

SAMRÅDSUNDERLAG - Väg 570 Tuvevägen - Kornhallsvägen

Göteborg, Västra Götalands län

Vägplan, 2020-11-19

Uppdragsnummer: 172006 / 172007



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG - Väg 570 Tuvevägen - Kornhallsvägen

Handlingsnummer: 4C160001

Författare: Tyréns AB

Dokumentdatum: 2020-11-19

Ärendenummer: TRV 2017/103239

Uppdragsnummer: 172006 / 172007

Version: 1.0

Kontaktperson: Lorenzo Letic

Foton: Tyréns AB om inget annat anges

Innehåll

1. Sammanfattning.....	4
2. Inledning	5
2.1. Planläggningsprocessen	5
2.2. Bakgrund och syfte	5
3. Avgränsningar.....	7
3.1. Utrednings- och influensområde.....	7
3.2. Tid.....	8
4. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet	10
4.1. Befintlig trafikanläggning	10
4.2. Angränsande planering	10
4.3. Geotekniska förutsättningar.....	10
4.4. Landskap	11
4.5. Naturmiljö.....	15
4.6. Kulturmiljö	16
4.7. Jordbruksmark	18
4.8. Boendemiljö.....	19
4.9. Markmiljö	19
4.10. Vattenmiljö.....	19
4.11. Ledningar.....	21
5. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper.....	22
5.1. Lokalisering.....	22
5.2. Utformning	22
5.3. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.....	23
6. Åtgärder	25
7. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan	25
8. Fortsatt arbete	25
8.1. Planläggning	25
8.2. Viktiga frågeställningar	25
9. Referenser	26

1. Sammanfattning

Trafikverket planerar för korsningsåtgärder och ny gång-, cykel och mopedbana (GCM-bana) på Kongahällavägen (väg 570) i Säve på Hisingen i Göteborg och påbörjar samrådsprocessen med detta samrådsunderlag. Delar av sträckan upplevs som otrygg både för fordonstrafikanter och för oskyddade trafikanter. Syftet med åtgärderna är bland annat att höja trafiksäkerheten på sträckan.

Projektet innebär att bygga om signalreglerad korsning i anslutning till Säve stationshus till cirkulationsplats och flytta busshållplatserna vid Säve stationsväg. Vid Bärby tas busshållplatserna Bärby Norra bort och på frigjord yta anläggs vänstersvängfält, gångpassage och refug vid korsningen Bärbyvägen/Bärby korsväg. Längs med sträckan mellan Säve stationsväg och infarten till Kastellegårdsvägen anläggs en GCM-bana.



Figur 1 Översiktskarta.

Projektet bedöms innebära intrång i jordbruksmark, viss påverkan på landskapsbilden och upplevelsen av centrala delar av tätorten, intrång i strandskyddsområde och påverkan på flera objekt som omfattas av det generella biotopskyddet. Projektering av vägen pågår och hänsyn tas till dessa aspekter för att minimera effekternas omfattning.

Trafikverkets bedömning är att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

2. Inledning

2.1. Planläggningsprocessen

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en *vägplan*, se Figur 2.



Figur 2 Trafikverkets planläggningsprocess.

I början av planläggningen tas ett underlag fram som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Underlaget, det vill säga detta dokument, ligger till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Innan länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.

2.2. Bakgrund och syfte

Genom tätorten Säve på nordöstra Hisingen i Göteborgs Stad 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. Fyra busslinjer trafikerar området och skolskjuts erbjuds till samtliga barn upp till åk 6 på Bärby skolan då trafikmiljön har bedömts som osäker. Väg 570 norr om Säve har ingen cykelväg.

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). Aktuellt projekt utgår från samtliga åtgärder som Trafikverket ansvarar för från ÅVS:en och som ingår i den regionala infrastrukturplanen. I ÅVS:en gavs även förslag på åtgärder som Göteborgs Stad ansvarar för.

Projektet innebär att bygga om signalreglerad korsning i anslutning till Säve f.d. stationshus till cirkulationsplats och flytta busshållplatserna vid Säve stationsväg. Vid Bärby tas busshållplatserna Bärby Norra bort och på frigjord yta anläggs vänstersvängfält, gångpassage och refug vid korsningen Bärbyvägen/Bärby korsväg. Längs med sträckan mellan Säve stationsväg och infarten till Kastellegårdsvägen anläggs en gång-, cykel, och mopedbana (GCM-bana).



Figur 3 Kongahällavägen. Fotot är taget precis söder om infarten till Kastellegårdsvägen och Bohusbanan till höger i bild.

Projektmålen är följande:

- Öka livskvaliteten för boende och bidra till en positiv miljö och hälsoutveckling
- Förbättra möjligheten för pendling med cykel
- Skapa bättre trafiksäkerhet

De sista två målen utgör också projektets ändamål.

