

Översiktsplan för Härryda kommun, ÖP2012, fördjupning av Landvetter södra,
FÖP för Landvetter södra, Härryda kommun

Sammanställning av inkomna synpunkter

I sammanställning redovisas alla yttranden som inkommit till kommunen i samband med samrådet. Länsstyrelsens yttrande redovisas i dess helhet. Övriga yttranden är sammanfattade/förkortade och finns i sin helhet på kommunen. Yttranden från privatperson är grupperade beroende på huvudsynpunkter till exempel är alla yttrande som rör natur redovisade tillsammans.

SAMRÅDETS GENOMFÖRANDE

Under tiden 20 april -17 juni 2020 har Fördjupad översiktsplan för Landvetter södra varit föremål för samråd enligt 3 kap. 8 § Plan- och bygglagen (2010:900) PBL. Samrådshandlingar har funnits tillgängliga i kommunhusets entré och i Landvetter kulturhus samt på kommunens hemsida. Samrådet annonserades i Lokalpressen och i GP.

Planerade informationstillfällen fick ställas in på grund av den rådande situationen med Covid19. Istället anordnades en inspelad presentation och en film på kommunens hemsida. De mest återkommande frågor och svar publicerades löpande på kommunens hemsida.

INKOMNA YTTRANDE

Under samrådet har totalt 97 yttranden inkommit till kommunen samt synpunkter på kommunens Facebook sida.

INKOMNA YTTRANDE

LÄNSSTYRELSEN OCH ANDRA STATLIGA MYNDIGHETER

Länsstyrelsen, Västra Götalands län

Länsstyrelsen välkomnar att kommunen tagit fram ett förslag till fördjupad översiktsplan för Landvetter södra. Visionen omfattar i huvudsak det område som i gällande översiktsplan från 20 juli 2012 är utpekad som utbyggnadsområde för bostäder och större kollektivtrafiknod med omland, både vad gäller kort och lång sikt. Länsstyrelsen anser att FÖP:en visar en bra bild över vad kommunen önskar göra och vilka framtida utredningsbehov som kan krävas inför detaljplanering. Länsstyrelsen anser dessutom att kommunens strategi att påbörja byggnation i norra delen av planområdet är positivt. Länsstyrelsen anser dock att planeringsförutsättningarna inte är tillräckligt utredda för att avgöra om planen uppnår flera av miljömålen såsom *God bebyggd miljö, Levande sjöar och vattendrag, Myllrande våtmarker, Levande skogar, Ett rikt växt- och djurliv* samt *Begränsad klimatpåverkan*.

Nedan redovisas några av Länsstyrelsens viktigaste synpunkter vad gäller statens ingripandegrunderna enligt 11 kap. 10 § i PBL.

Länsstyrelsen anger att det inte går att bedöma planförslagets påverkan på riksintresset för Götalandsbanan då Trafikverket har en pågående utredningsprocess för framtida korridorer, i vilket Härryda kommun delges information fortlöpande. Att FÖP Landvetter södra valt att utgå ifrån den järnvägs-utredning som Trafikverket tidigare tagit fram men sen flera år är nedlagd bör därför ses som missvisande planeringsförutsättning. Länsstyrelsen anser det i nuläget finns risk för konflikt mellan riksintresset och kommande bebyggelse. Länsstyrelsen anser dock att utbyggnadsstrategin med start i norr är positiv.

Länsstyrelsen anser att planen behöver förtydliga intentionerna med det utredningsområde för blandad stadsbebyggelse som tangerar Landvetter flygplatsinfluensområde för buller för att inte riskera påverka riksintresset.

Länsstyrelsen anser att planen behöver komplettera sin bedömning gällande MKN vatten med sin inverkan på kemisk och ekologisk status. Kommunen behöver därefter på nytt bedöma huruvida planens genomförande påverkar möjligheten att uppnå målsatta miljö kvalitetsnormer.

Länsstyrelsen anser att kommunen och Trafikverket bör fortsätta sin dialog om huruvida moten (Björredsmotet och Landvettermotet) behöver ytterligare ytanspråk eller om nya kopplingar mot Riksväg 40 krävs.

Länsstyrelsen delar Trafikverkets och kommunens bedömning att en systemanalys behövs för att utvärdera exploateringens påverkan på trafiksystemets framkomlighet och trafiksäkerhet utmed allmänna vägar. Länsstyrelsen bedömer även att kommunen behöver redovisa förutsättningarna med och utan spårbunden kollektivtrafik för Landvetter södra.

Länsstyrelsen vill påminna om det regionala arbete som genomförts och också pågår kopplat till befintlig kust till kust-bana. Dels finns Landvetter befintligt samhälle utpekade som möjligt nytt stationsläge i Västra Götalandsregionens så kallade Väststågsutredning. Dels så pågår en åtgärdsvalsstudie för kust till kustbanan för att just titta på hur nya stationer kan genomföras och hur trafikering kan ske utmed befintlig järnväg för att kunna komplettera planerad höghastighetsbana. Länsstyrelsen uppfattar att det finns ett regionalt och mellankommunalt stöd för denna utveckling på ett starkare sätt än fler stationer utmed planerad höghastighetsbana.

För att nå inriktningsmålet om den mänskliga staden är det viktigt att bullerfrågan beaktas vid projektering av järnvägen och att bebyggelsen planeras på ett sätt som reducerar bullernivåerna i området. Risken för förekomst av lågfrekvent buller från järnvägen bör belysas i den fördjupade översiktsplanen.

Norr om stora Äntetjärnen går planområdet in i ett influensområde för flygbuller, både avseende maxnivå och ekvivalentnivå. Området hamnar i konflikt med ett utredningsområde för blandad stadsbebyggelse. Det behöver beskrivas vad som avses med utredningsområde och vilken hänsyn som kommunen avser ta till influensområdet för flygbuller.

Av Länsstyrelsens riskpolicy framgår att en riskbedömning bör göras inom 150 meter från transportled där farligt gods transporteras. Detta bör framgå i FÖP:en. Länsstyrelsen rekommenderar också generellt ett bebyggelsefritt avstånd på 30 m intill transportleder med farligt gods.

Det behöver förtydligas i samrådsunderlag om det kan bli aktuellt med verksamheter som innebär risker inom FÖP:ens område. Det kan t.ex. handla om drivmedelsstationer. Om det kan bli aktuellt bör det i FÖP:en finnas riktlinjer för hur risker i samband med dessa verksamheter ska hanteras.

Det bör framgå av FÖP:en om det finns åar inom området där det finns risk för höga flöden som kan påverka framtida bebyggelse. Av FÖP:en bör det framgå vilken typ av skyfall som området ska anpassas för, om det finns faktorer som är speciellt viktiga att ta hänsyn till och vad som ska uppfyllas med eventuella åtgärder. Länsstyrelsen rekommenderar att hänsyn tas till minst ett klimatanpassat 100-årsregn.

Länsstyrelsen delar uppfattningen att detaljerade utredningar avseende vibrationer behöver genomföras i detaljplaneskedet i anslutning till transportled samt järnvägsspår.

Länsstyrelsen bedömer att den utredning angående förorenade områden som genomförts är tillräcklig för den fördjupade översiktsplanen. Fördjupade utredningar och miljötekniska markundersökningar ska utföras inför kommande detaljplaner och riskbedömningar ska utföras för den planerade markanvändningen.

Kommunen bör redovisa översiktligt i hur stor grad sprängning och utjämning av planområdet som kommer att behöva genomföras för byggnation samt beskriva hur eventuella massor i området planeras att hanteras.

Länsstyrelsen anser såsom Statens Geotekniska Institut (SGI) att det är positivt att kommunen tagit hänsyn till kommande klimatförändringar och beaktar det i sitt fortsatta planarbete.

Befintlig 400 kV ledning och elektromagnetiska fält behöver hanteras i fortsatt planering.

Länsstyrelsens rådgivande synpunkter - övriga allmänna intressen

Kommunen bör tydligare ta ställning till om planförslaget fortsatt är lämpligt ur strukturell aspekt utan den centrala placeringen av ett stationsläge vid Götalandsbanan. I nuläget ser inte Länsstyrelsen att det finns förutsättningar för att utveckla ett stationsläge på platsen utifrån positionspapper (TRV2019/29684) daterad 2018-10-05. Länsstyrelsen ser dock positivt på kommunens strategi att utveckla Landvetter södra i etapper norrifrån och utveckla ett nytt resecentrum för övrig kollektivtrafik. Utifrån rådande planeringsförutsättningar bör dock kommunen ta med scenariot att ett stationsläge inte sker tills efter full utbyggnad av planförslaget, vilket kräver goda övriga förbindelser tillsvidare.

Länsstyrelsen kommer att inom vissa delar av planområdet ställa krav på arkeologiska utredningar och eventuellt fördjupande och kompletterande undersökningar beroende på utredningarnas resultat.

Länsstyrelsen anser att det är positivt att kommunen inte exploaterar de värdefulla naturmiljöerna i områdets västra och sydvästra delar. Det är även positivt att gröna kilar lämnas mellan bebyggelseområdena som spridningskorridorer för olika arter av växter och djur. Enligt FÖP-handlingen ska bebyggelse inte ske på höjdområdena samt inte i de fuktiga sänkorerna som genomkorsar området, även detta är positivt. Trots den hänsyn kommunen tar till de förutsättningar som den naturliga miljön bjuder på är det ett antal biologiskt värdefulla naturmiljöer och skyddade eller rödlistade arter som kommer att påverkas negativt.

Länsstyrelsen bedömer att påverkan på naturmiljön kommer att bli betydande i främst åtta olika naturområden. Dessa områden återfinns kring de båda Ristjärnarna, kring Fuleljärnarna samt Orremossen, söder om Skällsjön, söder om Gråknutan, öster och sydost om Landvettersjön samt vid Maretjärnen. I de områdena, som nämns i stycket ovan, påverkas eller förloras värdefulla biotoper om bostadsområden och centrumbebyggelse anläggs i enlighet den fördjupade översiktsplanen. Framförallt är det våtmarker med sjöar, stränder, mossar/myrmarker och ett flertal fridlysta och skyddade arter som kommer att beröras. De fridlysta arter som lever i dessa områden är skyddade enligt 4 §, 6 § och 8 § Artskyddsförordningen (2007:845). Länsstyrelsen bedömer att det är svårt att ianspråkta de åtta områden där dessa arter lever utan att det föregås av särskilda dispensprövningar enligt artskyddsförordningen. Länsstyrelsen noterar att påverkan på skyddade arter blir stor. För att mildra denna behöver planen anpassas och/eller skyddsåtgärder vidtas.

Kommunen kommer behöva söka dispens eller upphäva strandskyddet enligt strandskyddsbestämmelserna för ianspråktagande av mark inom strandskyddszonerna.

Då kapaciteten i Ryaverkets avloppsreningsverk är begränsad anser Länsstyrelsen att kommunen bör utreda och kommentera hur denna påkoppling på det kommunala nätet klaras inom tillståndet för reningsverket.

Länsstyrelsen anser att planförslaget bör förtydliga hur och när i planens utbyggnadsordning som tex övergripande modellering av dagvattensystemet och lämpliga platser pekats ut så att utrymme ges och säkras där det är mest lämpligt för ändamålet. Länsstyrelsen upplyser också om att markavvattande åtgärder så som utdikning för att göra marken lämplig för visst ändamål är förbjudna i Västra Götalands län och kräver dispens och tillstånd.

Till granskningskedet behöver miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) innehålla kommunens slutliga bedömning av utbyggnadens förenlighet med artskydds-förordningen. Denna bedömning ska ha sin grund i den artskyddsutredning som kommunen låtit utföra.

Länsstyrelsen ser att uppfyllandet av följande miljömål motverkas om Landvetter södra byggs ut i en omfattning som redovisas i föreliggande FÖP: *Levande sjöar och vattendrag, Myllrande våtmarker, Levande skogar, Ett rikt växt- och djurliv samt Begränsad klimatpåverkan.*

Miljömålet god bebyggd miljö kan bli svårt att uppnå då det kvarstår flera frågor gällande hållbar bebyggelsestruktur för kollektivtrafik och buller samt frågor angående natur- och grönområden såsom artskydd och grönkilarnas funktionalitet.

Trafikverket

I sin sammantagna bedömning anser Trafikverket att planförslaget kan ge förutsättningar för en god stadsplanering, men identifierar ett antal knäckfrågor kopplat till den statliga infrastrukturen som behöver utredas vidare innan utställningskedet:

- Göteborg-Borås, en del av ny stambana - i pågående lokaliseringsutredning kan utredningskorridorer komma att gå igenom planområdet. Arbetet med den fördjupade översiktsplanen måste samordnas med lokaliseringsutredningen för den nya järnvägen så att förutsättningarna för området klargörs.
- Trafikförsörjning – kommunen bör redovisa hur Landvetter södra ska försörjas med trafik utan järnvägsstation längs den nya järnvägen. Hela transportbehovet med kollektivtrafik, bilparkeringar, gång- och cykelvägar bör tydliggöras.
- Björredsmotet och Landvettermotet – kapaciteten behöver utredas i detalj av kommunen i dialog med Trafikverket.
- Buller – en kompletterad bullerutredning behövs för att reda ut påverkan vid ökad trafik på befintlig tätort samt en uppdatering av redovisade tåghastigheter. Även flygbullerpåverkan behöver ses över.

För att skapa så bra förutsättningar som möjligt för varandra önskar Trafikverket en fortsatt tydlig dialog med kommunen för att undvika oklarheter i respektives arbete. Trafikverket påpekar i sitt yttrande att kommunen utgår i samrådsskedet från den korridor som var aktuellt i tidigare järnvägsplan mellan Mölnlycke-Bollebygd. Projekt har därefter gjort ett omtag och tidigare korridorbeslut är inte längre gällande.

Planområdet ligger inom det nya utredningsområdet och i den pågående lokalisering-utredningen finns i dagsläget två stycken identifierade utredningskorridorer inom planområdet. Områden för korridorer är under framtagande och kommunen bör under tidigt skede ta höjd för eventuellt tillkommande infrastruktur där man behöver ta hänsyn till de störningar som kan uppkomma. Buller, vibrationer och stomljud samt risker från farligt gods behöver studeras vidare i kommande planering. Inom projektet bedrivs arbetet med stor transparens tillsammans med regionen, länsstyrelsen och berörda kommuner där Härryda kommun ingår i flera arbetsgrupper. Här har utredningsområdet och dess ingående korridoralternativ redovisats. För att planerad byggstart av nya stambanan skall vara möjlig krävs stor samordning mellan projektet och den kommunala processen. Trafikverket ser att en FÖP som den nya järnvägen kan komma i strid med kan påverka projektets tidplan. FÖP:en strider mot utredningen av nya korridorer och utgör en sådan oklarhet vilket kan komma att försena projektets framdrift och utbyggnad av järnväg i stråket Göteborg Borås. Projektet kommer samråda korridoralternativ under hösten 2020 och våren 2021. Granskning av lokalisering-utredningen kommer ske under hösten 2021. Under 2022 kommer lokaliseringen skickas till tillåtlighetsprövning. Byggstart av nya stambanan sker år 2025–2027. Processen för framtagande av FÖP:en för Landvetter södra behöver samordnas och anpassas till lokalisering-utredningens tidplan då området påverkas av den kommande järnvägens framtida dragning i mycket stor omfattning.

