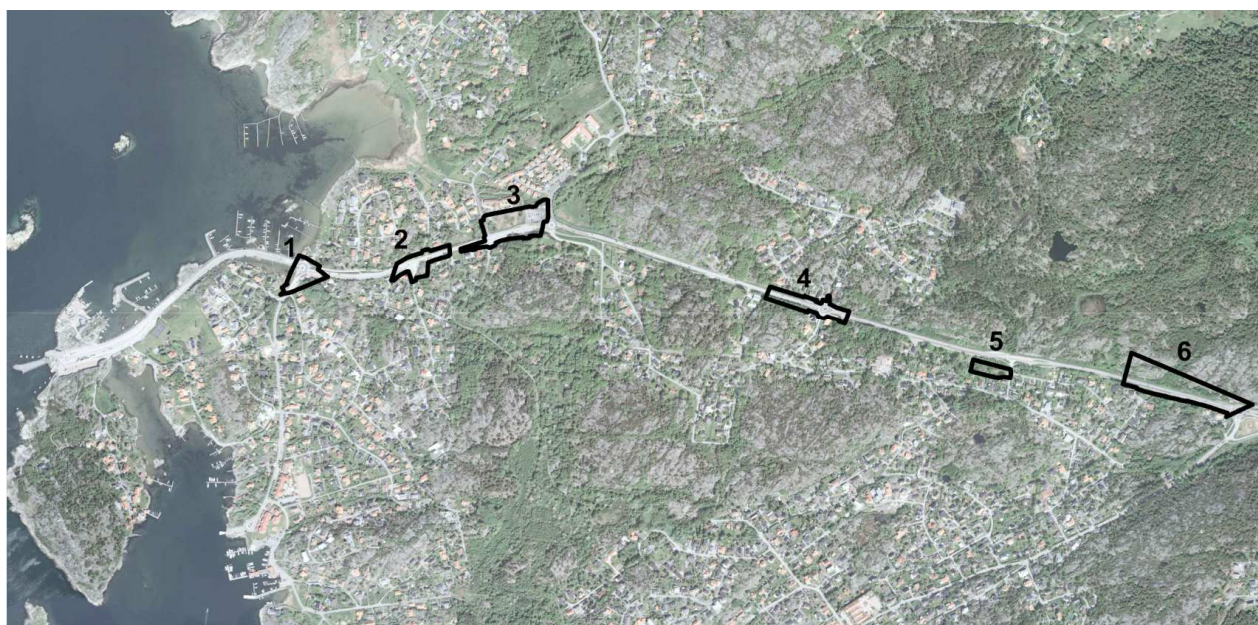


Detaljplan för breddning av väg 155 mellan Gossbydal och Hjuvik inom stadsdelen Torslanda i Göteborg



Översiktskarta med detaljplanens delområden

Samrådshandling
Maj 2014

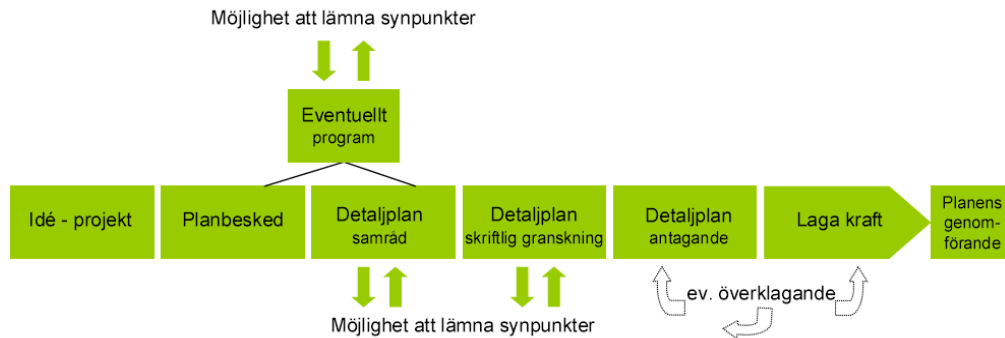


Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

Planprocessen

Detaljplanearbetet är indelat i flera skeden. Det är främst i samrådsskedet som möjligheter att lämna synpunkter finns. I granskningsskedet kan anmärkningar framföras.

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



Information

Handlingarna (ej fastighetsförteckning) finns på Göteborgs Stads hemsida:
www.goteborg.se/planochbyggprojekt

Fastighetsförteckning, beslutsprotokoll, övriga handlingar samt kartor i skala 1:1000 finns på Stadsbyggnadskontoret, adress: Köpmansgatan 20, 403 17 Göteborg.

Information om planförslaget lämnas av:

Petter Frid, Stadsbyggnadskontoret, tfn 031-368 15 70

Nina Larsson, Fastighetskontoret, tfn 031-368 11 98

Sasson Marcusson, Trafikkontoret, tfn 031-368 26 27

Samrådstitid: 21 maj – 1 juli 2014



Göteborgs Stad

Planhandling

2014-05-19 samråd

Aktbeteckning: 2-xxxx

Diarienummer SBK: 0498/12
Handläggare SBK
Petter Frid
tel: 031-368 15 70
petter.frid@sbk.goteborg.se

Diarienummer FK: 500-0750/14
Handläggare FK
Nina Larsson
Tel: 031-368 11 98
nina.larsson@fastighet.goteborg.se

Detaljplan för breddning av väg 155 mellan Gossbydal och Hjuvik inom stadsdelen Torslanda i Göteborg

Detaljplanen är upprättad enligt PBL (2010:900)

Planbeskrivning

Detaljplanen omfattar följande handlingar:

Planhandlingar:

- Planbeskrivning (denna handling)
- Plankarta med bestämmelser

Övriga handlingar:

- Fastighetsförteckning (publiceras ej på Internet)

Utredningar:

- Ahlén, J 2012: Förslag till faunapassager för hasselsnok väg 155, sträckan Hjuviks bryggväg-Gossbydal. Naturcentrum AB.
- Ahlén, J 2012: Naturvärdesinventering väg 155, sträckan Hjuviks bryggväg-Gossbydal. Naturcentrum AB.
- Fred, R 2013: Bullerberäkningar. WSP Sverige AB.

- Glenting, M. 2013: PM. Luftkvalitet. Väg 155 Ökeröleden, avsnitt Lilla Varholmen-Gossbydal, Göteborg stad. WSP Sverige AB.
- Lithander, J. 2011: Inventering av hasselsnokhabitat utmed väg 155 läng sträckorna Lilla Varholmen-Hällsviksvägen samt Bur-Syrhåla i Torslanda. Göteborgs naturhistoriska museum. Västarvet.
- Rimstedt, M. 2013: Västsvenska paketet. Väg 155, delen Hjuviks bryggväg-Hjuviksvägen. Dagvattenutredning. Granskningshandling. WSP Sverige AB.
- Trafikverket, 2012: Inventering av artrika vägkanten Dalen-Gossbydal. Väg 155 Lilla Varholmen-Gossbydal. Delen Hjuviks bryggväg-Gossbydal.
- Trafikverket 2011: Barnkonsekvensanalys Väg 155 Öckeröleden Lilla Varholmen - Gossbydal
- Trafikverket 2013: Miljökonsekvensbeskrivning i vägplan. Väg 155 Öckeröleden, delen Lilla Varholmen-Gossbydal
- WSP 2013: Väg 155, Detaljerad riskbedömning för vägutredning – väg 155 Ökeröleden, Hjuviks bryggväg – Hällsviksvägen
- Trafikverket 2011: Förstudie Väg 155 Öckeröleden Delen Lilla Varholmen – Gossbydal Ökad framkomlighet för kollektivtrafiken
- Trafikverket 2013: Planbeskrivning Vägplan, Samrådshandling

Innehåll

SAMMANFATTNING:	6
<i>Planens syfte och förutsättningar</i>	6
<i>Planens innebörd och genomförande</i>	8
<i>Överväganden och konsekvenser</i>	9
<i>Avvikelser från översiktsplanen</i>	9
PLANENS SYFTE OCH FÖRUTSÄTTNINGAR.....	10
<i>Syfte</i>	10
<i>Läge, areal och markägförhållanden</i>	10
<i>Planförhållanden och tidigare beslut</i>	11
<i>Mark, vegetation och fauna</i>	13
<i>Fornlämningar, kulturhistoria och befintlig bebyggelse</i>	14
<i>Sociala aspekter</i>	15
<i>Trafik och parkering, tillgänglighet och service</i>	18
<i>Teknik</i>	18
<i>Störningar</i>	19
DETALJPLANENS INNEBÖRD OCH GENOMFÖRANDE	19
<i>Hela vägsträckan – trafikverkets vägplan</i>	19
<i>Detaljplanerna</i>	19
<i>Trafik och parkering</i>	20
<i>Tillgänglighet och service</i>	24
<i>Friytor</i>	24
<i>Teknisk försörjning</i>	26
<i>Övriga åtgärder</i>	28
<i>Huvudmannaskap och ansvarsfördelning</i>	30
<i>Tidplan</i>	35
<i>Genomförandetid</i>	35
ÖVERVÄGANDEN OCH KONSEKVENSER	35
<i>Nollalternativet</i>	36
<i>Sociala konsekvenser och barnperspektiv</i>	36
<i>Miljökonsekvenser</i>	38
ÖVERRENSSTÄMMELSE MED ÖVERSIKTSPLANEN.....	41

Sammanfattning:

Planens syfte och förutsättningar

Syftet med att bredda väg 155 är att möjliggöra för en ökad framkomlighet för kollektivtrafik samt förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Trafikverket är initiativtagare till projektet och har utarbetat en vägplan för en breddning av vägen. Breddningen av vägen ingår i västsvenska paketet som del av flera projekt som genomförs för att det ska bli enklare att resa i Göteborgsområdet och Västsverige. Trafikverkets arbetsplan styr genomförandet av arbetet med att bredda vägen.

Syftet med kommunens planarbete är att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken längs på väg 155 längs med sträckan Lilla Varholmen-Gossbydal. Ny detaljplan upprättas där en breddning av vägen strider mot gällande detaljplaner. Byggnadsnämndens har tagit beslut om att ny detaljplan ska upprättas med bakgrund av de överenskommelser som träffats inom det västsvenska paketet samt genom de politiska mål som finns med budgeten för 2013 där det bland annat beslutats att resandet med kollektivtrafik ska öka.



Översiktskarta

— Sträckning, trafikverkets vägplan

▮ Områden för ny detaljplan



Väg 155 i höjd med Hälsviksvägen



Väg 155 vid Övre Hälsviksvägen



Väg 155 i vid rondelen Hjuviks bryggväg

Planens innebörd och genomförande

Breddningen av vägen sker längs med en cirka tre kilometer lång sträckning från Gossbydal till Lilla Varholmen. För ungefär en fjärdedel av sträckan kommer en ny detaljplan att upprättas. Planområdet omfattar cirka 4,5 hektar. Planområdet omfattas av både privat- och kommunägd mark. Där nya detaljplaner görs på privatägda fastigheter, till förmån för att möjliggöra vägområde i detaljplan, kommer Göteborgs kommun ersätta berörda av markintrånget.

Detaljplanen delas in i sex separata delar. Delarna numereras i ordning från väster till öster, del ett ligger i anslutning till Hjuviksvägen och del sex återfinns vid Hällsviksvägen. Detaljplanen kommer främst att reglera omfattningen av kommande vägområde. Inom några områden har ett större område tagits med för att anpassa planområdet till fastighetsgränser och nu liggande detaljplanegränser. I områden som är med av den anledningen kommer innehållet inte att ändras från vad befintligt plan reglerar. En utförligare beskrivning återfinns under rubriken *planens genomförande och innebörd*.

Trafikverkets vägplan planeras i områden utan detaljplaner, områden där gällande detaljplaner överensstämmer med vägplanen samt i områden där detaljplanerna strider mot en breddning. Nya detaljplaner upprättas i de områden som strider mot vägplanen.

Inom trafikverkets vägplan sker en breddning med cirka 3,5-4 meter längs med vägen och kommer i huvudsak att göras längs med vägens norra sida för att undvika alltför stora intrång på bostadsfastigheter. Breddningen kommer att ske från Hjuviks Bryggväg fram till Hällsviksvägen. I samband med breddningen kommer åtgärder även att vidtas i korsningar och på busshållplatser.

En geoteknisk utredning pågår för att bestämma de geotekniska förhållandena inom detaljplaneområdet. Mer information finns under geoteknik.

Trafikverket har, för den nu aktuella vägsträckan, genomfört en miljökonsekvensbeskrivning. Miljökonsekvensbeskrivningen har sammanfattats av WSP på uppdrag av Trafikverket. Delar av miljökonsekvensbeskrivningen finns sammanfattade i denna handling. Kommunen har bedömt att en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning inte behövs för aktuellt planförslag. Behovsbedömningen är avstämd med länsstyrelsen den 28 februari 2014.

