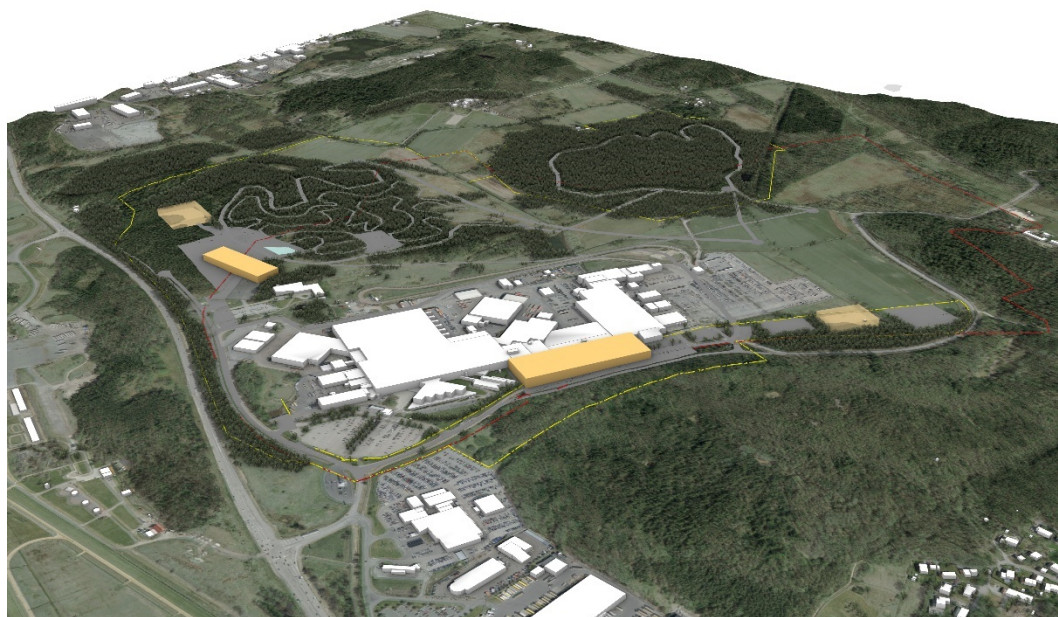


Detaljplan för verksamheter vid Norra Stenebyvägen inom stadsdelen Tuve

Utökat förfarande

PLANBESKRIVNING



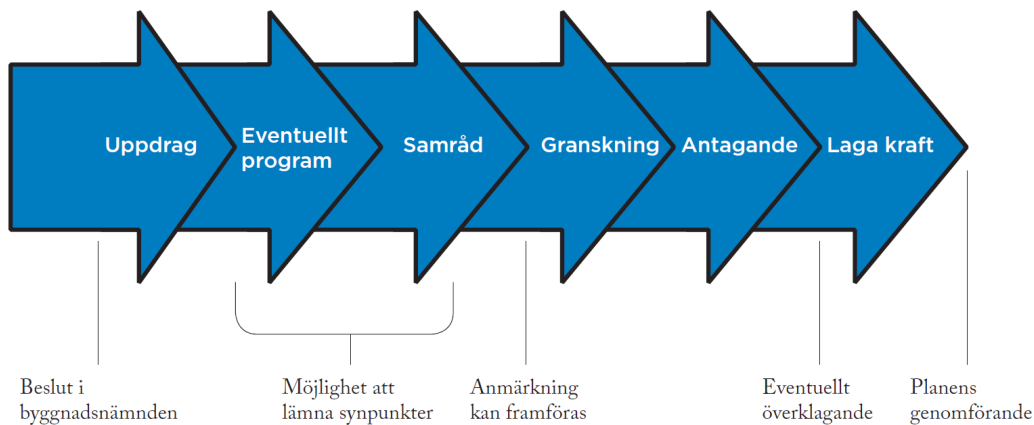
Samrådshandling

(3d-vy Liljewall arkitekter, 2023)

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 2022-09-20 genom beslut om uppdrag i Byggnadsnämnden.

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.

Samrådstitid:

Samrådstitiden är 2022-03-22 – 2022-04-12.

Information om planförslaget lämnas av:

Elin Kajander, Stadsbyggnadsförvaltningen, elin.kajander@stadsbyggnad.goteborg.se
031-3681903

Per Osvalds, Stadsbyggnadsförvaltningen, per.osvalds@stadsbyggnad.goteborg.se, 031-3681851

Anna-Karin Nilsson, Stadsbyggnadsförvaltningen, 031-3681652, anna-karin.nilsson@stadsbyggnad.goteborg.se

SAMRÅDSHANDLING

Josefin Halldin, Exploateringsförvaltningen, josefin.halldin@exploatering.goteborg.se,
031-368 1164

Sara Johansson, Exploateringsförvaltningen, sara.johansson@exploatering.goteborg.se,
031-3682561

SAMRÅDSHANDLING

Samrådshandling

Datum: 2023-03-17

Aktbeteckning: 2-xxxx

Diarienummer SBF 2023-00152 (Tidigare
0659/22)

Handläggare SBF

Elin Kajander

Tel: 031-368 19 03

elin.kajander@stadsbyggnad.goteborg.se

Diarienummer exploateringsförvaltningen:
2023-00154 (Tidigare 0747/21)

Handläggare EXF

Josefin Halldin

Tel: 031-368 11 64

josefin.halldin@exploatering.goteborg.se

Detaljplan för verksamheter vid Norra Stenebyvägen inom stadsdelen Tuve i Göteborg

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

Planbeskrivning

Detaljplanen omfattar följande handlingar:

Planhandlingar

- Planbeskrivning (denna handling)
- Plankarta med bestämmelser

Övriga handlingar

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

Utredningar

- 01 Undersökning av betydande miljöpåverkan, Stadsbyggnadskontoret, 2022-10-11
- 02 Arkeologiska utredning, Göteborgs stadsmuseum (212000-1355), 2021-11-23 samt 2022-10-26 (sammanlagda i en bilaga), beställd av Volvo Lastvagnar AB (exploatör)
- 03 Naturvärdesinventering, Naturcentrum AB (556294-9999), 2022-12-08, beställd av Volvo Lastvagnar AB (exploatör)
- 04 Geoteknisk utredning, COWI AB (556204-9501), 2023-01-18, med tillhörande Markteknisk undersökningsrapport (MUR) Geoteknik 2023-01-18 beställd av Volvo Lastvagnar AB (exploatör)
- 05 Översiktlig miljöteknisk markundersökning, COWI AB (556204-9501), 2023-01-17, beställd av Volvo Lastvagnar AB (exploatör)

SAMRÅDSHANDLING

- 06 PM Trafik- och utformningsförslag, COWI AB (556204-9501), 2023-03-07, beställd av Trafikkontoret
- 07 Dagvatten- och skyfallsutredning, Sweco (556767-9849), 2023-01-27, beställd av Kretslopp och vatten
- 08 Luftutredning, COWI AB (556204-9501), 2023-01-17, beställd av Volvo Lastvagnar AB (exploatör)
- 09 Bullerutredning, Efterklang (ÅF/Afry infrastructure AB) (556185-2103), 2023-01-03, beställd av Volvo Lastvagnar AB (exploatör)
- 10 Miljökonsekvensbeskrivning, COWI AB (556204-9501), 2023-01-25, beställd av Volvo Lastvagnar AB (exploatör)
- 11 Riskbedömning, Briab brand och riskingenjörerna AB (556630-7657), 2023-01-16, beställd av Volvo Lastvagnar AB (exploatör)
- 12 Kulturmiljöbeskrivning och landskapsbildsanalys, Liljewall Arkitekter AB (556145-0379), 2023-01-18, beställd av Volvo Lastvagnar AB (exploatör)
- 13 Lokaliseringsutredning för ianspråktagande av jordbruksmark, Liljewall Arkitekter AB (556145-0379), 2023-01-12, beställd av Volvo Lastvagnar AB (exploatör)
- 14 Bergteknisk utredning, COWI AB (556204-9501), 2023-01-18, beställd av Volvo Lastvagnar AB (exploatör)
- 15 PM Trafikanalys, Ramboll Sweden AB (556133-0506), 2023-03-09, beställd av Trafikkontoret
- 16 Mobilitet och parkeringsutredning, COWI AB (556204-9501) 2023-01-16, beställd av Stadsbyggnadskontoret
- 17 Underlag Trafikmängder, Trafikkontoret, 2022-10-19, beställd av Stadsbyggnadskontoret

Innehållsförteckning

DETALJPLAN FÖR VERKSAMHETER VID NORRA STENEBYVÄGEN INOM

STADSDELEN TUVE	1
<i>Planprocessen</i>	2
<i>Planinformation</i>	2
<i>Samrådstid:</i>	2
PLANBESKRIVNING	4
DETALJPLANEN OMFATTAR FÖLJANDE HANDLINGAR:	4
INNEHÅLLSFÖRTECKNING	6
SAMMANFATTNING	8
<i>Planens syfte och förutsättningar</i>	8
<i>Planens innebörd och genomförande</i>	8
<i>Överväganden och konsekvenser</i>	9
<i>Överensstämmelse med samt avvikelse från översiktsplanen</i>	9
<i>Delområden</i>	10
PLANENS SYFTE OCH FÖRUTSÄTTNINGAR	11
<i>Syfte</i>	11
<i>Läge, areal och markägoförhållanden</i>	11
<i>Planförhållanden och tidigare ställningstaganden</i>	13
<i>Mark, vegetation och fauna</i>	15
<i>Fornlämningar, kulturmiljö och landskapsbild</i>	20
<i>Sociala förutsättningar</i>	23
<i>Trafik, parkering, kollektivtrafik och tillgänglighet</i>	26
<i>Teknisk försörjning</i>	27
<i>Risk och störningar</i>	28
DETALJPLANENS INNEBÖRD OCH GENOMFÖRANDE	32
<i>Bebyggelse</i>	32
<i>Trafik, parkering, kollektivtrafik och tillgänglighet</i>	35
<i>Naturmiljö</i>	39
<i>Sociala aspekter och åtgärder</i>	40
<i>Teknisk försörjning</i>	41
<i>Markåtgärder</i>	45
<i>Övriga åtgärder</i>	48
<i>Fastighetsindelning</i>	54
<i>Huvudmannaskap och ansvarsfördelning</i>	54
<i>Fastighetsrättsliga frågor</i>	56
<i>Avtal</i>	59
<i>Dispenser och tillstånd</i>	60
<i>Tidplan</i>	61
<i>Upplysningar</i>	61
<i>Genomförandetid</i>	61
ÖVERVÄGANDEN OCH KONSEKVENSER	62
<i>Motiv till detaljplanens reglering</i>	62

SAMRÅDSHANDLING

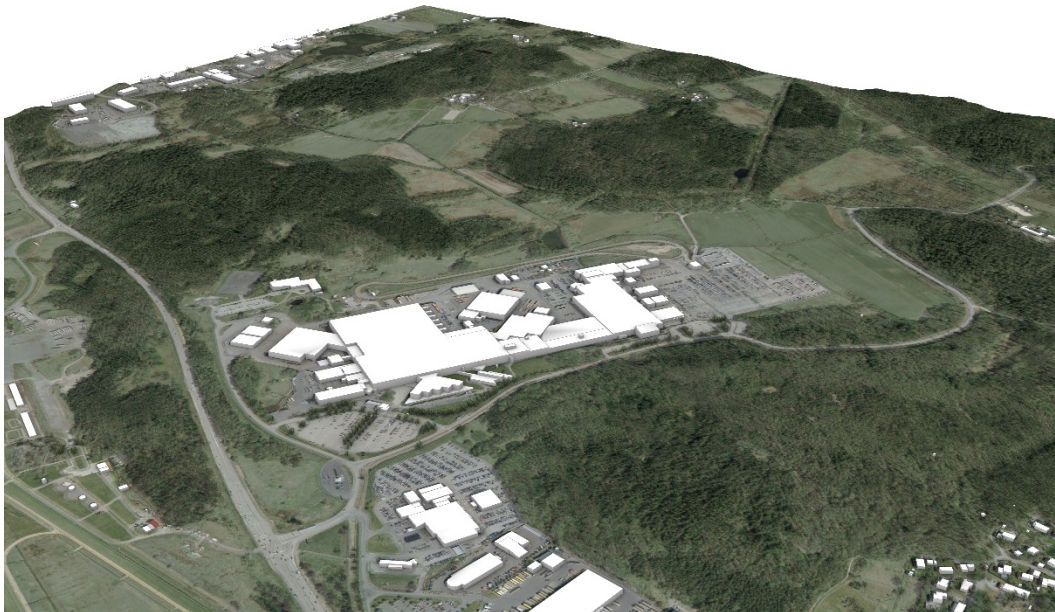
<i>Nollalternativet</i> _____	67
<i>Sociala konsekvenser och barnperspektiv</i> _____	67
<i>Miljökonsekvenser</i> _____	69
<i>Ekonomiska konsekvenser av detaljplanen</i> _____	74
AVVIKELSER FRÅN ÖVERSIKTSPLANEN _____	76

Sammanfattning

Planens syfte och förutsättningar

Volvo Lastvagnar AB inkom den 11 mars 2022 med en ansökan om planbesked, ansökan kompletterades den 14 juni 2022. Ansökan avsåg en förfrågan om att, genom detaljplanläggning, utöka befintligt industriområde vid Volvo Lastvagnar i Tuve med ytterligare exploaterbar mark för industri, verksamheter/kontor samt ge möjlighet för demonstrationsbanor. Ansökan om planbesked har behandlats och ett positivt planbesked gavs den 23 augusti av Byggnadsnämnden.

Detaljplanens syfte är att göra möjligt för nyetablering av ett kundcenter och tillhörande demobanor samt en utökning av befintlig industriverksamhet. Byggnadernas utformning ska anpassas till befintlig bebyggelse i området för att inte i för stor utsträckning påverka landskapsbilden. Syftet är även att ge möjlighet för ny kommunal gata, omdragning av befintlig kommunal gata samt att genom planläggning av områden till allmän plats för natur säkerställa natur-, kultur- och sociala värden inom dessa områden.



Figur 1: 3d-vy över området idag. (Liljewall arkitekter AB, 2023)

Planens innebörd och genomförande

Detaljplaneförslaget ger möjlighet för utbyggnad av industri i söder och nybyggnation av industri/verksamhet/kontor i nordväst. I delområde B och C (se figur 3) planläggs kvartersmark med byggrätt endast för komplementbyggnader. Inom detta område ämnar exploitören upprätta demonstrationsbanor. Detaljplanen ger möjlighet för uppförande av demobanor inom delområde B och C, upprättande av demobanor kräver dock anmälan om miljöfarlig verksamhet enligt Miljöprövningsförordningen 30 kap. 3§.

Vidare ger planförslaget möjlighet för flytt av Stenebyvägen till nytt läge söder om befintlig sträckning. Planförslaget ger också möjlighet för bebyggande av allmän plats

gata i väster, Norra Stenebyvägen. I söder och nordöst planläggs områden som allmän plats för natur, detta för att säkerställa att dessa områden bibehålls som naturområden.



Figur 2: 3d-vy över området med utbyggnad i enlighet med planförslaget. Gula volymer avser nya byggnader medan gråa ytor är hårdgjorda ytor för parkering/väg/demobanor. (Liljewall arkitekter AB, 2023)

Överväganden och konsekvenser

En miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram och bilagts handlingarna (MKB, COWI, 2023). Av de studerade miljöaspekterna är det framför allt kulturmiljön, friluftslivet och naturmiljön som riskerar att påverkas negativt till följd av planen. Den huvudsakliga orsaken är ianspråktagandet av mark. Med hjälp av olika skydds- och kompensationsåtgärder bedöms ett genomförande av detaljplanen ha en mindre negativ påverkan. För olycksrisk, ljus, buller, skyfall/översvämning och grundvatten har planen bedömts medföra små negativa konsekvenser. Detta med anledning av introduktionen av verksamhet och byggnader som dels medför hårdgörande av ytor, dels på grund av tillkommande fordon som innebär förhöjda störningar i form av buller, ljus och förhöjd säkerhetsrisk. För resterande miljöaspekter (luftmiljön, stabilitet/sättningar, markmiljö och dagvatten) har planen bedömts medföra obetydliga konsekvenser.

Överensstämmelse med samt avvikelser från översiktsplanen

Detaljplanen går delvis i linje med översiktsplanen, markanvändning industrimark, och strider delvis mot översiktsplanen, markanvändning kust- och landsbygd samt för parker-, natur- och rekreationsområden.

Övervägandet för att strida mot översiktsplanen utgår från stadens mål om att skapa möjlighet för ny industrimark. Detaljplanen avser ge möjlighet för utbyggnad av demobanor inom det område som avser markanvändning kust- och landsbygd enligt översiktsplanen (del av delområde B och C). Exploatörens intentioner är att området ska

SAMRÅDSHANDLING

förbi naturlig men även omfattas av demobanor. Endast byggrätt för komplementbyggnader medges inom området. Området förväntas dock hägnas in vilket innebär att allmänheten inte kommer ha tillgång till området. Den norra delen av delområde C föreslås förses med allmän plats för natur.

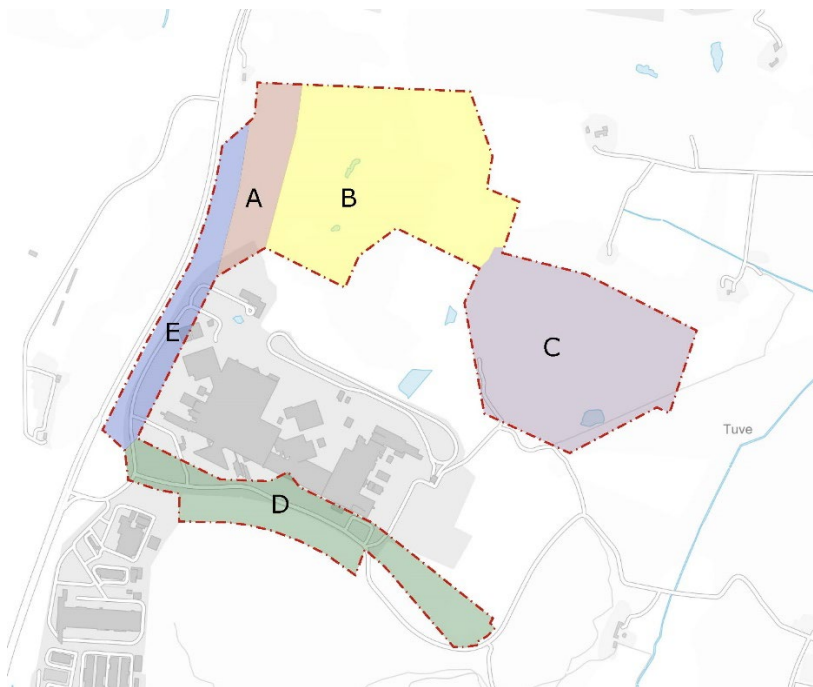
Den södra delen av planområdet som omfattas av markanvändning parker-, natur- och rekreationsområde enligt översiktsplanen, avses förses med allmän plats för gata och allmän plats för natur (del av delområde D). Området har i gällande detaljplan markanvändningen trafikändamål. Aktuell planläggning ämnar förse del av området med allmän plats för gata för att möjliggöra en förskjutning av Stenebyvägen söderut samt ändra övrig markanvändning till allmän plats för natur.

Den samlade bedömningen är att detaljplanen delvis strider mot översiktsplanens intentioner i dessa områden och att målet om att skapa ny industrimark överväger stridandet mot översiktsplanen.

Delområden

Detaljplanområdet har delats in i olika delområden, dessa hänvisas till genom hela planbeskrivningen. De olika delområden syns i figur 3 och benämns som följande:

- A: Område för nyexploatering i nordväst.
- B: Område för demobanor i nordväst, västra höjden.
- C: Område för demobanor i nordöst, östra höjden.
- D: Område för natur, väg och nyexploatering i söder, Stenebyvägen.
- E: Område för väg i väst, Norra Stenebyvägen.



Figur 3: Kartbild som visar olika delområden inom planområdet, röd gräns är ungefärlig planområdesgräns. (SBF, 2023)

Planens syfte och förutsättningar

Syfte

Detaljplanens syfte är att göra möjligt för nyetablering av ett kundcenter och tillhörande demobanor samt en utökning av befintlig industriverksamhet. Byggnadernas utformning ska anpassas till befintlig bebyggelse i området för att inte i för stor utsträckning påverka landskapsbilden. Syftet är även att ge möjlighet för ny kommunal gata, omdragning av befintlig kommunal gata samt att genom planläggning av områden till allmän plats för natur säkerställa natur-, kultur- och sociala värden inom dessa områden.

Bakgrund

Aktuell detaljplanen har koppling till detaljplan för verksamheter vid Pressvägen, batterifabriken. Med anledning av Volvo Cars och Northvolts planerade batterifabrik har det uppkommit ett behov av att flytta AB Volvokoncernens kundcenter, VTEX, vilken idag är belägen inom fastigheten Sörred 7:3 i direkt anslutning till den planerade batterifabriken. Befintligt kundcenter och tillhörande demobanor bedöms påverkas varvid en alternativ lokalisering önskas prövas. Aktuell detaljplan ämnar nu pröva möjligheten för bland annat kundcenter norr om Volvo Lastvagnars befintlig fabrik i Tuve.

Fastigheter inom planområdet ägs av Volvo Lastvagnar AB samt Göteborgs stad. Volvo Lastvagnar AB inkom den 11 mars 2022 med en ansökan om planbesked, fastighetsnämnden har godkänt Volvo Lastvagnars ansökan för den del som omfattar Göteborg stads mark. Fastighetskontoret har inlett en dialog och utredning om förutsättningar för en direktanvisning. Ansökan om planbesked kompletterades den 14 juni 2022. Ansökan avsåg en förfrågan om att, genom detaljplaneläggning, utöka befintligt industriområde med ytterligare exploaterbar mark samt ge möjlighet för demobanor. Ansökan om planbesked har behandlats och ett positivt planbesked gavs den 23 augusti av Byggnadsnämnden.

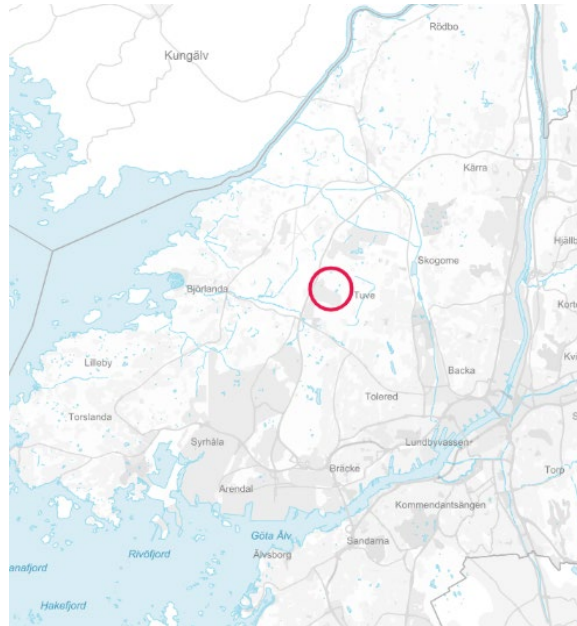
Den markanvändning som föreslås i planansökan strider delvis mot gällande översiktsplan som dels anger markanvändning industriområde och delvis anger markanvändning kust och landsbygd, inom vilket natur- kultur- och friluftsvärden ska värnas. Utifrån det stora behovet av planlagd mark för industri samt närheten till befintliga verksamhetsområden, bedöms förslaget vara lämpligt att pröva i en detaljplan.

Läge, areal och markägoförhållanden

Planområdet omfattar cirka 80 hektar och ligger öster om Hisingsleden, norr om Björlandamotet och väster om Tuve samhälle. Fastigheterna inom området ägs av Göteborgs stad och av Volvo Lastvagnar AB.

SAMRÅDSHANDLING

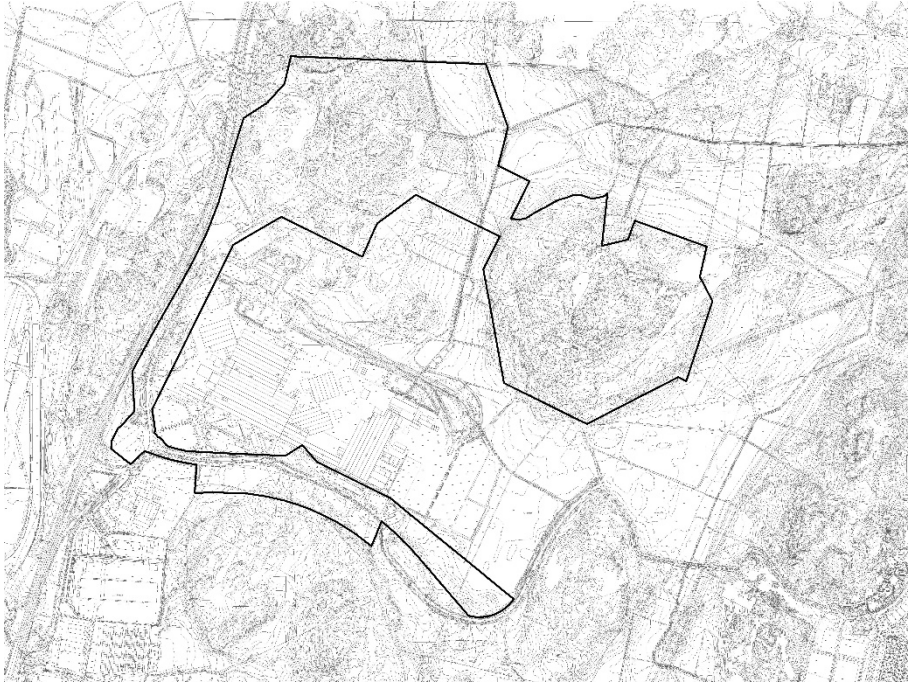
Området ligger cirka åtta kilometer nordväst om Göteborg centrum och cirka två kilometer sydöst om Säve flygplats. Närmaste bebyggelse utgörs av industrier. Närmaste bostadsbebyggelse ligger cirka 1500 meter öster om området (Tuve samhälle) och cirka 800 meter söder om området (Skogsvägen). Se figur 5.



