



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2024-02-24

Stadsbyggnadsnämnden 2024-03-26

Diarienummer SBF-2023-00690

Handläggare

Sirpa Antti-Hilli

Telefon: 031-368 16 09

E-post: sirpa.antti-hilli@stadsbyggnad.goteborg.se

Granskning av detaljplan för Tvärförbindelse i Torslanda inom stadsdelarna Lilleby och Syrhåla

Förslag till beslut

I stadsbyggnadsnämnden

Låta granska detaljplan för Tvärförbindelse i Torslanda inom stadsdelarna Lilleby och Syrhåla

Sammanfattning

Planområdet sträcker sig mellan Nya Älvegårdsvägen i norr och Torslandavägen (väg 155) i söder, cirka 9 kilometer väster om Göteborgs centrum. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en trygg och säker vägförbindelse för motortrafik med en tillhörande separerad gång- och cykelbana för de oskyddade trafikanterna. Planförslaget innebär att befintlig väg i Bulyckeområdet byggs om till bättre standard samt att oexploaterad naturmark tas i anspråk för vägens syfte. Planförslaget omfattar inte Syrhålamotet i söder eller Älvegårdområdet i norr, eftersom gällande två detaljplaner bedöms vara förenliga med ett genomförande av tvärförbindelsen utan några plantekniska åtgärder.

Planområdet omfattar ca 12 hektar som huvudsakligen ägs av Göteborgs Stad. Mindre delar av planområdet ägs av privata fastighetsägare.

Ur ett övergripande stadsperspektiv bidrar tvärförbindelsen till ett mer sammanhållet trafiksystem med bättre tillgänglighet mellan Torslanda och Göteborgs innerstad. Den nya förbindelsen öppnar upp för bättre kopplingar till havet och badplatser för boende i Göteborg med möjlighet att cykla eller som har tillgång till bil. Den nya tvärförbindelsen kommer att skapa en tydlig koppling mellan Kongahällavägen och Syrhålamotet och därmed bidra till att omfördela trafiken i Torslanda på ett mer önskvärt sätt med minskad köbildning längs Kongahällavägen som en positiv konsekvens.

En utbyggnad av tvärförbindelsen bedöms vara en förutsättning för fortsatt utveckling av stadsdelen Torslanda.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Planarbetet kan utföras inom förvaltningens budget. Planavtal har tecknats med Stadsmiljöförvaltningen (tidigare Trafikkontoret).

Torslanda tvärförbindelse finns med som ett namngivet projekt i trafiknämndens investeringsplan 2021–2025 (version 2022), dock inte med motsvarande belopp som den nu beräknade totalkostnaden. Enligt gällande beslutsordning ska därmed kommunfullmäktige fatta genomförandebeslut för projektet. Hösten 2022 fattade kommunstyrelsen beslut om att föreslå kommunfullmäktige att besluta om genomförande i enlighet med Trafiknämndens förslag. Kommunfullmäktige tog beslut om genomförande av tvärförbindelsen i november 2022.

När trafiknämnden (numera Stadsmiljönämnden) fattade skedesbeslut för genomförandestudien i november 2019 var den totala utgiften bedömd till 182 miljoner kronor i 2019 års prisnivå inklusive riskreserv.

En uppdaterad kostnadskalkyl har tagits fram under arbetet med GFS och kostnaden är nu beräknad till 234 miljoner kronor i 2022 års prisnivå, varav 47 miljoner kronor avser riskreserv, vilket motsvarar 25 % av projektets kostnad. Kostnadsökningen härrör till en ökad kunskap om projektet och dess avgränsningar. Stadsmiljönämndens kommande investeringsnominering kommer att uppdateras med motsvarande belopp efter beslut om att fastställa projektbudget.

Den genomsnittliga årliga kostnaden för avskrivning och ränta är beräknad till 4,2 miljoner kronor, där avskrivningsperioden är 70 år.

Kostnader för drift- och underhåll av anläggningarna är beräknade till 1,7 miljoner kronor per år. Den befintliga driftkostnaden är idag 0,7 miljoner kronor. Den ökade belastningen på stadsmiljönämndens driftsanslag blir därmed sammantaget 1,0 miljoner kronor det första året efter att projektet färdigställts.

