

## SAMRÅDSHANDLING

# Väg 570 Tuvevägen - Kornhallsvägen

Göteborg, Västra Götalands Län

Vägplan, 2021-08-31

Uppdragsnummer: 172006 / 172007



**Trafikverket**

Postadress: Trafikverket, 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

6.0

Dokumenttitel: Samrådshandling – Väg 570 Tuvevägen - Kornhallsvägen

Författare: Tyréns AB

Dokumentdatum: 2021-08-31

Ärendenummer: TRV 2017/103239

Uppdragsnummer: 172006 / 172007

Version: 1.0

Kontaktperson: Lorenzo Letic, Trafikverket, [lorenzo.letic@trafikverket.se](mailto:lorenzo.letic@trafikverket.se), 010-123 42 98.

TMALL 0092 Planbeskrivning

Foton: Tyréns AB om inget annat anges

# Innehåll

|          |                                                                                      |           |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>SAMMANFATTNING</b> .....                                                          | <b>5</b>  |
| <b>2</b> | <b>BESKRIVNING AV PROJEKTET, DESS BAKGRUND, ÄNDAMÅL OCH PROJEKTMÅL</b> .....         | <b>6</b>  |
| 2.1.     | Bakgrund .....                                                                       | 6         |
| 2.2.     | Planlägningsprocessen .....                                                          | 7         |
| 2.3.     | Tidigare utredningar .....                                                           | 8         |
| 2.4.     | Ändamål och projektmål.....                                                          | 8         |
| 2.5.     | Beslut om betydande miljöpåverkan .....                                              | 8         |
| <b>3</b> | <b>MILJÖBESKRIVNING</b> .....                                                        | <b>9</b>  |
| 3.1.     | Avgränsning .....                                                                    | 9         |
| 3.2.     | Miljökompetens och underlag .....                                                    | 10        |
| 3.3.     | Bedömningsmetodik .....                                                              | 10        |
| <b>4</b> | <b>FÖRUTSÄTTNINGAR</b> .....                                                         | <b>11</b> |
| 4.1.     | Vägens funktion och standard.....                                                    | 11        |
| 4.2.     | Trafik och användargrupper .....                                                     | 11        |
| 4.3.     | Lokalsamhälle och regional utveckling .....                                          | 13        |
| 4.4.     | Landskapet och staden .....                                                          | 14        |
| 4.5.     | Miljö och hälsa .....                                                                | 17        |
| 4.6.     | Byggnadstekniska förutsättningar.....                                                | 26        |
| <b>5</b> | <b>DEN PLANERADE VÄGENS LOKALISERING OCH UTFORMNING MED MOTIV</b> .....              | <b>27</b> |
| 5.1.     | Val av lokalisering .....                                                            | 27        |
| 5.2.     | Val av utformning .....                                                              | 27        |
| 5.3.     | Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs ..... | 30        |
| <b>6</b> | <b>EFFEKTER OCH KONSEKVENSER AV PROJEKTET</b> .....                                  | <b>31</b> |
| 6.1.     | Trafik och användargrupper .....                                                     | 31        |
| 6.2.     | Lokalsamhälle och regional utveckling .....                                          | 32        |
| 6.3.     | Landskapet och staden .....                                                          | 32        |
| 6.4.     | Miljö och hälsa .....                                                                | 33        |
| 6.5.     | Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning) .....                                   | 38        |
| 6.6.     | Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser .....                            | 38        |
| 6.7.     | Påverkan under byggnadstiden.....                                                    | 38        |
| <b>7</b> | <b>SAMLAD BEDÖMNING</b> .....                                                        | <b>40</b> |
| 7.1.     | Måluppfyllelse .....                                                                 | 40        |
| 7.2.     | Samlad miljökonsekvens.....                                                          | 42        |

|                                                                                                                                                          |           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>8 ÖVERENSSTÄMMELSE MED MILJÖBALKENS ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER, MILJÖKVALITETSNORMER OCH BESTÄMMELSER OM HUSHÅLLNING MED MARK OCH VATTENOMRÅDEN .....</b> | <b>43</b> |
| 8.1. Miljöbalkens allmänna hänsynsregler .....                                                                                                           | 43        |
| 8.2. Miljökvalitetsnormer (MKN) .....                                                                                                                    | 44        |
| 8.3. Hushållning med mark och vattenområden .....                                                                                                        | 45        |
| <b>9 MARKANSPRÅK OCH PÅGÅENDE MARKANVÄNDNING.....</b>                                                                                                    | <b>46</b> |
| 9.1. Vägområde .....                                                                                                                                     | 46        |
| 9.2. Område med tillfällig nyttjanderätt .....                                                                                                           | 47        |
| 9.3. Vägområde inom detaljplan.....                                                                                                                      | 47        |
| 9.4. Avvägning med påverkan på markanvändning.....                                                                                                       | 47        |
| <b>10 FORTSATT ARBETE .....</b>                                                                                                                          | <b>48</b> |
| 10.1. Granskning och fastställelse av vägplanen .....                                                                                                    | 48        |
| 10.2. Tillstånd, dispenser och anmälningar .....                                                                                                         | 48        |
| 10.3. Projektspecifika miljökrav på entreprenören.....                                                                                                   | 48        |
| 10.4. Miljösäkring fortsatt skede .....                                                                                                                  | 48        |
| <b>11 GENOMFÖRANDE OCH FINANSIERING .....</b>                                                                                                            | <b>49</b> |
| 11.1. Formell hantering .....                                                                                                                            | 49        |
| 11.2. Genomförande .....                                                                                                                                 | 50        |
| 11.3. Finansiering .....                                                                                                                                 | 50        |
| <b>12 UNDERLAGSMATERIAL OCH REFERENSER .....</b>                                                                                                         | <b>51</b> |
| PM/Utredningar .....                                                                                                                                     | 51        |
| Övriga referenser .....                                                                                                                                  | 51        |

# 1 Sammanfattning

Trafikverket planerar för korsningsåtgärder och ny gång-, cykel och mopedbana (GCM-bana) på Kongahällavägen (väg 570) i Säve på Hisingen, Göteborg. GCM-banan ska anläggas väster om väg 570 och kopplas till den befintliga gång- och cykelbanan söder om Säve stationshus och till planerad GCM-bana i Gunnesby. Vid Brunstorpsvägen tillkommer två passager över vägen för gående för att koppla samman gångväg och hållplats till plankorsningen över järnvägen. Busshållplatsen vid Brunstorpsvägen kommer flyttas ett par meter söder ut. Befintlig signalreglerad korsning i anslutning till Säve stationshus ska byggas om till cirkulationsplats och då ändras även läget för busshållplatserna vid Säve stationsväg. Vid Bärby tas busshållplatserna Bärby Norra bort i båda riktningar. På frigjord yta anläggs vänstersvängkörfält på östra sidan, gångpassage och refug anläggs vid korsningen Bärbyvägen/Bärby korsväg.

Ändamålen med projektet är att möjligheten för pendling med cykel ska förbättras samt att skapa bättre trafiksäkerhet för bilister och cykel- och gångtrafikanter. Projektmålen är att öka livskvaliteten för boende och bidra till en positiv miljö och hälsoutveckling.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län meddelade i beslut daterat 2021-05-20 att projektet inte kan anses medföra betydande miljöpåverkan. Detta innebär att beskrivningen av projektets miljöpåverkan görs i en miljöbeskrivning som arbetats in i denna planbeskrivning.

Ändamålen och projektmålet bedöms uppfyllas i och med åtgärderna.

Åtgärderna bedöms innebära små negativa konsekvenser för naturmiljö då biotopskyddade objekt och naturvärdesobjekt påverkas. Skydds- och kompensationsåtgärder, bland annat i form av flytt av stenmur och plantering av träd, planeras. Åtgärderna bedöms innebära måttlig negativ konsekvens för kulturmiljö då odlingslandskapet påverkas och en fornlämning samt två övriga kulturhistoriska lämningar påverkas. Åtgärderna bedöms också innebära små negativa konsekvenser på jordbruksmarken eftersom de innebär ett intrång i brukningsvärd jordbruksmark och att tre anslutningsvägar till jordbruksmark stängs. För vattenmiljö, landskap och förorenad mark bedöms konsekvenserna av åtgärderna som obetydliga.

De transportpolitiska målen bedöms uppfyllas av projektet.

För flera miljö kvalitetsmål bedöms projektet bidra positivt till måluppfyllelse. För två miljö kvalitetsmål, *ett rikt odlingslandskap* och *ett rikt växt- och djurliv*, bedöms projektet bidra negativt till måluppfyllelsen.

Projektet bedöms inte påverka möjligheten att uppfylla berörda miljö kvalitetsnormer.

Projektet innebär att ett antal tillstånd och anmälningar kopplade till miljöbalken och kulturmiljölagen kommer behöva göras.

Just nu genomförs samråd där myndigheter, enskilda som kan antas bli särskilt berörda och allmänheten kan lämna synpunkter och ställa frågor. Kungörelse av planen planeras ske vintern 2022 och skickas in till planprövning för fastställelse våren 2022. Planerad byggstart är 2023 och byggtiden beräknas till ungefär sex månader.

## 2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

### 2.1. Bakgrund

Trafikverket planerar för korsningsåtgärder och ny gång-, cykel och mopedbana (GCM-bana) på Kongahällavägen (väg 570) i Säve på Hisingen, Göteborg, se Figur 1. Syftet med åtgärderna är att höja trafiksäkerheten på sträckan och öka möjligheten för pendling med cykel.



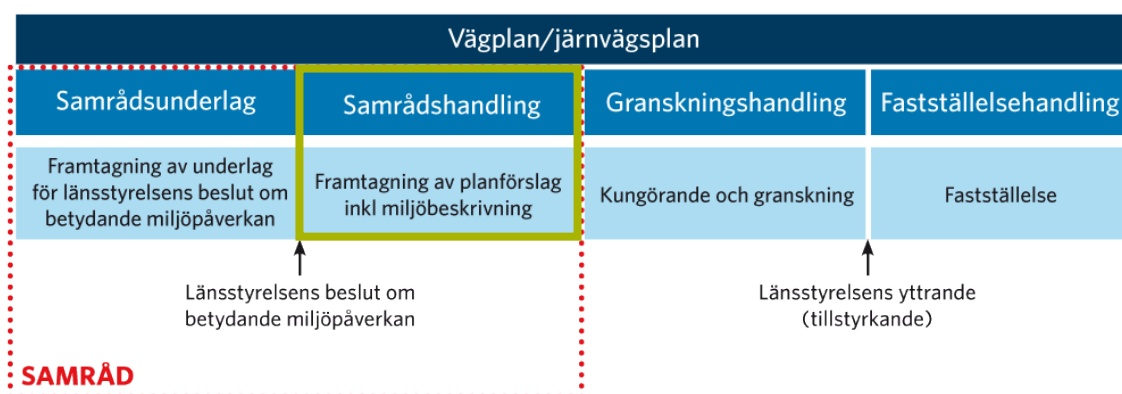
Figur 1. Översiktskarta och plangränser för norra och södra delen. Infälld karta visar utredningsområdets läge i Göteborg.

Genom tätorten Säve går Kongahällavägen (väg 570). På delar av sträckan finns brister gällande trafiksäkerhet. Det har framkommit synpunkter rörande upplevd otrygghet vid korsningar samt längs sträckor på vägen, både för fordonstrafikanter och för gående. Skolskjuts erbjuds till samtliga barn upp till åk 6 på Bärbyskolan då trafikmiljön har bedömts som osäker. Väg 570 norr om Säve har ingen cykelväg.

Projektet innebär att ett vänstersvängkörfält anläggs på östra sidan av väg 570 vid Bärby och gångpassage och refug anläggs vid korsningen Bärbyvägen/Bärby korsväg detta görs delvis på en yta som frigörs när busshållplatserna Bärby Norra tas bort. Vid Säve station byggs den signalreglerade korsningen om till cirkulationsplats. och läget för busshållplatserna vid Säve stationsväg justeras. Längs med sträckan mellan Säve stationsväg och infarten till Kastellegårdsvägen anläggs en GCM-bana. Ny GCM-bana planeras anläggas väster om väg 570 och är enligt nuvarande utformningsförslag cirka 800 meter. GCM-banan kopplas till den befintliga gång- och cykelbanan söder om Säve stationshus till planerad GCM-bana i Gunnesby. Vid Brunstorpsvägen tillkommer två passager över vägen för gående för att koppla samman gångväg och hållplats till plankorsningen över järnvägen. Busshållplatsen vid Brunstorpsvägen kommer flyttas ett par meter söder ut.

## 2.2. Planläggningsprocessen

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan. Vägplanen genomförs i de fyra olika skedena: samrådsunderlag, samrådshandling, granskningshandling och fastställelsehandling. Figur 2 redovisar Trafikverkets planläggningsprocess samt vilket skede projektet befinner sig i.



Figur 2. Planläggningsprocessen för projekt som inte antas medföra betydande miljöpåverkan. Aktuell skede är markerat med grönt.

Detta dokument utgör en plan- och miljöbeskrivning i fasen samrådshandling. Syftet med dokumentet är att presentera projektet och dess förväntade effekter och konsekvenser för att kunna samråda detta med myndigheter och enskilda som kan antas bli särskilt berörda.

Samråd är viktigt under hela planläggningsprocessen. Det innebär att Trafikverket för dialog och inhämtar synpunkter från andra myndigheter, organisationer, allmänhet och enskilt berörda. Samråd kan ske via allmänna och enskilda möten, via e-post, brev samt via informationsmaterial. När allmänheten kallas till möten sker detta genom annonsering i dagspressen och särskilt berörda kallas via brev. Det finns möjligheter att lämna synpunkter under hela samrådsprocessen fram till att vägplanen fastställs. Synpunkter kan lämnas under samrådsmöten, per telefon samt via e-post eller brev till Trafikverket. Alla inkomna synpunkter sammanfattas sedan i en samrådsredogörelse.

## 2.3. Tidigare utredningar

En åtgärdsvalsstudie (ÅVS) togs fram 2015 som syftade till att klargöra brister och behov avseende tillgänglighet och trafiksäkerhet längs väg 570 och mellan väg 563 och 587 samt föreslå åtgärder för att förbättra situationen (Trafikverket, 2015). Alla åtgärder i aktuellt projekt utgår från rekommenderade åtgärder från ÅVS:en. Övriga åtgärder som föreslogs i ÅVS:en var bland annat information till boende samt slätter och röjning vid korsningar. Åtgärder för skoltider och hemfärd för elever föreslogs också, med Göteborgs Stad som ansvarig aktör. Vissa av åtgärderna har ändrats sedan ÅVS:en togs fram bland annat har vändplats för bussar vid cirkulationsplatsen tagits bort, hastighetsändring och ändring av hållplatslägen vid cirkulationsplats.



Figur 3. Kongahällavägen med nuvarande gångbana. Fotot är taget precis söder om infarten till Kastellegårdsvägen. Bohusbanan ligger till höger i bild.

## 2.4. Ändamål och projektmål

Ändamålen med projektet är att möjligheten för pendling med cykel ska förbättras samt att skapa bättre trafiksäkerhet för bilister, cykel- och gångtrafikanter.

Projektmålet är följande:

- Öka livskvalitén för boende och bidra till en positiv miljö och hälsoutveckling.

