

Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys

TVÄRFÖRBINDELSE TORSLANDA

2021-10-14



ORGANISATION

Arbetet har genomförts på uppdrag av Göteborgs Stad.

Uppdragsgivare: Per Carlberg

Projektgrupp på Göteborgs Stad:
Isabella Anderson
Sirpa Antti-Hilli
Veronika Jönebratt

Arbetet har genomförts av Norconsult AB.
Uppdragsledare: Karin Gamberg
Teknikansvarig: Linda Hartzell
Handläggare: Linnea Fröjd

Samtliga illustrationer och foton har tagits fram av
Norconsult om inget annat anges.
Uppdragsnummer Norconsult: 1070920

INNEHÅLL

Sammanfattning.....4

1. Inledning.....7

Bakgrund.....7

Syfte.....8

Metod & process.....8

2. Nulägesanalys.....10

Älvegårdsområdet.....10

Naturområdet.....10

Bulyckeområdet.....10

Sammanhållen stad.....13

Vardagsliv, samspel, lek & lärande.....14

Hälsa & säkerhet.....16

Identitet.....17

Åtgärdsförslag.....18

3. Konsekvensanalys.....21

Sammanhållen stad.....21

Vardagsliv, samspel, lek & lärande.....23

Hälsa & säkerhet.....24

Identitet.....25

4. Slutsatser & rekommendationer.....28

Slutsatser.....28

Rekommendationer.....30

5. Referenser & bilagor.....32

Referenser.....32

Bilagor.....33



SAMMANFATTNING

En ny tvärförbindelse planeras i Torslanda som del i en systemlösning för en bättre och mer robust trafiksituation i stadsdelen. En genomförandestudie för den nya tvärförbindelsen håller nu på att tas fram av Trafikkontoret i Göteborg. Parallellt med detta arbete är en detaljplan som medger tvärförbindelsen under framtagande. Detaljplanen påverkar boende, föreningar, förskola och skola samt är av stor infrastrukturell betydelse. En separat social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys har därför tagits fram som underlag till detaljplanen. Syftet med konsekvensanalysen är att beskriva konsekvenser, utifrån både sociala aspekter och barnperspektivet, av förslaget.

Analysen har genomförts utifrån Göteborgs Stads metodik för SKA och BKA. Denna bygger på kunskapsinhämtande dialoger med boende, föreningar, intressenter och tjänstepersoner samt på studier och analyser av utredningsområdet med omnejd.

Idag utgör naturområdet en stor resurs för såväl barn och boende i närområdet som för djur och natur. Det finns även kvaliteter i området i form av trafiksäkra gaturum och stråk för barn. Det finns även regionalt viktiga målpunkter för barn och unga i form av rid- och motorsportanläggningar. I dagsläget saknar dessa målpunkter trygga och tillgängliga förbindelser för gående och cyklister. Det finns förbättringspotential avseende pendling med cykel/kollektivtrafik från området till staden.

Den nya tvärförbindelsen innebär positiva konsekvenser för Torslanda som ort i och med förbättrad tillgänglighet till centrala Göteborg. Den möjliggör också en mer jämnt fördelad trafik inom Torslanda i och med minskad trafikbelastning i centrala Torslanda med minskade köer som följd. Den nya gång- och cykelväg som planeras längs med tvärförbindelsen kommer att underlätta för cykelpendlare till och från centrala Göteborg.

Lokalt, inom utredningsområdet, kommer den nya förbindelsen att innebära en fysisk barriär i det idag otrafikerade naturområdet. Detta får konsekvenser för den biologiska mångfalden och djurlivet liksom för barn och övriga målgrupper som nyttjar området för rekreation och vila. Vald sträckning för tvärförbindelsen kan ändå antas medföra minsta möjliga negativa påverkan i och med att viktiga rörelsestråk bibehålls intakta samt att ingreppet i den värdefulla kulturmiljön och landskapsbildningen blir minst negativ.

För att förbindelsen ska gynna grupper utan tillgång till bil och för att säkerställa en trygg och trafiksäker miljö för barn och unga krävs att passager utformas mycket medvetet. Satsningar på kollektivtrafik, cykelstråk, gångstråk samt placering av hållplatser i anslutning till områdets ridsport- och motorsportverksamheter bör prioriteras för att tvärförbindelsen ska gynna barn och unga samt den ekologiska hållbarheten.

”Barnets bästa ska komma i främsta rummet vid alla åtgärder som rör barnet.”

FN:s konvention om barnets rättigheter, Artikel 3.

1.

INLEDNING

SYFTE, METOD & PROCESS

BAKGRUND

I december 2013 gav trafiknämnden trafikkontoret i uppdrag att hitta en lösning på trafikproblemen i centrala Torslanda. I juni 2014 gav trafiknämnden ett tilläggsyrkande att lägga till i uppdraget att även utreda en tvärförbindelse i Torslanda.

Efter en alternativvalsstudie beslutades 2018 att det alternativ som benämndes Älvegårdsförbindelsen Väst skulle ligga till grund för fortsatt arbete med genomförandestudie och detaljplan. Torslanda tvärförbindelse planeras förbinda Syrhålamotet med Kongahällavägen. I söder följer den studerade tvärförbindelsen Bulycke-vägen genom ett verksamhetsområde, Bulyckeområdet. Den mellersta delsträckan kommer att gå genom ett naturområde som idag är i stort sett oexploaterat. Norr om naturområdet ansluter tvärförbindelsen till Nya Älvegårdsvägen, genom bostadsområdet, Älvegårdsområdet.

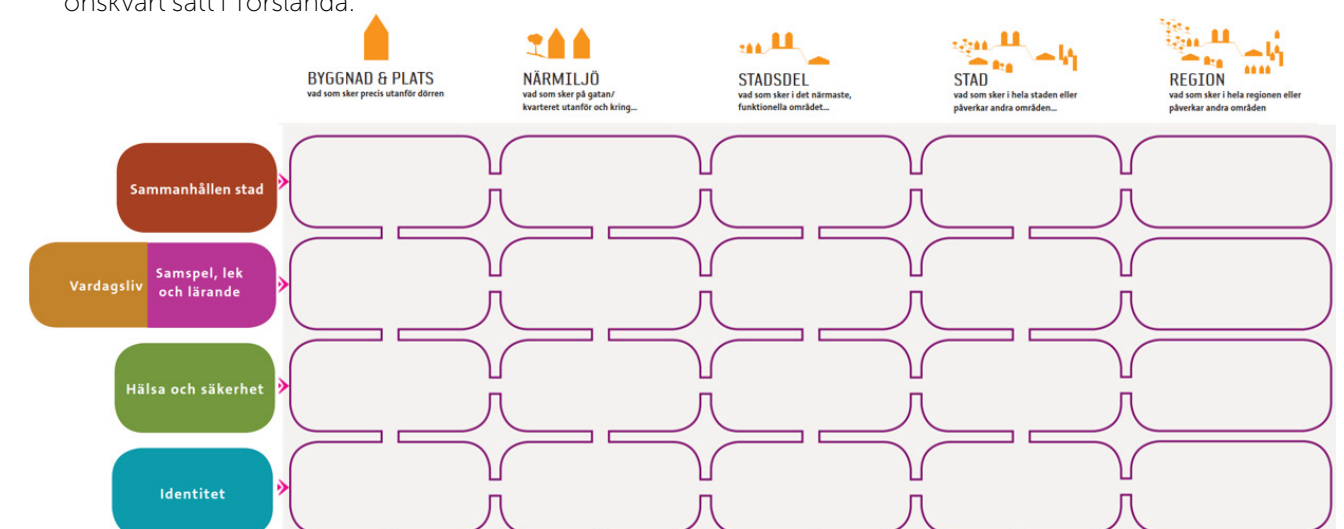
Åtgärden att skapa en tvärförbindelse i Torslanda har som effektmål att:

- trafiken längs Kongahällavägen i centrala Torslanda ska minska
- trafiksystemet i Torslanda ska bli mer robust
- förbindelsen ska fungera som en ny infart till Torslanda och bidra till att fördela trafiken på ett mer önskvärt sätt i Torslanda.

Trafikkontoret tar just nu fram en genomförandestudie som utreder förutsättningar, utmaningar och möjligheter för en tvärförbindelse i Torslanda.

För att möjliggöra utbyggnad av en ny tvärförbindelse behöver en ny detaljplan tas fram. Detaljplanen har sociala komplexitetsnivå 3, eftersom planen påverkar boende, föreningar, förskola och skola och är av stor infrastrukturell betydelse. En separat social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys har därför tagits fram som underlag till detaljplanen. Konsekvensanalysen belyser de sociala konsekvenser som ett genomförande av detaljplanen kan antas medföra för medborgare, däribland barn och unga. Detaljplanens komplexitetsnivå 3 innebär att analysen ska inkludera dialog med människor med relation till platsen, exempelvis boende, skola, föreningar, i ett tidigt skede. Inom ramen för konsekvensanalysarbetet har därför en rad workshops genomförts.

Barnkonventionen blev svensk lag 1 januari 2020. Konventionens syfte är bland annat att låta alla barn komma till tals oavsett bakgrund. FN rekommenderar alla länder som antagit barnkonventionen att göra barnkonsekvensanalyser inför samtliga beslut som rör barn.



