

Yrkande

Moderaterna, Demokraterna, Liberalerna,
Kristdemokraterna

2024-02-16

Ärende 14, SLK-2023-01153

Yrkande angående Remiss från Trafikverket – Granskning av väg- och järnvägsplan för ombyggnad av E6.21 Lundbyleden delen Brantingsmotet-Ringömotet och Bohusbanan avseende ändring av fastställd väg- och järnvägsplan i Göteborgs Stad

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen:

1. Yttrande gällande granskning av väg- och järnvägsplan för ombyggnad av E6.21 Lundbyleden delen Brantingsmotet-Ringömotet och Bohusbanan avseende ändring av fastställd väg- och järnvägsplan i Göteborgs Stad, i enlighet med bilaga 2 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande men med justeringen att Göteborgs Stad motsätter sig ändringsplanen gällande att ta bort skyddsåtgärden spårnära bullerskyddsskärmar enligt vad som är beskrivet i följande brödtext, översänds till Trafikverket.

Yrkandet

Trafikverket föreslår i ändringen av väg- och järnvägsplanen att de planerade spårnära bullerskyddsskärmarna utgår och ersätts med reviderade fastighetsnära åtgärder. I klarspråk leder det till ökat buller från källan samtidigt som åtgärder tvingas på göteborgares fastigheter. De åtgärder som föreslås är fönsterbyte, uppförande bullerskyddad uteplats, byte till ljuddämpad friskluftsventil samt komplettering av vägg/tak med invändig gipsning. I underlaget framkommer att förslaget att ta bort bullerskyddsskärmarna även är en fråga om kostnaden för Trafikverket.

Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021-2030 har ett viktigt delmål om att *Säkra en god ljudmiljö för Göteborgarna* och en indikator som följer andelen bostäder med höga ljudnivåer vid bullerexponerad bostadsfasad. Målet är att denna andel minskar år för år. Programmet understryker att det både behövs insatser för åtgärder vid källan och att i stadsplanering ta hänsyn till människors exponering för buller. Uppföljningen av programmet visar att bullernivåerna i Göteborg är konstanta till svagt ökande. Utvecklingen med fler människor som bor i bullerutsatta områden medför att andelen göteborgare som utsätts för buller ökar. *Göteborgs Stads åtgärdsprogram mot buller* lyfter fram målkonflikten mellan stadens och Trafikverkets ambitionsnivå avseende åtgärder för att minska buller.

Vi har under de senaste åren därför lagt flera yrkanden om att Göteborgs Stad behöver arbeta mer aktivt och systematiskt för att förmå Trafikverket att ta sitt ansvar för de omfattande bulleremissionerna från sin trafikinfrastruktur. Kommunfullmäktige har fattat flera beslut om detta arbete och ansvaret har getts till Miljö- och klimatnämnden.

Göteborgs Stad anser att Trafikverket ska arbeta vidare med att finna en teknisk lösning för spårnära bullerskyddsskärmar i stället för att lägga över bullerproblematiken på Göteborgs Stad och fastighetsägarna.

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2024-01-29

Ärendenummer SLK-2023-01153

Handläggare

Neda Sherafat

Telefon: 031-368 00 72

E-post: neda.sherafat@stadshuset.goteborg.se

Remiss från Trafikverket – Granskning av väg- och järnvägsplan för ombyggnad av E6.21 Lundbyleden delen Brantingsmotet-Ringömotet och Bohusbanan avseende ändring av fastställd väg- och järnvägsplan i Göteborgs Stad

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen:

Yttrande gällande granskning av väg- och järnvägsplan för ombyggnad av E6.21 Lundbyleden delen Brantingsmotet-Ringömotet och Bohusbanan avseende ändring av fastställd väg- och järnvägsplan i Göteborgs Stad, i enlighet med bilaga 2 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, översänds till Trafikverket.