Tvärförbindelsen medför:

- Ett mer balanserat och mindre störningskänsligt vägtrafiksystem i centrala Torslanda, Lilleby och Björlanda.
- Ett minskat behov av genomfartstrafik i centrala Torslanda.
- Minskade restider för trafiken på Kongahällavägen i centrala Torslanda under morgonens och eftermiddagens maxflödestimma/trafikrusning.
- Nya möjligheter att hitta nya gena linjesträckningar för kollektivtrafiken.
- En standardhöjning av gång- och cykelvägnätet genom en ny gång- och cykelväg med god standard som underlättar för cykelpendlare till och från centrala Göteborg samt Volvo Torslanda, som är en stor arbetsgivare i Torslanda med omnejd.
- Ett bidrag till en mer attraktiv kollektivtrafik och möjliggör en omställning till hållbart resande, då restiderna för kollektivtrafik väntas minska i morgon- och eftermiddagstrafiken i centrala Torslanda.

- Tvärförbindelsen ger mycket stor samhällsekonomisk nytta; vald sträckning har i samhällsekonomisk kalkyl en nettonuvärdeskvot på hela 6,5, framför allt som en konsekvens av ökad genhet och minskade restider.

Bedömning ur ekologisk dimension

Detaljplanen påverkar både natur- och kulturvärden i området så pass mycket att det kan innebära en betydande påverkan. Därför har en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning tagits fram för aktuellt planförslag.

Ett genomförande av detaljplanen bedöms dock inte påverka möjligheterna att uppfylla nationella och regionala miljömål. Planförslaget förhåller sig följande till för planen relevanta mål som finns angivna i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021 - 2030. (Detaljplanens innebörd inom parentes).

- Skydda arters livsmiljöer så att naturvärdena utvecklas
(De livsmiljöer som påverkas negativt av planens genomförande kompenseras genom att förbättringsåtgärder föreslås utanför planområdet).
- Arbeta för renare hav, sjöar och vattendrag
(Dagvattnet renas och fördröjs innan det når recipient).
- Öka den biologiska mångfalden i stadsmiljö
(Den negativa påverkan som planens genomförande har på den biologiska mångfalden kompenseras genom att förbättringsåtgärder föreslås utanför planområdet).
- Minska klimatpåverkan från transporter
(Planförslaget är förberett för framtida kollektivtrafik med hållplatslägen inom planområdet. Vidare höjs standarden för gående och cyklister i jämförelse med nuvarande gång- och cykelväg. Tvärförbindelsen leder slutligen även till kortare körväg och därigenom mindre klimatpåverkan för den biltrafik som flyttar över från övriga vägnätet. Dock så underlättar tvärförbindelsen samtidigt bilresande vilket kan öka resandet och klimatpåverkan totalt sett).
- Minska användningen av skadliga ämnen
(I den mån som förorenad mark berörs av schaktarbeten kommer sådana massor att omhändertas. Förorenade områden som inte direkt berörs täcks med rena massor).
- Säkra en god luftkvalitet för göteborgarna
(Ett genomförande av detaljplanen bedöms inte överskrida gränsvärdet för MKN luft).
- Säkra en god ljudmiljö för göteborgarna
(Detaljplanens genomförande bedöms leda till ett förändrat trafikflöde, med ökat trafikbuller vid bostäder som följd. Därför kommer bullerskärmar att uppföras både inom och utom planområdet, så att gällande riktvärden inte överskrids).
- Säkra tillgången till grönområden och nyttja ekosystemtjänster
(Den grönska och de ekosystemtjänster som påverkas negativt av planens genomförande kompenseras så att samma nytta kan uppnås som innan planläggningen).