Trafikverket har som ambition att påbörja ett förtydligande av riksintresset för den nya Stambanan Göteborg – Stockholm, delen Göteborg – Borås till höst 2020 utifrån nu pågående lokalisering-utredning. Ambitionen är att skapa ett tydligare planeringsunderlag för berörda kommuner. Trafikverket vill dock förtydliga att utredningsområdet med korridoralternativens geografiska avgränsning har kommunicerats till kommunen inom projektets dialogforum.

Trafikverket vill vara tydliga med att stationsläget i Landvetter södra inte ingår i projektet för den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås. I Trafikverkets positionspaper (TRV 2019/29684) daterad 2018-10-05, beskrivs hur arbetet med den nya järnvägen ska drivas vidare. Där framgår det att det inte kommer rymmas någon tågstation mellan Mölndal och Landvetter flygplats. Utgångspunkten är att det endast är Mölndal, Landvetter flygplats och Borås som är aktuella stationsorter i lokalisering-utredningen ur ett nationellt perspektiv, i enlighet med positionspaperet. Enligt Trafikverkets ställningstagande (TRV 2019/139221) daterad 2020-03-04, är ytterligare stationer oförenligt med den nya stambanans ändamål och trafikering. Ytterligare stationer medför längre restider och färre resor för det framtida resandet i stråket Göteborg – Borås. Detta framgår även i länsstyrelsens samrådsyttrande (dnr 343-11107-2020) över samrådsunderlag för projekt Göteborg-Borås, en del av nya stambanor. Där anser länsstyrelsen att de nationella prioriteringarna är samstämmiga med de regionala behoven avseende stationsorter och ser därmed inget behov av fler stationer på sträckan Göteborg-Borås, eftersom det riskerar att minska banans kapacitet och måluppfyllelsen för det aktuella projektet.

Enligt remitterade handlingar utgår kommunen från att skapa goda förutsättningar för ett hållbart resande med mobila och kollektiva färdmedel. Den viktigaste utgångspunkten är att ny bebyggelse ska lokaliseras till områden med god kollektivtrafik. Trafikverket är positiva till planering i kollektivtrafiknära lägen som ger förutsättningar för hållbart resande och bidrar till att uppnå de transportpolitiska målen. Därför anser

Trafikverket att kommunen i kommande planering ska redovisa för hur trafikförsörjningen i Landvetter södra ska säkerställas utan tågstation längs nya stambanan. Trafikverket vill därför att kommunen bör utreda en alternativ kollektivtrafikförsörjning i dialog med Trafikverket. I pågående åtgärdsvalsstudie för riksväg 40, delen Kallebäcksmotet – Grandalsmotet (TRV 2020/54977), utreds alternativ för kollektivtrafiklösningar.

En framtida koppling mellan den nya järnvägen och befintlig Kust till kustbana med en station på Kust till kustbanan i Landvetter utreds inom ramen för pågående åtgärdsvalsstudie stråket Göteborg-Borås. Denna åtgärdsvalsstudie genomförs i nära dialog med lokaliseringsutredning för nya stambanan Göteborg-Borås. Planförslaget behöver kompletteras med uppgifter om det ökade transportbehov som den föreslagna exploateringen av en fullt utbyggd stad väntas medföra och hur det statliga vägnätet kan komma att påverkas. En systemanalys behövs för att utvärdera exploateringens påverkan på trafiksystemets framkomlighet och trafiksäkerhet utmed allmänna vägar. Analysen ska inkludera föreslagna genomförbara åtgärder som kan göra planförslaget acceptabelt. I en sådan analys ska en helhetsbild presenteras som visar hur hela transportbehovet ska lösas när det kommer till frågor om bilparkeringar, kollektivtrafik samt gång- och cykelvägar.

I planhandlingen föreslås passager under stambanan. Trafikverket vill vara tydliga med att det inom projektet inte ingår passager för föreslagna infrastruktur eller anpassning för stadsutveckling i området. Det finns heller inte planer på åtgärder i statlig infrastruktur i området.

För att kunna bedöma vilken påverkan FÖP-förslaget har på statlig infrastruktur behöver skillnaden mellan situationen enligt prognosår med och utan exploatering redovisas. I pågående åtgärdsvalsstudie för riksväg 40 bedöms Björrödsmotet ha teoretiskt god kapacitet för nuvarande trafikbelastning, men med tillkommande trafik från planerad bebyggelse i Landvetter södra bedöms situationen bli oacceptabel. Kommunen ansvarar för att klargöra om det krävs åtgärder i Björrödsmotet och Landvettermotet för att hantera tillkommande trafikmängder och tillgodose kollektivtrafiklösningar. Skulle åtgärder krävas är investeringar från kommunen en förutsättning för planens genomförande. Utredningar av trafikförsörjning sker i en gemensam process med Trafikverket, men ska drivas av kommunen. Trafikverket välkomnar en dialog med kommunen i fortsatta utredningar.

Trafikverket har, utifrån regional plan, inte för avsikt att leda om Eskilsbyvägen.

Trafikverket saknar en analys för hur ökad trafiklast påverkar plankorsningarna på Kust till kustbanan.

I Bullerutredningen behöver kommunen inkludera den kombinerade bullersituationen från både väg och järnväg.

Trafikverket saknar kartläggning av buller om hur bostäder utanför planområdet i nuvarande tätorten kommer att påverkas av ökad trafik på väg 539 och väg 542. Här behöver framtida ökning av trafiklast tillgodoräknas. I bullerutredning behöver hastigheten på järnvägar ses över. Trafikverket vill att kommunen ska säkerställa att det inte planeras för nytillkommande bostäder i områden som exponeras för flygbuller.

Trafikverket vill framhålla att farligt gods ska kunna transporteras på Kust till kustbanan. Hänsyn till farligt gods ska därmed beaktas för exploatering enligt de rekommendationer länsstyrelsen anger. Trafikverket vill uppmärksamma att eventuella riskreducerande åtgärder som sker till följd av kommunal planering inte ska placeras på Trafikverkets fastighet.

Trafikverket förutsätter att det i kommande detaljplanearbete tas fram utredningar så att det säkerställs att den tillkommande bebyggelsen inte medför sättningar, stabilitetsförändringar eller liknande som kan komma att påverka de statliga anläggningarna negativt.

Inför kommande planering behöver kommunen säkerställa och redovisa att dagvatten hanteras inom planområdet och inte riskerar att påverka de statliga vägarnas diken. Trafikverkets vägar och järnvägar tar inte emot vatten från andra verksamheter till sina diken eller trummor. Dikena och trummorna är avsedda för vägen respektive järnvägens avvattning. Kommunen behöver i kommande utredningar redovisa hur framtida dagvattenhantering påverkar järnvägar vid ett minst 200-årsregn. Trafikverket vill också ha svar på hur statliga vägar påverkas vid ett minst 50-årsregn efter exploatering vid tidpunkten för fullt utbyggt planområde.

I den pågående åtgärdsvalsstudien stråket Göteborg-Borås så prövas olika alternativ av åtgärder för att förbättra kollektivtrafiken. Inom ramen av denna åtgärdsvalsstudie har Härryda kommun möjlighet att spela in förslag till åtgärder och alternativ till kollektivtrafiklösningar. Studien är trafikslagsövergripande och studeras främst åtgärder på Kust till kustbanan och riksväg 40.

Härryda kommun bör ha ansvar för samplanering av bebyggelse och infrastruktur. Trafikverket svarar för att identifiera behovet av åtgärder på den statliga infrastrukturen och att stötta med råd kring utformningen. Ett nära samarbete även med Västtrafik/kollektivtrafikmyndigheten förutsätts.

Lantmäteriet

Lantmäteriet har enligt 3 kap. 9-10 §§ PBL ingen fristående roll i samrådsförfarandet när översiktsplaner tas fram. Lantmäteriet ska vid förfrågan lämna sina synpunkter till länsstyrelsen och har därför inte några synpunkter att lämna till kommunen i detta ärende.

Luftfartsverkets (LFV)

Luftfartsverket upplyser att alla bygnadsobjekt oavsett typ som master, torn, pyloner, skyltar, konstverk, byggnader etc. som är högre än 20 meter över mark eller vattenytan skall remitteras till LFV samt hur detta ska göras. Även alla vindkraftverk som är högre än 20 meter över mark eller vattenyta, oberoende av position, ska remitteras till LFV

liksom alla objekt som är högre än 20 meter över mark eller vattenytan som förekommer i kommunala planer.

Samråd skall alltså inte enbart ske med Försvarsmakten när det gäller höga objekt utan även med LFV för civil luftfart. Vidare skall alltid samråd ske med berörda flygplatser inom 60 km radie från det objekt som är högre än 20 meter över mark eller vattenytan som skall uppföras. För Försvarsmakten gäller att objekt högre än 45 meter inom sammanhållen bebyggelse samt högre än 20 meter utanför sammanhållen bebyggelse skall samrådas med Försvarsmakten.

Svenska kraftnät

Svenska kraftnät uppger att inom aktuellt planområde har Svenska kraftnät en 400 kV-ledning som går mellan Stenkullen och Lindome. Ledningen löper genom hela planområdet. Vidare informerar Svenska kraftnät om gällande magnetfältpolicy och annan allmän information som gäller för planering och markanvändning i närhet till kraftledningar.

Under ärendespecifik information uppger Svenska kraftnät att de behöver utreda frågan om en eventuell framtida nedgrävning/ledningsflytt i en framkomlighetsstudie. Kommunen behöver komma in med en ansökan om anpassning av anläggningen och i yttrandet anges hur ansökan görs. Svenska kraftnät uppger att de inte kan se att Härryda kommun har inkommit med en ansökan och möjligheten till en eventuell nedgrävning/flytt har inte utretts.

Svenska kraftnät har koncession för 400 kV-ledningen i befintlig sträckning som gäller tills vidare och i dagsläget finns inga planer på att flytta ledningen. Den fördjupade översiktsplanen för Härryda förutsätter en förändring av ledningens sträckning och Svenska kraftnät avstyrker därför planen då den strider mot deras gällande tillstånd.

Så länge deras rekommendationer beaktas har Svenska kraftnät inga invändningar mot aktuell fördjupad översiktsplan.

Svenska kraftnät informerar i yttrandet var deras anläggningsobjekt finns att hämta och vilken information finns tillgänglig samt var ytterligare information rörande samhällsplanering i närheten av deras anläggningar återfinns.

Svenska kraftnät uppger hur information angående samråd och remisser till Svenska kraftnät ska göras vid remittering av kommande ärenden.

Räddningstjänsten

Landvetter södra innebär vid full utbyggnad att Landvetter tätort mer än fördubblas med avseende på antal invånare. Med räddningstjänstens nuvarande förmåga skulle utbyggnaden medföra att en stor del av Landvetter hamnar utanför det område där en insats normalt kan förväntas inom tio minuter från mottaget larm. Närmsta brandstation har inte stegbilskapacitet och ligger i Öjersjö. Kartor med insatstid för steguppställning enligt räddningstjänstens handlingsprogram finns publicerade på räddningstjänstens hemsida www.rsbg.se/ra i Råd och anvisning 110.

Räddningstjänsten anser generellt att nya byggnader i möjligaste mån bör utformas med tillämpliga byggnadstekniska åtgärder för utrymning istället för utökade åtaganden för räddningstjänsten. Att alltid förlita sig på räddningstjänstens stege innebär en strukturell svaghet.

Vatten är det viktigaste släckmedlet och används vid brand både av räddningstjänsten och fasta aktiva system så som sprinkler. Räddningstjänsten säkerställer tillgång till vatten under insats i tätort med hjälp av brandposter. Vid brand i området förväntas räddningstjänsten ha tillgång till ett konventionellt brandpostsystem enligt gällande riktlinjer.

Trafikverket arbetar med att ta fram möjliga korridorer där den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås kan dras. Utredningsområdet för korridorer sträcker sig i både nordlig och sydlig riktning över ett större område än planen för Landvetter södra. Bli r järnvägens sträckning genom FÖP:ens område behöver räddningstjänstens insatsmöjligheter och säkerhet i eventuella tunnlar särskilt beaktas.

Det är av vikt att kommunens fysiska planering är inriktad på att minska riskerna för att extraordinära händelser leder till oacceptabla störningar i samhället. Ett exempel är att utryckningsfordon inte hindras av djupa ansamlingar med vatten vid skyfall. Höga byggnader ställer särskilda krav på redundans avseende kraft och tilloppsvatten för tekniska system för brandsäkerhet och räddningstjänstens insats. Planläggs det för höga byggnader bör dessa frågor hanteras för området som helhet istället för i varje enskilt projekt.

Swedavia

Swedavia AB, Göteborg Landvetter Airport, ställer sig positiva till översiktsplanens intentioner samt till de möjligheter som skapas för aktörer och kommuninvånare generellt att verka och växa i närområdet till Göteborg Landvetter Airport. Swedavia informerar om att yttrandet gäller för de förutsättningar och antaganden som presenterats i den aktuella översiktsplanen. Exempelvis nämns det i planen att man utgått från den tidigare järnvägsutredning som genomförts men att Trafikverket skall inkomma med nya lokaliseringsförslag för järnväg Göteborg - Borås under våren 2020. Om planeringsförutsättningarna för Landvetter Södra därmed påverkas och utvecklingsstrategierna ändras om kommer översiktsplanen att behöva presenteras på nytt.

För att säkerställa att en exploatering, i enlighet med den aktuella översiktsplanen, inte påverkar Swedavias kärnverksamhet negativt, säkerhets- eller kapacitetsmässigt, är det av central betydelse att fortsatt beakta nedan nämnda aspekter. Swedavia har inga invändningar mot planerad blandad stadsbebyggelse direkt söder och väster om Skällsjön under förutsättning att ovan angivna beräknade värden för omgivningsbuller anges i planen som underlag för kommande detaljplaner. Med fortsatt hänvisning till omgivningsbuller motsätter sig Swedavia planens förslag på blandad stadsbebyggelse sydsydost om Skällsjön. Vid framtida arbete med planläggning önskar Swedavia en kontinuerlig dialog / samverkan i dessa frågor.

Göteborg Landvetter Airport är sedan 2015 Göteborgsregionens enda internationella flygplats och utpekad som riksintresse för kommunikationer. Trafikverket preciserade

2011 flygplatsens riksintresse och influensområden för flyghinder samt flygbuller. Influensområdet för flygbuller har reviderats under 2017 och under hösten 2018 påbörjade Trafikverket en samlad översyn av riksintressepreciseringen för Göteborg Landvetter Airport, dvs. även influensområde för flyghinder samt skydd för navigationsutrustning.

