

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2020-01-13

Diarienummer 3608/16

Handläggare

Sara Johansson/Trafikkontoret/GBGStad

Telefon: 031-368 25 61

E-post: sara.2.johansson@trafikkontoret.goteborg.se

Yttrande på detaljplan för stadsutveckling nordväst om Järnbrottsmotet, del 1 bussdepå, inom stadsdelen Järnbrott i Göteborg

Förslag till beslut

I trafiknämnden:

1. Trafiknämnden tillstyrker detaljplan för stadsutveckling nordväst om Järnbrottsmotet, del 1 bussdepå, inom stadsdelen Järnbrott i Göteborg.
2. Trafiknämnden översänder trafikkontorets tjänsteutlåtande till byggnadsnämnden som trafiknämndens eget yttrande.
3. Trafiknämnden justerar ärendet omedelbart.

Sammanfattning

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra byggnation av bussdepå med tillhörande servicefunktioner, parkeringshus samt tillfart ifrån Radiovägen och ny anslutning till Järnbrottsmotet/ Dag Hammarskjöldsleden.

Detaljplanen utgör en första etapp i ett större utvecklingsprojekt. I startskedet innefattades även utveckling av bostäder, skola, förskola, BmSS och verksamheter längs Radiovägen som nu utgör etapp 2 och 3. Detaljplanen för del 2 drivs parallellt med del 1 och är på samråd samtidigt som del 1 är på granskning. Detaljplanen för del 3 ligger vilande i avvaktan på strategiska avväganden. Helhetsperspektivet kvarstår även när detaljplanen har delats.

Detaljplanens genomförande med en bussdepå med funktioner som laddning, service samt parkering vid Järnbrottsmotet kommer att innebära att tillgängligheten med kollektivtrafik ökar i ett större område av Västra Göteborg.

Lokaliseringen av bussdepån är delvis gjord utifrån att bussarna ska behöva åka så få och korta sträckor som möjligt utan passagerare vilket är positivt för ekonomi och miljö.

El-bussar ställer högre krav på närhet till den linjetrafik de avser utföra och en försening av bussdepåns tidplan skulle innebära att staden inte kan er hålla stadsbussar med eldrift med start år 2023. Hela projektet är därför en del av trafikkontorets grunduppdrag att möjliggöra hållbara transporter.

En ny gata med anslutning till Järnbrottsmotet minskar bussdepåns påverkan på omgivningen samt tomkörning för bussarna.

Total uppskattad kostnad för utbyggnad av allmän plats är 21 Mkr och bekostas av exploatörerna och fastighetskontoret. Trafikkontoret kommer inte få några investeringskostnader. De tillkommande drift och underhållskostnaderna för allmänplats GATA som tillfaller trafikkontoret uppgår till cirka 300 000 kronor årligen.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Anläggningskostnad

Exploatören och fastighetskontoret kommer att bekosta utbyggnad av allmän plats. Total uppskattad kostnad för utbyggnad av allmän plats är 21 Mkr. Trafikkontoret kommer inte få några investeringskostnader.

Totalt	21
Anläggningsarbeten	13,5
Planering och projektering	2
Planering under projekteringsfasen och genomförandet, samt kostnader för detaljprojektering	
Projekt och byggstyrning	2
Risktillägg	3,5
Täcka eventuellt tillkommande som uppdagas i projekteringskede	

Driftskostnader

Driftskostnader för de ca 7 000 kvm inom GATA som tillkommer stadens allmänna plats kommer att tillfalla trafikkontoret. Drift- och underhållskostnader för GATA bedöms uppgå till cirka 300 000 kronor årligen.

Övrigt

För kollektivtrafiken innebär utbyggnaden av en bussdepå inklusive ny gata att bussarna får kortare tomkörning vilket är positivt för regionens ekonomi.

Tillgängligheten med kollektivtrafik ökar i ett större område av Västra Göteborg genom att bussdepån möjliggör att bussarna kan köra i trafik större del av passen och inte köra tomma vilket påverkar både miljön och ekonomin.