3. Avgränsningar

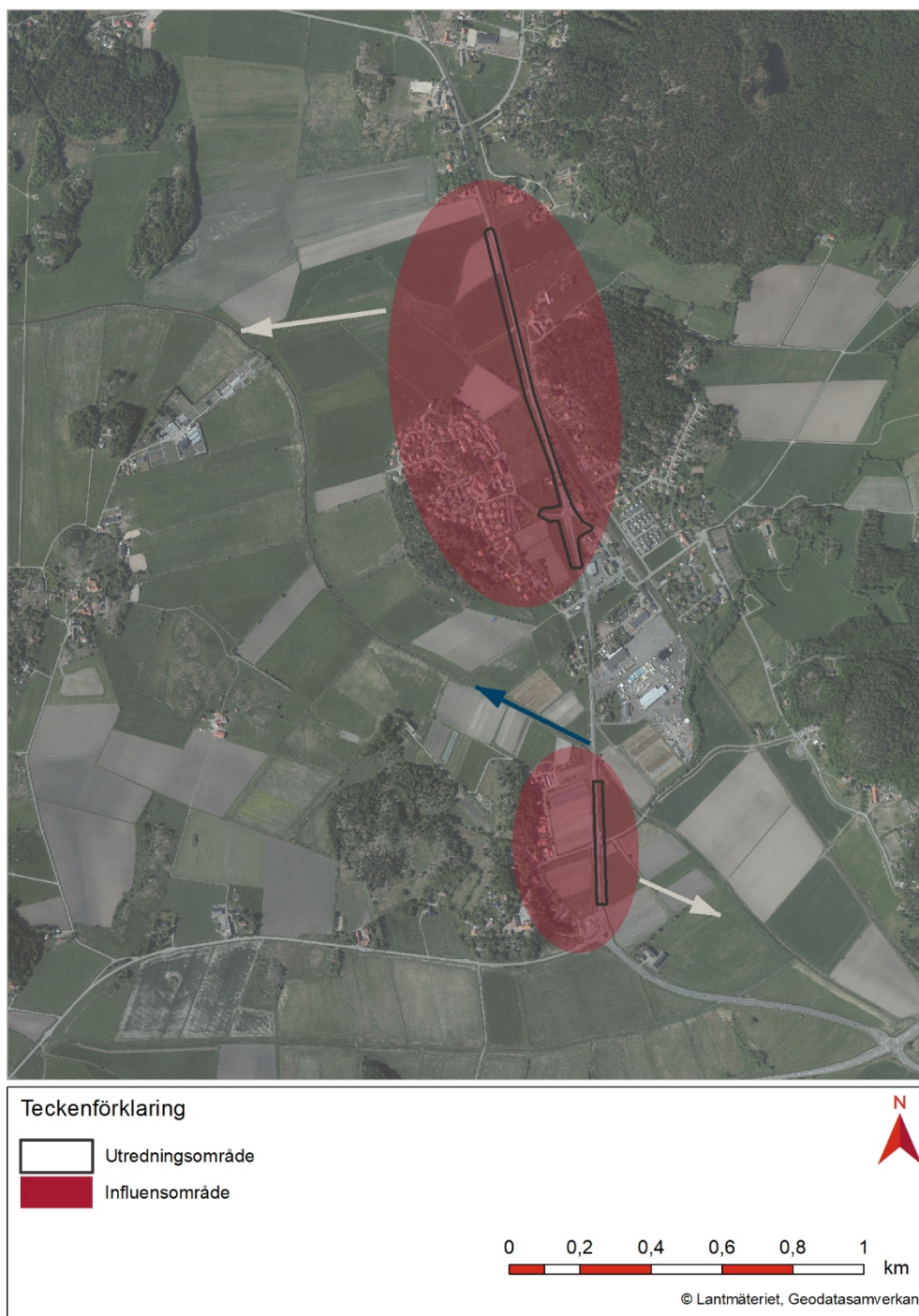
3.1. Utrednings- och influensområde

Projektet är indelat i två delområden, ett för anläggande av vänstersvängfält för infart till Bärbyvägen och ett för anläggande av cirkulationsplats vid Säve f.d. stationshus och GCM-bana från Säve f.d. stationshus och norrut, se Figur 4. GCM-banan kommer att ansluta till befintlig gång- och cykelväg, söder om Brunstorps byväg och planerad GCM-bana vid Gunnesby. För dessa delområden sker utredningar samt beskrivningar av omgivningspåverkan. Detta sker utifrån olika geografiska avgränsningar, utredningsområde respektive influensområde.

Utredningsområdet är det område inom vilket projektet utreder utformning av planerade åtgärder. Ett influensområde visar det område där miljöeffekter kan uppstå. Utredningsområdet illustreras i Figur 5 och influensområdet i Figur 5.



Figur 4 Översiktsskarta som visar utredningsområdena längs med Kongahällavägen. Infälld karta visar utredningsområdenas läge i Göteborg.



Figur 5 Projektets utrednings- och influensområde. Blå pil illustrerar miljö kvalitetsnormer (MKN) för ytvatten som kan påverkas av vägdagvatten och grå pilar visar siktlinjer i landskapet som identifierats i den områdesanalys som tas fram inom projektet.

3.2. Tid

Samrådsprocessen för aktuell vägplan är planerad fram till sommaren 2021. Kungörelse av planen planeras ske hösten 2021 och kunna skickas in till planprövning våren 2022. Planerad byggstart är 2023 och byggtiden beräknas till ungefär sex månader.

Projektets horisontår är 2040, vilket är året för den prognostiserade trafikmängden. Då är vägplanen genomförd och såväl korsningsåtgärder som ny GCM-bana är klara och tagna i drift.

Horisontåret tjänar också som nollalternativ, det vill säga vad händer i området fram till år 2040 om vägplanen inte genomförs. Nollalternativet ska ställas i relation till vägplanens genomförande för bedömning av påverkan och effekter för bland annat de mål som satts upp för projektet.

4. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

4.1. Befintlig trafikanläggning

Väg 570 mellan Tuvevägen och Kornhallsvägen är en tvåfältsväg med en vägbredd på cirka 6,5 meter. Vägen har en hastighet på 50–70 km/h med två signalreglerade korsningar längs med sträckan. Delen närmast Säve stationsväg har en högsta tillåtna hastighet om 50 km/h.