Bedömningsmatris med aspekter lodrätt till vänster och geografiska skalnivåer horisontellt högst upp. Matrisen på bilden har använts i detta projekt och är en sammanslagning av stadens matris för SKA och BKA.

SYFTE

Den sociala konsekvensanalysen och barnkonsekvensanalysens syfte är att belysa både sociala aspekter och barnperspektivet i stadsplaneringen. Syftet är därmed att beskriva konsekvenserna av detaljplanen, utvärdera dem mot de värden och behov som identifierats i nuläget, samt rekommendera åtgärder utifrån ett socialt perspektiv och barnperspektiv.

Målet är att analysen ska bidra till en socialt hållbar och barnvänlig utveckling. Analysen utgör underlag till detaljplanen och syftar därmed inte till att ge svar på planspecifika frågor. Det sker i stället inom ramen för detaljplaneprocessen. Analysen kommer även att ge inspel till den genomförandestudie för tvärförbindelsen som nu är under framtagande.

METOD & PROCESS

Den metod som tillämpats för denna analys utgår ifrån Göteborgs stads egen metodik för *social konsekvensanalys* och *barnkonsekvensanalys*.

Metodiken bygger på en inventeringsfas med analys av nuläget. *Nulägesanalysen* visar områdets befintliga kvaliteter och utmaningar ur ett socialt perspektiv samt ur ett barnperspektiv. Utifrån analysen tas *åtgärdsförslag* fram. De är inspel till genomförandestudien som i sin tur fungerar som förstudie till detaljplanen. Därmed kan detaljplanen, med denna hjälp av denna analys, utformas så att den blir så bra som möjligt ur ett socialt- och barnperspektiv.

Efter nulägesanalysen görs en *konsekvensanalys* av genomförandestudiens förslag, det vill säga en analys av vilka sociala konsekvenser samt konsekvenser för barn som detaljplanens genomförande kan antas medföra. Rekommendationer tas fram för det fortsatta detaljplanarbetet liksom för genomförandefasen. Dessa rör både planområdet samt områden utanför som berörs av detaljplanen, så kallade påverkansområden.

Såväl nulägesanalysen som konsekvensanalysen baseras på utkast av *Genomförandestudie Torslanda*

Tvärförbindelse (Norconsult 2021) som nu är under framtagande. Det är alltså utformningsförslaget i denna som analyserats. Analyserna baseras även på resultatet av flera dialoger – två workshops med Göteborgs stads tjänstepersoner och olika förvaltningar samt två dialogmöten med föreningar, boenden och andra intressenter i närområdet för den planerade vägen.

Nulägesanalysen och konsekvensanalysen har genomförts med hjälp av en sammanslagning av Göteborgs stads *kunskapsmatriser* för SKA respektive BKA som verktyg. Matriserna består av en rad sociala bedömningsaspekter samt olika geografiska skalnivåer (se bild på föregående sida). Aspekterna är:

Sammanhållen stad som handlar om sammanhang mellan kopplingar, gator och stråk samt hur lätt det är att ta sig till och hitta mellan olika platser och funktioner i staden.

Vardagsliv, samspel, lek och lärande som handlar om mänskliga möten, samspel och integration, mötesplatser och funktioner samt möjligheten till lek, föreningsliv och idrott.

Hälsa och säkerhet som berör bland annat trafiksäkerhet, trygghet, fysisk och psykisk hälsa samt bullerfrågor.

Identitet som handlar om hur människor ser och identifierar sig med en plats, kulturmiljö och historia, platsens karaktär samt attraktivitet och estetiska värden.

Såväl analyser som åtgärdsförslag och rekommendationer genomförs på en övergripande nivå. Mer detaljerad information om platsspecifika åtgärder, gestaltning, trafiktekniska lösningar etcetera utreds inom ramen för genomförandestudien, vilken fungerar som förstudie till detaljplanen. I kommande projektering av tas ytterligare detaljerat förslag fram. Information kring avvägningar och tidigare utredningar avseende *Tvärförbindelse Torslanda* finns i alternativvalsstudien som tidigare genomförts och genomförandestudien som håller på att tas fram. När förslag till detaljplanen varit på samråd kommer konsekvensbeskrivningen att uppdateras för att inkludera de synpunkter som inkommer vid samråd.



Processbild - arbetsprocess social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys för *Tvärförbindelse Torslanda*.

2.

NULÄGESANALYS

NULÄGESANALYS

I detta kapitel beskrivs området utifrån nuläget. Området som analyseras inkluderar både planområdet och anslutande områden. Detta totala område benämns i texten för området.

Området kan delas in i tre olika delområden utifrån sina tre olika karaktärer. På denna sida beskrivs dessa karaktärer i stora drag för att underlätta förståelsen för området. På kommande sidor ges sedan en mer ingående beskrivning av nuläget utifrån bedömningsmatrisens olika aspekter.

1. ÄLVEGÅRDSOMRÅDET

I Älvegårdsområdet finns en blandning av flerfamiljshus, radhus och fristående villor. Bebyggelsen är omgiven av trädgårdar, gator och till viss del parkeringsytor.

Nya Älvegårdsvägen, som kommer att ansluta till den planerade tvärförbindelsen, är belägen mellan Kongahällavägen och Bulyckevägen.

Bebyggelsen som gränsar till vägen ligger indragen från gatan på sina respektive tomter och har därmed ingen nära kontakt med vägen som därför upplevs relativt stor-skalig.

Utmed gatan ligger skola, trädgårdar, parkeringsytor och en förskola som i dagsläget inte har någon pågående verksamhet. Gatan uppfattas och fungerar som en genomfartsgata. När gatan byggdes anpassades utformningen för att i framtiden kunna fungera som en del av en tvärförbindelse. Där Nya Älvegårdsvägen möter Kongahällavägen finns Lillebygrillen och busshållplats. I övergången mellan bostadsområdet och naturområdet ändras Nya Älvegårdsvägens utseende och vägen blir smalare och övergår till enklare standard.

Älvegårdsområdet är en del av utformningsförslaget i genomförandestudien men kommer inte att ingå i den nya detaljplanen för tvärförbindelsen. Förändringar i denna del ryms inom gällande detaljplan.

2. NATUROMRÅDET

Området utgörs av blandskog med synliga berg. Nya Älvegårdsvägen löper genom naturområdet som en smal delvis asfalterad och delvis grusad väg, som endast till viss del är tillgänglig med bil. Naturen angränsar nära inpå vägen och från vägen är det enkelt att ta sig ut i naturen.

Utmed Nya Älvegårdsvägens östra sida och i enstaka fall även på den västra sidan, finns ett antal spridda bostadshus, både permanentbostäder och fritidshus. Här finns även öppnare områden utan högre vegetation som buskar och träd. En större kraftledningsgata korsar genom området i öst-västlig riktning.

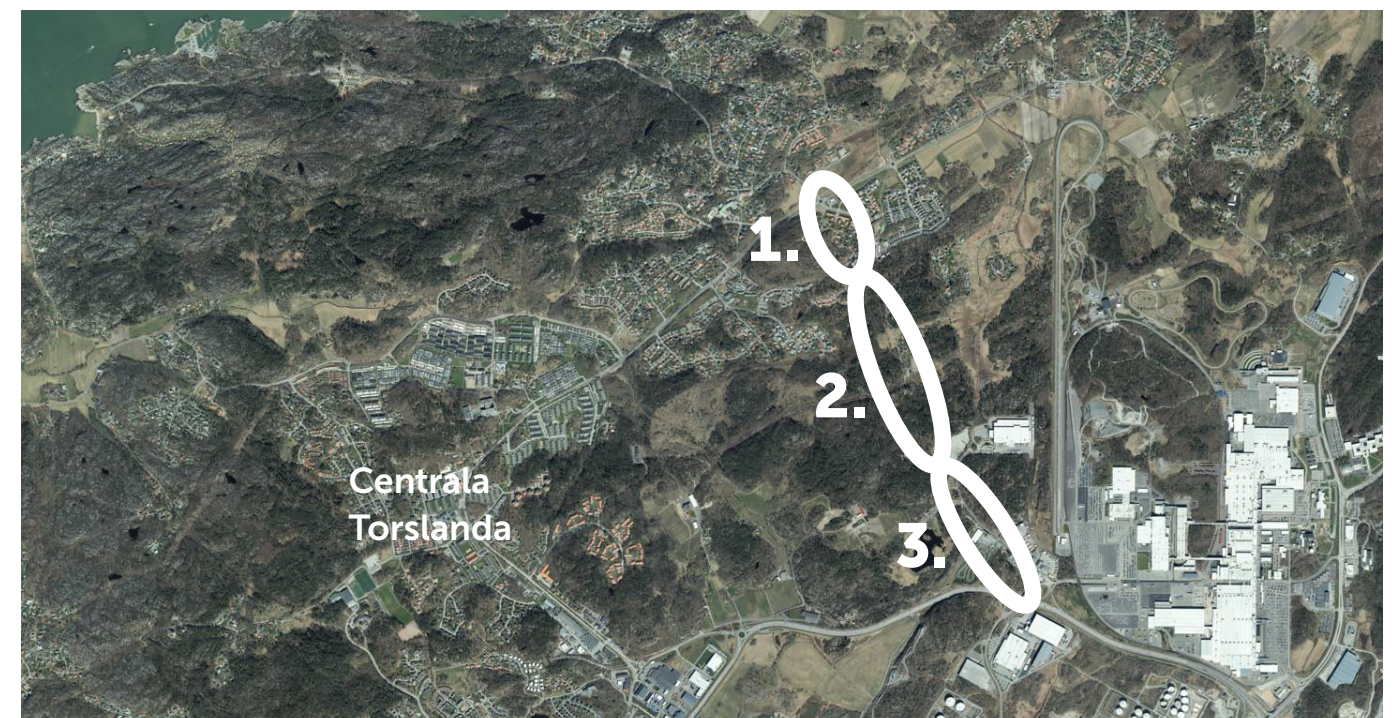
3. BULYCKEOMRÅDET

Bulyckeområdet utgörs främst av ett verksamhetsområde. Området är ett storskaligt hårdgjort landskap med verksamhetsbyggnader omgivna av stora parkerings- och lastytor. Verksamhetsbyggnaderna ligger ofta en bit från Bulyckevägen.