## 2.5. Beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen skriver i sitt beslut om projektet innebär betydande miljöpåverkan (den 2021-05-20 diarienummer 343-9170-2021): "Länsstyrelsen finner att projekt inte är av den art att det kan anses medföra betydande miljöpåverkan." Detta innebär att ingen separat miljökonsekvensbeskrivning tas fram, utan att en miljöbeskrivning görs i denna planbeskrivning innehåller en miljöbeskrivning. I kapitel 3 *Miljöbeskrivning*, 4 *Förutsättningar* samt i 6 *Effekter och konsekvenser av projektet* redovisas projektets förutsebara påverkan på människors hälsa och på miljön.



## 3 Miljöbeskrivning

Då projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan hanteras förutsedd miljöpåverkan i en miljöbeskrivning som inarbetas i den här planbeskrivningen. De miljöaspekter som behandlas i miljöbeskrivningen beskrivs mer detaljerat i kapitel 4 *Förutsättningar* och i kapitel 6 *Effekter och konsekvenser av projektet*.

### 3.1. Avgränsning

Ett antal miljöaspekter har identifierats utifrån projektets omfattning och förutsättningar. Miljöaspekter som kan påverkas på ett betydande sätt behandlas mer ingående, aspekterna av liten relevans behandlas översiktligt eller har avgränsats helt.

#### I sak

Följande tabell redovisar relevanta miljöaspekter och motiv till varför de behandlas i vägplanens miljöbeskrivning. Miljöaspekterna buller, grundvatten samt klimatpåverkan bedöms inte som relevanta och behandlas inte i rapporten.

Tabell 1. Avgränsning av miljöaspekter.

| Miljöaspekt        | Motiv                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|--------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Landskap           | Sträckningens landskapskaraktär utgörs främst av ett öppet och flackt odlingslandskap men med karaktärselement i form av bland annat stenmurar och en grov oxel.                                                                                                                               |
| Naturmiljö         | I en naturvärdesinventering har naturvärdesobjekt med påtagligt och visst värde pekats ut. Inom och i anslutning till utredningsområdet finns flera objekt som omfattas av det generella biotopskyddet. En fridlyst art enligt 4 § och artskyddsförordningen (SFS 2007:845) har identifierats. |
| Kulturmiljö        | I anslutning till utredningsområdet finns jordbrukslandskapet som är utpekad som regionalt värdefullt samt har Säve stationshus utpekad som kulturhistoriskt värdefull. En fornlämning och två övriga kulturhistoriska lämningar finns inom utredningsområdet.                                 |
| Jordbruksmark      | Området karaktäriseras av ett öppet jordbrukslandskap med åkermark och betesmark. Fem vägar till angränsande jordbruksfastighet ansluter aktuell sträcka.                                                                                                                                      |
| Förorenad mark     | Ingen dokumenterad historisk verksamhet som kan ha orsakat markföroreningar i anslutning till berörda sträckor. En markmiljöinventering har genomförts för att identifiera massor som kan behöva särskild hantering. Resultat från rapporten redovisas i miljöbeskrivningen.                   |
| Vattenmiljö        | I anslutning till det södra utredningsområdet passerar vattenförekomsten Kvillen. En bäck korsar aktuell sträcka söder om Kastellegårdsvägen.                                                                                                                                                  |
| Hälsa och säkerhet | Sträckningen går genom Säve tätort där förskolor och skolor finns och områden med mer spridd bebyggelse bestående av gårdar. Sträckan kan enligt inkomna uppgifter upplevas som otrygg.                                                                                                        |

#### Geografisk avgränsning

Utredningsområdet är det område inom vilket projektet utreder utformning av planerade åtgärder. I detta fall är det anläggande av vänstervängkörväg för infart till Bärbyvägen, anläggande av cirkulationsplats vid Säve stationshus och GCM-bana från Säve stationshus

och norrut. Influensområdet är det område där miljöeffekter kan uppstå och kan se olika ut för olika miljöaspekter.

Vägområde utgörs av den mark som tas i anspråk för väganordningen. Inom vägområdet ingår även, trummor, slänter och diken. Vägplanen tar också hänsyn till mark som behöva nyttjas tillfälligt under byggtiden.

#### Tidsmässig avgränsning

Samråd för aktuell vägplan genomförs hösten 2021. Kungörelse av planen planeras ske vintern 2022 och skickas in till planprövning för fastställelse våren 2022. Planerad byggstart är 2023 och byggtiden beräknas till ungefär sex månader.

### 3.2. Miljökompetens och underlag

I arbetet med vägplanen har flertalet PM och rapporter tagits fram som har använts som underlag för bedömningen av planens påverkan på miljö och hälsa. PM/rapporter har tagits fram av miljövetare, biolog, landskapsarkitekt, geotekniker, VA-ingenjör och vägingenjör.

Samtliga PM och rapporter har tagits fram av Tyréns, med undantag för naturvärdesinventeringen och den arkeologiska utredningen, se kapitel 12.

### 3.3. Bedömningsmetodik

I tabell 1 visas de olika miljöintressen och miljövärden som kan påverkas av projektet. Påverkan är den fysiska förändring som projektet orsakar, vilket får effekter på omgivningen. Det kan till exempel vara att landskapsbilden förändras eller att ett spridningsstråk för en viss art försvinner. Effekterna får konsekvenser för olika intressen, till exempel att landskapet upplevs på ett annat sätt eller att levnadsförutsättningarna för en viss art förändras.

Effekternas betydelse för olika intressen beskrivs med hjälp av en konsekvensbedömning som motiveras i text. Konsekvenser kan vara både positiva och negativa. Bedömningen av de negativa miljökonsekvenserna redovisas i en fyrgradig skala; obetydliga, liten, måttlig eller stor negativ konsekvens. Konsekvenserna bedöms utifrån de identifierade intressenas värde och känslighet (hur sårbart intresset är) samt omfattningen av påverkan och förväntad effekt.

Beskrivna effekter och konsekvenser är de som med befintlig kunskap kan antas uppstå av projektet, och med hänsyn tagen till inarbetade skyddsåtgärder. Denna bedömning är preliminär och kommer att utvecklas ytterligare i det fortsatta arbetet.

## 4 Förutsättningar

### 4.1. Vägens funktion och standard

#### Väg 570

Väg 570 mellan Tuvevägen och Kornhallsvägen är en tvåfältsväg med en vägbredd på cirka 6,5 meter. Vägen har en hastighet mellan 50 och 70 km/h.

#### Korsningar och anslutningar

En refug norr om korsningen Bärbyvägen/Bärby Korsväg används som övergång för gående.

Vid Säve station finns en signalreglerad korsning och en passage över till en anslutande gång- och cykelväg på vägens västra sidan.

Platsen där Brunstorpsvägen ansluter till väg 570 används som passage för att komma till busshållplats Brunstorp i norrgående riktning och för att komma till Bohusbanans plankorsning. I nuläget finns ingen anordnad passage på platsen.

Norr om korsningen vid Säve station finns fyra anslutningar till jordbruksfastighets på västra sidan av väg 570.



Figur 4. Korsningar och passager i utredningsområdet. Vänster bild visar korsningen vid Bärby, mittersta bilden visar korsningen vid Säve station och höger bild visar Brunstorpsvägens anslutning till väg 570.

### 4.2. Trafik och användargrupper

#### Biltrafik

Trafikflöden på sträckan har år 2016 uppmätts till cirka 6900 fordon/dygn varav cirka 5 % är tung trafik. Säve stationsväg har idag 440 fordon/dygn varav 3 % är tung trafik.

#### Oskyddade trafikanter

På västra sidan av väg 570 finns en befintlig gång- och cykelbana som sträcker sig från Tuvevägen till Brunstorps byväg, se Figur 5. Den norra delen av vägen, det vill säga norr om Säve stationsväg saknar cykelväg, men på vägens östra sida finns en trottoar.

#### Trafiksäkerhet

Enligt uppgifter från STRADA har det skett 28 olyckor inom utredningsområdet mellan 2000–2019. Olyckstyperna är blandande med både singelolyckor och olyckor med flera fordon samt olyckor med oskyddade trafikanter. Det finns en koncentration av olyckor vid korsningarna inom utredningsområdet. Kring korsningen Kongahällavägen och Bärby korsväg/Bärbyvägen finns flera upphinnandeolyckor, en olycka med fotgängare samt singelolyckor. Kring korsningen vid Kongahällavägen och Säve stationsväg/Brunstorpsvägen har flera olyckor med korsande motorfordon skett samt singelolyckor med cykel och en olycka med cykel och motorfordon. Norr om Säve tätort

längs Kongahällavägen har en olycka mellan cykel och motorfordon skett samt en olycka med moped.

### Kollektivtrafik

Inom utredningsområdet finns tre busshållplatslägen, se Figur 5. I anslutning till Säve stationshus finns busshållplats Säve station norr och söder om korsningen. Norr om Säve station finns busshållplatsen Brunstorp. Inom utredningsområdet för vänstersvängkörfältet finns busshållplats Bärby Norra. Fyra busslinjer trafikerar området och går till centrala delar av Göteborg, Kungälv och Bohus. Bussarna går med hög turtäthet. Restid till centrala Göteborg med kollektivtrafik är mellan 25 - 40 minuter.



Figur 5. Busshållplatser samt befintligt cykelvägnät inom och i anslutning till utredningsområdet.

### 4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

Utmed vägsträckan genom samhället Säve finns bebyggelse i form av villaområden, verksamheter och mindre inslag av handel. Här finns målpunkter som busshållplatser, skolor och närlivs/café, se Figur 8.

#### Kommunala planer

##### Översiktsplan för Göteborg, 2009

Gällande översiktsplanen för Göteborg antogs 2009. Anläggningen av en GCM-bana vid väg 570 är i linje med översiktsplanen där det anges att trafik- och bebyggelsestrukturen ska anpassas till ett mer effektivt och uthålligt samhälle med god tillgänglighet och säker trafikmiljö samt öka resandet till fots och med cykel (Översiktsplan för Göteborg, del 1, 2009).

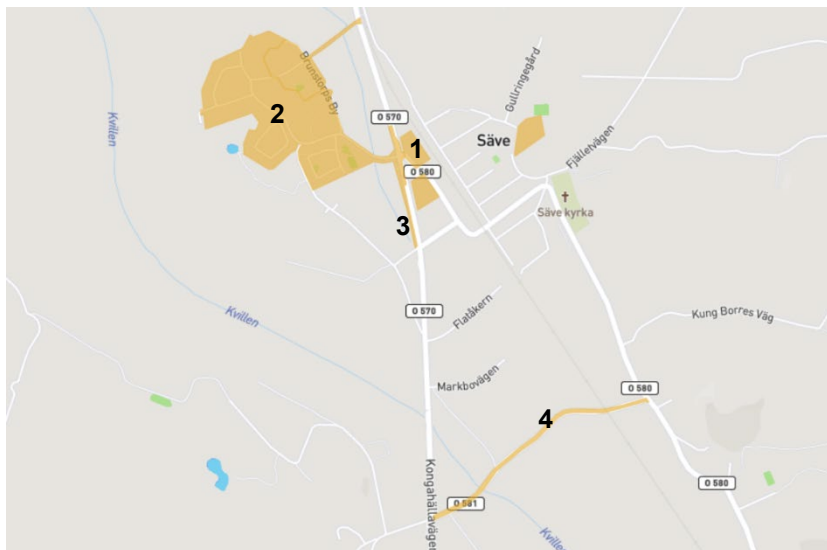
Att anlägga en vänstersväng vid korsningen Bärbyvägen/Bärby korsväg kommer att öka säkerhet i området och är i linje med översiktsplanen som anger att trafiksystemen ska utformas så att ingen riskeras att dödas eller skadas svårt (Översiktsplan för Göteborg, del 1, 2009).

#### Detaljplaner

Utredningsområdet ligger inom eller i anslutning till följande antagna detaljplaner:

- *Detaljplan för verksamheter vid gamla Säve station inom stadsdelen Säve i Göteborg (1).* Bestämmelser som finns på för detaljplanen inom utredningsområdet är väg. Marken runt stationsbyggnaden är så kallad prickenmark och får inte förses med byggnad.
- *Detaljplan för bostäder i Brunstorp inom stadsdelen Säve i Göteborg (2).* Bestämmelser som finns för detaljplanen inom utredningsområdet är genomfart och GC-väg.
- *Detaljplan för verksamhet vid Säve stationsväg (3).* Detaljplan ligger utanför utredningsområdet
- *Detaljplan för Bärby korsväg (4).* Bestämmelser som finns för detaljplanen inom utredningsområdet är lokalgata.

Se Figur 6 för lokalisering av gällande detaljplaner.



Figur 6. Gällande detaljplaner illustreras med gult (Källa: Göteborgs Stad).

#### 4.4. Landskapet och staden

Landskapskaraktären kring väg 570 är ett öppet och flackt odlingslandskap med inslag av skogbeklädda bergshöjder. Området har en lång användning som jordbruksbygd och boplats. De uppodlade dalgångarna bildar landskapsrum i olika skala. Utmed den västra sidan av väg 570 breder Öxnässlätten ut sig och skapar långa siktlinjer, se Figur 7. Siktlinjer från vägen och visuella samband i hela utredningsområdet illustreras i Figur 8. Figuren visar även områdets karaktär och viktiga målpunkter.



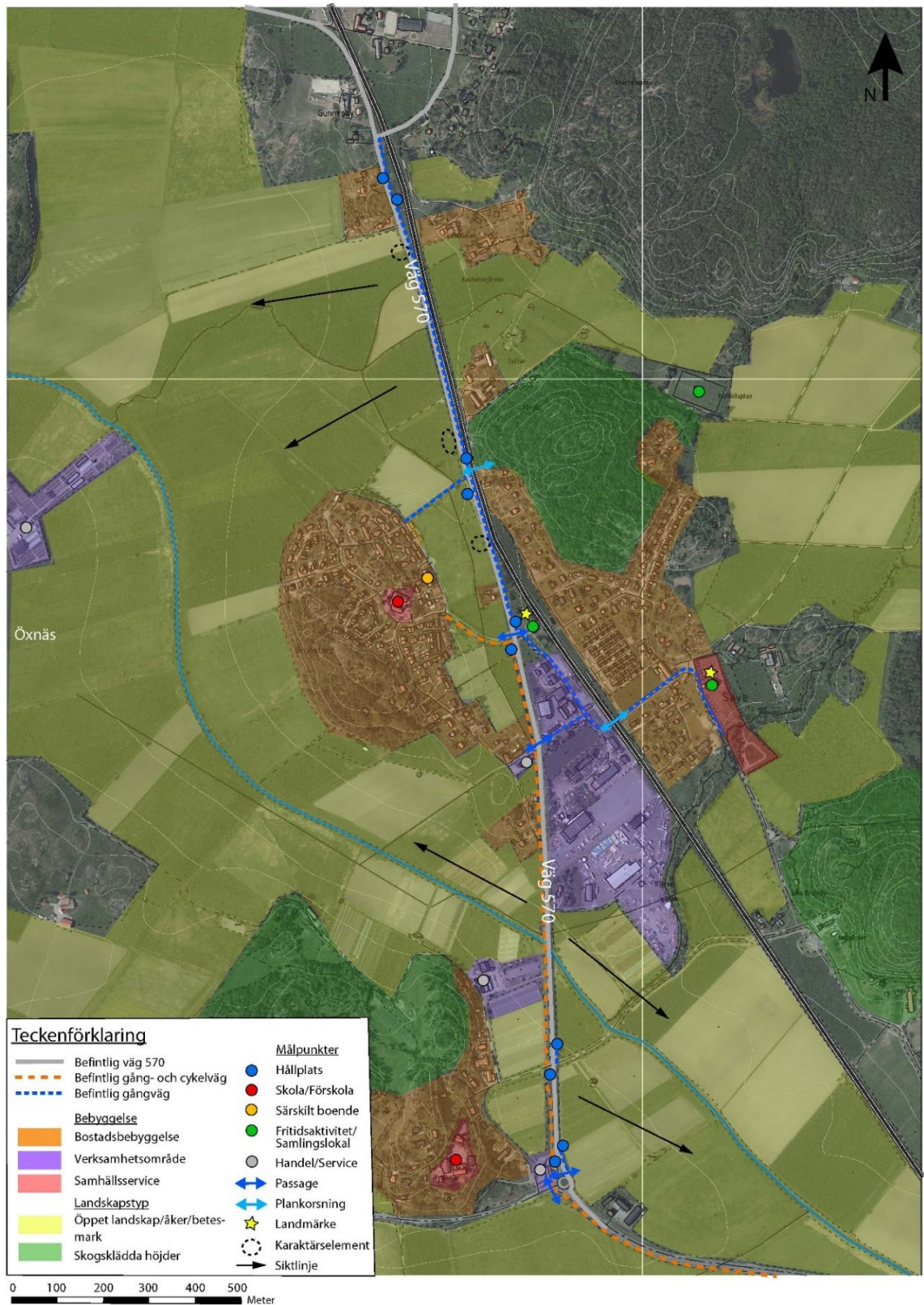
Figur 7. Långa siktlinjer över det öppna odlingslandskapet i väster. Bilden är tagen norr om tätorten.

