



Tjänsteutlåtande

Utfärdat: 2024-09-17

Diarienummer: EXF-2023-00412

EXN 2024-10-21

Handläggare

Christian Jönsson

Telefon: 031-368 13 39

E-post: christian.jonsson@exploatering.goteborg.se

Yttrande till stadsbyggnadsnämnden över förslag till detaljplan – granskning för Tvärförbindelse i Torslanda inom stadsdelarna Lilleby och Syrhåla i Göteborg

Förslag till beslut

I exploateringsnämnden

1. Exploateringsnämnden godkänner förslaget till detaljplan för Tvärförbindelse i Torslanda inom stadsdelarna Lilleby och Syrhåla i Göteborg under förutsättning att exploateringsförvaltningens bedömning beaktas och översänder tjänsteutlåtandet till stadsbyggnadsnämnden som exploateringsnämndens eget yttrande.
2. Exploateringsnämnden justerar ärendet omedelbart.

Sammanfattning

Stadsbyggnadsnämnden har översänt förslag till detaljplan för Tvärförbindelse i Torslanda inom stadsdelarna Lilleby och Syrhåla med begäran om exploateringsnämndens yttrande senast den 17 september 2024. Exploateringsnämnden har beviljats förlängd svarstid till efter den 21 oktober 2024.

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 mellan Kongahällavägen i norr till Torslandavägen i söder. På uppdrag av Stadsmiljöförvaltningen har en genomförandestudie (GFS) tagits fram (Norconsult, 2022-08-31) som i stort sett legat till grund för förslag till detaljplan. Genomförandestudien har undersökt vägens dragning i landskapet, de tekniska lösningarna samt vägens påverkan på miljön. Genom Tvärförbindelsen kan stadsdelarna utvecklas med ytterligare bebyggelse och en mer hållbar trafiksituation kan tillskapas. Tvärförbindelsen minskar behovet av genomfartstrafik i centrala Torslanda vilket i sin tur innebär minskade restider för trafiken på Kongahällavägen i centrala Torslanda under morgonens och eftermiddagens trafikrusning. För kollektivtrafiken så innebär Tvärförbindelsen nya möjligheter att hitta nya gena sträckningar samt att kollektivtrafiken genom Torslanda kommer få minskande restider.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Stadsmiljönämnden får utgifter för anläggandet av Tvärförbindelsen. 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.

Exploateringsnämndens intäkter från ett par jordbruksarrenden kan komma att minska något.

Bedömning ur ekologisk dimension

Detaljplanen medger en väg i vad som idag till stor del består av naturmark vilket innebär en negativ påverkan på naturmiljön. Förutom den direkta påverkan som uppstår till följd av exploateringen, riskerar intilliggande marker att få en förändrad hydrologi och även påverkas av så kallade kanteffekter. Enligt detaljplanen planeras de negativa konsekvenserna kompenseras inom detaljplanens närområde på ett sätt som ersätter de förlorade värdena med nya jämförbara sådana.

På det lokala planet blir de negativa effekterna påtagliga, eftersom en stor andel naturmark tas i anspråk. Naturmarkens allmänna naturvärden är enligt genomförandestudien dock förhållandevis låga, varför konsekvenserna ur ett vidare perspektiv bedöms bli negativa men måttliga.

Lokalt, inom utredningsområdet, kommer den nya förbindelsen att innebära en fysisk barriär i det idag ofrafikerade naturområdet. Detta får konsekvenser för den biologiska mångfalden och djurlivet liksom för barn och övriga målgrupper som nyttjar området för rekreation och vila.

Bedömning ur social dimension

En tvärförbindelse i Torslanda mellan Bulyckevägen och Nya Älvegårdsvägen/Kongahällavägen innebär att trafik tillförs till ett område som till stor del utgörs av naturmark. På en lokal nivå kan det innebära negativa konsekvenser för de som nyttjar naturområdet för till exempel rekreation. Samtidigt kan en trafikerad väg med gång- och cykelbana medverka till ökad trygghet för en del grupper.

En tvärförbindelse med tillhörande gång- och cykelbana innebär ökad möjlighet för flera trafikslag att använda sträckan och bidrar till ökad tillgänglighet mellan Torslanda och Göteborgs innerstad. Tvärförbindelsen kommer att avlasta Torslanda centrum och kan

bidra till en tryggare trafikmiljö för oskyddade trafikanter, samt att det blir bättre framkomlighet för kollektivtrafiken.