Bedömning ur ekologisk dimension

Miljömål

Planläggning av en bussdepå i närheten av knutpunkter för linjetrafik leder till mindre tomkörning och mindre utsläpp i staden. Det bidrar till minskat behov av bil som det primära transportmedlet.

Genomförande av planförslaget innebär att ett grönområde med visst naturvärde tas i anspråk och blir hårdgjort. Verksamheten som planförslaget möjliggör medför högre industribullernivåer jämfört med nuläge, men planen reglerar genom bestämmelser att bullerskydd ska genomföras och riktvärden för bullernivåer ska innehållas för angränsande bebyggelse.

Naturmiljö

Planens genomförande innebär att betad ängsmark och kolonilotter som har visst naturvärde tas i anspråk och blir hårdgjord. Naturvärden går förlorade. Kompensationsåtgärder kommer att genomföras. Vissa objekt med biotopskydd kommer att återställas och kolonilotter kommer att ersättas på annan plats.

Kulturmiljö

Det aktuella planområdet utgjordes fram till 1950-talet av en utpräglad jordbruksbygd med stora sammanhängande åkerarealer med små byar och gårdar utmed landsvägarna.

Ängsmarken som tas i anspråk har en viss betydelse för förståelsen och upplevelsen av kulturmiljön som tidig. Möjligheten att läsa ihop området med miljön kring prästgården minskar. Ängsmarken utgör en associativ påminnelse om de slätterängar som tidigare var en viktig del av landskapet. Inom planområdet finns rester av den tidigare jordbruksmarken.

Påverkan på luft

Placeringen av bussdepån i närheten av kollektivtrafiknätet där bussarna trafikerar leder till mindre tomkörning, vilket ger minskade utsläpp och därmed en generellt förbättrad luftkvalitet. Det relativa bidraget från bussdepåns aktiviteter samt den tillkommande buss och biltrafiken på förbindelsen mellan depån och Radiovägen bedöms som litet och bussdepåns påverkan på planområdet bedöms därav även den som liten.

I luftutredningen är det beräknat att bussdepån kommer trafikeras av 50% el-bussar. Mellan samråd och granskning har upphandling av bussar gjorts med 100% el-bussar vilket kommer minska luftföroreningarna i omgivningen

Påverkan på vatten

Genomförande av detaljplaneförslaget innebär att fastigheten för bussdepån kommer att fördröja och rena dagvattnet som släpps vidare till Stora Ån, vilket medför att renare vatten släpps till Stora Ån jämfört med nuläge.

Stora Ån är utöver det klassad som en mycket känslig recipient enligt Göteborgs stad, vilket medför att det finns större krav på dagvattenrening och fördröjning för planområdet.

Bussdepån ska utformas på ett sådant sätt att situationen uppströms och nedströms planområdet vid skyfall får inte förvärras. Utformning ska ta hänsyn till att skyfallsvatten ska släppas genom fastighetsgräns. För att inte förvärra situationen uppströms och nedströms planområdet vid skyfall behöver vatten fortsatt tillåtas avvattnas ytledes till viadukt för GC-väg under Västerleden.

Eftersom befintligt dagvattennät har bristande kapacitet kommer en ny dagvattenledning ner till Stora Ån att anläggas. En översiktlig förprojektering för den nya dagvattenledningen har tagits fram parallellt med dagvattenutredning.

Buller

Vid planering av bussdepån ska planerad bebyggelse inom angränsande detaljplan 2 räknas som befintlig för att underlätta stadsutvecklingen i närområdet. Boverkets riktvärde för buller från industrier och andra verksamheter på skol- eller förskolegårdar erhålls med marginal i den nuvarande och kommande skolverksamhet.

Beräknade ljudnivåer från bussdepån innehåller Naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller vid befintliga bostäder vad gäller ekvivalenta ljudnivåer. Dock överskrider riktvärdet för maximala ljudnivåer nattetid med 3 dBA. Överskridandet beror i första hand på backsignaler från bussarna. Exploatörens mål är att bussar ska använda backvarnare som uppfyller krav på god boendemiljö i närområdet.