Sammanfattning

Trafikverket har den 20 december 2023 översänt underrättelser om kungörande och granskning av väg- och järnvägsplan för ombyggnad av Lundbyleden och Bohusbanan till Göteborgs Stad. Granskningsperioden är mellan 3 januari och 3 februari 2024. Stadsledningskontoret har meddelat Trafikverket att stadens yttrande tas upp vid kommunstyrelsens sammanträde den 21 februari. Trafikverket har mottagit informationen och nekar inte synpunkter som inkommer efter att utställsetiden har gått ut.

Väg- och järnvägsplanen är en ändring av redan fastställda planer. Det har visat sig att två skyddsåtgärder, som är reglerade i fastställda planer, inte är genomförbara. Det gäller spårnära bullerskyddsskärmar och skyddsåtgärd för urspärning. Trafikverket bedömer att det är en väsentlig avvikelse att ta bort de fastställda skyddsåtgärderna och att fastställd plan därmed behöver ändras. Den nya planen innehåller endast de ändringar som skiljer sig från tidigare fastställd plan, med undantag för fastighetsnära bullerskyddsåtgärder som redovisas i sin helhet.

Stadsledningskontoret bedömer att Trafikverkets förslag till ändringsplan är positivt och vill framföra några synpunkter gällande bland annat stadsutvecklingen i Brunnsbo och Backaplan, naturmiljön och dagvattenhanteringen.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Den nya väg- och järnvägsplanen innehåller endast de ändringar som skiljer sig från tidigare fastställd plan. Övriga delar inom planområdet är fortfarande gällande och beslutade via den fastställda väg- och järnvägsplanen.

Projekt E6.21 Lundbyleden finansieras av Trafikverket och Göteborgs Stad och ingår som en delåtgärd i den nationella planen för transportsystemet år 2022-2033.

Järnvägsprojektet Brunnsbo station ingår i det övergripande projektet E6.21 Lundbyleden. Brunnsbo Station medfinansieras med 40 mnkr (2009 års prisnivå) från Västsvenska paketet.

Bedömning ur ekologisk dimension

Den nya väg- och järnvägsplanen innehåller endast de ändringar som skiljer sig från tidigare fastställd plan. Övriga delar inom planområdet är fortfarande gällande och beslutade via den fastställda väg- och järnvägsplanen.

Planen påverkar inga strandskydds- eller Natura 2000-områden. Inga områden som omfattas av det generella biotopskyddet påverkas.

Stängsling av järnvägen medför en barriär för fauna. Aktuell järnvägssträcka går genom stadsmiljö och stängsling bedöms inte medföra några betydande konsekvenser för den fauna som kan finnas i närliggande skogsområden öster om Lillhagsvägen.

Förändrad utformning av bullerskyddsvall öster om den planerade gång- och cykelbron kan medföra att en alm behöver tas ner. Almen ingår i en mindre grupp av almar. Trafikverket bedömer att förlust av enstaka almar inte påverkar artens förväntade populationsminskning.

Den planerade lösningen för dagvattenhantering i den fastställda väg- och järnvägsplanen klarade inte Göteborg stads riktvärden för dagvatten för flertalet ämnen. Den nya planens förslag på anläggning för omhändertagande av dagvatten har en förbättrad reningsgrad.

Bedömning ur social dimension

Den nya väg- och järnvägsplanen innehåller endast de ändringar som skiljer sig från tidigare fastställd plan. Övriga delar inom planområdet är fortfarande gällande och beslutade via den fastställda väg- och järnvägsplanen.

Bohusbanan föreslås stängslas för att förhindra att obehöriga rör sig inom spårområdet. Bohusbanan är i sig en barriär varför skyddsåtgärden inte bedöms påverka människors rörelsefrihet negativt. Stängslet utgör även ett fysiskt hinder för suicidala att beträda spårområdet och minskar risken för omkomna i trafiken.