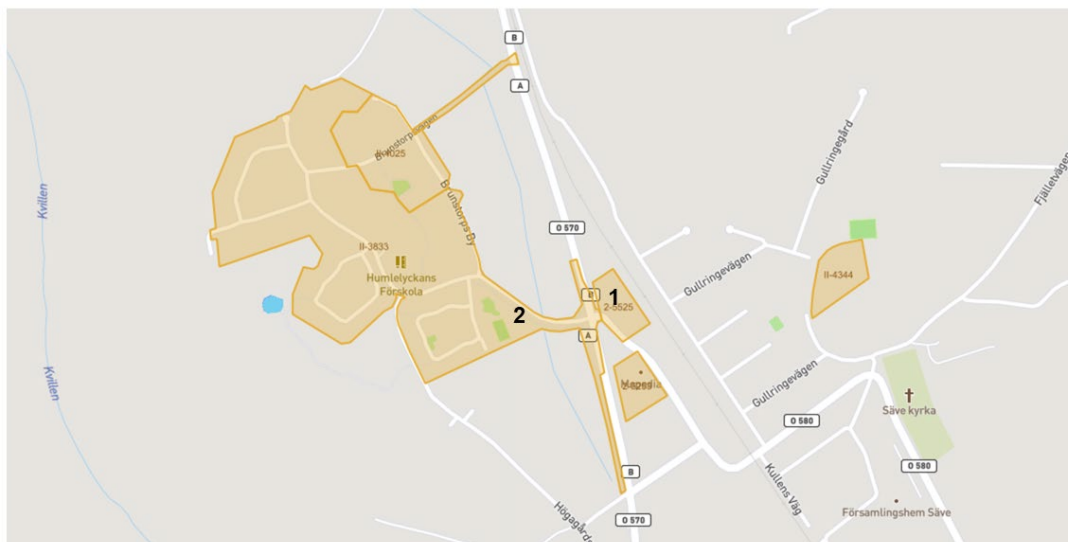
Trafikflöden på sträckan har år 2016 uppmätts till cirka 6900 fordon/dygn varav cirka 5 % är tung trafik. Säve stationsväg har idag 440 fordon/dygn varav 3 % är tung trafik.

På västra sidan av väg 570 finns en befintlig gång- och cykelbana som sträcker sig från Tuvevägen till Säve stationsväg. Den norra delen av vägen, det vill säga norr om Säve stationsväg saknar cykelväg.

4.2. Angränsande planering

Utredningsområdet angränsar till följande antagna detaljplaner:

- Detaljplan för verksamheter vid gamla Säve station inom stadsdelen Säve i Göteborg (1)
- Detaljplan för bostäder i Brunstorp inom stadsdelen Säve i Göteborg (2)



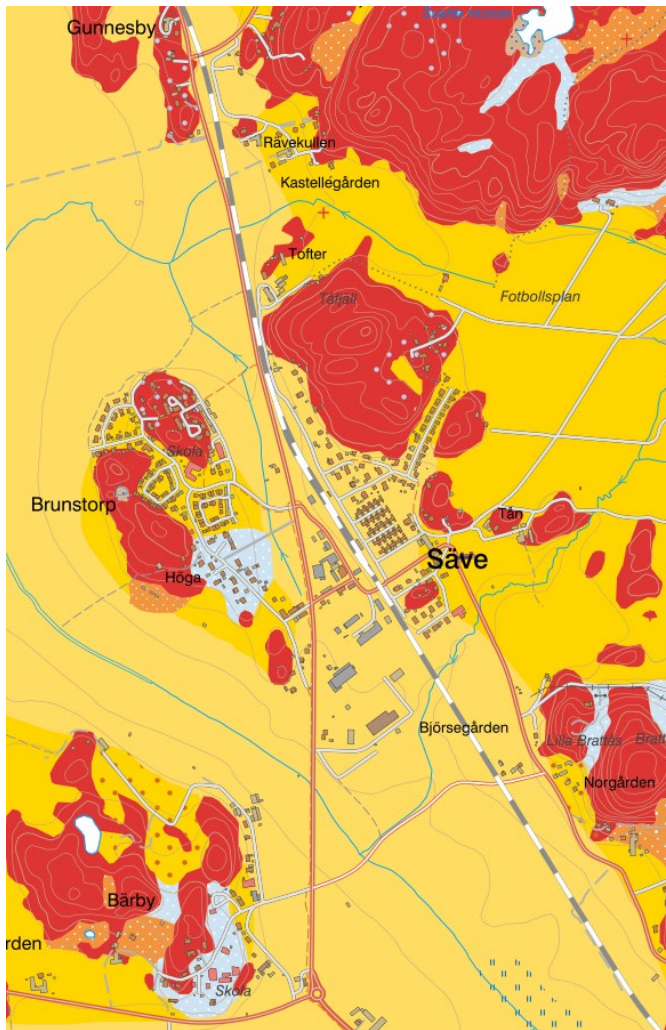
Figur 6 Gällande detaljplaner i Säve (Källa: Göteborgs Stad)

4.3. Geotekniska förutsättningar

Längs aktuell sträcka finns enligt SGU:s jordartskarta huvudsakligen postglacial lera, se Figur 7. I söder vid korsningen väg 570 och Bärbyvägen är jorddjupet på cirka 5–10 meter. Lerdjupet ökar till 35–40 meter vid Säve f.d. station. Norr om stationen varierar djupet mellan 5 och cirka 20 meter.

Strax norr om aktuellt område finns tidigare utförda provtagningar som kan sammanfattas som följande. 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 26 % och 118 %. Den uppmätta konflytgränsen varierar mellan 35 % och 81 %. Densiteten ökar mot djupet från cirka 1,5 till 1,65 t/m³ på 18 meter djup. Sensitiviteten varierar mellan 14 och 82, där det senare klassificeras som kvicklera.

Skjuvhållfastheten varierar mellan cirka 14 och 20 ner till 7 meters djup, för att därefter öka med cirka 1,6 kPa/m.



Figur 7. SGU:s jordartskarta (källa www.sgu.se).

4.4. Landskap

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 8. Siktlinjer från vägen och visuella samband illustreras även i Figur 9 Områdesanalys.