För Göteborg Landvetter Airport omfattar riksintresset både utbyggnad med en parallellbana och en ökad trafikmängd. För att säkerställa flygplatsens kapacitet och funktion pekas två influensområden ut, dvs. områden inom vilka åtgärder påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av flygplatsens anläggningar. Ett sådant influensområde gäller fysiska hinder, tex vindkraftverk, master, höga byggnader eller liknande som kan ha en stor negativ påverkan för kapaciteten på Göteborg Landvetter Airport. Ett annat influensområde gäller flygbuller där tillkomsten av bostadsbebyggelse eller annan störningskänslig bebyggelse också kan ha en stor negativ påverkan på flygplatsens utveckling.

För Swedavia är det av stor vikt att kommande byggnationer av bostadsbebyggelse och kommunikationer säkerställer tillgängligheten till Landvetter Airport City. Den av Härryda Kommun framtagna åtgärdsstudie av Rv40 (publikation 2018: 1) ger en bra grund för kommande planering av redundanta kommunikationer mellan de båda områdena.

Runt Göteborg Landvetter Airport begränsas högsta tillåten byggnadshöjd av olika hinderbegränsande ytor för att möjliggöra en säker flygtrafik. Influensområdet för flyghinder sammanfaller med den sk kontrollzonen enligt Trafikverkets precisering 2011. Planområdet är helt beläget inom kontrollzonen där influensområdet sträcker sig från 45 m över marknivån och uppåt. I det fortsatta planarbetet behöver därför hänsyn tas till influensområdet för flyghinder. I anslutning till detta vill Swedavia också påpeka att alla byggnadsverk över 20 m ska hinderprövas.

Swedavia vill framhålla att det även utanför influensområdet för flygbuller kan finnas anledning att med hänsyn till bullersituationen redovisa beräknade värden för omgivningsbuller i detaljplan eller bygglov (se 4 kap. 33 a § och 9 kap. 40 § plan- och bygglagen). I förekommande fall bör det område inom vilket det kan anses lämpligt att redovisa beräknade värden framgå av översiktsplanen. Det område inom vilket det därmed inte kan anses obehövligt att ange beräknade värden för omgivningsbuller utgörs av det område inom vilket den beräknade flygbullernivån (FBN) 50 dBA eller den maximala ljudnivån 65 dBA (5 dBA under de riktvärden som anges i förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader) överskrids.

Det nu aktuella planområdet är beläget väster om flygplatsen och berörs inte av någon särskild flygväg utan mer av verksamheten vid flygplatsen med starter och landningar. Av remisshandlingarna framgår att den östligaste delen av planområdet, ett utredningsområde för blandad stadsbebyggelse sydsydost om Skällsjön, ligger inom influensområdet för flygbuller. Av preciseringen framgår att det inom denna del av planområdet blir bullernivåer som motsvarar flygbullernivå (FBN) över 55 dB(A) samt maximalljudnivåer över 70 dBA minst 16 gånger/ årsmiddeldag och -kväll. Det finns även delområden med planerad blandad stadsbebyggelse direkt söder och väster om Skällsjön som berörs av kraven på bullerutredning. Swedavia har därför tagit fram mer detaljerade bullerberäkningar och kan då konstatera att den framtida

flygtrafiken kommer att medföra maximalljudnivåer mellan 65 och 69 dBA samt FBN mellan 50 och 55 dBA.

Utöver ovan nämnda påverkansområden för flygbuller och flyghinder finns även internationella bestämmelser utfärdade av European Aviation Safety Agency (EASA), som gäller hur flygplatser inom Europa ska bevaka frågor som kan påverka flygsäkerheten inom en radie på 13 km. Planområdet är beläget mellan 1 och 5 km väster om Göteborg Landvetter Airport och berörs alltså av detta regelverk. Regelverket innebär bl a att Göteborg Landvetter Airport behöver göra en bedömning av vilda djurs påverkan på flygsäkerheten. På det avstånd som nu är aktuellt betyder det inverkan från större fåglar. Swedavia anser det därför nödvändigt med speciella analyser om förändrad mark- och vattenanvändning, tex genom anläggande av våtmarker eller annat som kan öka förekomsten av större fågel. Översiktsplanen bör kompletteras med uppgifter att förändringar av mark- och vattenanvändningen bör tillställas Swedavia för analys.

INKOMNA YTTRANDE

ORGANISATIONER, FÖRENINGAR, BOLAG M FL

Vattenfall Eldistribution (Vattenfall)

Vattenfall informerar att de har ett påbörjat projekt där en ny högspänningsledning troligen kommer gå inom aktuellt område. Det är i ett tidigt skede och därför är sträckningen inte bestämd än. En fortsatt dialog måste därför ske mellan Härryda kommun och Vattenfall för att tillgodose båda parternas intressen. Idag har Vattenfall inga anläggningar inom aktuellt område.

Härryda Energi

Härryda Energi kommer att bygga ut elnätet för att tillgodose elmatning till Landvetter södra. Detta kommer ske i flera etapper och på flera spänningsnivåer. Generellt genom hela projektet kommer samordning och planering behöva göras löpande. Härryda Energi har i sitt yttrande sammanfattat vad som behöver ske för att kunna bygga fram nya elledningar för elmatning till området, hur befintliga 10kV i Backa och Björred behöver byggas om och byggas ut i samband med att tillfartsvägarna till Landvetter södra byggs samt hur säkerställs leverans av exempelvis byggström. Härryda Energi måste dimensionera elnätet utanför området för att kunna föra in tillräckligt med effekt och behöver därför veta vilka vägsträckningar som planeras och tidplanen för dessa.

Den planerade byggnationen av Skalmeredsvägen kommer att påverka de befintliga kablar som Härryda Energi har idag men även de nya kablar som behöver dras fram till Landvetter södra. För att kunna tillgodose effektbehovet vid nybyggnation kommer Härryda Energi behöva göra utbyggnationen av elnätet från denna plats. Härryda Energi kommer i anslutning till tillkommande byggnation för Landvetter Södra behöva utrymme för en större stationsplats för att kunna förse området med el. Detta kommer kräva ca 5000 m². Placering och byggnation av denna fördelningsstation behöver planeras i samråd med Härryda Energi. Härryda Energi kommer att bygga en ny 40kV matning mellan Solsten i Mölnlycke och Skalmered i Landvetter. Denna kommer att förläggas till viss del i samma sträckning som det södra förslaget för buss- och cykelväg mellan Mölnlycke och Landvetter södra. Samordning av tidplan och dessa arbeten är därför av stor vikt om detta val görs, då redan förlagda kablar enbart kan flyttas med stora arbeten, kostnader och försämrade drift av elnätet. Väljs det norra alternativet kommer påverkan att bli mindre, men samordning krävs. Härryda Energis 40kV ledning planeras som luftledning över större delen av Landvetter Södra området.

Om samordning kan utföras på ett sådant sätt att vägar byggs tidsenligt med Härryda Energis planerade åtgärder kommer markkabel istället förläggas då områdets infrastruktur byggs ut. En förutsättning för detta är att man planerar arbetena så att längre schaktsträckor för ny markkabel kan anläggas. Härryda Energi ser fram emot en dialog kring kommande byggnation och har gärna löpande möten i projektet.

Ellevio

I sitt yttrande meddelar Ellevio att de har inom området högspänningsledningar för 12kV samt nätstationer (transformatorstationer) för 12/0,4kV. Ellevio uppger att planerad markanvändning får inte negativt påverka deras anläggningar. Vid utarbetande av detaljplaner, med stöd av denna fördjupade översiktsplan, måste gällande starkströmsföreskrifter beaktas i förhållande till befintliga och planerade elledningar för 12kV samt nätstationer för 12/0,4kV. Vid framtagande av detaljplan i närheten av ledning för 12kV eller nätstation för 12/0,4kV skall Ellevio kontaktas i ett tidigt skede för att avgöra hur nära anläggningarna som bebyggelse kan utföras. Försiktighetsprincipen gällande lågfrekventa elektriska och magnetiska fält bör beaktas vid uppförandet av nya byggnader nära ledningen. Ellevio anger i yttrandet vad som gäller om anläggning måste ändras eller flyttas, för en plans genomförande.

Bohusläns museum

Det är av vikt att samråd sker med Länsstyrelsens kulturmiljöenhet inför fortsatt arbete med FÖP Landvetter södra. Länsstyrelsen fattar beslut angående arkeologiska utredningar och undersökningar och beslutar om tillstånd för ingrepp i fornlämning. Bohusläns museum uppger att området utgörs till största delen av ett stort naturområde med mycket få stående byggnader och anläggningar. På en så omfattande och genomgripande bebyggelseexploatering är det svårt att i detta stadium ha några detaljerade antikvariska synpunkter. Kända fornlämningar samt kulturhistoriska lämningar återfinns inom hela FÖP området. Fornlämningsbilden indikerar att icke kända fornlämningar kan också finnas inom området. Bohusläns museum finner att ytterligare arkeologiska insatser krävs då inledningsvis i form av arkeologisk utredning för att klargöra om icke kända lämningar finns inom området för Landvetter södra. Därutöver bedömer Bohusläns museum kan arkeologiska undersökningar bli aktuella i de fall där kända fornlämningar berörs av planerad exploatering.

Naturskyddsföreningen

Naturskyddsföreningen uppger under sammanfattning följande:

- Den fördjupade översiktsplanen innebär ett mycket stort ingrepp och orsakar mycket stor skada på ett stort opåverkat område, natur, miljö, ekosystem, biologisk mångfald och andra naturresurser (fig.1 i originalyttrandet). Detta innebär att den fördjupade översiktsplanen står i konflikt med såväl nationell som unionsrättslig miljölagstiftning.
- Platsen för byggnationen är felaktigt vald. Exploatering för bostäder är inte bästa markanvändning för Yxsjöområdet och därmed inte i enlighet med lagstiftningen. Yxsjöområdet utgör en idag nationellt och även unionsrättsligt sett viktig resurs som måste bevaras.
- Av tolv berörda nationella miljömål påverkas sju negativt och enbart ett positivt. Detta är ej acceptabelt och den Yxsjöområdet står därför i strid med svensk miljöpolitik och lagstiftning.
- Förutom förstörelsen av natur, landskap och biologisk mångfald innebär en exploatering stora utsläpp av koldioxid. Dels frigörs kolet i mark, våtmarker och skogar och dels försvinner den potential som området har som utökad kolsänka. I samband med exploatering kommer stora mängder koldioxid släppas ut via sprängningar, markberedningar, transporter och från arbetsfordon.

- Den fördjupade översiktsplanen står i direkt konflikt med artskyddet för ett flertal arter (fig.3 i originalyttrandet)). En prövning för var art för sig kommer att visa att planen till stora delar är ogenomförbar.
- Påverkan är även stor på vatten och strandskydd. Risken finns att gränserna för tillåten påverkan enligt miljökvalitetsnormer för vatten och EU:s vattendirektiv kan överskridas.
- Den sekretess kommunen lagt i vissa dokument kring artförekomster och konsekvenser av den fördjupade översiktsplanen är alltför omfattande och ej i enlighet med gällande lagstiftning. Det förekommer dessutom flera olika versioner av MKB och NVI som remissunderlag.
- Hela planförslaget kan ifrågasättas då det endast bygger på ett antagande om en tänkt järnvägsdragning och en önskad tågstation. Vare sig järnvägsdragning eller tågstation vid Landvetter södra finns beslutad. Trafikverket har inte heller i sina planer med en station vid Landvetter södra.
- Den av kommunen genomförda naturvärdesinventeringen (NVI) saknar relevant och sedan tidigare känt naturvårdsunderlag (bil.2 i originalyttrandet)). Kommunen har under 2019 fått denna information av Naturskyddsföreningen men har valt att inte ta med det i inventeringen. Detta är allvarligt eftersom naturvärdesinventeringens klassningar blivit för låga.
- Det stora landskapsobjektet som pekats ut i naturvärdesinventeringen (fig.2 i originalyttrandet)) har redovisats felaktigt i MKB:n. Det framgår inte där tydligt att området har högsta naturvärde och i naturvärdesinventeringen bedömts ha högsta hänsynsklass vilket enligt kommunens riktlinjer innebär att det inte får exploateras.
- Det är en allvarlig brist att den artskyddsutredning som kommunen låtit genomföra under 2019 - 2020 inte tagits med som underlag för konsekvensanalysen och miljöbedömningen i den fördjupade översiktsplanen. Detta strider mot gällande lagstiftning och länsstyrelsens rekommendationer.
- Den artskyddsutredning som genomförts (ej planhandling) rymmer stora brister i underlag kring förekomst av skyddade arter (fig.4. bil.4 i originalyttrandet)). Detta gör att bedömningar kan ha blivit fel. Utredningen saknar dessutom bedömningar av de arter inom området som finns med på den reviderade rödlistan som publicerades i april 2020.
- Naturskyddsföreningen förordar en succesiv utveckling av tätorterna enligt förslaget "nollalternativ" där exploatering ej sker i områden viktiga för friluftsliv, natur- och miljövård.

Rådet för funktionshinderfrågor

I sitt yttrande delger Rådet för funktionshinderfrågor sina idéer och tankar som är viktiga för områdets gestaltning och utformning utifrån möjligheter att tillgodose tillgänglighet för funktionshindrade. Exempelvis uppges hur gångbanor, vägkorsningar, övergångar, entréer till fastigheterna mm bör utformas för att uppnå god framkomlighet med rollator och rullstol. Erforderligt antal handikapplatser måste tillgodoses och äldreboende i ett markplan med åtkomliga trädgårds- och gångytor bör planeras i närhet till centrumbebyggelse och grönområde. Det uppges i yttrandet hur bebyggelse bör utformas invändigt. Trygghetsboende/Äldreboende 65+ har hittills saknats i kommunen men efterfrågats av denna grupp. Det vore önskvärt att planera för sådant "mellanboende" i något av husen nära centrum liksom särskilt boende med god tillgänglighet. Önskvärt att om möjligt anlägga en markerad vandringsled, "KYRKVÄGEN", med utgångspunkt från Landvetter kyrka och söderut.

Önskemål från Ritningsgranskingsgruppen är att i ett tidigt skede få information och möjlighet till att ge ytterligare synpunkter under projekterings gång.

Pensionärernas riksorganisation (PRO) och Sveriges Pensionärsförbund (SPF) i Härryda kommun. yttrande daterat 2020-06-09

Pensionärernas riksorganisation (PRO) och Sveriges Pensionärsförbund (SPF) uppger i sitt yttrande att de är övertygade om att Landvetter Södra trots miljöpåverkan av jungfrulig mark sannolikt är den absolut bästa placeringen av bostäder för ca 25 000 människor, i Göteborgsregionen. Det är svår bostadsbrist i Göteborg, priserna är höga för bostadsrätter, många unga saknar bostad nu och på sikt. Det är bra att framtagningen av dokumentet har skett i samverkan med Mistra och forskare från flera universitet och planen är väl genomarbetad. Det saknas dock ett äldreperspektiv enligt PRO och SPF. Kommunen har stor brist på äldreboenden beroende på en eftersläpande prognosmodell. Om nuvarande proportioner i Härrydans befolkningskategorier består kommer det således att finnas 8 % av 25 000 eller 2000 pensionärer som vill ha en äldreboende i Landvetter Södra. Med äldreboende menas Särskilt boende eller demensboende och Trygghetsboende, TB, med eller utan biståndsbedömning för äldre utan demenssjukdom enligt kommunens definition. Antalet bostäder som behövs är avhängigt antal ensamboende, antal dementa och antal personer över 80 år. PRO och SPF tror att det minst behövs 400 demensboenden och 1200 trygghets- och korttidsboenden i Landvetter Södra på sikt. Det är därför lämpligt att ha med dessa boenden i planeringen och redan nu veta var de skall placeras med hänsyn till Resecentrum och övrig samhällsservice.