Trafikverket har, för den nu aktuella vägsträckan, låtit WSP utföra *”Detaljerad riskbedömning för vägutredning, riskutredning för transport av farligt gods”*. Riskbedömningen visar att en rad åtgärder måste vidtas för att uppnå acceptabel risknivå. Utredningen finns sammanfattad under rubriken *detaljplanens genomförande och innebörd*.

Trafikverket har, för den nu aktuella vägsträckan, låtit WSP utföra en buller- och vibrationutredning. Utredningens resultat sammanfattas under rubriken *detaljplanens genomförande och innebörd*.

Kommunen är huvudman för allmän plats och ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll av lokalgator, naturområden och parkområden. Trafikverket ansvarar för utbyggnad av allmän plats inom sitt vägområde, i detaljplanen planlagt som huvudgata. Trafikverket ansvarar också för utbyggnad samt bekostar de åtgärder som behövs inom kvartersmark och som är en direkt följd av vägprojektet. Avtal om genomförande av detaljplanen kommer att tecknas mellan kommunen och Trafikverket. Enskilda fastighetsägare ansvarar för utbyggnad av kvartersmark inom den egna fastigheten.

Överväganden och konsekvenser

Nollalternativet är ett referensalternativ för att bedöma detaljplanernas föreslagna markanvändning med avseende på miljöeffekter och konsekvenser. Nollalternativet är hämmande för kollektivtrafiken och innebär att framkomligheten för busstrafik kvarstår längs med sträckan. Vid ett nollalternativ blir det svårt att uppfylla stadens och regionens ambition av ett ökat kollektivtrafikresande.

Förslaget till utformning av vägbreddningen bedöms ge acceptabla konsekvenser i förhållande till hur situationen ser ut idag. I samband med trafikverkets vägplan har det tagits fram en miljökonsekvensbeskrivning för att åskådliggöra den påverkan som projektet har på bland annat natur- och kulturvärden. I förslaget kartläggs och genomförs åtgärder som reducerar risken av den farligtgodstrafik som går på vägen. Buller, vibrationer och naturvärden kartläggs och åtgärdas.

Avvikelser från översiktsplanen

Mindre delar av detaljplanen berör områden som översiktsplanen beskriver viktiga för kulturmiljö, naturmiljö och friluftslivet. Dock blir intrången små och påverkar mycket lite värdet av områdena i sin helhet. Åtgärder görs för att återställa och kompensera ianspråkstagna värden. Detaljplanen bedöms därför förenligt med översiktsplanen.

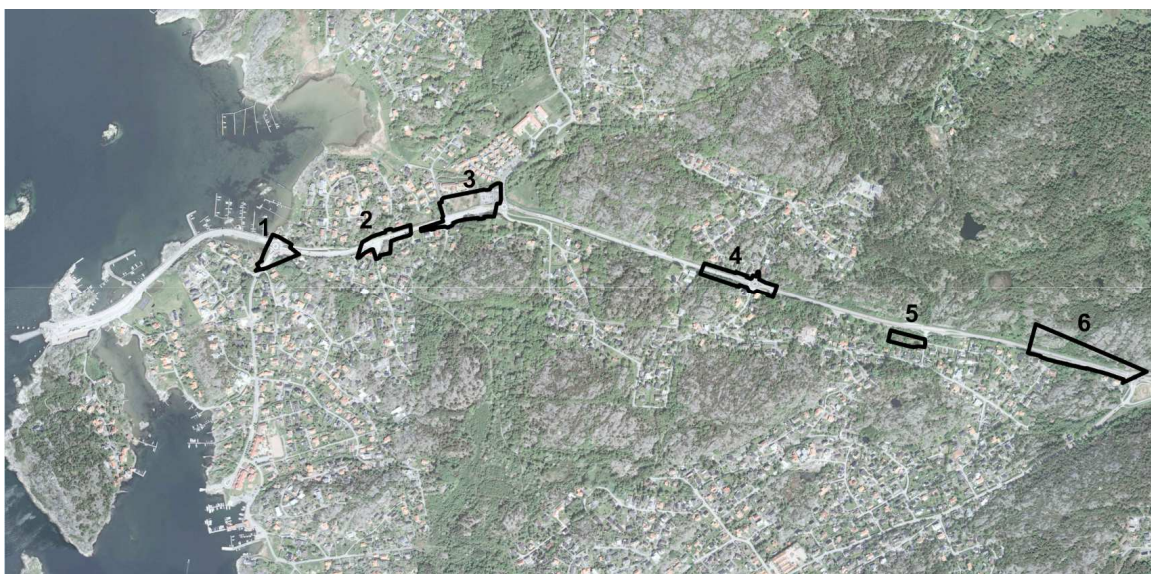
Planens syfte och förutsättningar

Syfte

Syftet med att bredda väg 155 är att möjliggöra för en ökad framkomlighet för kollektivtrafik samt förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Trafikverket är initiativtagare till projektet och har utarbetat en vägplan för en breddning av vägen. Breddningen av vägen ingår i västsvenska paketet som del av flera projekt som genomförs för att det ska bli enklare att resa i Göteborgsområdet och Västsverige. Trafikverkets arbetsplan styr genomförandet av arbetet med att bredda vägen.

Syftet med kommunens planarbete är att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken längs med sträckan Lilla Varholmen - Gossbydal. Ny detaljplan upprättas där en breddning av vägen strider mot gällande detaljplaner. Byggnadsnämndens har tagit beslut om att ny detaljplan ska upprättas med bakgrund av de överenskommelser som träffats inom det västsvenska paketet samt genom de politiska mål som finns med budgeten för 2013 där det bland annat beslutats att resandet med kollektivtrafik ska öka.

Läge, areal och markägförhållanden



Orienteringsbild

Planområdet ligger i stadsdelen Torslanda, cirka 15 kilometer nordväst om Göteborgs centrum.

Planområdet utgörs av sex stycken delområden och omfattar cirka 4,5 hektar som ägs av kommunen samt ett antal privata fastighetsägare. Göteborgs kommun står som större markägare i området.

Fastighetsägare och rättighetshavare framgår av fastighetsförteckningen.

Följande markupplåtelser finns på kommunägda fastigheter och berörs av detaljplanen:

Avtal	Belastad fastighet	Nyttjanderättshavare
Kommuninternt nyttjanderättsavtal	Hästevik 2:537	Kretslopp och vatten
Arrendeavtal	Hästevik 2:537	Majvik Bostäder AB
Arrendeavtal	Hästevik 2:537	Privatperson
Arrendeavtal	Hästevik 2:28	Renova AB

Planförhållanden och tidigare beslut

Västsvenska paketet

Västsvenska paketet är ett samarbetsprojekt för att främja tillväxt och ett mer hållbart transportsystem i Göteborgsregionen som har pågått sedan början av 2000-talet. Samarbetsparterna är Göteborgs Stad, Västra Götalandsregionen, Göteborgsregionens kommunalförbund, Region Halland, Trafikverket, Västtrafik och Trafikverket. De övergripande målen för västsvenska paketet har formulerats gemensamt av de samverkande parterna. De tar sin utgångspunkt både i de mål som är beslutade i regionala och kommunala politiska församlingar och också i de nationella transportpolitiska målen som är beslutade av riksdagen. De övergripande målen för Västsvenska paketet är:

- Större arbetsmarknadsregioner
- En attraktiv kärna och utveckling längs huvudstråken
- En konkurrenskraftig kollektivtrafik
- En god livsmiljö
- Kvaliten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.

Västsvenska paketet innehåller exempelvis bussfiler, förlängning av plattformar för pendeltåg, trängselskatt, ny bro över Göta Älv och Marieholmstunnel. Breddningen av väg 155 med en separat bussfil ingår i paketet.

Översiktsplanen

Mindre delar av detaljplanen berör områden som översiktsplanen beskriver viktiga för kulturmiljö, naturmiljö och friluftslivet. Dock blir intrången små och påverkar mycket lite värdet av områdena i sin helhet. Översiktsplanen för Göteborgs kommun från 2009 anger väg 155 som väg med en skydds- och bedömningszon för farligt gods.

Trafikverkets förstudie

En förstudie för väg 155 för delen Lilla Varholmen-Gossbydal presenterades av trafikverket i augusti 2011. I förstudien undersöktes tre alternativ för busskörfält: busskörfält in mot centrum, ett reversibelt busskörfält (ett busskörfält nyttjas in mot

staden på morgonen och byter sedan sida och och går ut från staden på eftermiddagen) samt en alternativ kombination. Det förslag som trafikverket arbetar vidare med i vägplanen innebär en alternativ kombination men där den huvudsakliga breddningen av busskörfältet sker längs med vägens norrsida.

Kommunala beslut

2011 fick Göteborg stad trafikverkets förstudie för väg 155 på remiss. Beslut togs därefter i kommunstyrelsen att gå vidare med en breddning av vägen enligt alternativ ”kombination B”, det alternativ med huvudsaklig breddning av vägen norr ut. Ärendet togs upp för beslut i kommunstyrelsen igen under 2013 med samma utgång som 2011.

En begäran från trafikverket till byggnadsnämnden för att upprätta nya detaljplaner längs med väg 155 inkom under 2012. I maj 2013 gav byggnadsnämnden stadsbyggnadskontoret uppdrag att påbörja planarbete och genomföra samråd för en breddning av vägsträckan mellan Gossbydal och lilla Varholmen.

Gällande planer

För området gäller flera detaljplaner som listas här nedan. Planernas genomförandetid har gått ut.

APL/F2039, DP/4304, BPL/F2283, DP/4305, DP/4332, DP/4521, APL/F2007, DP/4331, APL/F2023, APL/F1999, DP/3880.

Riksintresse och Natura 2000

Planområdets olika delar berör inte något natura 2000-område.

Området är en del av riksintresset kust och skärgård.

Göteborgs kust och skärgård är, i enlighet med miljöbalken 4 kap, med hänsyn till sina natur- och kulturvärden av intresse i sin helhet. Bestämmelserna ska dock inte hindra utveckling av befintliga tätorter i området.

Delar av planområdet i väster omfattas av strandskydd. I anslutning till planområdet återfinns den artskyddade hasselsnoken.

Beslut fattade i planarbetet

Kommunen har bedömt att en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning inte behövs för aktuellt planförslag. Behovsbedömningen är avstämmd med Länsstyrelsen den 28 februari 2014. I sin bedömningen hänvisar Länsstyrelsen till att en miljökonsekvensbeskrivning görs för trafikverkets vägplan. Beslutet är fattat utifrån att detaljplanerna omfattar ett geografiskt mindre område än vägplanen och inte innefattar några ändringar som föranleder en miljökonsekvensbeskrivning undantaget vägbreddningen.

Trafikverket har tagit fram utredningar som ligger till underlag både för vägplanen och detaljplanen. Vilka utredningar som ligger till grund för detaljplanen framgår inledningsvis i planbeskrivningen under rubriken *utredningar*.

Mark, vegetation och fauna

Naturvärden - Landmiljöer

De naturvärden som berörs av vägbreddningen finns beskrivna i Naturvärdesinventeringen som sammanställts av WSP på uppdrag av Trafikverket. Naturvärdena har sedan sammanställts med förslag på åtgärder i handlingen *miljökonsekvensbeskrivning i vägplan*.

I utredningarna beskrivs naturvärden som berörs längs hela vägsträckan. Naturvärden är framförallt känsliga för direkt exploatering men vissa av objekten kan också påverkas av hydrologiska förändringar. Inga unika naturvärden finns i eller i anslutning till planområdet (klass 1). Ett område med höga naturvärden (Naturvärdesområde 12, klass 2) återfinns vid den artrika vägkanten norr om väg 155 mellan Skalkorgarna och Hällsviksvägen i anslutning till detaljplaneområdet. Tolv ytterligare områden har bedömts innehålla naturvärden (klass 3). I ny detaljplan infattas följande områden:

Naturvärdesområde 1 – Sydöst om rondellen vid Hjuviks bryggväg och omfattar en tät dunge med salixarter. Hällmarken ser lämplig ut för hasselsnok, men ytan är begränsad. Området sträcker sig fram till parkeringen i norr.

Naturvärdesområde 2 - öster om gång- och cykelvägen som ansluter till Brännekullavägen och utgörs av en öppen gräsyta. På norra delen av kullen finns en ädellövdunge med medelgrov till grov ek och ask (rödlistad, NT), en mångstammig lind och en hel del klen alm (rödlistad, NT) och uppslag av almsly.

Naturvärdesområde 3 – Lövdunge bestående av hälften klibbal och hälften alm vid Batterigatans hållplats. En del av hällmarken är lämplig terräng för hasselsnok. Klibbalarna närmast vägen kan vara av värde för mindre hackspett (NT), men inga observationer finns.

Naturvärdesområde 9 – Lövbestånd och hållar väster om Skalkorgarna som har förutsättningar för hasselsnok.

Naturvärdesområde 10 – Lövskogsparti söder om Dalen längs med vägen mellan Stora Pölsans väg och Hällsviksvägen. En klippbrant med block finns i den västra delen.