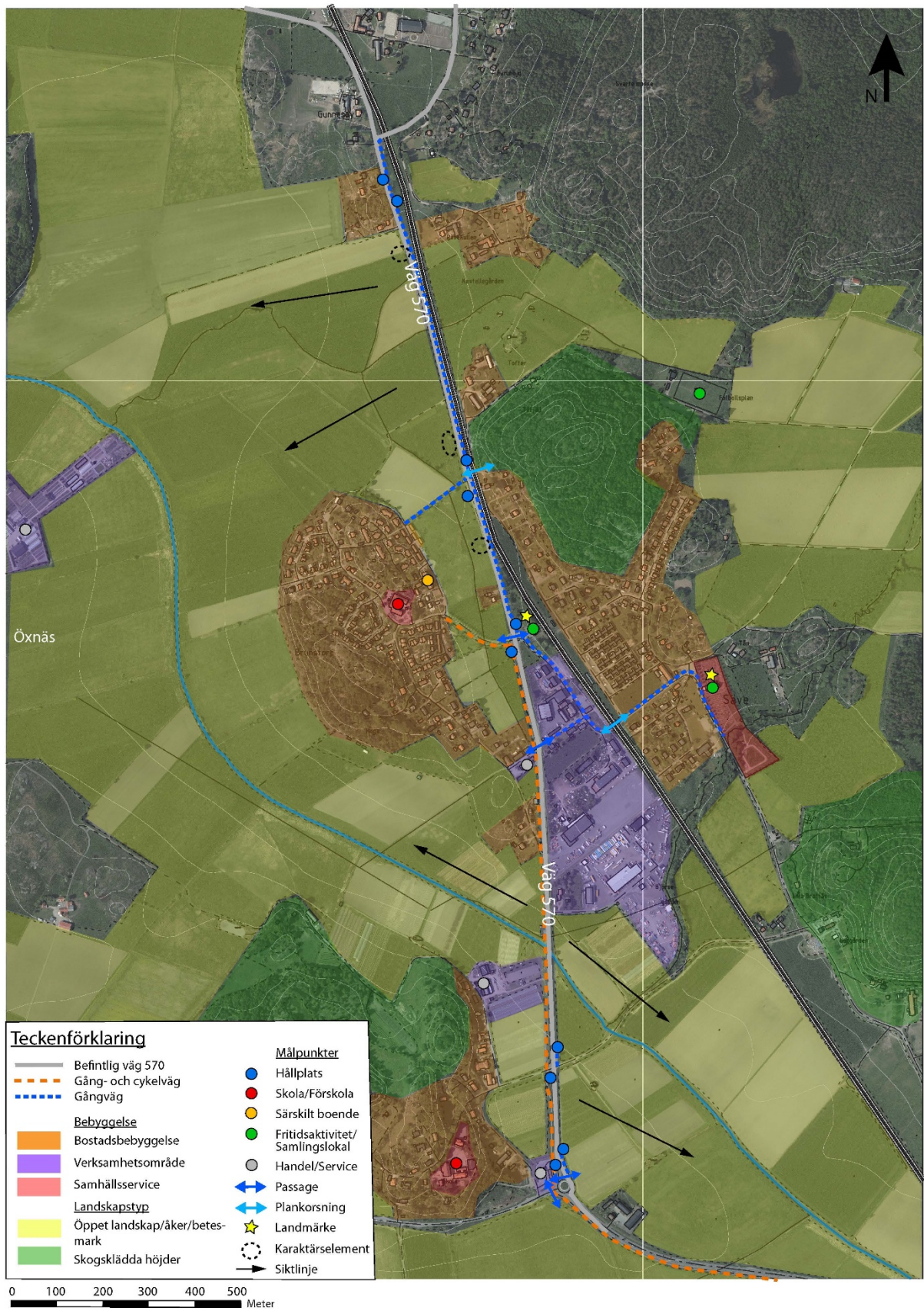
Figur 8 Långa siktlinjer över det öppna odlingslandskapet i väster. Bilden är tagen norr om tätorten.

Längs vägens västra sida finns också karaktärselement i form av stenmurar och en grov oxel, se Figur 10. Öster om vägen sträcker sig skogbeklädda höjdryggar med inslag av mindre odlingslandskap.

Utmed vägens östra sida går Bohusbanan och längre söderut finns Säve f.d. stationshus med tillhörande park tätt intill väg 570, se Figur 11. 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, se Figur 11. Gång- och cykelvägen går utmed väg 570 till cirkulationsplatsen i söder och fortsätter längs Tuvevägen söder om den aktuella vägsträckan.

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. 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 12. Markerna närmast bebyggelsen används bland annat som betesmark. I Figur 9 ges en överblick över områdets karaktär och viktiga målpunkter.



Figur 9 Områdesanalys.



Figur 10 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 Korsningen vid Säve stationshus med fd stationens tillhörande parkmiljö och hamlad allé.



Figur 12 Gångväg leder till bostadsbebyggelse med målpunkter, som bland annat skola, en bit upp på höjdryggen. Bilden är tagen i norra delen av Säve tätort, i bakgrunden syns bebyggelsen i Brunstorp.

4.5. Naturmiljö

Inom området bedöms de stora arealerna med jordbruksmark, som utgörs av åker eller vall med monokulturer eller trivialflora, ha ett lågt naturvärde. Även vägkanter och områden kring Bohusbanan bedöms ha ett lågt naturvärde.