Mölndalsåns vattenråd

Mölndalsåns vattenråd uppger bland annat att planförslaget innebär att stora skogsområden kommer att avverkas, berg sprängas och krossas, våtmarker dikas, grävas ur och fyllas ut. En stor areal hårdgjorda ytor kommer att anläggas och mycket byggnader och anläggningar att uppföras. Mycket stora mängder transporter kommer att krävas och det kommer skapas stora upplag för material och övrigt. Vattenrådet ser det som troligt att byggnationen kommer att påverka nedanstående faktorer på ett negativt sätt: ökat läckage av näringsämnen till ytvatten, minskad vattenhållande förmåga i landskapet, minskad vattenrenande förmåga i landskapet, ökad mängd regnvatten när närliggande ytvatten, mer förorenat regnvatten när närliggande ytvatten samt ojämnare flöden i nedströms liggande vattendrag. Av ovanstående skäl är det väsentligt att genom åtgärder minimera de negativa effekterna av en så omfattande exploatering bl a genom att:

- Göra rejäla områden för flödesutjämning och rening av dagvatten och om det är möjligt utan att de skadas, använda de naturliga våtmarkerna för detta ändamål. Nödvändiga magasin/dammar för dagvatten bör anläggas på platser som ändå måste påverkas under byggnationerna.
- Dagvattenutredningens förslag följs och att utredningens slutsatser samt kommunens egen strategi för dagvattenhantering efterlevs. Detta innebär att bebyggelse, gator, vägar samt val av innovativa lösningar anpassas efter dessa.

- Åtgärder vidtas i den befintlig spillavloppsanläggning i Landvetter som VA-utredningen pekar på har ett stort behov av förnyelse och i vissa delar finns även behov av åtgärd av felkopplade ledningar.
- Vid utbyggnad av spillavloppssystemet bör riskbedömning och överväganden göras om vidtagande av åtgärder i avloppspumpstationer för att minimera risken för bräddning av orenat avlopp till recipient t ex genom anläggande av bräddbassäng med möjlighet till slamsugning eller senare återpumpning till systemet. Särskilt viktigt är detta för de stationer som planeras med bräddavlopp direkt till Mölndalsån och dess tillflöden.
- Tillskottsvattenmängderna från kommunerna bidrar till sämre förutsättningar för omhändertagande och rening i Gryaabs tunnelsystem och reningsverk. De höga flöden som uppkommit de senaste åren har vid flera tillfällen inneburit att Mölndal på uppmaning av Gryaab tvingats brädda orenat avloppsvatten till Mölndalsån i Mölndals centrum då kapaciteten i sektionen under Mölndalsån är begränsad. En ökad anslutning av ytterligare områden i Landvetter södra förutsätter att arbeten för att minska tillskottsvattenmängden vidtas och att kapaciteten i Gryaabs ledningssystem under Mölndalsån ökas.
- Strukturer nödvändiga under anläggnings och byggprocessen inte anläggs på eller i de gröna och blå områdena så att dessa förstörs.
- Så långt som möjligt minimera hårdgjorda ytor t ex genom att anlägga gröna tak och använda genomsläppliga material.
- Bygga innovativt med nya metoder för att hushålla med dricksvatten t ex genom att inte spola toaletter med dricksvatten samt att allmänt hitta metoder att minska mängden avloppsvatten.

Vattenrådet vill även framföra: att markerna mot Yxsjön bör få vara så orörda som möjligt, att särskild hänsyn bör tas till Björrodsbäcken då den är ett viktigt som förnygringsvatten för öring, det är positivt för råvattentäkten Rådasjön att ansluta enskilda avlopp (framförallt de som inte lever upp till miljöbalkens krav) inom tillrinningsområdet till Mölndalsån och då särskilt de som ligger i närområdet till Mölndalsån med biflöden och att det nya planområdet ingår delvis i det föreslagna vattenskyddsområdet för Rådasjön.

Vattenrådet vill särskilt trycka på att det är viktigt att den ekologiska statusen inom Mölndalsåns avrinningsområde inte försämras och att möjligheten att nå God ekologisk status i vattenförekomsterna inte försvåras genom utbyggnaden av Landvetter södra.

Härryda Lrf (Lantbrukarnas Riksförbund)

Härryda Lrf tycker att det i sak är positivt till utveckling och att kommunen tar sitt ansvar för mer boende. Lrf vill att kommunen tar hänsyn till: att man börjar med att förtäta i de norra delarna av området, att man tar hänsyn till naturvärdena precis som alla markägare måste göra, exempelvis arthabitatet, detta måste också gälla kommunen som markägare. Viktigt är också att man gör kompensationsåtgärder för att behålla naturvärdena och att det inte belastar andra privata markägare runt om i området, kommunen måste ta sitt fulla ansvar om naturvärden försvinner och avsätta nya områden som man då bevarar. Lrf vill också att man tar hänsyn till vattnet och eventuell påverkan på dricksvatten och vattenkvalitet. Det är viktigt att kommunens tillväxtmål på ca 1,5 % inte bara rör detta område som enligt planering blir stort utan att hela

kommunen stad och landsbygd får utvecklas med byggnation. Lrf hoppas att detta inte innebär att det bara blir byggnation på kommunägd mark utan även på privat mark och landsbygd. Man måste också ta hänsyn till hur den tänkta dragningen av järnvägen Göteborg – Borås är tänkt, blir det någon station i området Landvetter Södra, annars faller det med infrastrukturen och det måste byggas ut med vägar och bussar m.m. och ur miljöperspektivet blir det kanske mer biltrafik än vad tanken är om det blir ett stopp så invånarna kan åka kollektivt på ett smidigt sätt.

Göteborgs Ornitologiska Förening (GOF)

I Göteborgs ornitologiska förenings (hädanefter GOF) yttrande finns flertal kartor som inte redovisas i sammanfattning nedan utan Härryda kommun hänvisar till originalyttrandet.

I sitt yttrande påpekar GOF att de också stödjer det yttrande som lämnats in av Naturskyddsföreningen i Härryda.

GOF reagerar mycket kraftfullt på det faktum att mycket av planen helt utgår från en inaktuell dragnings av järnvägen, samt att ett stationsläge pekas ut även med plats. GOF anser detta vara högst olämpligt av flera skäl:

- Trafikverket har nyligen gjort ett omtag kring dragningen av Götalandsbanan och de korridorer som tidigare var aktuella har dragits tillbaka och en väsentligt bredare korridor än tidigare är nu aktuell. Att kommunen planerar utifrån en inaktuell korridorsdragnings av Götalandsbanan i en FÖP, blir därför både missvisande och bedrägligt. Det riskerar dessutom på ett olyckligt sätt påverka Trafikverkets beslut, som skall tas på många andra grunder, annat än Härryda kommuns bostadsplanering.

- I det avgränsningssamråd kommunen haft med Länsstyrelsen framgår att Länsstyrelsen anser att även ett alternativ utan station behöver utredas. I protokollet från samrådet framgår att Länsstyrelsen funderar på om FÖP:en kan ogiltigförklaras om järnvägsstationen tas med! GOF tycker det är mycket anmärkningsvärt att kommunen helt verkar ha ignorerat Länsstyrelsens synpunkter. Trafikverket har idag inget uppdrag att anlägga ett stationsläge i Landvetter södra. I de samråd GOF och Naturskyddsföreningen har haft med Trafikverket har de tvärtom framfört att man anser det olämpligt med flera stationer än de planerade utmed sträckan.

I en FÖP för Landvetter södra behöver, enligt Länsstyrelsen planförslaget motiveras varför platsen är lämplig och varför samlad utbyggnad är fördelaktig framför utbyggnad som är spridd över olika delar och i utkanten av befintligt samhälle.”

- GOF finner ingen tydlig redovisning i den fördjupade översiktsplanen av det som Länsstyrelsen ovan framfört i samrådet med kommunen, vilket föreningen anser som en allvarlig brist, vilket GOF hoppas även Länsstyrelsen noterat. Det har från flera håll framkommit farhågor om att en ensidig satsning på Landvetter södra kommer att missgynna en bostadsutveckling på andra platser i kommunen.

GOF menar att det är en avgörande brist att slutsatserna från artskyddsutredningen inte finns tillgängliga i för miljökonsekvensbedömningens slutsatser. Det går därför inte för författarna till MKB:n att dra några egentliga slutsatser kring artskyddet, vilket är mycket allvarligt eftersom detta bedöms som den eller en av de mest påverkande aspekterna på hela projektet Landvetter södra.

GOF uppger att det har inletts landsomfattande arbetet kring grön infrastruktur i landet som har sitt ursprung i de internationella konventioner som Sverige skrivit under och att arbetet med regionala handlingsplaner för grön infrastruktur utgör en viktig del i genomförandet. Härryda kommun har i detta sammanhang beställt en grönstruktur-analys ”Gröna stråk i Härryda kommun”. Fyra sådana stråk berör projektområdet, vilka redovisas i kartan i yttrandet. GOF anser att dessa stråk saknas i FÖP:en och borde ha redovisats i sin helhet. Bilden åskådliggör på ett tydligt sätt hur den gröna infrastrukturen för barrskogens arter är beroende av effektiva spridningsvägar mellan olika värdekärnor i kommunen. Yxsjöområdet med sin centrala placering och stora artrikedom utgör navet i länken mellan dessa områden. En kraftig försämring för arterna i denna del skulle med all sannolikhet även påverka övriga områden negativt. Denna kumulativa effekt är mycket viktig kring bedömningen hur planprojektet påverkar även andra viktiga kommunala naturmiljöer.

GOF anser att ett viktigt tankefel framkommer i FÖP:en och i MKB:n gällande bevarandet av nuvarande arter och naturmiljöer, i huvudsak de gröna stråken. GOF menar att den karaktär som Yxsjöområdet har med stora sammanhängande barrnattskogar har en mycket typisk artsammansättning som man aldrig kan behålla i en stadsplanering som Landvetter södra. Nya arter och nya miljöer kommer att kunna etableras, men de som gör området idag och som artskyddsutredningen omfattar kommer ofrånkomligen att reduceras och till största delen försvinna helt. Det är en viktig aspekt man inte kan bortse ifrån.

GOF anser att det är tydligt att omfattningen på projektet är det som påverkar miljömålen negativt. Ett mindre omfattande FÖP-förslag hade sannolikt även påverkat miljömålen i betydligt mindre omfattning.

GOF anser att FÖP:en i nuvarande omfattning inte är förenligt med Miljöbalkens 3 kap angående grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden som beskrivs i paragraf 1-3. GOF menar att detta stöds av de försämringar som kan drabba den gröna infrastrukturen i området och i andra kärnområden som Yxsjöområdet har utbyte med. Det framgår även tydligt från slutsatserna i MKB, där projektet bedöms medföra ”stora negativa konsekvenser” på naturmiljö och arters lokala och regionala status.

GOF i sitt yttrande redovisar FÖP Landvetter södra i förhållande till kommunens naturvårdsplan och kommunens riktlinje för olika hänsynsnivå. Sammantaget uppger GOF att utifrån naturvårdsplan ny exploatering i hänsynsnivå 1-områden får inte förekomma, exploatering i hänsynsnivå 2-områden bör undvikas och inom hänsynsnivå 3 ska en eventuell exploatering föregås av detaljplan där största möjliga hänsyn tas till utpekade naturvärden. I yttrandet uppges också vilka undantag får göras. Kommunens riktlinje för hänsynsnivå 4 innebär att vid all exploatering ska iaktas extra stor försiktighet med hänsyn till de speciella värden som pekas ut för de olika områdena.

Yttrandet redovisar delar av Callunas Naturvärdesinventering Landvetter södra, Härryda kommun, 2018 med text om svårigheter att koppla klassning med hänsynsnivåer och naturvärdesklasser i en naturvärdesinventering. GOF anser att det finns flera synpunkter som Calluna för fram vilket bör övervägas i det fortsatta arbetet med FÖP Landvetter södra. Calluna menar att det är svårt att direkt överföra naturvärdesklassningen från naturvärdesinventeringen till hänsynsnivåer i kommunens naturvårdsplan. GOF anser

därför att det finns anledning att behålla nuvarande klassning och sätta detta i ett större sammanhang vid en revidering av naturvårdsplanen. Calluna indikerar att man kan ha underskattat värdena i området genom att det antyds att det kan finnas ett större antal rödlistade arter än man hittat utifrån fynden av antalet signalarter. GOF anser att juni till oktober är väldigt sent på året för inventeringar för flera viktiga artgrupper. Calluna påtalar vikten av att också ta hänsyn till klass 3-områden, då även denna klassning påvisar att områdena har betydelse som livsmiljö för arter som riskerar att trängas undan av t.ex. samhällsutvecklingen. GOF instämmer helt i denna analys. Slutligen påtalar Calluna den höga artdiversitet man bedömer finns i området, samt att flera av dessa arter är upptagna i artskyddsförordningen och därmed har ett juridiskt skydd.

GOF anser att en tydlig koncentration av klass 2 och 3 naturvärden finns i det inringade röda området i kartan i yttrandet, mellan det utpekade landskapsobjektet och Skällsjön. GOF ser därför stora svårigheter för kommunen med att leva upp till de kommunala riktlinjerna när det gäller eventuell exploatering här, eftersom det står att ”största möjliga hänsyn tas till utpekade naturvärden. Även exploatering i närheten skall ske med hänsyn till naturvärdena.” Det är också så att flera av de arter Calluna nämner som upptagna i artskyddsförordningen och som därmed har ett juridiskt skydd, som kan kräva artskyddsdispens förekommer i detta område.

I yttrandet redovisas utdrag ur naturvårdsplanen gällande värdefullt landskap, Yxsjöområdet med dess värden och hänsyn/skötsel. Det redovisas även utredningar som är gjorda inom området. GOF:s bedömning är att naturinventeringarna visar på de stora natur- och artskyddsvärden som riskerar att försvinna och påverkas negativt av föreslagna exploatering. GOF menar att kommunen måste inse att de utpekade naturvärdena i området inte är identiska med de artskyddsvärden som finns i området, utan det finns ett stort överlapp även med de områden som inte är utpekade som hänsynsnivå 1 eller 2. Detta gäller t.ex. för flera av de utpekade fågelarterna som har viktiga lokalt och regionalt betydelsefulla populationer inom området och som har stora krav på sitt landskap inte minst utifrån areell synpunkt. Generellt gäller detta arter som är kopplade till naturskogslika förhållanden.

