



Stadsbyggnadsförvaltningen
Johan Wiik
031-315 14 38
johan.wiik@molndal.se

2016-05-04

Detaljplan, inklusive miljökonskvensbeskrivning, för **Kållered köpstad**

Mölnåls stad
Västra Götalands län

SAMRÅÅLSREDOGÖRELSE

Genomförande

Kommunstyrelsens planeringsutskott beslöt den 16 juni 2015, § 65, att genomföra samråd om detaljplaneförslaget för Kållered köpstad. Planförslaget och tillhörande miljökonskvensbeskrivning har varit föremål för samråd under tiden 25 juni – 27 augusti 2015. Under samråålstiden har planhandlingar varit utsända på remiss till myndigheter, nämnder och sakägare. På grund av områdets regionala roll har remiss tillsänts Göteborgsregionens kommunalförbund, Västra Götalandsregionen samt de angränsande kommunerna Härryda, Kungsbacka och Göteborg. Handlingarna har även varit utställda i Mölnåls stads kommunhus.

Information om samrådet har skett genom annons i GP och Mölnålsposten samt på kommunens hemsida www.molndal.se/planering. Samrååls- och informationsmöte hölls på Hallenskolan, tisdagen den 18 augusti.

Sammanfattning

Sammanlagt har det kommit in yttranden från 18 statliga, regionala och kommunala remissinstanser och 9 från övriga personer, företag och föreningar. Totalt har 27 yttranden kommit in under och i anslutning till samråålstiden. Endast två av de inkomna yttrandena berör miljökonskvensbeskrivningen, Länsstyrelsen berör planförslagens påverkan på trafikenförhållanden och en privatperson uttrycker betänkligheter om planförslagens påverkan på luftkvalitet. Dessa yttranden behandlas i denna samråålsredogörelse.

Yttrande utan erinran har inkommit från Försvarmakten, Mölnåls Energi Nät AB, Swedegas, Vattenfall och Kultur- och fritidsförvaltningen. De kommunala och statliga instanserna har i stort tillstyrkt detaljplaneförslaget.

Statens geotekniska institut, SGI, konsaterar områdets sättningskänslighet och instämmer i bedömningen att områdets totalstabilitet är tillfredställande. Med beaktande av jordens låga hållfasthet anser SGI dock att den geotekniska utredningen behöver kompletteras med undersökning av lokalstabiliteten och att eventuella åtgärder eller restriktioner bör säkerställas i planen.



Lånsstyrelsens synpunkter handlar huvudsakligen om riskanalysen som tillhör detaljplanen, bullerförhållanden samt trafikförhållanden och projektets förhållande till E6/E20. Flertalet yttranden från övriga handlar huvudsakligen också om trafik. Med anledning av inkomna synpunkter har utredningar avseende trafiksystemet, risker med hänsyn till farligt gods, bullerförhållanden, luftkvalitet, dagvatten samt geoteknik kompletterats. Därtill har en särskild kollektivtrafikutredning tagits fram. Utöver tidigare föreslagna trafikåtgärder i trafikutredningen, så föreslås att en ny cirkulationsplats byggs i korsningen Östra Lindomevägen – Gamla Riksvägen, öster om Kålleredsmotet. Syftet är att förbättra kapaciteten i korsningen samt att förbättra framkomligheten i Kålleredsmotet för boende vid Äppelkullevägen. Övriga synpunkter som förts fram av remissinstanserna rör påverkan på befintliga ledningar, risk- och säkerhetsfrågor kopplat till räddningstjänstens uppdrag samt handelsområdets regionala roll.

Yttranden från övriga handlar huvudsakligen om frågor relaterade till trafik och berör farhågor om en ökad trafikbelastning och därmed negativ påverkan på framkomlighet och trafiksäkerhet samt försämrade bullerförhållanden. I flera yttranden framförs också vikten av att satsa på gång-, cykel och kollektivtrafikåtgärder.

Framförda synpunkter har till stor del kunnat beaktas genom justeringar och förtydliganden av planförslaget samt ändringar i planhandlingarna. Det kontinuerliga miljöarbete, i form av en miljökonsekvensbeskrivning, som skett parallellt med planarbetet har lett till förbättringar av planförslaget för att minimera negativ miljöpåverkan. Planförslaget bedöms sammantaget ge upphov både till betydande positiv miljöpåverkan och viss, men ej betydande, negativ miljöpåverkan.

Kopior av samtliga yttranden har överlämnats till fastighetsägare, berörda konsulter och andra förvaltningar för kännedom och ev. beaktande vid planens genomförande.



Detaljplanens syfte

Planens syfte är att möjliggöra en förnyelse och utökning av det befintliga handelsområdet Kållerød köpstad. Föreslagen ny bebyggelse omfattar ett nytt IKEA-varuhus samt ett köpcentrum. IKEA-varuhuset och köpcentrumet föreslås vara sammankopplade och utformas att ligga en våning över markplan och därigenom möjliggöra att parkeringsytorna utförs under stora delar av handelsytorna, detta bidrar till ett effektivt användande av det befintliga handelsområdet. I mötet mellan IKEA-varuhuset och köpcentrumet föreslås huvudentréer placeras i ett gemensamt atrium.

Planförslaget möjliggör att de befintliga byggnader inom fastigheterna i den norra delen av planområdet kan vara kvar. Markanvändningen i denna del regleras så att verksamheterna innebär en låg trafikalstring som huvudsakligen sker under vardagar.

För att säkerställa att kapaciteten i det omgivande trafiksystemet blir tillräcklig efter genomförandet av detaljplanen, kommer åtgärder att vidtas såväl inom som i anslutning till planområdet. Åtgärderna omfattar både åtgärder för att främja gång-, cykel- och kollektivtrafik och kapacitetshöjande åtgärder i det befintliga vägsystemet. Åtgärderna i vägsystemet omfattar bl.a. fler körfält samt en gång och cykelbro i Kållerødsmotet samt en ny direktavfart till IKEA för trafik från E6/E20 norrifrån. Åtgärderna utvecklas i dialog med Trafikverket, Västtrafik och exploitören och bedöms sammantaget ge goda förutsättningar för att vägtrafiksystemet ska fungera på ett tillfredställande sätt samtidigt som andelen kunder som reser till och från köpcentrumet med andra färdmedel än bil kan öka.



INKOMNA SYNPUNKTER OCH KOMMENTARER

Inkomna synpunkter har sammanfattats nedan. Personnamn anges inte. Synpunkterna finns i sin helhet på stadsbyggnadsförvaltningen.

STATLIGA OCH REGIONALA ORGAN OCH BOLAG

1. Länsstyrelsen

(daterat 2015-09-04)

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts, se bilaga 1.

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som rör hälsa och säkerhet måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges i yttrandet för att ett antagande av detaljplanen inte ska prövas av Länsstyrelsen.

Motiv för bedömningen

Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL.

Riksintresse

Länsstyrelsen (Trafikverket) delar kommunens bedömning att planförslaget inte kommer att skada riksintresset E6.

Farligt gods

Varken ÖP, FÖP eller Länsstyrelsens riskpolicy rekommenderar köpcentrum på så kort avstånd från farligt godsled som planförslaget medger. En etablering av köpcentrum på det avstånd som medges i förslaget innebär ett avsteg från de riktlinjer som finns vid exploatering invid farligt godsleder. Med tanke på att E6 är en av de mest trafikerade lederna i länet så är Länsstyrelsen tveksam till om tillräckliga åtgärder har vidtagits med tanke på närhet samt verksamhetens personintensitet. Riskanalysen föreslår ett antal riskreducerande åtgärder. Dessa är enbart inriktade på att reducera konsekvenserna vid ett eventuellt utsläpp av giftig gas. Ett inkluderande av klasserna 1,3 och 5 kan mycket väl innebära att ytterligare riskreducerande åtgärder krävs.

Länsstyrelsen anser att riskanalysen behöver kompletteras utifrån följer synpunkter. Det saknas en tydlig beskrivning av området mellan transportlederna för farligt gods och den tänkta bebyggelsen. Vilka avstånd finns mellan olika verksamheter och var och när kommer det att vistas människor och hur många? Hur ser topografin ut mellan transportlederna och bebyggelsen? Finns det fysiska hinder som kan påverka olyckans utbredning och konsekvensområdet och därmed vilka skyddsavstånd som bör råda? Farligt godsklasserna 1,2,3 och 5 bör inkluderas i riskberäkningarna. Nu har endast klass 2 beaktats. Länsstyrelsen anser att det är tydligare att sammanväga riskbidragen från de klasserna som faktiskt kan påverka området, även om de enskilt ger ett litet till-



skott till risknivå. Vad gäller klass 1 så är det klass 1.1 som bör inkluderas och inte bara 1.1A. På grund av brist i redovisning av avstånden inom området och det faktum att en olycka med farligt godsklass 3 kan generera ett konsekvensområde med en radie på 30-40 meter så kan Länsstyrelsen inte se att denna klass kan exkluderas.

Länsstyrelsen ifrågasätter vad som menas med att riskreducerande åtgärder inte är en förutsättning för att kunna genomföra planen. Utifrån en bredare analys kan resultatet mycket väl bli att riskreducerande åtgärder krävs för att uppnå en acceptabel risknivå. Analysen bör omfatta alla/fler tänkbara scenarier och resultatet redovisas på ett tydligare sätt. Slutsatser från analysen ska avspegla sig i planen genom relevanta planbestämmelser.

Trafikbuller

Planens genomförande kommer att medföra ytterligare trafikbelastning på omgivande gatu- och vägsystem vilket leder till att trafikbullerbelastningen också ökar. Kommunen behöver belysa vilka åtgärder som behöver vidtas för att sänka de redan idag mycket höga bullernivåerna vid husen längs med Äppelkullevägen i höjd med Kålleredsmotet och vid Ävavägen 7-15. Då dessa åtgärder inte omfattas av nuvarande planområde behöver planen redovisa hur erforderliga bullerskyddsåtgärder regleras.

Råd enligt 2 kap. PBL:

Biotopskydd

Länsstyrelsen bedömer att alléträden längs Ekenleden omfattas av generellt biotopskydd. Eventuell borttagning av alléträd i samband med anläggandet av ny cirkulationsplats kräver dispens från Länsstyrelsen.

Klimatanpassning

Dagvattenutredningen omfattar en utredning av konsekvenser vid kraftiga regn med slutsatsen att golvnivå i byggnad inte bör ligga lägre än +10,7 meter. Utformningsbestämmelsen gällande golvnivå bör omformuleras att gälla även bygglovspliktiga åtgärder i befintliga byggnader.