De verksamheter som är placerade nära naturområdet omges av natur och vegetation. Dessa verksamheter samspelar därmed med naturen på ett sätt som gör dem mindre framträdande. Samtidigt gör inramningen av natur att verksamhetsytorna kan upplevas onödigt stora med en stor inverkan på naturområdet. Kvällstid kan denna del dessutom upplevas otrygga eftersom de upplevs mörka och gömda av skogsinramningen. Längst i söder ansluter ett trafiklandskap med ansluter en storskalig trafikplats, Syrhålamotet.



Tvärförbindelsen utgör en av flera åtgärder i en större systemlösning som planeras för en mer välfungerande trafiksituation i Torslanda. Tilltänkt tvärförbindelse i "blått".



Området kan delas in i tre geografiska delområden med olika karaktärer. 1. Älvegårdsområdet, 2. Naturområdet, 3. Bulyckeområdet.



SAMMANHÅLLEN STAD

Vilka som rör sig till, från och inom området skiljer sig mellan de olika delområdena. Det finns en önskan om att de tre områdena ska bli mer sammanhållna.

I bostadsområdet kring Nya Älvegårdsvägen finns förutom bostäder även en grundskola, Älvegårdsskolan, med årskurserna f-3. De personer som rör sig inom Älvegårdsområdet är främst de som bor i området, besökare till boende och elever och föräldrar som ska till Älvegårdsskolan. Det upplevs som enkelt att hitta och barnen är vana att röra sig på egen hand i bostadsområdet och även ner mot naturområdet.

Skalan längsmed Nya Älvegårdsvägen är väl tilltagen och kan uppfattas som storskalig, omysig och överdimensionerad. Tillgängligheten och framkomligheten för cyklisterna och fotgängarna är bra tack vare att gång- och cykelbana finns på båda sidor om körbanan. Detta beror på att när Nya Älvegårdsvägens utformades gjordes detta med en framtida tvärförbindelse i åtanke.

Övergångsställen vid varje tvärgata bidrar också till tillgänglighet och trafiksäkerhet för barn och unga. Trafiksäkerheten säkerställs även genom att gång- och cykelvägar är separerade från bilvägen med gräsytor. Dessa gräsytor, tillsammans med de rejäla förgårdsmarkerna på vardera sida om vägen, bidrar dock ytterligare till känslan av storskalighet. En mindre skala och högre detaljeringsgrad samt fler mötesplatser längs Nya Älvegårdsvägen är önskvärd och skulle bidra till en mer mänsklig, trivsamt och trygg gatumiljö.

Norr om Älvegårdsområdet utgör Kongahällavägen en tydlig barriär. Den uppfattas inte trafiksäker och passeras helst inte av fotgängare och cyklisterna, varken barn, unga eller vuxna. Pendelparkering finns norr om Kongahällavägen i korsningen Kongahällavägen/Lillebyvägen.

Naturområdet väster om Nya Älvegårdsvägen används flitigt. Där finns gångstigar och ridstigar och barn och unga använder skogen på egen hand. De östra delarna av naturområdet används inte i lika stor utsträckning av människor då det är mer otillgängligt.

I östra delen av naturområdet, där vägområdet planeras, är terrängen mer svåråtkomlig för människor men en viktig livsmiljö för djur och växtlighet. Framför allt söder och väster om våtmarksområdet är det risigt och bergigt.

Både ridanläggningen Bulycke ryttarförening och motorsportanläggningarna för Folktrace och Gokart samlar människor från många delar av Göteborg och fyller därmed en viktig funktion för stadens barn och unga. Det finns en stor efterfrågan på ridanläggningar i Göte-

borg och en ambition från staden att dessa ska prioriteras i stadens planering. Avfartsvägen från väg 155 som leder till Bulycke ryttarförening har fått bättre belysning men det är fortfarande inte helt tryggt och tillgängligt för barn och unga att ta sig till ridskolan till fots, med cykel eller kollektivt söderifrån. Det finns en ridstig genom naturområdet i öst-västlig riktning som används flitigt för att ta sig till ridskolan från Älvegårdsområdet. Både ryttarföreningen och motorsportverksamheten anses idag vara strategiskt placerade eftersom verksamheterna är ytkrävande. Utifrån ett bullerperspektiv är det



Nya Älvegårdsvägen genom Älvegårdsområdet.



Nya Älvegårdsvägen genom naturområdet.



Bulyckeområdet med verksamheter.

dessutom positivt att motorsportverksamheterna är belägna i anslutning till industri och annan bullerstörande verksamhet. Dock finns det upplevelser att buller från dessa stör i rekreationsområdet och ridverksamheten i Bulycke ryttnäring.

Längs med Bulyckevägen, mellan Nya Älvegårdsvägen och trafikplats Syrhålamotet, löper en gång- och cykelväg. Cykelvägen används för pendling trots att den tungt trafikerade Bulyckevägen skapar buller och otrivsamsamhet.

Det finns en önskan om bättre kollektivtrafik till centrala Göteborg från hela området. Även bättre cykelvägar efterfrågas mot Göteborg, Torslanda och Amhult samt inom närområdet.

Torslanda var tidigare en egen kommun. Det kan vara en anledning till att kopplingen med kollektivtrafik och cykel till övriga Göteborg inte är så tydlig. Volvo är en arbetsplats med anställda som bor i olika delar av Göteborg. Det ger alltså visst underlag även för inpendling till området.

Barnperspektivet

Sammanhållen stad

- Gång- och ridstigar inom naturområdet används flitigt av barn och unga.
- Barn och unga rör sig trafiksäkert och tryggt längs Nya Älvegårdsvägen och ner mot naturområdet.
- Bulycke Ryttnäring och motorsportanläggningarna är viktiga funktioner för områdets och hela stadens barn och unga.
- Upplevelsen är att barn och unga idag inte kan röra sig helt trafiksäkert över Kongahällavägen mot bland annat Lillebyskolan.



VARDAGSLIV, SAMSPEL, LEK & LÄRANDE

I Älvegårdsområdet finns lågstadieskolan Älvegårdsskolan (årskurs f – 3). Mellan- och högstadium saknas inom området. Lillebyskolan finns på andra sidan Kongahällavägen (årskurs f – 6) medan områdets högstadieelever går antingen på Trulsegårdsskolan eller på Torslandaskolan. Gymnasieskola finns i centrala Göteborg eller på Lindholmen.

Inom Nya Älvegårdsområdet går barnen ofta själva till Älvegårdsskolan. Detta upplevs trafiksäkert tack vare trafiksepareringen längs med Nya Älvegårdsvägen. Gatan har även en bra sikt för bilister.

Det finns en förskola inom området, denna används dock inte som förskola idag då det inte finns något behov i dagsläget. Lillebyvägen 9 förskola finns norr om Kongahällavägen. Det är relativt mycket biltrafik inom området och många av de boende upplever att det är för mycket trafik. Trafiken kommer bland annat av hämtning och lämning till förskola och skola med bil. Både i det aktuella området och hela Torslanda är bilinnehavet generellt väldigt högt.

I Älvegårdsområdet sker mycket av umgänget i den egna trädgården och mötesplatser för äldre, barn och unga saknas. Det finns inga lekplatser inom området förutom de som finns på skolgårdarna. Dessa används både av barn och ungdomar. Ungdomarnas vistelse här uppskattas dock inte av alla. Gräsplan för spontant fotbollsspel finns i området men det finns behov av fler mötesplatser för unga.

Korsningen Nya Älvegårdsvägen/Kongahällavägen fungerar som en mötesplats för ungdomar. Ungdomar träffas helst vid Lillebygrillen eller skolan och en stor andel av områdets unga är motorburen. Många elever åker moped på cykelvägarna till högstadieskolorna. Även epatraktorer förekommer bland ungdomarna. Många ungdomar åker också buss då avståndet till högstadieskolorna upplevs för långt för att gå eller cykla.



En av flera viktiga ridstigar inom naturområdet.

Det finns inte någon mataffär inom området. Närmsta mataffär finns bortanför Trulsegårdsskolan eller vid Torslanda torg dit de flesta tar bilen.