Under 2017 utfördes en naturvärdesinventering (NVI) i den norra delen av utredningsområdet (Svensk Naturförvaltning AB, 2017). I och i anslutning till utredningsområdet finns flertalet objekt som omfattas av det generella biotopskyddet, se Figur 15. Längs med Brunstorps byväg finns en dubbelsidig allé med oxel (nr 5) och vid Säve f.d. stationshus finns en allé med hamlade almar (nr 6), se Figur 14. Almen är även rödlistad som akut hotad (CR). I NVI:n från 2017 avgränsades allén vid stationshuset som ett naturvärdesobjekt med *påtagligt värde* (naturvärdesklass 3). Norr om Säve tätort i det öppna jordbrukslandskapet finns två stenmurar i beteshagarna och i samma område finns två öppna diken som omfattas av det generella biotopskyddet. Ett dike (nr 1) och en stenmur (nr 4) avgränsades som naturvärdesobjekt med *påtagligt värde* i NVI:n från 2017. Ett dike (nr 3) samt en stenmur (nr 2) avgränsades som naturvärdesobjekt med *visst värde* (naturvärdesklass 4).

Hösten 2020 kompletterades tidigare genomförd NVI med inventering av utredningsområdets södra del, inga naturvärdesobjekt eller generella biotopskydd avgränsades i området. Det gjordes även en kompletterande inventering utifrån invasiva arter inom båda delområdena för detta projekt. Inga invasiva arter har noterats.

Vid båda inventeringstillfällena (2017 och 2020) har gulsparv noterats, arten är fridlyst enligt 4 § artskyddsförordningen.

Vattendraget Kvillen, i anslutning till det södra utredningsområdet, omfattas av det generella strandskyddet. Se mer om vattendraget i avsnitt 4.10.



Figur 13 Allén vid Brunstorps byväg (nr 5).



Figur 14 Allén med hamlade almar i parkmiljön vid Säve f.d. stationshus (nr 6).



Figur 15 Objekt som omfattas av det generella biotopskyddet inom eller i anslutning till utredningsområdet.

4.6. Kulturmiljö

I anslutning till utredningsområdet är jordbrukslandskapet Öxnäs slätten utpekat som regionalt värdefullt odlingslandskap.

Vid korsningen Konghällavägen - Säve stationsväg ligger det före detta stationshuset, se Figur 16 och Figur 17. Säve f.d. stationshus slutade användas för järnvägsändamål 1979 och i detaljplan för området, laga kraft-vunnen 2020-04-22, möjliggörs för kontor, handel och annan verksamhet i byggnaden. Byggnaden är utpekad som kulturhistoriskt värdefull i Göteborgs stads bevarandeprogram

och till miljöns kulturhistoriska värde bidrar även bevarade delar av den före detta stationsparken (Göteborgs Stad, 2020).

Det finns inga fornlämningar i direkt anslutning till berörda sträckor i detta projekt enligt *Fornsök* (Riksantikvarieämbetet, 2020).



Figur 16 Säve f.d. stationshus med tillhörande parkmiljö.



Figur 17 Utredningsområdet och stationsparken.

4.7. Jordbruksmark

Områdena norr och söder om Säve tätort karakteriseras 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 18.



Figur 18 Jordbruksmark uppdelat efter ägoslag (Källa: Jordbruksverket).

4.8. Boendemiljö

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.

4.9. Markmiljö

Enligt Informationskartan Västra Götaland finns ingen dokumenterad historisk verksamhet som kan ha orsakat markföroreningar i anslutning till berörda sträckor (Länsstyrelsen i Västra Götalands län, 2020). Det förekommer inte heller någon pågående industriell verksamhet som påverkar markförhållandena.

4.10. Vattenmiljö

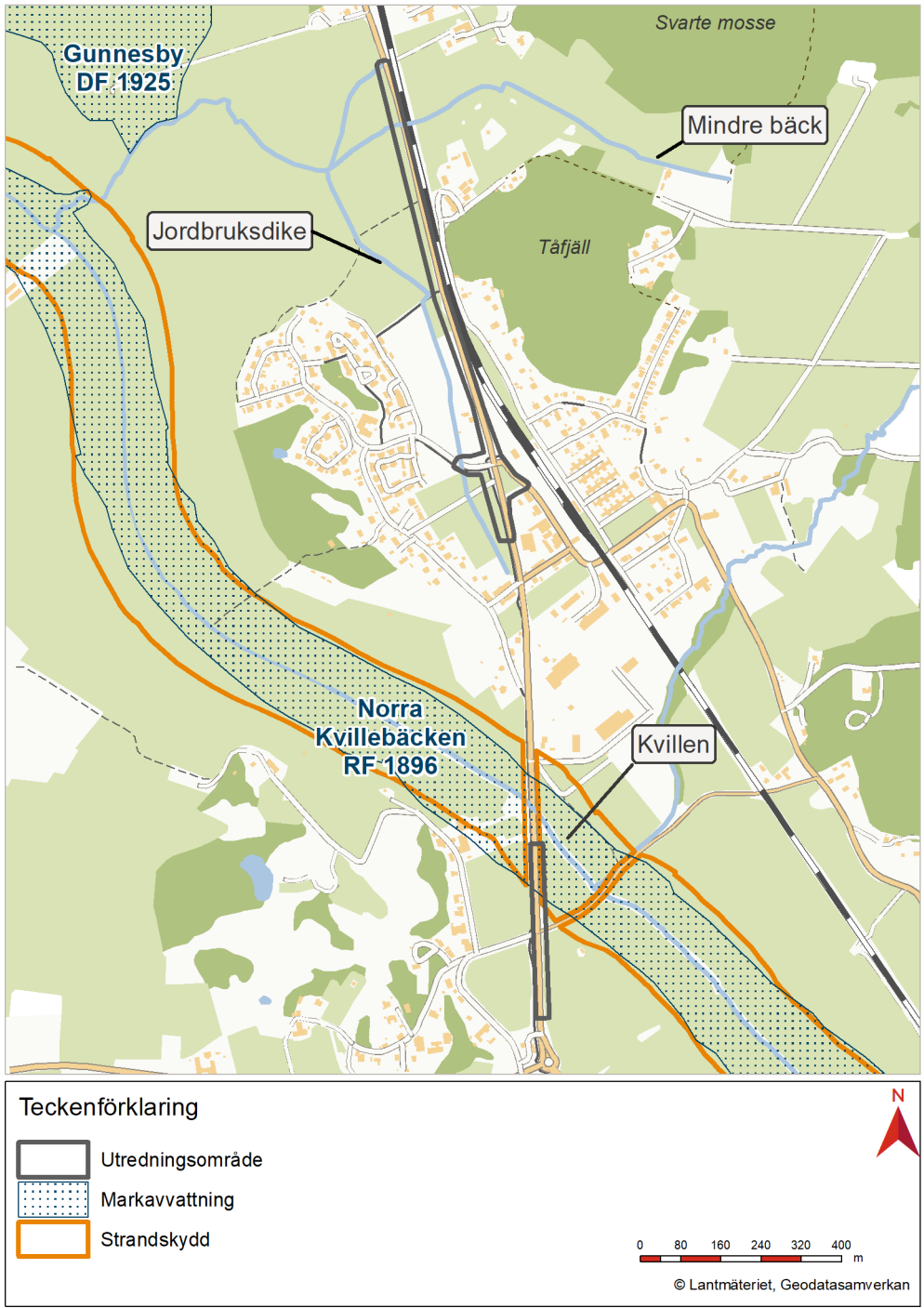
I anslutning till det södra utredningsområdet passerar vattenförekomsten Kvillen väg 570 och mynnar i Nordre älv. Kvillen uppnår, enligt Vatteninformationssystem Sverige (VISS), i dagsläget inte god kemisk status då gränsvärden för kvicksilver och polybromerade difenyletrar (PBDE) överskrids. Kvillens 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).

