

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2024-10-11

Diarienummer 2020-19893

Handläggare

Maria Holmes

Telefon: 031-368 39 19

E-post: maria.holmes@miljo.goteborg.se

Yttrande till stadsbyggnadsnämnden över förslag till detaljplan för Tvärförbindelse i Torslanda inom stadsdelen Lilleby och Syrhåla SBF-2023-00690

Förslag till beslut

Miljö- och klimatnämnden avstyrker planförslaget.

Sammanfattning

Detaljplanen, som nu är i granskningsskedet, syftar till att möjliggöra en tvärförbindelse för både motortrafik och gång- och cykeltrafik som ska avlasta de befintliga vägarna runt Torslanda.

Miljö- och klimatnämnden behandlade samråd för detaljplanen på nämndsammanträdet den 22 november 2022, § 218. Då beslutade nämnden att tillstyrka fortsatt planarbete under förutsättning att miljöförvaltningens synpunkter beaktades. Miljöförvaltningen bedömer att detaljplanen ska avstyrkas nu i granskningsskedet. Detta eftersom flera synpunkter från samrådsskedet inte har omhändertagits av stadsbyggnadsförvaltningen, vilket gör att planen motverkar målen i stadens miljö- och klimatprogram¹.

Det viktigaste synpunkterna från samrådsskedet som inte har omhändertagits i tillräcklig omfattning är:

- Att tillräckliga biotopförstärkande åtgärder för skyddade arter ska säkerställas så att de områden där dessa ska utföras inte planeras för andra ändamål i framtida exploateringar
- Att markmiljön i deponiområdet behöver utredas ytterligare
- Att ytterligare hastighetssänkning behövs för att minska buller
- Att det inte har beskrivits hur detaljplanen kan bidra till minskad klimatpåverkan från transporter genom minskat vägtrafikarbete

Miljöförvaltningen har också utvecklat den tidigare synpunkten kring hastighetssänkning för minskat buller och ökad trafiksäkerhet.

Miljöförvaltningens synpunkter

Ljudmiljö: Miljöförvaltningen bedömer att hastighetsgränsen på vägen behöver vara lägre än planerat, för att minska det ökade trafikbuller som tvärförbindelsen kommer att leda

¹ [Miljö- och klimatprogrammet - Miljö och klimat Göteborg 2030 - Göteborgs Stad \(goteborg.se\)](https://goteborg.se/miljo-och-klimatprogrammet)

till. Ett befintligt bostadsområde och ett naturområde påverkas av detta. Lägre hastighet minskar också behovet av höga bullerskärmar och ökar trafiksäkerheten.

Naturmiljö: Miljöförvaltningen bedömer att planbestämmelsen för biotopförstärkande åtgärder i plankartan behöver omformuleras för att kunna säkerställa tillräckligt skydd, samt kompletteras med ytterligare beslut såsom avtal, handlings- eller skötselplaner innan detaljplanen antas.

Markmiljö: Miljöförvaltningen bedömer att förslaget med kompensationsgrundläggning behöver utvecklas och beskrivas närmare med avseende på deponin. En fördjupad riskbedömning behöver utföras.

Miljömål: Miljöförvaltningen bedömer att tvärförbindelsen kommer att motverka målen i stadens miljö- och klimatprogram. Miljöförvaltningen bedömer att den nya vägen kommer att underlätta för biltrafik och att resor med bil sannolikt kommer att öka, vilket påverkar målen för klimatet, *Göteborg har ett klimatavtryck nära noll*, och människan, *göteborgarna har en hälsosam livsmiljö*, negativt. Naturenmålet, *Göteborg har en hög biologisk mångfald*, påverkas genom ingrepp i naturområdet.

Miljöförvaltningens samtliga synpunkter beskrivs under rubriken Förvaltningens synpunkter sist i tjänsteutlåtandet.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Förvaltningen har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension.

Bedömning ur ekologisk dimension

Bedömningen ur ekologisk dimension utvecklas under rubriken Förvaltningens synpunkter.

Bedömning ur social dimension

Förvaltningen bedömer att detaljplanen kommer att leda till sämre miljö för framför allt barnen i Nya Älvegårdsområdet, eftersom den ökade trafikvolymen kommer leda till lägre trafiksäkerhet och ökade bullernivåer. Detta gäller även om åtgärder vidtas för att begränsa problemen.

Rekreationsmöjligheterna i naturområdet påverkas dels negativt eftersom naturmark tas i anspråk, vilket minskar tillgången till natur och biologisk mångfald, dels positivt genom att tillgängligheten till naturområdet ökar i vissa delar.

Bilaga

[Länk till planhandlingarna på www.goteborg.se](http://www.goteborg.se).

Ärendet

Stadsbyggnadsnämnden har beslutat att genomföra granskning för detaljplan för Tvärförbindelse i Torslanda. Stadsbyggnadsnämnden har gett miljö- och klimatnämnden möjlighet att lämna synpunkter på förslaget till detaljplan senast den 17 september 2024.

Miljöförvaltningen har begärt och fått förlängd remisstid till den 25 oktober 2024 för behandling i miljö- och klimatnämnden den 22 oktober 2024.