Figur 4: Planområdets placering i staden, på centrala Hisingen inom stadsdelen Tuve. (Göteborgs stad, 2023)



Figur 5: Ungefärlig planområdesgräns och dess placering i närområdet. (SBF på underlag av Göteborgs stad, 2023)



Figur 6: Kartbild som visar ungefärlig planområdesgräns och grundkarta. (SBF på underlag av Göteborgs stad, 2023)

Kommunen har med arrende upplåtit delar av Tuve 36:3, 36:7, 37:1, Östergärde 1:2, 1:4 m.fl. kommuninternt avtal för naturmarken som innebär att Stadsmiljöförvaltningen vårdar och underhåller den upplåtta marken.

Vidare finns ett upplåtet arrende för bl.a. Jordbruksmark och Gårdsbyggnader inom Tuve 7:4 och 37:1 m.fl. till förmån för privat nyttjanderättshavare.

Slutligen finns upplåtta lägenhetsarrende för biluppställning inom fastigheterna Steneby s:6, 1:4 och Östergärde 1:4 till förmån för fastighetsägaren till Östergärde 31:1 eller dess hyresgäst samt anläggningsarrende för station för fordonstankning inom fastigheterna Steneby 1:4 och 1:6-7.

Se vidare, Avsnitt Avtal, Befintliga avtal som berörs.

Planförhållanden och tidigare ställningstaganden

Översiktsplan för Göteborg, antagen av kommunfullmäktige 2022-05-19, anger olika markanvändning inom området, se figur 7. Huvudsakligen anger översiktsplanen industrimark för området, följande inriktning gäller för områden med industrimark:

- Inom området ska verksamheter som på olika sätt har omgivningspåverkan prioriteras.
- Viktiga samhällsfunktioner för till exempel hantering av avfall och avlopp ska kunna lokaliseras i dessa områden.
- Förtätning och komplettering av befintliga industriområden ska eftersträvas.

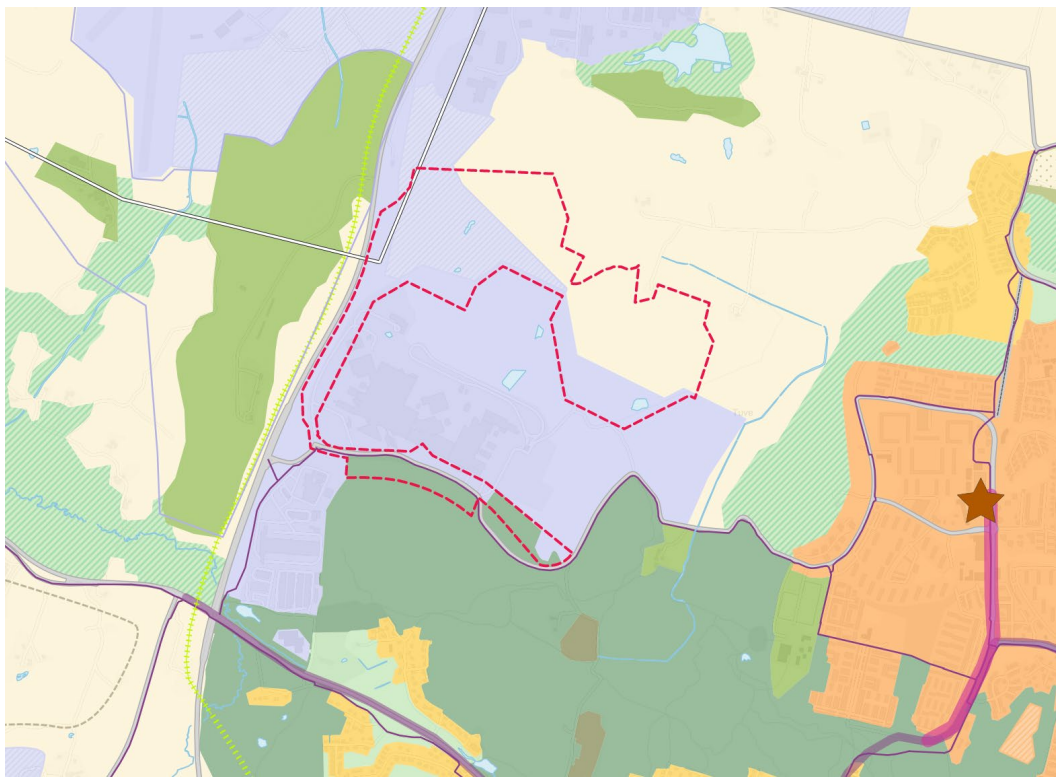
Nordöstra delen av området omfattas av kust- och landsbygd enligt översiktsplanens markanvändningskarta. Följande inriktning gäller för dessa områden:

SAMRÅDSHANDLING

- Natur-, kultur- och friluftsvärden ska värnas.
- Ny bebyggelse bör endast tillkomma genom enstaka lokaliseringsprövningar och som tillskott till befintliga bebyggelsegrupper och på mark som redan är ianspråktagen.

Södra delen av området omfattas av parker- natur- och rekreationsområden; Hisingsparken. Följande inriktning gäller för dessa områden:

- Stads- och stadsdelsparker.
- Parkkvaliteter och ekosystemtjänster ska utvecklas i alla parker. Genom detta kan parkerna ges förutsättningar att hysa såväl ekologiska som sociala värden och motsvara riktvärden för stadsparker och stadsdelsparker.
- Byggnad och ianspråktagande för andra ändamål är parkrelaterade ska inte tillåtas. Stora parker ska så långt som möjligt hållas fria från trafik- och industribuller och vara enkla att nå med kollektivtrafik och cykel.



Figur 7: Röd linje visar ungefärlig planområdesgräns och hur den förhåller sig till översiktsplanens olika användningsområde. Lila avser verksamhetsområde, ljusgult avser kust- och landsbygd och grönt avser parker- natur- och rekreationsområde. (SBF, 2023)

Del av området omfattas av gällande plan 1480K-II-3458; Stadsplan för delar av stadsdelarna Björlanda och Tuve i Göteborg (Steneby industriområde). Detaljplanen omfattar kvartersmark för industri, trafikändamål och allmänt ändamål.

Genomförandetiden har gått ut. Området omfattar också del av gällande plan 1408K-II-4444; Detaljplan för ny sträckning på Stenebyvägen v. Tuvevägen inom stadsdelen Tuve. Detaljplanen omfattar kvartersmark för industri, allmän plats för natur samt industrigata.

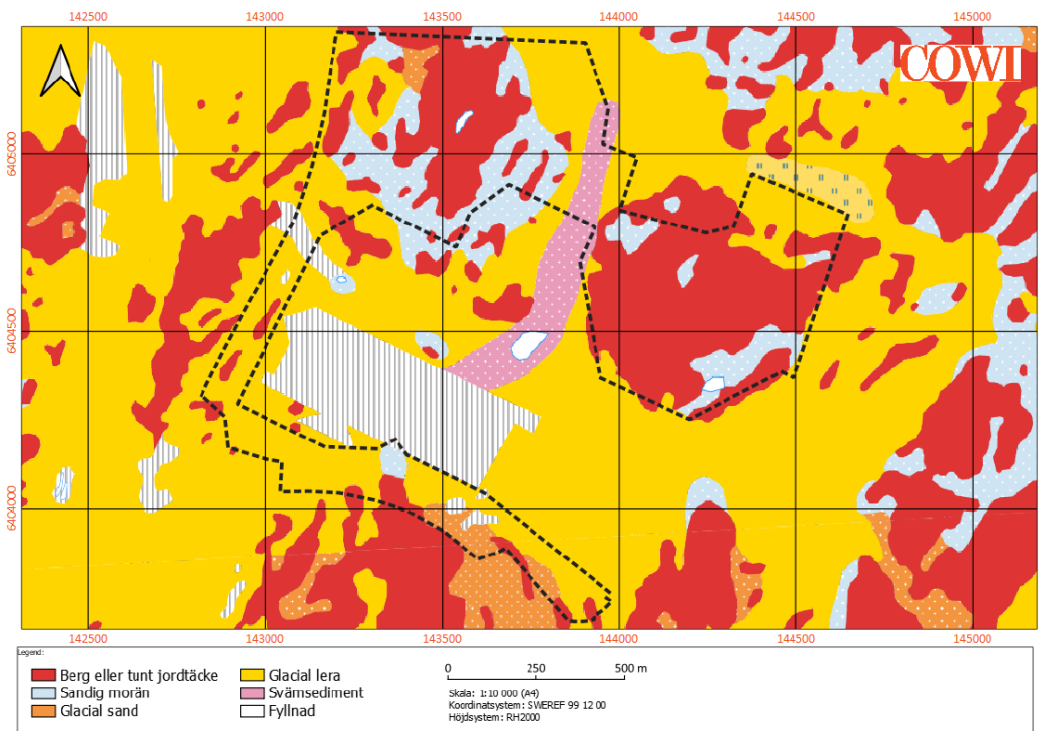
Detaljplanen går marginellt in i det område som omfattas av industrigata. Genomförandetiden för detaljplanen har gått ut.

Området omfattas inte av strandskydd, Natura 2000 eller riksintressen. Dammar och stenmurar inom området omfattas av generellt biotopskydd.

Mark, vegetation och fauna

Markförutsättningar

En geoteknisk utredning (Geoteknisk utredning, COWI, 2023 med tillhörande Markteknisk undersökningsrapport Mur Geoteknik, COWI, 2023) och en bergteknisk utredning (Bergteknisk utredning, COWI 2023) har tagits fram och bilagts handlingarna. Marken inom planområdet utgörs av relativt flack lermark och höjdparter med morän och berg i dagen. Runt det vattendrag som går igenom planområdets mellersta del utgörs marken överst av svämsediment. Fyllnadsmaterial förekommer inom delar av området och längst i sydost finns postglacial finsand i anslutning till berg i dagen. Enligt SGU:s jorddjupskarta varierar jorddjupen inom spannet 0–20 meter.



Figur 8: Jordartskarta över området. Streckad linje avser ungefärlig planområdesgräns. (COWI, 2023)

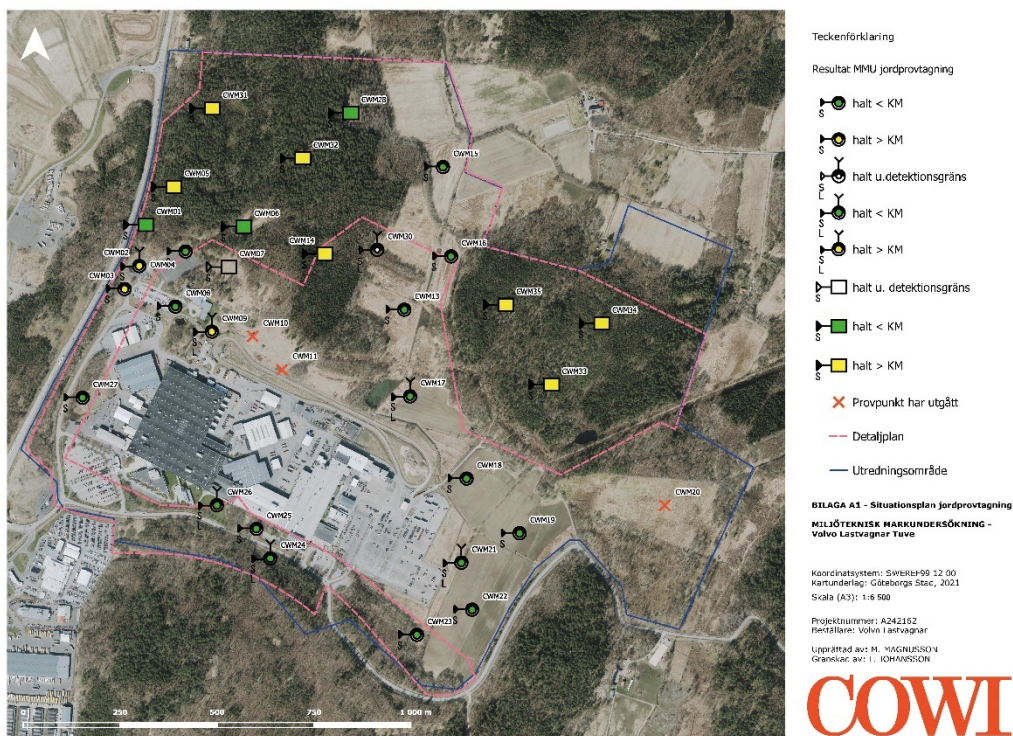
Berggrunden i området är övervägande obetydligt vittrad och medel- till storblockig. Lokalt förekommer trasigare partier. Stabilitetshöjande åtgärder bedöms inte vara nödvändiga under befintliga förhållanden. Lösa block som potentiellt kan röra sig har observerats på ett par platser (nordvästra höjdens västra krön, nordöstra höjdens sydkrön), men fallhöjden är i dessa fall under en meter och vid eventuellt ras fångas blocket upp av naturmark nedanför. Risk för ras ut på befintliga naturstigar där människor rör sig bedöms inte föreligga.

Förorenad mark

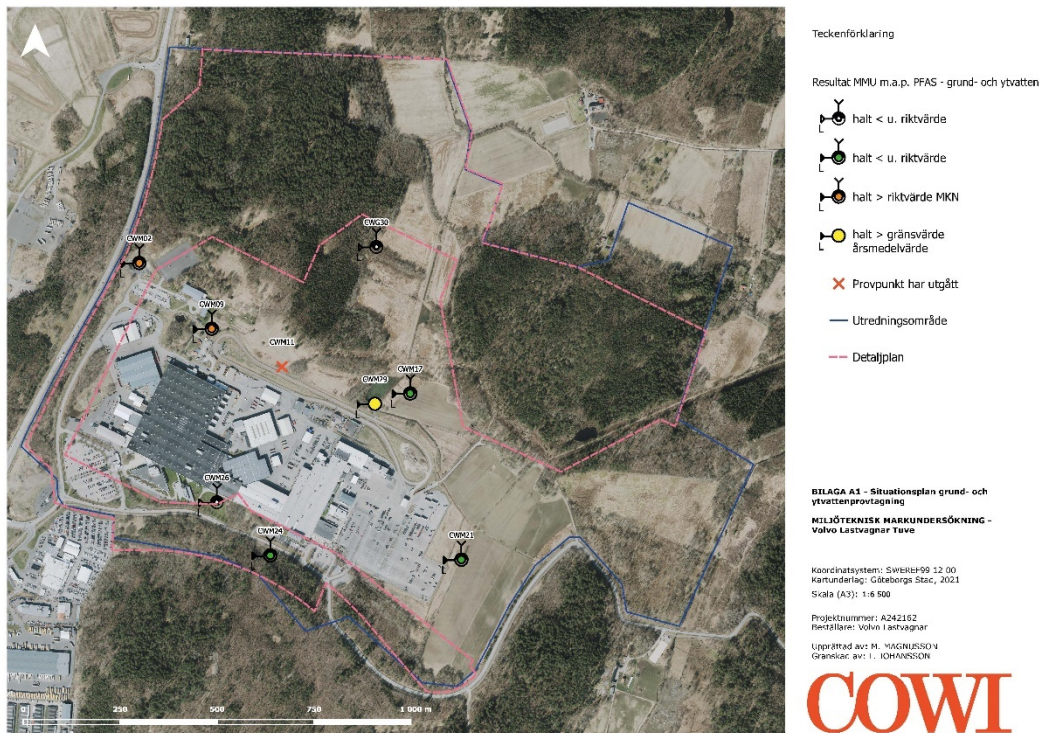
En översiktlig miljöteknisk markundersökning har tagits fram och bilagts handlingarna (Översiktlig miljöteknisk markundersökning, COWI, 2023). Undersökningsområdet avser ett större område än detaljplaneområdet. Jordprovtagning utfördes genom skruvborring med borrhandsvagn och provgropsgrävning för hand med spade, totalt 32 punkter. I samband med jordprovtagningen installerades fem stycken grundvattenrör. Se figur 9 och 10.

Resultaten från analyser av jordproverna uppvisade totalt sex provpunkter med halter över Naturvårdsverkets riktlinjer för känslig markanvändning (KM). Halter av bland annat Alifater >C16-C35, kobolt och PFAS har påträffats inom flera områden, varav ett har använts som förvaringsyta för diverse massor och snöplogning.

Analys av grundvattnet i två provpunkter påvisade mycket höga halter av ämnesgruppen PFAS. Halterna av PFAS översteg nivån där insats ska utföras för att vända betydande och ihållande uppåtgående trender. I två av de analyserade grundvattenproverna överskred PFAS även gränsen för miljökvalitetsnormen för grundvatten.



Figur 9: Situationsplan jordprovtagning. Blå gräns är undersökningsområdet, rosa gräns är ungefärlig planområdesgräns. (COWI, 2023)



Figur 10: Situationsplan grund- och ytvattenprovtagning. Blå gräns är undersökningsområdet, rosa gräns är ungefärlig planområdesgräns. (COWI, 2023)

Naturvärdesinventering

En naturvärdesinventering har tagits fram och bilagts planhandlingarna (Naturvärdesinventering, Naturcentrum, 2022). Inventeringsområdet för inventeringen har sträckt sig utanför planområdet. Figur 11 visar naturvärdesobjekt inom inventeringsområdet.

Totalt har 41 olika objekt (sammanlagt 75 hektar) med naturvärden registrerats inom inventeringsområdet. Inga objekt har bedömts inneha högsta naturvärde (klass I). Enbart fem objekt (cirka 1 hektar) har bedömts ha högt naturvärde (klass II) medan 18 objekt (cirka 30 hektar) har påtagligt naturvärde (klass III). 18 objekt (44 hektar) har bedömts inneha visst naturvärde (klass IV).

Inventeringsområdet beskrivs vara av mestadels vardagskaraktär, men på sina håll finns platser med mycket död ved, åldrande träd, ett åldersmässigt varierande trädskikt och försumpade marker. På längre sikt skulle dessa kunna utvecklas till naturskogsliknande miljöer (visst naturvärde, klass IV). Objekt med påtagliga naturvärden (klass III) utgörs bland annat av mer öppna hag- och betesmarker samt trivial lövskog. Slutligen finns flera dammar och småvatten varav många med höga naturvärden (klass II) i form av en rik fauna av insekter, amfibier och fåglar.

Även naturvårtsarter har inventerats. Drygt tjugo skyddade/fridlysta arter (utöver fåglar) har noterats i det inventerade området.



Figur 11: Resultat av naturvärdesinventeringen. Röd linje avser inventeringsområdet. (NVI, Naturcentrum, 2022)

I koppling till naturvärdesinventeringen har följande utredningar/inventeringar utförts:

- Fågelinventeringar Volvo, Tuve
- Inventeringar av kärrtrollsländor på Hisingen 2022
- Inventering och kartläggning av habitat för hasselsnok Volvo, Tuve
- Inventering av fladdermöss Volvo, Tuve
- eDNA-analys amfibier i dammar vid Volvo Tuve

Samtliga ligger som bilagor till naturvärdesinventeringen.

Inventeringsresultat arter. Sammanfattningsvis har 20 särskilt skyddade fågelarter konstaterats (eller tidigare noterats) som häckande. Av rödlistade arter förekommer borsttåg NT, ängsnattviol NT, ask EN och alm CR. Det finns också rapporter om rödlistade fjärilar (ängsmetallvinge NT, silversmygare NT, och violett kantad guldvinge NT) från området kring Huke gård. Ett mindre antal vanligare signalarter förekommer också inom området.

SAMRÅDSHANDLING

Särskilt skyddsvärda träd. Några få "grova träd" (75–100 cm i diameter) har registrerats, men inga "jätteträd" (> 1 meter i diameter). Ett par grova hamlade askar växer strax intill fabriksområdet (Unnered och Steneby gamla tomter) och hålaspar/boträd för hackspettar förekommer men i låg utsträckning.

Biotopskydd och andra värdefulla strukturer. Ett tjugotal avgränsade så kallade generella biotopskydd enligt Miljöbalken 7§ 11 har registrerats inom inventeringsområdet, vissa av dessa ligger inom planområdet (se figur 12). Det avser stenmurar och småvatten (öppna diken/ dammar) i odlingslandskapet samt ett antal alléer och trädrader belägna både utanför och inom fabriksområdet. Det 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. Dessa är inte skyddade av det generella biotopskyddet i MB.



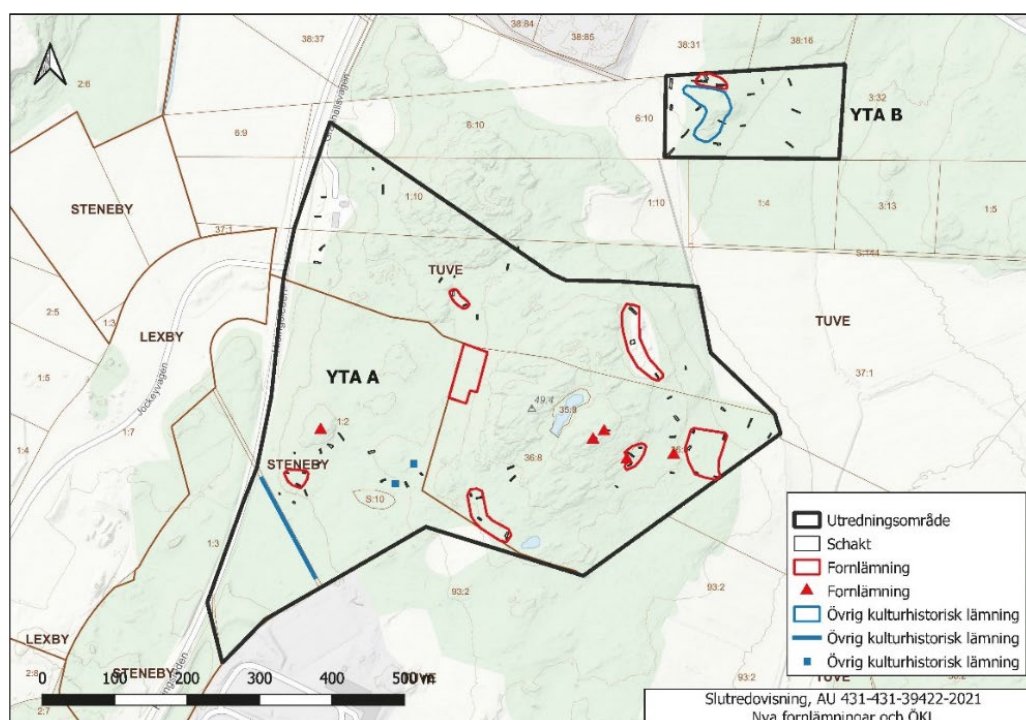
Figur 12: Kartbild som visar biotopskydd enligt miljöbalken inom inventeringsområdet. Vissa stenmurar, del av allé och del av de öppna dikena/damm ligger inom planområdet. (Naturcentrum, 2022).

Fornlämningar, kulturmiljö och landskapsbild

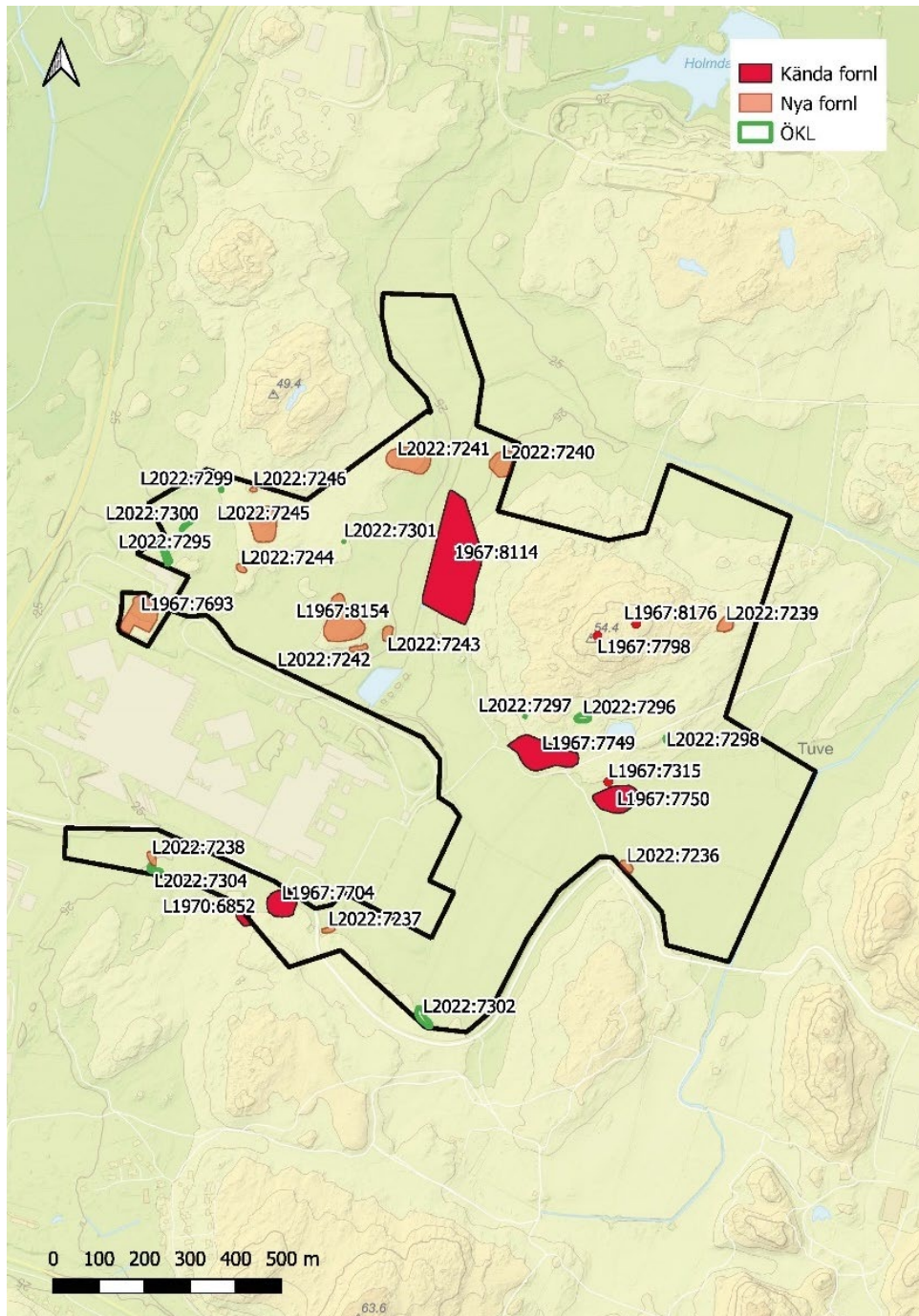
Arkeologisk utredning

Fastighetsägarna har tagit fram två separata arkeologiska utredningar, en för den nordvästra delen av planområdet (delområde A och del av B) och en för resterande planområde och befintligt verksamhetsområde. Redovisning av de preliminära resultaten har bilagts planhandlingarna i ett samlat dokument (Arkeologisk utredning, Göteborgs stadsmuseum 2021, 2022).

