



## Yttrande

### Detaljplan för Tvärförbindelse i Torslanda inom stadsdelarna Syrhåla och Lilleby

Granskningskede

Diarienummer Stadsbyggnadsförvaltningen: BN0595/20

Diarienummer Exploateringsförvaltningen: FN6547/20

Diarienummer Stadsmiljöförvaltningen: TN8428/20

Handläggare SBF: Cecilia Sjölin och Sirpa Antti-Hilli

Handläggare EXF: Christian Jönsson och Sara Johnsson

Naturskyddsföreningen i Göteborg anser fortsatt att "Tvärförbindelse i Torslanda inom stadsdelarna Syrhåla och Lilleby" helt ska utgå, detta framgår i våra yttranden avseende översiktsplanen (diarienummer BN0199/17) och i samrådsskedet för ovan detaljplan. Föreningen ser fortsatt kritiskt på att man vill underlätta för motortrafik i stället för att prioritera alternativen som gör det möjligt att lämna bilen hemma.

## Trafik

Föreningen står fast vid tidigare synpunkter som lyfts vid tidigare samråd för detaljplanen.

Naturskyddsföreningen i Göteborg uppskattar att nya utredningar kring vibration och buller har tagits fram.

I "MKB- 6.7 Vibrationer" på sida 46 framgår det:

*"Vägens förändrade trafikfunktion bedöms innebära större sannolikhet för tung trafik nattetid och fler tillfällen där tung trafik passerar farthinder vilket sammantaget ökar störningsrisken."*

Naturskyddsföreningen i Göteborg håller fast vid att de prioriterade trafikslagen ensamt ska få tillgång till tvärförbindelsen med anledning av att dessa ska prioriteras och vara ett första val istället för personbilar som här ges utökat utrymme, vilket högst troligt leder till att den kommer att öka, helt i motsatt till målen staden ska sträva efter.

Vi vill hänvisa till Västtrafiks nyss släppta rapport: [Hållplats 2024](#) som visar vad invånarna i staden tycker. Föreningen håller med om att kollektivtrafiken bör prioriteras mer i stadsplaneringen och att trenden är tydlig. För att bryta trenden bör Göteborg skapa attraktiva alternativ till personbilen och sluta underlätta och bygga för ökad biltrafik.

Det framgår i text som finns på sida 52 i "MKB 1. Begränsad miljöpåverkan" att risken kan öka att fler väljer bilen:

***"Utbyggnaden av Torslanda tvärförbindelse innebär att många dagliga bilresor blir kortare och därigenom orsakar mindre klimatpåverkan, vilket är positivt. Standarden***



*på berörda cykelvägar höjs också vilket bedöms leda till fler cykelresor, även det positivt. Det finns dock en risk för ökat vilja att resa med bil i stället för kollektivt när restiden för bilresor minskar, något som är negativt för möjligheten att nå miljömålet.”*

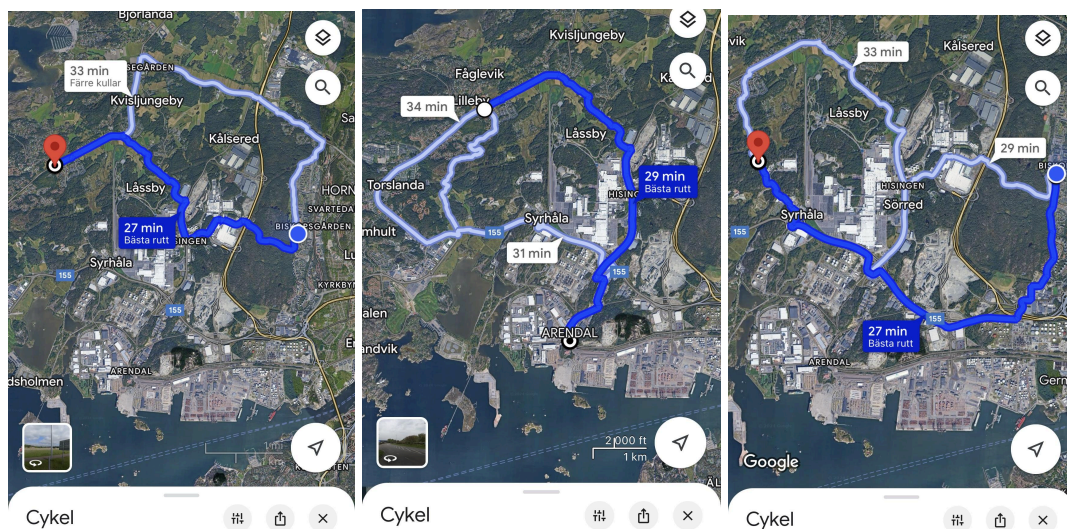
Naturskyddsforeningen i Göteborg föreslår fortsatt att man endast tillåter kollektivtrafik gång- och cykeltrafik, så öppnas möjligheten att möta uppsatta miljömål. För att lämna bilen hemma behöver alternativen vara attraktiva, redan idag tar det längre tid att åka kollektivt till de flesta platser i staden och oftast även dyrare.

Varför behöver dagens vägar avlastas? För att bilen redan nu är det uppenbara valet för resenärer.