Naturvärdesområde 11 – vid Övre Hällsviksvägen finns tät buskvegetation av hassel, hagtorn, alm, slån, björk med mera. En grov alm i dess västra utsträckning kommer inte att beröras.

Naturvärdesområde 12 – Hällmarker öster om Dalen och ligger delvis inom detaljplaneområdet längs vägkanten norr om väg 155 mellan Skalkorgarna och Hällsviksvägen. Under inventeringen gjordes ett fynd av hasselsnok mycket nära vägen i västra delen (se karta 2, ovan). Det finns också gott om block och sprickor i solexponerade lägen, vilket ger goda förutsättningar för hasselsnok. Höga naturvärden. När ända fram till vägkanten.

Följande naturvärden bedöms inte påverkas av detaljplanen:

Naturvärdesområde 4, 7 och 8 – Ligger längs med vägen mellan Torslanda Hästeviks väg och Skalkorgarna.

Naturvärdesområde 5 - nordöst om Torslanda Hästeviks väg och väg 155.

Naturvärdesområde 6 - mellan väg 155 och Ringnotsvägen.

Naturvärdesområde 13 – Väster om Hällsviks rondellen

Naturvärden – Vattenmiljöer

Vid Torslanda Hästeviks väg går en bäck i kulvert under väg 155 och pendlarparkeringen på dess norrsida. Nedströms parkeringen går bäcken i ett rätat och till större delen fördjupat lopp ut till Södra Hästeviken i havet.

Vid fältinventeringen observerades mindre ål och bäckmiljön är att betrakta som ett relativt gynnsamt uppväxtområde för ål. Det är osäkert om ålen kan passera befintliga kulverterade delsträckor för vidare vandring upp i systemet. För eventuella åtgärder i vattenmiljön är det viktigt att minimera påverkan på ålen och dess livsvillkor, till exempel genom utsläpp av kemikalier, negativ förändring av passagemöjligheter med mera.

Hotade och skyddsvärda arter

I ArtDatabankens register finns ett stort antal fynd av fåglar inom det inventerade området. Av arter som kan tänkas häcka i vägens närhet finns egentligen bara mindre hackspett rapporterad.

I anslutning till planområdet har det gjorts två fynd av den artskyddade hasselsnoken. Utifrån fynden kan konstateras att arten förekommer på båda sidorna om vägen.

Ett objekt som bedöms omfattas av generellt biotopskydd finns. Det är ett dike i den öppna marken öster om Hällsviksvägens rondell. Detta berörs inte av detaljplanen.

Markmiljö

Undersökningar av markmiljön inom detaljplanen regleras av vägplanen. För vägplanen har Trafikverket gjort bedömmningen att undersökningar av förorenad mark kommer att göras i senare skede. Bedömningen har gjorts i samråd med Göteborgs kommuns miljöförvaltning.

Geoteknik

En geoteknisk utredning pågår för att bestämma de geotekniska förhållandena inom detaljplaneområdet. En geoteknisk utredning kommer att vara klar under sommaren och kommer då att vidarebefodras till länsstyrelsen och miljöförvaltningen för att de ska ha möjlighet att inkomma med synpunkter under samrådsskedet.

Fornlämningar, kulturhistoria och befintlig bebyggelse

Enligt Göteborgs stads översiktsplan från 2009 är området kring Tors slott och Gossbydal utpekad som viktigt för kulturlandskapet. I området och längs vägen finns ett antal fornlämningar registrerade. Flertalet av fornlämningarna ligger utanför detaljplaneområdet.

Inom aktuellt planområde återfinns lämningarna Torslanda 133:1 och Torslanda 241:1. Torslanda 241:1 bedömdes efter förundersökning 2012 vara förstörd och lagskyddet kvarstår ej inom vägområdet. Lagskydd kvarstår dock för fornlämningen inom kvartersmark. För fornlämnning *Torslanda 133:1* kvarstår lagskydd.

Fornlämningar som ligger utanför detaljplaneområdet och därmed inte berörs längs med vägsträckan men där lagskydd kvarstår enligt Länsstyrelsen är följande:

RAÄ Torslanda 136 – Boplats, fast avgränsad fornlämning.

RAÄ Torslanda 253 - Boplats, fast avgränsad fornlämning.

RAÄ Torslanda 10 – Fornlämningsliknande lämning, fast avgränsad.

Ingen annan kulturhistorisk miljö berörs av detaljplanen.

Sociala aspekter

Befolknings- och områdesutveckling

En tillbakablick över befolknings- och områdesutveckling sammanfattas i Trafikverkets förstudie som genomfördes 2011;

Torslanda utgör en del av stadsdelsnämnden Västra Hisingen och har cirka 24 000 invånare varav den klart övervägande delen bor i småhus. Av dessa bor cirka 4000 i Hjuvik, Hästevik och Hällsvik som ligger utmed väg 155 väster om Amhults centrum. Den höga andelen småhusbebyggelse har givit stadsdelen en relativt gles och utspridd bebyggelsestruktur. På den aktuella sträckan mellan Gossbydal och Lilla Varholmen passerar väg 155 genom bostadsbebyggelse. Strax öster om sträckan ligger Amhult centrum.

Det senaste decenniet har bostadsbyggandet varit stor i Torslanda. Nästan 2 200 nya bostäder har tillkommit. Detta har i sin tur inneburit en stark befolkningstillväxt. Torslanda drar genom sin höga andel småhus till sig framförallt barnfamiljer samtidigt som man tappar unga vuxna. Omvandlingen från sommarboende till permanentboende har på senare år gått fort.

Det finns ett stort antal arbetsplatser inom Torslanda. Dessa ligger till stora delar öster om den aktuella sträckan, dels runt Amhult centrum men framförallt längre in mot staden såsom Torslandaverken, raffinaderierna och Göteborgs hamn. Inpendlingen till stadsdelen är därför mycket stor.

En bättre kollektivtrafik i området möjliggör för en ökad planering och utbyggnad av de delar av området som inte är skyddade genom sina höga natur- och rekreationsvärden.

För närvarande finns några planbesked för kommande detaljplaner i området samtidigt som det pågår ett detaljplanearbete:

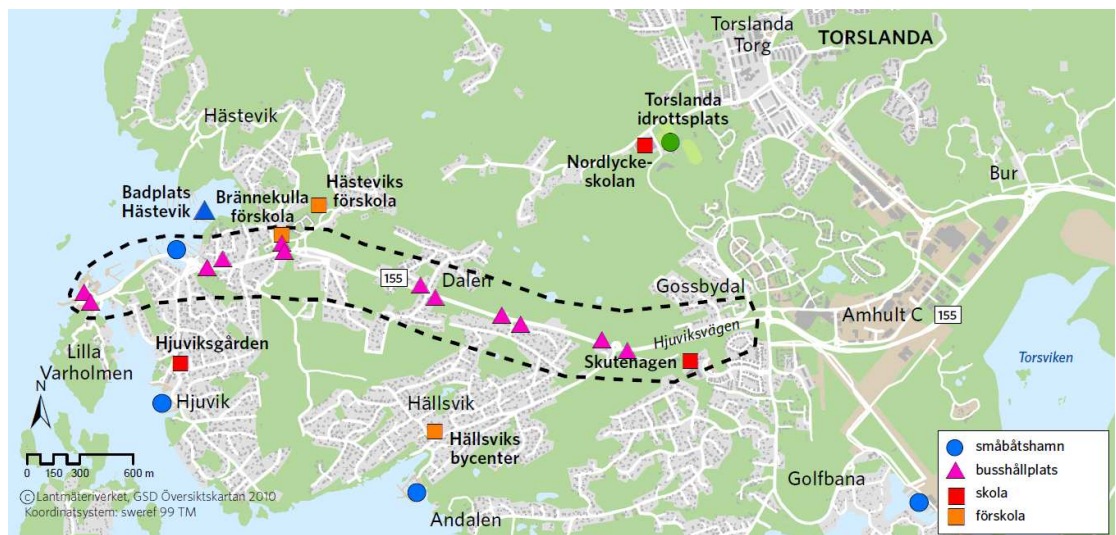
- Detaljplan för bostädet vid Majvik – Bostäder. Bland annat radhusbebyggelse. Cirka 10-20 nya bostäder

- Planbesked angående fastigheten Hästevik 2:682 med flera, Torslanda. Förslaget innefattar cirka 60 bostäder i flerbostadshus och radhus.
- Planbesked angående fastigheten Hästevik 2:530, Torslanda. Förslaget innefattar cirka 50 enbostadshus.

Viktiga målpunkter

Väg 155 är den enda förbindelsen österut från Göteborg för invånarna i Hjuvik, Hällsvik och Hästevik samt för de boende på Öckerö kommun som via bilfärja ansluter till väg 155. Vägen utgör i dagsläget en barriär för de boende på ömse sidor om vägen och är möjlig att passera endast vid angivna övergångar. I första hand är det arbetsresor som dominerar på vägsträckan men det finns även många olika målpunkter som bidrar till resor längs med vägen. Några av dessa tas upp i Trafikverkets förstudie;

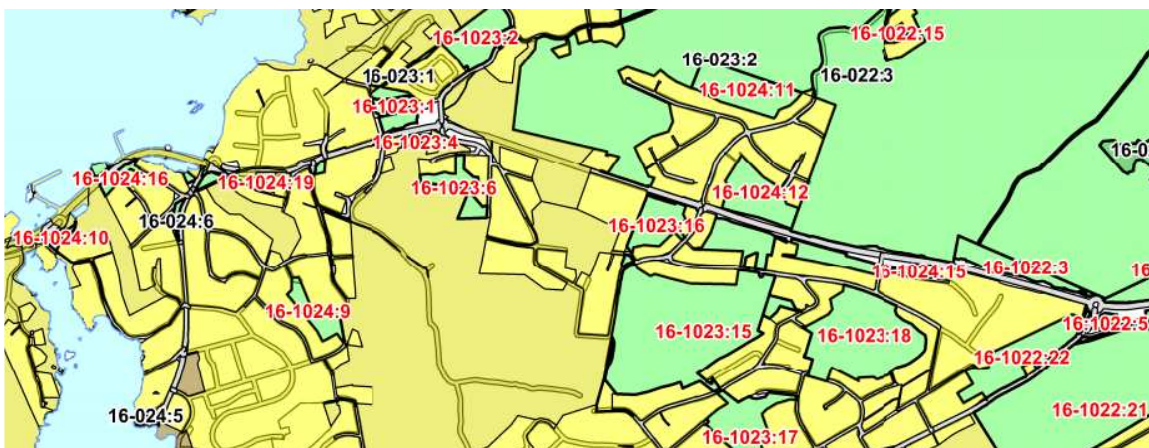
- *Småbåtshamnar*
- *Busshållplatser*
- *Skolor: Skutehagen, Hjuviksgården, Nordlyckeskolan, Almhultsgården*
- *Förskolor: Hällsviks bycenter, Brännekulla, Hästevik*
- *Almhult centrum med affärer, vårdcentral med mera*
- *Torslanda idrottsplats*
- *Badplatser: Badplatsen i Hästevik bedöms ha en utvecklingspotential. Härutöver finns friluftsbad med begränsad kapacitet och dålig tillgänglighet.*



Ur Trafikverkets förstudie; Figur 10. Viktiga målpunkter.

Kommunens sociotopkarta är framtagen för att kartlägga områden och platser som är viktiga för rekreation och visar att det i området finns en god tillgänglighet på friyta i bebyggelsen och även tillgång till landsbygd samt skog- och hagmark. Längs vägen klassas förskolan vid Torslanda Hästeviks väg som viktig för lek. Även lekplatserna Torshälsleken och Tämöberget beskrivs som viktiga. Därutöver finns ett antal infor-

mella platser beskrivna i området som betydelsefulla för rekreation. Ingen av uppräknade rekreationsområden ligger i direkt anslutning till väg 155.



Utdrag ur sociotopkartan

Barn och unga

Väg 155 utgör i dagsläget en barriär för barn och unga. För att begränsa barriäreffekten och öka tryggheten genomfördes under 2011 en barnkonsekvensanalys i samband med Trafikverkets förstudie för väg 155 delen Lilla Varholmen och Gossbydal. Skolor inom den aktuella sträckans närområde som ingick i barnkonsekvensanalysen var Skutehagen F-6, Hjuviksgården F-3, Hällsviksbycenter F-3, Nordlyckeskolan 7-9, Förskolan Brännekulla och Förskolan Hästevik.

I barnkonsekvensanalysen ingick miljöobservationer och intervjuer med 25 stycken elever från årskurs 0 till 9. Intervjuer har även genomförts med två förskolelärare. Utgångspunkten var att intervjuerna skulle genomföras i grupper om fem elever i samma ålder. Rektorer och lärare valde ut elever som bor i närheten av väg 155 och på något sätt berörs av den.