En ny bullerutredning har tagits fram för att utreda behov av ytterligare eller tillkommande bullerskyddsåtgärder till följd av att spårnära bullerskydd tas bort. Riktvärden för uteplatser och inomhusbuller för bostäder bedöms kunna uppnås genom ändringsplanens föreslagna skyddsåtgärder.

Bilagor

1. Kungörande och granskning av väg- och järnvägsplan för ombyggnad av E6.21 Lundbyleden delen Brantingsmotet-Ringömotet och Bohusbanan avseende ändring av fastställd väg- och järnvägsplan i Göteborgs stad, Västra Götalands län
2. Förslag till yttrande till Trafikverket

Ärendet

Trafikverket har den 20 december 2023 översänt kungörande och granskning av väg- och järnvägsplan för ombyggnad av Lundbyleden och Bohusbanan till Göteborgs Stad. Granskningsperioden är mellan 3 januari och 3 februari 2024. Stadsledningskontoret har meddelat Trafikverket att stadens yttrande tas upp vid kommunstyrelsens sammanträde den 21 februari. Trafikverket har mottagit informationen och nekar inte synpunkter som inkommer efter att utställsetiden har gått ut.

Beskrivning av ärendet

Trafikverket Region Väst har upprättat ett förslag till väg- och järnvägsplan för ombyggnad av E6.21 Lundbyleden, delen Brantingsmotet-Ringömotet samt Bohusbanan bandel 601 i Göteborgs kommun. Väg- och järnvägsplanen är en ändring av redan fastställda planer.

Göteborgs Stad har tidigare givits möjlighet att yttra sig över väg- och järnvägsplanen vid tre tillfällen:

1. Samråd 2022-12-12 till 2023-01-17
2. Samråd 2023-09-11 till 2023-10-08, samt samrådsmöte 2023-09-19
3. Kompletterande samråd 2023-11-29 till 2023-12-14

Politisk hantering av stadens yttrande i kommunstyrelsen har inte varit möjlig vid något av samrådstillfällena på grund av de korta remisstiderna. Stadsledningskontoret har därför vid samtliga samrådstillfällen samordnat stadens svar till Trafikverket efter hörande av berörda aktörer. Vid samrådsmötet i september 2023 deltog representanter från miljöförvaltningen.

Stadens tidigare lämnade synpunkter gällande väg- och järnvägsplanen har övervägande varit av teknisk karaktär. Stadens yttranden finns sammanfattade och besvarade av Trafikverket i samrådsredogörelsen på Trafikverkets webbplats www.trafikverket.se/bohusbanan-brunnsbostation.

Stadsledningskontoret har underremitterat granskningsremissen till och inhämtat tjänstepersonssynpunkter från exploateringsförvaltningen, stadsbyggnadsförvaltningen och miljöförvaltningen. Stadsmiljöförvaltningen, Förvaltnings AB Framtiden och Göteborg Energi AB har fått remissen för kännedom och eventuellt yttrande men har inte lämnat några synpunkter.

Väg- och järnvägsplanen

I samband med framtagandet av bygghandling har det uppkommit behov av förändringar i delar av den fastställda väg- och järnvägsplanen. Två skyddsåtgärder som är reglerade i den fastställda väg- och järnvägsplanen, spårnära bullerskyddsskärmar och skyddsåtgärd för urspårning, har i det fortsatta arbetet visat sig vara ej genomförbara på grund av tekniska samt regelverksmässiga krav. Trafikverket bedömer att borttagande av de fastställda skyddsåtgärderna definieras som väsentlig avvikelse och att det därmed krävs en ändring av fastställd plan. Med anledning av detta har Trafikverket tagit fram en ändring av del av väg- och järnvägsplan, hädanefter kallad ändringsplanen.

Ändringsplanen omfattar även utredning av kompletterande skyddsåtgärder, stängsling längs Bohusbanan, samt en översyn av behov av ytterligare ytor med såväl tillfälligt som

permanent markanspråk för att kunna bygga samt sköta drift och underhåll av delar av den planerade anläggningen.