Bedömning ur social dimension

Ur ett övergripande stadsperspektiv bidrar tvärförbindelsen till ett mer sammanhållet trafiksystem med bättre tillgänglighet mellan Torslanda och Göteborgs innerstad. Den nya förbindelsen öppnar upp för bättre kopplingar till havet och badplatser för boende i Göteborg med möjlighet att cykla eller som har tillgång till bil. Den nya tvärförbindelsen kommer att skapa en tydlig koppling mellan Kongahällavägen och Syrhålamotet och därmed bidra till att omfördela trafiken i Torslanda på ett mer önskvärt sätt med minskad köbildning längs Kongahällavägen som en positiv konsekvens. Det finns viss oro bland boende i närområdet för att nya köbildningar ska skapas. Det har utförts en trafikanalys som ligger till grund för arbetet med genomförandestudien, denna visar att det inte beräknas bli några kapacitetsproblem i korsningen Kongahällavägen/Nya Älvegårdsvägen. För att tvärförbindelsen även ska gynna barn och unga och andra grupper som vill resa hållbart, eller inte har tillgång till bil, är det avgörande att förbättra kollektivtrafik samt förutsättningar för gående och cyklister i samband med den nya förbindelsen. På så sätt får även dessa grupper fördelar av den nya vägen genom ökad tillgänglighet både lokalt och i kommunen. Tvärförbindelsen kommer att skapa bättre pendlingsmöjlighet med cykel till och från centrala Göteborg. Det finns flera arbetsplatser längs Bulyckevägen, tillika närliggande Volvo Cars, till vilka det kan bli mer attraktivt att ta sig med cykel i och med tvärförbindelsen.

Tvärförbindelsens sträckning genom naturområdet kommer att bilda en fysisk barriär som delar av området och gör ingrepp i naturen. För att minska dess negativa effekter kommer en passage att skapas över den del av vägsträckningen som kommer att gå genom norra delen av naturområdet. Utformningsförslaget tar hänsyn till befintliga ridstigar och inkräktar inte på dessa, vilket är positivt.

Den nya tvärförbindelsen kommer att bidra till mer trafik längs Nya Älvegårdsvägen. Därför kan det vara av ännu större vikt att naturområdet även fortsatt ska kunna användas som plats för vila, lek, friluftsliv och pedagogisk verksamhet för barn. Det är även avgörande att Älvegårdsområdets skol- och förskolemiljöer bibehålls som lugna och behagliga platser för barn utan en känsla av att de ligger intill en trafikerad väg. Nya Älvegårdsvägen behöver gestaltas utifrån både trafiksäkerhet och en trivsamt upplevelse.

Bilagor

Planhandlingar

1. Plankarta 1 och 2 med bestämmelser
2. Planbeskrivning inkl. genomförandebeskrivning

Övriga handlingar

3. Grundkarta 1 och 2
4. Illustrationskarta 1 och 2
5. Samrådsredogörelse
6. Byggnadsnämndens tidigare fattade beslut

Utredningar

7. Genomförandestudie (GFS), Norconsult 2024-01-31
8. Miljökonsekvensbeskrivning (MKB), Norconsult 2023-10-25

Ärendet

Stadsbyggnadsnämnden beslutar om att genomföra granskning om detaljplan för Tvärförbindelse i Torslanda stadsdelarna Lilleby och Syrhåla. Granskningen föreslås hållas under perioden 17 april – 14 maj 2024.

Beskrivning av ärendet

Planförslaget

Planområdet sträcker sig mellan Nya Älvegårdsvägen i norr och Torslandavägen (väg 155) i söder, cirka 9 kilometer väster om Göteborgs centrum. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en trygg och säker vägförbindelse för motortrafik med en tillhörande separerad gång- och cykelbana för de oskyddade trafikanterna. Planförslaget innebär att befintlig väg i Bulyckeområdet byggs om till bättre standard samt att oexploaterad naturmark tas i anspråk för vägens syfte. Planförslaget omfattar inte Syrhålamotet i söder eller Älvegårdsområdet i norr, eftersom gällande två detaljplaner bedöms vara förenliga med ett genomförande av tvärförbindelsen utan några plantekniska åtgärder.

Planområdet omfattar ca 12 hektar som ägs huvudsakligen av Göteborgs Stad. Mindre delar av planområdet ägs av privata fastighetsägare.

Generellt har vägen kunnat placeras lågt i landskapet utan alltför dominerande högre vägbankar. För att ytterligare reducera det fysiska intrånget föreslås dels att höga bergskärningar ställs brant, dels att vägräcke används vid enstaka högre bankslänter för att kunna ställa dessa något brantare. Slänter och skiljeremsa föreslås kläs med lokalt jordmaterial, antingen utan ytterligare grässådd eller sådd med ängsfröblandning.

Förslaget överensstämmer med Översiktsplan för Göteborg, antagen av kommunfullmäktige 2022-05-19.