Utredningarna har återfunnit en rad med arkeologiska fyndigheter inom inventeringsområdena, se figur 13 och 14. Vidare arkeologiska utredningar behövs för att bedöma fornlämningsområdet och eventuell påverkan vid ett genomförande av detaljplanen. Fastighetsägaren ansvarar för att arkeologisk förundersökning påbörjas, ansökan om ingrepp i fornlämnings görs till Länsstyrelsen.



Figur 13: Kartbild. Resultat av arkeologisk utredning. (Stadsmuseet, 2021)



Figur 14: Resultat av arkeologisk utredning (Stadsmuseet, 2022)

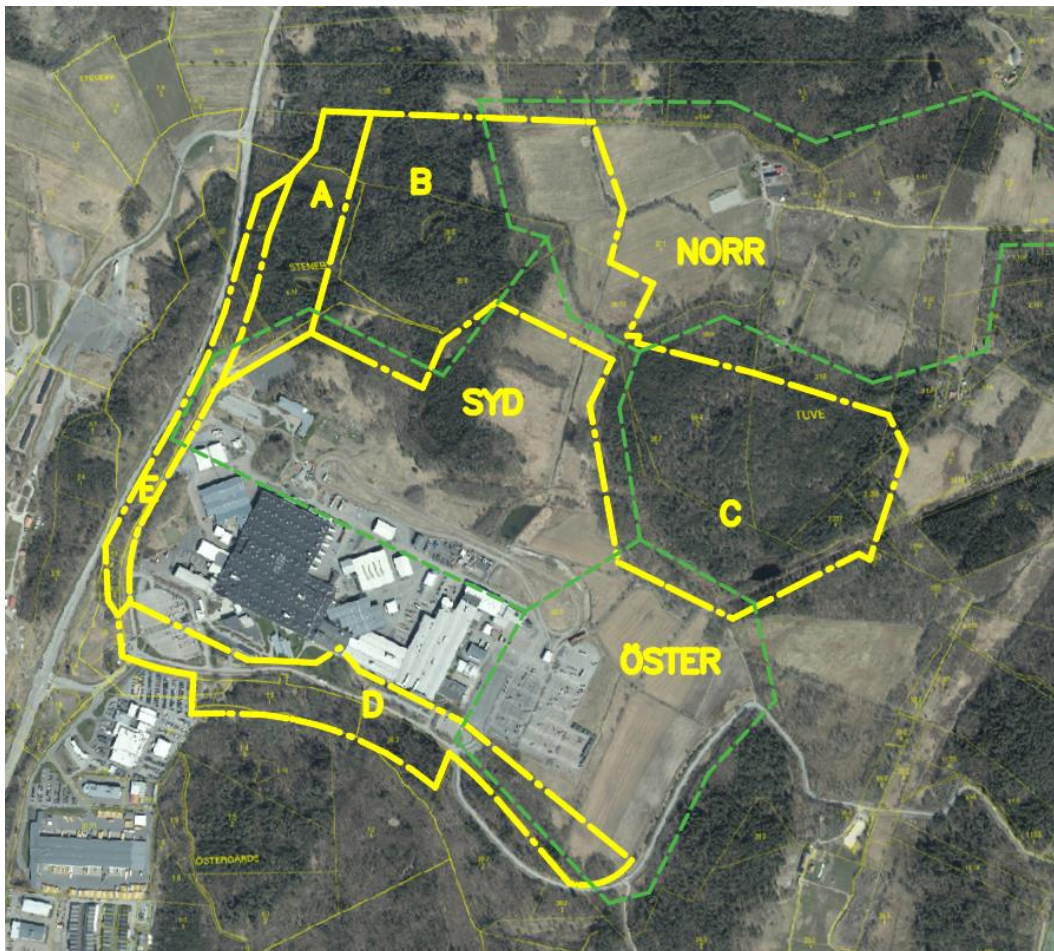
Kulturhistoria- och landskapsbild

Området norr om planområdet omkring Huke gård är upptaget i Bevarandeprogrammet Göteborg som värdefull kulturmiljö och området är också redovisat i översiktsplanen. Utredning Värdefulla odlingslandskap, Göteborgs stadsmuseum Kulturmiljörapport 2014:1 framhåller att speciellt i östra och västra delen av Hukeområdet ligger flera gravfält från järnåldern. Båda områdena ligger i kanten av den stora dalgången som leder från centrala Hisingens odlingsbygder till Kvillens dalgång på östra Hisingen. Vilket dels

SAMRÅDSHANDLING

förklarar gravfältens koncentration. Enstaka stenåldersboplatser finns också i Hukeområdet men för övrigt är det ganska fornlämningsfattigt. En del fornlämningar är undersökta och borttagna. Rapporten framhåller specifikt att *”Det småskaliga landskapet längs Hukevägen har stora upplevelsevärden med skogkantade välskötta marker och beteshagar”* (s. 198–199). Med detta som bakgrund bedömdes det finnas ett behov av att ta fram en separat kulturmiljö- och landskapsbildsutredning. Utredningen har bilagts handlingarna (Kulturmiljöbeskrivning och landskapsbildsanalys, Liljewall, 2023).

I utredningen har en nulägesbeskrivning av de olika definierade landskapsrummen tagits fram, dessa presenteras i figur 15. Detaljplanens inverkan på ämnes står beskrivet under avsnittet *Detaljplanens innebörd och genomförande*, samt under *Övervägande och konsekvenser*.



Figur 15: Kartbild. Beskrivning av de olika landskapsrummen (Kulturmiljöutredning och landskapsbildsanalys, Liljewall, 2023)

Landskapsrum Norr kring Huke gård (37:1) utgör en väldefinierad kulturmiljö och dess landskapsbild inkluderar de yttre delarna av delområde B och C. Landskapsbild och kulturmiljön har tydliga drag av det traditionella, småskaliga jordbruket med åkrar, hästhagar och betesmark. Karaktäristiskt för landskapet är att den odlade jordbruksmarken ligger i dalgångarna mellan de uppskjutande, idag igenvuxna urbergsformationerna vilka skapar tydliga bryn mot ett öppet landskapsrum. Huke gård

SAMRÅDSHANDLING

ligger på traditionellt sätt placerat i sydslutningen av en sådan höjdrygg med en karaktär av landmärke. Ytterligare en fastighet finns norr om planområdet, ett mindre torpställe (Tuve 4:1) direkt norr om delområde C. Landskapsrum Norr är avskuret från den omgivande infrastrukturen och nås endast via en mindre grusväg, Hukevägen. Ljudmiljön är på grund av topografin i hög grad skyddad från buller.

Landskapsrum Söder består av delvis hävdad åkermark och är idag avskilt från landskapsrum Norr genom ett mindre parti träd och buskvegetation inom delområde B (vid förträngningen mot delområde C). Åkerarealerna Norr och Söder utgjorde tidigare ett större sammanhängande landskapsrum. Vegetationen i gränsen döljer huvuddelen av den nuvarande industriexploateringen sett från norr.

Landskapsrum Öster är i huvudsak öppen hävdad åkermark, planlagd för industri. Landskapsbildens domineras av öppna fält där existerande industriverksamhet blandskogsklädda höjdparter tillsammans definierar ett tydligt landskapsrum. Mot öster ansluter hagmark avskuret av impediment med gles vegetation. Delområdena i norr samt Landskapsrum Norr, Söder och Öster utgör alla del i ett väl nyttjat strövområde med promenadstigar, kolonilotter, rid-/körvägar och fornminnen.

Delområde A och B är tätt blandskogsklädda höjdryggar som i äldre tid varit mer eller mindre obeskogad utmark (betesmark). Området har en mängd agrarhistoriska spår som odlingsrösen och mindre stenmurar men även fornminnen som boplatser, offerplatser och hållristningar. Området nyttjas som rekreationsområde med spänger och gångvägar som upprätthålls av kommunen. Delar av dessa är äldre körvägar som förbinder Johanneberg i väster med Huke gård i öster.

Delområde C är lik område B men har inte lika framträdande kulturmiljö. Enstaka röjningsrösen vittnar om tidigare bruk. Genom område C återfinns äldre körvägar som ansluter till område Syd. Området har mot söder äldre körvägar förbi resterna av Unnereds gård och används för rekreationssyften, bland annat av fotvandrare och för ridning.

Delområde D består av etablerad industriverksamhet och infrastruktur. Mot söder återfinns ett bryn av tätvuxen blandskog som ansluter till området som i översiktsplanen kallas Hisingsparken.

Delområde E följer längst i norr på beskrivningen av delområde A men ansluter direkt mot Hisingsleden. Området utgör vegetationsskärm runt existerande industriverksamheter. Mot söder utgör delområdet etablerad industriverksamhet och infrastruktur.

Sociala förutsättningar

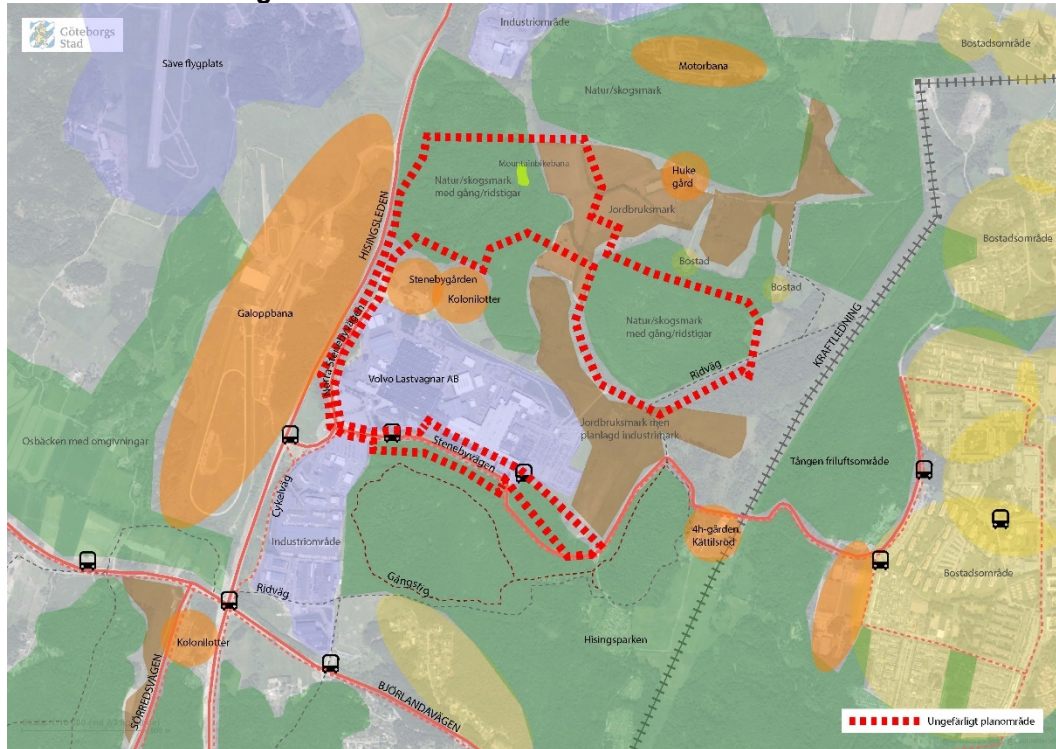
Bakgrund

Detaljplanen har bedömts ha social komplexitetsnivå 2, enligt stadens bedömningskriterier av sociala komplexitetsnivåer. SKA/BKA sammanställningen har fokuserat på en sammanställning av de sociala aspekterna kopplat till upplevelser, rekreation och identitet.

SAMRÅDSHANDLING

Ett sociala konsekvensanalys och en barnkonsekvensanalys har genomförts med representanter från olika förvaltningar inom staden samt genom kontakt med representanter från olika verksamheter i närområdet. Resultatet från analyserna har sammanställts i kartbilder och i text och har lyfts in i detta dokument. Under detta kapitel presenteras nulägesbeskrivningen och målformulering, sociala konsekvenser presenteras under *Övervägande och konsekvenser*.

Sociala förutsättningar



Figur 16: Nulägesbeskrivning av sociala förutsättningar i närområdet. (SBF, 2023)

Planområdet omfattar natur- och jordbruksmark, vägområde och ianspråktagen mark i anslutning till en befintlig industri. Planområdet omringar ett befintligt industriområde där Volvo Lastvagnar producerar lastbilar. Direkt norr om planområdet ligger två bostäder och Huke gård, som har högt kulturhistoriskt värde och är nämnt i stadens Bevarandeprogram 1987. Öster om planområdet ligger ett område med skog och jordbruksmark innan bostadsområdet Tuve. I områdets närhet finns Sive flygplats, jordbruksmark/landsbygd, industriområden och parkområden. Sociala förutsättningar presenteras i figur 16.

Den norra delen av planområdet bedöms idag nyttjas som skogsmark med stigar som verkar användas för rekreation och även som ridstigar. Naturskötare som arbetar i området menar att området används i relativt hög utsträckning, de förvaltar inte de stigar som finns i området utan de sköts genom "fri utveckling" vilket innebär att stigarna hålls öppna genom att de nyttjas. Planområdet angränsar i söder till ett grönområde som benämns som Hisevågsparken i Göteborgs översiktsplan. Hisevågsparken är en stadsdelspark av stor betydelse för allmänheten. Här finns flera motionsslingor och en

SAMRÅDSHANDLING

ridväg. Det finns också många småstigar och området är välanvänt för promenader, löpning, och för att promenera med hunden eller för att plocka svamp och bär. 4H-gård strax sydöst om planområdet är ett utflyktsmål. Här finns en utflyktslekplats/park kallad Äppet. Förskolor och skolor använder Hisingsparken för lek och idrottslektioner, orientering sker även i området.

I direkt anslutning till planområdet ligger Stenebygården vilket är en idrottsanläggning för anställda på Volvo Lastvagnars fabrik. Ansvarig för friskvårdsanläggningen informerar om att anläggningen är väldigt uppskattad av medarbetare, att de erbjuder ett gym, gruppträning och att de har en fullstor idrottshall för exempelvis fotboll/innebandy. Stenebygården har ett 100 tals besökare dagligen. Anläggningen ansluter till den nordvästra höjden inom planområdet och många anställda inom Volvo nyttjar skogsområdet för rekreation under eller i anslutning till sina arbetspass. Direkt öster om Stenebygården finns ett koloniområde med 13 odlingslotter. Historiskt sett har lotterna varit till för anställda på Volvo Tuve men idag är det inte ett krav.

Volvo Tuve omfattar cirka 2700 arbetstillfällen. Industriområdet söder om planområdet och Säve flygplats omfattar ett antal arbetstillfällen. Närmsta matbutik och annan form av service ligger i Björlanda, cirka fyra kilometer väst om området samt i Biskopsgården cirka fyra kilometer söder om området. I närområdet till detaljplaneområdet finns en lunchrestaurang och ett antal busshållplatser. Gång- och cykelvägar finns med koppling söder, väster och öster ut, men inte norrut mot Säve. En stor andel av de personer som arbetar i närområdet idag upplevs ta sig dit per bil. Det kan ha att göra med turtätheten och närheten till kollektivtrafik. Inom och i anslutning finns ett antal ridstigar som kopplar ihop området söder ut västerut mot Torslanda och norrut mot Säve.

4h-gården, Huke gård och skogsområdena i den norra delen av planområdet samt Hisingsparken kan locka barn och unga. Det är därför av stor vikt att området är lättillgängligt med kollektivtrafik och till fots och med cykel. Inom den västra höjden finns en motorcrossbana, enligt samtal med närboende är det en privat utformad bana som nyttjas av barn.

Målformulering

Utefter nulägesinventeringen i den sociala- och barnkonsekvensanalysen har målformuleringar sammanställts. Dessa har tagits hänsyn till vid framtagande av detaljplanen.

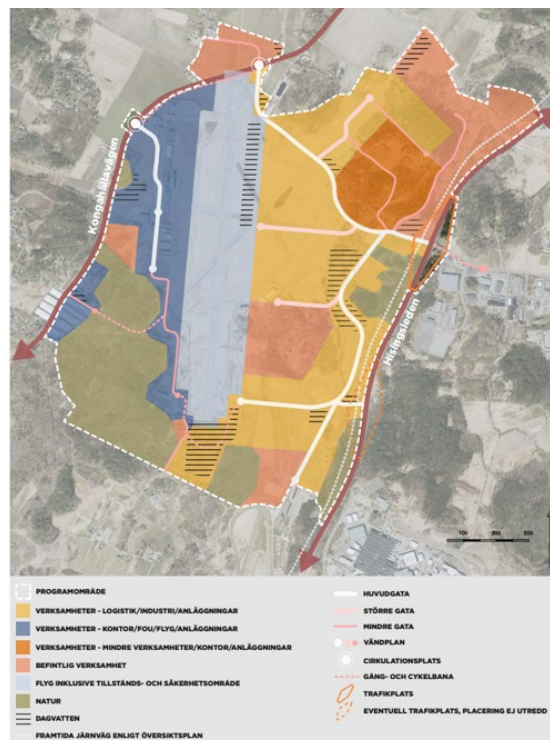
- Bibehålla kopplingar mellan olika ridstigar i områdets närhet.
- Bibehålla Stenebygårdens funktion.
- Bibehålla möjlighet för joggingleder kopplade till Stenebygården, men möjligt på annan plats på grund av ianspråktagande av delområde A och B.
- Minimera negativ påverkan för närboende norr om planområdet.
- Minimera negativ påverkan för kulturmiljön och landskapsbild kring Huke gård.
- Minimera negativ påverkan på 4-H gården Kättilsröd och dess funktioner
- Minimera negativ påverkan på grönområdet söder om Stenebyvägen.
- Utveckla entrépunkterna till grönområdet söder om Stenebyvägen.
- Utveckla gång- och cykelvägar norrut.

Trafik, parkering, kollektivtrafik och tillgänglighet

Området nås idag via korsning Hisingsleden/Stenebyvägen. Stenebyvägen leds söder om Volvo Lastvagnar AB:s fabrik och vidare österut mot Tuve samhälle. Längs Stenebyvägen finns utbyggda gång- och cykelvägar. Gång- och cykelvägarna kopplas vidare mot Björlanda via Björlandavägen, österut mot Tuve och söderut mot Torslanda. Det finns inga gång- och cykelvägskopplingar norrut. Kollektivtrafiklinjerna 149, 178 och 179 trafikerar Hisingsleden strax väster om föreslaget planområde. Närmsta hållplatser är Stenebyvägen, Volvo Tuve L.A. samt Volvo Tuve L.B. Tillgängligheten anses godtagbar.

I planprogram för Säve flygplatsområde, som samråddes under december 2022, visar analyser att Hisingsleden i framtiden kommer att behöva byggas om till väg med två körfält i varje riktning och med planskilda korsningar. Vid en sådan framtida ombyggnation behöver Stenebyvägens anslutning till Hisingsleden enligt Trafikverket mest troligt stängas då en korsning i plan inte accepteras av framkomlighet- och trafiksäkerhetsskäl. På grund av närheten till Björlandamotet kan en planskild korsning eller på- och avfarter från Hisingsleden mest troligt inte heller placeras i höjd med Stenebyvägen av trafiksäkerhetsskäl. I program Säve föreslås en ny planskild korsning i höjd med Holmvägen och eventuellt en ytterligare i höjd med Jockeyvägen men den är inte konkretiserad i läge och utformning, se figur 17.

Med en stängd korsning vid Stenebyvägen/Hisingsleden och en ny trafikplats vid Holmvägen eller Jockeyvägen skulle Volvo Lastvagnars befintliga och nya verksamheter kunna ansluta till Hisingsleden via Norra Stenebyvägen och den nya trafikplatsen vid Holmvägen eller Jockeyvägen, alternativt ansluta till Björlandavägen i söder. Det är i dagsläget inte klart om eller när en förändring enligt ovan blir av men en förutsättning för detaljplanen och trafikförslaget är att en framtida ombyggnation av Hisingsleden samt etableringen av en trafikplats vid Holmvägen och Jockeyvägen inte ska omöjliggöras. Mer finns att läsa under *detaljplanens innebörd och genomförande*.



Figur 17: Markanvändningskarta för planprogram Säve. I östra delen av illustrationen visas yta för två potentiella framtida mot, den norra i höjd med Holmvägen och den södra i höjd med Jockeyvägen. (SBK, 2022)

Teknisk försörjning

VA

Pumpstationen Steneby PST som idag avleder avloppsvatten från Tuve 93:2 är en pumpstation med kapacitet om 100 l/s enligt senaste kontroll. Avrinningsområdet är 160,0 ha. Då uppgifter om hur kapaciteten är beräknad eller fastställd, samt att klagomål inte inkommit de senaste 10 åren, antas att nuvarande industriavrinning är 60 l/s. Tillskottsvattnet beräknas till 40 l/s.

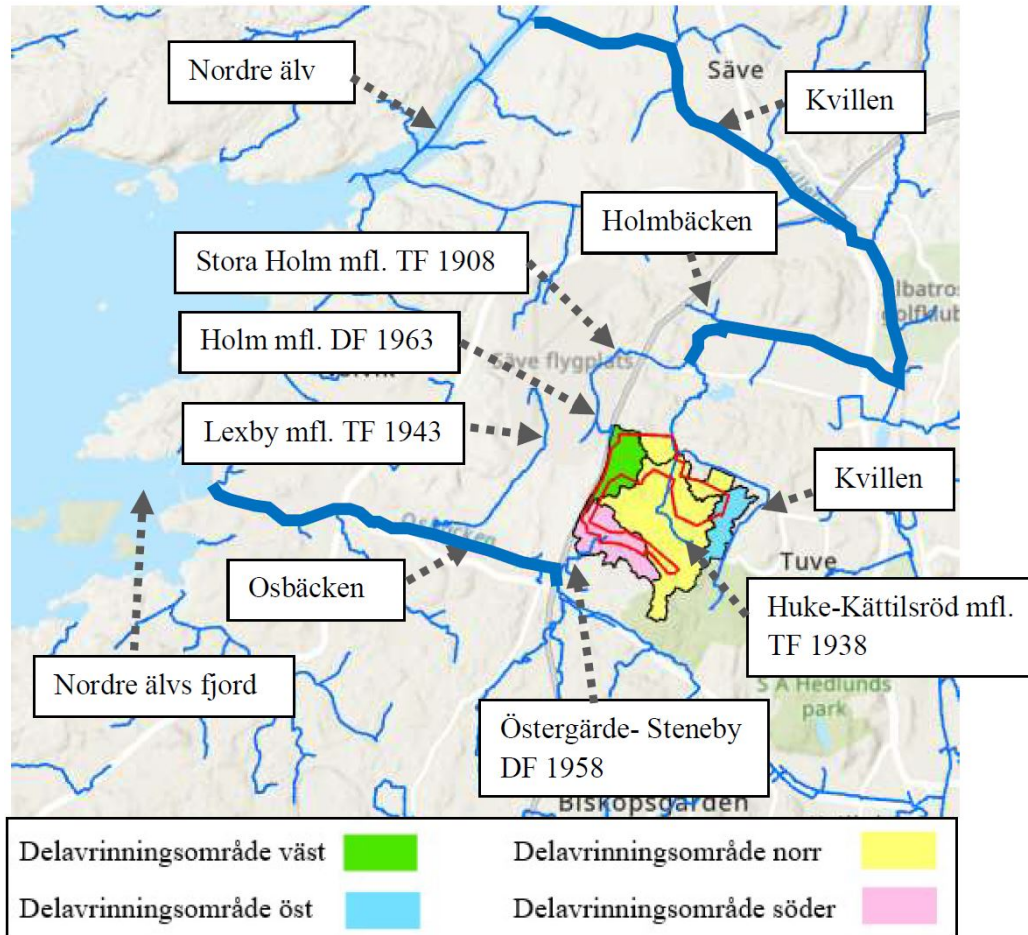
Fjärrvärme, el och tele

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

Dagvatten- och skyfall

En dagvatten- och skyfallsutredning har tagits fram och bilagts planhandlingarna (Dagvatten- och skyfallsutredning, Sweco, 2023). Privata dagvattensystem finns utbyggt inom Volvo Lastvagnars fabriksområde, efter rening och fördröjning i privata anläggningar för dagvatten leds vattnet vidare genom planområdet till markavvattningsföretag. Dagvatten från planområdet leds idag till Kvillen, Holmbäcken, Osbäcken med slutrecipient Nordre Älv via ett flertal olika markavvattningsföretag, se figur 18.