Ändringsplanen innehåller endast de ändringar som skiljer sig från den tidigare fastställda väg- och järnvägsplanen, med undantag för fastighetsnära bullerskyddsåtgärder som redovisas i sin helhet. Övriga delar inom planområdet är fortfarande gällande och beslutade via den fastställda väg- och järnvägsplanen.

Länsstyrelsen har fattat beslut om att förändringarna inom ändringsplanen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Utförd bullerutredning visar att utgående spårnära bullerskyddsskärmar lämpligast ersätts med reviderade fasadnära åtgärder. Riktvärden för uteplatser och inomhusbuller för bostäder kommer innehållas genom ändringsplanens föreslagna skyddsåtgärder, varför bullernormen bedöms vara uppfylld.

Alternativa skyddsåtgärder har övervägts för att ersätta den utgående skyddsåtgärden för urspårning inom projektet. För alla alternativ bedöms kostnaden överstiga nyttan varför inga åtgärder föreslås för att ersätta den utgående skyddsåtgärden för urspårning.

Bohusbanan kommer genom ändringsplanen stängslas från Kville bangård i söder till strax söder om Kärrgårdsgatan i norr för att förhindra obehörigt spårbeträdande och spårspring. Söder om Bohusbanan har spårlinjen justerats vilket medför en förskjutning av markanspråket. Gång- och cykelväg över Lundbyleden har fått förändrad utformning för att klara Göteborgs Stads krav gällande tillgänglighet för underhållsfordon samt för att undvika konflikt med Bohusbanan i byggskedet. Ändringsplanen omfattar även ett kompletterande permanent markanspråk som krävs för att kunna grundlägga Brunnsbo Station. Marken tas i anspråk via servitutsrätt och är den enda ändringen som skiljer sig från den fastställda järnvägsplanen för Brunnsbo station.

Den föreslagna anläggningen för omhändertagande av dagvatten enligt den fastställda väg- och järnvägsplanen klarade inte Göteborgs Stads riktvärden för flera ämnen. Ändringsplanens förslag på anläggning för omhändertagande av dagvatten har en förbättrad reningsgrad än nollalternativet.

Etableringsytor har tillkommit på ett flertal ställen både inom och utanför ursprungligt planområde. Det beror dels på att färdigställandet av bland annat Marieholmsförbindelsen frigjort ytor som tidigare inte bedömts vara tillgängliga för projekt E6.21 Lundbyleden, dels på att det uppstått behov av flera etableringsytor på grund av Trafikverkets beslut att dela upp byggnationen i fyra entreprenader.

För att säkerhetsställa att tiden som marken tas i anspråk kommer att vara tillräcklig ska ytor med tillfällig nyttjanderätt vara tillgängliga från byggstart till tre månader efter slutbesiktning. Det gäller även tidigare fastställd tillfällig nyttjanderätt, med undantag för inom fastighet Backa S:262 där inga förändringar av fastställd nyttjanderätt görs. Även syftet med den tillfälliga nyttjanderätten, det vill säga om den får nyttjas för upplag, material, maskiner och arbetsbodar eller tillfällig väg- eller spårtrafik, har setts över för att få en korrekt formell hantering.

Endast för buller bedöms ändringsplanen kunna ge upphov till en liten negativ konsekvens (obetydlig till liten negativ), i övrigt bedöms konsekvenserna bli obetydliga eller positiva jämfört med nollalternativet.

Detaljplan

Ändringsplanen berörs av detaljplan för Gator vid Backaplan inom stadsdelen Backa i Göteborg. Detaljplanen vann laga kraft 2018-11-29 och möjliggör ett övergripande gatunät för bland annat bussgata, pendeltågstation på Bohusbanan vid Brunnsbo samt ett nytt Kvillemot på Lundbyleden.