Vatten

Länsstyrelsen har inga synpunkter på föreslagna åtgärder beträffande vatten men önskar klarläggande beträffande höjdsättning. Föreslagna åtgärder i planhandlingarna bedöms förbättra kvalitén på dagvattnet som leder till recipienterna Kålleredsbäcken och Ävan. Förslagen omfattar fördjupning och breddning av befintliga diken men det framgår inte om åtgärderna förutsätter flödesförbättrande åtgärder i recipienterna. Dagvattenutredningen behöver kompletteras avseende detta och det behövs en redovisning av lägsta markhöjder inom planområdet för att förslagen ska få avsedd funktion.



Trafikfrågor

Trafikverket har i separat yttrande framfört synpunkter.

Trafikalstringen är en av de frågor som kan få störst påverkansområde och behöver behandlas mycket utförligt i MKB-arbetet.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Länsstyrelsen vill påpeka att åtgärder kopplade till dagvattenhantering eller klimatsanpassningsåtgärder kan innebära anmälning- eller tillståndspliktig vattenverksamhet enligt 11 kap MB. Tillstånd prövas av Mark- och miljödomstolen. Viss vattenverksamhet kan anmälas till Länsstyrelsen.

Behovsbedömning

Länsstyrelsen delar kommunens åsikt att planförslaget innebär en betydande miljöpåverkan. Samråd har hållits med Länsstyrelsen om avgränsning och omfattning av MKB:n.

Kommentar: Mölnåls stad noterar att Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att ett genomförande av planförslaget inte kommer att skada riksintresset E6.

Risk

Framtagen riskutredningen har efter samrådet kompletterats och förtydligats, slutsatser samt rekommenderade åtgärder som utredningen kommer fram till har förts in i planförslaget som information respektive planbestämmelser. På plankartan anges i bestämmelse att luftintag ska placeras vänt från E6/Västkustbanan med möjlighet att stängas av manuellt vid olycka, vidare anges i bestämmelse att fasader riktade mot E6 och belägna inom zonen 30-50 meter från vägen, där inte effektiv avrinning kan garanteras inom de närmaste 8 meterna från fasaden, ska anpassas så att de tål en värmestrålning av 15 kW/m² under minst 30 minuter utan brandspridning till byggnaden. Byggnader inom planområdet ska också utformas så att lokal kollaps inte leder till fortskridande ras. I planbeskrivningen beskrivs vidare vikten av att fastighetsägaren utvecklar rutiner för att isolera ventilationen vid olycka med farligt gods.

För att reducera möjligheten för avåkande fordon att styra in på området ska avbärar-räcke anpassat för tung trafik uppföras längs E6, denna åtgärd är belägen utanför planområdet och genomförande av densamma regleras därför i avtal med Trafikverket och IKEA.

Buller

Enligt genomförd bullerutredning beräknas nybyggnationen överlag inte medföra ökade bullernivåer från vägtrafik för de mest bullerutsatta fastigheterna i området. Merparten av den ökade bullerexponeringen beräknas istället komma från den förväntade trafikökningen på E6/E20 mellan 2015 och 2035. Dock beräknas viss ökning att ske vid fastigheterna på Äpplekullevägen 2 och 4. Föreslagen ny byggnation kommer istället



sannolikt att kunna bidra till sänkta bullernivåer då byggnaderna kommer att utgöra visst bullerskydd mot E6/E20.

När det gäller bostadsfastigheterna vid Äppelkullevägen norra del beräknas de redan idag, vid "befintlig trafik 2015 med dagens handelsyta" (dvs. med dagens trafikmängder och nuvarande handelsyta,) ha dygnsekvivalenta ljudnivåer upp till 68 dBA. Om ingen planläggning sker beräknas "nollalternativet 2035" (med en förväntad trafikökning men med samma handelsyta som idag) respektive "efter utbyggnad 2035" (med förväntad trafikökning samt handelsområde utbyggt enligt planförslaget) ge liknande beräknade vägtrafikbullernivåer, + 1 resp. +2 dBA.

De bostadsfastigheter som ligger vid den norra delen av Ävavägen beräknas idag, vid "befintlig trafik 2015 med dagens handelsyta", ha dygnsekvivalenta ljudnivåer upp till 65 dBA. Om ingen planläggning sker beräknas "nollalternativet 2035" respektive "efter utbyggnad 2035" ge liknande beräknade vägtrafikbullernivåer för dessa fastigheter, + 1 resp. + 1 dBA.

Då de beräknade nivåerna vid de påtalade fastigheterna vid Äppelkullevägen och Ävavägen redan idag innebär ett överskridande av riktvärdet för trafikbuller vid befintlig miljö bör åtgärder vidtas oaktat ett genomförande av planförslaget. Det är kommunens bedömning att då bullerkällan till sin övervägande del är att hänföra till trafiken på E6/E20 ska frågan behandlas av Trafikverket och lämpligen ingå i den åtgärdsvalsstudie som förväntas göras för E6/E20 och Väst kustbanan. När det gäller fastigheterna på Äppelkullevägen 2 respektive 4 berörs dock dessa av föreslagen ombyggnad av Källeredsmotet och därför föreslås bullerreducerande åtgärder behandlas i samband med ombyggnaden av motet.

Rådgivande synpunkter

Ett antal av de biotopskyddade träden längs Ekenleden påverkas då gatan byggs om och nya hållplatser, korsningar och infarter anläggs. Staden avser ansöka om dispens för denna påverkan samt arbeta tillsammans med exploitören för att kompensera den negativa effekt som uppstår.

Avseende efterfrågad planbestämmelse om föreslagen lägsta golvnivå anser kommunen inte att denna bestämmelse rimligen kan gälla bygglovpliktiga åtgärder i befintlig bebyggelse. En sådan reglering skulle innebära orimliga krav vid exempelvis mindre ombyggnader/anpassningar.

Framtagen dagvattenutredning har kompletterats och planbeskrivningen har förtydligats för att klargöra föreslagen hantering. För att säkerställa lösningar för fördröjning och rening har planbestämmelsen "Dike" införts för befintligt dike längs med E6. Exakt utformning av dagvattensystemet och höjdsättning av marken inom planområdet kommer att studeras vid detaljprojekteringen av området. Parallellt med detaljplanen pågår ett arbete med flödesförbättrande åtgärder i Källeredsbäcken, dessa åtgärder kommer att genomföras oaktat nu aktuellt detaljplan.



Framtagen trafikutredning har efter samrådet kompletterats och förtydligats vilket redovisas planbeskrivningen och bedöms i miljökonsekvensbeskrivningen. Åtgärderna i trafiksystemet säkerställs dels genom detaljplanen och dels genom avtal med Trafikverket. En särskild utredning har efter samrådet också tagits fram avseende kollektivtrafikåtgärder, syftet med denna utredning är att hitta åtgärder som stärker kollektivtrafiksystemets attraktivitet. Utredningen föreslår utökningar i utbudet men också åtgärder i infrastrukturen. En del av de föreslagna åtgärderna, såsom gång- och cykelstråk och hållplatslägen, säkerställs i detaljplanen. Samtal pågår mellan IKEA, Västtrafik och staden för att säkerställa genomförandet av övriga åtgärder.

Övriga synpunkter noteras.

2. Trafikverket

(daterat 2015-08-31)

Riksintresset väg E6

Trafikverket bedömer att riksintresset E6 inte kommer skadas vid ett genomförande av detaljplanen. Trafikverket anser dock att trafikplatserna, för vilka kommunen är huvudman, måste utformas och dimensioneras på ett trafiksäkert sätt för att även kunna klara all övrig exploatering som bedöms trafikera dessa. Det är extra viktigt att Kålleredsmotet blir säkert också för oskyddade trafikanter och att gång- och cykelvägar förbinds på ett tydligt och tryggt sätt. Detta gäller även Gamla riksvägen mot Lindome.

Trafikverket anser att även anslutningen mot norr, Torrekullamotet, behöver beskrivas bättre i det fortsatta arbetet eftersom en stor del av besökarna inom handelsområdet använder sig av denna.

Vid utformning av trafikplatserna Kålleredsmotet och Torrekullamotet behöver kommunen ta hänsyn till samtliga kända planer i området (Kållereds handelsområde, Heljered etapp 2 och 3, Kållereds centrum, Stretered, Ullas Lyckas väg) för att kunna bedöma behovet och kunna dimensionera trafikplatserna. Torrekullamotet påverkas även av planerna i östra Mölnåls och västra Balltorp. Utformningen av Kålleredsmotet behöver ses över och justeras i det fortsatta planarbetet, trafiksäkerheten behöver särskilt beaktas. Det är också viktigt att det på Gamla riksvägen i riktning söderut införs förbud mot vänstersväng in till fastigheten Backen 1:75.

Gång och cykel

Kommunen planerar för fler bostäder i närområdet vilket ökar behovet av att snabbt kunna gå och cykla till viktiga målpunkter. En beskrivning av sådana kopplad till närområdet saknas och behöver tas med i det fortsatta planarbetet.

Området saknar idag delvis fungerande GC-vägar och det råder brist på cykelparkeringar inom området. Detta medför att oskyddade trafikanter hänvisas till att korsa stora parkeringsytor. De befintliga gångvägarna är delvis dåligt underhållna.



Trafikverket anser att det är viktigt att den föreslagna breddningen av Gamla riksvägen inkluderar utbyggnad av den resterande GC-banan, då detta är huvudstråket mellan Lindome och Mölnåls/Göteborg.

Kollektivtrafik

Det är positivt att förlänga busslinjerna att trafikera även Köpstaden. Det är viktigt att bussarna går kontinuerligt och att de fångar upp resande från Heljered och Eken Center varav även hållplats IKEA kunde vara viktig att få med i detta.

Kontakten med pendeltågstationen behöver utvecklas vidare. Är det möjligt att skapa nya kopplingar och vilka möjligheter finns? Genom ett nytt direkt stråk till södra änden på perrongen blir avståndet endast 200 meter. En möjlighet kan vara att utveckla området mellan E6/järnvägen och genom det koppla ihop östra och västra Kålleröd på fler platser och sätt.

Vibrationer och risk

Det bör beaktas att vibrationer förstärks uppåt i byggnader. Riktvärdet för bostäder, 0,4 mm/s vägt RMS-värde, kan tillämpas även på kontorsbyggnader och andra lokaler för att få så låga störningar som möjligt. Vid planering av bebyggelse nära transportled för farligt gods är det viktigt att det görs en bedömning av om det finns behov av särskilda riskreducerande åtgärder.

Dagvatten och geoteknik

Dagvattenfrågan måste tas med i det fortsatta arbetet, dvs. hur avvattnings sker och hur infiltration säkerställs för att minska sättningar. Ett genomförande av planen får inte påverka E6 med hänvisningen till dagvatten, infiltration och geoteknik.

Åtgärder i anslutning till väg E6 och järnvägen

Eventuella åtgärder i anslutning till E6 eller järnvägsfastigheten kan vara tvungna att genomföras av Trafikverket som huvudman. Genomförandefrågorna ska vara avtalade mellan kommunen och Trafikverket innan planen antas. Kommunen ska stå för samtliga kostnader som belastar Trafikverket till följd av planens genomförande. För större åtgärder kan väg- eller järnvägsplan behöva upprättas. Trafikverket och kommunen behöver i det fortsatta arbetet se över driftsgränser och ansvarsfördelning.