Skyfallet bedöms inte orsaka problem inom planområdet idag. Planområdet påverkas inte av höga nivåer i havet eller av höga flöden i närliggande vattendrag. Det finns några skyfallsleder i närheten av planområdet.



Figur 18: Dagvatten- och skyfallsutredningen har delat in planområdet i olika delområden med anledning av deras olika avrinning. (Sweco, 2023)

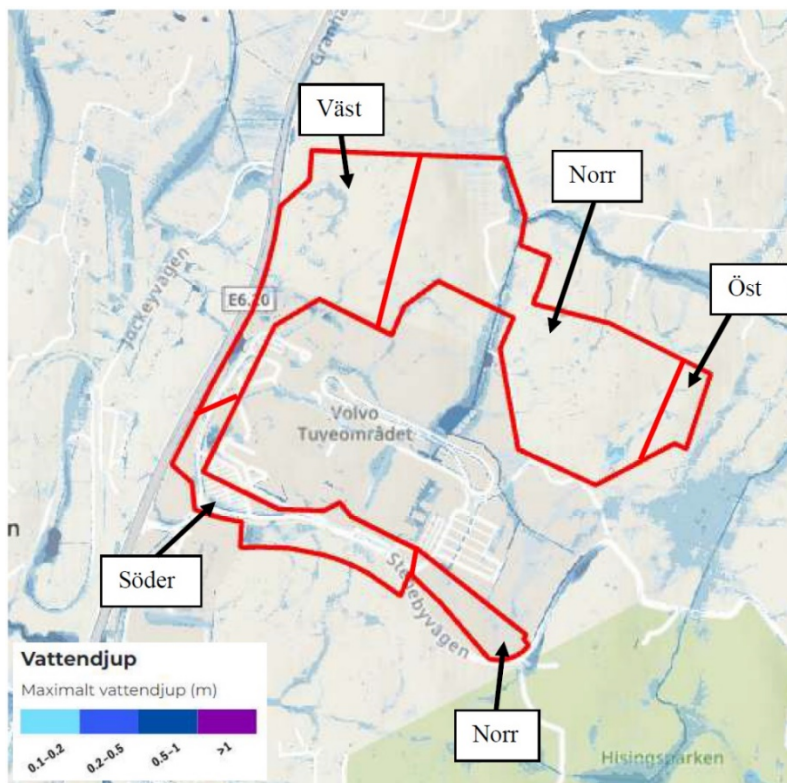
Detaljplanens påverkan och förslag på lösningar presenteras under *Detaljplanens innebörd och genomförande*.

Risk och störningar

Översvämningsrisk

I dagvatten- och skyfallsutredningen (Sweco, 2023) har planområdet delats in i olika delområden baserat på topografiska vattendelare. Se figur 19. Delavrinningsområden väst, norr och öst är kuperade och har ett flertal lokala lågpunkter där vatten samlas vid skyfall. Då områden främst består av naturmark bedöms skyfallet inte orsaka problem inom delområden väst, norr och öst idag.

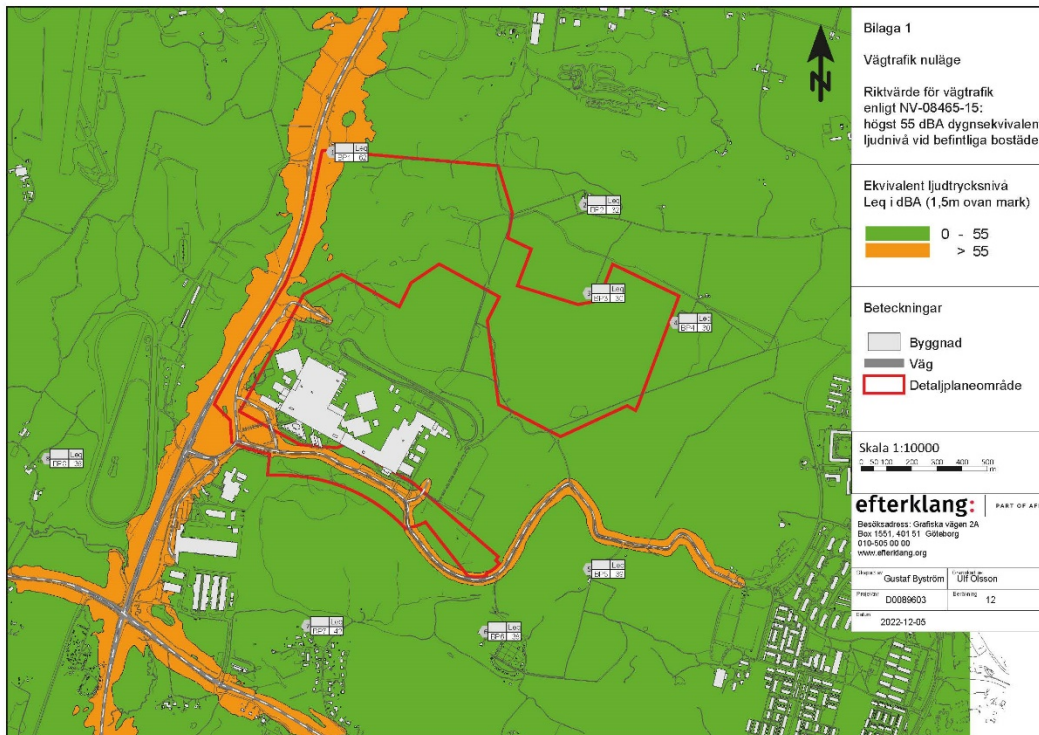
Delavrinningsområdet söder är relativt kuperat och det finns flertalet lokala lågpunkter där vatten kan magasineras. Mycket av det vatten som ackumuleras vid ett skyfall stannar kvar inom området. Idag finns vägar och parkeringar inom delavrinningsområde söder varav inget är utpekad som specifikt känsligt för översvämningar. Skyfallet bedöms inte heller orsaka problem inom delavrinningsområde söder idag.



Figur 19: Nulägesbeskrivning av delområden och översvämningssituation. Röd linje avser ungefärlig plangräns. (Sweco, 2023).

Buller

En bullerutredning har upprättats enligt PBL 4 kap 33a§ och bilagts handlingarna (Efterklang, 2023). Bullerutredningen innehåller en redovisning av beräknade värden för omgivningsbuller. Utredningens nulägesbeskrivning visar att kringliggande bostäder (ej BP1) har relativt låga bullernivåer från trafik och Volvo Lastvagnars anläggning vilka väl innehåller gällande riktvärde (se figur 20). Boplatsen kallad BP1 ligger på kommunens mark. Exploateringsförvaltningen menar att bostaden inte har varit uthyrd på länge och att den inte heller planeras att hyras ut. Norr om planområdet är trafikbullernivån strax över 30 dBA, söder om området kring 40 dBA, industribuller kring 35 dBA. Momentana ljudtoppar kring 50 dBA. Detaljplanens påverkan på bullerfrågan presenteras under avsnittet *Detaljplanens innebörd och genomförande*.



Figur 20: Nulägesbeskrivning över bullersituationen i närområdet. Röd linje avser ungefärlig plangräns. (Efterklang, 2023)

Luftkvalitet

En luftutredning har tagits fram och bilagts planhandlingarna (Luftutredning, COWI, 2023). Utredningen har fokuserat på tre scenarier: ett nuläge med rådande trafik samt två utbyggnadsalternativ, ett för år 2028 och ett för år 2040. I detta kapitel presenteras nuläget, resterande presenteras under avsnittet *Detaljplanens innebörd och genomförande*.

Utbyggnadsalternativen inkluderar prognosticerad trafik i området för respektive år som även inkluderar detaljplanens trafikallsträng. För de tre scenarierna har emissioner för både NO_x och PM₁₀ beräknats för nuläget, medan endast NO_x beräknats för 2028 och PM₁₀ för 2040. Detta då emissioner av NO_x väntas minska i framtiden, medan emissionen av PM₁₀ väntas öka och därför kan valda beräkningsår ses som ett värsta-fall-scenario för respektive utsläpp. Skillnader i emissioner mellan scenarierna har sedan satts i relation till rådande halter för NO₂ och PM₁₀ för nuläget baserade på mätningar och kartläggning från Göteborgs Stad för bedömning om miljöpåverkan. Utredningen visar att halterna av NO₂ i planområdet är låga enligt Göteborg stads kartläggning och underskrider MKN med marginal. Även miljökvalitetsmålet klaras.

Risk med avseende på liv och hälsa

En riskbedömning med avseende människor liv och hälsa har tagits fram och bilagts handlingarna (Riskbedömning, Briab, 2023). Utredningen har utgått både från de befintliga riskkällorna i närområdet som kan medföra en risk för studerat planområde samt de tillkommande risker som tänkt industrietablering kan medföra för omgivningen. I

SAMRÅDSHANDLING

detta avsnitt presenteras de befintliga riskerna i området, övriga risker presenteras under *Detaljplanens innebörd och genomförande*.

Avseende nuläge visar utredningen att befintliga riskkällor i närområdet utgörs av:

- Risk avseende på närhet till Volvo Lastvagnars befintliga verksamhet

Det finns fyra identifierade risker kopplat till aktuell verksamhet.

1. Hantering av brandfarlig vätska. Utredningen visar att riskavståndet för hantering av brandfarlig vätska generellt sällan överstiger 50 meter, därmed bedöms hanteringen av brandfarliga vätskor utgöra en mycket liten påverkan på det aktuella planområdet som helhet. Inga skyddsåtgärder bedöms nödvändiga.

2. Brandfarlig och trycksatt gas. Riskavståndet från hantering av brandfarlig gas överstiger sällan 25 meter (enligt lokalisering i utredningens bilaga A) bedöms hantering av brandfarlig gas utgöra en mycket liten påverkan på det aktuella planområdet som helhet. Inga skyddsåtgärder bedöms nödvändiga.

3. Litiumjonbatterier Avståndet mellan aktuellt planområde och de platser inom verksamheten där litiumjonbatterier hanteras/förvaras överstiger minst 200 meter, därmed bedöms hantering utgöra en mycket liten risk för det aktuella planområdet som helhet. Inga skyddsåtgärder bedöms nödvändiga.

4. Naturgasledning inom området. Givet den låga sannolikheten för läckage från rörledningar och dess placering över tak bedöms naturgasledningen inom Volvo Lastvagnar innebära en mycket låg risk för det aktuella planområdet. Naturgasledningen bedöms inte tala emot planerad etablering på det aktuella planområdet och inga skyddsåtgärder bedöms nödvändiga.

- Risk med avseende på närhet till befintlig verksamhet söder om Stenebyvägen

Med avseende på den verksamhet som bedrivs strax söder om Stenebyvägen vid Örnekullavägen, bedöms de farliga ämnen som hanteras primärt utgöras av brandfarlig vätska och brandfarlig gas. Då verksamheten ligger på ett större avstånd från studerad detaljplan än Volvo Lastvagnar bedöms verksamheten inte medföra några signifikanta risker för planerad bebyggelse inom detaljplanen och därmed inte heller föranleda några begränsningar eller behov av skyddsåtgärder.

- Risk med avseende på närhet till Säve flygfält

I planprogram för Säve flygfält har hinderbegränsade ytor samt risker kopplat till flygtrafik studerats, resultatet har använts som underlag för bedömningen. Givet det stora avstånd som råder mellan de hinderbegränsade ytorna som presenteras bedöms det inte föreligga en signifikant förhöjd risk för flygolyckor som kan påverka planområdet. Risken kopplat till flygolyckor bedöms ligga i linje med samhället i stort och föranleder därmed inga begränsningar eller behov av skyddsåtgärder.

- Risk med avseende på närhet till Seveso-verksamheter

Verksamhet	Kommentar
Preems raffinaderi	Hanterar och lagrar stora mängder brandfarliga vätskor
Bergrummen i Syrhåla	Lagring av råolja, gasol, slam och biogas
Skanska Industrial Solutions AB, Biskopsgården	Hanterar sprängmedel och gasol/eldningsolja
Arendals kraftverk	Använder Jet-A1 (fotogen) för kraftgenerering
Depåverksamhet i Skarvikshamnen	Olika operatörer och produkter, men typiskt lagring och export av brandfarlig vara klass 1, klass 2a och 2b samt klass 3, gasol och dylikt
Linde Gas	Tillverkar och förpackar acetylen, gasol och thermolen
Stl raffinaderi	Raffinering av råolja till gasol, flygbränsle, bensin etc.
Nynäs raffinaderi	Destillering av råolja till bitumen, nafta, fotogen, eldningsoljor, tunga eldningsoljor

Samtliga Seveso-verksamheter som presenterats är placerade på stora avstånd, kilometervis, från planområdet. Bedömningen är att verksamheterna inte utgör någon signifikant risk och föranleder inga ytterligare begränsningar eller skyddsåtgärder.

Detaljplanens innebörd och genomförande

Detaljplanen ger möjlighet för utbyggnad av industribyggnader, verksamhetslokaler/kontor samt demobanor på kvartersmark. Planen ger även möjlighet för utbyggnad av allmän plats för gata samt bekräftar befintligt naturområde genom planläggning av allmän plats för natur.

Kvartersmarken kommer att markanvisas av exploateringsnämnden. Avtal om genomförande av detaljplanen kommer att tecknas med exploatörerna.

Det är kommunalt huvudmannaskap på allmän mark och kommunen är därmed huvudman för allmän plats och ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll. Exploatör ansvarar för utbyggnad av kvartersmark.

Bebyggelse

Avseende bebyggelse ger detaljplanen möjlighet för ny exploatering inom delområde A, kompletterande exploatering till befintlig industri inom delområde D samt komplementbyggnader inom delområde B och C. Figur 21 och 22 visar 3d-vy och illustrationskarta över möjlig utveckling av området.



Figur 21: 3d-vy över tänkt exploatering inom detaljplaneområdet. Gula volymer avser tillkommande bebyggelse. (Liljewall arkitekter, 2023)



Figur 22: Illustrationsskiss över möjlig utveckling. Gula ytor avser tillkommande bebyggelse, fråga ytor avser hårdgjorda ytor. (Stadsbyggnadsförvaltningen på underlag från Liljewall arkitekter, 2023).

Kulturmiljö- och landskapsbild

En kulturmiljöbeskrivning och landskapsbildsanalys har tagits fram och bilagts handlingarna (Liljewall, 2023). Den samlade bedömningen av analysen är att tänkt exploatering bedöms ha mindre påverkan undantaget i landskapsrum norr där genomförandet bedöms kunna ha betydande påverkan. Genom åtgärder presenterade i stycket nedan bedöms genomförandet kunna ha en mindre påverkan även i landskapsrum norr. I detta avsnitt visas bilder från Landskapsrum Norr. Övriga vybilder finns att se i bilagd utredning.

Den identifierade kulturmiljön är koncentrerad till delområdets norra del, *Landskapsrum Norr*, där den yttre delen av delområde B och C ingår (se figur 15). Bedömningen är att *Landskapsrum Norr* och de där ingående direkt anslutande delarna av delområde B och C är av kategori – Hög känslighet. Landskapsbilden och den identifierade kulturmiljön är som helhet ostörd och gör att den kvalificerar sig till den högre känslighetsgraden. Markanläggning enligt förslag bedöms ha – Betydande påverkan (se figur 23). Genom anpassningar och eventuella åtgärder i form av demobanans vägsträckning och placering bakom befintliga bryn alternativt genom nyplantering av växtlighet, är bedömningen att detaljplanens genomförande kan ha en mindre påverkan.



Figur 23: Vybild i landskapsrum Norr, det område som ur landskapsbildsynpunkt bedöms ha en betydande påverkan. Pilar pekar ut staketdragning. Med kompensationsåtgärder bedöms förslaget kunna ha en mindre påverkan. (Liljewall arkitekter, 2023)

Landskapsrum Söder och Öster bedöms redan vara påverkade av existerande verksamheter men kulturmiljön är sammansatt och bedöms – känslig. Detaljplanens genomförande bedöms på grund av existerande verksamhet få mindre påverkan.

Delområde A, B, C utgör beskogade urbergsformationer och har en betydande roll i landskapsbilden. Alla tre har en likartad inre kulturmiljö som bedöms vara – Känslig. Kulturmiljön inom delområdena är dock övervuxen och svår att avläsa. Under förutsättning att areal av delområde B och C som ingår i Landskapsrum Norr skyddas

SAMRÅDSHANDLING

(brynmiljö mot det öppna landskapet) och att existerande spår av kulturmiljön skyddas bedöms markanläggning inom de beskogade delarna av delområdena A och B och C ha – mindre påverkan.

Delområde E och D betraktas som Tålig. Delområdets beskogning är dock viktig som vegetationsskärm mot föreslagen markanläggning. Markanläggning enligt förslag bedöms här ha – mindre påverkan.

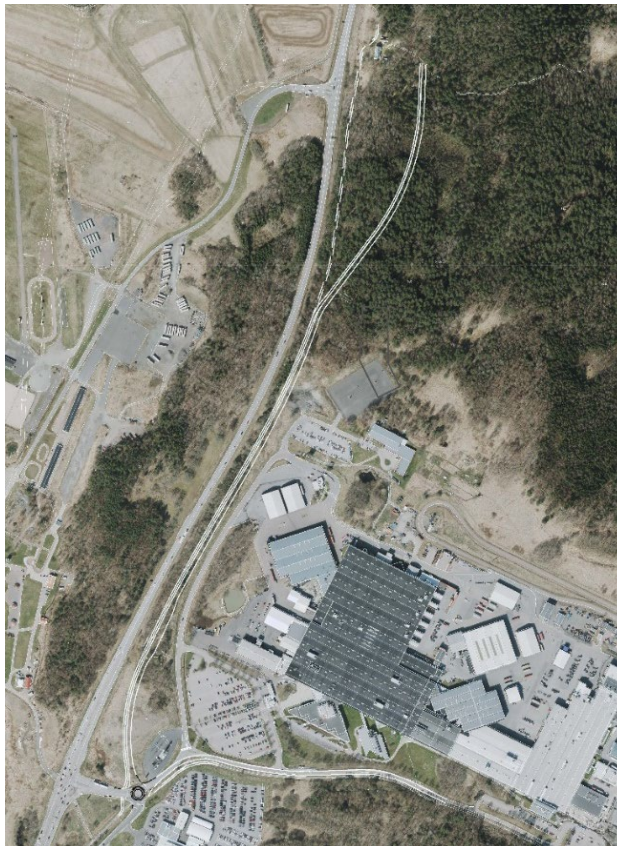
Trafik, parkering, kollektivtrafik och tillgänglighet

Gator, GC-vägar, tillgänglighet

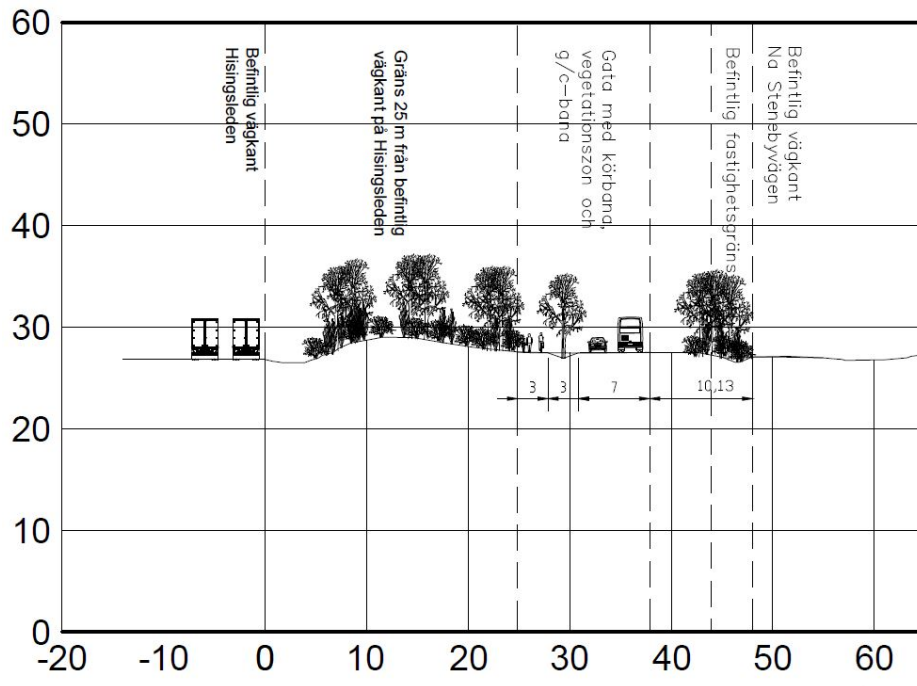
Ett trafik- och utformningsförslag för Stenebyvägen har tagits fram bilagts handlingarna (Trafikutformningsförslag, COWI, 2023). Trafik- och utformningsförslag för Norra Stenebyvägen pågår och bedöms vara färdigställt innan detaljplanen går ut på granskning. Utkast på vägdragnings och sektion på Norra Stenebyvägen ses i figur 24 och 25. För att anpassa trafikmiljön till den tillkommande exploateringen planeras och genomförs åtgärder för att säkerställa framkomligheten, trafiksäkerheten och tillgängligheten i närområdet.

Tillkommande persontrafik och godstrafik till området förväntas nå området från korsningen Hisingsleden/Stenebyvägen. En framtida ombyggnation av Hisingsleden kan innebära att Stenebyvägens anslutning till Hisingsleden stängs och en möjlig ersättning för denna är en ny trafikplats vid Jockeyvägen.

För att komplettera det lokala trafiksystemet samt för att förbereda för scenariot enligt ovan, föreslås i detaljplanen att en ny allmän väg, Norra Stenebyvägen, byggs ut väster om Volvo Lastvagnars befintliga kvartersmark. Vägen förbereds för att möjliggöra en anslutning norrut till dels en eventuellt framtida verksamhetsutveckling norr om planområdet dels för trafikplats vid Holmvägen eller Jockeyvägen.



Figur 24: Illustration över ny dragning av Norra Stenebyvägen väster om Volvo Lastvagnars kvartersmark. Underlag från Akka planering AB. Arbetet fortlöper och kommer sammanställas i trafik- och utformningsförslaget inför granskning av detaljplanen.

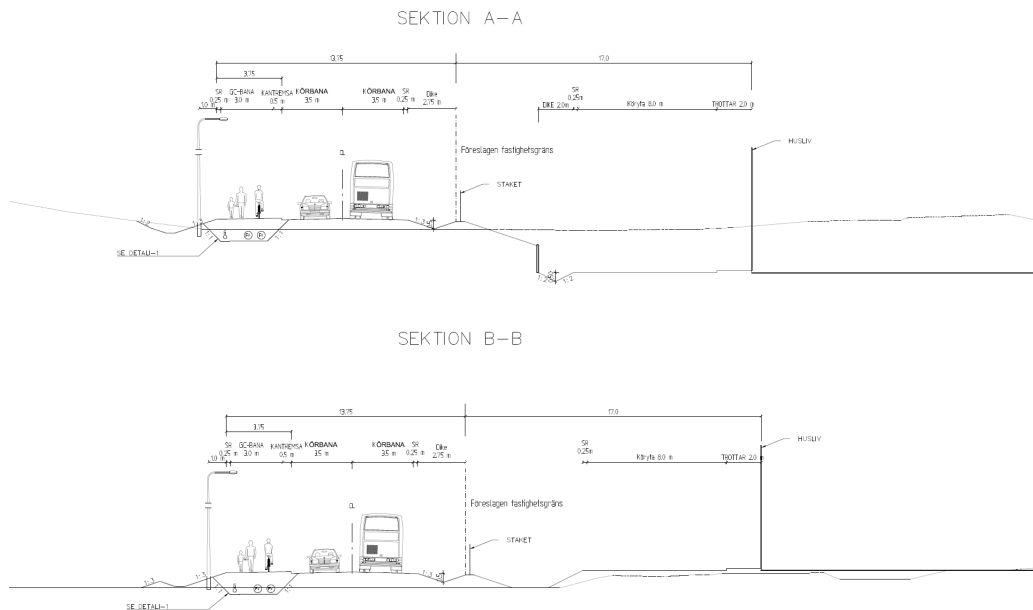


Figur 25: Typsektion över Norra Stenebyvägens utformning, från smalaste läget. Akka planering AB

Detaljplanen föreslår ge möjlighet för flytt av Stenebyvägen till nytt läge söder om befintlig sträckning. Det framtagna trafik- och utformningsförslaget (COWI, 2023) innebär att Stenebyvägen på cirka 600 meter parallellt förflyttas cirka 40 meter i sydlig riktning och behåller sin funktion och kvalitet i största möjliga mån. Den östra in- och utfarten till verksamheten kommer att ansluta till en ny utformning på Volvo Lastvagnars kvartersmark. Den nya utformningen kommer att göras om genom Volvo Lastvagnars försorg avseende vägar, parkering, busshållplats och vändslinga med mera. Se vägdragning och sektioner för Stenebyvägen i figur 26 och 27.



Figur 26: Skiss över tänkt utformning av Stenebyvägen. Ingående skisser finns i bilagor till Trafik- och utformningsförslaget (COWI, 2023).



Figur 27: Sektion A-A och B-B för Stenebyvägen (COWI, 2023).