GOF menar att FÖP:en och MKB förenklar sanningen genom att föreslå gröna kilar inom exploateringsområdet. Detta kommer inte innebära att arterna finns kvar i sina populationer utan att det sker en trivialisering och utslagning av de arter som nu är de som är skyddsvärda och aktuella för en artskyddsbedömning. Det är en avgörande brist att slutsatserna från artskyddsutredningen inte finns tillgängliga i för miljökonsekvensbedömningen. GOF menar att ovanstående faktum är så pass allvarligt att hela processen med den fördjupade översiktsplanen helt borde underkännas av Länsstyrelsen och hela processen därför måste tas om från början. Dessutom innebär en icke-komplett MKB att medborgare och andra remissinstanser inte har ett fullständigt material att utgå ifrån, vilket knappast kan vara i enlighet med lagstiftarens och MKB-förordningens intentioner.

GOF delar MKB:n bedömningen att risken för påverkan på artskydd som stor negativ jämfört med nollalternativet. Påverkan bedöms som både lokal och regional. GOF uppmanar att kommunen noggrant utvärderar vad stor negativ påverkan är på lokal och regional nivå i det fortsatta arbetet med projektet. GOF ser en uppenbar risk för att kommunen blir tvungen att söka artskyddsdispens för flera av de aktuella arterna inom området. Med aktuell kunskap om arternas tillstånd i området och deras lokala och

regionala status, bedömer GOF att kommunen inte kommer att erhålla någon dispens från artskyddsförordningen. GOF ser också ett trovärdighetsproblem med att ett projekt som kommunen vill skall vara en miljömässigt hållbar stad, anläggs i strid med hotade arters bevarandestatus.

Det förslag till utbyggnad av Landvetter Södra som Biodivers naturvårdskonsult lämnade 2015 tar hänsyn till de aktuella arterna och slutsatser och illustrationer redovisas i yttrandet.

GOF anser att de negativa effekter nuvarande FÖP-förslag får för den gröna infrastrukturen, de nationella miljö kvalitetsmålen, naturmiljön, artskyddet och hushållningen med kommunens naturresurser är så stora och omfattande att GOF kraftfullt avvisar nuvarande förslag till fördjupad översiktsplan för Landvetter södra. GOF bekostade 2015 tillsammans med Naturskyddsföreningen i Härryda en konsultrapport från Biodivers där uppdraget var att sätta Yxsjöområdet i ett landskapligt sammanhang för att kunna bedöma konsekvenser för populationer, biotoper och grön infrastruktur. Rapporten innehåller alternativa förslag för att minska miljöpåverkan, så att populationer av de skyddsvärda arterna ska kunna finnas kvar i området tillsammans med rekreationsområden. Detta förslag innebär att staden anläggs i de norra delarna, norr om Fulejärnarna, Rissjöarna och Skällsjön.

GOFs förhoppning är att kommunen tar till sig förslagen i denna rapport och gör dessa till sina egna, även om det innebär att visionen om 25 000 invånare inte kommer att kunna nås. Föreningen menar att det mycket väl går att kombinera utbyggnad och att samtidigt behålla natur- och artskyddsvärdena i området. Då krävs en bantad version av denna fördjupade översiktsplan.

Till yttrandet finns Bilaga GOF:s bedömning av kontinuerlig ekologisk funktion för aktuella arter (KEF) i relation till full utbyggnad av Landvetter södra respektive i relation till GOF:s förslag till utbyggnad av Landvetter södra.

INKOMNA YTTRANDEN

PRIVATPERSONER

Yttranden från privatperson är grupperade beroende på huvudsynpunkter, t ex alla yttrande som rör natur redovisas och kommenteras tillsammans. Yttranden med eventuella tillhörande bilagor finns i sin helhet på kommunen.

Privatperson, 3 st skrivelse, positiva till planering av Landvetter södra

Privatperson har lämnat in en skrivelse med förslag att planera in och bygga Internationella Engelska Skolan i Landvetter Södra. Personen framför fördelarna med att placera skolan i den nya staden t ex centralt läge med god kommunikation, rätt storlek från början på skolområdet och tillhörande ytor, inga protester från blivande grannar till IES och skolan kan ge en internationell touch på området.

En privatperson anser att detta är väldigt bra, blir ett lyft för hela Härryda kommun.

Två privatpersoner ser positivt på kommunens planläggning av Landvetter södra. Då deras fastighet delvis ligger inom planområdet östra del, där infrastruktur och angoringsvägar ska knyta an till befintligt, önskar de en dialog med kommunen for att diskutera innehåll samt planområdesavgränsning. De är angelägna om att få till stånd en sådan dialog i närtid.

Privatpersoner, drygt 50 skrivelser, synpunkter gällande natur och rekreation, artskydd, hållbarhet/Agenda 2030, MKB, järnvägsstation samt Nollalternativ, förtätning

Natur och rekreation

Privatperson framför att det aktuella området behöver sparas som orörd natur.

I flera skrivelse uppges att skogen där Landvetter södra planeras nyttjas mycket för rekreation och friluftsliv och personerna tycker därför att det är väldigt tråkigt att skog och natur kommer att försvinna. Personerna ifrågasätter kommunens bedömning att planering av staden "inte behöver påverka naturvärdena i området negativt". Valet av plats för att bygga den nya staden är mycket märkligt. Konflikten mellan exploatering och den värdefulla naturen är här total. Det finns ett stort djur- och växtliv som skadas för all framtid. I området där staden planeras finns unika naturskogar med vildmarkssjöar och ovanliga arter av fåglar och växter. Att avverka och bebygga ett sådant område är knappast förenligt med värnandet av miljömål och långsiktig hållbarhet.

Området runt Yxsjön med rikt fågellivet och övriga naturvärden är mycket värdefullt för rekreation och friluftsliv, uppges det i flertal yttrande. Här finns ett omväxlande landskap med skogar, berg, våtmarker, vattendrag, tjärnar, sjöar och ett rikt växt- och djurliv. Yxsjöområdet betecknats som ett för södra Sverige unikt naturområde av högsta naturvärde – klass 1.

Artskydd

Det ifrågasätts hur kommunen planerar att skydda de rödlistade arterna samt den fantastiska naturen som gränsar till den planerade nya stad. Det ifrågasätts vad kommunen ska göra för miljön samt anses att miljöaspekten är otillräckligt uppmärksammas i inriktningsmål. Det hänvisas i skrivelsen till naturvårdsplan från 2012 samt uppmanas samarbete med Naturskyddsföreningen, Skydda skogen och Göteborgs Ornitologiska Förening och den kunskap som finns i organisationerna. Med hänsyn till de många art- och miljövärden som är kända i området är det svårt att se att den föreslagna planen och exploateringarna i sin helhet är möjliga att genomföra. Projektets genomförbarhet är även mycket osäkert gentemot gällande svensk miljölagstiftning och gentemot EU:s rättsordning.

Hållbarhet, Agenda 2030

Det ifrågasätts hur planeringen stämmer överens med kommunens egna miljömål och planen för hållbar utveckling, Agenda 2030, som kommunen nyss beslutade om.

Landvetter södra bygger på idén om ett hållbart stationssamhälle. Detta trots att någon station inte är planerad och att det är osäkert om det överhuvudtaget är möjligt och vad det kostar.

Planförslaget innebär att stora skogsområden kommer att avverkas, berg sprängas och krossas, våtmarker dikas, grävas ur och fyllas ut. En stor areal hårdgjorda ytor kommer att anläggas och byggnader och anläggningar uppföras. Mycket stora mängder transporter kommer att krävas och det kommer skapas stora upplag för material och övrigt. Sammantaget kommer detta att resultera i mycket stora utsläpp av koldioxid vilket står i strid med miljömålen och gällande klimatlag.

Samtantaget så riskerar föreslagen plan och exploatering att orsaka en mycket stor negativ påverkan på vattenkvalitet, på växt- och djurliv, på fiske och friluftsliv och på råvatten för dricksvatten. Dessutom kommer landskapets vattenhållande- och avdunsningsförmåga liksom dess renande funktion att minska. Planförslaget och exploateringen är starkt resursförstörande och kommer även att riskera många idag viktiga ekosystemtjänster.

MKB

Idén med Landvetter södra är ohållbar och MKB:n har mycket stora brister.

Vad gäller ekologiska aspekter är området i sin helhet klassat i högsta klass 1, något man inte redovisat i MKB:n. Vidare saknas aktuell artskyddsutredning med analys av god bevarandestatus (EU:s art- och habitatdirektiv och fågeldirektiv) och en djupare utredning av påverkan på ekosystemtjänster, kolinbindning och klimatpåverkan.

Vad gäller sociala aspekter/ekosystemtjänster, som t.ex. hälsoaspekter och rekreation är inte värdet av ett stort orört område för nuvarande och kommande generationer utrett.

Det ifrågasätts att det har förekommit en del av remissunderlaget så som miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) och Naturvärdesinventeringen (NVI) i flera olika versioner. De olika versionerna har angetts som remissunderlag vid olika tillfällen. Att ändring sker av enligt kommunstyrelsen beslutat remissunderlag mitt under remissen kan knappast vara riktigt. Dessutom har inte remissinstanser eller ledamöterna

i kommunstyrelsen meddelats om förändringarna. Med anledning av detta bör hela planprocessen tas om från början.

I skrivelse anses även att den sekretess som kommunen belagt vissa handlingar med är till synes alltför långtgående och omfattande. Detta är inte rimligt och innebär enligt personer som har skrivit skrivelse att kommunen sekretessbelagt för planen väsentlig information som borde vara tillgänglig för allmänheten och remissinstanser. Även den alltför långtgående sekretessen är grund för att hela planprocessen bör tas om från början.

Det anses i skrivelsen att det är fel att inte behandla artskyddsfrågan i samband med planremissen. Att ta upp den senare i utställningsskedet är alltför sent. I detta ärende är det särskilt viktigt att artskyddsfrågan tas upp tidigt i processen med tanke på det mycket stora antal skyddade arter som berörs av planen. Även denna brist är en grund för att hela planprocessen bör tas om från början.

Järnvägsstation

Eftersom hela planeringen grundar sig på en ny järnväg och eftersom tåget inte kommer att stanna bör kommunen tänka om.

Att stationen placeras så långt från Landvetter innebär ökat trafik. Den nya järnvägen är ett mycket stort ingrepp. Personen anser att det är dags för folkomröstning i frågan.

Nollalternativ, Förtätning

Förutom den stora landskapsinverkan och påverkan på höga naturvärden som projektet innebär så finns även trafikmässig och infrastrukturell påverkan. Det är därför av mycket stor vikt att projektet genomlysas och utreds på ett förutsättningslöst vis där nollalternativ, alternativa byggnationsmöjligheter och alternativa platser för exploateringar utreds. I den nu föreslagna FÖP saknas detta vilket är en allvarlig brist.

Noll-alternativet med utveckling/förtätning av befintliga orter är att föredra framför Landvetter södra. I det fallet kan befintlig infrastruktur med vägar, bussterminaler, cykel och gångbanor användas och utvecklas, i stället för att bygga flera nya vägar som innebär utsläpp av fossilgaser.

Noll-alternativet ”organisk utveckling av befintliga orter...” är att föredra framför Landvetter södra. Utred ett alternativ till Landvetter södra för jämförelse och en fördjupad diskussion.

Härryda kommun bör istället fokusera på utbyggnad och förtätning i befintliga samhällen. Här finns redan en infrastruktur att tillgå och utbyggda allmänna kommunikationer.

Det är bättre att förtäta redan befintliga bostadsområden. Satsa istället på ett större utbud av service i Landvetter centrum. Minska bullret från motorvägen och ena samhället så att motorvägen inte längre upplevs som ett stort sår.

I skrivelsen uppges att kommunen väl motiverar varför den nya staden ska byggas på den föreslagna platsen men att kommunen aldrig ha allvarligt övervägt alternativet att istället satsa på en utbyggnad och modernisering av redan befintliga tätorter.

Risk för stor mängd bilkörning mellan Landvetter södra och Landvetter och Mölnlycke. I Härryda kommun är befintliga orter smart placerade. Både buss 611 samt kust till kust banan servar alla orter. Därför borde vi bygga ut våra befintliga orter, utöka trafiken med buss 611 samt få till pendeltågstrafik på kust till kust banan.

Södra Landvetter är det största enskilda projektet i kommunens historia, varför det är av yttersta vikt att utlysta samråd och insända synpunkter från medborgarna skall ge en allsidig bild av projektets fördelar, nackdelar och konsekvenser i jämförelse med alternativet att tillväxten i stället sker genom utbyggnad och modernisering av våra befintliga tätorter.

Privatpersoner, drygt 10-tal skrivelser, synpunkter gällande projektets ekonomiska förutsättningar och konsekvenser

Projektet Landvetter Södra anses av många skäl vara ett högriskprojekt då naturen är värdefull, tveksamheten stor angående station på den nya banan, risk för ändrade omvärldsförhållanden, t.ex. global miljökris, pandemier och finanskriser. Det befaras att utbyggnad av Landvetter Södra kommer att ske på bekostnad av utvecklingen i nuvarande tätorter.

Ekonomiska aspekter av Landvetter södra i dagar av corona/covid-19 är mycket svårbedömda. Hur långvarig blir pandemin, kommer det flera liknande pandemier med ekonomiska nedgångar i snar framtid?

Planförslaget innebär en ohållbar investering i miljardklassen. Att bygga upp ett samhälle från noll är naturligtvis mycket kostsamt. Det finns ingen infrastruktur i form av vatten, avlopp, el, vägar, skolor, förskolor mm utan allt måste ske genom nyinvesteringar. Att låta kommunens invånare stå för denna stora merkostnad och de stora ekonomiska risker ett sådant här projektet innebär är inte ekonomiskt hållbart. Socialt kommer projektet innebära att möjligheten till investeringar i andra viktiga projekt så som simhallar, skolor, kultur blir begränsade. Miljömässigt är det helt förkastligt genom att bygga en "stad" som förutsätter lång arbetspendling utan någon utbyggd kollektivtrafik. Och som framförts är det ett av kommunens värdefullaste naturområden som går till spillo. Sammantaget strider alltså planförslaget mot de hållbarhetsprinciper (miljömässig, social och ekonomisk hållbarhet) som ska gälla i samhällsplaneringen.

Kommunen planerar för investeringar i miljardklassen i jätteprojektet med att bygga en helt ny stad i skogen söder om Landvetter. Skogen är ett av kommunens allra värdefullaste naturområden. Min uppfattning är att projektet strider mot många ekonomiska, sociala och miljömässiga hållbarhetskriterier. Eftersom hållbarhet är ett av ledorden i planen bör den därför inte antas.

I ekonomiskt avseende är det en stor risk för Härryda kommun att binda så mycket kapital i ett enda projekt med syfte att skapa fler bostäder i kommunen. Om inte befolkningsutvecklingen i Göteborgsregionen fortsätter med en konstant ökning år för år som skett de senaste åren utan det blir en stagnation eller tillbakagång har stora summor bundits upp i olönsamma infrastrukturinvesteringar som framtida generationer tvingas betala för. I och med storskaligheten i projektet och de mycket stora

investeringar i infrastruktur, skolor, vård och omsorg mm som behövs riskerar projektet att allvarligt försämra kommunens möjligheter att utveckla motsvarande tjänster i befintliga samhällen för de invånare som idag lever i kommunen.