Det är viktigt att åtgärderna inte hindrar en framtida utveckling av Riksintresset Väst-kustbanan med fyrspar.

Kommentar: Mölnåls stad noterar att Trafikverket delar kommunens bedömning att ett genomförande av planförslaget inte kommer skada riksintresset E6.

Riksintresset väg E6

Framtagen trafikutredning har efter samrådet kompletterats och förtydligats vilket redovisas planbeskrivningen och bedöms i miljökonsekvensbeskrivningen. Det kompletterande utredningsmaterialet tillsammans med Länsstyrelsens och Trafikverkets yttranden



bekräftar kommunens bedömning att ett genomförande av planförslaget inte kommer skada riksintresset E6.

När det gäller den samlade trafikutvecklingen i området kommer, utöver den trafik som det ombyggda handelsområdet kommer att alstra, även nyligen godkända och pågående detaljplaner att leda till viss ytterligare biltrafik. Närliggande planer, framförallt vid Kållereds centrum, antas dock primärt alstra resor norrut och därmed belasta Torrekullamotet. För det övergripande vägnätet visar Trafikverkets prognoser att dygnstrafikflödet skulle kunna öka med ca 30% till år 2035. Givet dagens utformning av E6/E20 kan denna ökning dock endast ske utanför de mest belastade perioder då kapaciteten redan idag är fullt utnyttjad under dessa perioder. Genomförda trafikanalyser visar att det finns tillräcklig kapacitet i det trafiksystemet för de dimensionerande trafikflödena vid en utbyggnad enligt planförslaget under förutsättning av vissa uppgraderingar och kompletteringar görs i det angränsande trafiksystemet. Genom åtgärderna, som avses regleras såväl i planförslaget som i avtal med Trafikverket och IKEA, bedöms inte riksintresset E6/E20 påverkas.

Gång- och cykel

Planbeskrivningen har efter samrådet kompletterats med tydligare beskrivning och illustrationer av områdets föreslagna gång- och cykelvägnät och kopplingen mot Kållereds station. En sammanhängande en gång- och cykelbana byggs mellan cirkulationsplatsen vid Ekenleden/Gamla riksvägen och korsning Gamla riksvägen/Östra Lindomevägen. Genom att banan förläggs på den södra sidan av bron över E6 minskar konflikten med biltrafiken vilket generellt ökar trafiksäkerheten samt framkomligheten för gång-, cykel och biltrafikanter. Från korsningen Gamla riksvägen/Östra Lindomevägen och söderut kommer cykeltrafiken, åtminstone på kort sikt, precis som idag gå i blandtrafik. Detaljplanen möjliggör också en framtida utbyggnad av en gång- och cykelbana utmed Gamla riksvägens västra sida.

När det gäller gångvägssystem inom kvartersmarken föreslås ett system med tydliga och attraktiva stråk mot Kållereds station, områdets huvudentré vid Ekenleden i väster samt hållplatslägena i söder.

Kollektivtrafik

En särskild utredning har efter samrådet tagits fram avseende kollektivtrafikåtgärder, syftet med utredningen är att hitta åtgärder som stärker kollektivtrafiksystemets attraktivitet. Utredningen föreslår utökningar i utbudet men också åtgärder i infrastrukturen. En viktig åtgärd som utredningen föreslår är att komplettera den befintliga busstrafiken med en shuttle-buss som matar till och från varje pendeltåg som angör Kållereds station. Utredningen pekar även på behovet av god tillgänglighet till hållplatser och att dessa utformas så att de ger en positiv upplevelse. I planförslaget regleras att en hållplats byggs på Ekenledens östra sida, vid den föreslagna huvudentrén, så att bussar från båda håll kan angöra. Kunderna behöver aldrig korsa Ekenleden och hållplatsen får därmed ett mycket bra läge i förhållande till entrén. En del av de föreslagna åtgär-



derna, såsom gång- och cykelstråk och hållplatslägen, säkerställs i detaljplanen. Samtal pågår mellan IKEA, Västtrafik och kommunen för att säkerställa genomförandet av övriga åtgärder.

Vibrationer och risk

Synpunkterna avseende vibrationer har vidarebefordrats till exploitören att beaktas vid projektering av byggnader.

Framtagen riskutredning har efter samrådet kompletterats och förtydligats, slutsatser samt rekommenderade åtgärder som utredningen kommer fram till har förts in i planförslaget som information respektive planbestämmelser. I planbeskrivningen beskrivs vikten av att fastighetsägaren utvecklar rutiner för att isolera ventilationen vid olycka med farligt gods. På plankartan anges i bestämmelse att luftintag ska placeras vänt från E6/Väst kustbanan med möjlighet att stängas av manuellt vid olycka, vidare anges i bestämmelse att fasader riktade mot E6 och belägna inom zonen 30-50 meter från vägen, där inte effektiv avrinning kan garanteras inom de närmaste 8 meterna från fasaden, ska anpassas så att de tål en värmestrålning av 15 kW/m² under minst 30 minuter utan brandspridning till byggnaden. Byggnader inom planområdet ska också utformas så att lokal kollaps inte leder till fortskridande ras.

För att reducera möjligheten för avåkande fordon att styra in på området ska avbärar-räcke anpassat för tung trafik på motorväg uppföras, denna åtgärd är belägen utanför planområdet och genomförande av densamma regleras i avtal med Trafikverket.

Dagvatten och geoteknik

Utredning avseende geoteknik har efter samrådet kompletterats för att tydliggöra föreslagen hantering och hur områdena intill E6 och ramper får användas och vilka åtgärder som krävs för att inte vägens funktion inte ska påverkas negativt. Totalstabiliteten inom området bedöms vara tillfredställande med hänsyn till marklutningar, dock är hållfastheten i gytthan och den underliggande leran mycket låg och nivåskillnader ska därför begränsas om inte förstärkningsåtgärder vidtas. Med hänsyn till risken för lokala stabilitetsbrott bör nivåskillnaderna mellan E6, avfart, dikesbotten och planområdet inte förändras. Detta innebär att nivån på befintliga parkeringsytor och dikesbotten inom planområdet inte bör sänkas. Om marknivåerna ändå justeras ska stabilitetshöjande åtgärder utföras, så som till exempel anläggning av tryckbank. När det gäller den nya direktavfarten har stabiliteten särskilt studerats, beräkningar visar på tillfredställande stabilitet för befintlig E6/E20 mot handelsområdet Kållerød köpstad. Beräkningar för breddningen av avfarten visar på icke tillfredställande stabilitet vilket medför att förstärkningsåtgärder erfordras för breddningen, exempelvis förstärkning med KC-pelare eller lättfyllnadsmaterial.

Framtagen dagvattenutredning har kompletterats och planbeskrivningen har förtydligats för att klargöra föreslagen hantering. För att säkerställa lösningar för fördröjning och rening har planbestämmelsen "Dike" införts för befintligt dike längs med E6.



Åtgärder i anslutning till väg E6 och järnvågen

Genomfående av åtgärder i anslutning till E6 och Våstkustbanan kommer att regleras i avtal mellan Trafikverket och kommunen. Det är kommunens avsikt att avtal ska vara tecknat innan detaljplanen antas.

Trafikverket och Mölnåls stads för dialog om vilken planläggningstyp som ska tillämpas för de förelågnå åtgärdena vid Kålleredsmotet.

3. Statens Geotekniska Institut (SGI)

(daterat 2015-08-27)

SGI konstaterar att jorden är mycket sättningskånslig och att det pågår marksättningar i området i storleksordningarna 10 mm/år. Planområdet är flackt och SGI håller med om att det innebär att totalstabiliteten är tillfredsstållande. SGI delar åven bedåmningen att jordens hållfasthet är mycket låg och att nivåskillnader bör begrånsas till max 1 meter om inte förstärkningsåtgårder vidtas men anser att detta också bör framgå av plankartan. SGI vill upplysa att geotekniska säkerhetsfrågor ska klarläggas i planskedet och inte hånåskjutas till senare skede. Således behöver lokalstabiliteten kontrolleras innan stabiliteten för planen fullt ut är kartlagd.

SGI ser ur geoteknisk säkerhetssynvinkel att planläggning är möjlig förutsatt att ovanstående synpunkter beaktas i det fortsatta arbetet. Kråvs det åtgårder eller restriktioner ska dessa på ett plantekniskt låmpligt sätt säkerstållas i planen.

Kommentar: *Utredningen avseende geoteknik har efter samrådet kompletterats för att tydliggåra förelågnå hantering och hur områdena intill E6 och ramper får användas och vilka åtgårder som kråvs för att inte vågens funktion inte ska påverkas negativt. Totalstabiliteten inom området bedåms vara tillfredsstållande med hånåsyn till marklutningar, dock är hållfastheten i gyttjan och den underliggande leran mycket låg och nivåskillnader ska dårför begrånsas om inte förstärkningsåtgårder vidtas. Med hånåsyn till risken för lokala stabilitetsbrott bör nivåskillnaderna mellan E6, avfart, dikesbotten och planområdet inte föråndras. Detta innebär att nivån på befintliga parkeringsytor och dikesbotten inom planområdet inte bör sånkas. Om marknivåerna åndå justeras ska stabilitetshåjande åtgårder utfåras, så som till exempel anläggning av tryckbank. När det gåller den nya direktavfarten har stabiliteten särskilt studerats, beråknningar visar på tillfredsstållande stabilitet för befintlig E6 mot handelsområdet Kållered kåpstad. Beråknningar för breddningen av avfarten visar på icke tillfredsstållande stabilitet vilket medför att förstärkningsåtgårder erfordras för breddningen, exempelvis förstårkning med KC-pelare eller låtffyllnadsmaterial.*

4. Fårsvarmakten, Hågkvarteret

(daterat 2015-08-28)

Fårsvarmakten har ingen erinran mot detaljplanen.



5. Våstrafik

(daterat 2015-08-20)

Våstrafik är positiv till att Mölnåls kommun planerar för att förbättra förutsättningarna för att kunna åka kollektivt till området och ser fram emot att få medverka i vidare diskussioner inom ramen för en Grön resplan för området.

Den föreslagna bussgatan parallellt med Ekenleden ser vi positivt på men vill peka på vikten av framkomlighet i samband med in- och utfart till denna.

Det är även positivt med åtgärder som ökar säkerheten för oskyddade trafikanter, t.ex. gång- och cykelväg till och från pendeltågstationen. Det är av största vikt att detaljplanen ger möjlighet till attraktiva gångvägar till kollektivtrafiken för att resenärer ska vilja och våga välja att åka kollektivt.