Tvärförbindelsens sträckning genom områden med natur- och kulturvärden innebär att dessa värden minskar och att upplevelsen av området förändras. Bullerskärmar innebär att inga bostäder bedöms få trafikbuller över gällande riktvärden. Men skapar också en visuell barriär.

Möjligheterna till rekreation och friluftsliv i området förändras genom att tvärförbindelsen skär av Nya Älvegårdsvägens äldre sträckning. Den negativa påverkan bedöms vara liten eftersom tvärförbindelsens gång- och cykelbana skapar nya bekväma förbindelser till områdets gång- och ridstigar, med koppling västerut. Den nya gång- och cykelbanan utmed tvärförbindelsen skapa möjlighet till varierade vägval vilket bedöms vara positivt för rekreationsmöjligheterna.

Samverkan

Samverkan med fackliga organisationer har inte bedömts aktuell.

Bilagor

1. Översiktskarta
2. Detaljkarta

Komplett planhandling finns tillgänglig på [Plan- och byggprojekt](#), se ”Planer öppna för synpunkter”.

Protokollsutdrag skickas till

Stadsbyggnadsnämnden

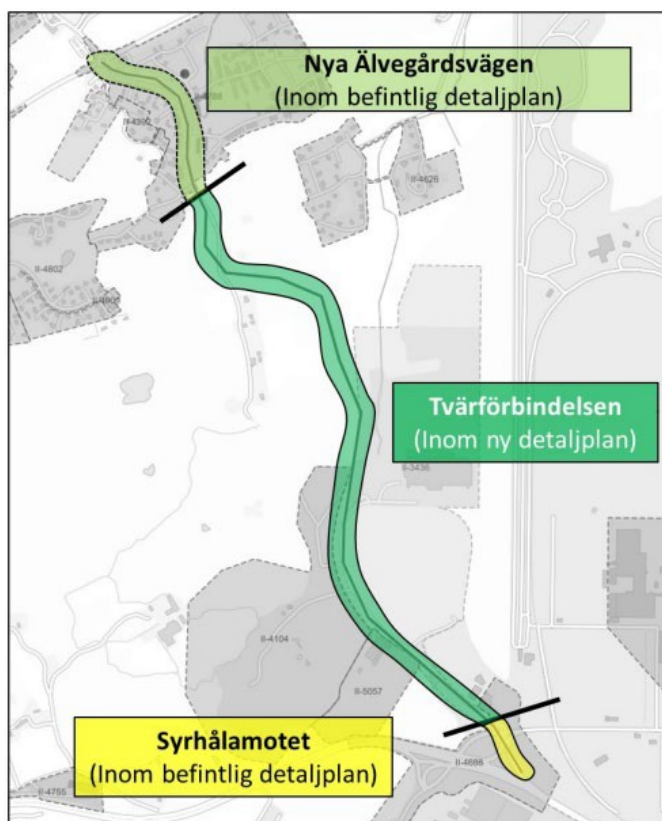
Ärendet

Stadsbyggnadsnämnden har översänt förslag till detaljplan för ny Tvärförbindelse i Torslanda inom stadsdelarna Lilleby och Syrhåla med begäran om exploateringsnämndens yttrande senast den 17 september 2024.

Stadsbyggnadsförvaltningen har meddelats att granskningsyttrande behandlas i exploateringsnämnden den 21 oktober 2024. Detaljplanen upprättas med utökat planförfarande.

Beskrivning av ärendet

Byggnadsnämnden beslutade 2020-10-20 att uppdra åt stadsbyggnadskontoret att upprätta detaljplan för Tvärförbindelse i Torslanda. 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, se figur 1. 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.



Datum	Tidigare beslut i exploateringsnämnden (eller tidigare nämnder)
2022-09-23	Samrådsyttrande, trafiknämnden
2022-10-24	Samrådsyttrande, fastighetsnämnden
2022-09-13	Samrådsyttrande, park- och naturnämnden

Detaljplanen

Planområdet sträcker sig mellan Nya Älvegårdsvägen i norr och Torslandavägen (väg 155) i söder, ca 9 kilometer väster om Göteborgs centrum. Planområdet omfattar ca 12 hektar som ägs huvudsakligen av Göteborgs Stad. Mindre delar av planområdet ägs av privata fastighetsägare. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en tvärförbindelse som ska avlasta de befintliga vägarna runt Torslanda och därigenom skapar en funktionell förbindelse för både motortrafik som för gång- och cykeltrafik.