Riskbedömning saknas för planens genomförande och projekt i hög utvecklingstakt löper stor risk att bli misslyckade och mycket kostsamma på flera plan genom att vara ostoppbara eller omöjliga att förändra, när det visar sig att grundförutsättningarna saknas och en riskvärdering aldrig har gjorts.

Synnerligen olämpligt och ett helt ekonomiskt katastrofalt risktagande. Men viktigast av allt är också att skattepengarna används till viktigare samhällsinsatser såsom att utveckla nuvarande centrumbebyggelser.

Med den kommande lågkonjunkturen som med största säkerhet kommer och förstärks av "coronapandemin" är det av största vikt att planerna stoppas omedelbart.

Personen anser att svenska staten inte har råd att bygga en ny höghastighetsjärnväg. Järnvägsprojektet kommer därför troligen att läggas ned. Härryda kommun har heller inte råd att ta kostnaderna för projektet Landvetter södra. Personen anser därför att projektet Landvetter södra ska läggas ned.

Som kommunmedborgare i Härryda kommun ser personen så många andra områden där skattepengar kan användas bättre. Vems intresse är det kommunen företräder i det här projektet?

Osäkerheten kring kommunens ekonomiska framtida åtaganden kopplat till projektet är en stor risk. Att kommunpolitiker och tjänstemän sedan åker världen runt med projektet är närmast stötande. En folkomröstning i kommunen avseende Landvetter södra är rimligt för att medborgarna ska få säga sitt.

Personen anser att planerna på en ny förort i Landvetter södra bör stoppas av två skäl. För det första, etableringen ligger inte i kommuninvånarnas intresse. Den typ av projekt det rör sig om här, är ett ekonomiskt vågspel. Oavsett hur man manövrerar för att andra aktörer skall ta riskerna, så kommer kommunen inte kunna gå skadeslös om genomförandet inte visar sig följa ursprungliga ekonomiska planer (vilket är regel när det handlar om stora projekt som detta). Eftersom det är kommunstyrelsen som driver på för att projektet skall genomföras så kommer det sannolikt också i slutändan visa sig att det är kommunens skattebetalare som får ta de ekonomiska konsekvenserna av projektet.

Det finns ingen anledning att kommunens skattebetalare, och de som är beroende av en god kommunservice skall bli indragna i den här typen av ekonomiskt riskabelt jätteprojekt. Och det finns ingen anledning för våra förtroendevalda att driva eller försöka genomföra den här typen av projekt.

Som skattebetalare vill jag inte behöva betala en enda krona för Landvetter södra. Det måste vara 100% självfinansierat. Kommunen ska inte heller gå in med några garantier. Kommunen ska inte heller betala kostnaderna i början för att sedan låta byggfirmor/folk som flyttar dit att de sedan får betala för det. Det medför att kommunen inte ska stå för några vägar eller vatten/avloppskostnader utan detta får byggfirmorna stå för helt själva.

Om kommunen bygger upp vägar och lägger VA till höga kostnader och sedan ingen vill bygga där så står ju kommunen med kostnaderna ändå. Sedan måste det utredas hur kommunen ska finansiera all samhällsservice som bl.a. skolor. Kommer det att belasta oss kommuninvånare?

Många exempel visar att en tätbebyggd förort blir ett epicentrum för våld, kriminalitet och droger. Tät bebyggelse och höga hus nära centrum av en större stad är attraktivt för hyresgäster/bostadsköpare och skapar väl fungerande bostadsområden. Tät bebyggelse och höga hus i en förort drar till sig våld och sociala problem. Alla de vackra ord som finns med i prospekten för den nya förorten kan inte ändra på detta. Realistiskt sett planterar man här sociala problem, våld och kriminalitet i kommunen. Bättre att istället låta kommunen växa organiskt, så som skett under många år.

Kommuninvånarna har definitivt inte efterfrågat detta projekt.

Lägg ner planeringen omedelbart.

Privatpersoner, drygt 10-tal skrivelser, synpunkter gällande planering av en ny stad överhuvudtaget samt synpunkter gällande överdäckning av RV40

En ny stad, alternativ

I skrivelsen ifrågasätts byggande av en stor stad mitt i skogen. Det är mycket tråkigt med tanke på de naturvärden som kommer att gå förlorade. Kommunpolitiker har ett ansvar först och främst mot de nuvarande innevånarna i kommunen, deras skattepengar förvaltar man och deras behov tillgodoser man. Energi borde läggas på andra efterfrågade projekt och verksamheter i kommunen istället. Det ifrågasätts hur trafiken ska hanteras om det inte blir någon järnvägsstation och hur hindrar man att det blir ett nytt utanförskapsområde.

Att bygga en ny stadsmiljö med 25 000 invånare ifrågasätts. Befintlig infrastruktur håller inte för alla dessa transporter och färdvägar blir överbelastade. Den unika miljön öster om Yxsjön är mycket känslig och där bör inte byggas en ny stad. Varför inte satsa på att rusta upp och höja värdet på bostäder runt tex Hällingsjö, Härryda och Eskilsby. Där finns ju redan en infrastruktur att underhålla och förbättra. På så sätt kan man höja servicen på dessa orter och höja värdet på de fastigheter som finns. Bygga nytt för både yngre och äldre personer. Bygga småskaligt så att inte miljön och vår vackra natur förstörs.

Kommunen uppmanas att satsa på att bygga ut befintliga samhällen istället för att förstöra skogen. Synpunkten att projektet är alldeles för stort. Bättre att börja lite försiktigt som det är meningen i norra delen. (Södra delen Landvetter). Helt orimlig ide att bygga en ny stad när man istället borde förbättra det som redan finns och lägga medel istället på att förbättra det övriga kommunala service. Frågor till om kommunens tillväxt kräver en ny "stadsdel", eller om det finns andra mer effektiva alternativ där man kan nyttja befintlig/utbyggd infrastruktur och tjänster. Istället för en så stor och arealomfattande och resursförstörande exploatering bör andra mer hållbara lösningar sökas som inte ger denna stora negativa miljöpåverkan. Det kan röra sig om att söka alternativa områden för byggnation, kompletteringar, effektiviseringar och nya tekniska lösningar i befintliga bostads- och verksamhetsområden. Ökad areal byggnadsyta kan skapas genom påbyggnad på höjden av i dag låga byggnader.

Valet att för kommunens tillväxt ensidigt satsa på en ny stad i skogen har gjorts utan att överväga det självklara alternativet att istället bygga ut befintliga tätorter med deras redan befintliga infrastruktur. En expertstött jämförelse och konsekvensanalys av de båda alternativen för kommunens fortsatta tillväxt borde göras.

All energi på framtidsplaneringen har lagts på Landvetter Södra. Det vore mer än angeläget att också ha ett nollalternativ som utgår från en utbyggnad av befintliga samhällen. Detaljfrågor behöver inte vara lösta utan det handlar mer om att få en tydlig uppfattning om fördelar, nackdelar, utmaningar och kostnader. Utred ett alternativ till Landvetter Södra för jämförelse och en fördjupad diskussion.

Överdäckning av RV40

Man bör också för utbyggnad av Landvetter beakta framtagna förslag till överbryggnad av motorvägen för sammankoppling av samhället två delar och utnyttjning av frigjord mark för bostäder eller affärsverksamhet, samt renovering av befintlig järnväg enligt Regionens förslag för snabb pendeltrafik både inom kommunen och till Borås och Göteborg med återöppnad station i Landvetter.

Bättre att bygga ihop Landvetter genom överdäckning av motorvägen för att sedan förtäta ytterkanterna.

Bygg över den trista motorvägen som går rakt igenom, bygg en "modern" stad ovanpå.

Bättre att brygga över motorvägen så den försvinner och att våra idag två sidor blir en. Istället för att som nu ha ett delat samhälle av en motorväg och samtidigt bygga ett tredje uppe i skogen. Tåget kommer inte att stanna där ändå. Landvetter centrum hade blivit större och samtidigt blivit lättare att nå från Backasidan.

Kommer endast leda till att Landvetter blir mer segregerat. Tänk om och tänk rätt. Docka motorvägen och bygg lägenheter och grönområden. På så sätt hade man sammanlänkat Landvetter på ett bättre sätt.

Varför inte satsa på att bygga ihop redan befintliga tätorter, satsa på att bygga om Landvetter centrum och dess omgivning så som det är i Mölnlycke. Eller varför inte bygga över motorvägen så som Allum? För att sedan befolka Landvetter genom att bygga mer emot Eskilsby och efter motorvägen för att inte belasta de redan belastade småvägarna som är i Landvetter.

Varför kommunen inte satsar på att bygga ihop nuvarande norra och södra Landvetter och göra det till ett "riktigt" samhälle, istället för så som det är nu med område där man enbart bor men där det inte finns någon gemensam trevlig samlingspunkt. Nuvarande "centrum med torg", dvs parkeringen vid ICA, inbjuder knappast till någon gemenskap för Landvetterbor. Att bygga över motorvägen och utveckla centrumkärnan i Landvetter borde vara det första steget att ta och på så sätt skapa *ett* Landvetter, istället för nuvarande två (i alla fall upplevs det så). Kommunen borde göra en ordentlig ansats för att bygga ihop de befintliga delarna och göra Landvetter till ett riktigt samhälle med service, istället för bara ett samhälle som ligger nära Göteborg.

Med tanke på att RV40 redan är hårt belastad skulle ju situationen bli än värre med fler invånare när det inte finns något alternativ till RV40. Och när det gäller kollektivtrafiken är Röd express mot Göteborg redan i dagens läge fullsatt i rusningstider (förutom i Coronatider) så ytterligare turer skulle krävas vilket inte heller verkar vara ett vettigt alternativ med tanke på den propp som redan är efter Delsjömotet och genom Göteborg.

Det känns tyvärr som att det ligger alldeles för mycket prestige i arbetet med Landvetter södra för de tjänstemän och politiker som är involverade i arbetet, och att planerna ska genomföras till varje pris. Man får uppfattningen att det inte spelar någon roll vad invånarna tycker, att man kan ha åsikter om arkitektur och sådant men att synpunkter kring själva frågan om staden borde byggas eller inte är ointressanta. Alla är inte övertygade om förträffligheten med den nya staden och att på riktigt lyssna in och ta till sig av befintliga invånare i Härryda kommuns åsikter känns inte mer än rätt.

Istället för att dela Landvetter ännu en gång bygga ihop istället. Däcka över motorvägen, bygg en ny skola ovanpå. Landvetterskolan behöver ändå renoveras/byggas om. Använd marken där gamla skolan nu ligger och bygg bostäder där. Läggpengarna på det befintliga samhället istället för i skogen. Då slipper vi dessutom ifrån allt buller från motorvägen. Ifrågasätter hur det är det tänkt med tillfartsvägar till Landvetter Södra.

Nuvarande Landvetter samhälle är idag delat av Rv 40, ett förhållande man diskuterat att förbättra genom en överbyggnad av motorvägen. För Landvetter Södra är man så angelägen att få en station längs den framtida höghastighetsjärnvägen, sannolikt med 4 spår, att man är beredd att bygga en ny stor stad med den nya järnvägen rakt igenom, med allt det innebär av buller och fysiska barriärer. Obegripligt!

Istället borde man: utreda ett "lagom" alternativ:

Bygg Landvetter Södra huvudsakligen norr om den blivande höghastighetsjärnvägen. Bygg en ny kort förbindelsebana mellan Boråsbanan och den nya höghastighetsjärnvägen och låt den nya stationen Landvetter S ligga på denna skibana.

Privatpersoner, 7 skrivelser, synpunkter gällande nya vägar mellan Landvetter södra och Mölnlycke

I skrivelserna ifrågasätta behovet av en ny förbindelse mellan Landvetter södra och Mölnlycke. Idag finns förbindelse redan utbyggda och de borde täcka det behov som finns. Vidare påpekas de negativa konsekvenser som finns av de olika förslagen såsom påverkan på naturvärden, djurlivet och förutsättningarna för rekreation i området. Närområdena är en viktig del för boende i Mölnlycke med tillgång till rekreation och grönska.

Vidare påpekas att förutsättningarna i Långenäs samt övrigt i södra Mölnlycke inte finns för att utöka trafiken då området redan har hög flöden och köbildningar. Även de föreslagna sträckningarna har idag smala sträckningar, hög lutning, trafiksäkerhet och för liten plats för att kunna omvandlas till gator även med utrymme för kollektivtrafik, gång- och cykel samt biltrafik. En utökning av biltrafiken kommer även påverka

området negativt med buller och påverka negativt på livet i området i stort. Området kommer att få en annan karaktär som inte är önskvärd av boende.

De olika föreslagen medför också frågor från boende kring hur det är tänkt framåt med väghållare för nya och gamla vägar, vilka andra åtgärder som kan behövas i Mölnlycke, hur det påverkar befintliga ledningar i området, om det kommer lösas in mark och vad det kommer att kosta för boende i kommunen att genomföra förslagen.

Privatperson

Yxsjöområdet är en pärla som måste få bevaras för kommande generationer. Istället för att använda inköpt mark till Landvetter Södra så gör man ett motions- och friluftscentrum för hela Härryda kommun. Motionsspår i olika längd, MTB-leder, badplats i sjöns östra ände, vandringsleder med vindskydd för övernattnin allt med start i nuvarande södra Landvetter.

Att bygga en ny stad i skogen utan järnvägsstation kräver mycket biltransporter. Bygg en cykelväg mellan Landvetter och Mölnlycke istället och bygg samman Landvetter och Mölnlycke kring Landvettersjön, miljön kring den sjön är ju redan kraftigt påverkad av trafik och bebyggelse. Dessutom finns i stora delar redan infrastrukturen på plats och därtill i nära anslutning till RV40 och kollektivtrafik.

Privatperson

Jag tycker att det bör finnas fler vägkopplingar öst-väst i förslaget, dvs mot Mölnlyckehållet. Tex. skulle det vara möjligt med en väg till Benareby söder om Yxsjön. Det finns redan idag grusvägar åt det här hållet.

Privatperson

Att nå Landvetter nuvarande centrum är ju viktigt innan hela Landvetter södra är utbyggt. Ni har kanske redan tänkt följande: Från Magasinsgatans östra del byggs en bro upp över nuvarande Boråsbanan och vidare söderut i befintligt naturområde till norra delen av Landvetter södra. Detta för att det skall vara möjligt att cykla eller gå upp för backarna, och nedför! En annan tillfart från norr borde vara förbi kyrkan, över järnvägen och vidare rakt söderut där stigar idag finns.