***Kommentar:** En särskild utredning har efter samrådet tagits fram avseende kollektivtrafikåtgärder, syftet med utredningen är att hitta åtgärder som stärker kollektivtrafiksystemets attraktivitet. Utredningen föreslår utökningar i utbudet men också på åtgärder i infrastrukturen. En viktig åtgärd, som utredningen föreslår, är att komplettera den befintliga busstrafiken med en shuttle-buss som matar till och från varje pendeltåg som angör Kållereds station. Utredningen pekar även på behovet av god tillgänglighet till hållplatser och att dessa utformas så att de ger en positiv upplevelse. I planförslaget regleras att en hållplats byggs på Ekenledens östra sida, vid den föreslagna huvudentrén, så att bussar från båda håll kan angöra. Kunderna behöver aldrig korsa Ekenleden och hållplatsen får därmed ett mycket bra läge i förhållande till entrén. En del av de föreslagna åtgärderna, såsom gång- och cykelstråk och hållplatslägen, säkerställs i detaljplanen. Samtal pågår mellan IKEA, Våstrafik och kommunen för att säkerställa genomförandet av övriga åtgärder.*

6. Vattenfall Eldistribution AB

(daterat 2015-08-26)

Vattenfall har ingen erinran mot detaljplanen.

7. Telia Skanova Access AB

(daterat 2015-06-25)

Telia Skanovas Access anläggningar inom berört område framgår av bifogad karta. I den östra delen av planområdet har Skanova ett större kabelstråk i nord-sydlig riktning. Skanova önskar så långt det är möjligt att befintliga anläggningar kan behålla sitt läge. I det fall undanflytt krävs bekostas detta av exploatören såsom anges i planbeskrivningen.

***Kommentar:** Synpunkterna har delgivits Tekniska förvaltningen och exploatören. Säkerställande av befintliga ledningar genom ett u-områden längs E6 förelås.*



8. Räddningstjänsten i Storgöteborg

(daterat 2015-09-01)

På sidan 5 i planbeskrivningen hänvisas till en rubrik ”Risk- och räddningstjänstfrågor” vilken inte kan hittas. Räddningstjänsten är positiv till att samla frågorna under en rubrik vilket dock inte skett denna gång.

Insatstid för räddningstjänsten

Räddningstjänsten har tiominuterstäckning för insats i hela planområdet. Det gäller brandbil med bärbar stege men inte höjdfordon.

Tillgänglighet för räddningstjänsten

Frågan är ej beaktad i planbeskrivningen. Utryckningsfordon skall i en akut situation kunna ställas upp på så vis att avståndet mellan fordon och byggnadens entré inte överstiger 50 meter. Räddningstjänstens förmåga och dimensionering av uppställningsplats för bärbar stege finns beskrivet på räddningstjänstens hemsida (Råd och anvisning nr 110) www.rsgbg.se/ra.

Brandvattenförsörjning

Brandpostnätet är idag otillräckligt i området och måste kompletteras vid nybyggnation för att uppfylla specifikationen för områdestyp B.2 i VA V P83. Släckvatten till sprinkler är beaktad i planbeskrivningen.

Riskhänsyn

Räddningstjänsten och ÅF, som upprättat riskhanteringsutredningen, har trots att en del revideringar gjorts efter synpunkter på förhandskopian från Räddningstjänsten, inte ännu samsyn i riskfrågan.

1. Flera transportkategorier har tidigt i rapporten avfärdats som försumbara och därmed inte analyserats vidare. Räddningstjänsten menar att det är fel och skett på ett otillbörligt vis. Exempelvis har riskbidraget från klass 1 bedömts utifrån transportmängder 2006 samtidigt som man också (som sig bör) redovisar en uppräknings till år 2030 som inte kan anses som försumbar. Klass 3 har avfärdats med hänvisning till RIKTSAM men 30 meters påverkansområde gäller direkt användning, fördröjd hanteras med andra ord inte i rapporten. Klass 5 har avfärdats med att sannolikheten bedömts som mycket låg men inkluderas med transportmängder i samma storleksordning i andra mindre känsliga projekt och där gett en inverkan på beräknad risk. Följden av detta är att skydd mot explosion och värmestrålning inte regleras i plan vilket är anmärkningsvärt med givna förutsättningar. I praktiken innebär det att IKEA kan ha restaurang med oklassad glasfasad cirka 30 meter från led för farligt gods.



2. Det saknas information kring relevant del av E6:an och det finns inget som styrker att en olycka med farligt gods blir på vägen. I och med att det är en förutsättning för rapporten att olyckan inte kommer närmare, eller in i planområdet, skall det också säkerställas att så inte kan ske.
3. Skydd mot giftig gas avses ordnas genom manuell avstängning av ventilation. Räddningstjänsten menar att det är rimligt att avstängningen skall ske med automatik. För att manuell nedstängning skall ha förutsättning att fungera måste det finnas en organisation på plats som vet när och hur den skall agera vilket är oklart i detta skede. Problematiken är med andra ord inte unik för detta projekt.
4. Oavsett punkt 1, 2 och 3 så skall det vid olycka med farligt gods finnas möjlighet för alla i byggnad invid led att utrymma i skydd av den samma. Det bör enligt räddningstjänstens mening regleras i plan för att inte falla bort i byggprocessen.

Bedömning

Räddningstjänsten erinrar mot detaljplanen med anledning av ovan redovisade brister i riskhänsyn.

Kommentar: Planbeskrivningen har förtydligats genom att en rubrik "Risk- och räddningstjänstfrågor" har införts, under denna rubrik redovisas nu alla risk- och säkerhetsfrågor.

Framtagen riskutredningen har efter samrådet kompletterats och förtydligats, slutsatser samt rekommenderade åtgärder som utredningen kommer fram till har förts in i planförslaget som information respektive planbestämmelser. I planbeskrivningen beskrivs vikten av att fastighetsägaren utvecklar rutiner för att isolera ventilationen vid olycka med farligt gods. På plankartan anges i bestämmelse att luftintag ska placeras vänt från E6/Väst kustbanan med möjlighet att stängas av manuellt vid olycka, vidare anges i bestämmelse att fasader riktade mot E6, där inte effektiv avrinning kan garanteras inom de närmaste 8 meterna från fasaden ska anpassas så att de tål en värmestrålning av 15 kW/m² under minst 30 minuter utan brandspridning till byggnaden. Byggnader inom planområdet ska också utformas så att lokal kollaps inte leder till fortskridande ras.

För att reducera möjligheten för avåkande fordon att styra in på området ska avbärar-räcke anpassat för tung trafik på motorväg uppföras, denna åtgärd är belägen utanför planområdet och genomförande av densamma regleras i avtal med Trafikverket

I planbeskrivningen beskrivs att utrymning ska kunna ske i skydd av byggnad. Detta ska exploitören kunna visa i bygglovet.



9. Swedegas

(daterat 2015-08-27)

Swedegas har ingen erinran mot detaljplanen.

10. Svenska Stadsnät Mölnåls AB

(daterat 2015-06-25)

Svenska Stadsnät har fiberkablar och kabelrör inom planområdet. Dessa innehåller samhällskritiska förbindelser. En ev. flytt eller växling behöver projekteras i god tid innan byggnation. Byggherren bör senast 6 till 12 månader innan projektstart kontakta Svenska Stadsnät. En växling alt. Flytt bekostas av den part som begärt flyttningen. Vid schakt i närheten av ledningssträckorna behöver kabelvisning begäras via Mölnåls Energi.

***Kommentar:** Synpunkterna har delgivits Tekniska förvaltningen och exploitören. Säkerställande av befintliga ledningar genom ett u-områden längs E6 förelås.*

11. Göteborgsregionens kommunalförbund

(daterat 2015-09-10)

Göteborgsregionens kommunalförbund,GR, ser positivt på att kommunen gör ett omtag gällande Kållereds köpstads framtida utveckling, särskilt gäller detta ambitionerna om att utveckla kollektivtrafiken och gång- och cykelmöjligheterna. GR ställer sig dock frågande till den relativt låga målsättningen om att minst 15% av de tillresande tar sig till området med andra färdmedel än bil.

I planförslaget saknas en tydlig bild av vilken regional roll köpcentrumet ska ha och hur utvecklingen av området påverkar/påverkas av vad som sker i Mölnåls kommun och regionen (Mölnåls centrum, Airport City, Götalandsbanans sträckning, Göteborgs cityhandel samt kollektivtrafikmålet om en resandeandel på 40%) samt förändrade köpmönster.

***Kommentar:** Målsättningen om att andelen icke bilburna kunder ska uppgå till minst 15% innebär en betydligt större andel än idag och är satt så att den bedöms realistisk att uppnå. För att nå nivån krävs dock en målmedveten satsning på gång-, cykel- och kollektivtrafik. För att klargöra vilka åtgärder som kan och bör genomföras har en särskild utredning har efter samrådet tagits fram avseende kollektivtrafikåtgärder. Syftet med utredningen är att hitta åtgärder som stärker kollektivtrafiksystemets attraktivitet. Utredningen föreslår utökningar i utbudet men också på åtgärder i infrastrukturen. En viktig åtgärd, som utredningen föreslår, är att komplettera den befintliga busstrafiken med en shuttle-buss som matar till och från varje pendeltåg som angör Kållereds station. Utredningen pekar även på behovet av god tillgänglighet till hållplatser och att dessa utformas så att de ger en positiv upplevelse. I planförslaget regleras att en hållplats byggs på Ekenledens östra sida, vid den föreslagna huvudentrén, så att bussar*



från båda håll kan angöra. Kunderna behöver aldrig korsa Ekenleden och hållplatsen får därmed ett mycket bra läge i förhållande till entrén. En del av de föreslagna åtgärderna, såsom gång- och cykelstråk och hållplatslägen, säkerställs i detaljplanen. Samtal pågår mellan IKEA, Västtrafik och staden för att säkerställa genomförandet av övriga åtgärder.

Kållerød köpstad är ett befintligt regionalt handelsområde, som med den nu föreslagna detaljplanen ges möjlighet att moderniseras. IKEA-varuhuset har ett relativt stort regionalt upptagningsområde vilket omfattar de södra delarna av Göteborg och söderut, ner till Halmstad/Falkenberg. Köpcentrumet däremot bedöms ha ett lite mer fokuserat upptagningsområde runt Göteborg. Ur ett konkurrensperspektiv kan utvecklingen av Kållerød köpstad givetvis leda till påverkan på andra regionala handelsetableringar. Befolkningen i Göteborgsregionen har dock ökat markant sedan gällande detaljplan för köpstaden antogs och en ökning förutsätts även framöver, detta gäller även köpkraften. När det gäller Mölnåls innerstad är handeln en del av en innerstadsutveckling och ska i första hand serva Mölnåls invånare och de som bor och är verksamma i Mölnåldal.

KOMMUNALA NÄMNDER OCH BOLAG

12. Kultur- och fritidsnämnden

(daterat 2015-06-29)

Kultur- och fritidsförvaltningen har ingen erinran mot detaljplanen.

