

Kapitel 15. Konsekvensanalys

Konsekvenser av de långsiktiga förslag till mark och vattenanvändning som redovisas i översiktsplanen skall beskrivas på en övergripande nivå. I första hand kommer här nedan att beskrivas miljö- och trafik frågor samt sociala och ekonomiska konsekvenser.

Mer detaljerade konsekvensanalyser görs i form av miljökonsekvensbeskrivningar t ex i samband med detaljplanering eller vid upprättande av vägutredningar.

Följande analys kan ses som ett upplägg att under utarbetande av översiktsplanen belysa förmodade konsekvenser av den fysiska planeringen som tas upp av planerande myndigheter, organisationer, företag eller berörda kommuninvånare.

Det är viktigt att tydligt redovisa vilka krav som ställs på den fysiska planeringen enligt plan och bygglagen samt miljöbalken och hur dessa skall uppfyllas. De allmänna hänsynsreglerna i 2 kap miljöbalken skall alltid uppfyllas om det inte är uppenbart orimligt.

Miljö

En ökad exploatering och förtätningar inom tätorterna kan ge konsekvenser på närmiljön genom ökad trafik och ianspråktagande av grönytor. Samtidigt kan ett bättre utnyttjande av befintlig infrastruktur erhållas och ett ökat antal resenärer som ger underlag för utbyggnad av kollektivtrafiken erhållas. Behovet av bostäder i centrala lägen har betonats i samrådsyttrandena för att bidra till regionens utveckling. Mölndals stad kan med fördel öka sitt bostadsbyggande med attraktiva boendemiljöer.

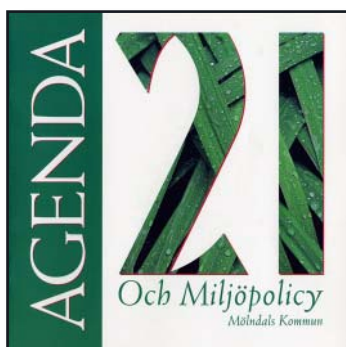
Synpunkter mot att odlingsmark tas i anspråk för bebyggelse framförs från boende i Ingemantorp, Skäggered och Hällesåker. Att bevara jordbruksmark framhålls som viktigt i ett långsiktigt hållbart perspektiv. Ekologiska faktorer föreslås få en mer framträdande roll.

En ökad integrering av bostäder och verksamheter kan innebära risk för störningar mellan boende och verksamma. En förnyelse i tätorten kan ge förbättringar i miljön genom att flytta ut störande verksamheter samtidigt som detta kan ge ändrade förutsättningar för befintliga industrier. En större omvandling i centralt belägna industriområden kan innebära en utflyttning av störande eller trafikalkstrande verksamheter vilket kräver att nya attraktiva verksamhetslägen måste erbjudas. Byggnad på tidigare industrimark kräver oftast markundersökningar för att klargöra eventuella föroreningar. Ibland erfordras marksanering.

Tillgången till ny verksamhetsmark är begränsad. Behov av ytterligare verksamhetsmark i goda lägen efterfrågas från näringslivets företrädare. Även ytor för verksamheter med traditionell industribebyggelse efterfrågas.

Vid ökad exploatering behöver möjligheter till lokalt omhändertagande av dagvatten observeras. En utvecklad dagvattenpolicy efterlyses av remissinstanser och ett ökat krav på lokalt omhändertagande av dagvatten inom kvartersmark.

Av miljömålen för frisk luft, begränsad klimatpåverkan och god bebyggd miljö är det med all sannolikhet miljökvalitetsnormerna för luftföroreningar som kommer att överskridas. Med anledning av att bl a vårt resande med personbil fortsätter att öka pekar dagens prognoser på ett överskridande av gränsvärdet för kvävedioxid, trots renare bilar, om inte åtgärder vidtages. Även beträffande partikelnormerna bedöms risker finnas för överskridanden. Det är framför allt utmed de större trafiklederna, dvs utmed E6 från Åbro och in mot Göteborg som ett överskridande beräknas komma att ske om inga åtgärder vidtas. Se fig kap 9 Luftföroreningar från simuleringar gjorda av miljö- och hälsoskyddsförvaltningen i Göteborg. Utsläpp av kvävedioxid anses utgöra ett mått på föroreningsgraden i luften. Klaras dessa gränsvärden kan



Handlingsprogram för hållbar utveckling

även andra gränsvärden klaras. Utsläppen och förslag till åtgärder är en fråga för hela Göteborgsregionen och kan inte lösas endast av en kommun eller för ett visst område. Det är dock av stor vikt att varje kommun vidtager lokala åtgärder. Det åtgärdsförslag ”Frisk Luft på väg” som har tagits fram av länsstyrelsen har antagits av regeringen i december 2004. Ett kompletterande program kommer att utarbetas. Mölndals stad har utarbetat en Klimatstrategi med förslag till åtgärder framför allt inom trafik och energiområdet.