Gällande detaljplan akt 2-4688 anger industri, trafikområde m.m. Genomförandetiden har gått ut 2008-03-04. Gällande detaljplan akt 2-3436 anger industri, trafikområde, park m.m. Genomförandetiden har gått ut.

Delar av planområdet är inte tidigare planlagt.

Övrigt material i ärendet går att läsa på www.goteborg.se/planochbyggprojekt

Bakgrund och förändringar efter samråd

Byggnadsnämnden beslutade 2020-10-20 att uppdra åt Stadsbyggnadsförvaltningen (tidigare Stadsbyggnadskontoret) att upprätta detaljplan för Tvärförbindelse i Torslanda. Därefter togs ett förslag till samrådshandling fram.

Byggnadsnämnden beslutade 2022-08-23 att genomföra samråd om detaljplan för Tvärförbindelse i Torslanda. Samrådstiden var 2022-09-07 – 2022-10-18. Förslaget till detaljplan har under samrådstiden funnits tillgängligt på kommunens webbplats samt varit utställt på Stadsbyggnadsförvaltningen, Köpmansgatan 20. Ett samrådsmöte anordnades 2022-09-21 med ett tjugotal besökare.

Synpunkter från samrådet och förvaltningens kommentarer och förslag med anledning av dessa har sammanställts i en samrådsredogörelse upprättad 2024-02-24.

Planförslaget har bearbetats utifrån synpunkter som framkom vid samrådet samt vid fortsatt dialog med närboende. Ett förslag till granskningshandling har tagits fram.

De största förändringarna i planförslaget efter samråd är:

- Ett genomförande av planförslaget kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Därför har en MKB tagits fram vars åtgärder har implementerats i detaljplanen.
- Vägens sträckning har justerats något i sidled för att minska negativ påverkan på närliggande bostäder.
- Bullerskärmar regleras på plankartan för att säkerställa genomförandet.
- Krav på återställande av stengärdesgårdar regleras på plankartan för att minska negativ påverkan på kulturmiljön.
- Ytor för dagvattenhantering har reglerats och getts plats på plankartan för att säkerställa genomförandet.
- Krav på att biotopförstärkande åtgärder ska genomföras regleras på plankartan för att minska negativ påverkan på skyddade arter. Åtgärderna ska genomföras innan utbyggnad sker av allmän plats GATA (gäller inom den norra delen av planområdet).
- Delar av planområdet regleras med planbestämmelser för att säkerställa god stabilitet och minska risken för blockutfall.
- Bestämmelse om grundläggning har förts in på plankartan för att minska risken för spridning av markföroreningar. Likaså anger bestämmelsen att marken i anslutning till vägen ska täckas med rena jordmassor för att minska närkontakt mellan förorenad mark och människor som vistas längs aktuell delsträcka.

Tidplan för genomförandet och etappindelning

För etapp 1. Syrhålamotet, som inte är beroende av ny detaljplan kan börja byggas om under 2024. Trafikpåsläpp är beräknat till 2025.

För etapp 2. Tvärförbindelsen inkl. Nya Älvegårdsvägen finns följande två alternativ där alternativ 2 beräknas kunna färdigställas cirka 1 år tidigare än alternativ 1.

Alternativ 1

- Projektering inleds under år 2025, efter att detaljplanen vunnit laga kraft.
- Utbyggnationen kan i detta fall inledas under år 2027 när projekteringen beräknas vara färdigställd. Trafikpåsläpp är beräknad till år 2029.

Alternativ 2

- Projektering inleds under år 2024 efter att planen tillstyrkts i stadsbyggnadsnämnden.
- Tid för projektering beräknas till 1,5 år vilket resulterar i att utbyggnationen kan inledas under år 2026, förutsatt att detaljplanen då vunnit laga kraft, vilket är sannolikt. Trafikpåsläpp beräknas i detta scenario till 2028. Detta alternativ innebär ett risktagande i det fall detaljplanen ej vinner laga kraft, alternativt blir omfattande förändrad.

I kommande skedesbeslut för projektering av tvärförbindelsen kommer Stadsmiljöförvaltningen förorda tidplan för Alternativ 2, med projekteringsuppstart efter att detaljplanen har tillstyrkts i Stadsbyggnadsnämnden.