13. Miljönämnden

(daterat 2015-08-25)

Ljudnivå från verksamheterna inom planområdet ska som frifältsvärde vid närmaste bostäder klara de riktvärden som tagits fram av Naturvårdsverket, rapport 6536, april 2015, *Vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller*. Kommande byggnationer bör så långt som möjligt göras sammanhängande så att de utgör ett bullerskydd för bakomliggande bostadsbebyggelse.

Dagvatten ska så långt som möjligt omhändertas och renas inom planområdet. De oljeavskiljare som föreslås för att ta hand om föroreningar från trafik- och parkeringsytor ska installeras. Eventuella golvavlopp i täckt parkeringsgarage med avledning till spillnätet ska kopplas till oljeavskiljare som klarar minst klass 2 med slamavskiljning i enlighet med riktlinjer daterade 2014-12-15 som tagits fram av Gryaab och som omfattar alla Gryaab delägarkommuner.

Det framgår inte i planhandlingarna om växt- och djurliv kommer att påverkas av detaljplanen. Om inga sådana värden antas påverkas bör detta framgå.



Planhandlingarna ska kompletteras med ett avsnitt som belyser energiförsörjningen till området. Möjligheten till användning av förnyelsebar energi bör utredas vidare.

Kommentar: Riktvärden för externt industribuller från föreslagna verksamheter beräknas kunna klaras vid samtliga studerade bostadsfastigheter. För att minimera störningar från godshantering och erhålla en väl gestaltad miljö regleras i planbestämmelse att "Område för lastning/lossning ska skärmas av".

Framtagen dagvattenutredning har kompletterats och planbeskrivningen har förtydligats för att klargöra föreslagen hantering. För att säkerställa lösningar för fördröjning och rening har planbestämmelsen "Dike" införts för befintligt dike längs med E6. Avseende rening av det dagvatten som genereras inom området regleras detta genom planbestämmelse som anger att oljeavskiljare ska anläggas innan utsläpp till kommunens dagvattennät. Även vatten från golvavlopp i täckt parkeringsgarage ska enligt gällande riktlinjer renas genom oljeavskiljare, detta följs upp i bygglovprövningen.

Planbeskrivningen har förtydligats med avseende på planförslagets påverkan på natur och vegetation inom området. De nu aktuella förändringarna innebär att ett antal av de biotopskyddade träden längs Ekenleden påverkas då gatan byggs om och nya hållplatser och korsningar anläggs. Kommunen avser ansöka om dispens för denna påverkan samt arbeta tillsammans med exploatören för att kompensera den negativa effekt som uppstår.

När det gäller Ävabäcken i områdets norra del anges i planbestämmelse att denna fortsatt ska vara ett öppet vattendrag genom området, den får alltså inte påverkas genom kulvertering.

Planbeskrivningen har förtydligats med avseende på hur den nya bebyggelsen avses energiförsörjas.

14. Tekniska nämnden

(daterat 2015-08-06)

Bedömning

Tekniska förvaltningen har inget att invända mot planförslaget förutsatt att exploatören finansierar de åtgärder som föreslagits, ett exploateringsavtal ska utformas i enlighet med de utredningar som ligger till grund för planen. Förvaltningen ser också gärna att presenterade tankar kring alternativa transportmedel i enlighet med stadens mål och visioner arbetas in i avtalsförhandlingarna.

Planområdet trafikeras av tre busslinjer och ligger i närheten av Kållereds station, området/stråket mellan stationen och området är dock oattraktivt och i behov av upprustning. Planförslaget medger en exploatering som innebär att antalet parkeringsplatser inom området kommer att öka jämfört med dagens situation, från ca 2700 platser till ca 4400 platser. Det ökade antalet fordonsrörelse kommer att kräva åtgärder i det



anslutande trafiksystemet; Kålleredsmotet utökas till 5 körfält, Gamla riksvägen breddas med ytterligare ett körfält, anslutningarna mellan handelsområdet och Ekenleden utförs som cirkulationsplatser och korsningen Ekenleden-Labackavägen breddas med ett körfält.

De kommunala vägar som finns inom planområdet kommer även fortsatt att ha kommunalt huvudmannskap. Inga ytor för rekreation föreslås inom området.

Vatten och avlopp kan anslutas till det befintliga ledningsnätet, dagvatten föreslås fördröjas inom planområdet genom genomsläppliga ytor och makadamdiken. Rening av dagvatten planeras att utföras inom området genom oljeavskiljare.

IKEA-varuhuset och köpcentrumet avses omhänderta avfall genom en central, samordnad, funktion. Befintlig återvinningsstation återplaceras inom området efter genomförd utveckling.

Ekonomi

Det ökade utnyttjandet av det kommunala ledningsnätet hanteras genom justering enligt gällande VA-taxa. Tillkommande kostnader för utbyggnad av infrastruktur ska huvudsakligen belasta exploitören. En åtgärdsvalsstudie har gjorts för de delar av Kålleredsmotet som väghålls av Trafikverket, de föreslagna åtgärderna ska studeras för att se om en samordnad finansiering kan ske.

***Kommentar:** Utgifterna för infrastrukturåtgärder inom och utanför detaljplaneområdet hanteras i avtal mellan staden och exploitörerna samt mellan staden och Trafikverket.*

Exploiterarna svarar för kostnader för de infrastrukturåtgärder som krävs inom och utanför planområdet genom erläggande av exploateringsbidrag.

Övriga synpunkter noteras.

15. Näringslivsutskottet

(daterat 2015-08-17)

Kållereds handelsområde har minskat i attraktivitet, inga större investeringar har skett för utveckling av området. Det är viktigt att intentionerna i detaljplaneförslaget kan genomföras, detaljhandel som bransch är, räknat i antal sysselsatta, en av de större i Mölnåls stad.

Det är viktigt att underlätta för kunder som inte kommer med bil. Det är positivt att det skapas utrymme för yteffektiva lösningar gällande parkering men det bör uttryckas en tydligare ambition att utforma ett hållbart externhandelsområde, man bör t ex jobba med förutsättningar för nya transportlösningar som elbussar. Näringslivsutskottet får regelbundet synpunkter på möjligheterna att ta sig till området från tågstationen och det är därför positivt att detta särskilt uppmärksammas i detaljplaneförslaget. Det är viktigt att förslagen genomförs och följs upp.



Kommentar: Målsättningen om att andelen icke bilburna kunder ska uppgå till minst 15% innebär en betydligt större andel än idag och men är satt så att den bedöms realistisk att uppnå. För att nå nivån krävs dock en målmedveten satsning på gång-, cykel- och kollektivtrafik. För att klargöra vilka åtgärder som kan och bör genomföras har en särskild utredning har efter samrådet tagits fram avseende kollektivtrafikåtgärder. Syftet med utredningen är att hitta åtgärder som stärker kollektivtrafiksystemets attraktivitet. Utredningen föreslår utökningar i utbudet men också åtgärder i infrastrukturen. En viktig åtgärd som utredningen föreslår är att komplettera den befintliga busstrafiken med en shuttle-buss som matar till och från varje pendeltåg som angör Kållereds station. Utredningen pekar även på behovet av god tillgänglighet till hållplatser och att dessa utformas så att de ger en positiv upplevelse. I planförslaget regleras att en hållplats byggs på Ekenledens östra sida, vid den föreslagna huvudentrén, så att bussar från båda håll kan angöra. Kunderna behöver aldrig korsa Ekenleden och hållplatsen får därmed ett mycket bra läge i förhållande till entrén. En del av de föreslagna åtgärderna, såsom gång- och cykelstråk och hållplatslägen, säkerställs i detaljplanen. Samtal pågår mellan IKEA, Västtrafik och kommunen för att säkerställa genomförandet av övriga åtgärder.

16. Skolnämnden

(daterat 2015-08-19)

Det är av stor vikt att ta i beaktan att barn i skolåldrarna alltmer förflyttar sig. Förvaltningen uppmärksammar behovet av en trygg och säker miljö inom och kring Kållereds köpstad för att barn och elever ska kunna förflytta sig till och från skolan samt andra aktiviteter.

Kommentar: Projektet innebär att åtgärder kommer genomföras i närområdets trafiksystem, åtgärderna kommer bl a innebära ökad framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter genom att gång- och cykelvägnätet byggs samman och passager förbättras.

17. Mölnåls Energi AB Fjärrvärme

(daterat 2015-08-18)

I programområdet finns ett flertal befintliga ledningar som kommer i konflikt med planerade byggnader. I stråket utmed Bangårdsvägen går en matarledning med en pumpstation, ledningarna går under E6 och järnvägen. Längre söderut finns risk för konflikter med befintliga serviser. Kostnaderna för flyttningar alternativt andra förändringar av ledningarna kommer att debiteras den som påkallar densamma. Innan eventuella åtgärder utförs skall skriftlig beställning ha erhållits.



Mölnåls Energi framhåller att fjårrvårmen i Mölnåls, genom in framställning, har synnerligen goda miljåegenskaper. Vidare framfås de mÅjligheter som bolaget kan erbjuda avseende sk sorptiv kyla, dvs. system som anvånder sig av vårme fÅr att skapa kyla och som lårmpar sig bra fÅr stÅrre lokaler/kÅpcentrum. Systemet har bl a valts fÅr IKEA-anlågningar i Våsterås och Ålmhult.

***Kommentar:** Synpunkterna har delgivits Tekniska fÅrvaltningen och exploatÅren. SårkerstÅllande av befintliga ledningar genom u-områden långs Ekenleden och Bangårdsvågen fÅrelås.*

Åvriga synpunkter noteras.

18. Mölnåls Energi Nåt AB

(daterat 2015-08-12)

Mölnåls Energi Nåt AB har har ingen erinran mot detaljplanen.

ÅVRIGA

19. Yimby GÅteborg

(daterat 2015-08-31)

Allmåt

Yimby GÅteborg jobbar fÅr att allt som planeras och byggs ska skapa fler dynamiska, levande stadsmiljÅer, tåtbebyggt, varierat och integrerat. Yimby GBG vill att åven vÅlymhandel ska ske i nårheten av de platser dår invånarna lever och vistas. I den fÅreslagna detaljplanen Åver Kållereds KÅpstad talar Mölnåls stad om att fråmja gång-, cykel- och kollektivtrafik. Trots detta ligger huvudfokus i planen pÅ Åkad kapacitet fÅr biltrafiken dår planen domineras av åtgårderna i vÅgssystemet, framfÅrallt fler kÅrfålt pÅ motorvågen och n ny direktinfart till IKEA fÅr trafik från E6 norr.