Konsekvenser för koldioxidutsläpp är svåra att bedöma. Utsläpp av koldioxid från uppvärmning har minskat men utsläpp från transporter och industrin har ökat. Detta ger tillsammans med andra källor en ökande halt av växthusgaser i atmosfären. Mölndals kommun har antagit en energiplan vars övergripande mål är att genom övergång till förnybara energislag och effektivare energianvändning minska utsläppen av koldioxid. Förändrad energianvändning i småhus kan bidra till minskade koldioxidutsläpp, t ex genom att minska småskalig eldnings och övergå till fjärrvärme. Detta under förutsättning att Riskullaverken övergår till annan förbränning som t ex biobränsle. Utredningar pågår för omställning av verket. Energieffektiviteten i den befintliga bebyggelsen är viktig att förbättra.

Utbyggnad av gång- och cykelvägar samt utbyggd kollektivtrafik, t ex spårbunden trafik och ändrade resvanor som innebär ett minskat resande med personbil ger minskade utsläpp och därmed renare luft. Mölndals stad arbetar för att ändra resvanor genom satsningar på attraktiva gång- och cykelförbindelser och genom att stödja åtgärder som ”Cykelutmaningen” och inrätta bilpooler mm. Önskemål framförs från flera håll på snabbare utbyggnad i de stråk där förbindelser saknas eller där separata körfält saknas.

Kommunen har antagit en åtgärdsplan avseende biltrafikens miljöstörningar. Miljöförbättrande åtgärder utmed större trafikleder ger förbättringar för ett antal bostäder som idag är utsatta för bullerstörningar. De åtgärder som genomförs är skärmning med plank eller vall, insättande av tilläggsrutor eller byte till treglasfönster. Åtgärder och prioriteringar framgår av åtgärdsplanen. I vissa områden med bebyggelse nära trafikleder med omfattande trafik är det ibland svårt att göra samhällsekonomiskt lönsamma åtgärder. Synpunkter på flyttning av trafikleder eller åtgärder för att minska trafikbelastningen har framförts under samrådet. Speciellt i Centrala Källered och delar av Centrala Lindome återkommer synpunkter på trafikstörningar. Utredningar pågår i några områden för att finna bättre lösningar för trafiken.

Genom att flytta ut trafik från lokalvägnätet till de större huvudnätet minskas genomfartstrafik inne i bostadsområden som därmed får mindre störningar vad gäller buller och luftföroreningar. En ”lokal ring” i Mölndal tillstyrks liksom miljöförbättrande åtgärder inne i bostadsområdena.

I den redan bebyggda miljön föreslås kompletterade bebyggelse. Samtidigt föreslås säkerställande av tätortsnära naturområden samt tillvaratagande av kulturhistoriska och estetiska värden för att uppfylla miljömålen om god bebyggd miljö. Farhågor framförs att förtätningar i befintliga bostadsområden i första hand görs på de områden som idag utgör park- eller grönområden. Det är därför viktigt att säkra tätortsnära grönytor och utvärdera helheten vid förtätningar i befintliga områden.

Trafik

Ny bebyggelse föreslås i tre större delområden nämligen i Balltorp, Heljered och Ingemantorp/Fågelsten. Avsikten är att dessa områden skall utformas så att gång- cykel och kollektiva resor underlättas och prioriteras. Bebyggelsen skall lokaliseras så att attraktiva och trygga stråk utformas ner mot pendeltågsstationer. Samtidigt måste framkomligheten för kollektivtrafiken prioriteras och utbudet förbättras. Detta skall ge som resultat ett minskat bilresande och mindre miljöstörningar. Några remissinstanser framför farhågor att en god kollektivtrafik inte kan uppnås i nybyggnadsområden i tätorternas utkanter.