Slutsatsen av analysen sammanfattas nedan:

De flesta barn som intervjuats, stora som små, känner sig trygga i trafikmiljön på Hjuviksvägen/Öckeröleden. De mindre barnen finner det svårare att korsa vägen, medan eleverna i årskurs 5 och 6 främst tänker på problem gällande sikt. Ungdomarna från årskurs 8 finner det inte osäkert kring vägen, dock känner de ungdomar som åker moped sig utsatta och är där med mer medvetna om faror i trafiken.

De barnen oftast nämner som förbättringsåtgärder är fler övergångsställen och signalreglerade sådana. Tunnel eller övergång har också tagits upp som åtgärd för att förbättra säkerheten.

De mindre barnen upplever det otryggt att korsa vägen vid övergångsställen på grund av att bilarna ibland stannar för nära. Platser som särskilt utpekats är övergångsstället vid Torslanda Hästeviksväg samt vid övergången mellan Hjuviksvägen och Lilla Hjuviksvägen, där ett övergångsställe saknas. Några barn tycker att lokalvägar som korsar GC-bana ger sämre trafiksäkerhet. Häckar och buskar skymmer ofta sikten. Alla barnen har varit positiva till utbyggnad av vägen och alla har varit väl medvetna om att det ofta är köer längs sträckan. Däremot är ungdomarna från årskurs 8 emot en utbyggnad av vägen, vilket skiljer sig från övriga intervjuade.

Under trafikverkets samrådsmöten påpekade flera av de boende i området att passagen vi skalkorgarna var ett viktigt stråk för framförallt ungdomar och man beskrev det som en "E4:a" för barn och unga som skulle vidare upp mot Torslanda.

Trafik och parkering, tillgänglighet och service

Syftet med en breddning av väg 155 är att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken och på sikt möjliggöra för en överflyttning av biltrafik till kollektivtrafik. Trafikverket beskriver vägens brister i den förstudie som gjorts inför projektet:

Väg 155 är den direkta förbindelsen mellan centrala Göteborg, Torslanda och Öckerö kommun. På vissa sträckor är vägnätet inte dimensionerat för dagens trafikflöden. Kollektivtrafikandelen för boende i Torslanda och i Öckerö kommun är väsentligt lägre än för Göteborg som helhet. Sammantaget innebär medför detta att långa bilköer bildas på morgonen och eftermiddagen. På delen närmast Lilla Varholmen påverkas kösituationen av bilfärjorna mellan Hönö och Björkö och köerna kan ibland på eftermiddagen vara helt stillastående. Vid färjeläget Lilla Varholmen råder stora brister vad gäller trafiksäkerhet framförallt för oskyddade trafikanter som ska mellan färjorna och bussterminalen. Färjeläget upplevs också som svårorienterat, såväl vid ankomst med bil från öster som från färjan.

Vidare beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen för vägplanen att;

Under 2000-talet har det varit en årlig ökning på cirka 2 % på väg 155. Den tunga trafiken har ökat med cirka 4 % per år under samma period.

Kollektivtrafik

Sträckan trafikeras av två busslinjer, varav en expresslinje Lilla Varholmen-City. De hållplatser som ligger längs utredningssträckan är Majvik, Batterivägen, Långrevsvägen, Övre Hällsvik och Hällsviksvägen.

I miljökonsekvensbeskrivningen beskrivs hur kollektivtrafiken längs med sträckan ser ut idag;

Samtliga hållplatser på vägens södra sida (för resande mot Göteborg) är försedda med väderskydd och är utformade som så kallade fickhållplatser, det vill säga att de ligger skilda från vägen. På den norra sidan saknas väderskydd vid hållplatserna utom på hållplatsen vid Gossbydalsvägen. Även på den norra sidan av Hjuviksvägen är hållplatserna utformade som fickhållplatser. Inga hållplatser är handikappanpassade förutom de som ligger i anslutning till Gossbydalsvägen.

Gång- och cykeltrafik

Cyklebana finns i dagsläget längs vägens södra del mellan Hjuviksvägen och Hällsviksvägen. Passager över vägen finns i anslutningar till rondeller och korsningar. Vägen upplevs i dagsläget som en barriär och periodvis svår och otrygg att passera.

Teknik

Inom detaljplanen delområde 1 ges en byggrätt för en teknisk anläggning; pumpstation. Inom detaljplanen delområde 3 ges en byggrätt för en återvinningsplats samt teknisk anläggning i enlighet med utgående detaljplan. Området för teknisk anläggning utökas något delområde 3 för att ge ytterligare en befintlig anläggning planstöd.

Störningar

Farligt gods

Runt väg 155 – sträckan Gossbydal och Hjuvik finns idag en Skydds- och bedömningszon för farligt gods – R15 eftersom farligt gods transporteras. Transporter av farligt gods innebär risk för spridning av miljöfarliga ämnen som en följd av olyckor eller övrigt läckage från tankar och motorer.

Trafikverket har, för den nu aktuella vägsträckan, låtit WSP utföra ”*Detaljerad riskbedömning för vägutredning, riskutredning för transport av farligt gods*”. Utredningen finns tillgänglig som bilaga till planhandlingen samt sammanfattas under rubriken *Detaljplanens innebörd och genomförande – risk*.

Buller, vibrationer och luft

En sammanfattning av hur bullersituationen ser ut längs med vägen idag återfinns i handlingen *vägplan framtagen av Trafikverket*. Här framgår att;

Buller längs sträckan orsakas idag främst av trafiken från lastbilar, bussar och bilar. Det ligger många bostäder längs väg 155 som påverkas av det trafikbuller som uppkommer på grund av den köbildning som bildas av väntande fordon på väg till och från färjeläget.

På sträckan är idag 27 fastigheter drabbade av bullernivå över riktvärdet 55 dBA ekvivalent nivå utomhus vid fasad. 19 fastigheter är även drabbade av bullernivåer över 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

Detaljplanens innebörd och genomförande

Hela vägsträckan – trafikverkets vägplan

Utbyggnad av busskörfält på vägsträckan Lilla Varholmen – Gossbydal utgörs av ett cirka tre kilometer långt vägparti som breddas med 3,5-4 meter. Initiativtagare är Trafikverket som ansvarar för vägplanen och breddningen av hela vägsträckan. Trafikverkets vägplan planeras i områden utan detaljplaner, områden där gällande detaljplaner överensstämmer med vägplanen samt i områden där detaljplanerna strider mot en breddning. Nya detaljplaner upprättas i de områden som strider mot vägplanen.

Kommunen är huvudman för allmän plats och ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll av lokalgator, p-plats och naturområden. Trafikverket ansvarar för utbyggnad av allmän plats inom sitt vägområde, i detaljplanen planlagt som huvudgata.

Detaljplanerna

Detaljplanen ska göra det möjligt att komplettera väg 155 mellan Lilla Varholmen och Gossbydal med ett separat busskörfält. För att detta ska kunna ske får inte bestämmelserna i detaljplanerna strida mot vägplanens bestämmelser. Därför upprättas ny detaljplan i de områden som detaljplanen strider mot vägplanen.

Detaljplanen delas in i sex separata delar. Delarna numereras i ordning från väster till öster, delområde ett ligger i anslutning till Hjuviksvägen och delområde sex återfinns vid Hällsviksvägen.

Inom de delar där ny detaljplan upprättas reglerar den markens användning liknande det som sker i trafikverkets vägplan.

Inom detaljplaneområdet regleras följande:

- Bestämmelsen "HUVUDGATA" reglerar användningen av allmän plats till att gälla trafik mellan områden.
- Bestämmelsen "LOKALGATA" lokal trafik.
- Bestämmelsen "P-PLATS" reglerar användningen av allmän plats till mark-parkeringsplatser.
- Bestämmelsen "parkering" reglerar användningen av kvartersmark till mark-parkeringsplatser.
- Bestämmelsen "NATUR" reglerar användningen av allmän plats till naturområde.
- Bestämmelsen "HJK" reglerar användningen av kvartersmark till att gälla handel, icke miljöstörande verksamhet samt kontor.
- Bestämmelsen "gc-väg" för reglering av gång- och cykelväg.
- Bestämmelsen med symbolen för bullerplank anger var plank ska uppföras.
- Bestämmelsen "E" som möjliggör uppförande av teknisk anläggning.
- Bestämmelsen "ÅV" som möjliggör uppförande av en återvinningsplats.
- Bestämmelsen "u" reglerar att marken ska vara tillgänglig för allmänna ledningar.
- Prickmark reglerar var byggnad inte får uppföras.
- Utformningen regleras genom bestämmelse om högsta byggnadshöjd och takvinkel i grader.

Bevarande, rivning

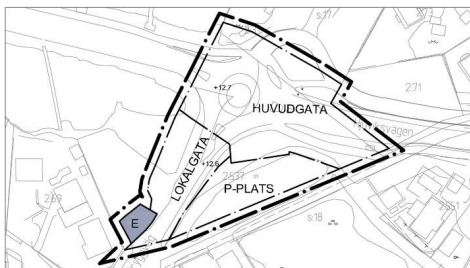
Detaljplanen innebär att marknivån kommer att ändras inom vägområdet. Vid planens genomförande kommer inte några byggnader att rivas.

Trafik och parkering

Inom detaljplaneområdets olika delar sker ett tillägg till befintlig väg med ett busskör-fält och innebär en breddning av körbanan av 3,5-4 meter. Med slänter blir den totala breddningen cirka 6 meter.

Inom respektive delar av detaljplanen görs följande (delvis med utdrag ur trafikverkets miljökonsekvensbeskrivning);

Delområde 1 – Hjuviks bryggväg



Detaljplan



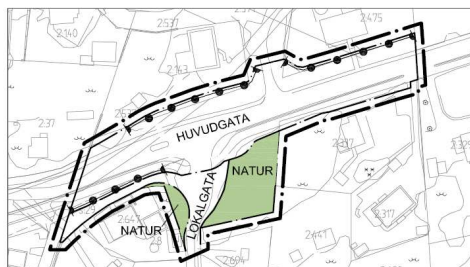
Illustration

Inom delområde 1 – regleras markanvändningen av allmän plats till huvudgata, lokalgata och parkering. Avsikten med parkeringen är att möjliggöra för en pendelparkering. Söder om vägen ges planbestämmelsen teknisk anläggning för en kommunal VA-anläggning. Markintrång för vägbreddningen görs på kommunala fastigheten Hästevik 2:537 samt privatägda fastigheten Hästevik 2:31.

I trafikverkets vägförslag beskrivs följande åtgärder som görs inom vägområdet vid planområdet;

Cirkulationsplatsen behålls men byggs om och anpassas för två genomgående körfält västerut. Korsningen blir alltså något större och hållplatser och gång- och cykelpassage byggs om. Busshållplatsen på norra sidan vägen rivs och ersätts av två hållplatser, nordväst respektive söder om cirkulationsplatsen. Fastigheterna Hästevik 2:551 och 2:552 ansluts mot Hjuviks bryggväg genom att fastighetsanslutningen mot Hästevik 2:53 förlängs så att den betjänar samtliga tre fastigheter.

Delområde 2 – Lilla pölsans väg och Majstenavägen



Detaljplan



Illustration

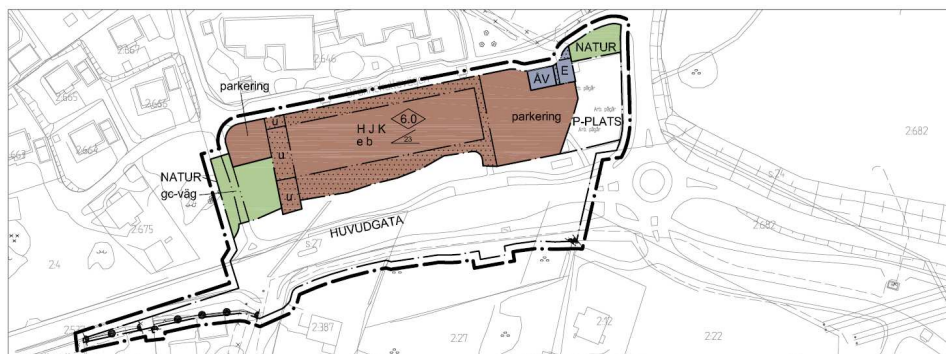
Inom delområde 2 – Lilla pölsans väg och Majstenavägen regleras markanvändningen till allmän plats; huvudgata och lokalgata. Bestämmelser för allmän plats: natur som finns vid Lilla pölsans väg i utgående detaljplan förs över till ny detaljplan utan att några ändringar görs. Markintrång för vägbreddningen görs på kommunala fastigheten Hästevik 2:537 samt privatägda fastigheten Hästevik 2:647, 2:694, 2:143, 2:475 och 2:56.

trafikverkets vägförslag beskrivs följande åtgärder som görs inom vägområdet vid planområdet;

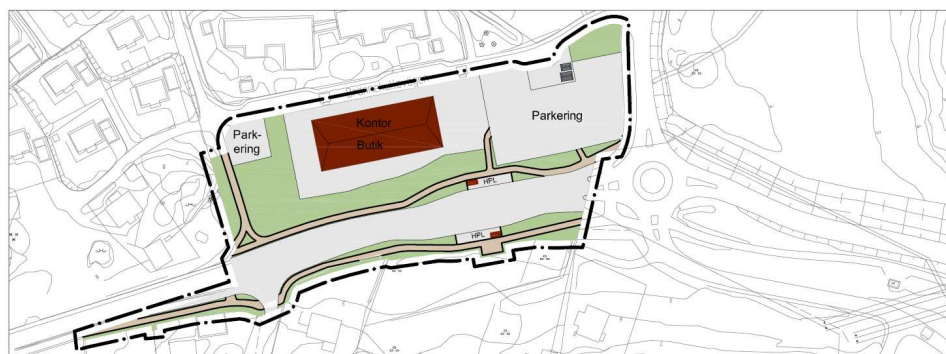
Trevägs korsningen behålls men byggs om och anpassas för två genomgående körfält västerut. Stora Pölsans väg breddas och förses med refug. Gång- och cykelvägen separeras från Lilla pölsans väg. Två refuger byggs på 155:an, varav den för korsande Gång- och cykeltrafik placeras öster om Stora Pölsans väg. En Gång- och cykelväg byggs mellan Vedskärsvägen och Majstenavägen. Gångbanan mellan Majstenavägen

och Torslanda Hästeviks väg tas bort, vilket innebär att Gång- och cykeltrafik från Vedskärsvägen och Majstenavägen mot Brännekullavägen och Torslanda Hästeviks väg fortsättningsvis måste korsa väg 155 två gånger, en gång i signalkorsningen vid Stora Pölsans väg och en gång vid signalkorsningen väster om Batterivägen alternativt vid cirkulationsplatsen öster därom. Korsningen signalregleras för att öka trafiksäkerheten både för biltrafiken och korsande Gång- och cykeltrafik.