Längs vägens västra sida finns också karaktärselement i form av stenmurar och en grov oxel, se Figur 9. Öster om vägen sträcker sig skogbeklädda höjdryggar med inslag av mindre odlingslandskap.

Utmed vägens östra sida går Bohusbanan och längre söderut finns Säve stationshus med tillhörande park tätt intill väg 570, se Figur 9. Det karaktäristiska gamla stationshuset, med dess parkmiljö och en hamlad trädallé, utgör ett landmärke i området. Kring järnvägsstationen kom det under 1900-talets första hälft att etableras ett stationssamhälle med villor och radhus. Idag stannar inte längre tåget vid stationen.

Längs den östra sidan av väg 570 finns en trottoar som går från korsningen vid Kornhallsvägen och som leder fram till en plankorsning och sedan vidare söderut till Säve stationshus. Vid korsningen Brunstorps byväg och Säve stationsväg finns en passage över till en anslutande gång- och cykelväg på vägens västra sidan. Gång- och cykelvägen går utmed väg 570 ner till cirkulationsplatsen i söder och fortsätter längs Tuvevägen söder om den aktuella vägsträckan.

Genom samhället varvas bostadsbebyggelse med verksamheter och öppna odlings- och betesmarker. Med undantag för de centrala delarna av Säve och en villa, norr om korsningen vid stationshuset, är det främst åkermark som följer närmast berörda vägavsnitt. Bostadsbebyggelsen är främst lokaliserad invid eller en bit upp på höjdryggarna se Figur 9. Markerna närmast bebyggelsen används bland annat som betesmark.



Figur 8. Områdesanalys av utredningsområdet.



*Figur 9. En grov oxel med stenmur utgör karaktärselement utmed sträckan. Bilden är tagen i norra delen av Säve tätort, i bakgrunden syns bebyggelsen i Brunstorp.*



*Figur 11. En gångväg som leder till bostadsbebyggelse med målpunkter, bland annat en skola, en bit upp på höjdryggen. Bilden är tagen i norra delen av Säve tätort, i bakgrunden syns bebyggelsen i Brunstorp.*



*Figur 10. Säve Stationshus med tillhörande parkmiljö och hamlad allé i nära anslutning till stationshuset.*





|    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                            |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|
| 20 | <p>Triviallövskog som domineras av klen till normalgrov björk med inslag av normalgrov till grov pil och klen till mycket grov sälg. Enstaka klen till normalgrov apel, lind, alm och oxel förekommer också. Längst i söder är det gammal tomtmark och här växer äldre frukträd, syren, krusbär och hallon i buskskiktet och ett fåltskikt med bland andra kirskål, vägtistel, fyrkantig johannesört och gulvial. I norr är det fuktigare med vass och älggräs i fåltskiktet. Allmänt med död ved av lövträd, både liggande och stående. Allmänt med grov och mycket grov sälg och pil. Blockrik mark på flera ställen i objektet. Objektet gränsar till Bohusbanan i nordöst.</p> | <p>4: visst naturvärde</p> |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|



Figur 12. Karta över naturvärdesobjekt längs inventerad sträcka. (Bild: Lantmäteriet, 2021).

### Biotopskyddade objekt

Små biotoper i jordbrukslandskapet omfattas av ett generellt biotopskydd, vilket innebär att de per automatik är skyddade och inte får skadas. Det generella biotopskyddet regleras i 7 kap. 11 § miljöbalken.

Sju objekt som omfattas av det generella biotopskyddet har identifierats, se *Figur 13*. I utredningsområdet finns tre stenmurar, två alléer och två diken som omfattas av det generella biotopskyddet.



*Figur 13. Objekt som omfattas av det generella biotopskyddet inom eller i anslutning till utredningsområdet.*

- Liten stenmur intill vall. Storblockig med endast en stenrad (nr 2).
- Dubbelsidig allé med oxel utefter Brunstorps byväg. Träden är unga till medelålders och högväxta. Allén består av ett 20-tal träd på vardera sida av vägen (nr 3).
- Stenmur i beteshage. Stenmuren är bred, av runda stenar och med mycket håll och gömslen. Fortsätter utanför inventeringsområdet (nr 4).
- Stenmur mellan betesmark och öppen kultiverad gräsmark. Muren som är av enkel konstruktion som består av runda block i varierande storlek. Längst i norr övergår den i en större blocksamling (nr 5).
- Brett och djupt dike som bedöms ha permanent vattenföring. Diket kantas av åkermark på båda sidor (nr 6).
- Mindre dike med låg vattenföring som inte bedöms ha permanent vattenföring. Diket rinner i en beteshage (nr 8).
- Hamlad alm i allé på båda sidor infartsvägen till det gamla stationshuset. Träden är normalgrova (nr 9).

#### *Skyddade och rödlistade arter*

Tre rödlistade arter påträffades under naturvärdesinventeringen.

- Ask (*Fraxinus excelsior*) som är klassad som starkt hotad. En normalgrova ask har noterats i naturvärdesobjekt 14.
- Skogsalm (*Ulmus glabra*) som är klassad som akut hotad. Enstaka klen till normalgrova alm förekommer i naturvärdesobjekt 13, 19 och 20.
- Gulvparv (*Emberiza citrinella*) är en långstjärtad fältsparv som är klassad som sårbar. Gulvparv är även fridlyst enligt 4 § och omfattas av artskyddsförordningen (SFS 2007:845).

Inom biotopskydd nr 6/naturvärdesobjekt 13 bedöms den fuktiga miljön ha ett värde för groddjur. Alla groddjur är fridlysta enligt 4 § och omfattas av artskyddsförordningen (SFS 2007:845).

#### *Invasiva arter*

Enligt en kompletterande inventering som utfördes oktober 2020 (Trafikverket, 2020) finns inga invasiva arter inom de båda utredningsområdena.

#### *Strandskydd*

Vattendraget Kvillen omfattas av generellt strandskydd enligt 7 kap 13 § miljöbalken. Det generella strandskyddet är 100 meter från strandkanten både upp på land och ut i vattnet, även miljön under vattnet, se Figur 19. Där Kvillen passerar under väg 570 är strandskyddet upphävt i beslut från 1999.

#### *Jordbruksmark*

Områdena norr och söder om Säve tätort karaktäriseras av ett öppet jordbrukslandskap.

Jordbruksfastigheterna utgörs främst av åkermark, men i anslutning till tätorten finns även fastigheter som används som betesmark. Till aktuell sträcka på väg 570 ansluter fem vägar till angränsande jordbruksfastigheter, se Figur 14.

Jordbruksmarken på Säveslätten är utpekad som särskilt brukningsvärd enligt Göteborgs översiktsplan (Göteborgs Stad, 2009).



Figur 14. Jordbruksmark uppdelat efter ägoslag samt anslutningsvägar till jordbruksmark (Källa: Jordbruksverket).

## Kulturmiljö

Jordbrukslandskapet Öxnässlätten i anslutning till utredningsområdet är utpekad som regionalt värdefullt odlingslandskap. Inom anslutningsområdet finns flera stenmurar som berättar om odlingslandskapets historiska uppdelning, se figur i tidigare avsnitt *Biotopskyddade objekt* för stenmurarnas lokalisering.

Vid korsningen Konghällavägen - Säve stationsväg ligger det före detta stationshuset, se Figur 15 och Figur 16. Säve stationshus slutade användas för järnvägsändamål 1979. Stationshuset uppfördes år 1907 som ett av totalt 18 stationshus utmed den då nya Bohusbanan mellan Göteborg och Skee, som alla var näst intill identiska till utseendet. Därför har stationshuset i Säve en omisskännlig karaktär. Stationsparken i form av gräsytor och ett antal äldre och stora träd finns kvar idag. Enligt det kulturmiljöunderlag som togs fram i samband med den nya detaljplanen för Säve stationshus bedöms byggnaden ha ett stort kulturhistoriskt värde. Huset är tidstypiskt utfört och är välbevarat exteriört vilket har ett stort arkitektur- och järnvägshistoriskt värde. Till miljöns kulturhistoriska värde bidrar även bevarade delar av den före detta stationsparken (Antiquum AB, 2019). Rapporten belyser även att stationshuset och det kringliggande stationssamhället vittnar om en period i Säves historia som markerar en kraftig expansionsfas. Byggnaden är utpekad som kulturhistoriskt värdefull i Göteborgs stads bevarandeprogram (Göteborgs Stad, 2020).



Figur 16. Stationshuset i Säve, tidigt 1900-tal, gavelfasad mot norr (Foto från Kulturmiljöunderlag Säve fd stationshus, Antiquum AB, 2019).



Figur 15. Stationshuset i Säve i dagsläget.

## Fornlämningar

Området kring Säve har varit uppodlad mark sedan 1000 år tillbaka och det finns en rik förekomst av fornlämningar i området, se Figur 17.

En arkeologisk utredning utfördes i maj 2021 inom utredningsområdet (Länsstyrelsen i Västra Götalands län, 2021). Vid utredningen påträffade en fornlämning samt två övriga kulturhistoriska lämningar.

Den nyupptäckta fornlämningen är en boplats (L2021:2847). Inom boplatsen påträffades skörbrända och skärviga stenar samt fynd av enstaka flintavslag och metallfragment. Fornlämningar är skyddade i kulturmiljölagen (KML) (1988:950) vilket innebär att ingrepp i fornlämningar eller deras tillhörande fornlämningsområde kräver länsstyrelsens tillstånd. Den nyupptäckta boplatsen berättar att människor tillfälligt eller permanent vistas i området under förhistorisk tid.

De övriga kulturhistoriska lämningar som har påträffats utgörs av två vägbankar (L2021:2848 och L2021:2849). Vägbank L2021:2849 går genom åkermark och den var, inom den del som ligger utredningsområdet, kullerstensbelagd. I arkeologernas utredningsrapport anges att denna vägbank har namnet "Häradsvägen". Vägbank

L2021:2848 används idag som promenadväg och övergår i en hålväg cirka 100 meter utanför utredningsområdet. Denna vägbank kallas idag för "Högbacken". Eftersom dessa båda vägbankar har den antikvariska bedömningen Övriga kulturhistoriska lämningar antas de ha tillkommit efter 1850 och/eller är fortsatt i bruk, och omfattas därmed ej av KML. De påträffade vägbankarna visar hur människor för rörde sig genom landskapet på vägar som band samman områdets byar och gårdar.



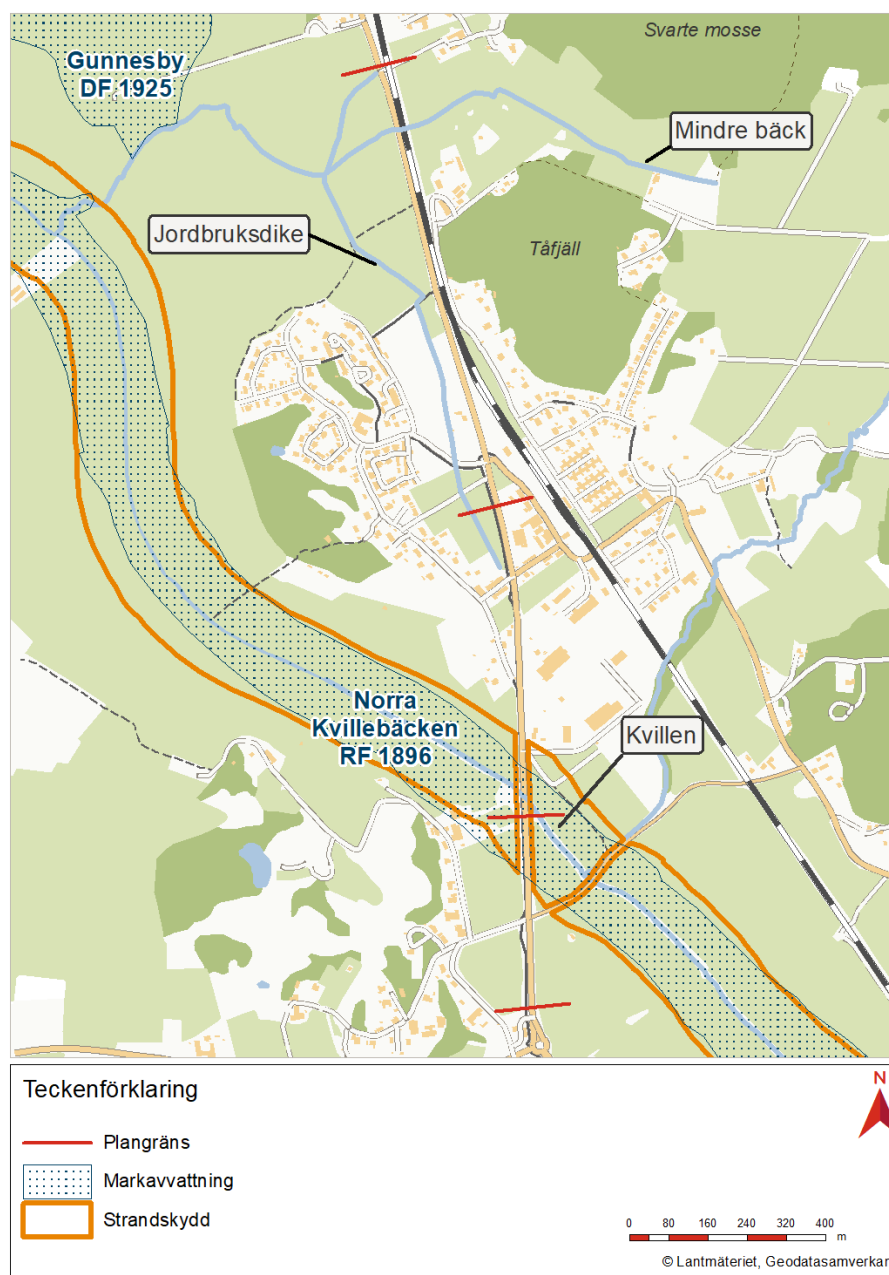
Figur 17. Fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar i utredningsområdet. (Källa: Riksantikvarieämbetet)

## Vattenmiljö

En mindre bäck korsar aktuell sträcka strax söder om Kastellegårdsvägen. Bäckens utlopp i Kvillen. Den mindre bäcken avvattnar del av naturområden Svarte mosse och Tåfjäll.