Privatperson,

Varför bygga fler hyresrätter? Varför inte stärka kommunen genom att medborgarna inte får äga sina bostäder. Fler hyresrätter, mer bidrag. Det är onaturligt att bygga 25 000 nya bostäder när samhället har 8000 invånare. Det är inte varsamt, det har stor påverkan på samhället som kommer innebära massor av problem i mycket större omfattning än man kan klara av. Det gäller att växa varsamt. Se historien på alla problem som kom med miljonprogrammen, vi kan fortfarande inte hantera dessa problem. Detta är vansinne och måste ändras. Det är lätt att dras med i storhetsvansinne för dessa politiker som saknar kompetens. Förmodligen massor av mutor, stora pengar och förmåner som lockar likt Västlänken i Göteborg. Hoppas man hårdgranskar politikernas och deras närståendes ekonomi. Då kommer det inte bli lika intressant att driva detta vansinne. När man inte klarar av att hålla undan brottslighet, med bland de största bilsprängningar. Knivmord, bussar som inte kan köra p.g.a. stenkastning. Folk som inte vågar gå ut ens med sina hundar runt resecentrum. När inte våra politiker kan ge oss den trygghet som samhället behöver. När våra politiker inte kan klara av ett

samhälle på 8000 invånare så bör vi först byta ut våra politiker till några som kan klara av ett samhälle på 8000, sedan kan vi se hur de lyckas och sakta och varsamt bygga vidare. Så stoppa först politikerna tills de gör sitt jobb innan de bygger vidare på sina vansinnesplaner. Först måste de visa att de kan klara av de lilla som finns.

Privatperson

Stoppa eländet!

Privatperson

När bebyggelse tätnade runt Torslanda fick flygfältet stänga!! Blir det likadant för Landvetter flygplats? Bygg en ny stad i Norrland.

Privatperson

Jag anser det finns bättre utbyggnadsmöjligheter kring Gökskulla Fläskebo och norr om Önneröd.

Privatperson

As a home owner in Nya Långenäs I object to the south option for the connecting road. For myself and my family it will change the whole characteristic of this pleasant rural area. Furthermore our house is immediately next to Dennis Torg and when purchasing our property we didn't want to bring our children up next to busy roads. This development will most certainly bring unwanted traffic, noise, light pollution and air pollution to our home besides the extra traffic proposing extra danger to ours and other children in this peaceful and tranquil area.

The whole development of Landvetter south will also hurt the wildlife in our beautiful area. We as a family enjoy the woodland and frosted behind our house and regularly walk Gammeldansvägen and the surrounding routes. All of the proposals but also the south option will extremely damage our prosperity and quality of life in this area we have made our family home.

Lastly the south option for the connecting road will put a lot of traffic and pressure on our narrow roads creating extra damage and increasing our journey times to and from work and also other trips we need to make from the area due to the single carriageway of Långetjärnsvägen.

Overall I am against all options for the connecting road but extremely against the south option. Lastly I'm also against the whole development of Landvetter south for the destruction to the beautiful and irreplaceable nature and ecosystems it will consume.

Synpunkter och kommentarer på kommunens Facebook

Den 27 april 2020 publicerade kommunen en informationsfilm där två kommunalråd berättar om varför det är viktigt att Landvetter södra byggs. En person har kommenterat om det blir ett köpcentrum och kommunen har svarat att förslaget är att det ska finnas en kommersiell service i varierad höjd och skala och exakta utseende bestäms i senare skede.

Härryda kommun informerade på Facebook om det pågående planering och samråd för FÖP Landvetter södra.

Personer har uttryckt kritiken för att skogen kommer att må dåligt av bebyggelse och att de fina naturområdena kommer att försvinna vid exploatering. Även kommentarer hur skogsskötsel ser ut i området. Det finns kommentarer som håller med att området bör vara fortsättningsvis natur men även de som anser att det är viktigt att bygga, förtäta och exploatera. Kommentarer där man ifrågasätter planering utifrån en station som är osäker, farhågor att utan kollektivtrafik kommer alla att ta bil samt att området planeras i mycket känsliga naturområden. Kommentarer att det kommer att krävas stora investeringar som kommunen kanske inte får tillbaka och farhågor att kommunen hamnar i ekonomisk kris och inte kan satsa på välfärden. Kommentarer att det är viktigt att värna om naturen men att det behövs även bostäder och utvecklad infrastruktur. Även kommentarer om mer bullerstörningar i området på grund av vägar och flygplatsen. Kommentarer om alternativ dragning av den nya järnvägen och möjligheter att istället nyttja nuvarande spår.

INKOMNA YTTRANDE

HÄRRYDA KOMMUN

Miljöpartiet de gröna i Härryda

Nedan redovisas en sammanställning av yttrandet.

Miljöpartiet skriver att hela den fördjupade översiktsplanen för Landvetter Södra, en stad som planeras för minst 25 000 invånare, baseras på antagandet om en centralt placerad järnvägsstation i området. I samrådshandlingarna anges att ett stationsläge ger ett strategiskt läge och att planeringen för en ny järnväg mellan Göteborg och Borås *kan* innebära en station i Landvetter Södra. Trafikverket har i ett ställningstagande nu definitivt klargjort att det inte blir någon station i Landvetter Södra längs den nya järnvägen. Västra Götalandsregionen som ansvarar för kollektivtrafiken i regionen har ställt sig bakom detta och förordar istället en utbyggnad av Kust-till-kustbanan. Även Göteborgs Stad har i sitt yttrande angett att endast stationer i Mölndal respektive Landvetter Flygplats kommer att accepteras.

Miljöpartiet skriver att det genomgående saknas hur Agenda 2030 är kopplat till de nationella miljömålen.

Miljöpartiet konstaterar att ingen artskyddsinventering är redovisad. Genomförda naturinventeringar och artinventeringar av kommunen skiljer sig från naturinventeringar från Naturskyddsföreningen och Göteborgs Ornitologiska Förening. I referenslistan saknas naturinventeringar som gjorts av Naturskyddsföreningen och Göteborgs Ornitologiska Förening.

Hållbarhetsbegreppet avseende ekonomiska, sociala och ekologiska frågor saknas.

Flertal kartor är refuserade och många beskriver inte nuläget. Natur och grönkilar samt gröna stråk stämmer inte överens med redovisade referenser i miljökonsekvensbeskrivningen.

Vidare uppges i Miljöpartiets skrivelse att ekosystemtjänster försvinner och en stor kolsänka försvinner, det är stor påverkan på den biologiska mångfalden, framtida klimatpåverkan är inte redovisad och befintlig topografi är inte beskriven. Området är mycket kuperat och skulle medföra mycket stora ingrepp i naturen för att göra den möjlig att bebygga. Vidare uppges det att hela området är inte inventerat avseende fornlämningar samt det saknas redovisning från påverkan från Landvetter Flygplats samt från bil och kollektivtrafik i det planerade området. Det saknas även en konsekvensanalys avseende biltrafik i området och dess konsekvenser på riksväg 40 och framtida nya vägar till Mölnlycke och Landvetter flygplats.

De befintliga ekosystemtjänsterna är inte redovisade. Man kan inte bygga stad i ett område med höga naturvärden och hög biologisk mångfald och samtidigt påstå att den biologiska mångfalden ska värnas, uppges det i yttrandet. Befintlig topografi är inte beskriven. Området är mycket kuperat och skulle medföra mycket stora ingrepp i naturen för att göra den byggbar. Det saknas en alternativ redovisning utifrån att det inte

blir ett stationsläge i Landvetter Södra. Natur och gröna kilar är inte kopplad till de höga naturvärdena i området. Analys saknas.

Utredning pågår om ny järnvägskorridor och Miljöpartiet saknar hänvisning till Trafikverkets nya uppdrag och att kommunen har tagit del av Trafikverkets samråd. Artskyddsutredningen för Landvetter södra är fortfarande inte redovisad när denna handling skickas ut på samråd. Det betyder att kommunen inte har tagit ställning till hur en planerad utbyggnad av Landvetter södra kan komma att påverka de skyddade arterna i området. Grundprincipen är att i första hand undvika att utvecklingen medför negativ påverkan på de skyddade arterna och deras livsmiljö och i andra hand att den negativa påverkan minimeras genom att skydds- eller kompensationsåtgärder genomförs.

I samlad bedömning på miljökonsekvensbeskrivning anges att det är viktigt att notera att artskyddsutredningen för planområdet inte var komplett vid MKB:s framtagande. Det innebär att det kan tillkomma ytterligare skyddsvärda arter som i dagsläget inte är kända samt behov av ytterligare skyddsåtgärder. Det finns tidigare utredningar från Naturskyddsföreningen som stöder att det finns rödlistade arter i hela området och att kommunens tidigare inventering om hänsynsnivåer inte stämmer. Att artskyddsinventeringen inte är redovisad i samrådshandlingarna är mycket anmärkningsvärt och gör att samrådshandlingen inte kan anses vara komplett och underlaget inte uppfyller kravet på ett fullgott underlag.

Nedan redovisas Miljöpartiets synpunkter och frågeställningar:

MKN för buller och vatten ska utredas i detaljplaneskedet.

Det är märkligt att närheten till Landvetter flygplats inte är tydligt i handlingarna. Start och landningsbanan finns inte med på redovisade kartor.

Den stora negativa påverkan på klimatet, skyddade arter och naturmiljö skall tydligen kompenseras med en vision om en hållbar stad. Först ska man förstöra naturen, den biologiska mångfalden och skogens och markens kolsänka för att sedan bygga en ny stad. Vilken miljö kvalitet kommer man att uppnå?

Länsstyrelsen skrev redan 2012 att ”storskalig exploatering i direkt anslutning till känsliga områden, så som föreslagits vid Södra Landvetter, anser Länsstyrelsen är olämplig”.

Dragningen för den nya järnvägen visar inte Trafikverkets nuvarande uppdrag och planer.

Det är märkligt att man i miljökonsekvensbeskrivningen inte gör någon analys av hur inriktningsmålen påverkar miljökonsekvenserna i den framtida staden. Det är en total avsaknad av vilken miljöpåverkan de 25 tusen invånarna och den stadsmiljö som planeras kommer att medföra.

Det saknas en bedömning av biltrafikens påverkan på riksväg 40 och nya vägar till Mölnlycke och Landvetter Airport.

Det anges att Landvetter City Airport skall växa med 350 %. Under nu rådande omständigheter är det mycket tveksamt att Landvetter Airport City får den utbyggnad som det spekuleras i.

Vid samråd med Länsstyrelsen framkom: Konsekvenser för naturvärden behöver specificeras, särskilt konsekvenser för strandskydd, artskydd och framtida utökning av Yxsjöns naturreservat. Miljöpartiet saknar denna sammanställning.

Länsstyrelsen anser att även ett alternativ utan station behöver utredas. Planförslaget behöver motiveras, varför platsen är lämplig och varför samlad utbyggnad är fördelaktig framför utbyggnad som är spridd över olika delar och i utkanten av befintligt samhälle. Miljöpartiet saknar även denna sammanställning.

Den geografiska avgränsningen är begränsad till den oexploaterade delen (orörd natur) men i FÖP:en och i miljökonsekvensbeskrivningen redovisas att den planerade utbyggnaden stäcker sig längre, med bland annat vägar både till Mölnlycke, nuvarande Landvetter, Landvetter City Airport och riksväg 40. Miljöpartiet saknar en beskrivning och analys av hur Landvetter Södras utbyggnad påverkar *hela* kommunen.

Nollalternativet är att den befintliga naturen i området Landvetter Södra lämnas orörd och att utbyggnad sker i det befintliga Landvetter med ca 1,5%, vilket medför en expansion under 20 år på totalt 2500 personer jämfört med de dryga 25 000 personerna det planeras för i Landvetter Södra.

Sammanfattande konsekvensbedömning (i MKB): ”Beaktat ovan bedöms påverkan på riksintresse totalt sett som obetydlig jämfört med nollalternativet. Påverkan är begränsad till lokal och regional omfattning.” ”Total påverkan på skyddade områden bedöms som liten negativ, då flera skyddade områden kan komma att beröras av planen. Vid lämpliga hänsynstaganden bör påverkan kunna begränsas”. Hur har man kommit fram till denna konsekvensbeskrivning, undrar Miljöpartiet.

Utsläppen från Landvetter flygplats är inte redovisad.

Konsekvensen att planförslaget bedöms medföra att fler personer blir utsatta för flygbuller, även om det är inom riktvärden är inte redovisas på någon karta. Det saknas en redovisning av nya vägar och dess buller-utbredning.

Riskområden för översvämning är redovisad. Hur har man tagit hänsyn till detta i klimatanalysen? Är hundraårsregn inräknad?

På vilket sätt medför inte en ”hållbar exploatering” en stor negativ konsekvens för naturmiljön undrar Miljöpartiet.

Ekosystemtjänster försvinner och vi tar bort en stor kolsänka. Stor påverkan på den biologiska mångfalden. Framtida klimatpåverkan är inte redovisad.

Det finns många fler fornlämningar i området som inte är redovisade.

Hur kan man komma fram till att landskapsbilden påverkas måttligt negativ när man bygger en ny stad?

Nollalternativet var ju att bygga ut nuvarande Landvetter, det måste ha mindre påverkan än att bygga en ny stad för 25 000 invånare och att skövla en befintlig skog.

Vilka andra förnybara energikällor har man tänkt sig är det vattenkraft eller vindkraft?

Miljöpartiet slutligen upplyser vilka dokument finns inte med i referensförteckning och har antagligen inte tagits hänsyn av konsulten vid framtagande av MKB.

INKOMNA YTTRANDE

GRANNKOMMUNER

Göteborgs stad, Stadsbyggnadskontoret

Göteborgs stads bedömning är att: den kraftiga utbyggnaden medför ökad trafikbelastning på Göteborg, det är viktigt att det ges förutsättningar att persontrafiken till största delen sker med tåg, planen bör avvakta slutgiltigt läge för ny tågbana och stationsläge, planen bör kompletteras med pendelparkeringar inom området nära hållplatslägen samt att planen bör kompletteras med bussgata mellan Landvetter Södra och Landvetter C.

Göteborgs stads bedömning ur ekonomisk dimension är att förslaget innebär ökad pendling till och från Göteborg. Kan det ske med mestadels tåg så är investeringarna för Göteborgs vidkommande små. En eventuell effekt är att krav kommer ställas på utökning eller effektivisering av pendelparkeringen vid Delsjön. Planen kan ge positiva effekter för Göteborg som arbetsmarknadsregion.

Göteborgs stads bedömning ur ekologisk dimension är att om planen genomförs finns det stora farhågor att persontransporter med eget fordon ökar. Det ger i sin tur platsproblem i Göteborg och emissioner med påverkan på buller och luft. Även busstrafiken kommer att öka med motsvarande negativa konsekvenser för miljön. Därför är det viktigt att tågturen trafik är möjlig redan i de inledande faserna av planens genomförande.

Göteborgs stads bedömning ur social dimension är att det befarade ökande trafikarbetet på Göteborgs gator och vägar gör det svårare att ta sig fram i Göteborg. Detta får konsekvenser för alla göteborgare, men främst barn och äldre. Därför är det viktigt att om utbyggnaden blir av att persontransporter till största delen kan ske tågturen.