Delområde 3 – Hästeviks väg – Batterivägen



Detaljplan



Illustration

Inom delområde 3 – Hästeviks väg och Batterivägen regleras markanvändningen till allmän plats; huvudgata, natur och parkering. I en äldre detaljplan norr om vägen finns på kommunal mark en ej bebyggd byggrätt för handel, kontor och icke miljöstörande verksamhet. Byggnadsarean minskas för att anpassa sig till den nya vägbreddningen. I övrigt bibehålls byggnadshöjd på 6 meter och en största taklutning på 23 grader enligt utgående detaljplan. Byggrättens håller ett avstånd från vägen som överensstämmer med det avstånd från väg som utgående detaljplan föreskriver. Bestämelsen "u-område" förs över till ny detaljplan från utgående detaljplan.

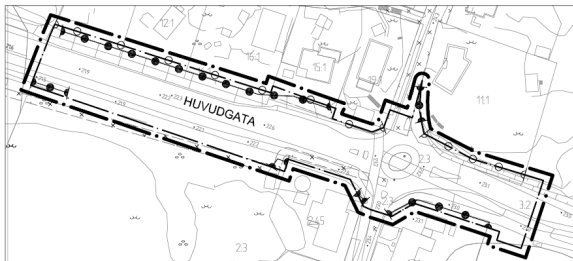
Markintrång för vägbreddningen görs på de kommunala fastigheterna Hästevik 2:537 och 2:28.

I trafikverkets vägförslag beskrivs följande åtgärder som görs inom vägområdet vid planområdet;

Trevägs-korsning behålls men byggs om och anpassas för två genomgående körfält västerut. Ett vänstersvängsfält byggs och gång- och cykelpassagen flyttas till ett läge väster om Batterivägen och signalregleras. Den längsgående gångbanan västerut tas bort.

Vid Torslanda Hästeviks väg behålls cirkulationsplatsen men byggs om och anpassas för två genomgående körfält västerut. Hållplatsernas placering anpassas till den breddade vägen. Övergångsstället hastighetssäkras med hjälp av platågupp.

Delområde 4 – Skalkorgarna



Detaljplan

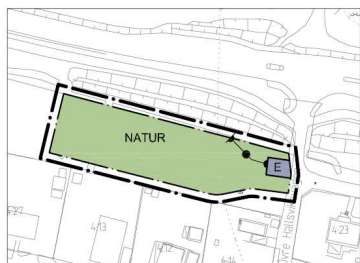


Illustration

Inom delområde 4 – reglerars detaljplanens markanvändningen till huvudgata. Vid Skalkorgarna gör markintrång på kommunala fastigheterna Torslanda 2:3, 3:2, samt 5:4. Markintrång för vägbreddningen görs på privatägda fastigheterna Torslanda 11:1, 12:1, 13:1, 15:1, 16:1, 25:1 samt 19:1.

I Trafikverkets vägförslag beskrivs följande åtgärder;
Cirkulationsplatsen behålls i princip oförändrad men anpassas till att busskörfältet byter riktning här. Riktningsförändringen påverkar även busshållplatsernas lägen något.

Delområde 5 – Över Hällsviksvägen



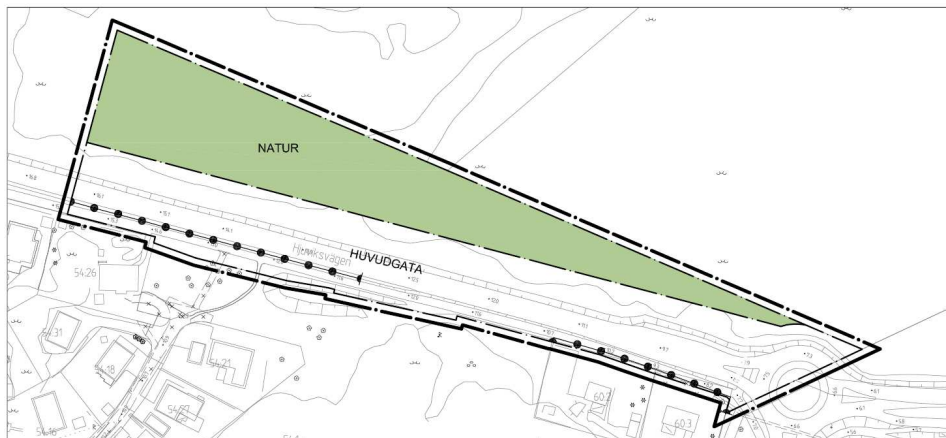
Detaljplan



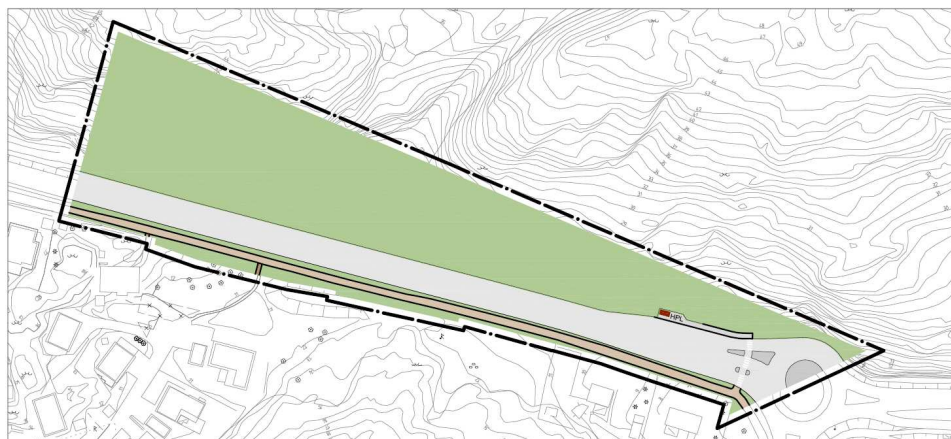
Illustration

Inom delområde 5 – reglerars markanvändningen till dagvattenanläggning för väg-dagvatten samt för cykelbana. Området ges planbestämmelserna natur och GC-väg. Markintrång för vägbreddningen görs på kommunala fastigheten Torslanda 18:1.

Delområde 6 – Norr om väg 155 vid Hälsviksvägen



Detaljplan



Illustration

Inom delområde 6 – Norr om väg 155 vid Hälsviksvägen breddas vägen åt norr för att ge plats för separat bussfil. På vägens norra sida placeras en busshållplats.

Detaljplanen reglerar markanvändningen till huvudgata och GC-väg. Bestämmelser för allmän plats: natur som finns i utgående detaljplan förs över till ny detaljplan utan att några ändringar görs. Markintrång för vägbreddningen görs på kommunala fastigheten Röd 2:36 samt privatägda fastigheten Röd 54:1.

Tillgänglighet och service

Tillgängligheten och framkomligheten med kollektivtrafik ökar genom en utbyggnad av ett separat körfält för buss.

Friytor

Naturvärden – Landmiljöer

De naturvärden som berörs av vägbreddningen finns beskrivna i Naturvärdesinventeringen som sammanställts av WSP på uppdrag av Trafikverket. Naturvärdena har sedan sammanställts med förslag på åtgärder i handlingen *miljökonsekvensbeskrivning i*

vägplan. Intrången bedöms i de flesta fall marginella i förhållande till de naturvärden de hyser. Konsekvenserna för de naturvärden som berörs av vägbreddningen inom detaljplan och vilka eventuella åtgärder som görs för att minimera denna påverkan sammanfattas här nedan;

Naturvärdesområde 1 – Ligger inom detaljplanens delområde ett. På delar av området läggs en pendelparkering.

Naturvärdesområde 2 – Ligger inom detaljplanens delområde tre. I denna yta föreslås en skyddsvall mot utsläpp av farligt gods och ett dagvattenmagasin. Dagvattenmagasinet är underjordiskt och kommer efter anläggning att täckas över och fortsatt utgöra en öppen gräsyta. Med ett visst tidsintervall, ca 20 år, kan magasinet behöva grävas upp och rensas för att dess funktion ska upprätthållas. Skyddsvallen byggs upp av jordmassor. Naturvärdesobjektets naturvärden bedöms endast påverkas marginellt.

Naturvärdesområde 3 - Ligger inom detaljplanens delområde tre. Mindre intrång i området till följd av vägbreddningen. Naturvärdesobjektets naturvärden bedöms endast påverkas marginellt.

Naturvärdesområde 9 - Ligger inom detaljplanens delområde fyra. Mindre intrång i området till följd av vägbreddningen. Naturvärdesobjektets naturvärden bedöms endast påverkas marginellt.

Naturvärdesområde 10 - Ligger inom detaljplanens delområde fyra. Mindre intrång i området till följd av vägbreddningen. Naturvärdesobjektets naturvärden bedöms endast påverkas marginellt.

Naturvärdesområde 11 – Ligger inom detaljplanens delområde fem. berörs av korsningsåtgärder vid Övre Hällsviksvägen samt av en dagvattendamm som anläggs väster om Övre Hälls viksvägen. En grov alm i dess västra utsträckning kommer inte att beröras. Naturvärdet har enligt naturinventeringen bedömts som relativt lågt.

Naturvärdesområde 12 – Ligger inom detaljplanens delområde fyra och sex. En relativt liten del av området ingår i detaljplanen. Trafikverkets vägplan påverkar dock en större del av områdes södra kant. Trafikverket beskriver i *miljökonsekvensbeskrivning i vägplan* vilka åtgärder som görs för att minimera påverkan på området genom att återskapa den artrika vägkant som vägbreddningen tar i anspråk. I detaljplanens delområde sex görs åtgärder längs med vägen som bedöms kunna återskapa de miljövärden som finns där idag. För mer information hänvisas till miljökonsekvensbeskrivningen.

Naturvärden – Vattenmiljöer

Vägbreddningen medför påverkan på vattenmiljön i området. Intrånget ligger inom detaljplanens delområde ett och berör havsmiljön väster om Hjuviks bryggväg. Konsekvenserna av intrånget beskrivs i *miljökonsekvensbeskrivning i vägplan*:

Intrånget bedöms som marginellt i en redan påverkad miljö. Utbyggnaden måste föregås av en anmälan om vattenverksamhet och med miljöåtgärder för att minska grumlingseffekter med mera bedöms utbyggnadsalternativet medföra små negativa konsekvenser i vattenmiljön.

Påverkan på vattenkvalitet genom vägdagvatten hanteras under *rubriken detaljplanens innebörd och genomförande – dagvatten*.

Hotade och skyddsvärda arter

Vägen utgör idag en barriär för djur i området. Framförallt för den biotopskyddade hasselsnoken. Vid en breddning av vägen föreslås några åtgärder för att minska barriäreffekten. Här ingår faunapassager med ledarmar och barriärer som i första hand ska underlätta för hasselsnoken att passera under vägen.

Breddningen av vägen medför även att en artrik vägkant delvis tas i anspråk. Därför görs åtgärder för att kompensera och återskapa denna.

Område med faunapassager ligger utanför området för detaljplanen. Delar av barriärerna för hasselsnokarna hamnar inom detaljplanens område. För den del där artrik väggant tas i anspråk bedöms miljövärdena kunna återskapas.