Väg 570 avvattnas mot de befintliga vattendragen främst via vägdikey. Mellan Tuvevägen och Säve stationsväg rinner vatten mot Kvillen och mellan Säve stationsväg och Kornhallsvägen rinner vatten mot den mindre bäcken. Det finns en utsläppspunkt till ett befintligt jordbruksdike som ligger väster om vägen.

Det finns två markavvattningsföretag i närheten av aktuell sträcka. Norra Kvillebäcken RF1896, i vilket Kvillen ingår, och Gunnesby DF 1925, vilket har utlopp i den mindre bäcken.



Figur 18. Vattendrag och diken, det generella strandskyddet och Norra Kvillebäcken RF 1896 och Gunnesby DF 1925 markavvattningsföretag (Källa: Länsstyrelsen i Västra Götalands län).



I anslutning till det södra utredningsområdet passerar vattenförekomsten Kvillen väg 570 och mynnar i Nordre älv. Kvillen uppnår, enligt Vatteninformationssystem Sverige (VISS), i dagsläget inte god kemisk status då gränsvärden för kvicksilver och polybromerade difenyletrar (PBDE) överskrids. Kvillens ekologiska status klassas som måttlig på grund av övergödning och hydromorfologisk påverkan. Påverkanskällor är enligt VISS bland annat, jordbruk, urban markanvändning och enskilda avlopp. Kvalitetskravet är att god ekologisk status ska uppnås år 2027 (VISS, 2020).

### Förorenad mark

Enligt Länsstyrelsen i Västra Götaland kartsiktigt över förorenade områden finns ingen dokumenterad historisk verksamhet som kan ha orsakat markföroreningar i anslutning till berörda sträckor. Det förekommer inte heller någon pågående industriell verksamhet som påverkar markförhållandena. Söder om utredningsområdet för cirkulationsplats och GCM-bana har en tidigare bensinstation sanerats, men enligt uppgifter från Miljöförvaltningen, Göteborgs Stads misstänks restföroreningar finnas kvar.

En miljöteknisk markundersökning har utförts inom området på mark, vägdikesmassor och asfalt. Analysresultat från undersökning i mark har jämförts mot Naturvårdsverkets (2009) generella riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM) och känslig markanvändning (KM). För jämförelse av dikesmassor har Trafikverkets (2014) riktlinjer för hantering av dikesmassor använts. För asfalt jämförs halterna med de kriterier som Vägverket anger i skriften ”Hantering av tjärhaltiga beläggningar” (Vägverket 2004).

Analysresultaten av jordmassor och vägdiken visade generellt låga föroreningshalter i marken för planerad GCM-bana. Samtliga föroreningshalter låg under Naturvårdsverkets generella riktvärden för KM. Den sammantagna bedömningen är att massorna inte utgör någon risk för hälsa eller miljö och kan återanvändas fritt i framtida entreprenad.

Asfalt på väg 570 förefaller delvis vara förorenad med tjärasfalt. Samtliga prover utom ett indikerar tjärasfalt i olika halter mellan 88–840 mg/kg PAH-16. Utifrån de prover som uttagits förefaller den södra delen innehålla större förorening (mellan 300–1000 mg/kg), medan norra delen förefaller vara något lägre förorenad (mellan 70–300 mg/kg).

Anslutande vägar och bussficka påvisade låga halter PAH-16 och klassas därför inte som tjärasfalt. Tjärasfalt med mellan 300–1000 mg PAH-16/kg asfalt får endast användas i vägkonstruktioner under nytt, tätt slitlager om det inte ligger inom vattenskyddsområde och alltid i samråd med tillsynsmyndigheten.

### Hälsa och säkerhet

Bebyggelsen utgörs av områden med samlade enfamiljs- och flerfamiljshus samt mer spridd bebyggelse bestående av gårdar. En bostad ligger i direkt anslutning till utredningsområdet. Bostaden ligger på västra sidan om väg 570, norr om korsningen vid väg 570 och Brunstorps byväg. I Bärby ligger Bärbyskolan F-6 och Bärbyvägens förskola och i Brunstorp finns Brunstorpsvägens förskola.

Trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanter på delar av sträckan upplevs som otrygg vid gångväg längs väg 570. Fotgängare på gångvägen är oskyddade från trafiken och vid flera platser passerar gående över vägen, där den inte har en anpassad gångpassage.

## 4.6. Byggnadstekniska förutsättningar.

### Geoteknik

Längs aktuell sträcka finns enligt SGU:s jordartskarta huvudsakligen postglacial lera, Figur 19. Enligt utförda undersökningar så uppgår lerdjupet i söder vid korsningen väg 570 och Bärbyvägen till större än 20 meter. Lerdjupet minskar sedan till 10–15 meter vid Säve station för att sedan åter öka till större än 20 meter. Alldeles i projektets norra ände minskar lerdjupet till 10-15 meter.

Undersökningarna visar att det överst är några decimeter mulljord, följt av lera där den översta metern är av torrskorpekaraktär. Leran är generellt siltig med inslag av växtdelar, sand och skal. Uppmätt vattenkvot i leran varierar mellan 40 % och 90 %. Den uppmätta konflytgränsen ligger runt 70 %.

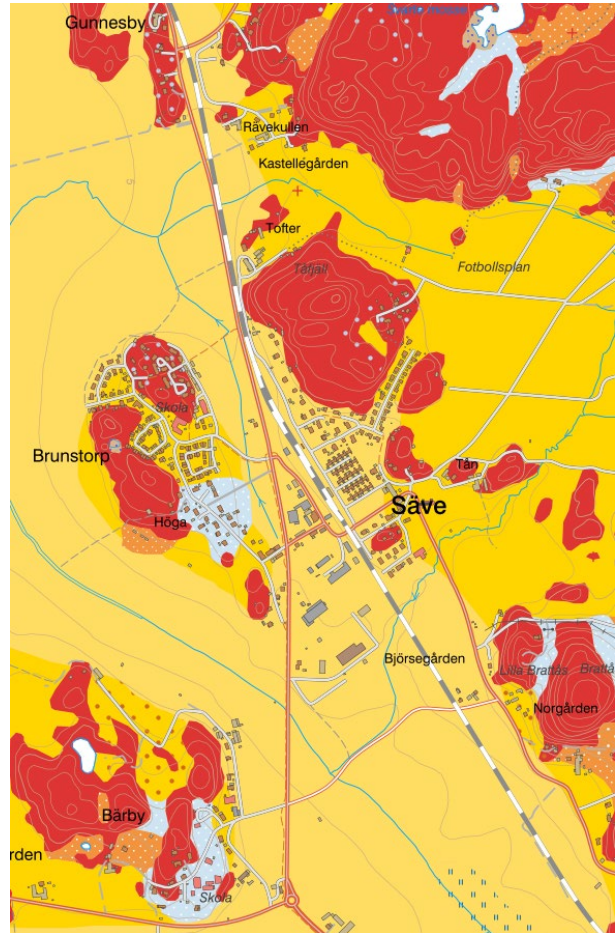
Sensitiviteten varierar mellan 14 och 44 ned till 4 meter djup och klassificeras som högsensitiv. Från 6 meter djup är sensitiviteten uppmätt till mellan 20 och 23 och klassificeras som mellansensitiv.

Skjuvhållfastheten under torrskorpan uppgår till 11 kPa ner till 3 meters djup, för att därefter öka med 1,35 kPa/m.

Överkonsolideringsgraden i leran utanför befintlig väg uppgår till 1,5 vilket innebär att det inte pågår krypsättningar.

### Ledningar

I södra området har Kretslopp och vatten, Göteborgs Stad ledningar för vatten- och avlopp. Göteborgs energi har ledningar för el i norra delen och Skanova har fiberledningar i hela utredningsområdet.



Figur 19. SGU:s jordartskarta (källa [www.sgu.se](http://www.sgu.se)).

## 5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

### 5.1. Val av lokalisering

Berörd vägsträcka är lokaliserad i Säve på nordöstra Hisingen, Göteborgs Stad. Vägplanen sträcker sig från Bärby, genom samhället Säve och genom odlingslandskapet norr om Säve. Den nya GCM-banan måste göras i anslutning till befintlig väg för att ansluta till befintligt stråk i söder och planerat stråk i norr och alternativ lokalisering utreds inte.

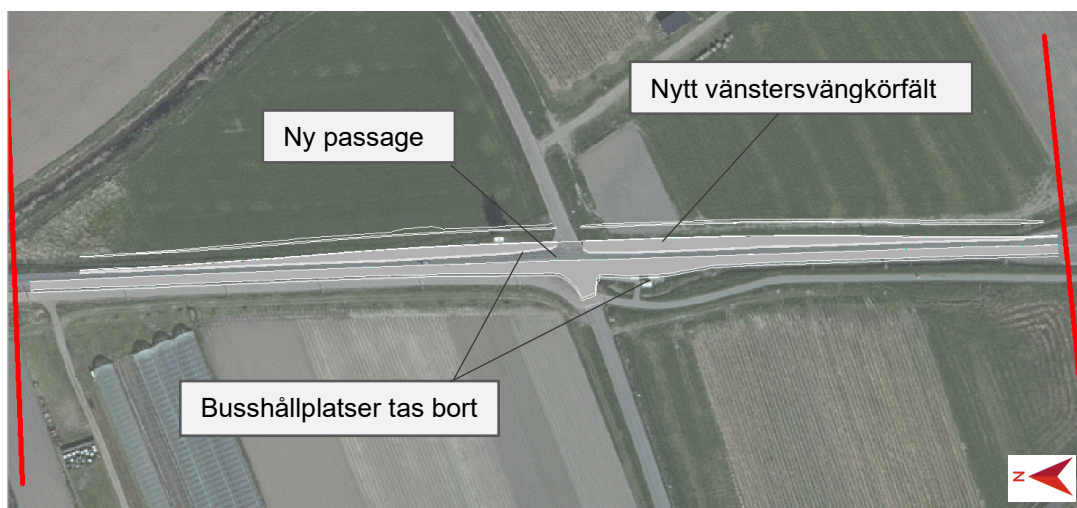
En ÅVS togs fram 2015 som syftade till att klargöra brister och behov avseende tillgänglighet och trafiksäkerhet längs väg 570. Aktuella åtgärder utgår från ÅVS:en.

### 5.2. Val av utformning

#### Vänstersvängkörväg vid Bärbyvägen/Bärby korsväg

Utformningen är gjord som ett vänstersvängkörväg med målad trafikkö, på motsatt sida anläggs en upphöjd refug för gångpassage. Vägområdet utökas på vägens östra sida.

Busshållplats, Bärby Norra tas bort i både riktningar. Frigjord yta för busshållplatsen i norrgående riktning nyttjas till vänstersvängkörväg.



Figur 20. Utformningsförslag av vänstersvängkörväg vid Bärby.

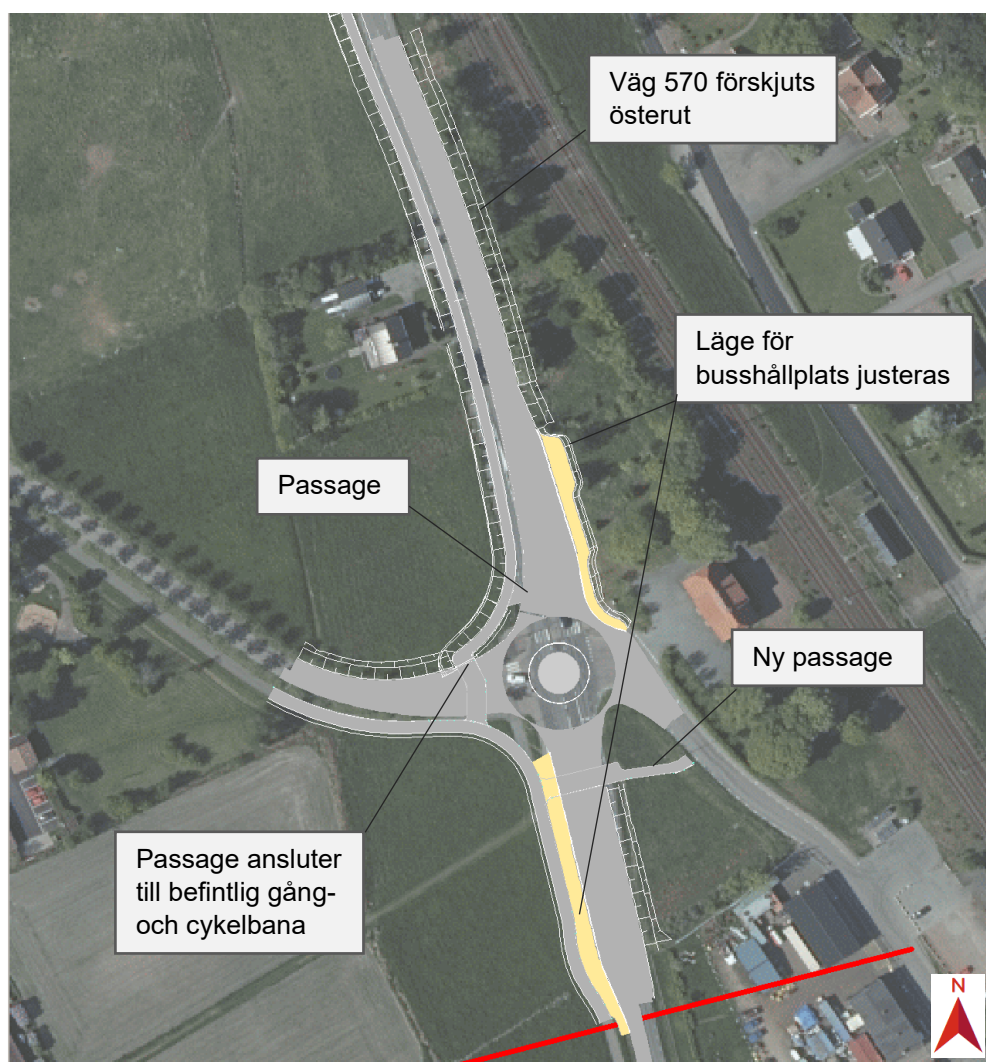
#### Cirkulationsplats

Befintlig signalreglerad korsning byggs om till en cirkulationsplats. Cirkulationsplatsen är utformad med en rondellradie på 5,5 meter och en ytterrädie på 15 meter. Den yttre delen av rondellen har en 2,5 meter bred yta som är överkörningsbart, vilket ger ökad framkomlighet för större fordon. Utformningen är gjord för full framkomlighet för dimensionerande fordon; lastbil, boogiebuss och specialfordon (Lps, Bb och Lspec).

Anpassning av anslutande vägar görs för att inrymma mittrefuger. Norrut på väg 570 flyttas befintlig körbana österut mot Bohusbanan för att få plats med GC-väg utan att inkräkta på den privata fastighet som ligger väster om vägen.