Enligt lagen (1995:1649) om byggande av järnväg får en järnväg inte byggas i strid mot detaljplan. Bedömningen är att ändringsplanen överensstämmer med detaljplanen.

Stadsledningskontorets bedömning

Stadsledningskontoret bedömer att Trafikverkets förslag till ändringsplan är positivt och har efter hörande av berörda förvaltningar och bolag sammanställt synpunkter från staden, som yttrande till Trafikverket. Synpunkterna gäller bland annat stadsutvecklingen i Brunnsbo och Backaplan, naturmiljön och dagvattenhanteringen.

Göteborgs Stad har haft möjlighet att yttra sig vid flera tillfällen i samrådsskedet. Samrådstiderna har varit för korta för att möjliggöra politisk hantering, vilket stadsledningskontoret har påtalat för Trafikverket. Trafikverket hänvisar bland annat till 14 § Förordning om byggande av järnväg (2012:708), där det anges att granskningstiden ska vara minst 30 dagar. Vad gäller samråd är tidsangivelsen inte lika strikt. Enligt 3 § Lagen om byggande av järnväg (1995:1649) ska samrådet anpassas efter behovet i det enskilda fallet. För framtida väg- och järnvägsplaner vore det önskvärt med en tidig dialog gällande tider för samråd, för att möjliggöra för staden att behandla yttrandet politiskt.

Jonas Kinnander

Eva Hessman

Direktör Ärende och utredning

Stadsdirektör

Ärendenummer
TRV 2022/127065
Motpartens ärendenummer
0736/23

Dokumentdatum
2023-12-20

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig

Mottagare
Enligt fastighetsförteckning

Kopia till
Diariet

Kungörande och granskning av väg- och järnvägsplan för ombyggnad av E6.21 Lundbyleden delen Brantingsmotet-Ringömotet och Bohusbanan avseende ändring av fastställd väg- och järnvägsplan i Göteborgs stad, Västra Götalands län.

Trafikverket Region Väst har upprättat ett förslag till väg- och järnvägsplan för ombyggnad av väg E6.21 Lundbyleden på delen Brantingsmotet-Ringömotet samt Bohusbanan bandel 601 i Göteborgs kommun. Väg- och järnvägsplanen är en ändring av redan fastställda planer (TRV 2018/26700 samt TRV 2022/83259). Väg- och järnvägsplanen omfattar även indragning och ändring av indragning av allmän väg. Förändringarna framgår av plankartorna samt bilaga till plankartorna.

Planen finns tillgänglig för granskning under tiden 2024-01-03 – 2024-02-03 hos:

- Trafikverket Region Väst Vikingsgatan 2-4, Göteborg
- Göteborgs Stad, Stadsbyggnadsförvaltningen, Köpmansgatan 20, Göteborg

Planen, förutom fastighetsförteckningen, finns på Trafikverkets webbplats www.trafikverket.se/bohusbanan-brunnsbostation.

Den mark eller det utrymme som behövs för byggande av väg och järnväg framgår av plankartorna i handlingarna. Den mark eller det utrymme som redovisas på plankartorna kan komma att tas i anspråk med vägrätt eller med sådan nyttjanderätt som avses i 35 § väglagen (1971:948) samt med tvång genom inlösen enligt 4 kap. 1 § lagen (1995:1649) om byggande av järnväg eller genom tillfällig nyttjanderätt under byggtiden enligt 3 kap. 3 § samma lag. Om väg- och järnvägsplanen fastställs och vinner laga kraft är ägare eller innehavare av särskild rätt skyldig att mot ersättning upplåta marken eller utrymmet till den som avser bygga vägen samt överlåta eller upplåta marken eller utrymmet till den som avser bygga järnvägen.

Synpunkter ska ha inkommit till Trafikverket Ärendemottagningen, Investering, Box 810, 781 28 Borlänge eller via e-post till investeringsprojekt@trafikverket.se senast **2024-02-03**. Ange ärendenummer **TRV 2022/127065**.