För mer information om kommande åtgärder inom vägplanen hänvisas till *miljökonsekvensbeskrivning i vägplan*.

Upphävande av strandskydd

Inom ett mindre område i *delområde 1* av detaljplanen ersätts bestämmelsen allmän plats; öppen plats i en äldre detaljplan med allmän plats:huvudgatan till förmån för att en busshållplats ska kunna uppföras. Fastigheter som berörs är Hästevik S 16 och S 17. Eventuellt behöver dispens för upphävande av strandskydd sökas av Länsstyrelsen. Kommunen kommer att samråda med Länsstyrelsen i frågan. Aktuella Om strandskyddet är nödvändigt att upphäva för fastigheten Hästevik S 16 och S 17 bedöms följande skäl vara:

- Den aktuella marken är belägen på redan ianspråktagen mark.
- Det avser ett område som behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan ske utanför området.

Teknisk försörjning

Dagvatten

WSP har på uppdrag av Trafikverket utarbetat en dagvattenutredning för vägplan för utbyggnaden av väg 155. Utredningen ligger till grund för detaljplanen. I utredningen framgår hur dagvattnet orsakat av väg 155 omhändertas. För omhändertagande av vägdagvattnet ansvarar trafikverket.

Syftet med dagvattenutredningen är att fastställa storleksordningen på förväntade flöden och föroreningsmängder samt ge förslag till dagvattenåtgärder som minskar risken för att recipienten ska belastas med föroreningar och höga flöden.

Dag- och dräneringsvatten skall i första hand tas om hand lokalt inom kvartersmark genom infiltration eller i andra hand fördröjas i magasin och vid behov avledas till allmän dagvattenledning.

Det är viktigt att ordna utjämning av dagvatten från hårdgjorda ytor. Man bör

sträva efter att skapa så stora grönytor som möjligt för infiltration av dagvattnet. Fördröjning av dagvatten minskar risken för översvämningar och förbättra kvaliteten på dagvattnet, vilket i sin tur minskar belastningen på miljön.

Materialval för utvändiga ytor skall väljas med omsorg om miljön. Till exempel skall oskyddade ytor av koppar eller zink undvikas för att minska risken för föroreningar i dagvattnet.

Dagvattenutredningen har delat in vägsträckan i fem olika delsträckor. Endast delar av sträckorna ligger inom område för ny detaljplan.

Trafikverket beskriver föreslagna åtgärder för rening och fördröjning av dagvatten i *miljökonsekvensbeskrivning i vägplan*:

Dagvattenåtgärder för rening och/eller flödesutjämning kommer att behövas för att undvika att utbyggnaden av busskörfält orsakat en snabbare dagvattenavrinning och en ökad föroreningsbelastning på recipienterna. Förslaget till hantering av vägdagvattnet går huvudsakligen ut på anläggandet av dagvattenmagasin för flödesutjämning och rening. Kompletterande åtgärder för rening som föreslås är dagvattendamm och översilningsyta.

Följande åtgärder för dagvattenhantering i respektive delområde av detaljplanen är:

Inom detaljplan delområde 1
Ett underjordiskt dagvattenmagasin föreslås.

Inom detaljplan delområde 3
Underjordiskt dagvattenmagasin föreslås.

Inom detaljplan delområde 3
Gräsbeklädda vägdiken samt dagvattenmagasin. Det norra körfältet avvattnas med gräsbeklätt dike och det södra körfältet avvattnas med kantsten och brunnar eller mot en gräsbeklädd slänt mot en cykelbana.

En av dagvattendammarna (2/700) ligger inom detaljplanens delområde 5
• *Delsträcka 4-5: Öppna dagvattendammar vid 2/700 och 3/500, samt en översilningsyta vid 3/400. Vägdagvattnet från befintlig väg har uppskattats renas med i genomsnitt 40 % då södra vägbanan avvattnas med brunnar och ledningar och norra vägbanan mot gräsbeklätt vägdike. Med en översilningsyta uppskattas att vägdagvattnet från södra vägbanan renas med 70 %.*

Dagvattenanläggningar som ligger utanför detaljplaneområdet och inte berörs av detaljplanen är följande:

Dagvattendamm nordöst om väg 155 - Torslanda Hästeviks väg

Dagvattendam sydöst om väg 155 – Hälsviksvägen

Dagvattendam mellan väg 155 – Lilla Hälsviksvägen

Övriga åtgärder

Geotekniska åtgärder

En geoteknisk utredning pågår för att inom detaljplaneområdet bestämma markens lämplighet för en vägbreddning. Den geotekniska utredning kommer att vara klar under sommaren och kommer då att vidarebefodras till länsstyrelsen och miljöförvaltningen för att de ska ha möjlighet att innkomma med synpunkter på geotekniken under samrådsskedet. Geotekniska förhållande och eventuella åtgärder redovisas i samband med granskningskedet.

Markmiljö

För vägplanen har Trafikverket gjort bedömningen att undersökningar angående förorenad mark kommer att göras i senare skede. Bedömningen har gjorts i samråd med Göteborgs kommuns miljöförvaltning där man har gått igenom förekomster av riskområden längs med sträckan. Där bebyggelsen bedöms kunna påverka vattenområden görs så kallade sedimentprovtagningar. Rutiner för vad som ska göras om man stöter på förorenade massor kommer att tas fram av Trafikverket i samband med byggskedet.

Arkeologi

Enligt miljökonsekvensbeskrivningen som gjorts i samband med trafikverkets vägplan framgår att;

”RAÄ Torslanda 133:1 påverkas genom anläggning av ett fördröjningsmagasin för fördröjning och rening av vägdagvatten. Alternativet till ett fördröjningsmagasin i detta läge är längsgående magasin på den norra sidan om vägen.

Detta alternativ har undersökts inom vägplanen men bedömdes medföra betydligt större intrång i naturmiljön med höga naturvärden.

Inom området framkom vid förundersökningen av lera överlagrade fynd av såväl svallad som osvallad slagen flinta och flera men något diffusa anläggningar. Dessutom påträffades organiskt material i form av eventuellt bearbetat trä. I ett av schakten beläget närmast en befintlig lekpark framkom även en rännliknande anläggning direkt under matjord.”

Risk

Syftet med riskbedömningen är att uppfylla krav på riskhanteringsprocessen vid markanvändning intill farligt godsled som ställs av Länsstyrelsens i Västra Götaland.

Väg 155 är rekommenderad transportled för farligt gods. Trafikverket har låtit WSP utföra en riskbedömning *”Detaljerad riskbedömning för vägutredning, riskutredning för transport av farligt gods”* för vägsträckan. Riskbedömningen visar vilka åtgärder som kan vidtas för att uppnå acceptabel risknivå.

Länsstyrelsen utgår från dokumentet *Riskhantering i detaljplaneprocessen* som anger att riskhanteringsprocessen ska beaktas vid markanvändning inom 150 meter från en transportled för farligt gods.

I Översiktsplan för Göteborg anges avstånd som ska beaktas vid nya detaljplaner. Vid nybyggnation rekommenderas bebyggelsefria områden 30 meter från väg med farligt gods. Detta är generella rekommendationer över vilka krav som bör ställas på riskanalyser i planärenden. De skyddsavstånd och hänsynsregler som finns i dessa rekommendationer har beaktats vid genomförandet av riskbedömningen av detta projekt. I bedömningen har vägts in att vägen i sitt nuvarande utförande medför transporter av farligt gods och att de åtgärder som görs längs vägen bedöms sänka riskerna.

Enligt miljökonsekvensbeskrivningen som gjorts i samband med trafikverkets vägplan framgår att;

Längs väg 155 har inga riskobjekt identifierats som bedöms kunna påverka omgivningen vid en olycka. Verksamheter som kan anses vara start- och målpunkter för transporter för farligt gods har inte identifierats. De riskobjekt som orsakar transporter med farligt gods förefaller alla ligga inom Öckerö kommun. För att ta reda på vilka skyddsvärda objekt som finns inom området längs väg 155 har omgivningen studerats övergripande. Längs väg 155 mellan Lilla Varholmen och Gossbydal har följande skyddsvärda objekt identifierats:

- Skutehagsskolan är en kommunal skola från föreskoleklass till årskurs 6. På skolan finns normalt 565 elever och en personalstyrkan på 65 personer.
- Brännekulla förskola är en kommunal förskola. På förskolan finns 105 barn och en personalstyrkan på 19 personer. Avståndet mellan närmsta förskolebyggnaden och väg 155 är 65 m.
- Längs stora delar av väg 155 finns villabebyggelse inom sådan närhet till farligt godsleden att konsekvenserna vid en olycka med farlig gods kan bli allvarliga.

Riskreducerande åtgärder som bedöms vara motiverade och praktiskt genomförbara är följande:

- Avåkningsskydd
- Vall
- Mur/plank

Beslut om åtgärder redovisas i Trafikverkets miljökonsekvensbeskrivning.

För mer information se riskutredning utförd av WSP för trafikverket ”*Detaljerad riskbedömning för vägutredning, riskutredning för transport av farligt gods*”.

Luft och buller

Enligt utredning som gjorts på uppdrag av Trafikverket konstateras att 27 fastigheter kommer att störas av buller från vägen. Av dessa ligger 10 stycken inom område för ny detaljplan. Åtgärder för att sänka bullernivån till gällande riktvärden sker med hjälp av bland annat i bullerplank och fasadåtgärder. Trafikverket står för kostnaderna för bullerdämpande åtgärder. Trafikverket beskriver i miljökonsekvensbeskrivningen vilka åtgärder som man genomför:

Bullerskyddsåtgärder föreslås på en stor del av sträckan i form av nya bullerplank, förhöjda och/eller förlängda plank. Plankens höjd kommer att variera mellan 2-4

meter. Nio bostäder föreslås erbjudas fasad- och eller fönsteråtgärder då riktvärden för buller inte klaras för dessa endast med bullerplank eller där bullerplank inte har varit möjligt att bygga med hänsyn till siktförhållanden eller andra trafiksäkerhets-hänsyn.

Delar av de områden som omfattas av trafikverkets bulleråtgärder ligger inom detaljplanens område. I detaljplanen kommer dessa bullerskyddsåtgärder att medges inom vägområdet.

Inom detaljplaneområdet förekommer så kallade måttliga komfortstörande vibrationer. Dock ligger nivåerna under den gräns som kallas ”sannolika störningar” och överskrider inte 0,4 mm/s rms. Vibrationer ligger på en låg nivå och medför exempelvis inte skador på hus. Inga vibrationsdämpande åtgärder är nödvändiga inom detaljplaneområdet.

Luftkvaliteten längs med vägsträckan inom detaljplaneområdet har i samråd med miljöförvaltningen kunnat konstateras klaras enligt miljökvalitetsnormens för års- och dygnsvärden.

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Anläggningar inom allmän plats

Detaljplanen föreskriver att kommunen är huvudman för allmän plats. Det innebär att kommunen ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll av allmän plats inom planområdet så som LOKALGATA, NATUR samt P-PLATS.

Trafikverket kommer att utföra och bekosta utbyggnaden av vissa anläggningar på allmän plats, vilket regleras i genomförandeavtal mellan kommunen och Trafikverket. Trafikverket har vidare förvaltningsansvaret för väg 155, inom område som markerats med HUVUDGATA på plankartan och svarar för dess utbyggnad samt framtida drift och underhåll, vilket kommer att regleras i avtal mellan kommunen och Trafikverket.

Anläggningar inom kvartersmark

Trafikverket ansvarar för utbyggnad samt bekostar de åtgärder som behövs inom kvartersmark och som är en direkt följd av vägprojektet, exempelvis bullerdämpande åtgärder.

I övrigt ska respektive fastighetsägare utföra och bekosta all utbyggnad samt svara för framtida drift och underhåll inom kvartersmark, i samband med utnyttjandet av respektive fastighets byggrätt. Detaljplaneförslaget medger endast byggrätt på kommunägda Hästevik 2:28 inom delområde 3.

Anläggningar utanför planområdet

Breddningen av väg 155 sker enligt Trafikverkets förslag till vägplan längs hela sträckan Lilla Varholmen – Gossbydal, till största delen utanför föreslaget detaljplaneområde. Utöver breddningen planeras för bland annat gång- och cykelväg samt busshållplatser. För mer utförlig information om Trafikverkets planerade anläggningar utanför planområdet hänvisas till Trafikverkets förslag till vägplan vilket nu är i samrådsskede.

Drift och förvaltning

Trafikverket är väghållare för väg 155 och ansvarar för drift och förvaltning. I plankartan är väg 155 markerad som HUVUDGATA.

Trafikkontoret ansvarar för drift och förvaltning av mark planlagd som LOKALGATA samt P-PLATS. Samverkan mellan Trafikverket och trafikkontoret ska ske i enlighet med Överenskommelse 2010 mellan Göteborgs Stad, trafikkontoret och Trafikverket Region Väst avseende vägområdesgränser.