Gatornas utformning följer ALM (Boverkets Tillgänglighet på allmänna platser BFS 2011:5 – ALM 2) och förses med gång- och cykelbana och tillgänglighetsanpassade passager. För god tillgänglighet för cyklister planeras en anslutande gång- och cykelbana anläggas längs Norra Stenebyvägen i norrgående riktning. I ett första skede planeras Norra Stenebyvägen att byggas ut till höjd med VTEX och norrut endast förses med gång- och cykelväg upp till planområdets norra gräns.

Trafik- och utformningsförslaget i detaljplanen har omfattat de förändringar som behövs för att binda ihop Stenebyvägen och Granhällsvägen med gång- och cykelbana. Trafik- och utformningsförslaget kommer inför granskning att mer i detalj utreda förutsättningar för att ge tillgänglighet till Volvo Lastvagnars nya exploatering i nordvästra planområdet. Trafikförslaget och detaljplanen avser inte omöjliggöra en vidare förlängning av Norra Stenebyvägen norrut samt etablering av en trafikplats. Trafikförslaget ska inte heller omöjliggöra för omgöring av korsning Norra Stenebyvägen/Stenebyvägen inom planområdet vid tankstationen Gasum. Detta behöver utredas vidare i senare skeden., intentionen är att det ska utföras innan granskning av detaljplanen. En förlängning norrut till en eventuell industriutveckling eller trafikplats har översiktligt studerats i plan och profil och bedömts genomförbar.

Parkering / cykelparkering

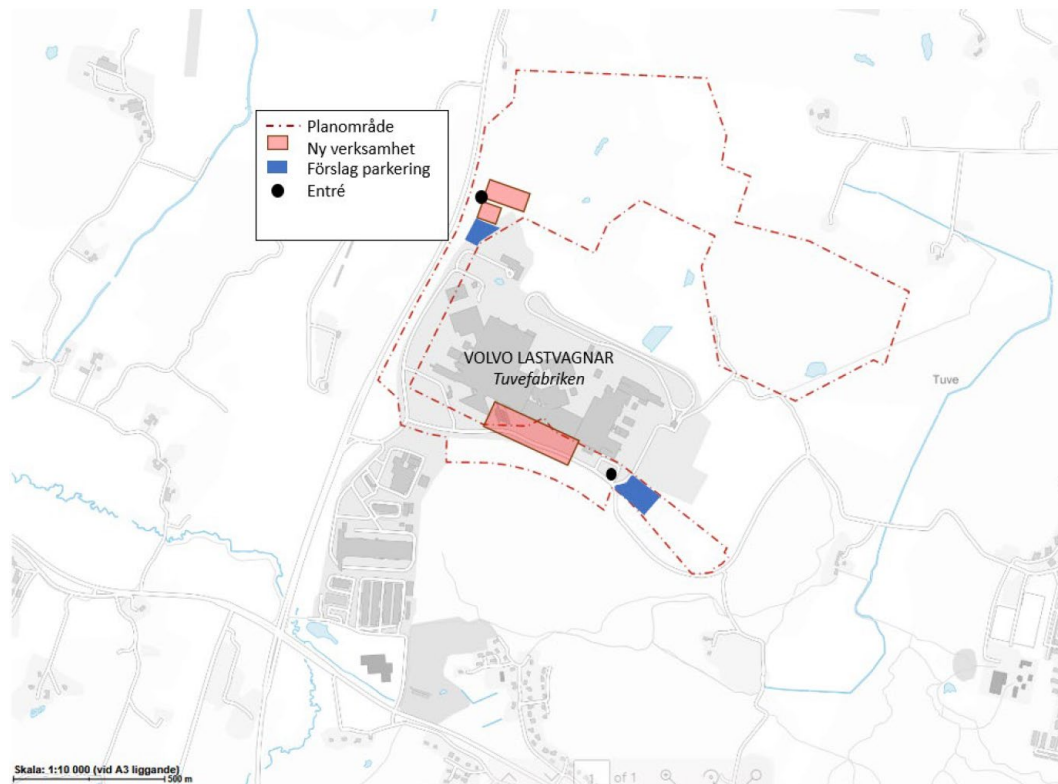
En mobilitet- och parkeringsutredning har tagits fram och bilagts planbeskrivningen (Mobilitet- och parkeringsutredning, COWI, 2023). Enligt Volvo Lastvagnar beräknas cirka 7 000 m² BTA upprättas i form av ett nytt kundcenter i planområdets nordvästra del och 3 000 – 5 000 m² BTA för utökning av befintlig industriverksamhet i planområdets södra del. Parkeringsplatser för anställda och besökare kommer att separeras. Den dimensionerande tidpunkten under ett dygn, det vill säga när flest anställda vistas i byggnaden, inträffar vid skiftbyte under dagtid. Antalet anställda uppskattas till 50

SAMRÅDSHANDLING

personer för industrietableringen och 22 personer för kundcentret. Vidare uppskattas antalet besökare till verksamheterna motsvara cirka 85 personer under maxtimmen.

För att beräkna lämpligt antal parkeringsplatser för verksamheterna används Trafikstrategins målsättning kring färdmedelsandelar nedbrutet på stadsdelnivå och uppgifter från exploitören. För området Tuve/Säve innebär detta bilparkeringsplatser för 58% av antalet anställda. Antalet bilparkeringsplatser blir då 29 för anställda i industrietableringen och 13 för anställda i kundcentret. För besökare har färdmedelsfördelning från exploitören använts, vilket motsvarar cirka 75% av antalet besökare. För samma område anger Trafikstrategins målsättning att cykelparkeringsplatser ska anordnas för 18% av antalet anställda och 8% av antalet besökare. Detta innebär 9 cykelparkeringsplatser för anställda i industrietableringen och 4 för anställda i kundcentret. För besökare innebär det 7 cykelparkeringsplatser. All bil och cykelparkering anordnas på kvartersmark.

Parkeringstillstånd för rörelsehindrade (PRH) ska utgöra 3% av totala antalet bilparkeringsplatser och dessa ska anordnas inom 25 meters gångavstånd från personal- och besöksentréer.



Figur 28: Förslag på parkeringsplatser. (MoP, Cowi, 2023, underlagskarta från Göteborgs stad)

Kollektivtrafik

Detaljplanen föranleder inget utökande av kollektivtrafik. Detaljplanen ger dock möjlighet för en ny fickhållplats på den södra sidan av Stenebyvägen.

Naturmiljö

Ett genomförande av detaljplanen förväntas ha påverkan på naturmiljön. Det finns möjligheter för anpassning av planförslaget till förmån för de naturvärden som finns. Inom delområde B och C planeras utbyggnad av demonstrationsbanor för större arbetsfordon, en asfaltbana samt en grusad terrängbana. Dessa förväntas utformas på de två höjderna inom delområde B och C samt genomkorsa terrängen i dalgången. De grusade terrängbanor är i princip inte särskilt negativt för naturvärdena och kan möjligen ha en positiv effekt genom att de skapar ljusbrunnar i skogsmarker och nya habitat för störningsgynnade växter och insekter, exempelvis vägkanter, grusiga varma väglänter, övervintringsplatser för hasselsnok och andra djur. Men demobanorna kan också ge barriäreffekter genom att de hindrar individer av arter att röra sig från ett område till ett annat. Dessutom kan vägar skapa risk för påverkan på faunan genom att de absorberar och lagrar värme, särskilt under höst och vår. På detta sätt kan de dra till sig stora mängder växelvarma djur till exempel amfibier och reptiler, vilka då riskerar att bli dödade av trafik. För att minska dessa negativa effekter kan terrängbanor och vägar förses med faunapassager på strategiska platser. Demonstrationsbanorna förväntas också beröra det större dike som löper mellan dagvattendammen strax norr om det nuvarande fabriksområdet (utanför planområdet) upp mot gården Huke i norr. Här är det dock möjligt att nyttja befintliga övergångar samt anlägga rejäla kulvertar för att säkerställa både avrinning och ekologisk funktion i detta område.

För att upprätta demobanor inom delområde B och C kommer exploitören att behöva inkomma med en anmälan om miljöfarlig verksamhet till tillsynsmyndigheten i enlighet med Miljöprövningsförordningen 30 kap. 3§. Naturvärdesinventeringen och dess bilagor kommer ligga till grund för prövningen. Vid anmälan kan bedömningen bli att anläggningen kan ha en betydande miljöpåverkan varvid ett tillstånd för motorbana då kommer krävas. Miljöförvaltningen är tillsynsmyndighet. Läs mer under avsnittet kompensationsåtgärder.

Del av delområde E är i gällande plan planlagd som Trafikändamål. Aktuellt område omfattas av naturmark och högre nivå av naturvärden i form av en våtmark med naturvärdesklass III (se objekt 4, Naturvärdesinventering, Naturcentrum, 2022). Del av aktuellt område förväntas ianspråkta av en flytt av Stenebyvägen, medan resterande del planläggs som allmän plats för natur. Förslag på kompensationsåtgärder för påverkan på objekt 4 är att ny våtmark uppförs i områdets närhet. Yta, placering och utformning utreds parallellt med detaljplanens framtagande. Läs mer under avsnittet kompensationsåtgärder.

Inom delområde A finns ett område som potentiellt omfattar amfibier (se objekt 41, Naturvärdesinventering, Naturcentrum, 2022). Området kan komma att påverkas i och med utbyggnad av verksamhetslokaler. Förslag på kompensationsåtgärder för påverkan på området är flytt av amfibier till annan våtmark/vatten i närområdet. Läs mer under avsnittet kompensationsåtgärder.

Inom delområde A finns även ett område med högre naturvärden och området bedöms som födosöksområde för Hackspett (se objekt 19 i naturvärdesinventering, Naturcentrum,

SAMRÅDSHANDLING

- Byggnader och demobanor placeras i relation till befintlig kulturmiljö för att göra en så liten påverkan på landskapsbilden som möjligt; strävan efter att bibehålla så många träd som möjligt på höjderna och bevara känslan av en öppen dalgång.
- Skapa möjlighet för flytt och förlängning av Norra Stenebyvägen till gc-koppling norrut.
- Inventera och studera möjlighet för nya joggingleder kopplade till Stenebygården – potentiellt ner mot naturområdet söder om Stenebyvägen.
- Stenebygården och dess funktion har bedömts som goda inslag i närmiljön och Stenebygårdens funktioner ska bibehållas. En potentiell annan plats för Stenebygården skulle kunna vara möjlig på sikt.
- Studera möjligheten för förtydligande av entrépunkter till naturområdet söder om Stenebyvägen.

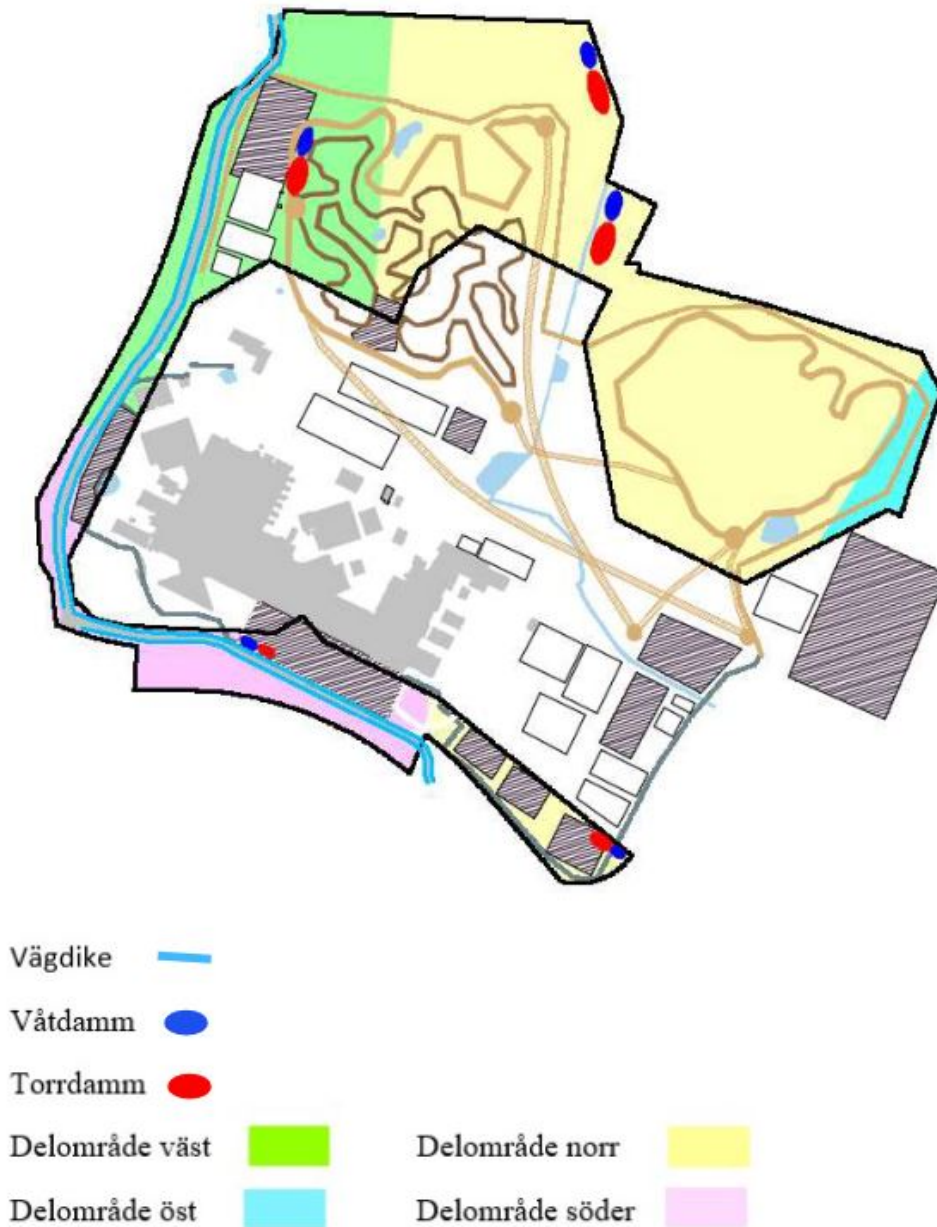
Teknisk försörjning

Dagvatten

En dagvatten- och skyfallsutredning har tagits fram och bilagts handlingarna (Sweco, 2023).

Planförslaget innebär en ökning av hårdgjorda ytor med ökade dimensionerande dagvattenflöden inom planområdet till följd. Med anledning av detta föreligger ett fördröjningsbehov. För att uppnå krav på fördröjning och rening föreslås att dagvatten från planområdet hanteras i vägdike, torra och våta dagvattendammar. I dagvatten- och skyfallsutredningen visas ett alternativ för dagvattenhantering, se figur 30.

Andra alternativ till fördröjning och rening av dagvatten kan väljas, så länge krav om fördröjning och rening uppfylls och utrymme finns inom planområdet. Med föreslagna åtgärder anses ett genomförande av detaljplanen inte innebära någon betydande miljöpåverkan. Genomförs inte reningsåtgärder finns risker för miljön. Möjlighet att genomföra planen enligt Göteborgs riktlinjer för dagvatten- och skyfallshantering behöver utredas vidare. Om skyfallet inte hanteras korrekt kan det finnas risk för människors hälsa eller säkerhet.



Figur 30: Schematisk illustration över föreslagna anläggning för hantering av dagvatten inom planområdet. Ungefärligt planområde markerat med svart polygon. Sweco, 2023

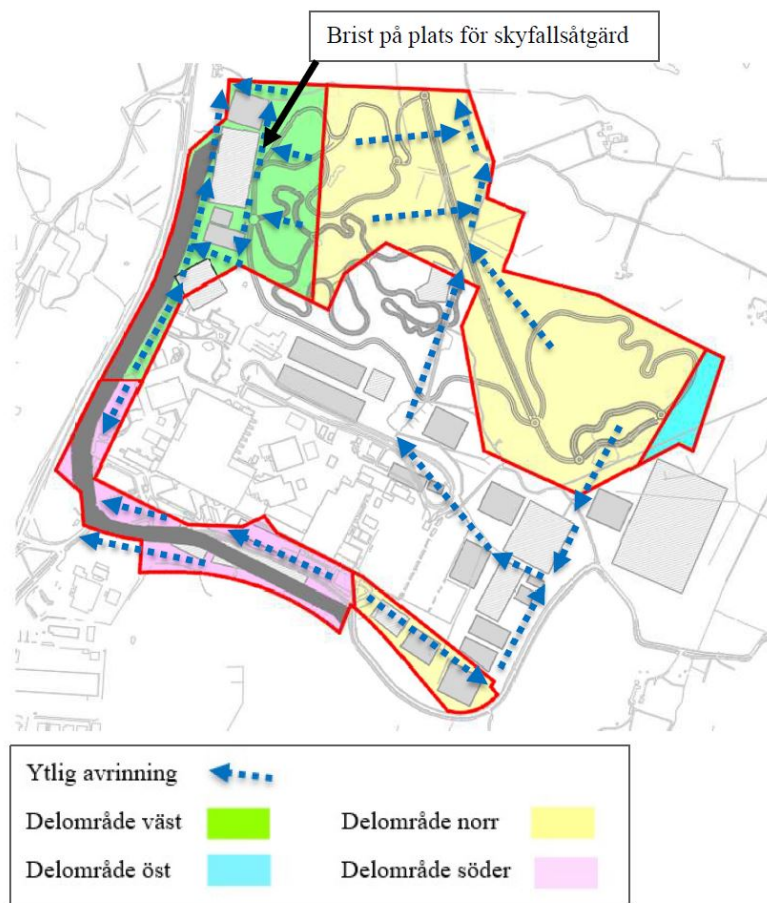
Vid ansökan om bygglov ska sökande redovisa hur de fördröjer och renar dagvatten och om det finns kommunal dagvattenhanslutning. I samband med startbesked av bygglovet är dagvatten- och skyfall en fråga som hanteras. Sökande behöver tekniskt och specifikt beskriva hur dagvatten ska hanteras och tas omhand inom den egna fastigheten. Bland annat i Boverkets byggregler finns tydliga krav som innebär att när en tomt bebyggs ska dagvatten hanteras/fördröjas inom fastigheten. En dagvatten- och skyfallsutredning från detaljplaneskedet kan ligga till grund för beskrivningen och lämplighetsbedömningen. Med bakgrund i denna beskrivning, att dagvatten- och skyfallsutredningen (Sweco, 2023) visar att det finns goda möjligheter att hantera dagvatten inom planområdet och att det

finns olika möjliga lösningar för hur dagvattnet ska hanteras är bedömningen därför att dagvattenhantering inte behöver regleras i detaljplanen.

Skyfall

En dagvatten- och skyfallsutredning har tagits fram och bilagts handlingarna (Sweco,2023). Skyfallssituationen och hantering har studerats övergripande. En hydraulisk markavrinningsmodell över befintlig situation föreslås upprättas i nästa skede, arbetet är påbörjat och planerar att färdigställas innan granskning av detaljplanen. Modellen föreslås sedan utvecklas för framtida situation med planerad höjdsättningen och markanvändning efter exploatering, samt föreslagna skyfallsåtgärder. De framtagna modellresultaten som beskriver den framtida skyfallssituationen ska sedan analyseras utifrån riktlinjerna angivna i Göteborgs stad TTÖP (Göteborgs Stad, Stadsbyggnadskontoret, 2019).

Figur 31: Kartbild som visar förslag på hur skyfall kan avledas ytligt inom planområdet vid kraftig nederbörd. Förutsättning och förslag kommer fortsätta utredas inför nästa skede. (Sweco, 2023)



Släckvatten

Släckvatten som uppkommer vid brand eller annan olycka föreslås omhändertas på olika sätt i olika delar av området. Släckvatten i nybyggnation i södra delen av planområdet, inom delområde D, förutsätts omhändertas på samma sätt och i samma system som befintlig verksamhet för verksamheter Volvo Lastvagnar AB. Släckvatten hanteras i två

olika system inom verksamheten, en norrgående och södergående slinga. Mest troligt kommer påkoppling av utbyggnad ske på den norrgående kopplingen, men även den södergående kopplingen är möjlig. Både norrgående och södergående slinga stängs automatiskt vid brandlarm. Brandvatten dämmer då upp och kan sedan omhändertas med sugbilar för borttransport och rening. De kan öppnas först genom manuell återställning och det görs efter att man konstaterat att brandvattnet inte är kontaminerat. Vid behov görs alltså provtagning och analys. Om systemet behöver byggas ut med avseende på den

SAMRÅDSHANDLING

ökade bruttoytan tas det omhand i kommande projektering och bygglovsprocess. Båda systemen kan också stängas från portvakten om någon ringer och anmäler miljöolycka, till exempel utsläpp av större mängd av diesel. Även i detta fall gäller samma förfarande – provtagning, analys och manuell återställning.

Byggnaderna för nybyggnation av kundcenter inom delområde A planeras att vara sprinklade. Med sprinkler minskar risken för fullt utvecklade bränder som kräver stora mängder vatten för släckning. I händelse av brand eller andra utsläpp vid byggnaderna finns redan idag väl utvecklade rutiner för miljöskydd genom bland annat brunnstätningar (portabla täta lock för dagvattenbrunnar) och absorptionsmedel tillgängligt.

Verksamheten finns idag i drift i Torslanda och har löpande dialog med tillsynsmyndighet och räddningstjänst. Verksamheten ämnar följa samma principer i detta avseende även vid den nya lokaliseringen. Om behovet av till exempel styrande vallar eller avstängningsanordningar i dagvattendammar identifieras kommer det att tas omhand i vidare projektering.

Vid projekteringen av demobanorna kommer omhändertagande av dagvatten och eventuellt behov av uppsamling av släckvatten att kunna tas omhand.

Vatten och avlopp

Kretslopp och vatten har gjort en sammanställning av nuläge och detaljplanens påverkan på det kommunala vatten och avloppsnetet. Bedömningen är att detaljplanen inte bedöms påverka behov av utbyggnad av vatten och avloppsledningar eller pumpstationer.

Exploatören har informerat om intentionen om att bilda en gemensam fastighet av samtliga fastigheter inom planområdet vilket innebär att utbyggnad inom planområdet inte innebär några förändringar från befintliga förhållande avseende VA anslutningar. Industriområdet inom Fastigheten Tuve 93:2 är belägen så att den har goda möjligheter till anslutning för vatten och avlopp.

Om fastigheter inom planområdet bibehålls som separata fastigheter kommer det krävas separata förbindelsepunkter. Detta gäller för vatten och avlopp.

Övriga tekniska anläggningar

Värme el och tele

Det finns befintliga ledningar inom planområdet, inom delområde B. Om dessa påverkas vid utbyggnad av planen behöver kontakt tas med aktuell ledningsägare.

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

Kretslopp och vatten ansvarar idag för hämtning av rest- och matavfall som uppstår av restaurangverksamhet och i personalutrymmen inom Volvo Tuve-komplexet.

Avfallsfordon angör från Norra Stenebyvägen. Avfallsfordons framkomlighet och

SAMRÅDSHANDLING

angöring inom planområdet fungerar i dagsläget bra. Tillkommande bebyggelse bedöms inte påverka befintlig avfallshämtning.

Vid tillkommande bebyggelse ska Kretslopp och vatten hämta rest- och matavfall. Fettavskiljare ska ordnas vid tillkommande restaurang- eller caféverksamhet. Angöring ska ordnas via tillkommande vägar och vändplats ska finnas om inte genomfart är möjlig.

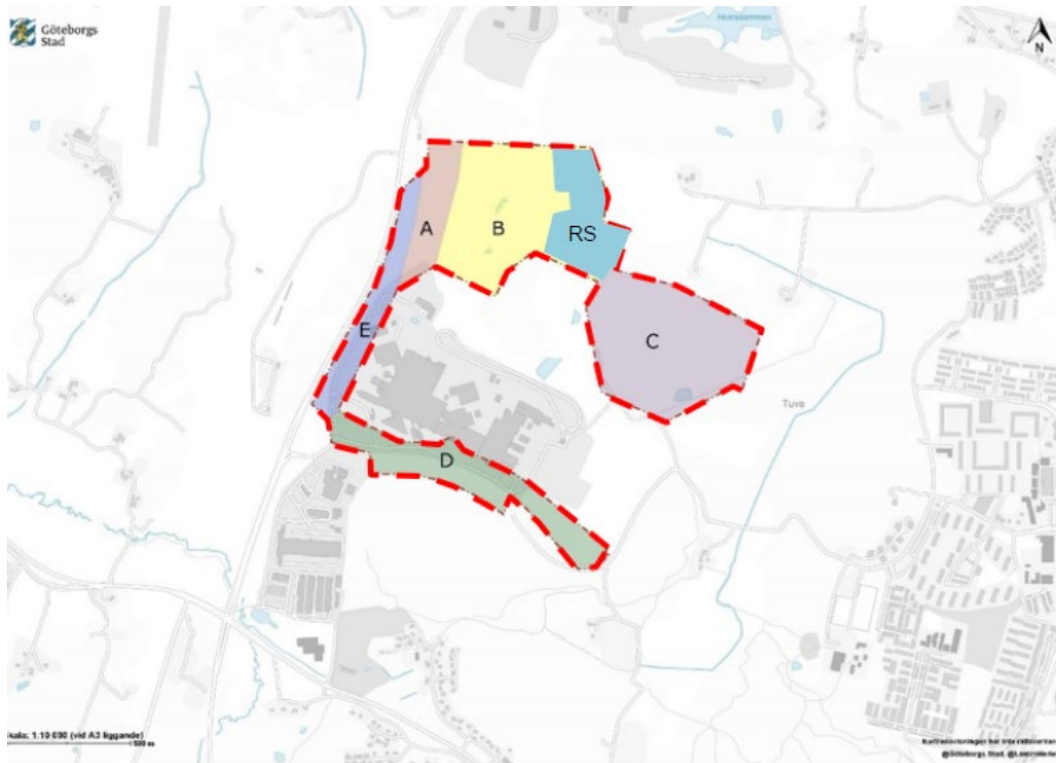
Övrig avfallsinsamling ordnas av verksamheterna själva och bevakas inte av Kretslopp och vatten.