Ärendenummer
TRV 2022/127065
Motpartens ärendenummer
0736/23

Dokumentdatum
2023-12-20

Om du vill ha mer information kontakta delprojektledare Ida Johansson Trafikverket
Region Väst tel. 010-123 21 34, e-post ida.a.johansson@trafikverket.se.

Med vänlig hälsning

Mikael Kristoferson
Projektledare Lundbyleden

Trafikverket har inhämtat dina personuppgifter från fastighetsregistret i syfte att genomföra rubricerad åtgärd i enlighet med sektorslagarna för infrastruktur. Inkomna synpunkter och yttranden i ärendet utgör allmän handling. Du har rätt att begära registerutdrag, begära rättelse, begära radering, begära begränsning av behandlingen samt invända mot behandlingen. Begäran görs till Trafikverkets kontaktcenter. Personuppgiftsansvarig är Trafikverket, 781 89 Borlänge. Organisationsnummer 202100-6297. Dataskyddsombudet kan nås på samma adress. Du har rätt att klaga till Datainspektionen som är tillsynsmyndighet för dataskyddsförordningen.

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2022/127065, Motpartens ärendenummer 0736/23, Dokumentdatum 2023-12-20, Dokumenttyp BREV. Konfidentialitetsnivå.1 Ej känslig

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

Bilaga 2 Förslag till yttrande till Trafikverket

Till Trafikverket

investeringsprojekt@trafikverket.se

Trafikverkets ärendenummer: TRV 2022/127065

Göteborgs Stads yttrande gällande granskning av väg- och järnvägsplan för ombyggnad av E6.21 Lundbyleden delen Brantingsmotet-Ringömotet och Bohusbanan avseende ändring av fastställd väg- och järnvägsplan

Göteborgs Stad ser positivt på Trafikverkets förslag till väg- och järnvägsplan och vill framföra följande synpunkter.

Göteborgs Stad har haft möjlighet att yttra sig vid flera tillfällen i samrådsskedet. Samrådstiderna har varit för korta för att möjliggöra politisk hantering, vilket har påtalats för Trafikverket. Trafikverket hänvisar bland annat till 14 § Förordning om byggande av järnväg (2012:708), där det anges att granskningstiden ska vara minst 30 dagar. Vad gäller samråd är tidsangivelsen inte lika strikt. Enligt 3 § Lagen om byggande av järnväg (1995:1649) ska samrådet anpassas efter behovet i det enskilda fallet. För framtida väg- och järnvägsplaner vore det önskvärt med en tidig dialog gällande tider för samråd, för att möjliggöra för staden att behandla yttrandet politiskt.

Stadsutveckling

Trafikverket beskriver och utgår endast från befintligheter inklusive antagna, laga kraftvunna detaljplaner vid planeringen. Att Göteborgs Stad arbetar med stadsutveckling i Backaplan och Brunnsbo framgår inte av plan- och miljöbeskrivningen. Att arbeta ”förebyggande” med ett skydd för störning ingår inte i Trafikverkets praxis. Det är en brist utifrån stadens perspektiv.

Det hade varit en möjlighet för staden och Trafikverket att samverka om planering och finansiering av mer verksamma skydd för buller (och eventuellt även farligt gods) från både väg och järnväg med tanke på den stadsutveckling som pågår runtomkring – en samlad investering hade potentiellt kunnat ge större verkan till en kanske mindre kostnad på totalen.

Brunnsbo

Projekt Brunnsbo-Hjälmar Brantingsplatsen är ansvariga för utbyggnad av spårvägen inom Sverigeförhandlingen. Spårvägen ska vara klar till 2029. Staden har tidigare påpekat att nyttjanderätter ut i Lillhagsvägen hindrar en utbyggnad av spårvägen. För att klara projektets tidplan måste projektet ha tillträde till kollektivtrafikkörfältet senast 1 mars 2029. Projektet behöver även få tillträde till område för kommande likriktarstation under Q3 2028.