Park- och naturförvaltningen ansvarar för drift och förvaltning av allmän plats, NATUR.

Mark planlagd som kvartersmark förvaltas av respektive fastighetsägare.

Fastighetsrättsliga frågor

Breddningen av väg 155 är ett projekt som drivs av Trafikverket då staten är väghållare för väg 155. Inom detaljplanlagt område har kommunen enligt väglagen en skyldighet att tillhandahålla mark eller utrymme som behövs för väg där staten (Trafikverket) är väghållare. I enlighet med Trafikverkets vägplan, vilken nu är i samrådsstadium, planlägger kommunen mark som krävs för vägprojektet som allmän plats HUVUDGATA inom de områden där vägplanen strider mot gällande detaljplan.

Utanför detaljplan använder sig Trafikverket istället av vägrätt för markåtkomst. Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar i anspråk mark eller annat utrymme som krävs för vägen med stöd av en fastställd vägplan i enlighet med väglagen.

Mark ingående i allmän plats, inlösen

Detaljplanen medför en rättighet samt en skyldighet för kommunen att lösa in mark som utgör allmän plats. Enligt planförslaget redovisas allmän plats som HUVUDGATA, LOKALGATA, NATUR och P-PLATS. Mark planlagd som allmän plats HUVUDGATA kommer att förvaltas av Trafikverket. Vilka fastigheter som är berörda av inlösen av allmän plats framgår under rubriken Fastighetsrättsliga konsekvenser.

En del av marken som nu planläggs som allmän plats är redan ianspråktagen med vägrätt. I samband med att området planläggs upphör vägrätten och kommunen kommer istället att lösa in marken. Intrångsersättning kommer inte att betalas för mark som redan är ianspråktagen med vägrätt.

Fastighetsbildning

Fastighetsbildning skall ske i enlighet med detaljplanen. Den mark som ingår i allmän plats ska genom fastighetsreglering överföras till lämplig fastighet ägd av kommunen.

Gemensamhetsanläggningar

Det föreslagna detaljplaneområdet berör fyra befintliga gemensamhetsanläggningar. Hästevik ga:55 som förvaltas av Vedskärsvägen samfällighetsförening, Hästevik ga:85 som förvaltas av Lilla Pölsans samfällighetsförening, Hästevik ga:4 som förvaltas av Stora Pölsans samfällighetsförening samt Torslanda ga:22 som förvaltas av Långrevsvägens nya samfällighetsförening. Befintliga gemensamhetsanläggningars omfattning kan komma att omprövas i en lantmäteriförrättning i de fall anläggningen påverkas av detaljplanen.

Servitut

Befintliga servitut som berörs av planförslaget kan omprövas alternativt upphävas om de kan anses som onyttiga.

Ledningsrätt

Vid omläggning av ledningar till följd av breddningen ska eventuell ledningsrätt omprövas att gälla ledningens nya läge. De delar av befintliga allmänna ledningsområden som hamnar på kvartersmark till följd av den nya detaljplanen ska säkerställas med ledningsrätt, till förmån för respektive ledningsägare.

Ledningsägare är skyldiga att bevaka sina rättigheter samt upplysa kommunen och Trafikverket avseende projektets påverkan på det egna ledningsinnehavet. Respektive ledningsägare ansöker om ledningsrätt.

Allmänna ledningar, inom områden markerade med u på plankartan, kan säkerställas med ledningsrätt.

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

Markavvattningsföretag

I området finns ett markavvattningsföretag, Hästevik Sörgårds torrlägningsföretag av år 1928. Markavvattningsföretaget berörs inom detaljplaneförslagets delområde 3. Omfattningen av påverkan på markavvattningsföretaget kommer att kompletteras i senare i skede.

Ansökan om lantmäteriförrättning

Kommunen ska ansöka om lantmäteriförrättning för genomförandet av de ovan nämnda fastighetsbildningsåtgärderna. Trafikverket ska biträda ansökan. Kostnaden för de fastighetsrättsliga åtgärderna kommer att regleras i avtal mellan kommunen och Trafikverket.

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

Fastighetsrättsliga konsekvenser

Enligt planförslaget redovisas allmän plats inom nedan redovisade fastigheter som är i privat ägo.

Inga fastigheter tas i sin helhet i anspråk som allmän plats. Följande privatägda fastigheter tas delvis i anspråk som allmän plats:

Fastighet	Erhåller mark	Avstår mark	Markanvändning
Hästevik 2:31		X	Allmän plats HUVUDGATA
Hästevik 2:56		X	Allmän plats HUVUDGATA
Hästevik 2:143		X	Allmän plats HUVUDGATA
Hästevik 2:337		X	Allmän plats HUVUDGATA
Hästevik 2:475		X	Allmän plats HUVUDGATA
Torslanda 11:1		X	Allmän plats HUVUDGATA
Torslanda 12:1		X	Allmän plats HUVUDGATA

Torslanda 13:1		X	Allmän plats HUVUDGATA
Torslanda 15:1		X	Allmän plats HUVUDGATA
Torslanda 16:1		X	Allmän plats HUVUDGATA
Torslanda 19:1		X	Allmän plats HUVUDGATA
Torslanda 25:1		X	Allmän plats HUVUDGATA
Röd 54:1		X	Allmän plats HUVUDGATA

Markintrångens storlek kommer att kompletteras till detaljplaneförslagets granskningsskede.

Samfälligheter som helt/delvis tas i anspråk som allmän plats:

Samfällighet	Erhåller mark	Avstår mark	Markanvändning
Hästevik s:16		X	Allmän plats HUVUDGATA, LOKALGATA
Hästevik s:17		X	Allmän plats HUVUDGATA
Hästevik s:18		X	Allmän plats HUVUDGATA
Hästevik s:23		X	Allmän plats HUVUDGATA, LOKALGATA, NATUR
Hästevik s:27		X	Allmän plats HUVUDGATA
Torslanda s:2 100% kommunägd		X	Allmän plats HUVUDGATA
Torslanda s:34 100% kommunägd		X	Allmän plats HUVUDGATA

Markintrångens storlek kommer att kompletteras till detaljplaneförslagets granskningsskede.

Kommunen ska på uppdrag av Trafikverket lösa hela alternativt delar av fastigheterna nämnda ovan för att möjliggöra breddningen av väg 155 vilket kommer att regleras i avtal mellan kommunen och Trafikverket. Den mark som ingår i allmän plats ska genom fastighetsreglering överföras till lämplig fastighet ägd av kommunen.

Enligt planförslaget redovisas allmän plats även inom följande fastigheter ägda av kommunen:

Fastighet	Erhåller mark	Avstår mark	Markanvändning
Hästevik 2:28		X	Allmän plats HUVUDGATA, NATUR, P-PLATS
Hästevik 2:537		X	Allmän plats HUVUDGATA, LOKALGATA, NATUR, P-PLATS
Torslanda 2:3		X	Allmän plats HUVUDGATA

Torslanda 3:2		X	Allmän plats HUVUDGATA
Torslanda 5:4		X	Allmän plats HUVUDGATA
Torslanda 18:1		X	Allmän plats NATUR
Röd 2:36		X	Allmän plats HUVUDGATA, NATUR

Markinträngens storlek kommer att kompletteras till detaljplaneförslaget granskningsskede.

De privatägda fastigheterna Hästevik 2:551 och Hästevik 2:552 har idag infart via befintlig parkering på kommunägda Hästevik 2:537. Området är i detaljplaneförslaget utlagt som allmän plats P-PLATS, möjligheten till infart för Hästevik 2:551 och Hästevik 2:552 anses därmed tryggad. Annan placering av infart samt behov av erforderlig rättighet till infart kan komma att utredas ytterligare.

Avtal

Befintliga avtal som berörs

Breddningen av väg 155 är en del av Västsvenska paketet i form av delprojekt nr 402 i det så kallade Block 2-avtalet som tecknades av Trafikverket, Västra Götalandsregionen, Region Halland, Göteborgs Stad och Göteborgsregionens kommunalförbund i början av år 2014.

En överenskommelse avseende vägområdesgränser inom Göteborgs kommun tecknades år 2010 mellan Göteborgs Stad, Trafikkontoret och Trafikverket Region Väst. Överenskommelsen skall utgöra en grund vid upprättande av genomförandavtal.

Följande markupplåtelser finns på kommunägda fastigheter och berörs av detaljplanen och kommer därför att omförhandlas eller sägas upp:

Avtal	Belastad fastighet	Nyttjanderättshavare
Kommuninternt nyttjanderättsavtal	Hästevik 2:537	Kretslopp och vatten
Arrendeavtal	Hästevik 2:537	Majvik Bostäder AB
Arrendeavtal	Hästevik 2:537	Privatperson
Arrendeavtal	Hästevik 2:28	Renova AB

Avtal mellan kommun och Trafikverket

Ett genomförandavtal och ett markavtal ska upprättas mellan kommunen och Trafikverket. Avtalen reglerar åtaganden, ansvarsfördelning och förutsättningar för vägprojektets respektive detaljplanens genomförande. Avtalen ska bland annat reglera Trafikverkets funktionsansvar för dammar för vägvatten på allmän plats NATUR. Avtalen ska vara träffade innan detaljplanen antas.

Avtal mellan kommun och övriga fastighetsägare

Kommunen avser teckna avtal med berörda fastighetsägare avseende erforderlig marklösen i samband med detaljplanens genomförande. Detta sker genom att en överenskommelse om fastighetsreglering tecknas mellan kommunen och berörd fastig-

hetsägare efter det att detaljplanen har vunnit laga kraft. Överenskommelsen reglerar markintrånget samt ersättningsnivån och ligger sedan till grund för en lantmäteriför rättning.

Berörda fastigheter redovisas under avsnittet *Fastighetsrättsliga konsekvenser* här ovan.

Avtal mellan ledningsägare och Trafikverket

Inom kommunägda fastigheter kan finnas ledningar som omfattas av markupplåtelseavtal mellan Göteborg Stad och Göteborg Energi som reglerar Göteborgs Energikoncernens ledningar inklusive tillbehör i Göteborgs Stad.

Ledningsägare är skyldiga att bevaka sina rättigheter och samråda med Trafikverket avseende projektets påverkan på det egna ledningsinnehavet. Vid omläggning av ledningar bör avtal tecknas mellan ledningsägaren och Trafikverket för att säkerställa åtaganden vad gäller kostnader, utförande samt ledningsrätt.

Dispenser och tillstånd

Trafikverket ansvarar för att ansöka om erforderliga dispenser och tillstånd till följd av vägprojektet.

Tidplan

Samråd: 2 kvartalet 2014

Granskning: 4 kvartalet 2014

Antagande: 1 kvartalet 2015

Om planen inte överklagas fastställs den fem veckor efter antagande.

Förväntad byggstart: 2 kvartalet 2015

Färdigställande: 4 kvartalet 2016

Genomförandetid

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

Planens genomförandetid

Genomförandetiden är fem år från det datum då planen vunnit laga kraft.

Överväganden och konsekvenser

Överväganden har gjorts mellan olika intressen:

Nollalternativet

Nollalternativet är ett alternativ som beskriver ett jämförelsealternativ i förhållande till förslaget för att beskriva vilka konsekvenserna blir om nuvarande förhållande bibehålls.

Nollalternativ i detaljplanen

Vid ett nollalternativ skulle nuvarande detaljplaner fortsatt gälla med konsekvens att de strider mot vägplanens föreslagna breddning. Detta skulle göra det omöjligt att fastställa trafikverkets vägplan.

Vid ett nollalternativ kvarstår framkomlighetssvårigheterna för kollektivtrafiken längs med väg 155. Vid ett nollalternativ blir det svårt att uppfylla stadens och regionens ambition av ett ökat kollektivtrafikresande. I miljökonsekvensbeskrivningen skriver man följande om ett framtida förhållande (år 2033) med nuvarande förutsättningar:

Tillkommande bebyggelse på Öckerö och i Torslanda ger ökad trafik liksom ett generellt ökat resande i hela regionen. Sammantaget bedöms fordonstrafiken öka med cirka 1 % per år fram till 2033. Tung trafik beräknas utgöra 6% av den totala fordonsmängden. Prognosen bygger på Trafikverkets ökningsfaktor för Stor-Göteborg samt en bedömning av specifika faktorer för väg 155. Dessa är bland annat en kraftfull standardhöjning av kollektivtrafiken vad gäller utbud, utbyggnad av busskörfält med mera som kan attrahera en del bilister till att byta färdmedel och därmed motverka trafikökningen. Likaså beräknas införandet av trängselskatt ge en reduktion av biltrafiken på väg 155 med cirka 5 %.

En broförbindelse ingår inte i nollalternativet eftersom det för närvarande inte finns några beslut om att gå vidare med en sådan lösning. Påbörjad planering av ett bostadsområde söder om vägen i Majvik är i ett så tidigt skede att det är svårt att avgöra framkomligheten för projektet och en sådan tillbyggnad har därför heller inte tagits med i nollalternativet.