Låt tvärförbindelsen bli fördelen som kortar sträckan och tiden för den som väljer hållbara färdmedel såsom kollektivtrafiken, gång eller cykel, och därigenom belönas med kortare restid.

Naturskyddsforeningen i Göteborg vill även fråga staden till vilken yta- arbetsplats eller likvärdigt, som förbindelsen skulle gynna cyklisterna. Det finns idag kortare cykelvägar från Lilleby till Björlanda, större delar av industriområdet och Biskopsgården via Låssby. Vid analys är de övriga cykelbanorna redan idag den “bästa rutt” i alla riktningar om man inte väljer den specifika vägen som slutdestination.

Det beror främst på att Volvos inhägnade område blockerar andra möjligheter vidare från Syrnhåla och man tvingas runt. Foreningen ser därför inte att någon ökning av cyklisterna skulle ske i någon större utsträckning och gör därför slutsatsen att antalet cykelresor snarare kommer att vara oförändrat.



Figur 1. Resultat av sökningar på vägar att ta med cykel i Google Maps till olika destinationer i närområdet.

Foreningen håller därför fast vid sin slutsats vid samrådet:

*”Naturskyddsforening i Göteborg anser därför att förslaget inte stödjer översiktsplanens “Tematiska inriktningar- Mobilitet och infrastruktur” som uttrycker att: “så långt som möjligt ska ny eller utökad infrastruktur för biltrafik undvikas.” vidare även: Göteborgs stads*



*Miljö- och klimatprogram, de 17 globala målen, Sveriges Miljömål med mera. Få hållbarhetsstrategier- och mål skulle stödja förslaget.”*

## Natur, hälsa och kompensation

Naturskyddsföreningen i Göteborg uppskattar att fler utredningar nu presenteras, men anser att utredningar ska presenteras i tidigare skeden så att möjliga förslag har en chans att utredas och yttras av läsaren, istället för under granskningsskedet.

Föreningen uppskattar även att man “tar höjd” vid de nu presenterade kompensationsåtgärder som föreslås, dock saknas fortsatt utredning av nattaktiva arter.

Naturskyddsföreningen i Göteborg ser en tydlig utveckling av Göteborg med negativ inverkan på dess naturområden. I “MKB - Kulturmiljö” på sida 28 *“Gårdsanläggningen och de om- och tillbyggda fritidshusen återspeglar en typisk utveckling av gamla utmarker i området, en utveckling som fortgått under mer än hundra år. Miljön bedöms ha ett visst upplevelsevärde. Utbyggnaden leder till negativ påverkan på detta upplevelsevärde. **På längre sikt kan vägutbyggnaden också medföra att området omvandlas till ett mer tätbebyggt bostadsområde, på bekostnad av den lantliga karaktären.”***

Det framgår att staden, med förbindelsen, ser att i framtiden kommer fortsätta exploatera i de småskaliga/”lantliga” områdena på Torslanda. Föreningen tar det i andakt i sina argument till varför detaljplanen inte möter några uppsatta mål att utöka grönytor och istället bygga bort dess “upplevelsevärde”.

Naturskyddsföreningen i Göteborg upplever att utredningen kring deponin är undermålig, då det kvarstår ett antal frågetecken som bör utredas vidare för att klara av att uppnå god ekologisk status till år 2027.

Föreningen ställer sig positiva till förslagen som anges kring diken och dammar med biologiska lösningar, föreningen ställer sig dock mycket kritiska till att inte hela området saneras då man uppger att förslagen inte kommer räcka för att stoppa framtida utsläpp i närområde eller vidare ut i större recipienter. Med tanke på vilka ämnen som sprids och vart, anser föreningen att förslagen är lindrande lösningar som minskar spridningen av föroreningar men inte fullgoda åtgärder som ser till att spridning upphör.

Föreningen står fast vid tidigare synpunkter från samrådsskedet:

Naturskyddsföreningen i Göteborg önskar en fullständig utredning inklusive åtgärdsplan som bör innefatta en fullständig konsekvensbeskrivning av våra recipienter, baserat på konsekvenserna som beskrivs i planbeskrivningen i avsnittet markmiljö på sida 49:

*“Utifrån utförd förenklad riskbedömning har risker för människors hälsa och miljön konstaterats inom detaljplaneområdet som sträcker sig över den fd. Deponin.”*



## Slutsats

Naturskyddsföreningen i Göteborg anser att Göteborgs större skogar, natur- och parkområden behöver bevaras av anledningen att vi som stad aldrig kommer uppnå hög biologisk mångfald annars. Att exploatera för att ge motortrafik ökad framkomlighet kan inte kallas hållbart, robust eller miljö- och klimatsmart.

Vi finner att de föreslagna kompensationer och åtgärder inte är tillräckliga och de som avser deponin måste utföras även utan godkänd detaljplan om man ämnar möta målet om god ekologisk status år 2027.

Med ovan argument och påpekande är föreningens slutsats att projektet ska avbrytas. För klimatet, människor och den biologiska mångfalden.

Stadsplaneringsgruppen  
Naturskyddsföreningen i Göteborg

Genom  
Oskar Tagesson  
Ordförande