Norr om cirkulationsplatsen anläggs en passage mellan den nya GCM-banan och Säve station, som är anpassad för både gående och cyklister.

Läget för busshållplats Säve station i södra riktningen (mot Göteborgs centrum) justeras något och flyttas så att den ligger söder om nya cirkulationsplatsen. En gång passage tillkommer i anslutning till busshållplatsen som kopplar samman befintlig gång och cykelväg med Säve station.



Figur 21. Utformningsförslag för cirkulationsplats vid Säve stationhus.

### Gång-, cykel-, och mopedbana

Gång-, cykel-, och mopedbanan har utformats för att uppnå projektmålen men samtidigt inte ha en onödigt stor påverkan på miljö, naturvärde och landskapsbild.

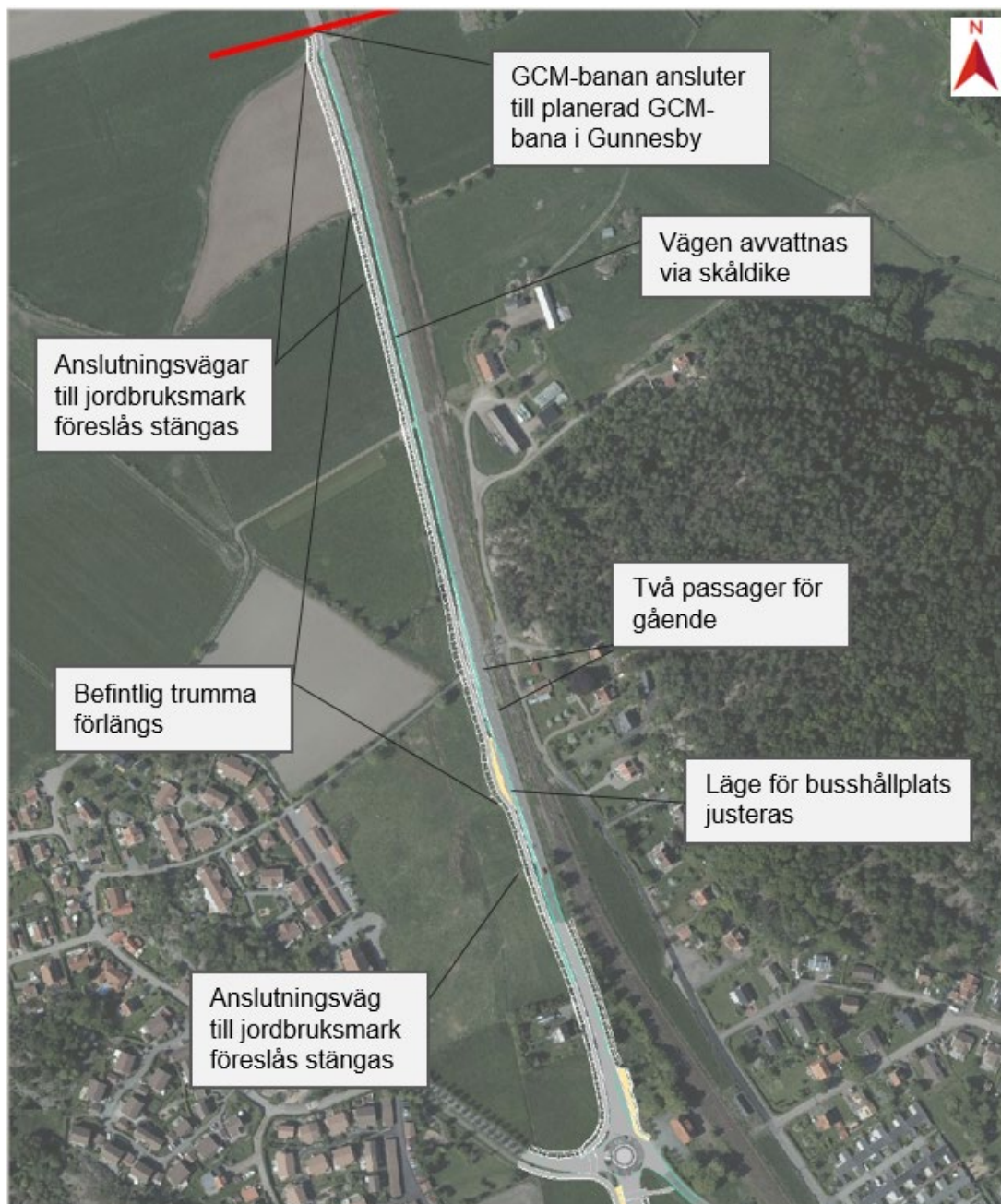
GCM-bana anläggs längs sträckan mellan Säve stationsväg och infarten till Kastellegårdsvägen. GCM-banan är 2,5 m bred och föreslås att anläggas på den västra sidan om väg 570 med en skiljeremsa i form av ett skåldike som varierar i bredd från fyra meter på sträcka med 70 km/h till minst två meter på sträcka med 50 km/h. Den nya GCM-banan anläggs på västra sidan om väg 570 för att undvika eventuella konflikter med Bohusbanan som ligger på östra sidan om väg 570.

GCM-banans utformning i norr anpassas så att den ansluter till planerad GCM-bana i Gunnesby.

Längs med sträckan föreslås tre anslutningsvägar till jordbruksmark stängas.

## Gångpassager

Övriga delar av väg 570 berörs endast genom en kortare breddning för att få plats med två nya gångpassager mellan Brunstorpsvägen och järnvägens plankorsning och de busshållplatser (hållplats Brunstorp) som ligger där. Busshållplatsen i södra riktningen (mot Göteborgs centrum) flyttas något söder ut för att få plats med två passager över vägen.



Figur 22. Utformning av GCM-bana och cirkulationsplats enligt nuvarande förslag. Utformningen kan komma att förändras i kommande skede.

## Avvattning

Efter åtgärderna kommer vägdagvatten rinna till de befintliga jordbruksdikena och vattendragen likt idag.

Befintligt dike väster om väg 570 försvinner vid anläggning av den nya GCM-bana. Befintlig väg samt GCM-bana avvattnas istället mot skåldiket mellan GCM-bana och befintlig väg. För

att säkerställa avvattningen anläggs dagvattenbrunnar med kupolsil. Samlingsledningen för dagvattenbrunnarna ska ha dränerande funktion för att dränera vägterrassen. Samlingsledningen har utlopp i de befintliga jordbruksdikena och vattendragen.

Befintliga korsande trummor förlängs i samband med anläggning av den nya GCM-bana.

Befintligt dagvattensystem vid signalerade korsningen anpassas till den nya cirkulationsutformningen.

Vid det nya vänstersvängkörvägsvärdet avvattnas vägen mot det nya vägdiket som vidare ansluts till befintligt jordbruksdike.

### 5.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

I det fortsatta arbetet med vägplanen kommer skyddsåtgärder, aktuella för just denna vägplan, att preciseras och föreslås. Vissa av dessa ska fastställas och kommer därför redovisas både på plankartorna och under denna rubrik. Skydd av stenmurar kommer visas genom att områden för tillfällig nyttjanderätt begränsas. Där det blir aktuellt att flytta stenmurar till plats inom vägområde visas det som en skyddsåtgärd i plankartan, för åtgärder utanför vägplanens område beskrivs åtgärderna i plan- och miljöbeskrivningen.

## 6 Effekter och konsekvenser av projektet

I detta kapitel görs en översiktlig bedömning av i vilken utsträckning ändamål och projektmål kommer att uppnås. I detta kapitel redovisas också projektets påverkan, effekter och konsekvenser. Avgränsning av miljöaspekter med motiv kan läsas i sin helhet i kapitel ”Miljöbeskrivning”.

Beskrivna effekter och konsekvenser är de som med befintlig kunskap kan antas uppstå av projektet, och med hänsyn tagen till inarbetade skyddsåtgärder. Denna bedömning är preliminär och kommer att utvecklas ytterligare i det fortsatta arbetet.

### 6.1. Trafik och användargrupper

#### Biltrafik

Enligt trafikprognos är trafikmängd för väg 570 år 2040 cirka 8900 fordon/dygn varav cirka 6 % är tung trafik. För Säve stationsväg beräknas trafikmängden bli 570 fordon/dygn varav 4 % är tung trafik.

Anläggandet av vänstersvängkörväg för infart till Bärbyvägen kommer att skapa en säkrare miljö för trafikanter som behöver svänga vänster till Bärbyvägen, då de kan vänta i en separat fil och behöver inte stanna i huvudkörväg. Det blir även säkrare för övriga trafikanter då risken för upphinnande olyckor minskar.

Biltrafiken kommer att passera korsningen vid Säve stationshus via en cirkulationsplats istället för en signalreglerad korsning, vilket kan skapa ett jämnare trafikflöde.

I norra utredningsområdet från Säve stationshus och norrut finns ett flertal anslutningar till jordbruksfastigheter, varav tre kommer att stängas. Detta kommer att skapa en säkrare miljö för trafikanter, då fordon kan stanna i vägbanan för att svänga till jordbruksfastigheter på färre platser jämfört med idag.

#### Gång- och cykeltrafik

Planerad GCM-bana ger en förbättrad framkomlighet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter.

Anläggande av GCM-bana för cykelpendling mellan Gunnesby och Säve bedöms ge ökad kapacitet och säkerhet.

#### Kollektivtrafik

Vid Bärby i planområdets södra del ska båda busshållplatserna Bärby Norra tas bort. Närmaste hållplats finns vid Tuvevägen cirka 200 meter söder om busshållplatsen Bärby Norra. Effekterna av stängning av busshållplatsen bedöms därför inte försämra möjligheten att åka kollektivt.

Läget för de befintliga busshållplatserna kring korsningen vid Säve stationsväg kommer att flyttas och anpassas till den nya cirkulationsplatsen. Tillgängligheten förbättras något då en passage söder om cirkulationsplatsen tillkommer. Hållplatsen invid Säve stationshus förses med cykelparkering. Hållplatsläget i södergående riktning (mot Göteborgs centrum) kommer att vara minst 30 meter långt så att två fordon får plats.

För busshållplats Brunstorp i södergående riktning ändras läget något och flyttas söder ut. Vägområdet kring busshållplatsen kompletteras med två övergångar. Tillgängligheten förbättras i och med åtgärderna.

## Trafiksäkerhet

Norr om korsningen vid Bärbyvägen/Bärby korsväg ska en gångpassage och refug anläggas, vilket också bedöms förbättra säkerheten. Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter kommer att förbättras när gående och cyklister får en separat GCM-bana, till skillnad från idag då en smal gångbana går direkt bredvid väg 570. Vid busshållplats Brunstorp anläggs två gångpassager, vilket också bedöms öka säkerheten.

Trafiksäkerheten bedöms öka för bilister efter anläggandet av vänstersvängkörfält och i och med att flera anslutningsvägar till jordbruksmark stängs.

## 6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

Planerad GCM-bana anläggs utmed väg 570 och knyter an den befintliga gång- och cykelvägen söder om Säve med planerad GCM-bana i Gunnesby.

Regionalt bidrar anläggningen av GCM-bana till att möjliggöra cykelpendling längs sträckan. Projektet är i linje med Göteborgs översiktsplan med avseende på att öka resandet till fots och med cykel.

Anläggningen av vänstersvängkörfält bedöms vara i linje med översiktsplanen som säger att trafiksystemen ska utformas så att ingen riskeras att dödas eller skadas svårt.

Områdena kring nya cirkulationsplatsen samt vänstersvängkörfält ligger inom detaljplanelagt område. Se avsnitt 9.3 *Vägområde inom detaljplan*.

## 6.3. Landskapet och staden

Den nya gång-och cykelvägen kommer innebära en påverkan på omgivande landskap. Bedömningen är dock att landskapsbilden inte kommer att påverkas negativt, då det redan idag finns ett intrång i landskapet (befintlig väg) och det tillkommande anspråket sker i anslutning till detta intrång. Med en utformning med skiljeremsa mellan befintlig väg och ny gång-och cykelväg samt flacka slänter mot det karaktäristiska öppna landskapet och värdefulla karaktärs-element, bedöms påverkan bli mindre påtaglig. De träd som utpekats som karaktärs-element utmed den nya gång-och cykelvägen kan bevaras. De karaktäristiska stenmurarna påverkas av byggnationen, men då de föreslås förkortas eller flyttas och återställas inom projektet bevaras de som karaktärs-element utmed sträckan.

En ny cirkulationsplats påverkar landskapsbilden i och med att mer av landskapet tas i anspråk för vägen. Vägkorridoren bryts upp och därmed även den siktkorridor som finns i vägens sträckning. Genom att anlägga en cirkulationsplats med flacka slänter och låg gräsplantering, likt befintlig cirkulationsplats söder om planområdet vid korsningen Tuvevägen-Konghällavägen, behålls siktkorridoren till viss del och påverkan på landskapsbilden blir mindre.

Den nya cirkulationsplatsen utformas så att de karaktäristiska träden i parkmiljön vid Säve stationshus, både trädrad och större träd längre in i parken, kan bevaras vilket bidrar till att påverkan på den karaktäristiska miljön blir mindre påtaglig. Då både trädraden och ett större träd ligger nära vägområdet är det dock av stor vikt att de beaktas under byggskedet.

Utbyggnaden av cirkulationsplatsen innebär att flera av träden i trädallén utmed Brunstorphus byväg behöver tas ned. För att bevara landskapsbilden förslås allén kompletteras, utmed den nya sträckningen, med nya träd som ansluter till befintlig allé.



## 6.4. Miljö och hälsa

Nedan redovisas de konsekvenser som bedöms uppstå på miljön och människors hälsa till följd av projektet.

### Naturmiljö

Projektet kommer inte påverka områden med högre naturvärden. Åtgärderna innebär intrång i naturmiljöer som är utpekade naturvärdesobjekt och bedöms ha påtagliga och vissa värden för den biologiska mångfalden. Flera av dessa omfattas även av det generella biotopskyddet och beskrivs därför i nästa avsnitt (naturvärdesobjekt 13–16 och 18).

Stora delar av naturvärdesobjekt 20 med visst naturvärde kommer att påverkas av nytt vägområde. Det innebär att träd kommer behöva tas ner bland annat en grov sälg, pil, men främst björk. I naturvärdesobjektet finns även den rödlistade arten alm.

Den grova kastanjen i stationsparken (naturvärdesobjekt 19) kommer inte påverkas av det nya vägområdet, men måste beaktas i byggskedet.

Konsekvenserna bedöms som små negativa då flera naturvärdesobjekt minskar till ytan. Inget av naturvärdesobjekten försvinner men konsekvenserna bedöms som små negativa då dessa utgör viktiga biotoper i ett landskap som i övrigt har låga naturvärden.

### *Biotopskyddade objekt*

I området finns flera generella biotopskydd som kommer att påverkas av åtgärderna, se Tabell 4.