Förvaltningen har bedömt förslagets miljö- och hälsoskyddsaspekter och tagit fram detta förslag till yttrande till stadsbyggnadsnämnden.

Beskrivning av ärendet

Detaljplanens syfte är att skapa en förbindelse mellan Kongahällavägen i norr till Torslandavägen i söder. På så vis avlastas Kongahällavägen och trafiken i centrala Torslanda. Trafiksystemet blir samtidigt mindre sårbart då det finns alternativa vägar för såväl bilburna trafikanter som för gående, cyklister och räddningstjänst med flera. Flera alternativa sträckningar har studerats de senaste åren innan detta alternativ valdes. Den nu aktuella sträckningen bedömdes innebära minst konsekvenser för människor, djur och natur. Förbindelsen kommer att kunna fungera som en ny infart till Torslanda och bidra till att fördela trafiken på ett mer fördelaktigt sätt inom stadsdelen.

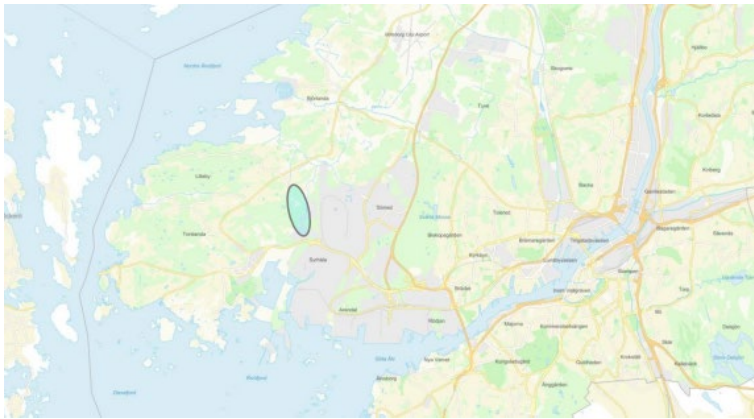
Genom tvärförbindelsen skapas ett mer balanserat och mindre störningskänsligt vägtrafiksystem i centrala Torslanda, Lilleby och Björlanda. Eftersom tvärförbindelsen bidrar till alternativa vägar minskar behovet av genomfartstrafik i centrala Torslanda.

Tvärförbindelsen bidrar till betydligt minskade restider för trafiken på Kongahällavägen i centrala Torslanda under rusningstrafik. Genom tvärförbindelsen skapas även nya möjligheter att hitta gena linjesträckningar för kollektivtrafiken. Gång- och cykelvägnätet får en standardhöjning genom en ny gång- och cykelväg med god standard.

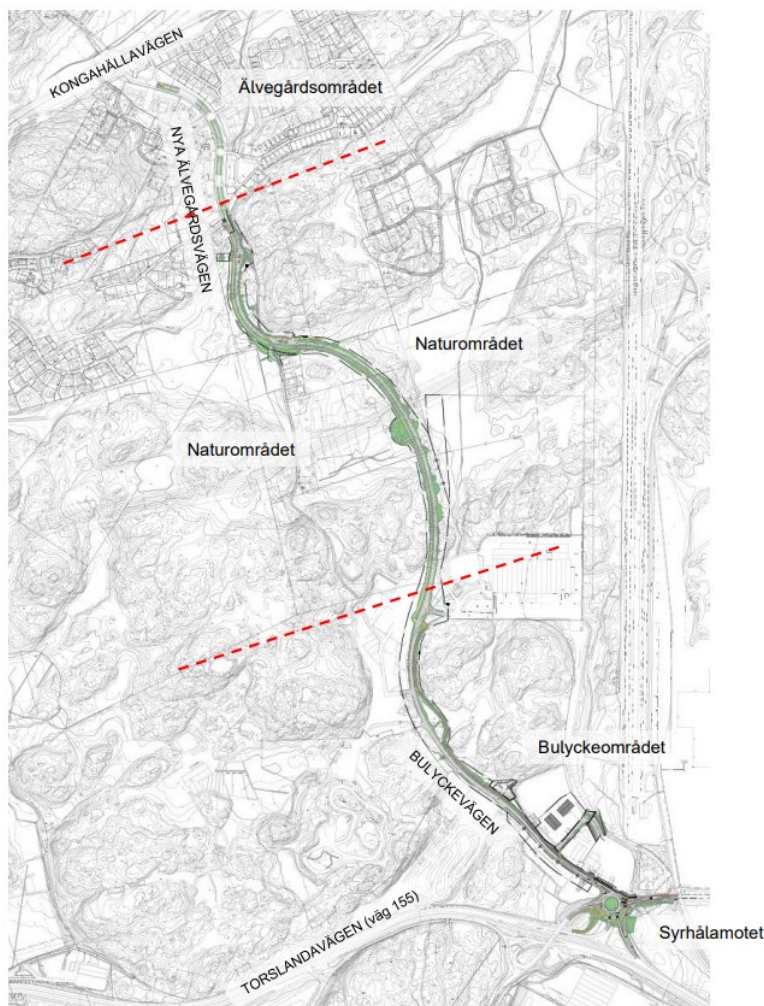
Planområdet sträcker sig genom tre olika delområden med olika karaktär:

- Älvegårdsområdet (norra delen av tvärförbindelsen), som ligger utanför planområdet
- Naturområdet (de mellersta delarna av tvärförbindelsen)
- Bulyckeområdet (i södra delen av tvärförbindelsen)

Detaljplanens avgränsning täcker inte hela tvärförbindelsen, som även innefattar Nya Älvegårdsvägen i norr. Nya Älvegårdsvägen behöver inte byggas om i någon större utsträckning eftersom den redan är förberedd för mer trafik. Däremot är det aktuellt att hastighetssäkra befintliga övergångsställen/passager genom Älvegårdsområdet. Längs med sträckan kommer bullerskärmar att sättas upp för att minska bullerpåverkan för närliggande bostäder. I söder ansluter tvärförbindelsen till Torslandavägen, väg 155. Både ombyggnation av Nya Älvegårdsvägen och Syrhålomotet bedöms kunna inrymmas i de båda gällande detaljplanerna. Det nu aktuella planförslaget föreslår att hantera resterande mark däremellan.



Planområdet (se turkos oval) sträcker sig mellan Nya Älvegårdsvägen i norr och Torslandavägen (väg 155)



Översiktsbild. Planområdet är inringat i svart och följer vägens dragning. De streckade röda linjerna visar tvärförbindelsens tre delområden (Stadsbyggnadsförvaltningen)

Miljö- och klimatanmännen behandlade samråd för detaljplanen på nämndsammanträdet den 22 november 2022, § 218². Miljöförvaltningen hade då synpunkter avseende luftmiljö, ljudmiljö, naturmiljö, kompensationsåtgärder, jordbruksmark, markmiljö, dagvatten, mobilitet och miljömål. Miljöförvaltningen har bedömt att detta samråd för

² [Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 22 november 2022 \(goteborg.se\)](https://www.goteborg.se/plan-och-byggnad/planarbete/planarbete-2022/miljoforvaltningens-tjansteutlatande-daterat-den-22-november-2022)

granskning också ska hanteras av nämnden, eftersom alla synpunkter inte har omhändertagits tillräckligt av stadsbyggnadsförvaltningen.

Miljö- och klimatnämnden (då miljönämnden) har tidigare behandlat detaljplan för Tvärförbindelse i Torslanda den 19 juni 2007 §73³. Den gången föreslogs en sträckning längre västerut, som ligger helt utanför det nu aktuella området. Nämnden beslutade att tillstyrka fortsatt planarbete under förutsättning att förvaltningens synpunkter beaktades. Dessutom ställde sig nämnden bakom ett yrkande om att det skulle byggas en separat kollektivtrafikfil på väg 155. Motiveringen var att tvärförbindelsen *”kan bli en bra förstärkning av befintlig infrastruktur ifall den kompletteras med en stor kollektivtrafiksatsning på väg 155. Vi anser att man samtidigt med tvärförbindelsen bygger en separat kollektivtrafikfil längs 155 från Bur till Sörredsvägen.”* Denna fil för kollektivtrafik finns på plats idag.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning av planförslagets effekter på miljö och hälsa

Nedan sammanfattas de bedömningar som stadsbyggnadsförvaltningen gjort rörande de viktigaste miljö- och hälsoaspekterna av planförslaget inför granskningen:

Allmänt

Med anledning av att planen bedöms kunna ge upphov till betydande miljöpåverkan har en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tagits fram. Där bedöms detaljplaneförslaget som mest komma 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.

Luftkvalitet

De lokala konsekvenserna genom påverkan på luftmiljön från den trafiköverflyttning som detaljplanen innebär bedöms bli små.

Ljudmiljö

I Älvegårdsområdet påverkar trafikbuller från Nya Älvegårdsvägen i viss mån miljön i anslutning till bostäder och skola. I samband med genomförandet kommer bullerskyddsåtgärder i form av bullerskärmar att behöva sättas upp längs vägsträckan. För att minimera konsekvenserna avseende buller och trafiksäkerhet är det viktigt att begränsa fordonshastigheten längs hela tvärförbindelsen. Detta är särskilt viktigt längs med Nya Älvegårdsvägen där många barn rör sig. Denna del ingår inte i detaljplanen utan säkerställs i genomförandestudien genom hastighetsbegränsande åtgärder som farthinder och bullerskydd. Dessa åtgärder är positiva för barns trafiksäkerhet och för att skapa goda ljudmiljöer. Planbestämmelser har införts på plankartan som säkerställer att bullerskärmar ska finnas, så att rådande riktvärden utanför bostadsfastigheterna ska klaras.

Naturmiljö

Tvärförbindelsens sträckning genom naturområdet kommer att bilda en viss fysisk barriär, för framför allt djur men även för människor som vistas där. Det kommer också att bli ingrepp i naturen. För att minska dessa effekter kommer en passage att skapas över den del av vägsträckningen som kommer att gå genom norra delen av naturområdet.