Naturområdet erbjuder en grön och småskalig miljö och eftersom det inte går att köra bil genom naturområdet är det endast ett fåtal bilar som rör sig på Nya Älvegårdsvägen inom naturområdet. Det är också relativt fritt från buller även om närliggande större vägar, industriområden och motorsportverksamheterna bidrar till visst bakgrundsbuller. Tillgången till den befintliga Nya Älvegårdsvägen inom naturområdet är därmed en stor kvalitet för boende i närliggande områden. Vägen kan användas av cyklister, rullstolsburna och för fotgängare med barnvagnar, vilket gör den tillgänglig för en större grupp användare som inte kan röra sig fritt i skogen eller på mindre stigar.

Naturområdet är välanvänt för olika rekreativa syften. Det är högre rekreativa värden i västra delen än i östra. Naturen här används även för pedagogisk verksamhet. Skolan använder mest skogsområdena i anslutning till Älvegårdsområdet.



Våtmarksområdet i östra delen av naturområdet.



Stig genom naturområdet.

Västerut i naturområdet finns det stigar som kan användas som motions- och promenadslingsor. Ett tydligt exempel är den stig som följer kraftledningsgatan och an knyter till flera bostadsområden norr om denna. Den används av gående, ryttare och terrängcyklister. Österut är naturområdet mer svårframkomligt och närheten till Volvos industriverksamhet gör det mindre attraktivt som rekreationsområde.

Längs Nya Älvegårdsvägen, i naturområdet, finns det höga naturvärden. Det finns gräsmarker med rikblommande buskar och örter. Dessa typer av miljöer är av stort värde för upplevelsen av platsen för människor och även viktiga för fåglar och insekter och andra djur.

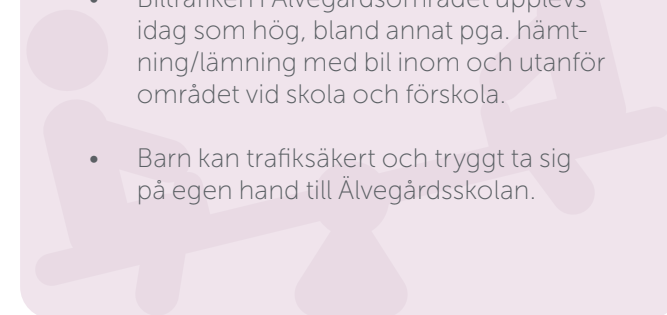
Det är stor skillnad på mängden trafik i Bulyckeområdet i söder och norra delen av området. När man närmar sig Bulyckeområdet från norr blir det plötsligt mycket bullrigare. I Bulyckeområdet finns mötesplatser i form av exempelvis motorföreningarna.

Sammantaget utgör naturområdet en viktig plats för tysthet, vila och återhämtning för alla – människor och djur.

Barnperspektivet

Vardagsliv, samspel, lek och lärande

- Det finns behov av fler lekplatser och mötesplatser för unga i området.
- Naturområdet används för lek, rekreation och pedagogisk verksamhet inom skolan. Naturen är även en viktig plats för lugn, tysthet och vila.
- Älvegårdsområdet saknar aktiv förskola och grundskola årskurs 4-9.
- Biltrafiken i Älvegårdsområdet upplevs idag som hög, bland annat pga. hämtning/lämning med bil inom och utanför området vid skola och förskola.
- Barn kan trafiksäkert och tryggt ta sig på egen hand till Älvegårdsskolan.



HÄLSA & SÄKERHET

I området uppskattar sig en hög andel av de boende ha god hälsa. Området kännetecknas av låg arbetslöshet, hög andel med eftergymnasial utbildning samt hög inkomst. Precis som i hela Torslanda är området relativt homogent. Älvegårdsområdet upplevs som trivsamt och tryggt och de boende uppskattar att bo här.

Båda sidor av Nya Älvegårdsvägen känns som ett gemensamt sammanhållet område med bra sikt utmed vägen. Däremot upplevs Kongahällavägen som en trafikbarriär som begränsar barns rörelsefrihet. För att gå eller cykla till Lillebyskolan, passeras Kongahällavägen vid övergångsstället vid Lillebygrillen. Närmare Lillebyskolan finns berg som omöjliggör passage över vägen.

Det upplevs som ett problem idag att bilar kör fort både längs Bulyckevägen och Nya Älvegårdsvägen samt att de våggupp som finns på Nya Älvegårdsvägen idag inte hjälper för att begränsa hastigheten tillräckligt mycket.

Längs Bulyckevägen saknas passager för att säkert korsa vägen som fotgängare eller cyklist. Vid Syrhålamotet finns övergångsställen med rödlys för gång- och cykeltrafiken. Det upplevs som otryggt att ta sig till gokartba-



Nya Älvegårdsvägen. Till höger i bild syns förskolan som idag ej är i bruk.



Nya Älvegårdsvägens där Älvegårdsområdet övergår i naturområdet, söderifrån.

nan utan bil. Ut- och infarter längs med Bulyckevägen uppfattas som otydliga och det saknas bra gång- och cykelväg för att ta sig till Bulycke Ryttarförening. Vägen dit är både trafikosäker och otrygg vilket föreningen har lyft under flera år.

Generellt sett bedöms tillgängligheten god för bilister i både Älvegårdsområdet och Bulyckeområdet. Det är dock en hel del trafik som rör sig till och från återvinningscentralen (ÅVC) vid Bulyckevägen vilket skapar köbildning.

Sammantaget är förutsättningarna för människors fysiska och psykiska hälsa idag goda i området. Möjligheten till rekreation, friluftsliv, motion och lek tillgodoses väl tack vare naturområdet som även har en ovärderlig funktion som plats för återhämtning, tysthet och vila. Grönska och natur har en vetenskapligt bevisad positiv inverkan på vår mentala hälsa varför värdet av naturområdet inte nog kan understrykas.

Barnperspektivet

Hälsa och säkerhet

- Naturområdet är oerhört värdefullt för barn och ungas psykiska och fysiska hälsa då det utgör såväl rum för både lek, aktivitet och rörelse som plats för vila, inspiration och återhämtning.
- Älvegårdsområdet upplevs som en trygg plats att bo på för barn och unga. Tryggheten och säkerheten längs Bulyckevägen behöver bli bättre.
- Det saknas trygg och trafiksäker cykelväg till Bulycke Ryttarförening.
- Boende i Älvegårdsområdet upplever att det idag är mycket trafik vilket är negativt för barn och ungas trafiksäkerhet samt utifrån ett bullerperspektiv.
- Boende upplever att passager över Kongahällavägen till bland annat Lillebyskolan inte är tillräckligt trafiksäkra för barn och unga.

IDENTITET

De som bor i området känner stolthet över sitt bostadsområde. Man identifierar sig snarare som Torslandabo än som Älvegårdsbo eller göteborgare och det finns en stor samhörighet grannar emellan. Hela Torslanda är ett populärt område att bo i. Många bor här för att det är tyst, lugnt och grönt.

Generellt sett är bilinnehavet väldigt högt i det studerade området liksom i hela Torslanda. Detta är antagligen kopplat till socioekonomi och att kollektivtrafiken inte är tillräckligt bra. Det är även ett av landets mopedtätaste områden.

Havet är viktigt för Torslandas identitet och naturen och skogen är viktig för området.

Vid ridanläggningen finns en identitet av ridsport och gårdslandskap som är uppskattad.

Området har varit befolkat under såväl stenålder-, som brons- och järnålder. Riksgränsen mellan Sverige och Norge gick tidigare genom området. Torslanda och Hisingen är rikt på fornlämningar. Fornlämningar finns på flera platser inom området i form av bland annat stenåldersboplatser och hållristningar. Hållristningar i form av skålgropar finns vid och norr om Syrhålamotet. Våtmarken i öst berättar om historien. Det finns även flera lämningar väster om våtmarksområdet.



Blandskog i naturområdet - en viktig del av områdets identitet.

Miljön som kantar Nya Älvegårdsvägen i naturområdet präglas av ett kuperat landskap. Där finns spår av småskalig jordbruksverksamhet i form av beteshagar. Delar av denna befintliga vägsträcka bedöms i en tidigare utredning ha ett kulturhistoriskt värde. Vägen kantas på flera håll av stengärdesgårdar i varierande ålder. Bebyggelsemiljön invid Nya Älvegårdsvägen i naturområdet bedöms ha ett visst kulturhistoriskt värde då en äldre gårdsanläggning och bevarade eller ombyggda sommarstugor visar på en tidstypisk utveckling av kustnära utmarker under olika delar av 1900-talet.

Markerna i Nya Älvegårdsområdet utgjorde tidigare jordbruksmark. Norr om Kongahällavägen ligger ett fåtal gårdar kvar vid den ursprungliga byplatsen för Lilleby. Byn härrör från 1300-talet och ingår i det kommunala bevarandeområdet "Björlandaområdet" (Göteborgs stad 2000).

Även i Bulyckeområdet har det funnits äldre gårdar som numera är bortbyggda. Längs med Bulyckevägen är området präglad av en storskalig industrikaraktär som kan upplevas häftig och intressant. Dock är denna del tydligt planerad för bilister. För fotgängare och cyklisterna finns en separat gång- och cykelväg längsmed Bulyckevägen. Det är dock svårt att korsa vägen och området kan idag upplevas både otryggt och otillgängligt för fotgängare och cyklisterna.

Bulyckeområdet hade en mindre storskalig karaktär för tio år sen och det finns en gällande detaljplan för verksamhetsområdet som medger fler verksamheter än de som finns där idag.