Markåtgärder

Geotekniska och bergtekniska åtgärder

En geoteknisk utredning (Geoteknisk utredning, COWI, 2023 med tillhörande Markteknisk undersökningsrapport Mur Geoteknik, COWI, 2023) och en bergteknisk utredning (Bergteknisk utredning, COWI 2023) har tagits fram och bilagts handlingarna. Detaljplanen definierar inga höjder för framtida markyta. Ur geoteknisk synvinkel har därför ett alternativt utretts som har varit att använda befintlig topografi och nuvarande marknivåer. För utbyggda förhållanden har körbanans bredd för demobanor ansatts till 12 meter, med en jämnt utbredd trafiklast på 15 kPa på den geotekniskt sett mest ogynnsamma delen av raksträckan intill befintligt dike. 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 efter att befintlig jord schaktas bort och ersätts med packat krossmaterial alternativt att grundläggning sker med pålar ned till berg.

I den geotekniska utredningen har delområdet RS lagts till då det bedömt viktigt att beskriva särskilda förutsättningar inom detta område. Se figur 32.



Figur 32: Delområden inom planområdet inklusive tillagt delområde för möjlig raksträcka (RS). COWI, 2023 på underlag av Göteborgs stad

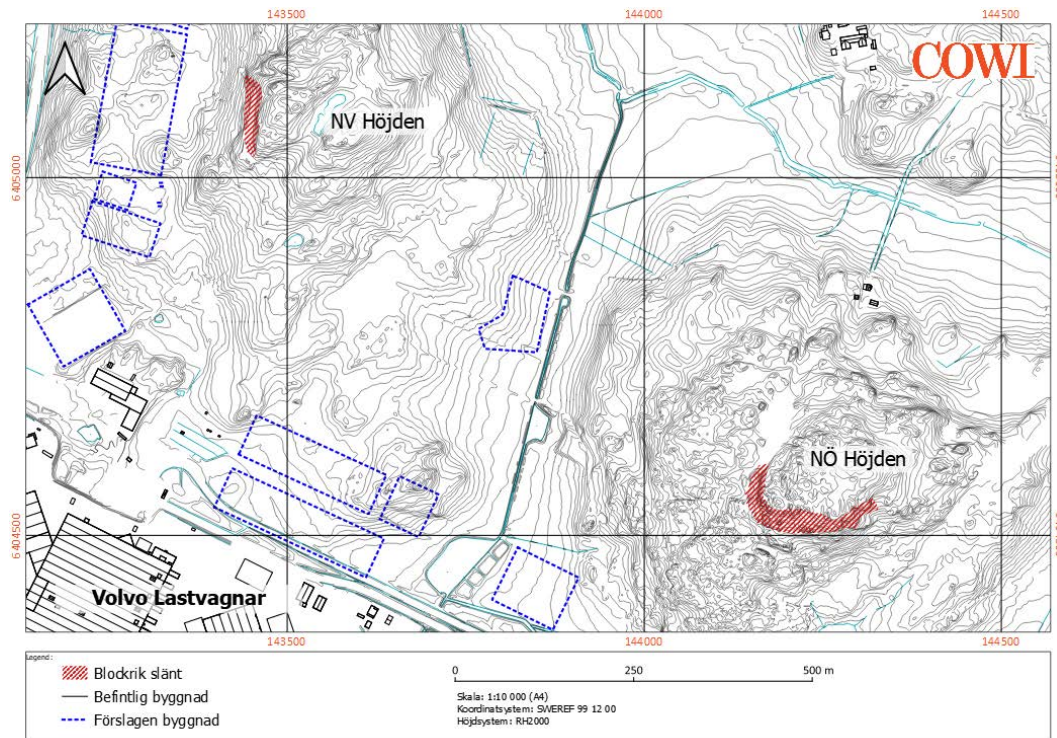
Föreslagen placering av demobanor inom skogsområdena (delområde B och C) bedöms kunna grundläggas på befintliga jordar och krossat avjämnat berg efter att jordfickor, organisk jord och eventuell okontrollerad fyllning schaktats bort. Planerad ny vägdragning av Norra Stenebyvägen, inom delområde E, kommer omväxlande passera områden med sättningsbenägen lera och partier med berg i dagen. Detta kan innebära risk för differenssättning vid belastningsökningar, vilket rekommenderas att utredas i samband med detaljprojektering. Planerad ny vägdragning av Stenebyvägen, inom delområde D, kommer i huvudsak passera genom skogsmarksområden med berg och tunna osammanhängande jordlager ovan berg samt områden med torrskorpelera på fasta friktionsjordlager ovan berg. Detta möjliggör att vägen kan grundläggas på befintliga jordar eller krossat avjämnat berg och att risken för skadliga differenssättningar bedöms vara marginell. För befintliga förhållanden visar utförd stabilitetsanalys att stabilitetsförhållandena inom planområdet är tillfredsställande. För utbyggda förhållanden visar utförd stabilitetsanalys på tillfredsställande säkerhet mot stabilitetsbrott inom delområden A-E. Avseende vad detaljplanen medger utan marklov visar utförd stabilitetsanalys på tillfredsställande säkerhet mot stabilitetsbrott inom område RS för en 0,5 m hög vägbank som placeras 5 m från befintligt dikeskrön.

Genom kommande marklov för bank med upphöjning av markytan med mer än 0,5 m visar utförda stabilitetsanalyser på icke tillfredsställande säkerhet mot stabilitetsbrott inom område RS för en 2 m hög vägbank som byggs upp med och utan lättfyllning och placeras 5 m från befintligt dikeskrön. För att uppnå tillfredsställande säkerhet mot stabilitetsbrott för vägbank högre än 0,5 m krävs en utökad detaljerad geoteknisk

SAMRÅDSHANDLING

undersökning samt en geoteknisk utredning som ombesörjer olika förslag på markförstärkning. Detta hanteras i samband med framtida marklov och bedöms därför inte behövas regleras i detaljplanen.

Stabilitetshöjande åtgärder bedöms inte som nödvändiga under befintliga förhållanden. Området utgörs till stor del av naturmark och ingen risk för utfall bedöms föreligga i anslutning till de gångstråk som finns i området. Om exploatering sker inom, eller i direkt anslutning till blockrika slänter (rödmarkerade ytor i figur 33), så bör dessa bli föremål för bortrensning av lösa block. Vid väsentlig ändring av befintliga förhållanden genom bergschaktning i samband med byggnation ska åtgärdsbehov utredas av bergsakkunnig.



Figur 33: Blockrika slänter markerade med rött. (Bergteknisk utredning, COWI, 2023)

Markmiljö

En översiktlig miljöteknisk markundersökning har tagits fram och bilagts handlingarna (Översiktlig miljöteknisk markundersökning, COWI, 2023). Som beskrivits under detaljplanens syfte och förutsättningar har resultatet från analyser av jordproverna visat sex provpunkter i utredningsområdet med halter över Naturvårdsverkets riktlinjer för känslig markanvändning (KM). Inom området avses industriverksamhet att bedrivas vilket innebär att vuxna människor kommer att vistas inom området inom en begränsad tid. Inga skyddade områden eller ytvatten finns i nära anslutning till området. Detta gör att framtida markanvändning bedöms motsvara mindre känslig markanvändning (MKM). Då inga föroreningshalter över MKM har påträffats föreligger det inte ett behov av avhjälpande åtgärder för saneringsändamål. Påträffade föroreningar i halter inom spannet KM-MKM behöver ej avlägsnas från området och bedöms inte utgöra något hinder eller kräva några vidare åtgärder inför genomförandet av planerad verksamhet. Massorna ska

dock hanteras med restriktioner om det är aktuellt att schakta ut dessa till följd av tekniska schakt. Planbestämmelsen *m*¹ har lagt till på plankartan för att informera om den funna markföroreningen. Detaljplaneförslaget bedöms inte försvåra eventuella vidare utredningar och åtgärder med avseende på PFAS inom området.

Utredningen har även visat höga halter av PFAS i två av de analyserade grundvattenproverna. Volvo Lastvagnar AB har i enlighet med 10 kap miljöbalken inkommit med en *Underrättelse om upptäckt av förorening i mark, vatten eller byggnad* till tillsynsmyndigheten Miljöförvaltningen. Vidare åtgärder kopplat till den funna föroreningen hanteras i Volvo Lastvagnars befintliga miljötillstånd.

Övriga åtgärder

Arkeologi

Arkeologiska fyndigheter förväntas kunna påverkas. Vidare arkeologiska utredning i form av arkeologisk förundersökning behövs. Fastighetsägare ansvarar för att ansöka om sådan utredning. Ansökan om ingrepp i fornlämning förväntas inkomma till Länsstyrelsen innan granskning av detaljplanen.

Buller

Bullerutredning har upprättats enligt 4 kap 33a § och bilagts planhandlingarna (Bullerutredning, Efterklang, 2023). Två scenarier avseende detaljplanens påverkan har studerats:

- 2028 – buller från industriverksamhet och demonstrationsbanor samt beräkning av vägtrafikbuller med uppräknade trafikflöde 2028
- 2040 – vägtrafikbuller med uppräknade trafikflöde 2040, industribuller antas lika 2028

Resultatet visar på nivåer som väl innehåller respektive riktvärde för tillåten bullernivå vid kringliggande bostäder. Undantag är bostadsfastighet BP1 som ligger nära Hisingsleden och utsätts för höga trafikbullernivåer från Hisingsleden. Denna bostadsfastighet ägs av staden den hyrs inte ut idag och planeras inte heller i framtiden att hyras ut för bostadsändamål då exploateringsförvaltningen har tankar om att området ska projektutvecklas till verksamhet/industriområde. Området pekas även i Göteborgs översiktsplan ut som mark för verksamheter.

Ett genomförande av detaljplanen förväntas ge viss bullerpåverkan dagtid till området och bostäder lokaliserade norr om planområdet. Vid maximal fordonsverksamhet på demobanor förväntas nivån kunna bli upp mot 40 dBA med momentana ljudtoppar kring 50 dBA. Förläggs landsvägsbanans raksträcka i sydvästligt i stället för i nordostligt läge erhålls lägre momentannivåer vid en bostad (BP2), Huke gård. I övrigt erhålls små skillnader mellan alternativa lokaliseringar av raksträcka. För område och bostäder söder om planområdet förväntas bullerpåverkan från demobanorna att bli lägre än vad som finns idag från trafik och från Volvo Tuves anläggning. Tilläggas bör att bullernivåer från demobanor har beräknats utifrån ett konservativt antagande om att all körning sker med

SAMRÅDSHANDLING

fordon med förbränningsmotorer. Med en i framtiden ökande andel elektrifierade fordon på demobanorna kan bullernivån förväntas minska.

För att minimera bullerpåverkan på kringliggande område kan följande skyddsåtgärder vidtas:

- Landsvägsbanans raksträcka lokaliseras till sydvästra delen av det norra planområdet (söder om delområde B och C).
- Byggnadsinstallationer projekteras med hänsyn till bullerspridning.

Ljus

De tänka demobanorna inom delområde B och C skulle ur ljusaspekt kunna ha påverkan på både djurlivet inom naturområdet samt för de verksamma och boende norr om planområdet. Exploatören har meddelat att demobanorna, liksom exploatörens befintliga demobanor belägna vid Volvo Torslanda, kommer att nyttjas för demonstration endast under dagtid. De planeras inte förses med elljus, varvid utredning om ljuspåverkan inte bedömts som nödvändig.

Tänkt byggnation inom delområde A kan ha en förändrad ljusnivå för området i direkt anslutning till byggnaden, vidare utredning har inte bedömts nödvändig.

Det är önskvärt att anpassning av ljussättning av byggnader och anläggningar i största möjliga mån anpassas för att inte negativt påverka varken djur- och naturlivet eller boende och verksamma i närområdet.

Luft

En luftutredning har tagits fram och bilagts handlingarna (Luftutredning, COWI, 2023). Planen medför en ökning av transporter till och från planområdet (ÅDT 3500, varav 3000 personbilar och 500 lastbilar) och därav ett ofrånkomligt negativt bidrag till luftmiljön. Med bakgrund i emissionsberäkningarna bedöms det emellertid inte finnas risk för att luftmiljön inom och utanför planområde i framtiden skulle medföra risker. Sannolikt uppfylls relevanta miljö kvalitetsnormer för utomhusluft. Det antagandet har gjorts genom jämförelse med spridningsberäkningar som utförts för Per Dubbsgatan i centrala Göteborg som både har högre trafikflöde och bakgrundshalt än utbyggnadsalternativet 2028, men ändå inte överskrider något av MKN:s gränsvärden. Miljö kvalitetsmålen för kvävedioxid uppfylls sannolikt på kort till lång sikt, förutom i direkt anslutning till lederna.

Emissionerna av partiklar (PM₁₀) väntas öka mest på Hisingsleden vilket också är den väg där trafikflöde och andelen tung trafik ökar mest. Det anses inte sannolikt att ökning av PM₁₀ till följd av detaljplanens genomförande kommer överskrida gränsvärdena för MKN. Detta antagande har gjorts genom jämförelse med nivåerna vid den hårt trafikerade Kungsbackaleden genom Gårda, där nivåerna inte har överskridits sedan 2006.

Några åtgärder för att uppnå god luftmiljö inomhus bedöms därmed inte behövas.

Risk med avseende på liv och hälsa

En riskbedömning har tagits fram och bilagts planbeskrivningen (Riskbedömning, Briab, 2023). Utredningen har utgått både från de befintliga riskkällorna i närområdet som kan

medföra en risk för studerat planområde samt de tillkommande risker som tänkt industrietablering kan medföra för omgivningen. I detta avsnitt presenteras de tillkommande risker som tänkt industrietablering kan medföra för omgivningen.

Då tillkommande industrietablering bedöms ligga i linje med den verksamhet som redan i dagsläget bedrivs vid Volvo Lastvagnars befintliga anläggning bedöms den inte utgöra en oskäligen risk för närområdet. Vidare kommer eventuell hantering av brandfarliga vätskor eller gaser samt explosiva ämnen vid industrietableringen att kräva korrekt hantering och förvaring i enlighet med lagen om brandfarliga och explosiva varor (LBE). Sammantaget bedöms inga skyddsåtgärder i dagsläget vara nödvändiga med avseende på planerad bebyggelse vid studerat planområde. Risker kopplat till den framtida industriverksamheten kan komma att behöva utredas närmare i samband med dess etablering och att fler skyddsåtgärder då kan komma att bli aktuella beroende på vilken typ av verksamhet som kan komma att bli aktuell. Det bedöms dock möjligt att uppnå tolerabla risknivåer genom tekniska åtgärder och/eller erforderliga skyddsavstånd.

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 ska i första hand undvikandeåtgärder eller minimering av påverkan genom skyddsåtgärder anammas. Om detta inte är möjligt ska kompensation användas för att återskapa värdet i närområdet eller ersättas på annan plats eller av annat värde. En sammantagen bedömning och förslag på kompensationsåtgärder och skyddsåtgärder har gjorts tillsammans med berörda kommunala förvaltningar och informationen har förmedlats till exploatör.

Följande undvikande/skyddsåtgärder föreslås på de ekosystemtjänster som bedöms påverkas.

- Angående ianspråktagande av naturmark inom delområde B och C. Skyddsåtgärd är att anpassa demobanorna utifrån platsen förutsättningar; undvika höga naturvärden, fornlämningar, generella biotopskydd osv. Skyddsåtgärd är även faunapassager och liknande. Detta tas omhand i samband med att exploatören behöver göra en anmälan om miljöfarlig verksamhet till tillsynsmyndigheten avseende demobanornas uppförande, enligt Miljöprövningsförordningen, 30 kap 3§. Ytterligare undvikandeåtgärd/skyddsåtgärd är att planlägga norra delen av östra höjden som naturmark. Olika åtgärder skulle kunna göras inom området för att snabbare ge området högre naturvärden, exempelvis genom att ringbarka träd. Om detta är en lämplig skyddsåtgärd planeras att diskuteras vidare under planarbetet.
- Estetik, landskap och kulturhistoria: Skyddsåtgärder föreslås i kulturmiljöbeskrivning och landskapsbildsanalysen (Liljewall, 2023). Exempelvis föreslås val av placering av framtida demobana och staketdragning bakom befintliga skogsbryn. Om demobanorna och staket behöver annan vägdragning föreslås skyddsåtgärd genom att ny, flerskiktad plantering utförs norr om den nya staketdragningen som möter det öppna landskapsrummet. Detta återskapar det idag sammanhängande skogsbrynet och

SAMRÅDSHANDLING

landskapsrummets definition. Exploatören ansvarar för skyddsåtgärden och åtgärder utförs i samband med genomförande av detaljplanen.

- Ianspråktagande av jordbruksmark. Området med jordbruksmark som tas i anspråk ligger på exploatörens mark, det är oklart vilken typ av åtgärder som kan göras mer än att undvika att jordbruksmarken tas i anspråk vilket har prövats i lokaliseringsutredningen och inte bedömts som möjligt.

Följande kompensationsåtgärder föreslås på de ekosystemtjänster som bedöms påverkas.

- Kulturmiljö: Det är fastighetsägaren som ansvarar för att ansöka om eventuella ingrepp i fornlämning, detta görs till Länsstyrelsen. Hällristningen inom delområde B bedöms finnas behov av att kompenseras oavsett om den kommer tas bort eller bibehållas då det är en synlig fornlämning. Förslag på kompensationsåtgärd är att höjda informationen om andra fornlämningar i närområdet genom exempelvis skyltning. Fortsatt dialog under och efter planarbetet planeras.
- Motion, naturupplevelse och promenad (Ridväg/motionsspår). Det finns risk att ridvägen/motionsspåret Kärleksstigen påverkas av ett genomförande av detaljplanen. Föreslagen kompensationsåtgärd är anläggande av ny ridväg från Kättilsröd mot Huke gård, exempel på dragning av ny ridväg syns i figur 34. Kostnadsuppskattning och standard på ny väg har tagits fram. Dialog med fastighetsägare kommer fortlöpa under planarbetet.
- Motion, naturupplevelse, promenad, rekreation och vistelseplatser (Ianspråktagande av natur i västra höjden). Föreslagen kompensationsåtgärd är att tillgängliggöra entréer till de stigar som finns i naturområdet söder om planområdet. En flytt av Stenebygården till nytt läge söder om befintlig fabrik skulle ge joggare närmre access till det allmänna naturområdet, en möjlig åtgärd men ingen kompensationsåtgärd som föreslås. Fortsatt dialog under och efter planarbetet planeras
- Artrikedom och individrikedom; Våtmarken i delområde E i söder, naturobjekt 4 (se Naturvärdesinventering, Naturcentrum, 2022) bedöms påverkas vid flytt av Stenebyvägen. Kompensation som föreslås är uppförande av annan typ av våtmark i närområdet. Önskvärt är att den nya våtmarken uppförs inom Hisingsparken eller på annan plats i närområdet. Fortsatt dialog med biolog och exploatör under och efter planarbetet planeras. Underlag för bedömning av område för kompensationsåtgärd planerar att vara framtaget till granskning av detaljplanen.
- Artrikedom och individrikedom; Potentiella amfibier inom delområde A i naturvärdesobjekt 41 kan komma att påverka av ett genomförande av detaljplanen. Vidare utredning avseende vilka arter som finns samt vilka skydds- eller kompensationsåtgärder för påverkan på djuren behöver göras. Fortsatt dialog med biolog och exploatör under och efter planarbetet planeras. Underlag i form av kompletterad inventering och förslag på eventuella skydds- eller kompensationsåtgärder planerar att vara framtaget till granskning av detaljplanen.
- Individrikedom och rödlistad art; Naturvärdesobjekt 19 är ett område med högre naturvärden, området bedöms som födosöksområde för Hackspett. Förslag på åtgärder är ringbarkning och andra åtgärder för föråldring av träd inom annat närområde. Plats som föreslås är naturområde norr om östra höjden. Fortsatt dialog

med biolog och exploatör under och efter planarbetet planeras. Underlag för bedömning av område för kompensationsåtgärd planerar att vara framtaget till granskning av detaljplanen.



Figur 34: Förslag på ny sträckning av Ridväg. Röd linje avser ungefärlig plangräns, orange linje avser befintlig ridväg (kärleksstigen), turkos linje avser förslag på ny ridväg (SBF, 2023).

Grönytefaktor

Göteborgs stad arbetar med grönytefaktorer i plan- och exploateringsprojekt för att säkerställa att göteborgarna även i framtiden har tillgång till grönska och dess ekosystemtjänster.

Grönytefaktorn är ett mått på hur mycket ekosystemtjänster ett område ger, det vill säga hur mycket hjälp vi får av gröna och blå ytor för att hantera platsens miljöutmaningar. Utifrån satta målnivåer och att utgå från platsens behov och förutsättningar styr metoden mot de åtgärder som är mest effektiva och bäst behövs. Kommunen tillsammans med exploatören tar fram beskrivningar på hur olika ytor ska hanteras.

Olika delområden kan få olika målnivåer för grönytefaktor. Aktuell detaljplan omfattar följande markanvändningar:

- *Kvartersmark för industri* har målnivå 0,15. Uträkningen som har gjorts i samband med framtagande av planhandlingarna landat på att ett genomförande enligt planförslaget skulle resultera i en grönytefaktor om 0,48. Den höga

grönytefaktorn baseras på att delområde B och C huvudsakligen planeras att bibehålla sin befintliga utformning som naturområde. Exploatören kan ändå höja grönytefaktorn ytterligare inom de områden som huvudsakligen kommer hårdgöras, kvartersmark inom delområde A och D. Exempelvis kan industribyggnader förses med vegetationsklädda tak vilket är positivt ut flera aspekter, exempelvis för lokalklimat och biologisk mångfald. De gröna taken skulle även kunna kombineras med solceller på tak.

- *Allmän plats för gata* har målnivå 0,15. Uträkningen som har gjorts har landat på att ett genomförande enligt planförslaget skulle resultera i en grönytefaktor om 0,4. En del av den mark som planläggs som allmän plats för gata förväntas bibehållas som naturområde och därmed inte hårdgöras, detta gäller Norra Stenebyvägen.
- *Allmän plats för natur* uppskattas ha målnivå 0,55 (bedömt på nivån som är satt för allmän plats för park). Uträkningen som har gjorts har landat på att genomförande enligt planförslaget skulle resultera i en grönytefaktor om 0,79.

Sammanfattningsvis är bedömningen att planförslaget når upp och överstiger de nivåer som är satta i stadens målbild av grönytefaktorer.

Miljöutmaningar som legat till grund för beräkningen är:

- Biologisk mångfald. Ett genomförande enligt planförslaget innebär att naturområde tas i anspråk och delvis ersätts med kvartersmark för industri. Det finns många kvaliteter inom befintlig markanvändning där vissa områden har klassats ha höga naturvärden.
- Dagvatten. En stor del av planområdets befintliga yta utgörs av naturområde. Ett genomförande enligt planförslaget innebär att en andel av området i stället tas i anspråk för hårdgjord kvartersmark för industri. Stor del förväntas dock bibehållas som naturmark och bedömningen är att det inte kommer vara problematiskt att kunna säkerställa god dagvattenhantering inom området.
- Rekreation. Den västra och östra höjden används idag delvis för rekreation för arbetande och verksamma/boende i närområdet. Ett genomförande av planen tar stor del av befintlig naturmark i anspråk, huvudsakligen genom inhägnande, vilket kommer att förändra förutsättningarna för rekreation.
- Lokalklimat. Detaljplanen medger kvartersmark för industri och det är förväntat att en rad träd kommer behöva tas ner för att möjliggöra detaljplanen. Förväntningarna är dock att detta inte kommer förändra lokalklimatet negativt i högre grad.

Tabellen visar den viktning som har gjorts i grönytefaktorsberäkningen.

Viktning:	Viktning i %
Biologisk mångfald	30%
Buller	0%
Dagvatten	30%
Lokalklimat	10%
Luftkvalité - utan trafik	0%
Luftkvalité - med trafik	0%
Rekreation	30%
Totalt:	100%

Fastighetsindelning

Detaljplanen föreskriver fastighetsindelning som möjliggör att Volvo Lastvagnars befintliga industrifastighet Tuve 93:2, kan utökas med ytterligare byggrätt för industri, kontor och verksamheter [J], [K] och [Z]. Syftet med fastighetsindelningen är också att möjliggöra för mark som tillåter byggnation av demobanor.

Detaljplanen säkerställer också mark för allmän plats [NATUR] och [GATA].

Fastighetsindelningen mm, framgår av plankartan.

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Anläggningar inom allmän plats

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

Den allmänna platsmarken ägs dels av Kommunen, dels av exploatör varpå kommunen behöver lösa in mark vid ett genomförande av detaljplanen.

Det som utgör allmän plats inom detaljplanen är:

[GATA]

Stenebyvägen, inom delområde D:

Flyttas enligt plan-, trafik- och utformningsförslag söderut, för att möjliggöra för den befintliga verksamhetens utveckling. Planläggs som allmän plats [GATA] och behåller befintlig standard på körbana samt gång- och cykelväg.

Norra Stenebyvägen, inom delområde E:

Enligt planförslaget planeras Norra Stenebyvägen i ett nytt läge, direkt väster om exploatörens befintliga kvartersmark. Det nya läget och dess förlängning planläggs som allmän plats [GATA] med möjlighet för en parallellt längsgående gång- och cykelväg.

SAMRÅDSHANDLING

Planläggningen möjliggör för en allmän koppling norrut, både för motortrafik och för gång- och cykeltrafik.