Kvillen omfattas av strandskyddsbestämmelser, se Figur 19.

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 vägdiken. Mellan Tuvevägen och Säve stationsväg rinner vatten mot Kvillen och mellan Säve stationsväg och Väg 587 rinner vatten mot den mindre bäcken. Det finns en utsläppspunkt till ett befintligt jordbruksdike som ligger väster om vägen.

Det finns två markavvattningsföretag i närhet till aktuella sträckan. *Norra Kvillebäcken RF1896*, i vilket Kvillen ingår, och *Gunneshy DF 1925*, vilket har utlopp i den mindre bäcken.

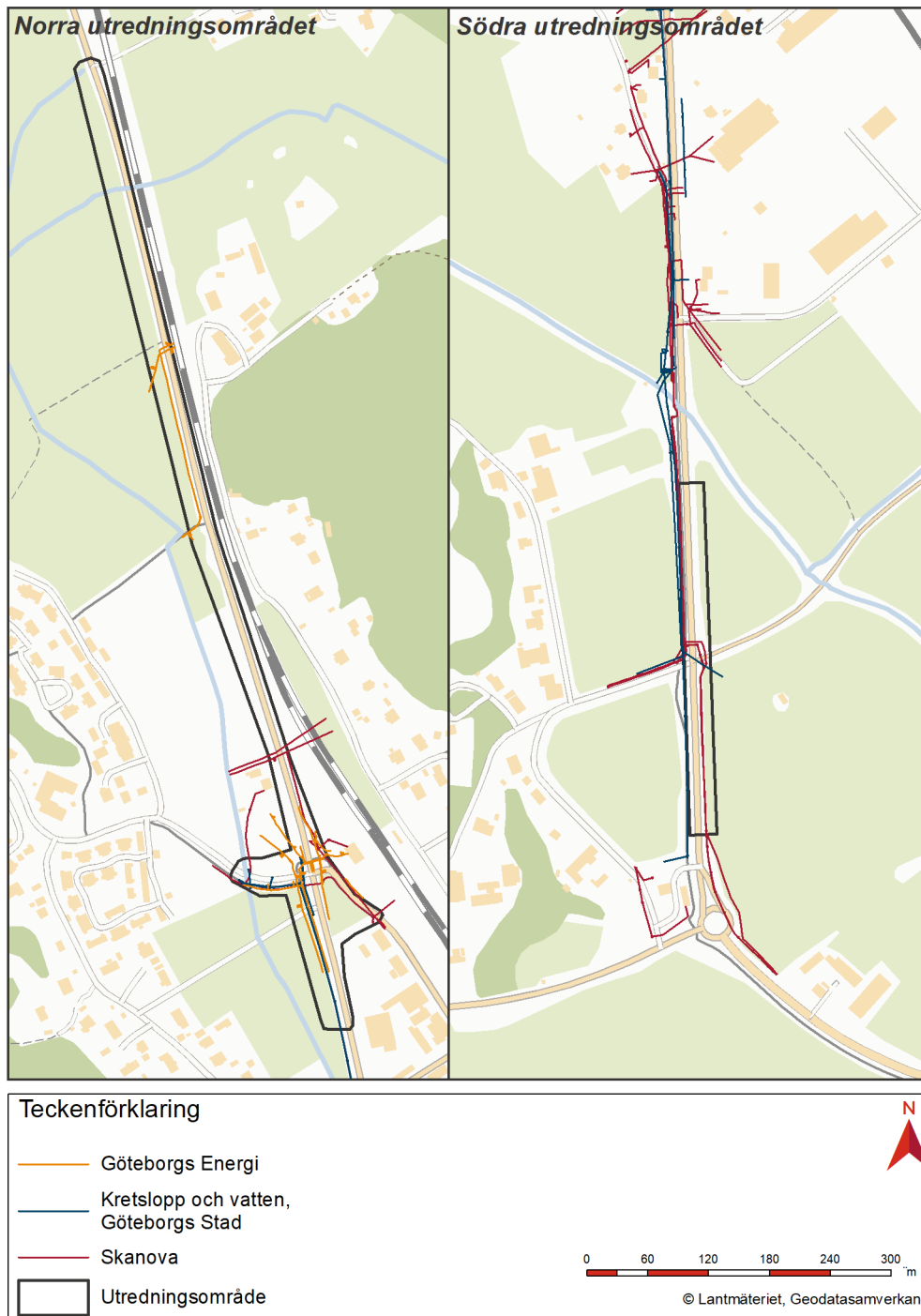


Figur 19 Vattenförekomsten Kvillen, det generella strandskyddet och Norra Kvillebäcken RF 1896 och Gunneshby DF 1925 markavvattningsföretag (Källa: Länsstyrelsen i Västra Götalands län).