Barnperspektivet

Identitet

- Det finns en värdefull gemenskap mellan barnen i Älvegårdsområdet.
- Många unga rör sig med moped och epa-traktor.
- Barn som växer upp nära naturen har större möjlighet att utveckla omtanke, engagemang och förståelse för värdet av naturen vilket är positivt både ur ett socialt och ekologiskt hållbarhetsperspektiv.
- Naturområdets fornlämningar, kulturhistoriska landskap och andra historiska lämningar utgör del av vårt gemensamma kulturarv som för barn och unga är viktigt att förstå och få ta del av såväl nu som i framtiden.

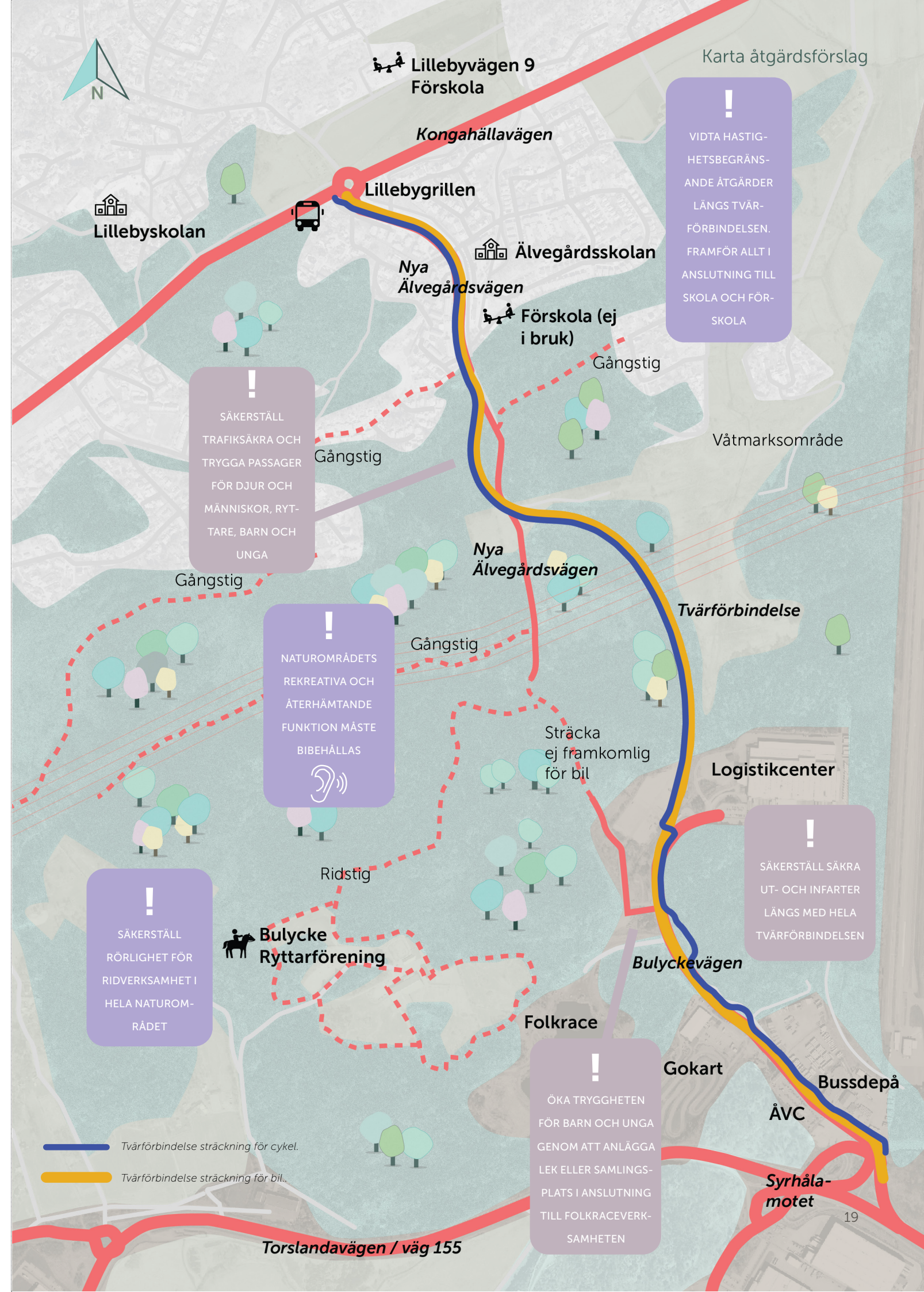
ÅTGÄRDSFÖRSLAG

Åtgärder som kan vidtas inom planområdet
(men som påverkar angränsande områden):

-  Vidta hastighetsbegränsande åtgärder längs nya tvärförbindelsen. Åtgärderna ska bidra till att fotgängare och cyklister prioriteras framför bilar samt att främja samspelet (hur människor ser och interagerar med varandra) mellan människor, långsmed gatan.
 -  Säkerställa trafiksäkra passager för människor, ryttare och djur över den nya tvärförbindelsen. Bidra till god tillgänglighet till naturområdet för barn och unga.
 -  Säkerställa trafiksäkerhet och tillgänglighet till gång och cykelvägen/stigen till Bulycke ryttarförening.
 -  Främja passagemöjlighet med cykel och till fots till motorsportverksamheterna.
 -  Säkra utfarter i hela området, inklusive Bulycke-vägen som idag upplevs problematisk.
 -  Möjlighet att skapa mötesplats/lekplats vid infarten till folkracebanan. Kan fungera som trygg "väntplats" för barn och unga som ska bli hämtade av föräldrar. Av trafiksäkerhetsskäl är det viktigt att mötesplatsen anläggs en bit från vägen.

Åtgärder som kan vidtas utanför planområdet
inklusive längs Nya Älvegårdsvägen:

-  Vidta hastighetsbegränsande åtgärder längs Nya Älvegårdsvägen. Åtgärderna ska bidra till att fotgängare och cyklister prioriteras framför bilar samt att främja samspelet (hur människor ser och interagerar med varandra) mellan människor, längsmed gatan.
-  Säkerställa trafiksäkra övergångar för barn och unga vid skolan över Nya Älvegårdsvägen samt för barn som ska till Lillebykskolan.
-  Säkerställa goda ljudlandskap inom hela området som påverkas av den nya vägen
-  Säkerställa minsta möjliga påverkan på naturområdet och dess funktion som rekreationsområde, tyst och vilsam plats samt livsmiljö för skyddade arter, djur och växtlighet.



3.

KONSEKVENSANALYS

KONSEKVENSANALYS

I nulägesanalysen i föregående kapitel presenterades området med sina olika delområden utifrån aspekterna *sammanhållen stad, vardagsliv, samspel, lek och lärande, hälsa och säkerhet* samt *identitet*. Konsekvensanalysen som följer redogör för vilka sociala konsekvenser och konsekvenser för barn och unga, som ett genomförande av utformningsförslaget i genomförandestudien bedöms innebära.

SAMMANHÅLLEN STAD

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 badplatserna Sillviksbadet och Lillebybadet 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 är dock viktigt att i möjligaste mån se över så att tvärförbindelsen inte bidrar till nya köbildningar på andra platser än där det är köigt idag. Korsningen Kongahällavägen/Nya Älvegårdsvägen är en plats där det finns oro bland boende i närområdet för att nya köbildningar ska skapas. Det har utförts en trafikanalys (WSP) 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. Detta gäller såväl boende i tvärförbindelsens närområde och Torslanda som för boende i andra delar av Göteborg.

Tvärförbindelsen utgör en av flera åtgärder i en större systemlösning som planeras för en mer robust trafiksituation i hela Torslanda. Här ingår att bygga ut gång- och cykelvägar med säkrare överfarter samt att kollektivtrafiken ska få bättre förutsättningar genom utbyggda bussfiler längs Kongahällavägen, för en snabbare och mer tillförlitlig busstrafik. Dessa satsningar kommer att bidra positivt till barn och ungas rörelsefrihet samt bemöta medborgarnas stora efterfrågan av bättre kollektivtrafikförbindelser. Det finns önskemål om att kollektivtrafik ska trafikera längs med tvärförbindelsen. En bussförbindelse längs Nya Älvegårdsvägen är därför önskvärd då den skulle främja barn och ungas rörelsefrihet och tillgänglighet till stadens olika delar.

Barn rör sig idag fritt till och från skolan längs Nya Älvegårdsvägen. Många barn tar sig även till skolan genom att gå eller cykla genom skogsområdet. För att tvärförbindelsen inte ska försämra barnens rörelsefrihet är det viktigt att vägen utformas så att den inte stärker befintliga barriäreffekter eller skapar nya barriäreffekter. Detta är extra viktigt längs Nya Älvegårdsvägen och inom naturområdet. Även gång- och cykelvägar från Älvegårdsskolan till Liliebyskolan och Trulsegårdsskolan samt förskolor norr om Kongahällavägen bör ses över för att barn ska kunna röra sig på egen hand, eller tryggt tillsammans med vuxen, längs dessa vägar. Det samma gäller i Bulyckeområdet med sina motor- och ridsportverksamheter som lockar barn från hela staden. I Bulyckeområdet behöver gång- och cykelkopplingarna bli både säkrare, tryggare och mer tillgängliga. Detta kan åstadkommas genom trafiksäkert utformade övergångar och genom en gestaltning som utgår från barnets ögonhöjd.