³ Diarienummer 03086/05

I artskyddsutredningen, som har uppdaterats efter samrådet, bedöms planens påverkan på följande skyddade arter, som finns i eller i närheten av området:

- Nattskärre - Föreskrifterna för nattskärre att fortsättningsvis häcka inom kärnområdet bedöms inte ändras på ett betydande sätt.
- Mindre hackspett - Exploateringen bedöms innebära en skada på utpekade livsmiljöer men av ringa omfattning.
- Entita - Bedömningen för entita är liknande den för mindre hackspett. Sannolikt påverkar detaljplanen föreskrifterna för arten att häcka i samma omfattning som idag i planområdets direkta omgivning.
- Större vattensalamander - Vägutbyggnaden bedöms innebära en förlust av potentiella övervintringsplatser, särskilt i norra delen av planområdet.
- Hasselsnok - Risken att påverka bevarandestatus bedöms kunna uteslutas för hasselsnok.

Biotopförstärkande åtgärder föreslås för mindre hackspett, entita och större vattensalamander. De har införts som en bestämmelse i plankartan. Åtgärderna genomförs lämpligen på en yta motsvarande den som tas i anspråk av detaljplanen. Det är även viktigt att åtgärderna påbörjas ett antal år före exploateringen, samt att det därefter sker ett kontinuerligt arbete under ett antal års tid. På så vis skapas den kontinuitet som krävs för att åtgärderna ska få önskad effekt. Detta anges som upplysning på plankartan. Särskilt viktigt är detta för entita, då det annars är osäkert om åtgärderna är tillräckliga för att upprätthålla en kontinuerlig ekologisk funktion. Fokus bör vara närliggande områden som pekats ut som idag mindre lämpliga eller lämpliga livsmiljöer för arten i artskyddsutredningen. För att skydda större vattensalamandrar bör det skapas nya övervintringsplatser för dem i den norra delen av naturområdet. För att säkerställa att de kan överleva både nu och i framtiden, bör det anläggas flera nya övervintringsplatser på båda sidor om vägen i områdets nordligaste delar och vid en närliggande gräsmark.

Kompensationsåtgärder

Ett antal ekosystemtjänster bedöms påverkas av detaljplanens genomförande och föreslås därför kompenseras. En detaljerad beskrivning finns i planbeskrivningen av hur respektive ekosystemtjänst ska kompenseras.

Grönytefaktor

Hela planområdet har en yta på drygt 90 hektar. Målet är att nå en grönytefaktor på minst 0,15. Grönytefaktor blir 0,5 inom planområdet på grund av bland annat grönska på mark i naturlig plantering och avvattning till ytor med vegetation, regnträdgårdar eller diken.

Jordbruksmark

Detaljplanen berör till en liten del mark som redovisas i Jordbruksverkets sammanställning av jordbruksblock. Marken brukas inte idag, varken som odlingsmark eller betesmark. Föreslagen väg gör intrång i nordöstra hörnet av området. Intrånget bedöms som mycket litet och hindrar inte framtida brukning av marken om det skulle bli aktuellt. Arealförlusten är inte heller av betydelse för jordbruksnäringen. Intrånget bedöms också som nödvändigt för att kunna möjliggöra aktuell vägsträckning. Tidigare utredda alternativ har valts bort i tidigare skeden, framför allt med anledning av den stora påverkan på höga naturvärden och skyddade arter.

Markmiljö

Markmiljöundersökningar har koncentrerats kring Bulyckeområdet. I den förenklade riskbedömningen har risker för människors hälsa och miljön konstaterats inom detaljplaneområdet, som sträcker sig över den förra detta deponin. De föreslagna åtgärderna bedöms inte ha några negativa effekter på markmiljön. Sammantaget minskar även risken för skador på människors hälsa och miljön så att de inom planområdet bedöms vara försumbara.

Dagvatten

Slutsatsen är att dagvattnet från den norra delen av planområdet, som idag utgörs av naturmark, uppfyller fördröjnings- och reningskrav genom biofilterdiken och torrdammar innan anslutning till Kretslopp och vattens ledningsnät i norr, och ett torrlägningsföretag i öster. Då marken idag utgörs av naturmark förväntas föroreningsmängderna till nedströms recipienter att öka. Dock är föroreningskoncentrationerna i utgående dagvatten lägre än Göteborgs Stads riktvärden för mycket känsliga recipienter.

Dagvatten på den södra delen av tvärförbindelsen, som idag utgörs av Bulyckevägen, hanteras genom biofilterdiken och infiltrationsdamm i den norra änden samt dagvattendamm i söder. Föroreningsbelastningen förväntas i framtiden minska genom föreslagna dagvattenanläggningar. Föroreningskoncentrationerna är lägre än Göteborgs Stads riktvärden för mycket känsliga recipienter, förutom för fosfor som är marginellt högre efter rening i föreslagen dagvattendamm.

Mobilitet

Tvärförbindelsen medför främst positiva konsekvenser för bilister, men även för cyklister och gående i viss mån. Tvärförbindelsen erbjuder en kortare resa för många och en separat trafikanalys visar på en cirka 30-procentig avlastning genom Torslanda. Vid ett genomförande av planförslaget blir trafiksystemet i Torslanda också mer robust och standarden på cykelförbindelsen förbättras. Tvärförbindelsen kan öka bilresandet. I dagsläget föreslås ingen förändring i kollektivtrafiken. Dock är vägen anpassad så att bussar kan trafikera tvärförbindelsen om behov skulle uppstå i framtiden. Eventuella framtida exploateringar längs tvärförbindelsen kan medföra ett större behov av kollektivtrafik och busshållplatser längs sträckan. Tvärförbindelsen kommer att skapa bättre pendlingsmöjligheter med cykel till och från centrala Göteborg.