Bedömning ur social dimension

Barnperspektivet

En barn- och socialkonsekvensanalys (BKA) med utgångspunkt i det ursprungliga planområdet, har under planarbetet genomförts i form av en workshop.

Närheten till kollektivtrafik och Frölunda torg samt kulturmiljöerna vid prästgården och radhusområdet norr om Radiovägen utgör positiva kvaliteter i området. Även skolan är en kvalitet i och med att det är en viktig funktion att ha nära bostäder, samt att den bidrar med liv och rörelse. Brister som beskrevs var att vägarna kring planområdet fungerar som barriärer och ger upphov till buller. Området är delvis ogästvänligt med staket och parkeringar, och kan upplevas som otryggt på kvällstid.

Ett fördjupat BKA-arbete är genomfört med elever på Ebba Petterssons privatskola med utgångspunkt i det ursprungliga planförslaget som omfattade del 1, bussdepå och del 2, bostäder, skola mm. Barn och pedagoger oroar sig för buller och avgaser som en bussdepå skulle kunna betyda samt hur trafiken kring skolan kan komma att fungera. Grönområdena som omgärdar skolan används inte i så stor utsträckning i dagsläget men dessa är också svåra att nå då de behöver gå över parkeringarna och längs med vägen utan trottoar i dagsläget.

Bussarna kommer framförallt trafikera depån under tidig morgon och kvällstid vilket begränsar trafikens påverkan på skolan.

Sammanhållen stad

Bussdepån är en del av en fungerande kollektivtrafik och bidrar till en sammanhållen stad genom att det blir enklare för alla att åka kollektivt och ta sig över barriärer. Det ger ökade kopplingar både i staden och socialt.

Samspel

Detaljplanen innebär att tillgängligheten med kollektivtrafik ökar i ett större område av Västra Göteborg genom att bussdepån möjliggör att bussarna kan köra i trafik större del av passen. Att kunna ta sig mellan olika områden i en stad utan att vara beroende av en egen bil, dvs att åka kollektivt med tex buss ger en ökning av ett jämställt och jämlikt samhälle.

Vardagsliv

Bussdepån som arbetsplats får goda kollektivtrafikförbindelser även om arbetstiderna kan begränsa möjligheten till att utnyttja denna. Gång- och cykelväg inom planområdet bibehålls.

Kolonilotterna och grönområdena som tas bort bidrar med ekosystemtjänster och utgör en social mötesplats. De kommer att kompenseras med nya odlingslotter i nytt koloniområde i Hästebäck.

Identitet

Radiomasten som landmärke bibehålls. Områdets identitet kommer att förändras, depån kommer att vara en del av den nya identitet då nya arbetsplatser skapas och fler kommer röra sig i, till och från området.

Hälsa och säkerhet

Lokaliseringen av bussdepån är delvis gjord utifrån att bussarna ska behöva åka så få och korta sträckor som möjligt utan passagerare. Detta medför en lägre miljöpåverkan i staden i stort och då bussarna planeras vara el-bussar blir inte hälsopåverkan av luft och buller negativ för boende, skolan och verksamheter i området.

Detaljplanen innebär fler korsningspunkter längs gång- och cykelstråket vilket är en risk ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Korsningspunkten mellan cyklister, gående och bussar vid depåns in- och utfart utformas med hastighetssänkande åtgärder samt god sikt för att säkerställa trafiksäkerheten.

Förhållande till styrande dokument

Planen är i enlighet med stadens översiktsplan, riktlinjer för mobilitet och parkering samt Trafikstrategin.

Bilagor

1. Plankarta
2. Planbeskrivning
3. Genomförandestudie
- 3.1 Bilagor till genomförandestudie

Ärendet

Byggnadsnämnden beslutade den 26 november 2019 om granskning av detaljplan för stadsutveckling nordväst om Järnbrottsmotet, del 1 bussdepå, inom stadsdelen Järnbrott i Göteborg. Granskningen genomförs mellan 11 december 2019 och 15 januari 2020. Förlängd remisstid har beviljats till 10 februari.