Eftersom det är viktigt att barn och unga i hela Göteborg får god tillgång till föreningar i tvärförbindelsens närområde är det positivt att genomförandestudien för tvärförbindelsen utreder möjligheten att hitta ett hållplatsläge för att kunna ta sig till naturområdet och verksamhetsområdet söderifrån. Här är det särskilt viktigt att hållplatsen placeras strategiskt för att främja möjligheten för barn och unga från hela Göteborg att ta sig till ridskolan och motorsportverksamheter i Bulyckeområdet.

Tvärförbindelsen kommer att skapa bättre pendlingsmöjlighet med cykel till och från centrala Göteborg. Det finns flera arbetsplatser längs Bulyckevägen 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 dessa negativa effekter föreslår genomförandestudien en passage över den del av vägsträckningen som kommer att gå genom norra delen av naturområdet. I och med att ryttare idag inte rider öster om Nya Älvegårdsvägen kommer passagen att utformas på ett sätt som säkerställer trygga och säkra passager för främst människor, däribland barn och unga. Ryttare kommer också att kunna passera. Passagen kan i framtiden ändras till att bli än mer anpassad för ryttare om behovet av att passera vägen ökar. Utformningsförslaget i genomförandestudien tar hänsyn till befintliga ridstigar och inkräktar inte på dessa vilket är positivt och går i linje med stadens ambition om att prioritera ridsport i stadsplaneringen. Det är dock viktigt att säkerställa tillgängligheten från Älvegårdsområdet till ridvägen söder om den planerade tvärförbindelsen för att barn fortsatt ska kunna ta sig via stigen till ridskolan. Den nya gång- och cykelvägen längs tvärförbindelsens sträckning genom naturområdet kan bidra till en förbättrad tillgänglighet för fotgängare som tar sig till ridskolan via ridstigen vilket är positivt.

Satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel gynnar inte bara barn, unga och den sociala hållbarheten. Här finns en tydlig koppling till ekologisk hållbarhet eftersom kol-

lektivtrafiksatsningar och satsningar på gång och cykel bidrar till minskat bilberoende och minskade utsläpp. Denna omställning är särskilt viktig att få igenom för våra framtida generationer som ska leva och må bra i spåren av nutidens klimatkris.

Barnperspektivet Sammanhållen stad

- Tvärförbindelsen utgör en fysisk barriär som delar naturområdet och hotar tillgängligheten till och inom detta lugna och rekreativa lek- och vilorum. Planerad passage behöver anpassas så att ryttare, djur, barn och unga kan passera tryggt och säkert.
- För att tvärförbindelsen ska gynna även barn och unga krävs satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik. Åtgärder krävs för att barns rörelsefrihet, trafiksäkerhet och utomhusmiljö inte ska påverkas negativt.
- Utformningsförslagets satsningar på cykel är positivt.
- Tvärförbindelsen kan bidra till minskade trafikflöden och därmed mindre köbildning längs Kongahällavägen vilket kan bidra till en bättre luft- och ljudmiljö för barn och unga som rör sig och vistas vid vägen.
- Utformningsförslaget bevarar den viktiga ridstigen från Älvegårdsområdet till Bulycke ryttarförening vilket är positivt.
- Vägens utformning måste säkerställa en fortsatt trafiksäker miljö för barn längs Nya Älvegårdsvägen.



Älvegårdsskolan, vy från Nya Älvegårdsvägen.



Lillebygrillen och rondellen i Kongahällavägen snett ovanifrån.

VARDAGSLIV, SAMSPEL, LEK & LÄRANDE

Den nya tvärförbindelsen kommer att bidra till mer trafik längs Nya Älvegårdsvägen. Det är därför viktigt att säkerställa ett bevarande av de värdefulla rekreativmiljöer och tysta zoner som idag finns inom främst Älvegårds- och naturområdet. Dessa behöver fortsatt vara lättillgängliga och ha samma höga rekreativa och återhämtande värden för boende, besökare, barn och unga. Det är därför bra att stämma av med föreningsmedlemmar och t.ex. skolelever som passerar tvärförbindelsen dagligen hur och var passager bör utformas för att bli så bra som möjligt. Naturområdet ska exempelvis fortsatt 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. Förskolan inom Älvegårdsområdet används inte i dagsläget men det är viktigt att i det fortsatta detaljplanarbetet för tvärförbindelsen ta i beaktande att den kan komma att tas i bruk igen. Miljön runt förskolan behöver därför bibehållas som lugn och trygg för barn.

Nya Älvegårdsvägen behöver gestaltas utifrån både trafiksäkerhet och en trivsamt upplevelse. Det betyder att gatan med fördel kan göras mer mänsklig och trevlig och omvandlas från storskalig väg till miljö för människor, barn och unga. Gestaltningen bör beakta barns ögonhöjd och rumsliga upplevelse.

Ur ett större stadsdelsperspektiv kan tvärförbindelsen innebära positiva konsekvenser för skolbarn i centrala Torslanda eftersom trafik kommer att ledas om därifrån. Det innebär förhoppningsvis minskade köbildningar och minskad barriäreffekt med renare luft och mindre trafikbuller som följd.

Ridsport är en ytkrävande men mycket viktig verksamhet för framförallt kvinnor och unga flickor. Ur ett jämställdhetsperspektiv är därmed ridsporten viktig och i stadsplaneringssammanhang särskilt viktig för att ge plats åt den ofta, i planeringssammanhang, marginaliserade gruppen unga flickor. Tvärförbindelsens läge nära ridverksamheten och befintliga ridvägar i naturområdet utgör i dagsläget ingen fysisk barriär som kan antas begränsa rörelsefriheten för ryttare och hästar. Bulycke Ryttarförening har dock uttryckt att de idag upplever sig geografiskt begränsade i sitt område och därmed önskar bli en del av ett större nätverk av ridvägar, exempelvis mot Lilleby. Framgent, i samband med att verksamheten växer och vill utöka sina ridvägar, är det därför en risk att tvärförbindelsen utgör en begränsande barriär för rörelser mot Lilleby. Då kan det vara en god idé att omforma föreslagen passage till att bli än mer ridvänlig med fallor eller liknande. Utformning av

passagen bör ske i samråd med ryttare för att säkerställa trygghet och säker användning för denna målgrupp.

Anläggning av en lekplats eller samlingsplats för barn och unga vid infarten till Torslanda motorklubb skulle innebära ökad trygghet på den idag otrygga och trista platsen. Det skulle kunna skapa en samlingsplats för unga i Bulyckeområdet och en naturlig plats att vänta på en förälder som ska komma och hämta.

Platsen kring Lillebygrillen kan komma att få större betydelse än idag i och med att både de som reser längs med tvärförbindelsen och Kongahällavägen kommer att passera den. Det öppnar upp för satsningar på platsen som målpunkt för ungdomar.

Barnperspektivet Vardagsliv, samspel, lek & lärande

- Det är viktigt att utformningen av samtliga gaturum tar hänsyn till barns ögonhöjd för att barn ska kunna vistas i trafikmiljön på egen hand. Eftersom barn upplever avstånd som längre än vuxna är det viktigt att passager för elever på väg till Älvegårdsskolan är placerade så att vägen för barnen upplevs så gen och kort som möjligt.
- Gestaltningen av Nya Älvegårdsvägen måste säkerställa att skol- och förskolegårdarna bevaras som lugna, tysta och stressfria miljöer för barn.
- Det bör nu och på längre sikt säkerställas att ridverksamheten får det geografiska utrymme som krävs. Det är en jämställdhetsfråga som lyfter behovet av mer plats åt unga flickor i staden och svarar mot Göteborgs stads ambition om mer yta för ridverksamheter i stadsplaneringen.
- Tvärförbindelsen ger förutsättningar för att i framtiden utöka området med bättre kollektivtrafik som är viktigt för att äldre barn ska kunna ta sig till och från området på ett självständigt sätt från andra delar av Göteborg..
- Tvärförbindelsen medför negativa konsekvenser för naturområdet som barns plats för pedagogik, lek och vila.

HÄLSA & SÄKERHET

Den nya tvärförbindelsen innebär ökade trafikmängder i området med förhöjda bullernivåer. Ökade trafikflöden medför även negativa konsekvenser avseende framför allt barns trafiksäkerhet. Det är viktigt att bibehålla barns möjlighet att röra sig på egen hand i Älvegårdsområdet till skola, lek, naturområdet och bostadshus. Upplevelsen är att det redan idag är mycket trafik och höga bullernivåer längs med Nya Älvegårdsvägen, en känsla som riskerar att förvärras.

För att minimera de negativa 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 längs med Nya Älvegårdsvägen samt översyn och säkrande av passager. Dessa åtgärder är positiva för barns trafiksäkerhet och för att skapa hälsosamma ljudmiljöer.

Det är även viktigt att sträckningen genom naturområdet utformas på ett sätt som inbjuder till sänkt hastighet. Detta är viktigt för att minimera buller och störningar i landskapet som behöver bevaras som tyst rekreation- och återhämtningsplats. Låga hastigheter genom naturområdet säkerställer även trafiksäkerheten för människor, djur och ryttare som fortsatt ska kunna röra sig fritt i området.