Liten potential att bryta bilberoendet

Tyngdpunkten i kÅpcentret fÅrskjuts sÅderut mot Kålleredsmotet och området fÅrtåtas genom att parkering låggs under byggnaderna som kommer att stå pÅ pelare och genom att byggnaderna blir hÅgre. Dessvårre innebår det nya IKEA-varuhusets placering norr om dess nuvarande låge att entréerna placeras sÅ att gående från stationen mÅste gå fÅrbi hela varuhuset fÅr att nå dessa. Planen fråmjar alltså inte tillgångheten fÅr gående. I planhandlingarna håvdas att "Området ligger strategiskt och genom utveckling av lÅsningar fÅr gång-, cykel- och kollektivtrafik kommer det att finnas goda fÅrutsåttningar att ta sig till platsen utan bil". I termer av att bygga gångvånligt och blandstadsmåssigt ser vi liten potential i området. Befolkningen i Kållered år alldeles fÅr liten som underlag pÅ egen hand. I ett regionalt perspektiv år satsningen tveksam dår det antagligen



är bättre att fokusera på utvecklingen i Mölnåls bro och Forsåkersområdet, Frölunda Torg och att smälta samman Kungsmässan med stadskärnan i Kungsbacka.

Tillgänglighet för gående

För gående är Labackavägen mellan östra och västra Kållerred, som också passerar stationen, det centrala stråket i Kållerred. Hit borde affärer koncentreras istället för till södra delen av området. I synnerhet gäller det livsmedelsaffär som är den de flesta besöker oftast och har mycket att bära ifrån. Ett strategiskt läge för den vore nära stationen. Med en avfart från motorvägen till Labackavägen skulle läget fungera även för bilister. Idag är E6 och järnvägen barriärer i området. En ny gång- och cykelbro vid Bangårdsvägens södra ände kunde minska barriäreffekten och erbjuda en genare gångväg mellan stationen och det planerade köpcentrumet. Tillgängligheten till verksamheterna längs Bangårdsvägens södra del skulle också öka.

Ifrågasättande av ökad trafik

Trafikutredning bygger på antaganden om en ökad trafik. Yimby ställer sig frågande till hur detta går ihop med Trafikverkets klimatmål och Göteborgs trafikstrategi som bygger på att biltrafiken inte ska öka. Yimby anser inte Trafikverkets trafikprognos vara realistisk då dagens fyrfiliga motorväg nått kapacitetstaket under rusningstrafik. Prognosen skulle förutsätta att motorvägen byggs ut till sex körfält vilket skulle medföra att bron i Kållerredsmotet måste förlängas. En ny bro som planförslaget föreslår skulle då vara bortkastade pengar. Om motorvägen inte breddas är det å andra sidan tveksamt om de trafikmängder som trafikutredningen bygger på kan uppnås, och de föreslagna utbyggnaderna av vägsystemet kan delvis vara omotiverade.

Fler körfält riskerar att förstärka motorvägens barriäreffekt. Det är viktigt att passagen för gående och cyklister över Ekenleden via Labackavägen är attraktiv och säker.

Yimby GBG anser att en cirkulationsplats är bättre än signalreglerad korsning.

Betalparkering

Yimby anser att ingen parkeringsnorm behövs då fastighetsägaren säkerligen bygger parkeringar utan krav. Kräv däremot betalparkering så att finansiering av vägar (via exploateringsbidrag) och parkering under hus inte ska belasta icke bilburna kunder.

Buller

Yimby anser att det behövs en analys för bullersituationen i dalgången i sin helhet då planen bara redogör för bullersituationen på fastigheter väster om planområdet. Det måste tas i beaktande att bullerplank väster om Ekenleden kan reflektera ljud över till boende öster om E6.

Kållerredsmotet

De fysiska förutsättningarna gör att motet är trångt. Kapaciteten kan eventuellt höjas genom att stoppa korsandetrafik på bron och bygga två cirkulationsplatser på brons bägge sidor. Situationen för gång- och cykeltrafiken är oacceptabel. Det saknas cykel-



banan helt genom motet. Kanske kan en ny cykelbana utföras som separat bro. Det är viktigt att stråket längs gamla riksvägen får en sammanhängande cykelbana då den är en viktig länk mellan Kållerød och Lindome/Anneberg/Kungsbacka.

Kållerøds framtid

Yimby framför också generella synpunkter på stadsutvecklingen och handels- och näringslivsstrategier i Kållerød med omnejd.

Kommentar: När det gäller förutsättningarna att bryta bilberoendet har en särskild utredning har efter samrådets tagits fram avseende kollektivtrafikåtgärder, utredningens resultat avseende åtgärder för kollektivtrafiken beskrivs i planbeskrivningen. Syftet med utredningen är att hitta åtgärder som stärker kollektivtrafiksystemets attraktivitet. Utredningen föreslår utökningar i utbudet men också åtgärder i infrastrukturen. En viktig åtgärd som utredningen föreslår är att komplettera den befintliga busstrafiken med en shuttle-buss som matar till och från varje pendeltåg som angör Kållerøds station. Utredningen pekar även på behovet av god tillgänglighet till hållplatser och att dessa utformas så att de ger en positiv upplevelse. I planförslaget regleras att en hållplats byggs på Ekenledens östra sida, vid den föreslagna huvudentrén, så att bussar från båda håll kan angöra. Kunderna behöver aldrig korsa Ekenleden och hållplatsen får därmed ett mycket bra läge i förhållande till entrén. En del av de föreslagna åtgärderna, såsom gång- och cykelstråk och hållplatslägen, säkerställs i detaljplanen. Samtal pågår mellan IKEA, Västtrafik och kommunen för att säkerställa genomförandet av övriga åtgärder för att nå den uppsatta målsättningen om 15% kollektivtrafikandel.

Trafikutredningen har efter samrådet kompletterats både avseende utformning av lösningar för biltrafiken och gång- och cykelvägnätet. Planbeskrivningen har kompletterats med nya lösningar samt beskrivningar och illustrationer över föreslagna lösningar för områdets gång- och cykelvägnät och kopplingen mot Kållerøds station.

Trafiklösning för Kållerøds motet innebär att trafik från öster som ska vidare mot söder på E6/E20 föreslås få ett kort magasin väster om bron i Kållerøds motet med väjning mot trafik som kommer från norr (handelsområdet och E6/E20). Genom magasinet minskar risken för att österifrån kommande trafik hindrar trafik som ska vidare mot handelsområdet. Om trafiken från norr skulle bli alltför tät och trafiken mot söder får svårt att passera, är det möjligt att i framtiden att komplettera korsningen med ytterligare ett trafikljus. Avseende föreslagen ombyggnad av motet möjliggör planförslaget att en gång- och cykelväg läggs på den södra sidan av bron över E6/E20 och att den kan ansluta mot befintlig gång- och cykelbana i öster, samt i framtiden även byggas ut söderut längs med Gamla riksvägen.

Prognoserna för den framtida biltrafiken utgår från Trafikverkets bild av den framtida trafiken på E6/E20 och det är dessa som kommunen har att utgå ifrån i olika planeringsprojekt. Kommunen noterar dock, med hjälp av framtagna utredningar, att vägnätets kapacitet sätter gränser för hur trafiken kan utvecklas i framtiden.



Enligt genomförd bullerutredning beräknas nybyggnationen överlag inte medföra ökade bullernivåer från vägtrafik för de mest bullerutsatta fastigheterna. Merparten av den ökade bullerexponeringen beräknas istället komma från den förväntade trafikökningen på E6/E20 mellan 2015 och 2035. Då de beräknade nivåerna redan idag innebär ett överskridande av riktvärdet för trafikbuller vid befintlig miljö bör åtgärder här vidtas oaktat ett genomförande av planförslaget. Det är kommunens bedömning att då denna fråga berör trafiken på E6/E20 ska frågan behandlas av Trafikverket och lämpligen ingå i den åtgärdsvalsstudie som förväntas göras för E6/E20 och Väst kustbanan.

Trafiklösning för Kållereds motet innebär att trafik från öster som ska vidare mot söder på E6/E20 föreslås få ett kort magasin väster om bron i Kållereds motet med väjning mot trafik som kommer från norr (handelsområdet och E6/E20). Genom magasinet minskar risken för att österifrån kommande trafik hindrar trafik som ska vidare mot handelsområdet. Om trafiken från norr skulle bli alltför tät och trafiken mot söder får svårt att passera, är det möjligt att i framtiden att komplettera korsningen med ytterligare ett trafikljus. Avseende föreslagen ombyggnad av motet möjliggör planförslaget att en gång- och cykelväg läggs på den södra sidan av bron över E6/E20 och att den kan ansluta mot befintlig gång- och cykelbana i öster, samt i framtiden även byggas ut söderut längs med Gamla riksvägen.

Övriga synpunkter noteras.

20. Boende utan känd adress

(daterat 2015-08-27)

Instämmer med Yimby som bland annat ifrågasätter satsningen ur ett regionalt perspektiv, ifrågasätter den prognostiserande biltrafikökningen med 30% som används som underlag och att den bara hanterar vissa delar av planen men inte andra.

Kommentar: *Se kommentar till Yimbys yttrande (nr 19).*

21. Boende på Högenvägen, Kållered

(daterat 2015-08-20)

Är positiv till de föreslagna/planerade trafiklösningarna med utgångspunkt i trafikutredningen men önskar ett förtydligande som rör figur 14. Vänstersväng mot E6 södergående för trafik från Gamla Riksvägen/Östra Lindomevägen borde inte vara tillåten, trafikanter i den riktningen orsakar redan idag problem vilka kommer att bli större med fler körfält. Istället bör dessa trafikanter hänvisas till den "östra cirkulationen" och därifrån svänga tillbaka söderut.

Kommentar: *Trafiklösning för Kållereds motet har efter samrådet studerats ytterligare, aktuellt förslag innebär att trafik från öster som ska vidare mot söder på E6/E20 föreslås få ett kort magasin väster om bron i Kållereds motet med väjning mot trafik som*



kommer från norr (handelsområdet och E6/E20). Genom magasinet minskar risken för att österifrån kommande trafik hindrar trafik som ska vidare mot handelsområdet. Om trafiken från norr skulle bli alltför tät och trafiken mot söder får svårt att passera, är det möjligt att i framtiden att komplettera korsningen med ytterligare ett trafikljus.

22. Boende på Torredsvågen, Lindome

(daterat 2015-08-28)

Instämmer med Yimbybyggs yttrande. Det är viktigt att Willys flyttas närmre tågstationen och görs tillgängligt för Östra Kållered för att minska andelen bilburna kunder. Det är viktigt att anpassa samhållen som ligger en bit ifrån Göteborg till att passa för t.ex. ensamstående med eller utan barn och som inte har bil. Även gångbron som förslås leda från stationen över till IKEA är en bra idé liksom fler inrättningar av servicekaraktär nära tåg, buss och lättåtkomligt för cyklister.