Beskrivning av ärendet

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra byggnation av bussdepå med tillhörande servicefunktioner, parkeringshus samt ny gata från Radiovägen med anslutning till Järnbrottsmotet/Dag Hammarskjöldsleden.

Aktuell plan för bussdepå utgör en första etapp inom ett större utvecklingsprojekt, se figur 1, eftersom den är högt prioriterad ur ett tidsperspektiv då en ny bussdepå behöver tas i bruk år 2023 när befintliga bussdepåer stängs. Utveckling av bostäder, skola, förskola, BmSS och verksamheter utgör planarbetet för etapp 2. Detaljplanen för etapp 2 drivs parallellt med etapp 1 och är på samråd samtidigt som etapp 1 är på granskning. Detaljplanen för etapp 3 innefattar Radiovägen och området norr om den. Etapp 3 ligger vilande i avvaktan på strategiska avväganden inom program för Frölunda och fördjupad översiktsplan för Dag Hammarskjöldsleden. Helhetsperspektivet kvarstår även när detaljplanen har delats.



Figur 1. Uppdelning till tre detaljplaner i området.

Depån utgör ca 50 000 m². Servicebyggnaden omfattar en bruttoarea (BTA) av maximal 8000 m². Parkeringsgarage medges i den norra delen av fastigheten med en BTA av ca 16 000 m². Parkeringshuset är gemensamt för kommande exploatering i del 2.

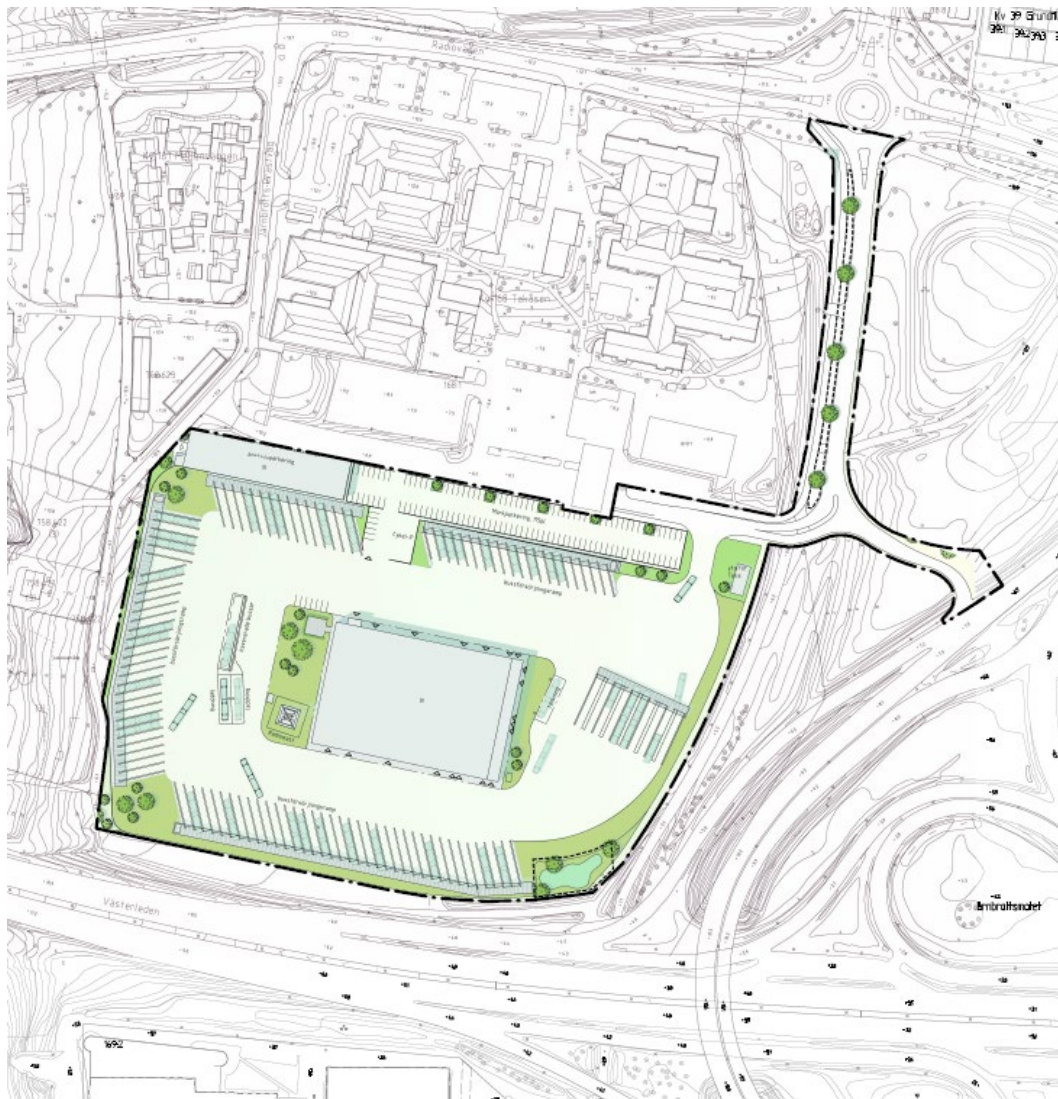
Placeringen av bussdepån i närheten av kollektivtrafiknätet där bussarna trafikerar leder till mindre tomkörning och mindre utsläpp i staden. Bussdepån innehåller funktioner som möjlighet till tankning, laddning och service samt parkering. Även utrymmen för personal planeras.