Infrastruktur i Mölndalsåns dalgång
Källa:Förstudie Banverket kusttill-kustbanan



Miljön utmed Göteborgsvägen förbättras och bebyggelsen utvecklas

Ett åtgärdsprogram för att minska miljöstörningarna har utarbetats för Göteborgsregionen under ledning av länsstyrelsen. Förslaget innehåller åtgärder som utbyggnad av kollektivtrafiken, bättre trafikinformation, bilpooler mm i avsikt att minska resandet med personbilar. Under år 2005 kommer kompletterande program för åtgärder att tas fram.

Kortsiktiga ombyggnadsåtgärder görs för närvarande på trafiknätet för att skapa bättre kapacitet på trafikplatser och i huvudvägnätet. Dessa åtgärder avser ge ett jämnare trafikklöde och därmed minskad miljöbelastning. Andra åtgärder för att kraftigt minska bilberoendet föreslås framför allt genom utbyggnad av kollektivtrafiken. En ombyggnad av pendeltågsstationen i Mölndals centrum har gett väsentligt förbättrade bytesmöjligheter. Förslag till nya pendeltågsstationer har diskuterats som åtgärd för att öka attraktiviteten och tillgängligheten till kollektivtrafiken.

För att kunna öka pendeltågstrafiken behövs ytterligare spår på västkustbanan och en ny järnvägsinfart till Göteborgs central. En utbyggnad med två spår i Mölndalsåns dalgång innebär konsekvenser för markanvändningen genom intrång i befintlig industrimark och genom påverkan på den fysiska miljön. Tydligare avvägningar mellan olika allmänna intressen och mot enskilda intressen efterfrågas av remissinstanser. För att kunna ta ställning i dessa frågor är det viktigt att fördjupa studierna för utbyggnad av infrastrukturen på huvudvägnäten in till Göteborg. Eventuella reservat kan behöva tydliggöras för att långsiktigt visa framtida markanvändning.

Utbyggnad av kust till kustbanan mot Borås och vidare österut kan komma att dras genom Mölndal vilket ger ökad tillgänglighet till regionen. Samtidigt ger en utbyggnad av nya spår stor påverkan på naturmiljön och i den bebyggda miljön. Västkustbanan och E6 utgör redan idag en barriär som delar kommunen mitt itu i nord-sydlig riktning och konsekvenserna kan förstärkas genom utökat spårområde. Pågående förstudie för Kust-till-kustbanan och Västlänken visar alternativa anslutningar för järnvägen in till Göteborg. För att kunna få ett stationsläge i Mölndal kan flera alternativ behöva utredas närmare.

Även Söderleden med en kraftigt ökande trafik upplevs som en barriär i bebyggelsen. För att förbättra de kollektiva förbindelserna, speciellt i tvärgående riktning mellan de stora infartsvägarna och därmed minska störningar från biltrafik finns i översiktsplanen reservat för spårbunden kollektivtrafik i Fässbergsdalen. Även med en kraftigt utbyggd kollektivtrafik i regionen visar dock framtagna prognoser på en ökande biltrafik. Detta beror på flera faktorer bland annat inflyttning till regionen. För att klara denna trafikökning behöver flera trafikplatser på Söderleden byggas om och mark tas i anspråk för ytterligare körfält. Beroende på hur utbyggnad sker i Fässbergsdalen behöver prioriteringar göras beträffande utbyggnad av trafikplatser och lokalvägnät. Utbyggnad av trafikleder ger ökade störningar i form av buller och luftföroreningar samt förstärkt barriäreffekt.



Spårbunden trafik

Om kollektivtrafiken skall bli konkurrenskraftig och öka sin marknadsandel krävs kraftfulla insatser. Det handlar inte bara om ökad turtäthet utan flera andra faktorer som minskad restid, bättre information, trygghet och säkerhet samt rätt sträckning av linjer i förhållande till efterfrågan. Lokalisering av bebyggelse och samordnad planering av attraktiva kollektivtrafikstråk kan ge ökat resande. Inom regionen pågår i Vägverkets regi ett utredningsarbete för framtidens kollektivtrafik K2020. Ett förslag beräknas läggas fram under 2005. En målsättning är att till 2015 ersätta 20% av biltrafiken med kollektivtrafik. Detta kräver kraftfulla åtgärder på kollektivtrafiken som kan komma påverka den översiktliga planeringen.