***Kommentar:** Fokus i uppdraget handlar om att få till ett nytt, fungerande handelsområde, i den norra delen är det endast möjligt att tillåta verksamhet med låg trafikålst-ring. Övriga synpunkter noteras. Se även kommentar till Yimbys yttrande (nr 19).*

23. Boende utan kånd adress

(daterat 2015-08-27)

Instämmer med Yimby som bland annat ifrågasätter satsningen ur ett regionalt perspektiv, ifrågasätter den prognostiserande biltrafikåknings med 30% som används som underlag och att den bara hanterar vissa delar av planen men inte andra. Satsa hellre på att knyta samman centrum med Labackavågen via Bangårdsvågen med överbyggnad som Partille Allrum och med ny avfart från E6 som avlastar Kålleredsnotet.

***Kommentar:** Det har inte bedömts vara möjligt att planera så att centrum knyts samman med Labackavågen i nulåget, förelågen plan omåjliggör dock inte en sådan utveckling i framtiden. Genom uppgrådering av nuvarande koppling under vågen är avsikten att förbåtttra kopplingen till stationen och göra kollektivtrafiken och servicen på den östra sidan attraktivare. Se även kommentar till Yimbys yttrande (nr 19).*

24. Boende på Flåtevågen, Vallda

(daterat 2015-08-27)

Instämmer med Yimby som bland annat ifrågasätter satsningen ur ett regionalt perspektiv, ifrågasätter den prognostiserande biltrafikåknings med 30% som används som underlag och att den bara hanterar vissa delar av planen men inte andra.

***Kommentar:** Synpunkterna noteras. Se även kommentar till Yimbys yttrande (nr 19).*



25. Flera boende på Äpplekullevägen

(daterat 2015-08-26)

Vi är boende på Äpplekullevägen i Kållerred och vi är oroliga för hur utbyggnaden av bron över Kållerredsmotet till 3+2 filer kommer att påverka oss till och från våra bostäder. Redan idag är det stora problem att ta oss ut på bron över motet oavsett åt vilket håll vi ska. Det är ofta hög belastning och köer vilket leder till en stressad trafiksituation. Vid färd mot Kållerred köpstad har vi svårt att ta oss ut då bilister från motorvägen blockerar möjligheten att köra norrut, dessutom måste vi lämna företräde åt de som ska svänga vänster ut på motorvägen. Vid färd hemåt är det svårt att svänga vänster efter bron, bilister som kommer norrifrån har ofta hög fart och de syns inte förrän man börjat köra ut i korsningen.

Skulle antal filer utökas till 3 i östergående riktning och 2 i västergående så kommer vi som färdas från Äpplekullevägen 3-16 förmodligen aldrig kunna ta oss någonstans under rusningstrafik. För färd mot Kållereds köpstad måste vi då passera tre filer samt ge företräde åt vänstersvängande ut på motorvägen södergående. Minst en av dessa filer kommer att röra på sig och blockeringsregeln kommer förmodligen aldrig ens ges någon tanke. Om man skulle lyckas ta sig igenom tre filer så kommer man att stå mitt i vägen då man inte har en chans att ta sig ut i den trafik som färdas västerut över bron ner mot Kållereds Köpstad.

Vi yrkar på att man i trafikutredningen och planläggningen av ombyggnaden av bron tar hänsyn till de som färdas från Äpplekullevägen och även de som färdas västerut på bron och sedan svänger vänster ut på motorvägen södergående. Förslagsvis skulle man istället kunna välja en rondell eller liknande för att kraftigt förbättra trafikflödet.

Kommentar: Trafiklösningen för Kållerredsmotet har efter samrådet studerats ytterligare. Enligt det vidareutvecklade förslaget i trafikutredningen byggs korsningen Östra Lindomevägen – Gamla Riksvägen – Sagsjövägen om till en cirkulationsplats. Detta ökar trafiksäkerheten i korsningen och underlättar för anslutande trafik att komma ut på Östra Lindomevägen. Trafik på Äpplekullevägen som vill köra mot norr, antingen ut på E6/E20 eller mot handelsområdet, kan i förslaget göra en högersväng mot öster och sedan vända tillbaka i den nya cirkulationsplatsen (Korsningen Östra Lindomevägen – Gamla Riksvägen – Sagsjövägen). Detta ger en något längre körsträcka men ger samtidigt en mer trafiksäker lösning jämfört med dagens förhållanden. För trafik från öster som ska till Äpplekullevägen, samt vidare mot söder på E6/E20, innebär trafiklösningen att ett kort magasin anläggs väster om bron i Kållerredsmotet med väjning mot trafik som kommer från norr (handelsområdet och E6/E20). Genom magasinet minskar risken för att österifrån kommande trafik hindrar trafik som ska vidare mot handelsområdet. Om trafiken från norr skulle bli alltför tät och trafiken mot söder får svårt att passera, är det möjligt att i framtiden att komplettera korsningen med ytterligare ett trafikljus. Avseende föreslagen ombyggnad av motet möjliggör planförslaget att en gång- och



cykelvåg läggs på den södra sidan av bron över E6/E20 och att den kan ansluta mot befintlig gång- och cykelbana i öster, samt i framtiden även byggas ut söderut längs med Gamla riksvägen.

26. Boende utan känd adress

(daterat 2015-06-27)

Det kan ju aldrig bli sämre så sätt igång och bygg så fort som möjligt för nu är det be-
drövt.

Kommentar: Synpunkten noteras.

27. Boende på Gamlehagsliden, Kållerød

(daterat 2015-08-27)

Trafik

Idag förekommer köer på Ekenleden från Torrekullamotet i norr till Kållerødsmotet i söder samt köer ut på E6 södergående avfart Kållerød. Planförslaget innebär ingen förbättring, med den ökande trafikvolymen kommer problemen att bli ännu större då planförslaget ej kommer att åtgärda problemen.

Luft

I MKB finns inga luftmätningar redovisade avseende föroreningar. I en äldre luftutredning (E6 Kållerød Rapport 2005:04) finns mätvärden redovisade ca 40 m väster om E6. Dessa visade på risk för överskridande värden. Mätningarna utfördes 2003 och senare mätvärden bör finnas tillgängliga men har ej redovisats. MKB uppfyller ej kraven enligt miljölagstiftningen. Planförslaget innebär, genom trafikökningen, att luftkvaliteten ytterligare kommer att försämrats, något som inte är förenligt med miljölagstiftningen. I MKB tas bara hänsyn till det aktuella planområdet, ingen hänsyn tas till den befintliga bebyggelsen i nära anslutning till E6, Ekenleden och övriga hårt belastade trafikleder.

Övrigt

Inom handelsområdet finns idag tomma lokaler och vakansgraden har ökat. Detta borde beaktats i samband med att planarbetet startat men detta har tydligen Mölnåls Stad förbiset.

Kommentar: Skrivelsen är rubricerad "Överklagan avseende detaljplan Kållerøds köpstad" men då den inkommit under samrådet behandlas den som ett yttrande över planförslaget, inte en överklagan. En överklagan av en detaljplan kan göras först då ett beslut om att antaga planen har fattats.

Framtagen trafikutredning har efter samrådet kompletterats och förtydligats vilket redovisas planbeskrivningen och bedöms i miljökonsekvensbeskrivningen. När det gäller den samlade trafikutvecklingen i området visar genomförda trafikanalyser att det finns



tillräcklig kapacitet i det angränsande trafiksystemet för en utbyggnad enligt planförslaget under förutsättning av vissa uppgraderingar och kompletteringar görs i systemet. Bl a föreslås en ombyggnad av Kålleredsmotet som förbättrar såväl framkomlighet som trafiksäkerhet, även längs Ekenleden föreslås åtgärder i form av ombyggda korsningar. Genom trafikåtgärderna, som avses regleras såväl i planförslaget som i avtal med Trafikverket och IKEA, och ett genomförande att åtgärder som framjar kollektivtrafiken och möjligheterna att gå och cykla bedöms sammantaget förutsättningar för ett fungerande trafiksystem kunna skapas.

Avseende luftkvaliteten i området har spridningsberäkningar utförts och bedömningen av resultatet har inarbetats i planbeskrivning och MKB. De beräknade halterna intill E6/E20 (inom en zon om 10 meter) uppvisar de relativt högsta luftföroreningshalterna av kvävedioxid och partiklar som PM10. Inom det aktuella planområdet beräknas halterna vara lägre jämfört med halterna intill E6/E20. När det gäller scenariot för år 2035 beräknas halterna för kvävedioxid minska betydligt jämfört med nuvarande situation (renare fordonspark). Beräkningarna för partiklar visar på något stigande halter orsakade av den beräknade trafikökningen i området fram till år 2035.

Spridningsberäkningarna avseende kvävedioxid visar att för nuvarande situation överskrids miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid avseende dygnsmedelvärdet vid E6/E20. Dock avtar halterna relativt snabbt från in mot planområdet. Framtida scenario för situationen år 2035 visar att miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid innehålls med marginal. De beräknade halterna av partiklar som PM10 visar att miljö kvalitetsnormerna innehålls både för nuvarande situation och framtida situation år 2035. Dock visar spridningsberäkningarna att halterna ökar lite p.g.a. ökat fordonsarbete på de studerade vägarna i området.

Som en försiktighetsprincip bedömer utredaren att de antagna bakgrundshalterna, som ligger till grund för beräkningarna, sannolikt är överskattade.

Övriga synpunkter noteras.



STÅLLNINGSTAGANDEN

FÖRESLAGNA ÅNDRINGAR SEDAN SAMRÅDSFÖRSLAGET

Efter samrådet har utredningar reviderats och kompletterats, bl.a. riskutredningen som beskriver hänsyn till farligt gods, trafikutredningen som beskriver trafiksystemets kapacitet, bullerutredningen som beskriver trafikens och verksamhetens bullerpåverkan, den geotekniska utredningen som beskriver markförhållanden och stabilitet samt dagvattenutredningen som beskriver hur fördröjning och rening av dagvatten från området ska ske. Förslaget har efter samrådet bearbetats och förtydligats utifrån det kompletterande underlaget och planbestämmelser har preciserats.

Planhandlingarna föreslås ändras/kompletteras enligt följande:

- Plankartans delområde 2 har utökats något i den södra delen för att medge olika lösningar av den föreslagna halva cirkulationsplatsen, den sk "droppen", vid avfartsrampen från E6/E20.
- Slutsatser och rekommenderade åtgärder enligt reviderad riskanalys har förts in i planförslaget som information respektive planbestämmelser.
- Befintlig cirkulation vid korsningen Coop – Ekenplan på Ekenleden föreslås byggas om till en T-korsning.
- U-områden och E-områden anges för att möjliggöra omdragninga av ledningar samt säkerställa befintliga ledningar och tekniska anläggningar,
- Sidoområdena längs Ekenleden regleras som "PARK" för att tydliggöra vikten av att sidoområdena är planterade och att de befintliga alléträden kan bevaras.
- Ett område inom kvartersmarken för "H" (handel) invid Ekenleden regleras som "Hållplats" med syfte att utgöra angöringszon för kollektivtrafik.
- Ett område reglerat som "VÄG" har införts i den sydöstra delen av plankartans delområde 1 för att medge utbyggnad av föreslagen direktavfart.
- En bestämmelse om "Dike" har införts i området längs med E6 för att säkerställa befintligt dikes funktion samt stabiliteten utmed motorvägen.