*Tabell 3. Påverkan på biotopskyddade objekt enligt nuvarande utformningsförslag. Omfattningen kan förändras i det fortsatta arbetet.*

| ID        | Typ               | Påverkan och åtgärder                                                                                                                        |
|-----------|-------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 570_gbs_2 | Stenmur           | Hela stenmuren behöver tas bort och föreslås flyttas och återuppbyggas eller läggas på hög på en ny plats i anslutning till befintlig plats. |
| 570_gbs_3 | Allé              | Ett antal träd kommer att behöva avverkas. Allén föreslås kompletteras längs den nya sträckningen.                                           |
| 570_gbs_4 | Stenmur           | Den del av stenmuren som påverkas av projektet föreslås flyttas och återuppbyggas på befintlig mur alternativt som hög på ny placering.      |
| 570_gbs_5 | Stenmur           | De delar som tas bort föreslås byggas upp alternativt läggas som en hög.                                                                     |
| 570_gbs_6 | Dike (vattendrag) | GCM-bana korsar dike (vattendraget). Befintlig trumma förlängs under GCM-bana. Kompensationsåtgärder kan bli aktuella.                       |
| 570_gbs_8 | Dike              | GCM-bana korsar dike. Befintlig trumma förlängs under GCM-bana.                                                                              |
| 570_gbs_9 | Allé              | Påverkas inte av nytt vägområde. Allé ligger dock i nära vägområdet och måste beaktas under byggskedet.                                      |

Delar av biotoper med påtagligt eller visst värde för den biologiska mångfalden kommer att tas bort. Påverkade stenmurar kommer byggas upp eller läggas på hög. Öppna diken kommer minska något i omfattning i och med att GCM-banan anläggs och trummor förlängs. Utredning för kompensationsåtgärder för vattendrag i norra delen (nr 6) pågår. Detta innebär små negativa konsekvenser då dessa utgör viktiga biotoper samt spridningsvägar i landskapet som minskar i omfattning.

### *Strandskydd*

Vänstersvängkörvälet vid Bärby bedöms inte enligt nuvarande utformningsförslag innebära intrång i strandskyddet kring Kvillen. I byggskedet föreslås en yta längs med vägen användas för tillfällig nyttjanderätt som ligger inom strandskyddat området. Ytan utgörs av jordbruksmark. Marken ska återställas efter byggnation.

### *Skyddade och rödlistade arter*

Inga områden där gulsparr har observerats kommer påverkas.

De hamlade almarna som finns i allén på den östra sidan vägen utanför Säve gamla stationshus kommer inte påverkas av projektet.

Klen till normalgrov alm förekommer inom naturvärdesobjekt 20, en stor del av objektet behöver tas bort. Påverkan på almen kommer utredas i kommande skede.

En normalgrov ask förekommer i stenmuren (nr 5/naturvärdesobjekt 14). Delar av stenmuren kommer behöva tas bort, men den del där asken växer föreslås skyddas under byggskedet.

Generellt är vattendrag och diken en lek miljö för groddjur och biotopskydd nr 6/naturvärdesobjekt 13 bedöms ha ett värde för groddjur enligt naturvärdesinventeringen. Anläggandet av trummor inom vattendraget och diken innebär att den öppna vattenmiljön minskar något, vilket bedöms ge små negativa konsekvenser. Beskrivning av effekter och åtgärder för groddjuren kommer fördjupas i det fortsatta skedet i och med att kompensationsåtgärder utreds.

### *Vattenmiljö*

Åtgärderna för väg 570 innebär en ökning av hårdgjord yta inom sträckan, vilket leder till ökat flöde till recipienten.

Vid Bärby kommer den hårdgjorda ytan öka något i och med vänstersvängkörvälet, men påverkan på Kvillen bedöms som marginell. Vägen kommer likt idag avvattnas till ett gräsbeklätt dike längs vägen.

Idag rinner vägdagvatten i det norra utredningsområdet längs ett öppet gräsbeklätt dike som infiltrerar och översilar vattnet. Efter åtgärderna kommer vattnet längs GCM-banan att rinna i ett skåldike. Planerat dike är mindre än dagens och ska ledas genom dagvattenbrunnar och dagvattenledningarna för bättre avvattning. Detta innebär mindre fördröjning och mindre rening. Efter dagvattenledningarna kommer vattnet ledas via öppna jordbruksdiken, likt dagens situation, innan det avleds till Kvillen. Åtgärderna bedöms därför inte riskera en försämrad vattenkvalitet för Kvillen.

Projektet kommer att innebära en åtgärd inom ett litet vattendrag (biotopskydd nr 6/naturvärdesobjekt 13). En trumma ska läggas under nya GCM-bana så befintligt vattendrag som rinner under väg 570 kan fortsätta ut till åkermarken. Ett mindre dike som inte bedöms ha permanent vattenföring (biotopskyddsobjekt nr 8/naturvärdesobjekt 15) kommer också påverkas och en trumma behöver läggas under GCM-bana. Naturflöden från omgivande mark rinner idag från öst till väster och passerar vägen genom befintliga korsande trummor. Åtgärderna för väg 570 påverkar inte avrinningsområdena till vattendragen. För arbete inom vattendraget kommer anmälan om vattenverksamhet upprättas.

Åtgärderna kommer inte påverka Gunnesby markavvattningsföretag eftersom vatten från anläggningen inte avleds dit. Ökningen av de hårdgjorda ytorna bedöms som marginell och åtgärderna bedöms inte påverka Kvillens markavvattningsföretag.

### Översvämningsrisker

Det har gjorts en grov analys med hjälp av modelleringsprogrammet Scalgo, avseende nederbörds mängd motsvarande ett 100-årsregn och 30 minuters varaktighet. Vid extrem händelse förväntas området avvattnas genom marken till korsande vattendragen och vidare till Nordre älv. Det har identifierats några smått instängda områden där mindre översvämningar kan ske. Flödesökningen bedöms som marginell och efter exploatering bedöms vatten kunna rinna vid skyfall som det gör idag.

Sammantaget bedöms konsekvenserna för vattenmiljön som obetydliga.

### Jordbruksmark

Utbyggnaden av vägen medför att jordbruksmark kommer tas i anspråk av väganläggningen, både för vänstervängkörväg och GCM-bana. Huvuddelen av marken som tas i anspråk för nytt vägområde utgörs av åkermark eller betesmark. Marken bedöms vara brukningsvärd.

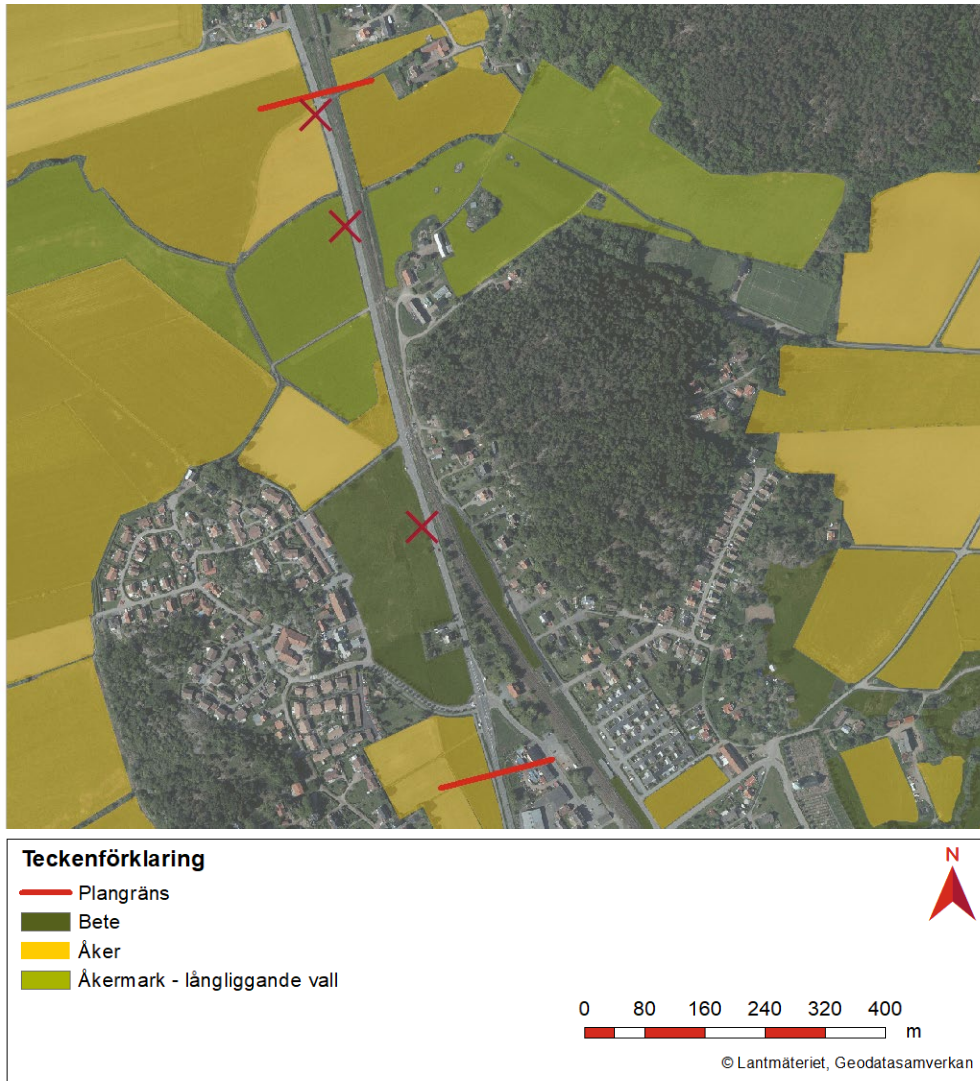
I och med att utbyggnaden följer vägens nuvarande sträckning innebär utbyggnaden ingen uppsplittring av jordbruksmark dock är flera av ytorna små eller medelstora och ett intrång kan påverka effektiviteten negativt om ytorna blir för små.

Tre av anslutningsvägarna i norra delen föreslås stängas, se Figur 24. Jordbruksmarken kring de anslutningsvägar som stängs nås i stället via närliggande anslutningar.

Om det finns jordbruksdränering som berörs av åtgärderna ska dessa anpassas till GCM-banan. I övrigt kommer åtgärderna inte förändra flödet till jordbruksmarken.

Enligt miljöbalken får brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Beskrivning av projektets hushållning med mark görs i avsnitt 8.3.

Sammantaget bedöms projektet innebära små negativa konsekvenser för jordbruksmarken enligt nuvarande utformningsförslag. Konsekvensbeskrivningen för jordbruksmark kommer fördjupas i kommande skede.



Figur 23. Jordbruksanslutningar som föreslås stängas.

## Kulturmiljö

### *Odlingslandskapet*

Projektet kommer att innebära en påverkan på odlingslandskapet genom anläggandet av den nya GCM-banan samt vänstersvängkörväg. Intrång kommer att ske i stenmurar, vilket innebär en förlust av landskapselement som utgör en del av odlingslandskapets historia.

### *Säve fd stationshus*

Till följd av anläggandet av cirkulationsplats och utformningen av passager kommer mer mark tas i anspråk. Åtgärderna planeras att läggas i anslutning till Säve fd stationshus vilket kan påverka karaktären av stationshuset. Genom att anlägga en cirkulationsplats med flacka slänter och låg gräsplantering kan känslan av intrång minska och att cirkulationsplatsen inte upplevs som dominerande i området. Projektet bedöms att inte medföra en negativ förändring på kulturmiljön av Säve fd stationshus. Projektet kommer inte att påverka tillgängligheten till stationshuset negativt. Parkmiljön omkring Säve f.d. stationshus kommer inte påverkas av projektet i och med att allén och de stora träden inom parken kan bevaras.

### Fornlämningar

Resultatet av den arkeologiska utredning som utfördes i maj 2021 visar på att planerad GCM-bana är lokaliserad i konflikt med en förhistorisk boplats (L2021:2847) samt två lämningar av historiska vägavsnitt (L2021:2848 och L2021:2848). Omfattningen av påverkan redovisas i Tabell 5.

Tabell 4. Fornlämning och kulturhistoriska lämningar som finns inom utredningsområdet.

| Fornlämningsbeteckning och typ                                             | Påverkan                                                                                                                                                      |
|----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| L2021:2847<br>Fornlämning: Boplats<br>Fynd av enstaka flint och metallfynd | GCM-bana medför ett ingrepp i fornlämningen. Nästan hela fornlämningen påverkas enligt nuvarande utformningsförslag.                                          |
| L2021:2849<br>Övrig kulturhistorisk lämning: Vägbank                       | Nästan hela lämningen påverkas enligt nuvarande utformningsförslag.<br>Norra delen av GCM-bana korsar över en del av lämningen och medför därför ett ingrepp. |
| L2021:2848<br>Övrig kulturhistorisk lämning: Vägbank                       | Liten del av lämningen påverkas enligt nuvarande utformningsförslag.                                                                                          |

Anläggande av GCM-bana innebär att berörda delar av fornlämningen uttraderas liksom delar av de båda vägbankarna. Effekten av påverkan i fornlämningen innebär en förlust för områdets kulturmiljövärden och en stor negativ konsekvens. Effekten av intrånget enligt föreliggande utredningsförslag i vägbanken "Högabacken" innebär att den förkortas. Som en skyddsåtgärd föreslås anslutningen till "Högabacken" anpassas till GCM-banan, så att den fortsatt kan användas. De negativa konsekvenserna bedöms därför bli små eftersom den fortsatta vägsträckningen mot sydväst är möjlig att följa i framtiden.

Sammantaget bedöms de negativa konsekvenserna bli måttliga genom den påverkan och förlust som projektet innebär i områdets kulturmiljö.

### Förorenad mark

Resultat från markmiljöundersökningen visar att det generellt är låga föroreningshalter i marken för planerad GCM-bana. Den sammantagna bedömningen är att jord- och dikesmassorna inte utgör någon risk för hälsa eller miljö och kan återanvändas fritt inom framtida entreprenad. Om dessa ska återanvändas på annan plats än inom entreprenaden krävs anmälan.

Asfalten inom utredningsområdet kan återanvändas i vägkonstruktioner, men med vissa restriktioner och alltid i samråd med tillsynsmyndighet innan användning.

Konsekvenserna med avseende på förorenad mark bedöms som obetydliga.

### Hälsa och säkerhet

Boende i anslutning till utredningsområdet kommer ha en GCM-bana, separerad från vägen samt ett sammankopplat gång- och cykelnät med fler och säkrare passager längs väg 570. Detta innebär att de kommer att kunna rör sig på ett mer säkert sätt i området. Detta bedöms medföra positiva konsekvenser för de boende.

## 6.5. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)

Baserat på projektmål/ändamål, bedöms åtgärderna vara samhällsekonomiskt motiverade för att de bidrar till:

- Ökad trygghet för trafikanterna och säkrare vägar
- Förbättrad möjlighet för pendling med cykel
- Ökad livskvalitet för boende och bidrar till en positiv miljö och hälsoutveckling

## 6.6. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

Kretslopp och vatten, Göteborgs Stad planerar att anlägga en ledning för vatten och avlopp (spill och dränering) längs med väg 570 norr om Säve. Sträckningen är samma som för planerad GCM-bana i detta projekt. Samråd kommer genomföras med Kretslopp och vatten för att kunna samordna projekten.

## 6.7. Påverkan under byggnadstiden

### Plan för trafik under byggnadstiden

Trafiken planeras att gå ungefär som vanligt under byggnadstiden, dock med inskränkningar i hastighet och utrymme. Cirkulationsplatsen kommer behöva byggas i flera etapper med trafikomläggningar däremellan, innan alla ytorna är färdigställda. För vänstersvängkörfältet är det nödvändigt att flytta trafiken västerut, delvis in på befintlig GC-väg för att möjliggöra breddning av den östra sidan. Den befintliga GC-trafiken planeras då att ledas på en tillfällig GC-väg på åkern väster om vägen.