Säkra överfarter för barn är viktigt i hela området. Särskilt viktigt är det vid Älvegårdsskolan men även vid Lillebygrillen, i naturområdet, vid föreningar längs Bulyckevägen, vid korsningen Skärvstensvägen/Nya Älvegårdsvägen samt vid Kongahällavägen där barn passerar för att ta sig till skolorna norr om vägen. Genomförandestudien föreslår överfarter i samma plan som tvärförbindelsen. I området finns önskemål om trafikseparerade lösningar som gångtunnlar eller broar. Dessa är säkra när de används men det finns också risk att många genar över gatan istället för att använda dessa lösningar. Den typen av lösningar kräver också en medvetenhet kring omvänd trafikmagnetsordning där gestaltningen av gaturummet ska främja människa före bil. Gatan behöver även gestaltas på ett sätt som ökar kontakten och interaktionen mellan människor som rör sig längs vägen, något som trafikseparerade lösningar kan hindra.

Det finns möjlighet att skapa en mer trafiksäker miljö längs Nya Älvegårdsvägen än idag. Detta kan väga upp mot de negativa konsekvenser som den nya vägen innebär för barn och unga. Detta kan göras genom en

bra utformning av t.ex. bullerskydd, bättre passager och en välkomnande gestaltning. Tyvärr gäller detta inte naturområdet eftersom det kommer att utvecklas från i princip bilfritt till trafikerat i och med tvärförbindelsen. Dock kan den nya gång- och cykelvägen komma att ge tillgång till delar av naturområdet som idag inte används eller är särskilt tillgängliga.

Inom områdets södra del, Bulyckeområdet, kan Tvärförbindelsen bidra till bättre trafiksäkerhet än idag trots ökade trafikflöden. Detta på grund av att utformningsförslaget i genomförandestudien innebär tydligare och därmed säkrare ut- och infarter längs med Bulyckevägen. Framför allt in- och utfarten vi återvinningscentralen kommer att förbättras vilket minskar köbildning och främjar trafiksäkerheten.

En positiv konsekvens av tvärförbindelsen är att utformningsförslaget i genomförandestudien främjar möjligheten till cykelpendling och därmed skapa bättre förutsättningar för vardagsmotion och ett aktivt liv. Det finns alltså positiva fysiska hälsokonsekvenser av genomförandestudiens satsningar på cykelstråk. Det gäller även barn som kommer att kunna cykla tryggare genom både Bulyckeområdet och naturområdet.

Barnperspektivet

Hälsa & säkerhet

- Naturområdet spelar en viktig roll för när-områdets barns psykiska och fysiska hälsa. Det är därför oerhört viktigt att sträckningen genom naturområdet utformas på ett sätt som uppmuntrar till sänkta hastigheter så att buller och störningar kan minimeras och barns rörelsefrihet främjas.
- Med rätt åtgärder finns möjlighet att främja trafiksäkerheten för barn längs Nya Älvegårdsvägen. För att åstadkomma detta bör passager utformas utifrån en medvetenhet om hur barn rör sig och agerar i trafikrummet. Vid planskilda lösningar är det viktigt att interaktionen mellan människor längs gatan inte går förlorad.
- Inom Bulyckeområdet kan tvärförbindelsen bidra till att barns trafiksäkerhet blir bättre än idag genom förbättrad gång- och cykelväg samt tydligare ut- och infarter.
- Utformningsförslagets satsningar på cykelvägar främjar barns möjlighet till rörelse och därmed den fysiska hälsan.

IDENTITET

Hela området kommer att påverkas av hur väl tvärförbindelsen gestaltas och integreras i den befintliga miljön. Detta är viktigt både för landskapsbilden och kulturmiljön men också utifrån passager som möjliggör för fortsatt goda rekreativsmöjligheter i området. En utmaning i detta är, som nämnts, att vägen delvis kommer att gå genom ett idag obebyggt naturområde vilket innebär förhöjda bullernivåer och ingrepp i det tysta, gröna landskap som idag finns.

Utformningsförslaget i genomförandestudien innebär att stora delar av Nya Älvegårdsvägen som går genom naturområdet kommer att finnas kvar i sin nuvarande utformning och fortsättningsvis fungera som en naturskön plats väl lämpad för rekreation. Det går dock inte att bortse ifrån att tvärförbindelsen innebär en förändring av Nya Älvegårdsvägens vilsamma karaktär i naturområdet, framförallt i norra delarna av naturområdet där det idag är mer öppet. Vägen kommer att påverkas av närheten till tvärförbindelsen framförallt på grund av buller och där Nya Älvegårdsvägen ansluter till tvärförbindelsen. Utformningsförslaget tar dock hänsyn till Nya Älvegårdsvägens nuvarande form vilket är positivt för den historiska förankringen. Trots detta kommer miljön för de boende i naturområdet att påverkas negativt, framförallt vad det gäller bullerfrågor men även känslan av avskildhet.

Naturområdets karaktär som naturmiljö, jordbrukslandskap och historisk miljö kommer att påverkas negativt av den nya vägen. De fornlämningar som finns inom och i anslutning till den planerade vägsträckningen kommer i och med utformningsförslaget att försvinna helt eller delvis. Ur ett barnperspektiv är det särskilt negativt eftersom framtidens generation förlorar möjligheten att uppleva, förstå och lära om platsens historia. Kompensatoriska åtgärder för detta kan vara att tillgängliggöra andra fornlämningar i närområdet och informera om områdets kulturhistoria med exempelvis skyltar och guidning. Det kan vara intressant både för boende och besökande.

Den nya vägen utgör ett ingrepp både i naturen och de kulturhistoriska värdena på platsen. Ur ett socialt och barnperspektiv innebär det begränsningar i användandet och möjlighet till att uppleva denna orörda samt historiskt och kulturmiljömässigt inspirerande miljö. Därutöver störs djurliv och i förlängningen barns möjlighet att genom exempelvis naturpedagogik få lära och uppleva djur och natur i närområdet.

Nya Älvegårdsvägen har redan idag karaktären av ett storskaligt trafikrum. Här finns istället potential att skapa en mer gemytlig och mänsklig karaktär som signalerar

människa före bil. Med rätt gestaltning kan alltså tvärförbindelsen bli en positiv åtgärd längs Nya Älvegårdsvägen. Det förutsätter dock att gatan utformas trafiksäkert samtidigt som upplevelseperspektivet beaktas noggrant och utmynnar i en gestaltning som andas trivsamhet, grönska och mänsklig närvaro.

Karaktären inom Bulyckeområdet kan komma att förändras i och med utformningsförslagets förbättrande åtgärder avseende cykel- och gångvägar. Sammantaget blir Bulyckeområdet tryggare och mer tillgängligt för fler målgrupper vilket är positivt.

Även om Tvärförbindelsen i sig inte kommer att omvandla några avsevärt stora arealer naturmark så kan den upp för vidare exploatering av närområdet i framtiden.

Barnperspektivet

Identitet

- Barns möjlighet att ta del av och lära sig om platsens historia riskerar att försämrats i och med ingrepp i den värdefulla kulturmiljön. Trots att förslaget tar hänsyn till dessa värden kommer en del fornlämningar tas ifrån framtida generationer.
- Att kunna och vilja vara fysiskt aktiv utomhus ger en högre livskvalitet. Om barn har möjlighet till detta i sitt närområde skapas en tillhörighet och relationen närområdet påverkas positivt. Det är därför viktigt med fortsatt god tillgänglighet till och i naturområdet samt över och längs med tvärförbindelsen
- Karaktären i delar av naturområdet kommer att ändras från tyst och grönt naturlandskap till hårdgjort trafiklandskap.
- Miljöerna längs Nya Älvegårdsvägen samt inom Bulyckeområdet har potential att förbättras och bli mer trygga och trivsamma för barn och unga.



4.

SLUTSATSER & REKOMMENDATIONER

SLUTSATSER

Slutsatserna nedan utgår från de utmaningar och kvaliteter som identifierats i nuläges- och konsekvensanalysen och svarar därmed på om utformningsförslaget tar hänsyn till sociala värden och barnen och ungdomarnas bästa. Sammantaget förväntas föreslagna åtgärder i utformningsförslaget få övervägande positiva konsekvenser ur ett större stadsdels- och kommunperspektiv medan konsekvenserna lokalt inom och i anslutning till utredningsområdet är övervägande negativa.

Slutsatserna ger en indikation på hur väl utformningsförslaget lever upp till de aspekter som identifierats i nuläges- och konsekvensanalysen samt utifrån barnkonventionen.

FRÄMJAD TILLGÄNGLIGHET INOM TORSLANDA OCH I GÖTEBORGS STAD

Tvärförbindelsen skapar bättre tillgänglighet i Torslanda generellt jämfört med dagens situation. Tvärförbindelsen innebär också bättre tillgänglighet för staden som helhet då det blir lättare att röra sig mellan Torslanda och centrala Göteborg. Lokalt, för de boende i området och för de som uppehåller sig i närheten av där den nya tvärförbindelsen planeras, försämrars dock tillgängligheten till naturen och rekreatiomsområden i det avseendet att tvärförbindelsen utgör en barriär och tar naturmark i anspråk. Den nya gång- och cykelväg som planeras längs med hela tvärförbindelsen ökar dock tillgängligheten i delar som idag är svårframkomliga.