Sociala konsekvenser och barnperspektiv

Sammanhållen stad

Väg 155 utgör med den utformning den har idag en barriär för boende. Det har tidigare konstaterats att boende i området inte låter barn röra sig i området på egen hand innan det uppnått 14-årsåldern.

Förslaget med breddning för bussar kommer att göra vägen bredare och därför har man vidtagit åtgärder för att skapa tryggare övergångar. Fartdämpanden åtgärder har gjorts längs med hela vägsträckan (se trafikverkets vägförslag) för att öka säkerheten och dämpa hastigheten.

En förbättrad framkomlighet för busstrafik gynnar de grupper som bor i området men inte har körkort. Det handlar bland annat om äldre barn och ungdomar som får en bättre tillgänglighet till kollektivtrafik.

Samspel

Viktiga målpunkter redovisas i den Barnkonsekvensbeskrivning som gjorts på uppdrag av trafikverket 2011 och finns presenterad i denna handling under rubriken *soci-ala aspekter*.

Stadsdelen bedömer att Amhults centrum i framtiden kommer få större betydelse som mål och -mötespunkt för ungdomar. Här kommer en ökad kulturverksamhet finnas för ungdomar samt ungdomsverksamhet i kyrkans regi. Ökad tillgänglighet med buss in mot Amhult kan stärka ungdomars möjlighet att själva ta sig till dessa aktiviteter.

Vardagsliv

Området är idag mycket bilberoende. I takt med att området har växt; tomter styckats av och boende blivit permanent, så har trafiken ökat. Trafiken leder till en otrygghet där man ogärna låter sina barn röra sig själva i området.

Förslaget redovisar åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten längs med vägen vid övergångställen och korsningar. (se trafikverkets vägplan)

Vidare möjliggör ökad framkomlighet i kollektivtrafiken ett ökat kollektivtrafikresande med ett minskat bilåkande som följd. För att ge fler möjlighet att välja bussen skulle förslagsvis pendelparkeringar förläggas i anslutning till förskolor för att underlätta för föräldrarna.

Inom andra delar av Torslanda har man prövat så kallade "vandrande skolbussar" där barnen går tillsammans till skolan vilket visat sig minska trafiken väsentligt.

Identitet

Områdets identitet kan kännetecknas med att vara ett område som gått från ett glest fritidsbebyggelseområde till att bli ett tätare villaområde med året-runt-boende.

Belastningen är inte bara hård på väg 155 utan även på flera lokalgator i området. För att öka upplevelsen av trygghet i området är det viktigt att som en åtgärd arbeta för en beteendeförändring och i samband med detta en samhällsplanering som stödjer en sådan förändring.

Hälsa och säkerhet

Platser där barn och unga kan röra sig fritt är viktigt ur ett hälsoperspektiv. Inom detaljplanerna tas inga lekytor i anspråk och därmed försämras inte barns möjlighet till lek.

På vägsträckan Lilla Varholmen-Gossbydal går idag farligt gods. Området är utsatt för buller. Man kan konstatera att området längs med vägen inte är en bra miljö för barn att vistas på. Med vägförslaget görs åtgärder för att förbättra situationen rörande buller- och risker.

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.

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 miljökvalitetsnormerna överskrids. Detaljplanen är förenlig med Översiktsplan för Göteborg.

Behovsbedömning

Kommunen har gjort en behovsbedömning enligt PBL 4 kap. 34 § och Miljöbalken (MB) 6 kap. 11 § för aktuell detaljplan.

Kommunen har bedömt att ett genomförande av detaljplanen inte kommer att medföra någon betydande miljöpåverkan. Vid behovsbedömningen har kriterier i MKB-förordningen bilaga 4 särskilt beaktats. Kommunens ställningstagande grundar sig på följande bedömning:

- Inte bedöms negativt påverka möjligheterna att uppfylla nationella och regionala miljömål. Syftet med detaljplanen är ökad framkomlighet för kollektivtrafik vilket bedöms att på sikt ge viss överflyttning av resande med biltrafik till kollektivtrafik. Planens syfte är därmed inte en ökad trafikalstring.
- Planen bedöms heller inte medföra en ökad trafikalstring inom omkringliggande planområden.
- Inte påverkar något Natura 2000-område och därmed inte kräver tillstånd enligt MB 7 kap. 28 §.
- Inte anger förutsättningar för kommande verksamheter eller åtgärder som kräver tillstånd enligt MKB-förordningen (1998:905) 3 § och bilaga 3.
- Detaljplaneförslaget medger endast en mindre komplettering i befintlig sammanhållen bebyggelse. Planförslaget medger i övrigt inte användning av planområdet för de ändamål som anges i PBL 4 kap. 34 §, varför kriterierna i MKB-förordningen bilaga 2 inte behöver särskilt beaktas.

En miljökonsekvensbeskrivning är framtagen för vägplanen, *Västsvenska paketet - MKB i vägplan - Väg 155 Öckeröleden, delen Lilla Varholmen – Gossbydal*. I beskrivningen redovisas påverkan på riksintresse, hälsa och säkerhet, miljöpåverkan på biologisk mångfald, landskap, fornlämningar, vatten, miljökvalitetsnormer med mera. Detaljplanen inför inga ytterligare bestämmelser som kräver en påbyggnad av vägplanens miljökonsekvensbeskrivning.

Ytterligare motiv till ställningstagandet är att planen följer intentionerna uppsatta i Översiktsplanen för Göteborgs kommun samt att planens genomförande ger upphov till påverkan på ett begränsat område och på begränsade intressen.

Kommunen har därmed bedömt att en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning inte behövs för aktuellt planförslag. Behovsbedömningen är

avstämd med länsstyrelsen 28 februari 2014. Följderna av planens genomförande ska dock alltid redovisas enligt PBL. Nedan följer därför en kort sammanställning av planens miljökonsekvenser.

Miljökonsekvensbeskrivning

En miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram i samband med trafikverkets vägplan, *miljökonsekvensbeskrivning i vägplan*.

I miljökonsekvensarbetet som genomförts har det bedömts hurvida det är möjligt att hålla gällande miljökvalitetsnormer för vatten, havsmiljö och luft. Vad som konstateras är att miljönormerna klaras. Den procentuella reningen av vägtagvatten bedöms förbättras med de åtgärder (bland annat fördröjning) som görs i samband med vägplanen och detaljplanen. Projektet bedöms därför även bidra till måluppfyllelsen av miljökvalitetsnormerna för vattenförekomsterna Björköfjorden och Rivö fjord.

Området är en del av riksintresset kust och skärgård. Göteborgs kust och skärgård är, i enlighet med miljöbalken 4 kap, med hänsyn till sina natur- och kulturvärden av intresse i sin helhet och den enda av detta slag som är utpekad i kommunen. Bestämmelserna ska dock inte hindra utveckling av befintliga tätorter i området.

Mindre delar av detaljplanen berör områden som översiktsplanen beskriver viktiga för kulturmiljö, naturmiljö och friluftslivet. Dock är intrången som görs små och påverkar mycket lite värdet av områdena i sin helhet. Åtgärder görs för att återställa och kompensera ianspråkstagna värden.

Vilka intrång det handlar om framgår under *detaljplanens innebörd och genomförande* samt i trafikverkets handling *miljökonsekvensbeskrivning i vägplan*.

Utifrån de åtgärder som vidtagits i vägplanen och detaljplanerna konstateras att detaljplanen till viss mån bidrar positivt till uppfyllelsen av bland annat miljökvalitetsmålen om begränsad klimatpåverkan, frisk luft och god bebyggd miljö.

Miljömål

Av de sexton nationella miljömål som antagits i Sveriges riksdag medför detaljplanen en positiv inverkan. Ur *Miljökonsekvensbeskrivning i vägplan* framtaget som underlag för vägplanen framgår följande:

*Begränsad klimatpåverkan, frisk luft och bara naturlig försurning:
Projektet bedöms bidra till att utsläppen av klimatgaser, hälsofarliga partiklar och försurande ämnen minskar genom att en viss andel av biltrafiken förs över till kollektivtrafik.*

*Giftfri miljö:
Den föreslagna dagvattenreningen kommer att leda till en viss förbättring vad gäller detta miljömålet giftfri miljö.*

*Ingen övergödning:
Projektet bedöms bidra till att utsläppen av kväveoxider minskar genom att en viss andel av biltrafiken förs över till kollektivtrafik. Projektet bedöms bidra till att utsläppen av fosfor till vatten minskar.*

Hav i balans och en levande skärgård:

Projektet bedöms bidra till att tillgängligheten till skärgården ökar genom att det blir lättare att med kollektivtrafik ta sig ut i skärgården.

God bebyggd miljö:

Projektet bedöms bidra till att miljöanpassade och resurssnåla transporter främjas. Projektet ökar vägens barriäreffekt genom att vägen breddas. Befintliga övergångar anpassas och görs trafiksäkra med hänsyn till breddningen. Projektet kan därför i denna del anses motverka miljömålet. Projektet bidrar till att bullernivåer till följd av ökad trafik reduceras.

Ett rikt växt- och djurliv:

*Ungefär hälften (50%) av den artrika vägkanten kommer att återställas till gräsmark med motsvarande kvaliteter som idag. Faunapassager byggs med tillhörande ledar-
mar för att öka möjligheten för förekommande populationer av hasselsnok att sprida sig på vägens båda sidor.*

Övriga miljökvalitetsmål påverkas inte av detta projekt.

Ekonomiska konsekvenser av detaljplan

Kommunens investeringsekonomi

Ett antagande av detaljplanen innebär för kommunen en direkt skyldighet att lösa sådana fastigheter som ingår i allmän plats. Vidare kan krav ställas på att allmän plats iordningställs av kommunen inom genomförandetiden.

Fastighetsnämnden får inkomster till följd av Trafikverkets markintrång på kommunens fastigheter. Fastighetsnämnden får inga utgifter till följd av vägprojektet. Trafiknämnden får utgifter för iordningställandet av allmän plats P-PLATS. Utgifter för allmän plats kommer att regleras i avtal mellan kommunen och Trafikverket.

Kommunens drifts- och förvaltningsekonomi

Fastighetsnämnden får minskade intäkter på grund av uppsagda arrendeavtal.

Trafiknämnden får ökade kostnader för drift, skötsel och underhåll av anläggning planlagd som allmän plats P-PLATS. Trafiknämnden ansvarar redan idag för drift och underhåll av de anläggningar som planläggs som allmän plats LOKALGATA och som inte är gemensamhetsanläggningar och får därför inga ökade kostnader för drift, skötsel och underhåll av dessa.

Park- och Naturnämnden kan få ökade kostnader för skötsel och underhåll av områden som planläggs som allmän plats NATUR.

Ekonomiska konsekvenser för Trafikverket

Trafikverket svarar för samtliga kostnader som hör till projektering och breddning av väg 155 mellan Lilla Varholmen och Gossbydal inklusive anslutningar till det kommunala vägnätet samt kostnader för dess framtida drift och underhåll. Vidare svarar Trafikverket för kostnader till följd av inlösen av fastigheter ingående i allmän plats, eventuella omläggningar i det kommunala vägnätet, omläggningar av ledningar inom planområdet, bullerskydd, dagvattendammar, nya infarter mm.

Trafikverket ska även svara för övriga eventuella kostnader som uppkommer för enskilda fastighetsägare och verksamhetsutövare och som är en direkt följd av vägprojektet.

Trafikverket har väghållningsansvaret för väg 155 och ansvarar därmed för framtida drift och underhållskostnader.

Ekonomiska konsekvenser för enskilda fastighetsägare

Förslaget till detaljplan medför att en antal privata fastighetsägare blir påverkade på olika sätt till följd av vägprojektet. Mark planlagd som allmän plats kommer att lösas in av kommunen. Intrångsersättning kommer inte att betalas för mark inom planområdet som redan är ianspråktagen med vägrätt. Berörda gemensamhetsanläggningar kan komma att omprövas i en lantmäteriförrättning, rättighet och belastningar såsom servitut, ledningsrätt och nyttjanderättsavtal kan komma att förändras.

Privata fastighetsägare som berörs av inlösen av allmän plats framgår i avsnittet *Fastighetsrättsliga konsekvenser* här ovan. Gemensamhetsanläggningar som berörs av detaljplanen framgår under avsnittet *Gemensamhetsanläggningar* här ovan.

Överrensstämmelse med översiktsplanen

Mindre delar av detaljplanen berör områden som översiktsplanen beskriver viktiga för kulturmiljö, naturmiljö och friluftslivet. Dock är intrången som görs små och påverkar mycket lite värdet av områdena i sin helhet. Åtgärder görs för att återställa och kompensera ianspråkstagna värden. Detaljplanen bedöms därför förenligt med översiktsplanen.

För Stadsbyggnadskontoret

Karoline Rosgardt
Planchef

Petter Frid
Planarkitekt

För Fastighetskontoret

Annika Wingfors
Distriktschef

Nina Larsson
Exploateringsingenjör