- *Etapp 1* av Norra Stenebyvägen – Byggs ut, i enlighet med det trafik- och utformningsförslag som pågår, för att kunna möjliggöra tänkt exploatering inom planområdets norra delar. I etappen ingår också utbyggnad av en tillfällig dragning av gång- och cykelväg fram till Granhällsvägen.
- *Etapp 2* av Norra Stenebyvägen -

Detaljplanen möjliggör för att en förlängning av Norra Stenebyvägen (Körbana och parallellt längsgående gc-väg) fram till plangräns i norr kan ske. Detaljplanen möjliggör även för att en ny stopphållplats i södra delen av Norra Stenebyvägen för att möjliggöra ett utökande av kollektivtrafiken.

Blir aktuellt om möjlighet till koppling norrut skapas, antingen genom att projektutveckling norr om området byggs ut eller om korsningen Norra Stenebyvägen - Hisingsleden stängs och planskild korsning i höjd med Holmvägen eller Jockeymotet byggs.

[NATUR]

Inom delområde C:

Ytorna föreslås planläggas som allmän plats [NATUR] i områdets nordöstra del men kommer troligtvis inte att ha någon aktiv förvaltning. Ytan är idag grönskande och kommer fortsättningsvis att låtas utvecklas fritt.

Inom delområde D:

Ytan som föreslås planläggas som allmän plats [NATUR] söder om Stenebyvägen är idag grönskande. Det som inte tas i anspråk som ny allmän plats [GATA] kommer att befästas som allmän plats [NATUR] i enlighet med nu gällande översiktsplan.

Anläggningar inom kvartersmark

Kvartersmarken inom detaljplanen utgörs av ändamålen Industri [J], Kontor [K] och Verksamheter [Z].

Delområde B och C möjliggör för byggnation av demobanor och får endast förses med komplementbyggnader med en största byggnadsarea om totalt 400 m² med en högsta nockhöjd på 5 meter. Markens anordnande begränsas också till att maximalt 20% av fastighetsarean inom användningsområdet får hårdgöras.

Exploatören ansvarar för utbyggnad av kvartersmarken inom planområdet.

Anläggningar utanför planområdet

En ny körbana samt gång- och cykelväg kommer inom detaljplanen att byggas ut i enlighet med trafik- och utformningsförslaget. Som en konsekvens av att bygga ut Norra Stenebyvägen etappvis kommer en gång- och cykelvägens förlängning norrut ske med en tillfällig dragning från Norra Stenebyvägen till en påkoppling mot Granhällsvägen som leder upp mot Holmvägen.

SAMRÅDSHANDLING

Till följd av ny exploatering kan planprojektet eventuellt få följdinvesteringar av bl.a. ett nytt mot samt ombyggnad av Hisings-/Norrleden, norr om Björlandavägen fram till Holmvägen. Inga beslut eller kostnadsuppskattningar finns i dagsläget kring detta.

Drift och förvaltning

Exploatören svarar för drift och förvaltning av sin kvartersmark inom planområdet.

Kommunen, genom Stadsmiljöförvaltningen, svarar för drift och förvaltning av anläggningar inom allmän plats [GATA] och [NATUR].

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsrättsliga konsekvenser

Fastighet	Erhåller mark	Avstår mark	Markanvändning
Steneby s:1		x	[GATA]
Steneby s:2		x	[GATA]
		x	[J], [K] och [Z]
Steneby s:3		x	[GATA]
Steneby s:6		x	[NATUR]
		x	[GATA]
Steneby 1:2		x	[J]
		x	[J], [K] och [Z]
		x	[GATA]
Steneby 1:2	x		[GATA]
Steneby 1:3		x	[J], [K] och [Z]
		x	[GATA]
Steneby 1:4		x	[GATA]
		x	[NATUR]
Steneby 1:5		x	[J]
		x	[NATUR]
		x	[GATA]
Steneby 1:6		x	[GATA]
Steneby 1:7		x	[GATA]
Steneby 1:8		x	[GATA]
Steneby 1:9		x	[GATA]
Steneby 1:13		x	[GATA]
Tuve 3:18		x	[J]

SAMRÅDSHANDLING

		x	[NATUR]
Tuve 3:32		x	[J]
Tuve 7:4		x	[J]
Tuve 7:256		x	[J]
Tuve 7:257		x	[J]
Tuve 35:10		x	[J]
Tuve 36:2		x	[J]
Tuve 36:3		x	[J]
		x	[NATUR]
		x	[GATA]
Tuve 36:3	x		[GATA]
Tuve 36:7		x	[J]
Tuve 36:8		x	[J]
Tuve 36:9		x	[NATUR]
Tuve 36:12		x	[J]
Tuve 37:1		x	[J]
		x	[J], [K] och [Z]
Tuve 93:2	x		[J], [K] och [Z]
	x		[J]
Tuve 93:2		x	[GATA]
Östergärde 1:2		x	[NATUR]
Östergärde 1:4		x	[NATUR]
			[GATA]
Östergärde 1:14		x	[GATA]
Östergärde 1:15		x	[GATA]

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 [GATA] och [NATUR]. Delar av den allmänna platsmarken [GATA] ligger inom fastigheten Tuve 93:2 som ägs av exploatören varpå kommunen behöver lösa in denna mark.

Berörda fastigheter framgår av *fastighetsrättsliga konsekvenser*, se ovan.

Fastighetsbildning

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

SAMRÅDSHANDLING

Kvartersmarken [J], [K] och [Z], som är belägna inom fastigheterna Steneby s:2, 1:2 - 3, 1:5 samt inom Tuve 3:18, 3:32, 7:4, 7:256 - 257. 35:10, 36:2 - 3, 36:7 - 8, 36:12 och 37:1, avses regleras/överföras till exploatörens befintliga industrifastighet Tuve 93:2.

Allmän platsmark, [NATUR], är belägen inom fastigheterna Steneby s:6, 1:4 - 5, Tuve 3:18, 36:3, 36:9 samt Östergärde 1:2 och 1:4.

Allmän platsmark, [GATA], är belägen inom fastigheterna Steneby s:2 - 3, s:6, 1:2 - 9, 1:13 och Tuve 36:3, 37:1, 93:2 samt Östergärde 1:4 och 1:14-15.

Tuve 93:2 ägs av exploatören varpå kommunen behöver lösa in denna mark. Mark som berörs av allmän plats [GATA] avses regleras/överföras till de kommunägda fastigheterna Steneby 1:2 och/eller Tuve 36:3.

Gemensamhetsanläggningar

Det bedöms inte finnas något behov av bildande av 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

Servitut för väg 14-BJL-438.2 som ligger inom Steneby 1:7 kommer att planläggas som allmän plats GATA. Detta servitut kommer att behöva upphävas/tas bort vid genomförande av ny detaljplan.

Ledningsrätt 1480K-2019F105.1 samt 1480K-200F188.1 ligger inom område för ny detaljplan.

Det bedöms inte finnas något behov av bildande, ombildande eller upphävande av ledningsrätt till följd av ny detaljplan.

Vid omläggning av ledningar till följd av exploateringen 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.

Vid överlåtelse av kommunägd mark regleras i genomförandavtalet att exploatören utan ersättning ska upplåta ledningsrätt för erforderliga ledningar och nätstationer inom kvartersmark till förmån för kommunen, kommunala bolag och privata ledningsägare. Ledningsägare är dock skyldiga att bevaka sina rättigheter samt upplysa kommunen avseende projektets påverkan på det egna ledningsinnehavet. Respektive ledningsägare ansöker om ledningsrätt.

Markavvattningsföretag

Inom detaljplanen kommer ett antal markavvattningsföretag att påverkas. En bedömning är att det i närområdet finns två eller fyra markavvattningsföretag som kan komma att påverkas. Dessa bör utredas för att därefter upphävas eller omprövas.

SAMRÅDSHANDLING

I de fall där hanteringen av dagvatten inom arbetet med detaljplanen bedöms påverka något eller några markavvattningsföretag bedöms detta kunna hanteras i en parallell process där kommunen och respektive fastighetsägare inom de olika båtadsområdena gemensamt fortsätter arbetet med eventuell ansökan om dispens och/eller tillstånd.

Ansökan om lantmäteriförrättning

Kommunen ansöker om lantmäteriförrättning för genomförandet av detaljplanen.

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 följande avtal som berörs:

- Inom delområde A, B och E påverkas det kommuninterna avtalet mellan Exploateringsförvaltningen och Stadsmiljönämnden; KI – 2009 – 0015. Delar av detta område berörs och kan behövas sägas upp/omförhandlas.
- Inom delområde B påverkas ett Jordbruksarrende/Gårdsarrende; AJ – 1986 – 0002. Delar av jordbruksmarken berörs och avtalet kan behövas sägas upp/justeras i dessa delar.
- Inom delområde C påverkas Jordbruksarrendena; AJ-1989-0009 samt AJ-2021-0022. Delar av jordbruksmarken berörs och avtalet kan behövas sägas upp/justeras i dessa delar.
- Inom delområde E påverkas ett Anläggningsarrende; AA – 2020 – 0007. Hela avtalet berörs med nu gällande planutformning och avtalet kan behövas sägas upp.
- Inom delområde D påverkas ett Lägenhetsarrende för biluppställning; AL – 2014 – 0112. Delar av avtalet berörs men påverkar dock inte nyttjandet som är idag. Avtalet behöver sägas upp/justeras i delar som berörs av planförslag.
- Inom delområde D påverkas också ett Anläggningsarrende; AA-2020-0007. Avtalet behöver sägas upp/justeras i delar som berörs av planförslag.

Avtal mellan kommun och exploatör

Enligt PBL ska kommunen redovisa vilka exploateringsavtal som i samband med detaljplanens genomförande ska tecknas och dess huvudsakliga innehåll. Innehåll kan vara utbyggnad av allmän plats, fastighetsbildningsåtgärder, ledningsflytt m.m. Detaljplanens konsekvenser för exploatören avseende ekonomi, åtaganden mm ska beskrivas.

Innan detaljplanen antas ska, i enlighet med kommunens riktlinjer för exploateringsavtal, avtal tecknas mellan kommunen och exploatören angående genomförandet av planen. Genom exploateringsavtalet regleras bl.a. utbyggnaden av kommunaltekniska anläggningar inom avtalsområdet. Exploatören förbinder sig att betala ett exploateringsbidrag till kommunen och att i förekommande fall ställa en ekonomisk säkerhet i samband med avtalets tecknande. Exploateringsavtalet medför bland annat att

SAMRÅDSHANDLING

planens genomförande säkerställs ekonomiskt samt att samordningen mellan exploatören och kommunen regleras avseende utbyggnad av kvartersmark respektive allmän plats. För exploatören innebär exploateringsavtalet att kostnader för planens genomförande tydliggörs och att exploatören känner till kommunens intentioner avseende utbyggnad av allmän plats mm. Avtalet kommer även att reglera upplåtelse av kommunal mark för kompensationsåtgärder och övriga eventuella åtgärder som ska ske i samband med genomförandet av detaljplanen.

Avtal om fastighetsbildning kommer även att upprättas mellan kommun och exploatör.

Avtal mellan ledningsägare och exploatör

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

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

- Befintliga ledningar för fjärrvärme, gas och opto berörs vid en omläggning av Stenebyvägen och Norra Stenebyvägen.

Dispenser och tillstånd

De arkeologiska utredningarna (Göteborgs Stadsmuseum, 2021 och 2022) visar på kända fornlämningar i området samt påträffandet nya fornlämningar. Vid förväntad påverkan på fornlämningarna behöver vidare arkeologisk förundersökning göras. För ingrepp i fornlämning krävs att en ansökan om tillstånd för ingrepp i fornlämningen skickas till Länsstyrelsen. Fastighetsägaren ombesörjer ansökan. Intentionen enligt fastighetsägaren är att ansökan ska inkomma innan detaljplanen går ut på granskning.

Naturvärdesinventeringen (Naturcentrum, 2022) visar på att planområdet omfattas av olika artskyddade djur samt värden för diken, småvatten och våtmarker med förekomst av skyddade amfibiearter. Hanteringen av negativa effekter på naturmiljön av en exploatering utgår från att följa en skaderegleringshierarki 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 undvikande-, skydds- och kompensationsåtgärder har tagit fram som en del av naturvärdesinventeringen. Demobanornas sträckning kan generera i att dispenser för artskydd kommer behöva sökas, det är upp till verksamhetsutövaren att söka dessa dispenser.

Ett antal så kallade generella biotopskydd enligt Miljöbalken 7§ 11 har registrerats inom inventeringsområdet. Det avser stenmurar och småvatten (öppna diken/ dammar) i odlingslandskapet samt ett antal alléer och trädrader belägna både utanför och inom fabriksområdet (se figur 12). Det finns ett stort antal stenmurar inom områdets skogar och

SAMRÅDSHANDLING

från områden där hävden upphört. Dessa stenvmurar vittnar om landskapets tidigare historia som odlings- och beteslandskap. Andra värdefulla strukturer som karterats utgörs av stenrösen. Dessa är inte skyddade av det generella biotopskyddet i MB. Vid påverkan på generella biotopskydd behöver exploatören inkomma med en ansökan om dispens från biotopskyddet, detta görs till Länsstyrelsen.

I den översiktliga miljötekniska markundersökningen (COWI, 2023), har det inom planområdet påträffats halter över Naturvårdsverkets riktlinjer för känslig markanvändning (KM), i jordprover. Halter av bl.a. Alifater >C16-C35, kobolt och PFAS har påträffats inom flera områden. I analyser av grundvattnet i två provpunkter påvisades mycket höga halter av ämnesgruppen PFAS. I två av proverna överskred PFAS även gränsen för miljö kvalitetsnormen för grundvatten. Påträffade förhöjda halter innebär en underrättelseplikt om upptäckt av en förorening enligt Miljöbalken (10 kapitlet 11§ miljöbalken). Verksamhetsutövaren behöver informera Göteborgs stads miljöförvaltning och Länsstyrelsen om upptäckten, detta har gjorts. Vidare utredningsarbete och åtgärdsplan har tagits fram och arbetas med inom ramarna av Volvo Lastvagnars befintliga miljötillstånd.

Tidplan

Samråd: 2 kvartalet 2023

Granskning: 2 –3 kvartalet 2023

Antagande: 1 kvartalet 2024

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

Exploatörens förväntade byggstart: 1 kvartalet 2024.

Upplysningar

- Lägsta golvnivå för anslutning med självfall är 0,3 m över gata i förbindelsepunkt.

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 tio år från den dag då beslutet att anta planen vinner laga kraft. Tio 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 i direkt anslutning till ett industriområde och större delen av planområdet är utpekade som ett verksamhetsområde i Göteborgs översiktsplan.

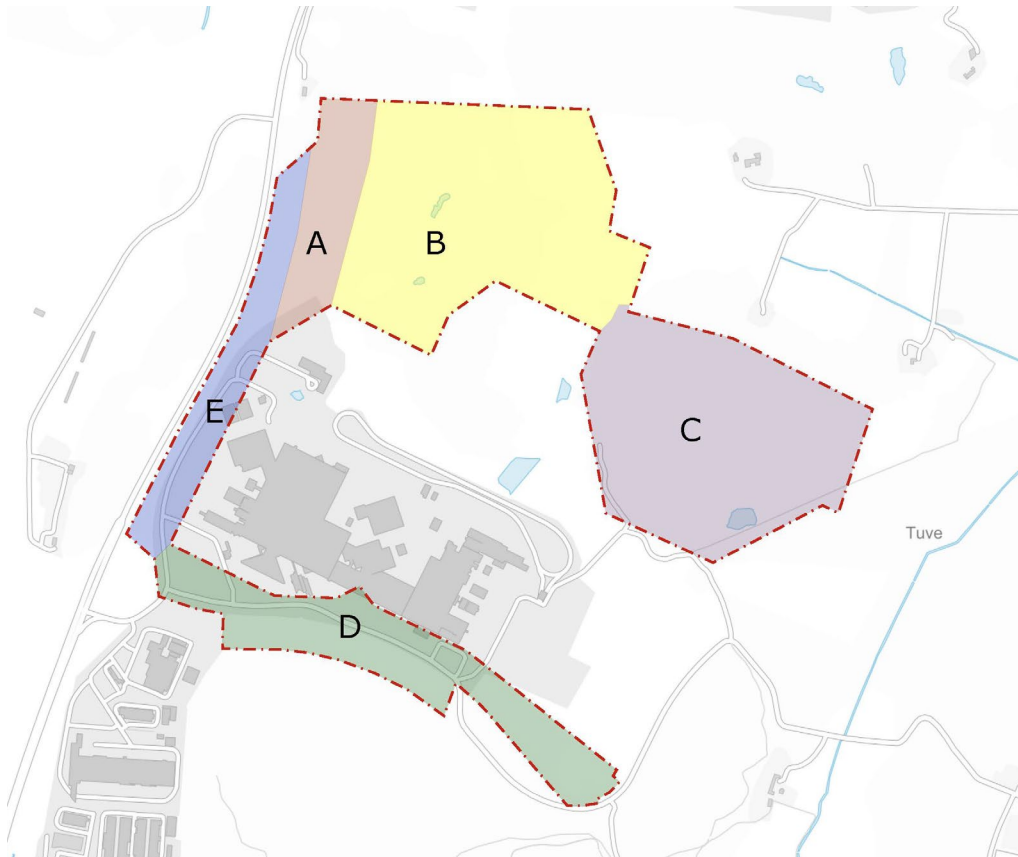
Kommunen och Länsstyrelsen bedömer att detaljplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan och en miljökonsekvensbeskrivning enligt 6 kapitlet 11 § i miljöbalken har därför tagits fram och bilagts handlingarna (MKB, COWI, 2023). Av de studerade miljöaspekterna är det framför allt kulturmiljön, friluftslivet och naturmiljön som riskerar att påverkas negativt till följd av planen. Den huvudsakliga orsaken är ianspråktagandet av mark. Olika skydds- och kompensationsåtgärder föreslås för att minimera de negativa konsekvenserna, läs mer under tidigare avsnitt *Kompensationsåtgärder*. För olycksrisk, ljus, buller, skyfall/översvämning och grundvatten har planen bedömts medföra små negativa konsekvenser. Detta med anledning av introduktionen av verksamhet och byggnader som dels medför hårdgörande av ytor, men också tillkommande fordon som innebär förhöjda störningar i form av buller och ljus, samt förhöjd säkerhetsrisk. För resterande miljöaspekter (luftmiljön, stabilitet/sättningar, markmiljö och dagvatten) har planen bedömts medföra obetydliga konsekvenser.

Vidare bedöms planförslaget inte påverka möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormerna angående utomhusluft, omgivningsbuller och ytvatten och inte heller motverka möjligheterna att nå miljö kvalitetsmålen. En ingående beskrivning av miljökonsekvenserna finns i bilagd miljökonsekvensbeskrivning (COWI, 2023).

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

Motiv till detaljplanens reglering

Redovisning av motiv till de enskilda regleringarna i detaljplanen. Samma planbestämmelse kan användas på flera ställen i planen men med olika motiv. För att lättare kunna lokalisera sig i kartan visas delområden i figuren nedan.



Figur 35: Planområdet har delats in i olika delområden A-E. Stadsbyggnadsförvaltningen, 2023

De olika delområden benämns som följande:

- A: Område för nyexploatering i nordväst.
- B: Område för demobanor i nordväst, västra höjden.
- C: Område för demobanor i nordöst, östra höjden.
- D: Område för natur, väg och nyexploatering i söder, Stenebyvägen.
- E: Område för väg i väst, Norra Stenebyvägen.

Användningsbestämmelser för allmän plats

Beteckning	Bestämmelse	Motiv till reglering	Läge i kartan
GATA	Gata	Detaljplanen ger möjlighet för allmän plats för gata på yta som idag inte är planlagd som allmän plats. Säkerställer framkomlighet till befintlig verksamhet och framtida verksamheter.	Inom del av delområde D och del av delområde E.
NATUR	Natur	Del av delområde D är i översiktsplanen utpekad med markanvändningen park- natur- och rekreationsområde. Denna del är	Södra delen av delområde D samt norra

		<p>dock i gällande plan planlagd som Trafikändamål. Genom att planlägga området till allmän plats för Natur bekräftar och säkerställs nuvarande användning.</p> <p>Norra delen av delområde C. Enligt Naturvärdesinventeringen innehar brynzonen högre naturvärden.</p> <p>Genom planläggande av marken till allmän plats för natur bekräftas och säkerställs funktionen.</p>	delen av delområde C.
--	--	---	-----------------------

Användningsbestämmelser för kvartersmark

Beteckning	Bestämmelse	Motiv till reglering	Läge i kartan
J	Industri	Detaljplanen syftar till att ge möjlighet för utbyggnad av industri, användningen ger den möjligheten.	Delområde A, B och C samt del av delområde D och E
K	Kontor	Detaljplanen syftar till att ge möjlighet för ett kundcenter vilken förväntas ha kontorsplatser kopplat till verksamheten. Användningen gör detaljplanen mer flexibel.	Delområde A
Z	Verksamheter	Detaljplanen syftar till att ge möjlighet för ett kundcenter vilket bedöms kunna inrymmas inom användningen Z.	Delområde A

Egenskapsbestämmelser

Beteckning	Bestämmelse	Motiv till reglering	Läge i kartan
(symbol)	Utfart får inte finnas	Allmän plats för gata planerar att byggas ut i planområdets västra delar. Del av befintlig gata inom kvartersmark planerar att ersättas. Nya anslutningspunkter från verksamheten till allmän plats för gata planeras. Befintlig anslutning mellan (kvartersgata) Norra Stenebyvägen och Stenebyvägen planerar att stängas. Utfartsförbudet avser	Gräns mellan delområde D och E.

SAMRÅDSHANDLING

		omöjliggöra att utfarten finns i framtiden.	
ö ₁	Marken får endast förses med komplementbyggnad	Området ger endast byggrätt för komplementbyggnader. Exploatörens utgångspunkt är att områdena ska förses med demobanor, vilket planbegränsningen ger möjlighet för. Utgångspunkten är att områdena ska bibehålla sin karaktär som naturområden men även omfattas av demobanor. Genom att förse marken med bestämmelsen ö ₁ – komplementbyggnad är bedömningen att ett mindre antal komplementbyggnader till befintlig industri kan uppföras inom området men att området i stort ska bibehållas utan byggnation av byggnader.	Delområde C och D
h ₁	Högsta nockhöjd på byggnadsverk är 14 meter	Bestämmelsen syftar till att reglera höjden för byggnation inom kvartersmarken och att framtida byggnaders höjd ska gå i linje med höjd på befintlig byggnation.	Inom delområde A, del av D och del av E
h ₂	Högsta nockhöjd på komplementbyggnad är 5 meter	Bestämmelsen syftar till att reglera höjden för komplementbyggnader.	Inom delområde B och C
n ₁	Maximalt 20% av fastighetsarean inom egenskapsområdet får hårdgöras	Bestämmelsen syftar till att uppmana fastighetsägaren om att området ska bibehållas så pass naturligt som möjligt. Området förväntas förses av demobanor, både av asfalt och av grus samt med komplementbyggnader. Demobanorna av grus bedöms vara genomsläppliga medan demobanorna i asfalt är hårdgjorda.	Delområde B och C

SAMRÅDSHANDLING

m ₁	Startbesked får inte ges för ändrad markanvändning förrän markens lämplighet för bebyggande har säkerställts genom att markföroreningen har avhjälppts. Marken ska klara gällande krav för aktuell markanvändning.	Bestämmelsen syftar till att tydliggöra att en markförorening har hittats i området. Föroreningen hanteras inom Volvo Lastvagnars befintliga miljötillstånd. Markföroreningen behöver vara avhjälppt innan startbesked för byggnad kan uppföras.	Gräns mellan delområde A och E.
b ₁	Minst 20% av fastighetsarean inom användningsområdet ska vara genomsläpplig	Bestämmelsen syftar till att säkerställa att minst 20% av fastighetsarean inom användningsområdet är genomsläppligt. Detta för att säkerställa en god dagvatten- och skyfallshantering.	Delområde A
e ₁	Största byggnadsarea är 30 000 m ²	Bestämmelsen syftar till att reglera hur stor byggrätt som är acceptabel inom egenskapsområdet	Inom delområde A
e ₂	Största byggnadsarea är 25 000 m ²	Bestämmelsen syftar till att reglera hur stor byggrätt som är acceptabel inom egenskapsområdet	Inom kvartersmark i delområde D
e ₃	Största byggnadsarea är 400 m ²	Bestämmelsen syftar till att reglera hur stor byggrätt för komplementbyggnader som är acceptabel inom egenskapsområdet	Inom delområde B och C
e ₄	Största byggnadsarea är 50% av fastighetsarean inom användningsområdet	Bestämmelsen syftar till att reglera hur stor byggrätt som är acceptabel inom egenskapsområdet.	Inom kvartersmark inom delområde E
e ₅	Största byggnadsarea är 100 m ² per byggnad	Bestämmelsen syftar till att reglera hur stor byggrätt per byggnad som är acceptabel i fråga om volym inom användningsområdet.	Delområde B och C

Nollalternativet

Ett nollalternativ innebär att det inte skulle ges möjligheter för en utveckling av verksamhetsområde/industrimark i ett område som, delvis, pekats ut i översiktsplanen som en god plats för befintlig och tillkommen verksamhet. I ett nollalternativ skulle vägområdena inte kunna byggas ut som allmän plats och inte heller skulle en ny möjlighet för en komplettering av gång- och cykelväg norrut ges. Området söder om Stenebyvägen skulle fortsatt vara planlagd som Trafikändamål trots att området enligt gällande ÖP avser Hisingsparken. Naturvärden i norra delen av delområde C skulle inte säkerställs genom planläggning som allmän plats för Natur.