BIL FÖRE BARN

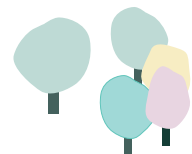
Tvärförbindelsen medför främst positiva konsekvenser för bilister och den samlade bedömningen är att tvärförbindelsen främjar bil framför barn. Ur flera aspekter påverkar tvärförbindelsen barn negativt; trafiksäkerhet, rekreatioms- och återhämtningsytor, natur- och kulturvärden samt luft och ljudmiljö. För att barn, unga och andra grupper utan bil ska gynnas av den nya vägen är det avgörande att satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel genomförs. Om vägen utformas väl så kan det bidra till att föräldrar avstår från att skjutsa barnen till skolan och istället låter barnen gå på egen hand. Detta behöver då ske inom nu gällande detaljplan. Det ger positiva konsekvenser ut såväl ett socialt som ekologiskt hållbarhetsperspektiv som ur ett hälsoperspektiv.

FÖRBÄTTRAD KOLLEKTIVTRAFIK

Tvärförbindelsen kommer att öka tillgängligheten för kollektivtrafik tack vare att Kongahällavägen, som idag präglas av köbildning, blir avlastad. I den större systemlösningen som tvärförbindelsen ingår i kommer bussfiler längs Kongahällavägen bidra till en snabbare och mer tillförlitlig busstrafik. I genomförandestudien ses även möjligheten för en ny hållplats längs med Torshällavägen/väg 155 för en mer tillgänglig kollektivtrafik till Bulyckeområdet. Detta är positivt inte minst för barn och unga som vill nå ridanläggningarna eller motorsportanläggningarna. Tillgängligheten med kollektivtrafik skulle dock kunna främjas än mer genom en kollektivtrafikförbindelse längs den planerade vägen, något som det idag inte finns underlag för. Dock möjliggörs framtida utbyggnad av hållplatser längs med tvärförbindelsen i genomförandestudien. Utan stärkt kollektivtrafik riskerar sociala värden för barn och unga att utebli och tvärförbindelsen går inte i linje med mål om omvänd trafikmagnetsordning. För att detta ska ske behöver tvärförbindelsen gynna fotgängare, cyklister och kollektivtrafik.

STÄRKT RÖRELSE MED CYKEL

Gående och cyklister kommer att kunna röra sig längs med Nya Älvegårdsvägen på samma stråk som idag. Längs med Bulyckevägen kommer gång- och cykelstråk att förstärkas jämfört med idag. Dessutom kommer tvärförbindelsen att stärka upp med en ny gång- och cykelväg i det som idag är naturområde. Detta skapar en bättre orienterbarhet i närområdet och förutsättningar för enklare pendling med cykel till och från centrala Göteborg.



INGREPP I NATUROMRÅDET

Tvärförbindelsen har en strategisk placering för att minska effekter på naturmiljön och i genomförandestudien har åtgärder tagits för att minimera tvärförbindelsens inverkan på naturområdet. Trots detta så innebär anläggandet av en bilväg inom ett idag oexploaterat område ett stort ingrepp i naturmiljön.

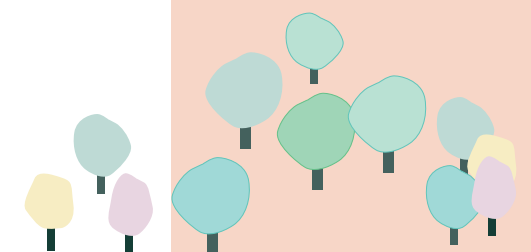
Naturen där tvärförbindelsen anläggs utgör både rekreatioms- och återhämtningsplats för människor och livsmiljö för djur och växter. Detta medför negativa konsekvenser ur såväl det sociala som det ekologiska perspektivet. Det innebär en negativ inverkan på naturområdet som tyst återhämtningsplats, rekreatioms- och friluftszon för människor liksom livsmiljö för djur och natur.

BÄTTRE TRYGGHET OCH SÄKERHET INOM BULYCKEOMRÅDET

Fler trafikrörelser och människor på platsen ger informell övervakning och ett tryggare område. Bättre ut- och infarter skapar ett säkrare trafikrum både för bilister och oskyddade trafikanter.

KATALYSATOR FÖR FRAMTIDA EXPLOATERING

Tvärförbindelsen kan öppna upp för vidare exploatering av det idag orörda naturområdet. På lång sikt, och i enlighet med översiktsplanens intentioner, finns en påtaglig risk att mer natur tas i anspråk till förmån för bostäder och verksamheter.



REKOMMENDATIONER

PLANEN



Reglering i detaljplan bör säkerställa trygga och säkra passager över tvärförbindelsen. Detta innefattar:

- säkra passager genom naturområdet där både människor, ryttare och djur ska kunna röra sig tryggt och säkert
- säkra passager över Bulyckevägen



Reglering i detaljplan bör säkerställa gena och säkra stråk för gång och cykel med särskilt fokus på barn och ungas trafiksäkerhet och trygghet.



Reglering i detaljplan bör säkerställa minsta möjliga inverkan på naturmiljön vad gäller berg, vegetation och landskapsbild. Framförallt i området mellan Älvegårdsområdet och Bulyckeområdet. Önskvärt är att exempelvis minimera mängden buffertyta på sidan av vägen.



Det är viktigt att in- och utfarter längs hela tvärförbindelsen utformas trafiksäkert och möjliggör god sikt för samtliga trafikanter.



Tvärförbindelsen bör utformas med hastighetsbegränsande åtgärder.

GENOMFÖRANDE



Trygga och trafiksäkra passager och ljudmiljöer bör säkerställas under byggnationstiden av tvärförbindelsen. Även tillgängligheten till naturområdet bör säkerställas under byggtiden.



Gaturummen bör utformas med hänsyn till barns ögonhöjd för att skapa trafiksäkra och upplevelserika stråk även för barn. En god gestaltning och lugna miljöer är viktigt för att barn ska vilja röra sig och känna sig trygga längs med tvärförbindelsen.



Viktigt med väl placerade och gestaltade bullerskydd för att undvika barriäreffekter.



God ljussättning längs med hela tvärförbindelsen bör prioriteras för att den ska kännas trygg. Detta innebär en ljussättning som är anpassad till områdets identitet, gör det lättare att orientera sig samt utgår från människan och omgivningen.

PLANENS NÄROMRÅDE



Trygga och säkra passager bör säkras över hela tvärförbindelsen. Detta innefattar:

- säkra passager över Nya Älvegårdsvägen där passager behöver anpassas för elever som ska till och från Älvegårdsskolan
- säkra passager för barn som rör sig över Kongahällavägen mot Lillebyskolan



Ny kollektivtrafiklinje längs nya tvärförbindelsen bör anläggas för att gynna barn, unga och andra grupper utan bil som bor eller uppehåller sig i tvärförbindelsens närområde.



Trygg och säker färdväg bör säkerställas till viktiga målpunkter Bulycke Ryttarförening och motorsportverksamheter för att grupper utan bil, som barn och unga. Hållplatslägen ses över i förhållande till dessa målpunkter.



Som kompensationsåtgärd för den naturmark och de fornlämningar som försvinner i och med byggnationen av tvärförbindelsen bör de fornlämningar och den natur som finns kvar tillgängliggöras. Detta kan ske exempelvis med pedagogisk information om skyddade arter och om platsens historia.



Om möjligt bör sammankopplade ridvägar i ett större område främjas och att ridverksamheten inte begränsas ytterligare i närområdet. Detta är viktigt att ha med sig i ett tidigt skede eftersom tvärförbindelsen kan öppna upp för vidare exploatering i närområdet.



Den utveckling som presenteras i översiktsplanen bör ske med största hänsyn till naturområdets rekreativa, kulturmiljömässiga och ekologiska värden.

5.

REFERENSER

&

BILAGOR

REFERENSER

- *BARNKONSEKVENSANALYS, barn och unga i fokus 1.2*, Göteborgs Stad 2016
- *SOCIAL KONSEKVENSANALYS, människor i fokus 1.2*, Göteborgs Stad 2016
- *Gör plats för barn och unga!* Boverket 2015. <https://www.boverket.se/sv/om-boverket/publicerat-av-boverket/publikationer/2015/gor-plats-for-barn-och-unga1/>
- *Genomförandestudie Torslanda Tvärförbindelse*, Norconsult 2021
- *Trygg stadsmiljö - Teori och praktik för brottsförebyggande & trygghetsskapande åtgärder*, Institutionen för samhällsplanering och miljö, Ceccato, V., Vasquez, L., Langefors, L., Canabarro, A., Petersson, R. Kungliga Tekniska Högskolan 2019
- *PM - RESULTAT AV TRAFIKANALYS TORSLANDA TVÄRFÖRBINDELSE*, WSP 2020
- Resultat från arkeologisk utredning för detaljplan för tvärförbindelse i Torslanda,, Göteborgs kommun, LÄNSSTYRELSEN VÄSTRA GÖTALAND, 2021
- *Torslanda Tvärförbindelse - Genomförandestudie Naturvärdesinventering*, Göteborgs Stad 2021



BILAGOR

- *Sammanställning WS1 (nuläge) tjänstepersoner*, 2021
- *Sammanställning dialog föreningar*, 2021
- *Sammanställning WS2 (konsekvenser) tjänstepersoner*, 2021