Trafikverket har svarat på stadens synpunkter om att markupplåtelse för tillfällig nyttjanderätt upplåts på obestämd tid. Trafikverket framhåller att detta är ett samarbetsprojekt med staden och att de inte har något intresse att förlänga byggtiden om det inte föreligger ett reellt behov men håller med om att ändringsplanen medför att nyttjandetiden förlängs i förhållande till fastställda planer. Staden vidhåller att en tidsbestämd nyttjanderätt skulle minska stadens osäkerhet avseende tidpunkten för markåtkomst till kommande byggrätter i pågående planarbeten samt framtida stadsutveckling i området.

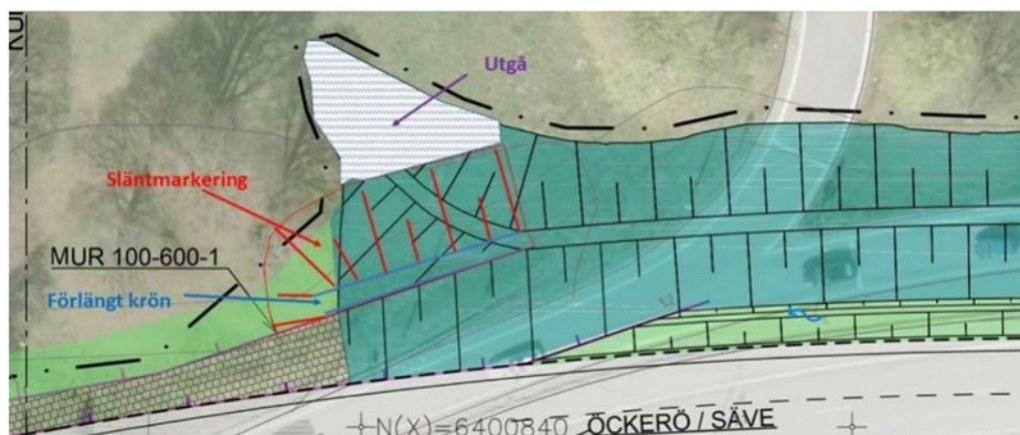
Det är generellt svårt att utläsa vilka delar av planen som utgår i och med ändringsplanen. Vissa delar kvarstår men kommer ej att tas i anspråk. Det är svårt att bedöma om detta innebär att staden inte har full rådighet över den marken och att väg- och järnvägsplanen kan utgöra ett hinder i pågående detaljplanering. Om vägområden som ej ska tas i anspråk kryssas (X) i ändringsplanen blir väg- och järnvägsplanen enklare att läsa.

Om gång- och cykelbron (GC-bron) ska tillhöra kommunen likt den tidigare cykelbanan önskar staden att kryssen (X, se bild nedan) utvidgas till att även omfatta sträckningen för GC-vägen som framgår i bilden nedan. Detta för att staden ska kunna planera sträckningen för cykelbanan i pågående detaljplanering.



Figur 11. Till vänster utsnitt från plankarta för ändringsplanen som visar den del av befintligt vägområde som planeras att dras in från allmänt underhåll. Till höger utsnitt från plankarta för fastställd väg- och järnvägsplan. Inringat område med fastställd vägrätt kommer inte tas i anspråk i och med förändrad utformning av gång- och cykelvägen utan kommer kvarstå som kommunal mark.

Göteborgs Stad ser positivt på att en del av bullerskyddsvallen utgår (se bild nedan). Det är fortsatt svårt att utläsa vad som gäller i handlingarna för ändringsplanen men det är tydligt i miljöbeskrivningen. För att det ska vara enkelt att förstå vad som utgår bör det markeras tydligt i kartunderlaget, inte bara i miljöbeskrivningen.