Miljömål

Detaljplanens påverkan på de nationella miljömålen har bedömts. De två miljömålen som bedöms påverkas mest av den planerade vägen är *God bebyggd miljö* som får en måttlig påverkan och *Ett rikt växt och djurliv* som får en liten till måttlig påverkan.

Göteborgs Stads miljömål, angivna i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030, har också bedömts.

Angående påverkan på **naturenmålet**, *Göteborg har en hög biologisk mångfald*, bedömer stadsbyggnadsförvaltningen framför allt att:

De livsmiljöer och biologisk mångfald som påverkas negativt av planens genomförande kompenseras genom att förbättringsåtgärder föreslås utanför planområdet.

Angående påverkan på **klimatmålet**, *Göteborg ska ha ett klimatavtryck som är nära noll*, bedömer stadsbyggnadsförvaltningen att:

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 underlättar tvärförbindelsen samtidigt bilresande vilket kan öka resandet och klimatpåverkan totalt sett.

Angående påverkan på **människanmålet**, *göteborgarna har en hälsosam livsmiljö*, bedömer stadsbyggnadsförvaltningen bland annat att:

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.

Den grönska och de ekosystemtjänster som påverkas negativt av planens genomförande kompenseras så att samma nytta kan uppnås som innan planläggningen.

Förvaltningens synpunkter

I samrådsskedet tillstyrkte miljö- och klimatinämnden fortsatt planarbete under förutsättning att miljöförvaltningens synpunkter beaktades. Miljöförvaltningen hade då synpunkter avseende luftmiljö, ljudmiljö, naturmiljö, kompensationsåtgärder, jordbruksmark, markmiljö, dagvatten, mobilitet och miljömål. Miljöförvaltningen bedömer att flera synpunkter inte har omhändertagits tillräckligt av stadsbyggnadsförvaltningen. Miljöförvaltningen kan också konstatera att målen i stadens miljö- och klimatprogram⁴ motverkas av att en ny väg byggs genom ett naturområde. Därmed bedömer förvaltningen att detaljplanen ska avstyrkas.

Luftkvalitet

Miljöförvaltningen bedömer att synpunkten från samrådet om att halterna av luftföroreningar kommer att stiga lokalt om vägen byggs och det finns risk att miljömålets riktvärde kommer att överskridas intill vägen, har omhändertagits på ett tillfredsställande sätt. Förvaltningen har inga ytterligare synpunkter.

Ljudmiljö

Miljöförvaltningen bedömer att ytterligare hastighetssänkningar behövs för att minska buller. Sedan den nya riktlinjen för hastighetsgränser i Göteborg fastställdes har miljöförvaltningen haft ett ökat fokus på möjligheten att få ner bullernivåer genom sänkt hastighet⁵. Därför kompletterar miljöförvaltningen nu sina tidigare synpunkter med ett utvecklat resonemang om att hastigheter behövas hållas så låga som möjligt genom Älvegårdsområdet och naturområdet.

Miljöförvaltningen instämde i samrådet med bedömningen i planbeskrivningen att det är viktigt att begränsa fordonshastigheten längs hela tvärförbindelsen för att minimera de negativa konsekvenserna avseende buller och trafiksäkerhet. Miljöförvaltningen ansåg

⁴ [Miljö- och klimatprogrammet - Miljö och klimat Göteborg 2030 - Göteborgs Stad \(goteborg.se\)](#)

⁵ [Riktlinje för hastighetsgränser i Göteborg \(goteborg.se\)](#)

också att ambitionsnivån angående ljudmiljön vid förskolegården, som ligger närmast vägen och som vetter mot nya Älvegårdsvägen (tvärförbindelsen), behöver höjas om förskolan ska tas i bruk igen i framtiden. Ambitionen bör vara att klara en ekvivalent ljudnivå på 50 dBA på förskolegården.

Stadsbyggnadsförvaltningens har delvis bemött miljöförvaltningens synpunkt angående hastighet, genom att inom den del av naturområdet där bostäderna är belägna, sänka föreslagen referenshastighet från 60 km/h till 40 km/h. Angående förskolan föreslås bullerdämpande åtgärder utanför förskolegården.

Miljöförvaltningen bedömer att den del av tvärförbindelsen i närheten av bostäderna i naturområdet som har fått sänkt hastighet är alltför kort. Det innebär att bullerskärmar mellan 1,8 och till 3,2 meter i höjd kommer behöva anläggas vid bostäder.

Även genom naturområdet förespråkar miljöförvaltningen hastighetsgränsen 40 km/h. Att sänka hastigheten från 60 km/h till 40 km/h innebär att bullernivåerna minskar med 4 decibel (A). Det är en klart märkbar skillnad som skulle leda till bättre ljudmiljö vid såväl bostäder som i naturområdet. Detta skulle dessutom minska behovet av höga bullerskärmar vid bostäderna.

Miljöförvaltningen anser också att hastigheten bör begränsas till 30 km/h genom bostadsområdet från rondellen i Lilleby. Detta för att minska bullerstörningar från Nya Älvegårdsvägen/Tvärförbindelsen samt öka trafiksäkerheten.