Bussdepåns läge är viktigt då el-bussar ställer högre krav på närhet till den linjetrafik de avser utföra eftersom de kommer behöva laddas under dagen. Staden har tillsammans med Västtrafik länge försökt hitta en lämplig lokalisering av bussdepån för att möjliggöra

en stadstrafik som är tystare och förbättrad luftmiljö i staden. Minskat buller från stadsbussar och förbättrad luftmiljö är viktigt för att kunna möjliggöra en tätare stad med bra livsvillkor.

En försening av bussdepåns tidplan skulle innebära att staden inte kan erhålla stadsbussar med eldrift med start år 2023. Hela projektet är därför en del av trafikkontorets grunduppdrag att möjliggöra hållbara transporter.

Bussdepån kommer anläggas runt den gamla Radiomasten och kommer av säkerhetsskäl att vara inhägnad, se figur 2 för illustrationsritning.

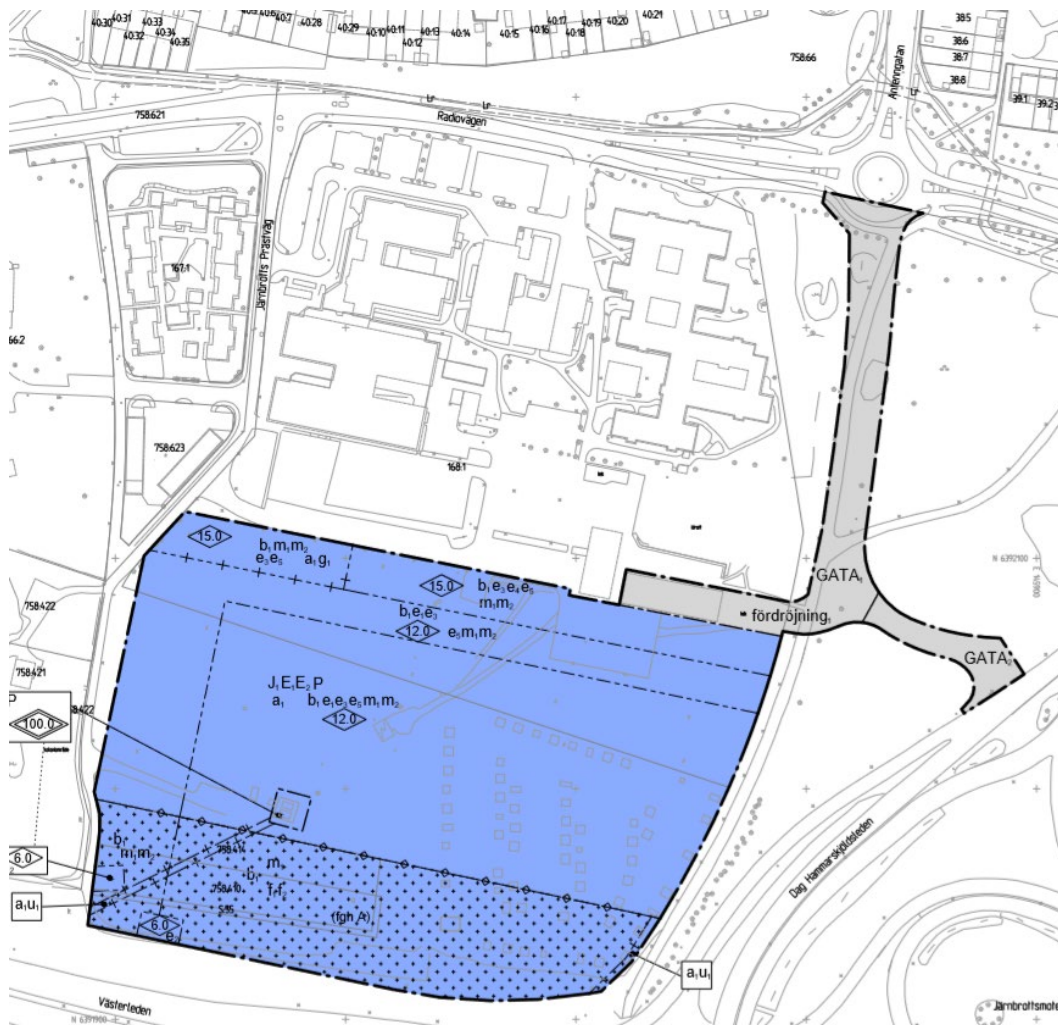


Figur 2. Illustrationsritning

Detaljplanen medför en nybyggnad av gata för av in- och utfart till bussdepån, denna namnges här som förlängning av Antenngatan. Gatan ansluter som ett fjärde ben till cirkulationsplatsen på Radiovägen och dimensioneras för trafik till och från bussdepån med ett körfält i vardera riktningen. Längs gatans västra sida läggs gångbana och pendelcykelstråket Säröbanan. Placeringen av pendelcykelstråket på den västra sidan görs för cyklisternas säkerhet genom att minimera korsningspunkter. Mellan körbana och gång- och cykelbana finns en yta som kan användas för angöring och grönremsa. Utformningen av gatan anpassas för att ansluta till ny gata i detaljplanen del två.