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

4.11. Ledningar

I området finns ledningar för vatten- och avlopp, el och fiber, se Figur 20.



Figur 20 Ledningar inom och i anslutning till utredningsområdet. (Källa: Göteborgs Energi, Kretslopp och vatten Göteborgs Stad och Skanova).

5. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

5.1. 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. Åtgärderna måste göras i anslutning till befintlig väg för att ansluta till befintligt stråk i söder och planerat stråk i norr. Ny GCM-bana anläggs på västra sidan om väg 570 dels för att befintliga och planerade stråk gör det, dels för att undvika eventuella konflikter med Bohusbanan som ligger på östra sidan om väg 570. Alternativ lokalisering utreds inte.

5.2. Utformning

Vägplanen innebär en ombyggnation av signalreglerad korsning vid Säve stationsväg till cirkulationsplats, att anlägga vänstersvängfält vid korsningen Bärbyvägen/Bärby korsväg och att anlägga GCM-bana mellan Säve stationsväg och Kastellegårdsvägen, se Figur 21.

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

Vid Säve stationsväg kommer den signalreglerade korsningen tas bort och byggas om till en cirkulationsplats. I ombyggnaden ingår att flytta befintliga busshållplatser kring korsningen så att de fungerar bra ihop med cirkulationen samt anlägga en bussvändslinga i anslutning till cirkulationsplatsen. Åtgärden innebär att vägområdet breddas.

Vid Bärby i planområdets södra del ska ett vänsterkörfält till Bärbyvägen anläggas. I samband med det tas båda busshållplatserna Bärby Norra bort och vänstersvängfälten kan delvis anläggas på frigjord yta, men kommer även innebära att vägen behöver breddas österut. Norr om korsningen vid Bärbyvägen/Bärby korsväg ska en gångpassage och en refug anläggas.

Den norra delen av planområdet saknar idag gång- och cykelväg. För att öka säkerheten för oskyddade trafikanter ska en GCM-bana anläggas utmed väg 570 mellan Säve stationsväg och Kastellegårdsvägen. Den aktuella sträckan är cirka 800 meter och GCM-banan kommer ligga väster om väg 570. I söder ska den nya GCM-banan ansluta till befintlig gång- och cykelväg vid Säve stationsväg. I norr ska GCM-banan ansluta till planerad GCM-bana som kommer ligga på västra sidan (vägplan *Väg 587/570, Gunnesby, ny bro och trafiksäkerhetsåtgärder granskningshandling*). GCM-banan planeras bli 2,5 m bred och utformas med en sidoremsa. Sidoremsan kommer variera i bredd från minst fyra meter på sträcka med 70 km/h till minst två meter på sträcka med 50 km/h. Utformning av GCM-banan utreds vilket kommer påverka hur stort intrånget i omkringliggande mark blir.



Figur 21 Planerade åtgärder längs med väg 570.

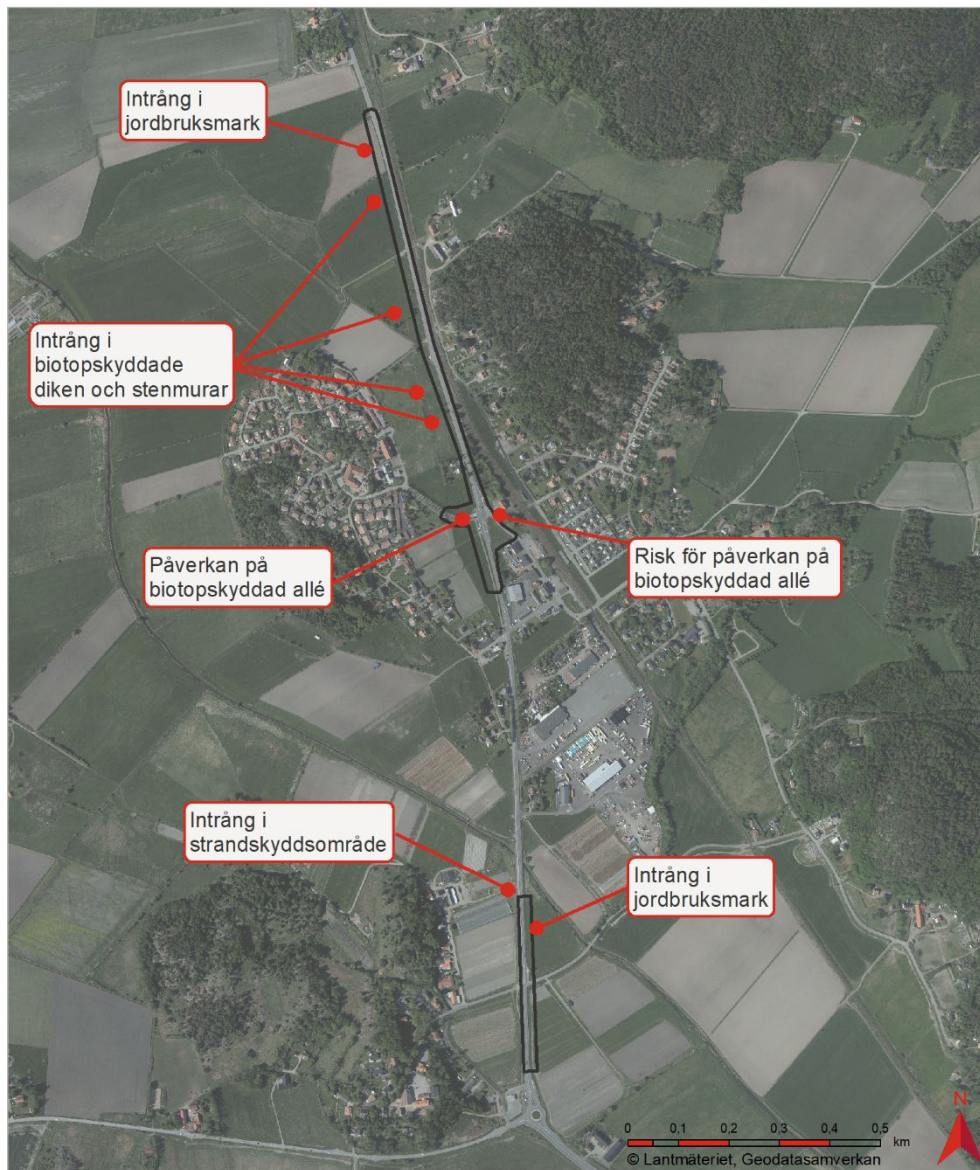
5.3. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.