Tvärförbindelsen föranleder att anläggningar utanför planområdet behöver byggas ut på Nya Älvegårdsvägen fram till cirkulationsplatsen i Kongahällavägen enligt gällande detaljplan. Bullerskyddsåtgärder kommer utföras i form av bullerplank utmed Nya Älvegårdsvägen. Cirkulationsplats i Syrhålamotet byggs ut enligt gällande detaljplan.

Avskärande diken ska anläggas för befintlig deponi. Dike vid ga:69 ska anläggas. Den del av Lilleby ga:69 som utgår från gemensamhetsanläggningen kommer mindre anpassningsåtgärder att utföras såsom mindre justeringar och vändplats. I förslaget till detaljplan ingår en byggrätt för pumpstationsanläggning till kretslopp och vatten.

Utformning och funktion av allmän plats

I genomförandestudien föreslås en tvärförbindelse mellan Syrhålamotet i söder och Kongahällavägen i norr. Det innebär att en ny väg behöver anläggas mellan Bulyckevägen och nya Älvegårdsvägen och att Bulyckevägen behöver byggas om för att anpassas till en genomfartsgata. Nya Älvegårdsvägen är utformad för att användas som en genomfartsväg och endast mindre åtgärder behövs på sträckan. Längs hela sträckan föreslås en gång- och cykelbana.

I söder planeras den befintliga korsningen mellan Bulyckevägen och Syrhålamotet byggas om till en cirkulationsplats. Standarden på Bulyckevägen föreslås höjas genom bland annat ett vänstersvängfält till återvinningscentralen, breddning av gång- och cykelbana samt färre in- och utfarter. I övrigt behålls sträckningen av Bulyckevägen. Längs Bulyckevägen föreslås en uppsamlade tvärgata planläggas som allmän plats för att kunna minska antalet in- och utfarter längs sträckan.

Norrut anläggs en ny väg genom naturområdet. Vägen anpassas så långt som möjligt efter befintlig terräng med hänsyn till krav på linjeföring och tillgänglighet. Utrymme för eventuella framtida hållplatser lämnas.

I norr ansluter vägen till Nya Älvegårdsvägen som inte ingår i planområdet. Nya Älvegårdsvägen förbereddes för att bli en del av tvärförbindelsen när den byggdes och är av god standard. Nya Älvegårdsvägen föreslås anpassas till den tillkommande trafiken genom kompletterande bullerskärmar och förhöjda gång- och cykelpassager.

Markanvisningen

Det är inte aktuellt med någon markanvisning.

Avtal

Projektet finansieras av stadsmiljönämnden och stadsmiljöförvaltningen är projektägare och har huvudansvaret för att genomföra projektet. Exploateringsförvaltningen hanterar fastighetsfrågor och markägarfrågor. De avtal som berör både exploateringsförvaltningen och stadsmiljöförvaltningen kommer tecknas gemensamt av båda förvaltningarna. Avtal som berör enbart exploateringsförvaltningen eller stadsmiljöförvaltningen tecknas separat av respektive förvaltning.

För tvärförbindelsens huvudstråk är kommunen huvudman för allmän plats och ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll. För en tillfartsväg som har tillkommit med anledning av ombyggnation av befintligt vägnät så är huvudmannaskapet enskilt. Kommunen ansvarar för utbyggnad och enskild väghållare ansvarar för framtida drift och underhåll.

Tvärförbindelsen medför att in- och utfarter till angränsande fastigheter behöver flyttas vilket påverkar befintliga verksamheter. För att säkerställa verksamheternas funktioner behöver kommunen erhålla ca 2300 kvm mark från berörda fastigheter och avstå ca 2000 kvm mark till förmån för berörda fastigheter.

Innan detaljplanen antas ska, i enlighet med kommunens riktlinjer för exploateringsavtal, avtal tecknas mellan kommunen och AB Platzer Syrhåla 4:2 angående genomförandet av planen inom fastigheten Syrhåla 4:2. Servitutsavtal har tecknats mellan kommunen och ägaren till fastigheten Sörred 15:3 angående upplåtelse för ny gång- och cykelväg samt anpassning av cirkulationsplatsens anslutning till Fördelarvägen.