Ärendets handläggning

Detaljplanen upprättas enligt PBL (2010:900, SFS 2014:900) Planen bedöms vara av den karaktären att den ska hanteras med utökat planförfarande och antas av kommunfullmäktige.

Byggnadsnämnden (numera Stadsbyggnadsnämnden) har tidigare beslutat:

- BN 2019-12-17 att godkänna startplan för år 2020 där detaljplanen Infraplan 1/1 ingår och utgörs av detaljplan för Tvärförbindelse i Torslanda.
- BN 2020-10-20 att ge uppdrag för detaljplan för Tvärförbindelse i Torslanda.
- BN 2022-08-23 att låta förslag till detaljplan för Tvärförbindelse i Torslanda ställas ut för samråd

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Detaljplanen syftar till att möjliggöra en tvärförbindelse som ska avlasta de befintliga vägarna runt Torslanda och som därigenom skapar en funktionell förbindelse för både motortrafik som för gång- och cykeltrafik. Genom tvärförbindelsen kan stadsdelen utvecklas med ytterligare bebyggelse och en mer hållbar trafiksituation tillskapas. Samtidigt finns det naturvärden som kommer att påverkas negativt av den nya vägen och även kulturmiljön kommer att få negativa konsekvenser. Inom planområdet finns en del fornlämningar och andra historiska lämningar som kommer att behöva tas bort till förmån för tvärförbindelsen. Likaså kommer rekreativvärden till viss del att påverkas till det negativa. Idag rör sig både djur och människor fritt inom naturområdet. Med tvärförbindelsen så kommer det att bildas en barriär och närområdet blir bullerpåverkat. Åtgärder kommer dock att föreslås för att minska vägens påverkan så mycket som möjligt. För att skapa en så framkomlig och trafiksäker väg som möjligt föreslås en reducering av antalet in- och utfarter längs sträckan, framför allt längs Bulyckevägen i söder. En av lösningarna för att minska antalet in- och utfarter är att det föreslås en gemensam angöringsväg i Bulyckeområdet, vilken planläggs som allmän plats. I huvudsak så planläggs hela planområdet för gatuändamål med kommunalt huvudmannaskap, förutom vid en in- och utfart som byggs om i norr där huvudmannaskapet föreslås vara enskilt. Ett mindre område får användningen teknisk anläggning som planläggs för en kommunal angelägenhet. Mindre delar av industrifastigheterna i Bulyckeområdet planläggs för industriändamål för att möjliggöra fortsatt utveckling av verksamheterna.

Förvaltningen har genomfört en undersökning enligt Miljöbalken 6 kap 6 §. Förvaltningen finner att detaljplanens genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Därför har en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning tagits fram för aktuellt planförslag. Den samlade bedömningen av detaljplaneförslaget är att det som mest kommer att medföra måttligt negativa konsekvenser för miljön. Viktigast är att intrången från föreslagen ny väg kommer att påverka naturområden som har förhöjda naturvärden och är livsmiljöer för skyddade arter. I de berörda områdena finns också fornlämningar.

lämningar som kommer att behöva tas bort, efter arkeologiska undersökningar. Konsekvensbedömningen vad avser påverkan på naturmiljön förutsätter att de åtgärder som föreslås för att kompensera för biotopförluster genomförs. Ett villkor om startbesked är införd inom den norra delen av plankartan. Villkoret säkerställer att biotopförstärkande åtgärder ska genomföras för mindre hackspett, entita och större vattensalamander innan utbyggnad sker av allmän plats GATA.

Detaljplanen bedöms bidra till målet som Stadsmiljöförvaltningen (tidigare Trafikkontoret) hade som ingång när de studerade läget för en ny tvärförbindelse, nämligen att avlasta Kongahällavägen och öka robustheten i trafiksystemet. En utbyggnad av tvärförbindelsen bedöms vara en förutsättning för fortsatt utveckling av stadsdelen Torslanda.

Planområdet bedöms på grund av sitt läge inte beröras av Förslag till Göteborgs utvidgade innerstad baserat på en historisk stadsplaneanalys, dnr 0120/16, framtaget 2016 - 2018 på uppdrag av Byggnadsnämnden och Fastighetsnämnden.

Stadsbyggnadsförvaltningen

Henrik Kant

Stadsbyggnadsdirektör

Henrik Levin

Chef Planavdelningen