Miljöförvaltningen vidhåller ambitionen att klara bullernivån 50 dBA på förskolegårdens friyta. Utan en hastighetssänkning till 30 km/h kommer den 1,8 meter höga skärm som har föreslagits inte att vara tillräckligt hög.

Naturmiljö

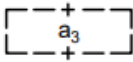
Miljöförvaltningen bedömer att de viktigaste synpunkterna som inte har tagits om hand i tillräcklig omfattning är att planera för tillräckliga biotopförstärkande åtgärder för skyddade arter och att säkerställa att områden där biotopförstärkande åtgärder ska utföras inte planeras för andra ändamål i framtida exploateringar.

Miljöförvaltningen bedömde i samrådet att artrika vägkanter ska säkerställas genom planbestämmelser. Stadsbyggnadsförvaltningen vill inte låsa utformningen på denna detaljnivå. Trots att miljöförvaltningens rekommendation inte har tillmötesgåtts, anser miljöförvaltningen att det finns förslag på kompensationsåtgärder inom planområdet som kommer innebära att denna naturtyp kommer att finnas. Miljöförvaltningen bedömer därmed att synpunkten har beaktats.

Beskrivningen av påverkade arter som behöver skyddas har förbättrats i detaljplanen. Plankartan har även kompletterats med en bestämmelse om biotopförstärkande åtgärder. Trots detta bedömer miljöförvaltningen att biotopförstärkande åtgärder för flera arter som har identifierats i detaljplanen inte har säkerställts fullt ut. Miljöförvaltningen bedömer att den nya planbestämmelsen behöver omformuleras för att säkerställa tillräckligt skydd. Den behöver också kompletteras med ytterligare beslut, såsom avtal, handlings- eller skötselplaner.

Miljöförvaltningen ser problem med att flera nya detaljplaner och byggprojekt på Hisingen sammantaget skadar livsmiljöer för skyddade arter, som mindre hackspett och entita. Deras livsmiljöer splittras, vilket påverkar deras överlevnad och ekosystemets

funktion. För att häcka behöver ett par av mindre hackspett cirka 40 hektar äldre lövskog inom ett område på upp till 200 hektar. Entitan behöver ett revir på cirka fyra till fem hektar. Miljöförvaltningen bedömer att detaljplaner som påverkar dessa arter måste beakta och skydda deras förekomst i det större geografiska området. Enligt planbeskrivningen kommer naturvärden att påverkas negativt av vägdragningen. Biotopförstärkande åtgärder föreslås för att minimera skadan. I plankartan finns följande planbestämmelse och upplysning:

Planbestämmelse	Upplysning
VILLKOR  Startbesked för marklov får inte ges för användningen GATA förrän erforderliga biotopförstärkande åtgärder genomförs för arterna mindre hackspett, entita och större vattensalamander, se planbeskrivning.	BIOTOPSKYDDADE ÅTGÄRDER Biotopförstärkande åtgärder ska påbörjas flera år före exploateringen, samt att det därefter sker ett kontinuerligt arbete under ett antal års tid. På så vis skapas den kontinuitet som krävs för att åtgärderna ska få önskad effekt. Åtgärderna är tidskritiska och ska endast utföras under en begränsad tid av året.

Miljöförvaltningen bedömer att planbestämmelsen behöver förtydliga att de biotopförstärkande åtgärderna behöver utföras i identifierade områden utanför detaljplanen, inte inom a₃. Upplysningen ska hänvisa till dessa områden.

Miljöförvaltningen bedömer att en tydligare planbestämmelse behöver införas, angående det som nu står i upplysningen. Detta för att säkerställa att biotopförstärkande åtgärder genomförs på rätt plats, i tillräckligt stor omfattning och i rätt tid. Anledningen är att det som tas upp under rubriken *Upplysningar* i plankartan inte är juridiskt bindande. Därmed finns det risk att biotopförstärkande åtgärder inte kommer att genomföras.

Miljöförvaltningen bedömer att avtal om skötselplaner eller liknande ska tas fram innan detaljplanen antas. Hur detta ska gå till behöver beskrivas i planbeskrivningen.

Enligt planbeskrivningen kan vägutbyggnaden medföra att området på sikt omvandlas till ett mer tätbebyggt bostadsområde. Detta innebär en ytterligare risk att området fragmenteras till nackdel för den biologiska mångfalden och är ännu ett skäl till att platserna för förstärkningsåtgärder behöver säkras.

I detaljplanen för Pressvägen⁶ (cirka 500 meter öster om tvärförbindelsen) finns en kartbild som sammanställer bevarandeåtgärder för skyddade arter, se bild nedan. I den anges områden som avsatts som ersättningsområden och för kompensationsåtgärder. Miljöförvaltningen bedömer att samma typ av karta behövs även i denna detaljplan.

En del av området i planbeskrivningen för detaljplanen för Pressvägen (se svart ruta i kartbilden nedan), ligger bredvid planområdet för tvärförbindelsen (röd linje). Miljöförvaltningen bedömer att de nyanlagda dammarna som är genomförda som kompensationsåtgärder för detaljplanen för Pressvägen, behöver uppmärksammas i detaljplanen för tvärförbindelsen, för att minimera risken att de påverkas negativt av exploateringen.