Projektet innebär att jordbruksmark tas i anspråk vid Bärby och norr om Säve. Mängden ianspråktagen mark beror på vilka lösningar och på vilken skyltad hastighet som väljs. Jordbruksmark är av nationell betydelse enligt 3 kap. 4 § miljöbalken. Jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta inte kan tillgodoses på annan plats. En översyn av antalet anslutningar till jordbruksmark längs väg 570 görs i projektet och antalet anslutningar kommer förändras.

Viss påverkan kommer att ske på omgivande landskap. Bedömningen är dock att landskapsbilden inte kommer att påverkas negativt, då det redan idag finns ett intrång i landskapet och det tillkommande anspråket sker i anslutning till detta intrång. Beroende på utformningen av slänter, mot det karaktäristiska öppna landskapet samt värdefulla karaktärselement, bedöms påverkan bli mer eller mindre påtaglig. Utformning av passage och cirkulationsplats i anslutning till det karaktäristiska Säve f.d. stationshus med tillhörande parkmiljö blir också avgörande för hur påtaglig påverkan på natur- och kulturmiljö och landskapsbild blir.

Projektet innebär också att flera objekt som omfattas av det generella biotopskyddet enligt 7 kap. 11 § miljöbalken kommer att påverkas. Allén vid Brunstorps byväg kommer beröras och allén vid Säve stationsväg kan påverkas. Två stenmurar och två diken norr om Säve kommer att påverkas. Intrången innebär inte att värdena försvinner, men objekten kommer minska något i omfattning.

Projektet innebär ingen direkt påverkan på Kvilken, men vattendraget ska skyddas från påverkan under byggskedet. Vägplanen kommer innebära ett mindre intrång i strandskyddat område i samband med att befintligt vägområde norr om Bärby Korsväg breddas. Markavvattningsföretagen i området påverkas inte av åtgärderna.



Figur 22 Bedömd miljöpåverkan.

6. Åtgärder

Planerade åtgärder syftar till att höja säkerheten för trafikanter och förbättra framkomligheten på väg 570. Åtgärderna utgår från den ÅVS som togs fram år 2015.

Projektering pågår och den anpassas för att minimera intrång i omgivande landskap, naturmiljö och jordbruksmark. Diskussioner med markägare pågår för att utforma passager och säkra tillgängligheten till jordbruksmarken.

Under byggskedet kan tillfälliga störningar uppstå, så som ökat buller för boende i området och minskad tillgänglighet för trafikanter. Så låg påverkan som möjligt på omgivande miljöer, för boende och trafikanter eftersträvas under byggskedet.

7. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverkets bedömning är att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Åtgärderna är inte av sådan storlek eller karaktär att de kommer leda till en påverkan som har stora miljöeffekter. Projektets åtgärder innebär inte att värden försvinner eller påverkas i någon större omfattning utan miljöeffekterna bedöms i detta skede endast bli marginella.

8. Fortsatt arbete

8.1. Planläggning

Detta dokument utgör underlag för länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet ger förutsättningarna för hur den fortsatta planeringen av projektet kommer drivas vidare av Trafikverket.

Samråd som genomförts i samband med detta underlags upprättande kommer finnas beskrivna i projektets samrådsredogörelse.

8.2. Viktiga frågeställningar

Frågor som ska ägnas särskild uppmärksamhet i det fortsatta arbetet, är följande:

- Anslutningar och tillgänglighet till jordbruksmark
- Boendemiljö
- Upplevelsen av landskapet och centrala delar av tätorten
- Kulturmiljö
- MKN ytvatten
- Naturmiljö - generella biotopskydd och strandskydd
- Samordning med detaljplan för Säve gamla station

Provtagning av markmiljö kommer genomföras för att säkerställa om massorna på aktuell sträcka kräver särskild hantering.

9. Referenser

Göteborgs Stad. (2020). *Detaljplan för verksamheter vid gamla Säve station inom stadsdelen Säve i Göteborg.*

Länsstyrelsen i Västra Götalands län. (den 12 10 2020). Hämtat från Informationskartan Västra Götaland: <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=023f6dde755f41c5a719b111ddfb80ed>

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

Riksantikvarieämbetet. (den 13 10 2020). *Fornsök.* Hämtat från <https://app.raa.se/open/fornsok/>

Svensk Naturförvaltning AB. (2017). *Naturvärdesinventering (NVI) Göteborg, väg 570. Delen Säve stationsväg-Kornhallsvägen, gång- och vykelväg + cirkulation och vänxtersvängfält.*

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

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



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 405 33. Besöksadress: Vikingsgatan 2–4.

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se