Under projektets byggskede kommer hastigheten förbi arbetsplatsen att sänkas.

### Miljöpåverkan under byggnadstiden

Under byggskedet kommer det uppstå störningar från till exempel transporter av material och buller från arbetsmaskiner som kan ha en tillfällig påverkan på människors hälsa och miljön. Trafikverket ställer krav på entreprenören ska följa de regler för kvalitetssäkring och miljöhänsyn som finns för entreprenader (TDOK 2012:93).

Under byggnadstiden kommer ytor användas som bland annat upplags- och uppställningsytor. Ytorna ska återställas efter arbetets slut i samråd med markägare. Ytorna utgörs främst av jordbruksmark. Långvarig belastning av jordbruksmark kan medföra försämring av skördar under flera års tid efter det att marken åter tas i bruk. Därför är det viktigt att markytorna som utnyttjas tillfälligt minimeras. Tillfälliga nyttjanderätter kommer också anpassas för att undvika påverkan på naturmiljövärden, exempelvis i anslutning till stenmurar och träd. Utredning pågår också för att anpassa arbetsområdet i anslutning till fornlämning.

Spridning av föroreningar till av mark och vatten ska undvikas under byggtiden. Till exempel upplagsytor, uppställning arbetsfordon och maskiner ska hanteras på ett sådant sätt för att undvika påverkan på omgivningen.

Trafikverkets riktlinjer gällande val av kemiska produkter samt material och varor (TDOK 2010:310 och TDOK 2010:311) ska följas.

Vid anläggningen av GCM-bana behöver nya trummor anläggas. Detta innebär arbete i vatten. Försiktighet ska tas för att minimera grumling och minska störningen i vattenområdena.

Om tidigare okända värden, till exempel fornlämningar, påträffas under anläggningstiden ska arbete omedelbart avbrytas och kulturmiljöenheten på länsstyrelsen kontaktas.

Om tidigare okända markföroreningar upptäcks, ska arbete avbrytas och kontakt ska tas med bygglösning samt berörda myndigheter.

Under byggtiden ska Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser, NFS 2004:15, efterföljas.

### Masshantering

I den mån det blir ett överskott av schaktmassor kan de återanvändas i projektet som till exempel fyllnadsmassor.

Matjord ska läggas upp i tillfälliga nyttjandeytor för att sparas och kan sen återanvändas inom projektet för exempelvis slänter till GCM-bana. Vegetationstäckan som tas av måste transporteras bort.

I detta skede har ingen volymberäkning gjorts av massor som ska hanteras i projektet. Masshanteringen kommer redovisas i kommande skede.

## 7 Samlad bedömning

### 7.1. Måluppfyllelse

Ändamål och projektmål

Uppfyllelse av ändamål och projektmål beskrivs nedan.

#### ***”Öka livskvalitén för boende och bidra till en positiv miljö och hälsoutveckling”***

Planerad GCM-bana kompletterar gång- och cykelvägnätet i området. Föreslagen GCM-bana mellan Säve Stationsväg och Kastellegårdsvägen kan bidra positivt till folkhälsan, då det möjliggör för boende i området att lättare gå eller cykla längs väg 570. Det kan också bidra till en mer hållbar utveckling då attraktiviteten för resor med cykel ökar.

Läget för planerad GCM-bana på västra sida av väg 570 kommer att erbjuda en sträcka med oavbrutna siktlinjer över Öxnässlänten, vilket kan öka sträckans värde som rekreativstråk.

#### ***”Förbättra möjlighet för pendling med cykel”***

Föreslagen gång- och cykelväg kommer att ansluta till befintlig gång- och cykelväg vid Säve stationsväg och skapar en längre sammanhållen sträcka, vilket ökar tillgängligheten för oskyddade trafikanter och skapar möjlighet för fler att pendla med cykel.

#### ***”Skapa bättre trafiksäkerhet”***

Anläggandet av vänstersvängkörfält vid korsningen Bärbyvägen/Bärby korsväg kommer att förbättra trafiksäkerheten vid korsningen då trafikanter inte längre behöver vänta i huvudkörfält för att svänga vänster. Detta minskar risken för köbildning samt upphinnandeolyckor.

I och med att flera anslutningsvägar till jordbruksmark stängs ökar också trafiksäkerheten.

Åtgärderna med att bygga en GCM-bana ökar säkerheten för gång- och cykeltrafikanter. GCM-banan anläggs på samma sida som befintlig gång- och cykelväg. Säkerheten ökar också då fler passager tillkommer och befintliga passager åtgärdas. GCM-banan ska utformas med en skiljeremsa mellan GCM-banan och vägen för att öka trafiksäkerheten på sträckan. Ombyggnation av signalreglerad korsning vid Säve stationsväg till cirkulationsplats har också en farddämpande effekt.

#### **Överensstämmelse med transportpolitiska mål**

Resor och transporter är nödvändiga för att samhället ska fungera och de transportpolitiska målen och målstrukturen uttrycker den politiska inriktningen och prioriteringarna för att nå detta. Transportpolitikens mål ska vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Målen har brutits ner till två del mål, ett funktionsmål *Tillgänglighet* samt ett hänsynsmål *Säkerhet, miljö och hälsa*.

I funktionsmålet lyfts att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. En separat GCM-bana bedöms underlätta framkomligheten för oskyddade fotgängare och cyklister.

I hänsynsmålet lyfts att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.



En separat GCM-bana som är avskild med skiljeremsa från väg 570 bidrar till att tidigare oskyddade trafikanter kan röra sig längs vägen på ett säkrare sätt. Anläggandet av GCM-bana bidrar också till att fler kan göra mer hållbara resor med cykel. Vänstersvängkörfält förbättrar säkerheten för fordon.

### Överensstämmelse med miljö kvalitetsmål

Sveriges riksdag har antagit 16 nationella miljö kvalitetsmål för en hållbar samhällsutveckling. Det övergripande målet för arbetet mot en hållbar utveckling är att skydda människors hälsa, bevara den biologiska mångfalden, hushålla med uttaget av naturresurser så att de kan nyttjas långsiktigt samt att skydda natur och kulturlandskap.

Vid bedömningen av genomförandet av planerade åtgärder ska en avstämning ske mot de nationella miljömålen. Se Tabell 6 för de miljömål som berörs av projektet.

Tabell 5. Bedömning av vägplanens påverkans på nationella miljö kvalitetsmål.

| Miljö kvalitetsmål                     | Bedömning av planerade åtgärders påverkan                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|----------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>1. Begränsad klimatpåverkan</b>     | Gör pendling med cykel mer attraktivt och kan minska biltrafiken då fler väljer att cykla.<br>Utsläpp av koldioxid från arbetsfordon och transport till och från arbetsplatsen under byggskedet. Ökat utsläpp av koldioxid sker under en begränsad tid.<br>Positivt bidrag till måluppfyllelse.                                                             |
| <b>2. Frisk luft</b>                   | Ökad möjlighet att cykla vilket kan bidra till en minskning av biltrafiken som kan resultera i mindre utsläpp av luftföroreningar.<br>Positivt bidrag till måluppfyllelse.                                                                                                                                                                                  |
| <b>4. Giftfri miljö</b>                | Det är generellt låga föroreningshalter i marken för planerad GCM-bana. Den sammantagna bedömningen är att massorna inte utgör någon risk för hälsa eller miljö och kan återanvändas fritt i framtida entreprenad.<br>Skyddsåtgärder vidtas för att minska risken för läckage av oljor och drivmedel under byggskedet.<br>Ingen påverkan på måluppfyllelse. |
| <b>8. Levande sjöar och vattendrag</b> | Områdets recipient är Kvillen som omfattas av miljö kvalitetsnormer. Fördröjning och rening av vägdragvatten minskar, men konsekvenserna bedöms som obetydliga.<br>Försiktsåtgärder ska vidtas med arbete i vatten.<br>Ingen påverkan på måluppfyllelse.                                                                                                    |
| <b>13. Ett rikt odlingslandskap</b>    | Ett intrång i brukningsvärd jordbruksmark görs av anläggningen av GCM-bana och vänstersvängkörfält. Skydds – och försiktighetsåtgärder för att skydda den biologiska mångfalden som finns inom till exempel stenmurar ska vidtas.<br>Negativt bidrag till måluppfyllelse.                                                                                   |
| <b>15. God bebyggd miljö</b>           | Säkrare passager mellan Säve station och Gunnesby i och med anläggning av en GCM-bana. Passager över väg 570 blir också säkrare. Cirkulationsplatsen medför en naturlig sänkning av hastigheten. Vänstersvängkörfält ökar trafiksäkerheten.<br>Ökad tillgänglighet för oskyddade trafikanter.<br>Positivt bidrag till måluppfyllelse.                       |

|                                       |                                                                                                                                                                                                                                     |
|---------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>16. Ett rikt växt- och djurliv</b> | Anläggningen av GCM-bana samt cirkulationsplatsen kommer att påverka biotopskyddade objekt samt naturvärdesobjekt med påtagligt och visst värde. Skyddsåtgärder ska vidtas där möjligt.<br><br>Negativt bidrag till måluppfyllelse. |
|---------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## 7.2. Samlad miljökonsekvens

I Tabell 7 sammanställs bedömningarna av de identifierade miljöaspekterna, vilka avgränsades i avsnitt 3.1. Sammantaget bedöms projektet medföra positiva konsekvenser för boendemiljön små negativa konsekvenser för naturmiljö och jordbruksmark och måttliga negativa konsekvenser för kulturmiljö.

Tabell 6. Samlad miljökonsekvensbedömning.

| Miljöaspekt           | Sammanfattning av bedömning                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Naturmiljö</b>     | <b>Liten negativ konsekvens.</b> Åtgärderna innebär påverkan på naturvärdesobjekt och biotopskyddade objekt, vilket innebär att livsmiljöer och spridningskorridorer minskar något i omfattning. Konsekvenserna bedöms som små då skydds- och kompensationsåtgärder ska vidtas. Exempelvis ska stenmurar flyttas och träd ersättas i den allé som påverkas. Vägområdet innebär inget intrång till strandskyddet runt Kvillen. |
| <b>Vattenmiljö</b>    | <b>Obetydlig konsekvens.</b> Andelen hårdgjorda ytor ökar i och med åtgärderna. Fördröjning och rening av dagvatten kommer minska något i och med anläggande av GCM-bana. Ökningen av hårdgjorda ytor bedöms ha en marginell påverkan på Kvillen. Översvämningsrisken bedöms inte påverkas i och med planerade åtgärder.                                                                                                      |
| <b>Landskap</b>       | <b>Obetydlig konsekvens.</b> Påverkan på omgivande odlingslandskap och Säve före detta stationshus bedöms kunna mildras genom utformning och placering av cirkulationsplats och GCM-bana. Karaktärselement i landskapet kan bevaras.                                                                                                                                                                                          |
| <b>Jordbruksmark</b>  | <b>Liten negativ konsekvens.</b> Åtgärderna innebär ett intrång i brukningsvärd jordbruksmark och att tre anslutningsvägar till jordbruksmark stängs.                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>Kulturmiljö</b>    | <b>Måttlig negativ konsekvens.</b> Sammantaget bedöms de negativa konsekvenserna bli måttliga genom den påverkan och förlust som projektet innebär i områdets kulturmiljö.                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Förorenad mark</b> | <b>Obetydliga konsekvens.</b> Låga föroreningshalter i omgivande mark. Risken för en negativ påverkan bedöms som låg.                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>Boendemiljö</b>    | <b>Positiv konsekvens.</b> Under driftskedet kommer åtgärderna ha en positiv påverkan på boendemiljö då boende kan rör sig på ett säkert sätt med ökad möjlighet att cykla eller gå. Trafiksäkerheten ökar i området med bland annat anläggande av vänstersvängkörfält.                                                                                                                                                       |

## 8 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljö kvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden

Nedan är en sammanställning av hur vägplanen beaktat miljöbalkens allmänna hänsynsregler.

### 8.1. Miljöbalkens allmänna hänsynsregler

I 2 kap. miljöbalken finns de allmänna hänsynsreglerna som ska följas när åtgärder ska utföras eller en verksamhet bedrivs som kan ha inverkan på miljön eller människors hälsa. I Tabell 8 beskrivs hur projektet uppfyller de allmänna hänsynsreglerna.

Tabell 7. Redovisning av hur projektet kommer att uppfylla de allmänna hänsynsreglerna.

| Hänsynsregler i 2 kap. miljöbalken                                                                                                                                                                                                                                      | Uppfyllelse av hänsynsreglerna                                                                                                                                                                                                 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><i>1 § Bevisbörderegeln</i></p> <p>Den som driver eller avser att bedriva en verksamhet, eller vidtar en åtgärd ska visa att hänsynsreglerna efterlevs.</p>                                                                                                          | <p>Innehållet i plan- och miljöbeskrivningen är ett led i att hänsynsreglerna följs.</p>                                                                                                                                       |
| <p><i>2 § Kunskapskravet</i></p> <p>Den som bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd skall ha tillräcklig kunskap som behövs för att skydda människors hälsa och miljön mot skada eller olägenhet.</p>                                                             | <p>Trafikverket och dess konsult har den erfarenhet som krävs för att planera åtgärder för att minska påverkan på människors hälsa och miljö. Kunskap samlas in genom inventeringar, utredningar, projektering och samråd.</p> |
| <p><i>3 § Försiktighetsprincipen</i></p> <p>Den som bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd har en skyldighet att vidta skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått.</p>                                                                                           | <p>Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas inom vägplan är anpassade för att undvika skador eller olägenhet.</p>                                                                                                    |
| <p><i>4 § Produktvalsprincipen</i></p> <p>Den som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller vidtar en åtgärd skall undvika att använda kemiska produkter eller biotekniska organismer som kan befaras medföra risker för människors hälsa eller miljön.</p>  | <p>Trafikverket har riktlinjer för kemiska produkter, material och varor för att minska risker för negativ påverkan. Trafikverket ställer krav gällande miljöstyrning på entreprenören.</p>                                    |
| <p><i>5 § Hushållnings- och kretsloppsprinciperna</i></p> <p>Den som bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd ska hushålla med råvaror och energi ska användas på ett så effektivt sätt som möjligt.</p> <p>I första hand ska förnybara energikällor användas.</p> | <p>Schaktmassor som uppkommer i projektet och klarar riktlinjer för återanvändning ska nyttjas inom projektet. Krav om energieffektivt nyttjande av maskiner och arbetsfordon ställs på entreprenör.</p>                       |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><i>6 § Lokaliseringsprincipen</i></p> <p>For en verksamhet eller åtgärd som tar i anspråk ett mark- eller vattenområde ska det väljas en plats som är lämplig med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön</p>                            | <p>Lokaliseringen av förslagna åtgärder har gjorts med hänsyn till miljöpåverkan samt att ändamålet ska kunna uppnås.</p> <p>Lokaliseringen har också tagit hänsyn till bestämmelserna i miljöbalken och övriga mål.</p>                                                           |
| <p><i>7 § Rimlighetsregeln</i></p> <p>Kraven kan inte vara orimligt att uppfylla. Vid denna bedömning ska särskild hänsyn tas till nyttan av skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått jämfört med kostnaderna för sådana åtgärder.</p>                                                                        | <p>Försiktsåtgärder och skyddsåtgärder som har föreslagits i plan- och miljöbeskrivningen har bedömts som rimliga.</p>                                                                                                                                                             |
| <p><i>8 § Skadeansvar</i></p> <p>Alla som bedriver eller har bedrivit en verksamhet eller vidtagit en åtgärd som medfört skada eller olägenhet för miljön ansvarar till dess skadan eller olägenheten har upphört för att denna avhjälps i den omfattning det kan anses skäligt enligt 10 kap. miljöbalken.</p> | <p>I plan- och miljöbeskrivningen redovisas förslag för att motverka att skada eller olägenhet uppkommer.</p> <p>Trafikverket ansvarar för eventuella skador eller olägenheten som uppstår genom att för att avhjälpa eller ersätta dessa i enlighet med gällande lagstiftning</p> |

## 8.2. Miljökvalitetsnormer (MKN)

Miljökvalitetsnormer (MKN) är ett juridiskt styrmedel som regleras i 5 kap miljöbalken och som beskriver lägsta godtagbara miljö kvalitet inom några ämnesområden. Miljökvalitetsnormer som berörs i aktuellt projekt är för utomhusluft och vattenförekomster.