⁶ 1480K-2-5602, Detaljplan för verksamheter vid Pressvägen inom stadsdelen Sörred i Göteborg. [Sörred - Verksamheter vid Pressvägen - Plan- och byggprojekt - Göteborgs Stad \(goteborg.se\)](https://www.goteborg.se/verksamheter-vid-pressvagen-plan-och-byggprojekt)

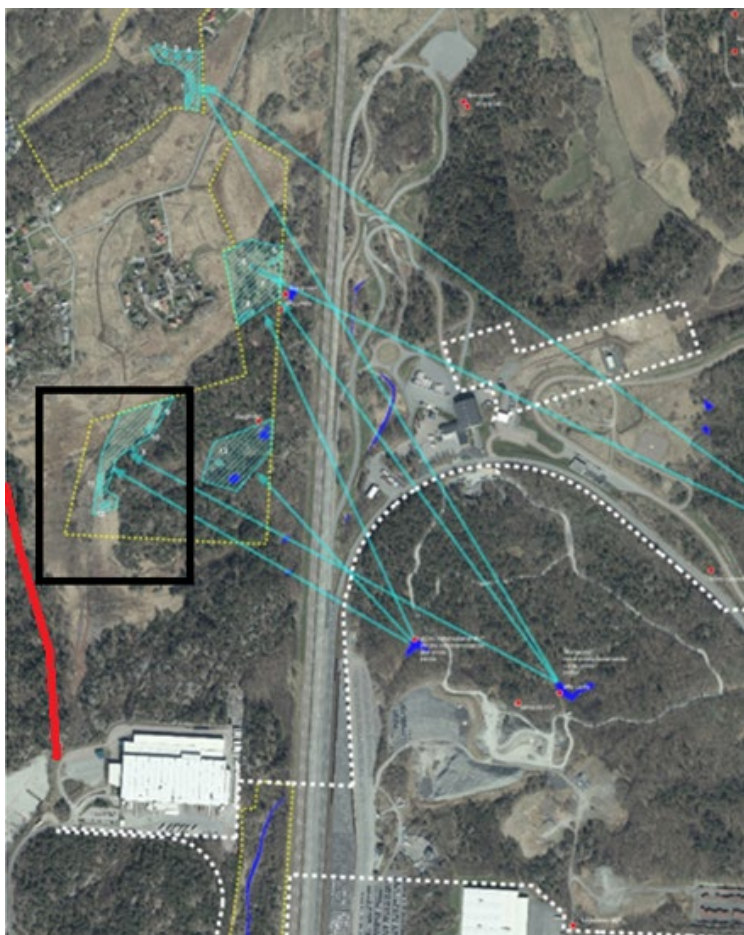


Bild från detaljplanen för Pressvägen. Områden som avsatts som ersättnings-och kompensationsområden (gul prickad linje) samt särskilt utpekade platser för åtgärder för amfibier (blå rasterade områden). Röd linje visar ungefärlig sträckning av Tvärförbindelsen.

I samrådsredogörelsen anges att planhandlingarna kompletterats med en beskrivning om hur barriäreffekter kan minimeras. Miljöförvaltningen bedömer dock att planbeskrivningen inte hanterar barriäreffekten för groddjur på ett tillfredsställande sätt. När övervintringsplatser anläggs på varje sida om vägen behöver även säkra djurpassager byggas på rätt platser där vandring mellan områdena förväntas ske.

Jordbruksmark

Planbeskrivningen har kompletterats med en beskrivning av ianspråktagen jordbruksmark. Stadsbyggnadsförvaltningen har endast behandlat jordbruksmarken i den västra delen, som finns i Jordbruksverkets blockdatabas. Miljöförvaltningen bedömer att planbeskrivningen behöver kompletteras med en beskrivning av ianspråktagen jordbruksmark i den östra delen av planområdet.

Markmiljö

Miljöförvaltningen bedömer att markmiljön i deponiområdet behöver utredas ytterligare. Förslaget med kompensationsgrundläggning behöver utvecklas och beskrivas närmare med avseende på deponin. En fördjupad riskbedömning behöver utföras för att beskriva behov av förstärkningsåtgärder samt för att visa att planerade åtgärder för riskreducering är tillräckliga och genomförbara. I miljökonsekvensbeskrivningen framgår det inte tillräckligt tydligt hur omfattande urschaktningen är och om det är acceptabelt att lämna

kvar massor under vägen med avseende på föroreningsinnehåll och spridningsrisk av föroreningar i deponin.

Planbeskrivningen behöver också förtydligas. I planbeskrivningen står det att: "För att inte låsa upp genomförandet för mycket i detaljplanen har en bestämmelse lagts till på plankartan som säger att grundläggningen ska ske så att föroreningar inte sprids. Detta följs upp i bygglovsskedet."

Vidare står det att: "Eftersom syftet inte är sanering utan vägbyggnad, kommer endast de massor som av tekniska skäl måste avlägsnas att tas omhand."

Dessa två meningar kan motsäga varandra. Eventuellt räcker det inte med tekniskt schakt för att förhindra att föroreningar sprids från deponiområdet. Ytterligare saneringsschakt kan komma att behövas.