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

I ett övergripande stadsperspektiv bidrar tillkommen exploatering till att skapa mer exploaterbar yta för industri/verksamheter samt ge möjlighet för en befintlig verksamhet att flytta ett kundcenter och tillhörande demobanor till en placering som bättre samspelar med dess behov. Samtidigt dockar detaljplanen an till ett befintligt industriområde med ett stort antal anställda, längs med en primär led för farligt gods. Genomföranden i denna detaljplan kan ha positiv inverkan på sociala frågor för de som redan verkar i området.

Exempelvis kan ett genomförande av detaljplanen bidra positivt genom att lyfta frågor om kollektivtrafik och ge möjlighet för ett bättre gång- och cykelvägnät med sammankoppling av infrastruktur även norrut. För att locka grupper som vill resa hållbart, eller som inte har tillgång till bil, är det viktigt att ett arbete med att utveckla kollektivtrafiken samt skapa förutsättningar för gående och cyklister.

En satsning på gång och cykel skulle dessutom gynna barn och unga, där fler resor skapar större möjlighet att fritt kunna röra sig i stadsrummet. Ridverksamhet kring Hukegård, 4H-gården Kättilsröd samt motorbanan norr om planområdet kan vara befintliga målpunkter som lockar barn. Ett överseende och utbyggnad av gång- och cykelvägar kan gynna 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 förväntas bli en utveckling av det redan utbyggda verksamhetsområdet och förväntas samspela med de befintliga verksamhetsbyggnaderna i höjd och utbredning.

SAMRÅDSHANDLING

Utvecklingen i delområde A, B och C tar i anspråk mark som idag är allmänt tillgänglig för strövområde/jogging och för ridning.

Stenebygården bedöms som en viktig målpunkt i området och bidrar positivt till människors vardagsliv, för de arbetande på Volvo Lastvagnar. Funktionen i byggnaden bedöms inte påverkas av detaljplaneförslaget, däremot påverkas de stigar som finns inom delområde A och B då området förväntas hägnas in och användas för byggnation samt som område för demobanor, det kommer efter ett genomförande inte vara möjligt att nyttja området för rekreation. Enligt en verksam på Stenebygården används stigarna som joggingstigar i koppling till den verksamhet som bedrivs på Stenebygården, vilket inte kommer vara möjligt efter ett genomförande. Detaljplanen bedöms därmed ha en negativ effekt ur denna aspekt. I grönområdet söder om planområdet finns stigar för promenader och för ridning. Tydligare entréer till dessa är önskvärt för att locka de anställda och andra som rör sig i området, att använda de befintliga stigarna.

Bedömningen är att tänkt exploatering kommer ha vissa konsekvenser på vardagslivet för barn. Delområde A, B och C är tillgängliga och funktionerna på Huke gård kan locka barn och unga. Rid- och joggingstigarna inom den västra höjden kommer inte vara möjliga att nyttja efter detaljplanens genomförande. Alternativa ridstigar och stigar för jogging bör omplaceras på annan plats i närområdet. Antingen genom utbyggnad av nya stigar, eller att standard på befintliga stigar uppgraderas. Dessa frågor arbetas vidare med parallellt med detaljplanens framtagande.

Identitet

Planområdet kan bedömas ha en tudelad identitet. Dels ett naturskönt landsbygdsområde som omfattas av jordbruksmark och skogbeklädda höjder, dels ett hårdgjort industriområde. Detaljplanen förväntas ha påverkan på identiteten i fråga om att gränserna för de olika områdena förflyttas. Identiteten och karaktären i form av industriområde utökas och tar i anspråk del av den mark som omfattas av det natursköna området. I arbetet med framtagande av detaljplanen har därför analyser och bedömningar i förhållande till kulturmiljöbeskrivning och landskapsbildsanalysen tagits fram och skyddsåtgärder för att minska påverkan har föreslagits.

Inom området finns ett en stor rad fornlämningar, dessa har utretts och konsekvensbeskrivs i separat utredning. Potentiellt kommer vissa av områdena att grävas ut och tas bort. Ur ett barnperspektiv är det negativt att eventuella fornlämningar grävs ut och tas bort eftersom framtidens generation förlorar möjligheten att uppleva, förstå och lära om platsens historia. Kompensationsåtgärder kan vara att tillgängliggöra andra fornlämningar i närområdet och informera om områdets kulturhistoria med exempelvis skyltar och guidning. Inom delområde B finns en synlig hållristning som i dag är allmänt tillgänglig. Då området förväntas hägnas in kommer hållristningen inte vara allmänt tillgängligt efter ett genomförande av detaljplanen. Detaljplanen har därmed en negativ konsekvens ur denna aspekt. Kompensationsåtgärder för detta kan vara att i samband med genomförandet av detaljplanen undvika hållristningen för att i en framtid kunna öppna upp området och göra det allmänt tillgängligt.

Hälsa och säkerhet

Konsekvenserna för hälsa och säkerhet inom projektet handlar bland annat om framtida verksamhets potentiella inverkan på miljön och förändrade nivåer av buller och luft. Separata utredningar ur dessa aspekter finns framtagna och detaljplanens konsekvenser diskuteras under andra punkter samt i bilagd miljökonsekvensbeskrivning.

Konsekvenserna för hälsa och säkerhet inom projektet handlar även om dessa aspekter på en individnivå. Som diskuterat tidigare är det viktigt att lätt kunna ta sig till och från arbetsplatsen och andra målpunkter i närheten på ett tryggt och gärna 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 är önskvärt.

Barn- och ungdomar nyttjar exempelvis 4h-gården Kättilsröd i området närhet. Befintlig ridväg korsar Stenebyvägen, vid eventuellt behov av flytt av ridvägen är en trygg korsningspunkt över Stenebyvägen viktig att belysa vid valet av placering.

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.

Inga riksintressen eller andra områden med särskilda natur- eller kulturintressen berörs. 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.

En miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram och bilagts planhandlingarna (MKB, COWI, 2023). Av de studerade miljöaspekterna är det framför allt kulturmiljön, friluftslivet och naturmiljön som riskerar att påverkas negativt till följd av planen (se figur 36). Den huvudsakliga orsaken är ianspråktagandet av mark. Stora konsekvenser kan emellertid undvikas genom att i kommande projektering och utformning ta största möjliga hänsyn till de förutsättningar och värden som identifierats i utredningarna och som presenterats i miljökonsekvensbeskrivningen. Föreslagna skydds och kompensationsåtgärder står beskrivet under tidigare avsnitt *Kompensationsåtgärder*.

Miljöaspekt	Konsekvenser
Olycksrisk	Små negativa konsekvenser
Luftmiljö	Obetydliga konsekvenser
Ljus	Små negativa konsekvenser
Buller	Små negativa konsekvenser
Stabilitet och sättningar	Obetydliga konsekvenser
Markmiljö	Obetydliga konsekvenser
Kulturmiljö	Måttliga negativa konsekvenser
Friluftsliv	Måttliga negativa konsekvenser
Naturmiljö	Måttliga negativa konsekvenser
Dagvatten	Obetydliga konsekvenser
Skyfall och översvämning	Små negativa konsekvenser
Grundvatten	Små negativa konsekvenser
<i>Positiva</i>	<i>Obetydliga</i>
	<i>Små negativa</i>
	<i>Måttliga negativa</i>
	<i>Stora negativa</i>

Figur 36: Sammanfattande konsekvenser av planförslaget för studerade miljöaspekter jämfört med nollalternativet. (MKB, COWI, 2023)

För olycksrisk, ljus, buller, skyfall/översvämning och grundvatten har planen bedömts medföra små negativa konsekvenser. Detta med anledning av introduktionen av en verksamhet inklusive dels hård-görande av ytor, vilket oundvikligt medför negativa konsekvenser avseende skyfall och grundvatten. Dels introduktionen av byggnader och tillkommande fordon som innebär förhöjda störningar i form av buller och ljus, samt tillkommande säkerhetsrisker. Osäkerheter kvarstår emellertid kring kommande verksamheters omfattning och utformning. Möjlighet finns i den kommande projekteringen att till stor del undvika risker och minimera störning.

För resterande miljöaspekter (luftmiljö, stabilitet/sättningar, markmiljö och dagvatten) har planen bedömts medföra obetydliga konsekvenser.

Särskilt beslut om betydande miljöpåverkan

Kommunen har genomfört 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 Miljöbedömningsförordningen (SFS 2017:966) 5 §. Ytterligare motiv till ställningstagandet är att planen inte fullt följer intentionerna uppsatta i Översiktsplanen för Göteborgs kommun.

Kommunen har därmed bedömt att en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning behövs för aktuellt planförslag. Ett särskilt beslut i frågan om betydande miljöpåverkan togs den 14 oktober 2022. Undersökningssamråd har därefter hållits med länsstyrelsen i oktober 2022. Länsstyrelsen delade då kommunens bedömning.

Strategisk miljöbedömning

Om en detaljplan kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska en strategisk miljöbedömning av detaljplanen göras. En strategisk miljöbedömning görs i flera steg, vilka har utförts i aktuellt planarbete.

- Kommunen ska samråda om omfattningen av och detaljeringsgraden i miljökonsekvensbeskrivningen. Detta samråd kallas avgränsningssamråd. För planer enligt PBL ska kommunen genomföra avgränsningssamrådet med länsstyrelsen och berörda kommuner. Detta arbete utfördes under hösten 2022 för aktuell plan.
- Kommunen ska ta fram en miljökonsekvensbeskrivning. En Miljökonsekvensbeskrivning (MKB, COWI, 2023) har tagits fram och bilagts planhandlingarna.
- Kommunen ska ge tillfälle för allmänhet och andra att lämna synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen och förslaget till plan. Samråd sker enligt detaljplaneprocessen. Miljökonsekvensbeskrivningen är en bilaga till detaljplanen och kommentarer på den lämnas därför i samband med detaljplanens samrådstillfällen; samråd och granskning.
- Kommunen ska slutligen ta hänsyn till miljökonsekvensbeskrivningen och de synpunkter som inkommit innan planen antas.

Syftet med en strategisk miljöbedömning är att säkra kvalitet, omfattning och effektivitet av miljökonsekvensbedömningarna samt beakta och besvara de synpunkter som uppkommit och inkommit från berörda parter. Miljökonsekvensbeskrivningen 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.

Den samlade bedömningen från miljökonsekvensbeskrivningen (MKB, COWI, 2023) är att konsekvenserna av ett genomförande av detaljplanen för samtliga miljöaspekter är obetydliga eller små med undantag av Naturmiljö, Kulturmiljö och friluftsliv. Olika skydds- och kompensationsåtgärder föreslås (se avsnitt om kompensationsåtgärder) för att minimera de negativa konsekvenserna.

Miljömål, lokala

I bilagd miljökonsekvensbeskrivning beskrivs och bedöms ett genomförande av planen i förhållande till nationella och regionala miljömål (MKB, COWI, 2023). 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.

Miljömål 1: Naturen: Göteborg har en hög biologisk mångfald

Miljömål för naturen handlar om att Göteborgs stad senast 2030 ska ha tillräckliga arealer av naturmiljöer och livsmiljöer med rätt skötsel för att bevara de arter som finns i

SAMRÅDSHANDLING

kommunen och ge förutsättningar för att utveckla ekosystemtjänster. Planförslaget bedöms ha en neutral påverkan då den bedöms både ha positiva och negativa konsekvenser på miljömålet. Förslaget ger möjlighet för bebyggelse och demobanor på mark som i dag är naturområden, vilket är en negativ konsekvens. Samtidigt föreslår detaljplanen allmän plats för natur på områden som tidigare inte har varit planlagda som naturområden. Dessa områdens framtid säkras därigenom att bibehållas som natur, vilket bedöms som positivt.

- Naturen delmål 1: Göteborgs stad sköter och skyddar arters livsmiljöer så att naturvärdena utvecklas

Då planförslaget ger möjlighet för ianspråktagande av mark som enligt Naturvärdesinventeringen (Naturcentrum, 2022) har naturvärdesklassningen II och III bedöms planförslaget ha en negativ inverkan på delmålet. Genom anpassning, skyddsåtgärder och kompensationsåtgärder bedöms kan negativa effekter minskas.

- Naturen 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. Planförslaget ska se till att påverkan minimeras genom en god vattenhantering. Förutsatt att förslagen i dagvatten- och skyfallsutredningen (Sweco, 2023) hålls är bedömningen att ett genomförande av detaljplanen har en neutral påverkan på målet.

- Naturen delmål 3: Öka den biologiska mångfalden

Ett genomförande av detaljplanen innebär att befintlig naturmark och jordbruksmark tas i anspråk. Område för naturmark ersätts delvis av hårdgjord kvartersmark för industri och del bibehålls delvis öppen delvis hårdgjords för demobanor. Jordbruksmark förväntas tas i anspråk för demobanor. Ur den aspekten bidrar planförslaget negativt till delmålet öka den biologiska mångfalden. Samtidigt har delmålet en målsättning om att andelen allmän plats med markanvändning Natur inte ska minska. I förslag till detaljplan planläggs ytor som allmän plats för natur, mark som idag är planlagd som Trafikändamål. Planförslaget bedöms ur den aspekten bidra till möjligheten att uppnå delmålet.

Miljömål 2: Klimatet: Göteborgs klimatavtryck är nära noll

Målet innebär att Göteborgs klimatavtryck årligen ska minska med sikte på att så snabbt som möjligt nå nollavtryck. Utsläppen inom Göteborgs geografiska område ska minska med minst 10,3 procent per år och de konsumtionsbaserade utsläppen ska minska med minst 7,6 procent per år till 2030. Göteborgs Stad ska minska sina egna utsläpp i högre takt och använda samtliga tillgängliga verktyg och styrmedel för att driva på samhällets omställning. Ett genomförande av planförslaget kan ha påverkan på målet. Ur ett bredare geografiskt perspektiv än Göteborg, kan ett genomförande av programförslaget ha påverkan på målet om att minska människans klimatavtryck. Det är ännu inte helt fastställt vilken typ av verksamheter som kommer att etablera sig inom programområdet, men del kan ha fokus på elektromobilitet. Branschens utveckling är viktig för att minska människans klimatavtryck.

SAMRÅDSHANDLING

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

Planförslaget innebär en utvidgning/nyexploatering av verksamhetslokaler inom området, vilket ökar antalet transporter. Avseende transporter av gods bedöms planområdet vara bra beläget, i anslutning till transportled för farligt gods samt området läge i förhållande till hamnen, som är en strategisk målpunkt för gods, är mycket god. Den tänkta utvecklingen av nytt kundcenter inom delområde A förväntas ha en positiv inverkan ur delmålet då den placerad i direkt anslutning till fabriken där de aktuella lastbilarna som demonstreras produceras.

Det finns möjligheter att transporter för arbetare kan ske på ett hållbart sätt, med kollektivtrafik, gång och cykel, som då inte påverkar miljömålet negativt. En ytterligare utveckling av kollektivtrafiken skulle vara fördelaktig. Planförslaget ger möjlighet för ny cykelkoppling från planområdet norrut, en koppling som saknas i dagsläget. I detta perspektiv bedöms planförslaget bidra till möjligheten att uppnå delmålet.

Området är idag beläget i ett relativt perifert område i staden, sett till var göteborgarna i övrigt bor. På längre sikt, om staden utvecklas enligt översiktsplanens utpekanden med en stor utbyggnad av bostäder på Hisingen kommer planområdet bli mer integrerat i staden och resvägarna hit bli kortare från större bostadsområden. Sammantaget kan det på längre sikt innebära att delmålet kan få en högre måluppfyllelsegrad. Generellt har även fordonsflottans utveckling mot en elektrifiering viss påverkan på delmålet.

Miljömål 3: Människan:

Miljömål 3: Människan: Göteborgarna har en hälsosam livsmiljö

Målet människan innebär att göteborgarnas hälsa och välbefinnande ska främjas genom bättre luftkvalitet och ljudmiljö samt minskad användning av skadliga ämnen. Göteborg ska vara en grön och robust stad där ekosystemtjänster nyttjas för att tillgodose människors behov, nu och i framtiden. Planförslaget bedöms inte ha en negativ inverkan på miljömålet då förslaget inte bedöms försämra buller, luftmiljö och användning av skadliga ämnen. Ett genomförande av planförslaget innebär en samordning och att klustra verksamheter som kan ha negativ påverkan i en tyst miljö, men liten påverkan i en miljö som redan omfattas av liknande verksamheter.

- Människan delmål 1: Göteborgs Stad minskar användningen av skadliga ämnen.

I den övergripande markmiljöutredningen som har tagits fram och bilagts handlingarna (Övergripande miljötekniska markundersökningen, COWI, 2022) framgår det att det finns föroreningar inom utredningsområdet. Ytterligare utredningar pågår inom det befintliga miljötillståndet som Volvo Lastvagnar AB innehar. Planarbetet har gjort att föroreningen har uppdagats och vidare utredningar kommer ske, därmed bedöms planen bidra till möjligheten att uppnå delmålet.

- Människan delmål 3: Göteborg Stad säkrar en god luftkvalitet för Göteborgarna.

Påverkan avseende luftkvalitet från ett genomförande av detaljplanen är begränsad och det bedöms inte medföra skadliga effekter på människors hälsa. Det huvudsakliga bidraget till höga halter av luftföroreningar står vägtrafiken för. Luftföroreningar på

SAMRÅDSHANDLING

grund av vägtrafik är låga i planområdet och tillkommande transporter från framtida industrietablering är inte av en så stor omfattning att det finns risk för höga luftföroreningshalter i området. Bedömningen är luftkvaliteten i och i närheten av planområdet är förhållandevis god och att etablering av tänkt verksamhet inte förväntas medföra att luftkvaliteten försämras. På så vis bedöms planförslaget ha en neutral påverkan på delmålet.

- Människan delmål 3: Göteborgs Stad säkrar en god ljudnivå för Göteborgarna

Påverkan avseende buller från plangenomförandet är begränsad och den 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 markant 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 ha en neutral påverkan på delmålet.

Ekonomiska konsekvenser av detaljplanen

Kommunens investeringsekonomi

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden får utgifter kopplade till gällande detaljplan 1480-2-4444, där ett område inom exploatörens fastighet, utlagt som allmän plats [GATA] och [NATUR] ej tidigare lösts in. Exploateringsnämnden avser nu att lösa in denna mark för att säkerställa gällande detaljplans och översiktsplanens intensioner för markområdet.

Exploateringsnämnden får utgifter kopplade till iordningställande av den tillfälliga gång- och cykelvägen som planeras att gå längs med hela Granhällsvägen.

Kommunens exploateringsinvesteringar

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden får inkomster från försäljning av kvartersmarken [J], [K] och [Z] som är belägen inom fastigheterna Steneby s:2, 1:2-3, 1:5 samt inom Tuve 3:18, 3:32, 7:4, 7:256-257, 35:10, 36:2-3, 36:7-8 och 37:1.

Exploateringsnämnden får utgifter för att lösa in allmän platsmark:

- [GATA] som är belägen inom fastigheten Tuve 93:2 (ny planläggning),
- [GATA] och [NATUR] som är belägen inom fastigheten Tuve 93:2 (gällande detaljplan 1480-2-4444).

Exploateringsnämnden får utgifter för sin andel av utbyggnad av [GATA] och utgifter för lantmäteriatgärder samt utgifter för eventuella kompensationsåtgärder till följd av exploateringen.

Kommunens övriga investeringar

Planprojektet kan få följdinvesteringar till p.g.a. ny exploatering bl.a. av ett nytt mot samt ombyggnad av Hisings-/Norrledens norr om Björlandavägen fram till Holmvägen. Inga kostnadsuppskattningar finns i dagsläget.

SAMRÅDSHANDLING

Kommunens drifts- och förvaltningsekonomi

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden kan komma att få minskade intäkter för arrenden som påverkas eller upphävs till följd av ny exploatering.

Stadsmiljönämnden

Stadsmiljönämnden får ökade kostnader för driften av ny allmän plats [GATA] och ny allmän plats [NATUR].

Ekonomiska konsekvenser för exploatören

Exploatören får utgifter för åtgärder inom kvartersmark, förvärv av kvartersmark, utredningar, planavgifter, bygglov, lantmäterikostnader avseende kvartersmarken, anläggningsavgifter för VA, el, tele, värme, gas m.m.

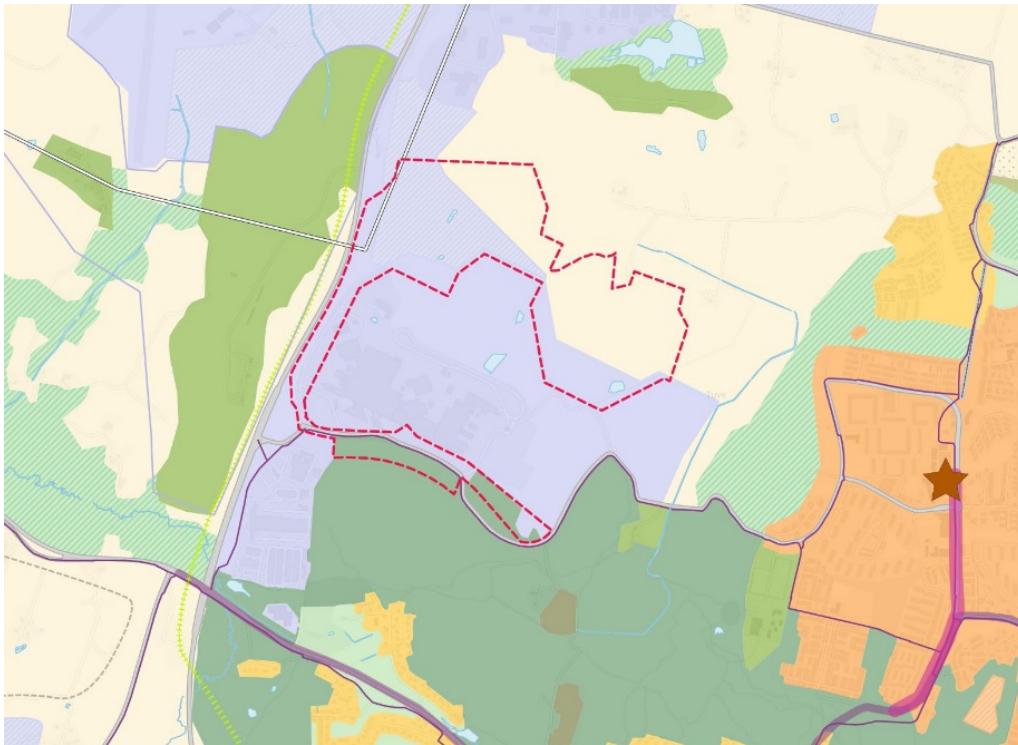
Exploatören får vidare stå utgifter för exploateringsbidrag för åtgärder inom allmän plats [GATA] och [NATUR]. Exploatör kan även komma att stå kostnader för kompensationsåtgärder till följd av ny detaljplan.

Om Trafikverket kräver åtgärder inom det statliga vägnätet utanför detaljplaneområdet till följd av detaljplanen ska exploatören bekosta sin andel av eventuella trimmningsåtgärder (för att säkerställa god kapacitet innan behov av trafikplats uppstår) vid anslutningen Hisingsleden/Stenebyvägen som till fullo bekostas av exploateringen (inklusive passager och refuger).

Ekonomiska konsekvenser för enskilda fastighetsägare

Planförslaget medför inte ekonomisk konsekvens för övriga enskilda fastighetsägare.

Avvikelser från översiktsplanen



Figur 37: Ungefärlig planområdesgräns i förhållande till översiktsplanens markanvändningskarta. (SBF, 2023)

Detaljplanen avviker från översiktsplanen i två aspekter:

Ianspråktagande av mark för kust- och landsbygd

Del av föreslaget detaljplaneområde omfattas inom markanvändning kust- och landsbygd i översiktsplanen, se ljusgul markering i figur 37. Motiven till att avvika från översiktsplanen ur denna aspekt utgörs av att aktuellt område inte avses förses med några nya byggnader. Aktuellt område föreslås förses med dels kvartersmark för industri med korsprickad mark dels allmän plats för natur. Området förväntas förses med demonstrationsbanor och det ges möjlighet för komplementbyggnader om maximalt 400 m² inom ett användningsområde som omfattar drygt 500 000 m². Utgångspunkten från exploitören är att områdets befintliga utformning som en skogbeklädd höjd i stor utsträckning ska bibehållas. Bedömningen är därför att detaljplanens delvis avviker från översiktsplanen ur denna aspekt.

Ianspråktagande av mark för parker-, natur och rekreationsområden

Del av föreslaget detaljplaneområde omfattas inom markanvändning parker- natur- och rekreationsområden enligt översiktsplanen, se grön markering i figur 37. Motiven till att avvika från översiktsplanen ur denna aspekt utgörs av att den del som förslag till detaljplan ianspråktar enligt det som i ÖP klassas som park- natur- och rekreationsområde, i praktiken är detta område detaljplanelagd som Trafikändamål. Planförslaget ämnar ge möjlighet för flytt av Stenebyvägen till nytt läge något längre söder om befintlig sträckning, inom det område som enligt gällande plan omfattas av

SAMRÅDSHANDLING

trafikändamål. Söder om den föreslagna nya sträckningen föreslås planläggning av allmän plats för Natur. Vid gränsdragning i översiktsplanen har hänsyn inte tagits till den gällande detaljplan som finns inom området. En detaljplan är ett juridiskt bindande dokument medan översiktsplanen inte har samma klassning.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning är att detaljplaneförslaget genom planläggning av Natur bekräftar den befintliga markanvändningen för del av området, vilket bedöms som positivt.

För Stadsbyggnadsförvaltningen

Carl-Johan Carlsson

Elin Kajander

Planchef

Planarkitekt

För Exploateringsförvaltningen

Mattias Hedeberg

Josefin Halldin

Projektägare

Projektledare