Förlängningen av Antenngatan planläggs som allmän plats GATA, se plankarta i figur 3. Från södra delen av Antenngatans förlängning planeras en enkelriktad påfart till Dag Hammarskjöldsleden för busstrafik. Denna gata planläggs som GATA2, bussgata, då en gata för endast busstrafik inte bedöms ha en negativ påverkan på framkomligheten på Dag Hammarskjöldsleden. Trafiksäkerheten vid den nya anslutningen säkerställs bland annat med hjälp av en signalanläggning. Den nya anslutningen till Dag Hammarskjöldsleden bidrar till att bussarna får kortare körväg och kommer snabbare ut i linjetrafik vilket är positivt för utvecklingen av kollektivtrafik och ur ett miljöperspektiv. Utan en ny utfart skulle miljöpåverkan från bussdepån bli större och omgivningen kring Radiovägen skulle utsättas för ökade buller och vibrationsnivåer. Förslaget innebär att grönytor tas i anspråk för att ge plats åt en den nya gatan.

Förlängningen av Antenngatan medför en förändring av befintligt gång- och pendelcykelstråk. Framkomlighet vid pendelcykelstråket kommer att påverkas något, cyklisterna kommer att behöva korsa bussgatan via en gång- och cykelpassage vid cirkulationsplatsen samt längre söderut på bussgatan.



Figur 3. Plankarta

Vid Axel Adlers gata förbättras framkomligheten genom att bussar ges möjlighet att göra en vänstersväng mot Radiovägen.

Dagvattenhantering från allmän plats sker mot ett dike öster om Antennatan som kopplas ihop med en ny VA-ledning som anläggs mellan Antennngatan och Stora Ån.