Djupare schaktning än planerat, stödkonstruktioner eller andra åtgärder för att minska spridningsriskerna kan bli kostsamma och svåra att genomföra i ett sent skede. Därför behöver eventuella åtgärder utredas innan detaljplanen antas.

Dagvatten

Miljöförvaltningen önskade ett förtydligande kring vilka delsträckor som avrinner till Torslandaviken för att säkerställa trafikdagvatten renas optimalt och korrekt, samt ett förtydligande om att dagvattensystemet är tillräckligt väl dimensionerat.

Dagvattenutredningen har kompletterats med ett förtydligande om att kommande dagvattendamm har goda förutsättningar att klara gällande regler. Miljöförvaltningen bedömer att våra synpunkter har omhändertagits på ett tillfredsställande sätt och förvaltningen har inga ytterligare synpunkter avseende dagvatten.

Mobilitet

Miljöförvaltningen bedömer att det inte har beskrivits hur detaljplanen ska bidra till minskad miljö- och klimatpåverkan från transporter genom minskat vägtrafikarbete.

Miljöförvaltningen efterlyste i samrådet underlag som beskriver hur ett minskat vägtrafikarbete kan uppnås med förslag på lämpliga åtgärder; exempelvis genom att göra en resvaneundersökning, som kartlägger resvanor och attityder till resandet, för att undersöka möjliga åtgärder för att minska biltrafiken. Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande är att "det inte ligger inom förvaltningens uppdrag att studera resvanor etcetera i det här planarbetet. Uppdraget är nu att pröva lämpligheten av att huvudsakligen anlägga en väg i den aktuella sträckningen". Stadsbyggnadsförvaltningen har därmed inte hanterat miljöförvaltningens synpunkt på ett tillfredsställande sätt. Se miljömål nedan för miljöförvaltningens synpunkt.

Miljömål

Miljöförvaltningen bedömer att anläggandet av vägen sammantaget riskerar att leda till att möjligheten att nå ett flertal av Göteborgs Stads miljö- och klimatmål kommer att minska.

Naturen – Göteborg har en hög biologisk mångfald

Planbeskrivningen har justerats så att det tydligare framgår att detaljplanen kommer att ha en negativ påverkan på den biologiska mångfalden. Enligt planbeskrivningen kan detta kompenseras genom de förbättringsåtgärder som planeras utanför planområdet.

Miljöförvaltningen bedömer att det är avgörande att förstärkningsåtgärder utförs utanför

detaljplanen och att övriga kompensationsåtgärder utförs inom detaljplaneområdet. Detta behöver säkerställas i detaljplanen och beskrivas under rubriken Naturmiljö.

Klimatet – Göteborg ska ha ett klimatavtryck som är nära noll

Planbeskrivningen har justerats med en tydligare beskrivning av klimatpåverkan från tvärförbindelsen avseende transporter, både positiva och negativa. Det är bra att detaljplanen förbättrar möjlighet till cykelpendling inom området. Miljöförvaltningen bedömer att en alternativ lösning är att förbättra den befintliga passagen mellan Nya Älvegårdsvägen och Bulyckevägen.

Stadsbyggnadsförvaltningen har inte beaktat miljöförvaltningens synpunkt att ”Det behöver beskrivas på ett mer omfattande sätt i detaljplanen hur planen istället kan bidra till minskat vägtrafikarbete”. Miljöförvaltningen bedömer att tvärförbindelsen kommer att göra det attraktivare att köra bil och att det finns risk att resor med bil ökar. En av indikatorerna i miljö- och klimatprogrammet är att vägtrafikarbetet i Göteborg ska minska med 25 procent till år 2030 jämfört med 2020. Satsningar som underlättar bilresande, exempelvis att anlägga den aktuella tvärförbindelsen, motverkar detta mål.

Möjligheten att ha kollektivtrafik på vägen i framtiden verkar vara kopplad till att området utvecklas med fler bostäder. Det finns alltså en målkonflikt här. Kollektivtrafiksatsningar är positiva, men om det leder till nya bostäder i naturområden kommer det att ha ytterligare negativ påverkan på stadens miljömål att öka den biologiska mångfalden. Miljöförvaltningen bedömer att satsningar för att minska biltrafiken generellt, exempelvis genom bättre kollektivtrafik och lägre hastigheter på befintliga vägar, skulle bidra mer till stadens miljömål än att anlägga en ny väg genom naturmark.

Människan – Göteborgarna har en hälsosam livsmiljö

Miljöförvaltningen beskrev i samrådet att åtgärder som riskerar att öka det totala vägtrafikarbetet i Göteborg motverkar miljömålet för människan, genom påverkan på luftkvalitet och ljudmiljö. Detta gäller även om åtgärder kommer att vidtas för att begränsa problemen. Vägen kommer också påverka tillgången till grönområden och ekosystemtjänster negativt. Detta eftersom naturmark tas i anspråk, vilket minskar tillgången till natur och den biologiska mångfalden. Samtidigt är det positivt att tillgängligheten till naturområdet ökar i vissa delar.

Maria Jacobsson

Marcus Jahnke

Direktör

Avdelningschef