Göteborgs stad noterar att noteras att Härryda kommun har valt att utgå från ett stationsläge och järnvägsdragning utifrån den tidigare beslutade järnvägskorridoren för det tidigare projektet Mölnlycke –Bollebygd, som togs ur nationell plan för att sedan föras in som projekt Göteborg –Borås. Denna studie öppnar för helt andra korridorsval. Den tidigare järnvägskorridoren, som är en av den fördjupade översiktsplanen utgångspunkt, gäller eventuellt inte längre. Göteborgs stad stödjer Trafikverkets ställningstagande från mars 2020 att fortsätts planera utifrån stationslägen i Mölndal, Landvetter flygplats och Borås, samt att 35 minuters målet till Borås är viktigt för att säkerställa en attraktiv pendling med tåg mellan de båda städerna. Om det inte lyckas är risken stor att kollektivtrafik med buss ökar ytterligare vilket för Göteborgs del innebär trafikstockning vid bland annat Korsvägen. Tågpendlingen är viktig för att nå en förstärkt arbetsmarknadsregion och överflytt från andra trafikslag till tåg. 35 – minuters målet kan inte nås med stopp i Landvetter Södra utifrån de utredningar som gjorts. (Tillkommande stationers påverkan på tidtabellstider Göteborg – Borås, Trafikverket 2019). Ser man till de underlagsutredningar som gjorts (Trafikverkets PM 2019, kapacitetsutredning kopplingspunkt Mölnlycke, tidigare nämnda tidtabellstider samt VGR:s PM effekter av tillkommande stationsorter med avseende på resande) av VGR och Trafikverket så är det negativt för resandet på den nya stambanan som helhet

att lägga till ytterligare station (inklusive Landvetter södra oavsett 10 000 eller 25 000 boende), om man ser till både restid och antal resenärer.

Göteborgs stad anser att det vore i så fall bättre, ur ett helhetsperspektiv, att få till det förstärkningsalternativ för befintliga kust-till-kustbanan och kopplingspunkt Mölnlycke-nya stambanan som nu utreds vidare i ÅVS Göteborg-Borås, med bussmatning från Landvetter södra till en ny station vid Landvetter C, och sedan möjliggörs tågpendling därifrån för boende i Landvetter södra. Detta skulle också minska trycket med bil/buss in mot Göteborg. Även om det skulle lyckas genomföras så kommer trafiktrycket att öka in i Göteborg via riksväg 40 genom föreslagen etablering vid Landvetter södra. Den bussmatningen via Landvetter södra till Landvetter station innebär dock en god minimerande åtgärd.

En stor farhåga är att Härryda planerar att genomföra området norr om stationsläget Landvetter Södra innan tågtrafiken är på plats. Det innebär en ökad belastning på riksväg 40 med såväl buss som bil. Det är uppenbart, att beroende på taxegränsen för kollektivtrafik, så kommer många boende i Landvetter att ta bilen ända till Delsjöns pendelparkering. Den behöver i så fall byggas ut, alternativt beläggas med avgift så att prismässigt kollektivtrafikresor med buss från närmsta hållplatsläge i anslutning till Landvetter Södra är konkurrenskraftigt mot att ta bilen ända in till Delsjön. Planen för Landvetter Södra bör kompletteras med pendelparkeringar inom området samt möjlighet för bussmatning mellan Landvetter södra och Landvetter Centralstation. Planen behöver dessutom avvakta var tågtrafiken och stationerna kommer att placeras geografiskt.

Till yttrandet hör även 3 bilagor, vilka finns i sin helhet på Härryda kommun:

1. Trafikverkets PM 2019, Tillkommande stationers påverkan på tidtabellstider Göteborg – Borås
2. Trafikverkets PM 2019, kapacitetsutredning kopplingspunkt Mölnlycke
3. VGR:s PM effekter av tillkommande stationsorter med avseende på resande

Bollebygds kommun

Bollebygds kommun ser positivt på idén om den nya tätorten Landvetter Södra. Bollebygd ser möjligheter till starkare utbyte av arbets- och bostadspendling mellan kommunerna, i synnerhet om infrastrukturen förbättras enligt samrådsförslagets intentioner. I handlingarna beskrivs mellankommunala dokumentet *Utvecklingsplan BoHäM* som förutsättning för planeringen av Landvetter Södra. Även om lokaliseringen av Landvetter Södra ligger utanför BoHäM-området bör konsekvenserna för relaterade överenskommelser beskrivas tydligare. Utvecklingsplanen beskriver en samhällsutveckling grundad på Bollebygd som utvecklat stationssamhälle med stora delar av Sjuhärad som upptagningsområde. Beskrivningen av möjligheterna till förändrad infrastruktur mellan Landvetter Södra och Bollebygd bör utvecklas. Utökad konsekvensbeskrivning av eventuella förändringar kring Härryda kommuns vattenförsörjning, samt inom vatten- och avloppshantering önskas, då dessa frågor är högtintressanta för Bollebygds kommun.

Mölnåls stad

Mölndals stads skriver i sitt yttrande att Härrydas översiktsplan, fördjupad för Landvetter södra, är väl genomarbetad och belyser förutsättningar och framtida planering för en ny stad – Landvetter södra, på ett pedagogiskt sätt. Hållbarhetstankar utifrån alla aspekter genomsyrar förslaget och den långsiktiga utvecklingen bygger på att den nya stambanan, delen Göteborg-Borås, får en station centralt i den nya staden. Mölndal stad och Härryda kommun gränsar till varandra och som grannar har kommunerna gemensamma regionala frågor som exempelvis kust-till-kustbanan och väg 40. Den framtida stambanan mellan Stockholm-Göteborg som just nu utreds av trafikverket för stråket Göteborg-Borås, är också en viktig nationell och regional länk som kommer att påverka båda kommunerna. Enligt trafikverkets positionspapper från 2018 namnges de stationer som är aktuella i stråket. Mölndals stad utgår ifrån detta ställningstagande i sin planering. I dagsläget är inte Landvetter södra en av de namngivna stationerna.

I samrådshandlingen föreslås en första etapputbyggnad för Landvetter södra som en utveckling av den befintliga bebyggelsen i Landvetter. Vid en sådan utveckling är det viktigt att ha med det regionala perspektivet och arbeta med hållbara mobilitetslösningar för att inte öka belastningen på lederna in mot Göteborg och Mölndal med ökad biltrafik. Sådana åtgärder kan vara att stärka kollektivtrafik och cykelstråk. En regional dialog med grannkommunerna kring sådana lösningar är positivt och skulle kunna gynna en utveckling av området.

Lerums kommun

Lerums kommun påpekar i sitt yttrande att en av de politiska inriktningarna för infrastruktur i Lerums kommun är att peka ut en ny tvärförbindelse mellan Rv40, E20 samt väg 190, och på sikt mot E6 i båda riktningar, för att tillgängliggöra flygplats samt den regionala arbetsmarknaden. Lerums kommun konstaterar att den fördjupade översiktsplanen berör inte denna typ av mellankommunala intressen gällande tvärförbindelser mellan kranskommuner.

Marks kommun

Marks kommun tillstyrker Översiktsplan för Härryda kommun, ÖP2012, fördjupning av Landvetter södra men förordar att stationsläget för den nya höghastighetsjärnvägen mellan Göteborg och Borås placeras i så nära anslutning till Landvetter flygplats som möjligt.

Västra Götalandsregionen (VGR)

VGR uppger att det finns en komplexitet med det riksintresse som ny stambana utgör och att det i nuläget inte klarlagt var det till slut kommer att hamna. Riksintresset kommer ha kraftig påverkan om hur den nya staden kan utvecklas vilket gör det svårt att bedöma planens potential ur ett helhetsperspektiv. En ökad andel hållbart resande i Västra Götaland och en tidig byggstart för ny stambana är politiska prioriteringar som utgör utgångspunkt för yttrandet.

Riksintresse för ny stambana kommer påverka utvecklingspotentialen och det är viktigt att det säkerställs att det finns möjlighet att justera utvecklingen av området beroende på slutlig lösning för ny stambana. VGR därmed föreslår att planen bör avvakta slutligt läge för ny järnväg och potentiellt stationsläge.

Därtill föreslås underlaget förtydligas gällande:

Beskrivning av alternativ kollektivtrafiklösning om station inte byggs ut och om det eventuellt påverkar planerad omfattning av utbyggnaden.

Mer utförlig beskrivning om hur koppling till Mölnlycke och Landvetter flygplats är tänkt att lösas. Dessa förbindelser är av stor vikt för hur det hållbara resandet kan utvecklas för den nya staden vilket betyder att det är viktigt att det redovisas hur dessa är tänkt att genomföras för både kollektivtrafik och cykellösningar.

VGR hänvisar till de tidigare framtagna underlagen där Landvetter Södra ingår inte som en framtida station och att korridorer utformas och prövas utifrån stationsorterna Mölndal, Landvetter flygplats och Borås. I enlighet med detta är det viktigt att alla intressenter i stråket Göteborg – Borås gemensamt och var för sig verkar för att hålla tidplanen för projektet. Vid korridorvalet öster om Mölnlycke bör en framtida station vid Landvetter södra, på bibana alternativt huvudspår, inte omöjliggöras. För att skapa tydlighet i vad som ska planläggas och säkerställa förutsättningar för av Trafikverket redovisad tidplan, ska eventuellt tillkommande station vid Landvetter södra planläggas och finansieras separat.

VGR ser att det finns risk att en FÖP som ligger mitt i utredningsområdet kan utgöra en oklarhet som kan komma att försena järnvägsprojektets framdrift. Det är av stor vikt att kommunens förslag till FÖP inte motverkar en effektiv framdrift och utbyggnad av järnväg i stråket Göteborg – Borås. VGR upplyser också om arbete gällande en utökning av trafiken på befintlig Kust till Kustbana och vad det skulle innebära för bland annat Landvetter Södra. VGR ser det positivt att förslaget föreslår en utbyggnad av Landvetter Södra med start i dess norra delområde. En successiv utbyggnad från den norra delen av området skulle underlätta för en tidig kollektivtrafik.

VGR upplyser också om en åtgärdsvalsstudie för trafik på väg 40 där en del av ett utbyggt Landvetter Södra är medräknad visar på en relativt kraftig ökning av biltrafiken trots en hög kollektivtrafikandel. Med längre köer på väg 40 kommer hela stråkets attraktivitet påverkas negativt. När det gäller kollektivtrafiken i stråket är redan idag kapaciteten i det närmaste fullt utnyttjad med fullastade bussar i 5-minuterstrafik. Även situationen för trängsel mellan bussar inom Göteborg är hårt ansträngd vilket innebär att det kommer vara svårt att klara en större samhällsutbyggnad utan en kraftig alternativ kapacitetsförstärkning för kollektivtrafiken.

VGR anser att det är en intressant och viktig slutsats i konsekvensbeskrivningen där beskrivs ett nollalternativ som visar att kommunen kommer att uppnå sina tillväxtnål även om Landvetter Södra inte förverkligas. Utifrån mål om ökad andel hållbart resande och utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle skulle en förtätning av befintlig bebyggelse vara att föredra.

Göteborgsregionen (GR)

GR anser att planförslaget speglar goda intentioner om ett modernt och hållbart samhällsbyggande som möter ett regionalt bostadsbehov och tillgänglighet. Projektet har höga ambitioner vad gäller hållbarhet, arkitektur, internationell profil och att det ska utgöra förebild för ett modernt stationssamhälle. Landvetter södra visar sammantaget på en utvecklingsvilja och framåtanda som är positiv för samhällsbyggandet i Göteborgsregionen.

GR bedömer samtidigt att det finns osäkerheter i planförslaget som påverkar hur projektet kan bidra till en hållbar regional tillväxt. Dessa osäkerheter finns framförallt i de grundläggande utgångspunkterna för planförslaget, till exempel förutsättningarna för en station på ny stambana på sträckan Göteborg-Borås. GR anser att dessa osäkerheter behöver belysas tydligare för att ge en mer komplett bild av planförslagets konsekvenser för en hållbar tillväxt i storstadsregionen.

Gryaab

Gryaab äger och driver det regionala avloppsreningsverket, Ryaverket, och de tunnlar som transporterar avloppsvatten från ägarkommunerna till Ryaverket. Gryaabs förutsättningar för att driva reningsverket och tunnelnätet är, förutom spillvattnets mängd och sammansättning, starkt beroende av hur ägarkommunernas avloppssystem är utformade och hur de underhålls.

En stadsplanering och bebyggelsegenomförande som ger förutsättningar och leder till spillvattensystem med så lite inläckage av tillskottsvatten som möjligt, även på längre sikt, är viktigt för att Gryaab ska kunna bedriva effektiv och resurssnål avloppsrening åt sina delägarkommuner.

Gryaab noterar att spillvatten inom FÖP Landvetter södra föreslås anslutas till befintligt ledningsnät och att inga nya anslutningspunkter till Gryaabs befintliga berganläggning är planerade. Detta ser Gryaab som positivt då nya anslutningspunkter kan vara svåra att genomföra. Skulle förändrade behov uppstå vad gäller anslutningspunkt/-punkter ska samråd ske med Gryaab.

Gryaab påminner inför fortsatt arbete om vilka anläggningar som omfattas av sekretess och inte får markerats på plankarta samt vilken information som får finnas med i planbeskrivningen.

Landvetter Södra Utveckling AB (LSUAB) och konsortiet

Landvetter Södra Utveckling AB (LSUAB) och deltagande konsortieparter skriver i sitt yttrande att områdets höga naturvärde och kupering ger en unik möjlighet att skapa- och utveckla en stad från grunden som anpassar sig efter befintlig natur och landskapsbild. Att prioritera bevarandet av utvalda naturområden och integrera dessa i staden samt tillgängliggöra dessa för alla kommande invånare och besökare bör prioriteras i det fortsatta arbetet. Förslaget ger goda förutsättningar för att ta in och ansluta grönstråk ända in i kommande gatu- och kvartersmiljöer. Att planera staden efter inriktningen ”öppen dagvattenhantering” ger Landvetter Södra en ytterligare unik stadskvalitet.

LSUAB:s och konsortiets vill särskilt lyfta vikten av att i all kommande planering skapa den mänskliga och trygga staden, där barnperspektivet och särskilt fokus på att motverka social ensamhet ska genomsyra arbetet. Detta kan uppnås bland annat genom

särskild omsorg om utemiljöer, mötesplatser, offentliga rum samt kopplingar och trygga stråk mellan delområdena inom staden.

LSUAB:s och konsortiets initiala undersökningar stödjer och visar på att samrådsförslagets övergripande strukturer för bebyggelse och infrastruktur väl stämmer överens och är anpassade till förutsättningarna för området.

Ett av målen för Landvetter Södra är att låta naturen komma in i våra bostadsområde och offentliga miljöer för att skapa ett samhälle som lever i samklang med natur och miljö på ett ekologiskt hållbart sätt. För att förstärka möjligheten att integrera och tillgängliggöra de naturliga vattendragen inom staden föreslår LSUAB:s och konsortiet att det inom Landvetter Södras FÖP tillskapas ett antal väl utvalda Lis-områden. Syftet är att stimulera den lokala utvecklingen i området samt underlätta och ge förutsättningar för allmänheten att kunna ta del av denna kvalitet i staden. Lis-områdena ger bland annat förutsättningar för att uppföra anläggningar som underlättar för personer med olika funktionsnedsättningar att kunna ta del av vatten- och rekreationsytor. Detta stödjer målet om en socialt hållbar stad för alla, uppges det i yttrandet.