Förvaltningens bedömning

Trafikkontoret har medverkat i planarbetet och ställer sig positiva till utbyggnad av rubricerat ärende. Nedanstående punkter ska dock beaktas.

Gång- och cykel

Den genare gång- och cykelkopplingen mot tunneln i norr kommer att påverkas av förlängningen av Antennngatan. För att möjliggöra att kopplingen ska bevaras behöver den dels justeras och dels anslutas till gång- och cykelbanan längs gatans västra sida. Det betyder att en säker passage behöver anläggas över Antennngatan. Trafikkontorets målsättning är att gång- och cykelkopplingen ska bevaras som ett genare stråk, framförallt för pendlingscyklister, som alternativ till gång- och cykelbana längs gatans västra sida. Gatans genomförande kommer dock att påverka stråkets säkerhet negativt då två nya korsningspunkter skapas. Med de låga trafikmängderna som detaljplanen tillför bör den negativa påverkan begränsas. Även stråkets egenhet och framkomlighet kommer att försämrats med detaljplanens genomförande.

Sikt

Siktkrav angivna i Teknisk handbok för fri sikt vid korsningar ska följas i fortsatt arbete för både anslutningar mellan gator och vid infart till bussdepå.

Dagvatten

En förutsättning för att dagvattenhanteringen ska fungera är att kretslopp- och vatten anlägger den planerade VA-ledningen till Stora Ån i samband med utbygganden av gatan.

Framkomlighet

Åtgärder vid Axel Adlers gata ligger utanför planområdet. Det är detaljplanen som genererar behovet och det är viktigt för framkomligheten att åtgärderna genomförs i samband med att bussdepån byggs ut.

Befintliga byggnader

I området direkt norr om bussdepån ligger idag två skolbyggnader med tillfälligt bygglov.

Enligt planbeskrivningen flyttas skolbyggnaderna till annan plats. Det är en förutsättning för att kunna bygga ut allmän plats.

Höjdsättning

Förlängningen av Antennngatan är höjdsatt i samråd med exploitörerna. Framtida anslutningar till bussdepån och detaljplan 2 behöver anpassas till gatans framtagna höjdsättning.

Parkering

Västfastigheter har tagit fram en mobilitet- och parkeringsutredning. Utredningen beskriver bussdepåns speciella förutsättningar med arbetstider där kollektivtrafiken är svår att utnyttja (eftersom chaufförerna ska till bussdepån för att utföra kollektivtrafiken).

Utredning är godkänd av Trafikkontoret.

Vibrationer

För att säkerställa trafiksäkerheten för pendelcykelstråket föreslås förhöjda passager tvärs Antennngatans förlängning. Då området är vibrationskänsligt behöver dessa farthinder

beaktas i framtagandet av detaljplan 2. De förhöjda passagerna har placerats i anslutning till korsningar där risk för vibrationer är mindre.

Buller

Bullerutredningen behöver visa att den tillkommande trafiken i detaljplanen inte medför att befintligheterna inom området för detaljplan 2 överstiger gränsvärden för buller.

Trafikförslag och genomförandestudie/Anslutning till Järnbrottsmotet

Trafikkontoret är positiva till att en ny utfart till Dag Hammarskjöldsleden från bussdepån skapas. Det ger en mindre miljöpåverkan på omgivningen och mindre tomkörning för kollektivtrafiken.

Trafikverket har uttryckt oro gällande att den nya anslutningen till Järnbrottsmotet riskerar att försämra trafiksituationen på det statliga vägnätet. Dialog med trafikverket pågår där ambitionen är att ha en undertecknad överenskommelse första kvartalet 2020, men senast innan planen antas vilket planeras ske i juni 2020. Överenskommelsen innebär att staden ska utforma gatan enligt trafikverkets utformningskrav samt genom en mikrosimulering visa att framkomligheten inte påverkas negativt jämfört med ett scenario utan anslutningen.

Jenny Adler

Nils-Gunnar Ernstson

Avdelningschef

T.f. Trafikdirektör