Härutöver har gjorts vissa redaktionella justeringar och förtydliganden i planhandlingarna.

Det vidareutvecklade trafikförslaget enligt trafikutredningen innebär också att en ny cirkulationsplats föreslås byggas i korsningen Ö Lindomevägen – G:a Riksvägen – Sagsjövägen. Denna åtgärd ligger utanför det aktuella planområdet och ombyggnaden bedöms kunna ske med stöd av den detaljplan som redan gäller i området.



FÖRSLAG TILL VIDARE HANDLÄGGNING

Planeringsutskottet beslutar att godkänna samrådsredogörelsen och att uppdra åt Stadsbyggnadsförvaltningen att bearbeta planhandlingarna, samt att därefter genomföra granskning enligt 5 kap §18 Plan- och bygglagen (SFS 2010:900) för detaljplan för Kållerød köpstad.

Kristina Ulstein
Planchef

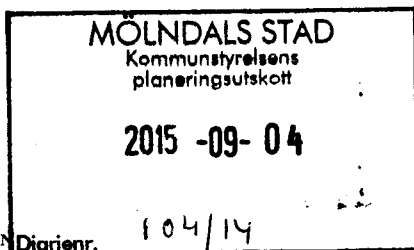
Johan Wiik
Planarkitekt

Bilaga 1 Samrådsyttrande över förslag till detaljplan för Kållerød köpstad i Mölnåls kommun, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, 2015-09-04



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten
Ingemar Braathen
Arkitekt
010-22 44 366
ingemar.braathen@lansstyrelsen.se



Samrådsyttrande
2015-09-04

Diarienummer
402-23142-2015

Sida
1(4)

Stadsbyggnadsförvaltningen
Mölnåls stad
planeringsutskottet@molndal.se

Förslag till detaljplan för Kållerød köpstad i Mölnåls kommun, Västergötalands län

Handlingar daterade 2015-06-16 för samråd enligt 5 kap 11 § plan- och bygglagen
(PBL 2010:900)

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör hälsa och säkerhet måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte skall prövas av Länsstyrelsen.

Motiv för bedömningen

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

Riksintresse

Trafikverket gör, i separat yttrande, bedömningen att den planerade utvecklingen som planen medger tillsammans med de åtgärder i trafiksystemet som kommunen föreslår inte kommer att skada riksintresset E6. Länsstyrelsen gör ingen annan bedömning.

Hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion

Farligt gods

Detaljplanen syftar till etablering av handelscentrum (likt nuvarande markanvändning). Nedan följer ett antal kommentarer på detaljplanen och den framtagna riskanalysen.

Varken Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för sektorn transporter av farligt gods (FÖP99) eller Länsstyrelsens riskpolicy rekommenderar köpcentra på så kort avstånd som planen medger. I FÖP99 anges att avståndet till transportleder för farligt gods bör vara minst detsamma som för personalintensiva verksamheter då köpcentra ofta söker sig till trafikorienterade lägen.

Länsstyrelsens riskpolicy har en glidande skala där handel/sällanköpshandel ligger i de borte zonerna från en led för farligt gods.

En etablering av köpcenter på det avstånd som medges i planen innebär ett avsteg från de riktlinjer som finns vid exploatering invid farligt godsleder.

Med tanke på den väg det här är fråga om, E6, en av de mest trafikerade lederna i länet så är Länsstyrelsen av erfarenhet tveksam till om det är tillräckliga åtgärder för en sådan exploatering med tanke på närhet till farligt godsled samt verksamhetens personintensitet.

Risکانالysen föreslår ett antal riskreducerande åtgärder. Dessa är enbart inriktade på att reducera konsekvenserna vid ett eventuellt utsläpp av giftig gas. Ett inkluderande av klasserna 1, 3 och 5 kan mycket väl innebära att ytterligare riskreducerande åtgärder krävs. Till exempel brandklassad fasad (inklusive dörrar och fönster), dimensionering av byggnadsstomme att stå emot viss trycklast samt förhindrande av fortskridande ras.

Nedan följer synpunkter på risکانالysen som vi anser behöver kompletteras.

Det saknas en tydlig beskrivning av området mellan transportlederna för farligt gods (framförallt mellan E6) och den tänkte bebyggelsen. Hur långt är avståndet (det anges generellt 30 m i analysen) och inom vilka avstånd kommer det att vistas människor? IKEA är en verksamhet som många besöker och som har ett kontinuerligt kundflöde under dagen vilket gör att även parkeringsytorna kan vara en plats där det vistas många människor. Hur ser topografin ut mellan transportlederna och bebyggelsen? Finns slänt, vall, dike och/eller vägräcke i anslutning till vägen? Detta kan påverka olyckans utbredning och konsekvensområdet vilken kan medföra att skyddsavståndet blir kortare om inte fordonen håller sig på vägen vid en olycka.

Farligt godsklasserna 1, 2, 3 och 5 bör inkluderas i riskberäkningarna. Nu har endast klass 2 beaktats. Även om klass 1 och 5 enskilt ger ett litet tillskott till risknivån så kan den sammanvägda risknivån påverkas av just det tillskottet som samtliga klasser ger. Det är därför tydligare att sammanväga riskbidragen från de klasserna som faktiskt kan påverka området och redovisa detta i diagrammen för individrisk och samhällsrisk. I nuläget transporteras dessa ämnen på lederna vilket gör att det blir en missvisande riskbild att inte ta med dem i beräkningarna. Vad gäller klass 1 så är det klass 1.1 som bör inkluderas och inte bara 1.1A. Eftersom det inte finns någon tydlig redovisning om avstånden mellan E6 och den tänkte bebyggelsen och det faktum att en olycka med farligt godsklass 3 kan generera ett konsekvensområde med en radie på 30-40 meter så kan Länsstyrelsen inte se att denna klass kan exkluderas.

Vad menas med att riskreducerande åtgärder inte är en förutsättning för att kunna genomföra planen (enligt sammanfattningen)? Förutsatt att ovanstående kommentarer beaktas kan resultatet mycket väl påvisa att riskreducerande åtgärder krävs för att uppnå en acceptabel risknivå. De två riskreducerande åtgärder som är föreslagna är kopplade till scenariot giftig gas varav den ena åtgärden är organisatorisk och kan vara svår att åstadkomma i en skarp situation. Vissa riskreducerande åtgärder är redan inbakade i individriskberäkningarna vilket gör att resultatet blir svårtolkat och graferna missvisande då platsspecifik individrisk ska baseras på en person som befinner sig på en och samma plats året om utan att några skyddsåtgärder är medräk-

nade. I analysen sägs fasaden skydda personer i IKEA-varuhuset vilket Länsstyrelsen anser motivera krav på fasader.

Trafikbuller

Planens genomförande kommer att medföra ytterligare trafikbelastning på omgivande gatu- och vägsystem varvid även trafikbullerbelastningen kommer att öka. Kommunen behöver närmare belysa vilka åtgärder som behöver vidtas för att sänka de redan idag mycket höga bullernivåerna vid husen längs med Äpplekullevägen i höjd med Kålleredsmotet och vid Ävavägen 7-15.

Då dessa åtgärdsområden inte omfattas av nuvarande planområde behöver planen redovisa hur erforderliga bullerskyddsåtgärder regleras.

Råd enligt 2 kap. PBL

Naturmiljö

Biotopskydd

Länsstyrelsen bedömer att alléträden längs Ekenleden omfattas av generellt biotopskydd. Eventuell borttagning av alléträd i samband med anläggandet av ny cirkulationsplats kräver dispens från Länsstyrelsen.

I övrigt har Länsstyrelsen inga synpunkter ur naturmiljösynpunkt.

Klimatanpassning

Länsstyrelsen anser att samtliga projekt bör ta hänsyn till effekterna av ett förändrat klimat. Klimatförändringar medför konsekvenser för i stort sätt alla samhällssektorer och anpassningsåtgärder är därför nödvändiga.

Dagvattenutredningen omfattar en utredning av konsekvenser vid kraftiga regn med slutsatsen att golvnivå i byggnad inte bör ligga lägre än +10,7 meter. En utformningsbestämmelse avseende golvnivå har därför införts på plankartan. Denna bör dock omformuleras att gälla även bygglovspliktiga åtgärder i befintliga byggnader.

Vatten

Länsstyrelsen har inga synpunkter på föreslagna åtgärder beträffande vatten men önskar klarläggande beträffande höjdsättning.

Åtgärderna som föreslås i dagvattenutredningen och planhandlingen bedöms förbättra kvalitén på dagvatten som leds till recipienterna Kålleredsbäcken och Ävan

Föreslagen dagvattenhantering omfattar fördjupning och breddning av befintliga diken för att beräknad fördröjnings- och reningseffekt skall uppnås. Av utredningen framgår däremot inte om åtgärderna förutsätter flödesförbättrande åtgärder i recipienterna. Utredningen behöver kompletteras avseende detta och det behöver även redovisas de lägsta markhöjder inom plan-

området som erfordras för att föreslagen dagvattenhantering skall få avsedd funktion.

Trafikfrågor

Trafikverket har i separat yttrande framfört synpunkter på trafiksystemet i området vilka bör beaktas och utvecklas i det fortsatta planarbetet. Då trafikallsträng är en av de frågor som kan få störst påverkansområde anser Länsstyrelsen att frågan behöver behandlas mycket utförligt i MKB-arbetet.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

I det fall att åtgärder behöver utföras i någon av recipienterna för dagvatten eller för att klara anpassning till ett förändrat klimat vill Länsstyrelsen påpeka att dessa kan innebära anmälnings- eller tillståndspliktig vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken. Tillstånd prövas av mark- och miljödomstolen. Viss vattenverksamhet kan anmälas till Länsstyrelsen.

Behovsbedömning

Kommunen bedömer att förslaget innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delar kommunens åsikt. Samråd har hållits med Länsstyrelsen om miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning och omfattning.

Beredning

Ärendet har handlagts av Ingemar Braathen och granskats av Johanna Severinsson. I handläggningen av ärendet har handläggare från naturavdelningen, vattenavdelningen, miljöskyddsavdelningen samt från enheten för skydd och säkerhet deltagit.

Vad som angivits ovan gäller som statens samlade myndighetsuppfattning vid en avvägning mellan olika framförda synpunkter.

Ingemar Braathen

Johanna Severinsson

Kopia till:

Trafikverket

Länsstyrelsen/
Natur, Vatten – Teresia Holmberg
Miljöskydd – Lena Niklasson
ESS – Patrik Jansson