Figur 20. Skiss med anpassning av bullerskyddsvallen öster om den planerade cykelbron.

I pågående detaljplanering i Brunnsbo har projekt Metrobuss kommit som ett inslag från Västtrafik. Göteborgs Stad ser att projektet ligger inom område för den fastställda väg- och järnvägsplanen. Samordning kring läge och planeringsförutsättningar behöver diskuteras. Särskilt bör läge för buller- och avåkningsskydd hanteras i detaljprojekteringen.

Backaplan

Nollalternativet är gällande väg- och järnvägsplan från 2019. Oaktat den ändring som nu föreslås – att ta bort spårnära bullerskydd – har stadsutvecklingsprojekten mycket höga bullernivåer från väg och järnväg att förhålla sig till i de norra delarna av Backaplan. Det kommer att bli nödvändigt att arbeta med tyst sida (i kringbyggda kvarter), alternativt annan användning än bostäder närmast väg och järnväg, alternativt annat skydd för buller (vilket kan vara svårt att få in i stadsbilden).

Vid en jämförelse av ekvivalenta nivåer, ser det ut att bli något bättre i centrala delar av detaljplan för bostäder, lokaler m.m. vid Backavägen och Norra Deltavägen (DP3), men sämre i norra kvarteret närmast Minelundsvägen och järnvägen, där staden planerar för förskola (och eventuellt skola). Troligen beror detta på att prognosåret har ändrats från 2035 till 2040 (förbättring av vägflottan), men samtidigt att godstågen väntas köra snabbare väster om stationen (försämring i norra kvarteret). Det kan potentiellt bli en något ökad svårighet för staden i planeringen.

Trafikverket har kompletterat plan- och miljöbeskrivningen med en sektion tillsammans med att deras fortsatta bedömning är att grundläggningen inte påverkar stadens möjlighet att nyttja berört område inom detaljplan för Gator vid Backaplan. Staden har ingen ytterligare synpunkt.

Trafikverket anger att vad gäller underhållsansvar för servicevägen är Trafikverkets princip att om enbart Trafikverket har behov av servicevägen är det Trafikverket som ansvarar för service och underhåll av den. Parkeringsytan har både Trafikverket och Göteborgs Stad behov av så där behöver frågan om underhållsansvar diskuteras vidare. Staden önskar fortsatt dialog om ansvarsfrågan.

Ljudmiljö

Göteborgs Stads synpunkt angående en bullerskärm på bron över kommande Backavägen mot Brunnsbo har bemötts av Trafikverket på ett tillfredsställande sätt. Göteborgs Stad

bedömer att Trafikverkets analys är relevant och accepterar resonemanget. Staden har inga ytterligare synpunkter angående ljudmiljö.

Naturmiljö

Trafikverket anger att möjligheten att spara större träd ska ses över i samband med detaljprojekteringen. Göteborgs Stad bedömer att översynen bör genomföras tidigare i processen, då möjligheten är större att anpassa planering och projektering för att ta hänsyn till naturvärden. De underlag som staden har efterfrågat i tidigare yttrande bör tas fram och användas vid översynen. Staden anser att Standarden för skyddande av träd vid byggnation 2.0¹, bör användas. Dessutom bör avtal som säkrar rätt åtgärder upprättas med kommunen.

Dagvatten

Göteborgs Stad ser positivt på föreslaget alternativ att anlägga en dagvattendamm med våtmarkszon i stället för ett sedimentationsmagasin innan anslutning till kretslopp och vattens dagvattenledning AD1200. En våt damm med våtmarkszon främjar bättre rening än det tidigare förslaget om sedimentationsmagasin. En dagvattenanmälan, som beskriver projektets dagvattenrening, behöver skickas in till miljöförvaltningen i Göteborgs Stad.

För Göteborgs Kommunstyrelse

¹ [Ostberg J et al 20180206.pdf \(slu.se\)](#)