### Vattenförekomster

Recipienten för vatten inom vägområdet är Kvillen (ID SE641511-126804) som omfattas av MKN. För vattenförekomsten Kvillen bedöms den ekologisk statusen som måttlig och den kemiska statusen uppnår ej god status. Miljökvalitetsnormerna, det vill säga kvalitetskraven, för Kvillen är god ekologisk status 2027 och god kemisk ytvattenstatus. Avrinningen kommer öka i och med att andelen hårdgjorda ytor kommer bli större. Påverkan från den ökade avrinningen bedöms som marginell och riskerar inte att försvåra möjligheten att nå miljökvalitetsnormerna för Kvillen.

Ingen grundvattenförekomst förekommer inom den aktuella vägsträckan.

### Luftkvalitet

I luftkvalitetsförordningen (2010:477) återfinns de svenska miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft. Normerna bidrar till att skydda människors hälsa och miljön samt att uppfylla krav i EU-direktiven 2008/50/EG och 2004/107/EG.

Enligt Miljöförvaltningen, Göteborgs Stads karta som visar årsmedelvärden för kvävedioxid för 2016 ligger värdena långt under normen för årsmedelvärdet för aktuell del av väg 570.

De planerade åtgärderna kommer inte leda till ökad trafik, men enligt framtagen trafikprognos kommer trafiken öka. Ökningen bedöms inte medföra någon risk att normerna överskrids då halterna i området ligger långt under normen.

### 8.3. Hushållning med mark och vattenområden

Bohusbanan väster om planområdet är ett utpekad riksintresse enligt 3 kap 8§ miljöbalken. Åtgärderna bedöms inte påverka riksintresset.

Enligt 3 kap 4 § i miljöbalken är jord- och skogsbruk av nationell betydelse. Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Marken som tas i anspråk inom vägplanen består till största delen av jordbruksmark som används som åker- och betesmark. Utbyggnaden görs i anslutning till befintlig väg och det sker ingen uppsplittring av jordbruksmark. Aktuellt projekt bedöms utgöra ett väsentligt samhällsintresse. Åtgärderna kommer öka säkerheten för oskyddade trafikanter och bilister längs en sträcka, som idag upplevs som otrygg. Åtgärderna kopplar även samman bostadsområden med områden med skolor och bedöms även som positivt ur ett barnperspektiv. Åtgärderna kopplar även samman området med Göteborgs cykelvägnät, vilket ökar attraktiviteten för cykling. Detta kan bidra positivt till folkhälsan och skapa förutsättningar för en mer hållbar utveckling.

Dagens behov av en säkrare trafikmiljö bedöms inte kunna tillgodoses på något annat sätt eftersom GCM-banan anläggs där den ansluter till befintlig gång- och cykelbana samt planerad GCM-bana vid Gunnesby. Det finns ingen alternativ vägsträckning som på ett liknande sätt kan koppla samman flera orter och delar som föreslagen sträcka gör. Åtgärderna i aktuellt projekt görs också längs ett stråk med kollektivtrafik samt viktiga kopplingar över vägen.

## 9 Markanspråk och pågående markanvändning

### 9.1. Vägområde

#### Vägområde med vägrätt

Nytt vägområde behöver tas i anspråk då cirkulationsplats, vänstersvängkörfält och ny GCM-bana behöver mer mark än vad som finns tillgängligt idag, se Figur 24. De nya områden som berörs består idag av i huvudsak jordbruksmark. Den totala arealen är inte bestämd i detta skede. Ytorna är ett förslag och kan komma att anpassas i det fortsatta arbetet till omgivande miljö.



Figur 24. Karta som visar befintligt och nytt vägområde samt tillfällig nyttjanderätt. Utformningen är ett förslag och kan komma att förändras i fortsatt arbete.

## 9.2. Område med tillfällig nyttjanderätt

För att möjliggöra byggnation behövs ytor för tillfällig nyttjanderätt för att säkerställa att en entreprenör har de ytor denne behöver för etablering, materialupplag och trafikomläggningar. Dessa ytor består idag av i huvudsak jordbruksmark. Den totala arealen är inte bestämd i detta skede, men ett förslag på ytor visas i Figur 24.

## 9.3. Vägområde inom detaljplan

Delar av det nya vägområdet ligger inom planområdet för detaljplanen för Säve station. I detaljplanen är marken närmast korsningen fastställd som väg och därför kommer aktuellt projekt inte förändra markanvändningen inom detaljplanen. Marken kring stationshuset som är pricksmark bedöms inte påverkas av åtgärderna.

Åtgärder görs även inom detaljplan för bostäder i Brunstorp och berör mark för lokalgata och GC-väg och detaljplan för Bärby korsväg där marken som påverkas är lokalgata. Planerade åtgärder kommer inte förändra detaljplanernas markanvändning.

## 9.4. Avvägning med påverkan på markanvändning

För att undvika intrång i fastigheten norr om korsningen vid Säve station på vägens västra sida har vägområdet förflyttats österut vilket innebär att stora delar av ett naturvärdesobjekt påverkas av nytt vägområde. Naturvärdesobjektet har ett visst värde och intrånget bedöms som acceptabelt för att undvika intrång i fastigheten.

Åtgärderna innebär att dagvatten kommer avledas till skåldiken längs med GCM-banan. Dessa är mindre jämfört med nuvarande diken och utformas med dagvattenledningar. Vattnet kommer därför att avledas bättre, men med kortare fördröjning och mindre rening. Val av lösning för dagvattenhantering har gjorts för att minska markintrånget i jordbruksmark och känsliga natur- och kulturmiljöer. Hanteringen av dagvattnet bedöms inte leda till någon betydande påverkan på Kvillen och därför har lösningen valts för att minska markintrånget.

Vid Brunstorpvägen kommer busshållplatsen i södra riktningen flyttas något söderut för att skapa plats för två passager över väg 570. Flytten av busshållplatsen innebär ett ökat intrång i jordbruksmark och i ett biotopskyddat dike. I utformningen har säkerheten för oskyddade trafikanter bedömts som en viktig aspekt och de två passagera har tillkommit för att anpassas till den ramp och den trappa som finns för övergången vid Bohusbanan.

## 10 Fortsatt arbete

### 10.1. Granskning och fastställelse av vägplanen

Syftet med vägplanen är att fastställa vägområdet och ge Trafikverket rätt att bygga GCM-banan, cirkulationsplatsen och vänstersvängkörvägarna. Arbetet med detta kommer pågå till vintern 2022. Nästkommande fas är utställelse av granskningshandlingen enligt Trafikverkets planläggningsprocess, se avsnitt 11.1.

### 10.2. Tillstånd, dispenser och anmälningar

Projektet kommer att ge omgivningspåverkan som kommer att behöva hanteras med tillstånd, dispenser eller anmälningar enligt miljöbalken och kulturmiljölagen. Vissa verksamheter och åtgärder enligt fastställd vägplan är undantagna från krav på prövning enligt miljöbalken. Det gäller dispens från det generella biotopskyddet samt anmälan för samråd för åtgärder som kan väsentligt förändra naturmiljön enligt 12 kap. 6 § miljöbalken.

- För lämning (L2021:2847) gäller kulturmiljölagens bestämmelser om skydd för fornlämningar. Ingrepp i fornlämningar eller deras tillhörande fornlämningsområde kräver Länsstyrelsens tillstånd enligt KML. En ansökan om tillstånd till ingrepp i fornlämning kommer upprättas och skickas in till Länsstyrelsen.
- För arbete i vatten med förlängning av trummor kommer en anmälan om vattenverksamhet upprättas till Länsstyrelsen enligt miljöbalken.
- En anmälan gällande hantering av tjärasfalt ska lämnas in till tillsynsmyndigheten. All hantering av förorenad asfalt är anmälningspliktig verksamhet. Enligt 28 § förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd (SFS 1998:899) skall en anmälan om avhjälpande åtgärder lämnas in till och godkännas av tillsynsmyndigheten innan en eventuell sanering påbörjas.

### 10.3. Projektspecifika miljökrav på entreprenören

Vid schakt i alléers och stationsparksträdens rotzon ska försiktiga schaktmetoder användas för att minimera skador på rotsystemet. Entreprenören ska också kunna visa på erfarenhet av att gräva vid rotsystem.

### 10.4. Miljösäkring fortsatt skede

I projektet har miljövärden som kommer att påverkas identifierats. En miljöchecklista (miljösäkring) har upprättats där miljövärden åtgärder och försiktighetsmått sammanställs. Checklistan är ett sätt att säkerställa att identifierade miljövärden och åtgärder hanteras i nästa skede. Checklistan uppdateras kontinuerligt i samband med planarbetet och kommer användas i kommande förfrågningsunderlag och bygghandling.



# 11 Genomförande och finansiering

## 11.1. Formell hantering

Denna vägplan kommer att kungöras för granskning och sedan genomgå fastställelseprövning. Under tiden som underlaget hålls tillgängligt för granskning kan berörda sakägare och övriga lämna synpunkter på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

De inkomna synpunkterna kan föranleda att Trafikverket ändrar vägplanen. De sakägare som berörs kommer då att kontaktas och få möjlighet att lämna synpunkter på ändringen. Är ändringen omfattande kan underlaget återigen behöva göras tillgängligt för granskning.

Vägplanen och granskningsutlåtande översänds till länsstyrelsen som yttrar sig över planen. Därefter begärs fastställelse av planen hos Trafikverket. De som har lämnat synpunkter på vägplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet.

Efter detta kan beslut tas att fastställa vägplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen. Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Hur vägplaner ska kungöras för granskning och fastställas regleras i 17–18 §§ väglagen (1971:948).

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor, profilritningar om det behövs, eventuella bilagor till plankartorna. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. Denna planbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor.

När vägplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att vägbyggaren, det vill säga Trafikverket i detta projekt, har rätt, men också skyldighet, att lösa in mark som behövs permanent för vägen. Mark som behövs permanent framgår av fastighetsförteckningen och plankartan. I fastighetsförteckningen framgår också markens storlek (areal) och vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare.

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

- Vaghållaren får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.
- Vaghållaren får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.
- Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

Vägplanen ger också rätt att tillfälligt använda mark som behövs för bygget av anläggningen. På plankartan och i fastighetsförteckningen framgår vilken mark som berörs, vad den ska användas till, under hur lång tid den ska användas, hur stora arealer som berörs samt vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare. Trafikverket har rätt att börja använda mark tillfälligt så fort vägplanen har vunnit laga kraft, men ska meddela fastighetsägare/rättighetsinnehavare när tillträde är beräknat att ske.

Fastighetsägare/rättighetsinnehavare får inte utan tillstånd från Trafikverket uppföra byggnader eller på annat sätt försvåra för Trafikverket att använda den mark som behövs för anläggningen.

Trafikverket har rätt att bygga den anläggning som redovisas i vägplanen.

Inom utredningsområdet finns tre antagna detaljplaner. Planerade åtgärder innebär ingen förändrad markanvändning för berörda detaljplaner.

## 11.2. Genomförande

Formell handläggning av vägplanen kommer att ske vintern 2022. Under förutsättning att vägplanen vinner laga kraft är utbyggnaden planerad att starta enligt preliminär tidplan år 2023 och byggtiden beräknas till ungefär sex månader.

Det fortsatta miljöarbetet innebär att föreslagna skyddsåtgärder och försiktighetsmått överförs till bygghandling. I samband med att bygghandling tas fram fördjupas arbetet med att utreda vilka övriga skyddsåtgärder som ska genomföras.

Överföringen mellan de olika skedena säkerställs med hjälp av Trafikverkets verktyg för miljösäkring, *Miljösäkring plan och bygg*. Genom arbetsberedningar fastställs rutiner och åtgärder under byggnationen som ska säkerställa att föreslagna skyddsåtgärder och försiktighetsmått genomförs.

Efter färdigställande kontrolleras att den byggda anläggningen har den önskade funktionen.

Detta sker i samband med slutbesiktning.

Behov av tillstånd och dispenser i genomförande redovisas i avsnitt 10.1. Försiktighetsmått och skadeförebyggande åtgärder som kommer vidtas under byggskedet presenteras i avsnitt 6.7.

## 11.3. Finansiering

Projektet finansieras via Trafikverkets regionala plan. GCM-banan är även medfinansierad av Göteborg Stad.

Den totala kostnaden för projektet uppskattas till 27 miljoner kronor.

## 12 Underlagsmaterial och referenser

### PM/Utredningar

Länsstyrelsen Västra Götaland, 2021. Resultat från arkeologisk utredning inom del av sträckan Säve station – Gunnesby längs väg 570, Göteborgs kommun.

Svensk Naturförvaltning AB, 2017. Naturvärdesinventering (NVI) Göteborg, väg 570. Delen Säve stationsväg-Kornhalls-vägen, gång- och cykelväg + cirkulation och vänstersvängfält.

Trafikverket, 2020. Gestaltningprogram, samrådsunderlag.

Trafikverket, 2020. PM kompletterande NVI.

Trafikverket, 2020. Rapport Avvattningstekniska förutsättningar

Trafikverket, 2021. PM Markmiljöundersökningar

### Övriga referenser

Antiquum AB (2019). Kulturmiljöunderlag Säve fd stationshus.

Miljöförvaltning Göteborg Stad (den 02 11 2020). Hämtat från <https://karta.miljoforvaltningen.goteborg.se/>.

Naturvårdsverket (2009). Riktvärden för förorenad mark -Modellbeskrivning och vägledning, Rapport 5976, 2009, rev. 2016.

Naturvårdsverket (2010). Återvinning av avfall i anläggningsarbeten. Handbok 2010:1

Stadsbyggnadskontoret (2009). Översiktsplan för Göteborg, övergripande mål och strategier, strategiska frågor, inriktning för stadens utveckling.

Trafikverket (2014). Vägdikesmassor – provtagning och hantering, TDOK 2014:0931.

Trafikverket (2015). Förenklad åtgärdsvalsstudie. Väg 570 genom Säve (Bärby - Gunnesby). Förbättrad tillgänglighet och trafiksäkerhet. TRV 2014/59214.

VISS. (den 16 10 2020). Vatteninformationssystem Sverige. Kvillen. Hämtat från: <https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA90268780>



**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, 405 33 Göteborg. Besöksadress: Vikingsgata 2–4.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)