Avtal ska inför antagande av detaljplanen tecknas mellan kommunen och

- ägaren till fastigheten Lilleby 3:8 angående justering av infart.
- arrendator (bostadsarrende Lilleby 1101F) fastigheten Lilleby 3:3 angående ny anslutningsväg/infart.
- ägaren till fastigheten Syrhåla 4:3 angående fastighetsreglering samt ny infart inklusive tillhörande åtgärder.
- tomträttsinnehavaren till fastigheten Syrhåla 4:1 angående ändring av befintligt tomträttsavtal samt ny infart inklusive tillhörande åtgärder.

Avtal ska inför antagande av detaljplanen tecknas med arrendator på Lilleby 3:3 gällandeflytt av del av anläggning.

Avtal kan komma att tecknas mellan kommunen och

- ägaren till Lilleby 6:136 angående utrymmesservitut för uppförande och skötsel av insidan bullerplank.
- ägaren till Lilleby 3:14 angående utrymmesservitut för uppförande och skötsel av insidan bullerplank.
- ägaren till Lilleby 3:21 angående utrymmesservitut för uppförande och skötsel av insidan bullerplank.

Avtal kan komma att tecknas med Sörmarksvägens Samfällighetsförening gällande omprövning av gemensamhetsanläggning Lilleby ga:69.

Tidplan

För etapp 1: Syrhålamotet, som inte är beroende av ny detaljplan, har stadsmiljöförvaltningen påbörjat projektering och därefter följer utbyggnationen under år 2025. Trafikpåsläpp är beräknat till slutet 2026.

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 årsskiftet 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 om omfattningen blir förändrad.

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

Ekonomiska konsekvenser till följd av exploateringen

Projektkalkyl

Stadsmiljönämnden får utgifter för anläggandet av Tvärförbindelsen.

Torslandatvärförbindelse finns med som ett namngivet projekt i trafikinämndens 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 trafikinämndens förslag. Kommunfullmäktige tog beslut om genomförande av Tvärförbindelsen i november 2022.

När trafikinämnden (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.

Exploateringsnämndens intäkter från ett par jordbruksarrenden kan komma att minska något.

Budgetkonsekvenser

Exploateringsnämndens budget kommer inte att påverkas nämnvärt.

Exploateringsnämndens intäkter från ett par jordbruksarrenden kan komma att minska något.

Driftkonsekvenser

I tabellen anges antaganden om projektets **driftkonsekvenser** för stadsmiljöförvaltningen vad det gäller allmän plats:

Typ av anläggning	Drift/underhåll tkr/år	Kapitalkostnader tkr/år	Totalt tkr/år
Stadsmiljöförvaltningen befintliga kostnader	700		700
Stadsmiljöförvaltningen tillkommande kostnader	1000	4 200	5 200
Summa	1 700	4 200	5 900

Kommunala följdinvesteringar

Det finns idag inga kända kommunala följdinvesteringar.

Ekonomisk förändring

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

En uppdaterad kostnads kalkyl har tagits fram under arbetet med genomförandestudien (GFS) och kostnaden är nu beräknad till 234 miljoner kronor i 2022 års prisnivå, varav 47 miljoner kronor avser riskreserv.

Osäkerhet och risker

Planförslaget förutsätter att flera avtal för genomförande tecknas innan detaljplanen antas, detta medför risk för att det kan ta längre tid innan detaljplanen kan gå vidare för antagande. Det finns också risker och osäkerheter avseende utbyggnaden vad gäller kostnader kopplade till konjunkturen, markförhållanden, angränsande projekt och verksamheter.

Förvaltningens bedömning

Tvärförbindelsen bedöms som en förutsättning för att avlasta rådande ohållbara trafiksituation utmed Kongahällavägen, som beror på decennier av inflyttning till området utan nämnvärda åtgärder i den övergripande infrastrukturen, samt för att möjliggöra planerad exploatering inom såväl Planprogrammet för Centrala Torslanda som övriga framtida exploateringar.

Exploateringsförvaltningen tillstyrker föreslagen detaljplan för Tvärförbindelse i Torslanda inom stadsdelarna Lilleby och Syrhåla under förutsättning att erforderliga avtal tecknas innan detaljplanen går vidare till antagande.

Kristina Lindfors
Direktör exploateringsförvaltningen

Elisabet Gondinger
Avdelningschef projekt norr

Bilaga 1 - Översiktskarta



Bilaga 2 - Detaljkarta