Ny vägförbindelse till riksväg 40 från E6 diskuteras i minst tre alternativa lägen mellan Kallebäck och södra Mölndal. De olika lägena innebär nya vägsträckningar delvis i tunnel, med stor påverkan på såväl naturmiljö som bebyggelse. Fördelarna kan uppmätas i tidsvinst och minskade störningar norr om tvärförbindelsen. Ställningstagande till slutgiltigt läge för en tvärförbindelse behöver studeras i förhållande till utbyggnad av övrig infrastruktur i Mölndalsåns dalgång.

Miljöförbättrande åtgärder utmed E6 och på Göteborgsvägen och Kungsbackavägen ger bättre gatumiljö och minskade störningar för bebyggelsen i omgivningen. Åtgärder har företagits utmed tvärförbindelsen längs Frölundagatan-Storgatan-Kvarnbygatan och föreslås för Källered och Lindome för att minska barriäreffekterna av E6 och ge trygga och säkra förbindelse i tätorternas centrum.

Sociala aspekter

Föreslagen utbyggnaden i de tre kommundelarna ger möjlighet att skapa varierande boende- och hushållsformer i alla delar av staden. Nybyggnader i befintliga stadsdelar ger möjlighet till modern bebyggelse med hissar som ökar den fysiska tillgängligheten. Detta ger möjlighet till bostäder för alla kategorier speciellt även bostäder för äldre och funktionshindrade. För att erhålla en god social miljö föreslås en blandning av upplåtelseformer i alla områden. Efterfrågan på hyresbostäder är stor men även behovet av tomter för eget byggande behöver ökas. Behovet av enklare boende, såsom mindre lägenheter och lägenheter med enklare standard efterfrågas för de individer i flera åldersgrupper som har en annorlunda livsstil eller begränsade tillgångar.

En ökad blandning av bostäder och verksamheter ger möjligheter till en stadsmässig bebyggelse med mötesplatser och service. Genom högre exploatering i centrala stråk kan säkra och trygga miljöer åstadkommas. Genom att lokalisera verksamheter med aktiviteter utmed stråk så att människor vistas där under dygnets alla timmar kan tryggheten öka.

Gröna stråk i bebyggelsen ger möjligheter till närrecreation. Genom att stärka sambanden mellan olika grönområden och utforma fina gatumiljöer med grönska med stråk ut till omgivande strövområden ger vi möjligheter till mötesplatser och ett avkopplande vardagsliv.

Utbyggnad av gång och cykelstråk ger förutsättningar för människor att ta sig fram utan att behöva ta bilen. Genom trafiksäkra och trygga vägar förbättras möjligheter för barn och ungdom att röra sig i staden. Ökade möjlighet till motion och närrecreation kan ge positiva effekter för folkhälsan.

Tillgång till arbetsplatser i alla kommundelarna är av social betydelse för att få ett samhällsliv med mångfald av människor som rör sig i området under stora delar av dygnet.

Ekonomiska aspekter

Infrastruktur

En ökad bebyggelse kräver investeringar på huvudvägnät och för kollektivtrafik. Eftersom en ökad inflyttning sker till regionen krävs relativt stora satsningar på infrastrukturen speciellt på trafikplatser och nya kollektivtrafikanläggningar. Detta kräver att investeringar tas med i statliga infrastrukturplaner. Vid förtätning inom redan tätbebyggda områden kan anslutningar göras till befintlig infrastruktur.

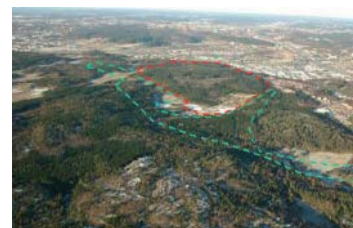
Under senare år har stora utbyggnader skett inom skola och barnomsorg i alla kommundelarna. Viss komplettering är fortfarande nödvändig och kompletteringar kan behövas i de områden befolkningen ökar eller förändras. Generationsväxling medför att behov av skollokalerna, fritidslokaler eller vårdlokaler förändras i olika kommundelar.

För att öppna Balltorp, Heljered och Ingemantorp/Fågelsten krävs utbyggnad av både vatten och avlopp, vägar, energiförsörjning samt kommunal och kommersiell service. Nya bebyggelseområden skall i huvudsak kunna bära sina kostnader för den grundläggande infrastrukturen i området.

I Balltorp som är kommunens stora utbyggnadsområde behövs stora initiala investeringar på vägar, vatten och avlopp samt energi för att nå fram till området som ligger över 90 m högre än centrala Mölndal.



Gång och cykelstråk utgör viktiga tvärförbindelser



Västra Balltorp kräver investeringar i nya vägar och teknisk försörjning