



Naturskyddsföreningen i Göteborg  
Fjällgatan 3 E  
413 17 Göteborg  
info.goteborg@snf.se

30 juni 2008

Byggnadsnämnden  
Göteborgs stad  
oversiktsplan@sbk.goteborg.se

Yttrande över  
**Förslag till Översiktsplan för Göteborg**

**Allmänna kommentarer**

I valet mellan olika utbyggnadsstrategier är inriktningen att förlägga ny bebyggelse intill nuvarande, snarare än att ta helt nya områden i anspråk, den mest rimliga. Dock är detta inte heller problemfritt då natur/grönområden som är värdefulla för rekreation, stadsbild och naturvård riskerar att försvinna. Det måste prioriteras att i första hand bygga på redan hårdgjord yta. Förutom att återanvända mark och byggnader som inte längre utnyttjas, bör man se över möjligheterna att bygga på parkeringsplatser, och i stället förlägga parkeringar under jord, under byggnader eller i flera våningar samt stimulera till bilpooler som ger ett minskat behov av parkeringsyta.

Föreningen anser det inte rimligt ur ett hållbarhetsperspektiv att planera för ständigt ökande trafikvolym, både vad avser gods- och persontransporter. Såväl en begränsad tillgång på energi och behovet av att reducera utsläppen av växthusgaser innebär att det på sikt snarare går mot mindre transportvolym än mot större. Det är naturligtvis en övergripande prioritering som får göras, genom regleringar eller marknadsmekanismer, om hur tillgänglig energi och utsläppsutrymme fördelas

En utveckling som föreningen dock ser positivt på är att persontransporter kan föras över från personbil till gående, cyklande och kollektivresande. Infrastruktursatsningar som stödjer detta prioriteras framför väginvesteringar. Västlänken är den enskilt viktigaste investeringen (tillsammans med 4-spår på västra stambanan, som dock ligger utanför Göteborgs stad) och denna borde prioriteras. Även andra järnvägsinvesteringar för att öka kapaciteten för pendeltågstrafik är positiva, dock med ett frågetecken för den föreslagna nya dragningen av bohusbanan.

Det är också angeläget att satsa på fortsatt utbyggnad av cykelvägar. Förutom cykelvägar är det viktigt med cykelparkeringar, och då säkra sådana då cykelstölder och sabotage kan avskräcka från cykelanvändande.

I planen nämns om byggande av energisnåla hus. Det är något som borde kunna lyftas fram ännu tydligare och krav på energieffektivitet borde ställas vid nybyggande. I synnerhet om kommunägd mark ställs till förfogande har kommunen möjlighet att ställa sådana krav.

Föreningen anser att det tas alldeles för lätt på kravet att uppfylla miljö kvalitetsnormen för luft. Den dåliga luftkvaliteten leder till att många människor får försämrade hälsa, inklusive tiotals dödsfall per år. Föreningen anser att Göteborgs stad borde följa lagen och inte anta några planer som innebär att risken för överskridande av miljö kvalitetsnormen ökar. Att bara hänvisa till att teknikutvecklingen troligen gör att det är mindre problem om 20 år är alldeles för lättvindigt.

Föreningen anser att arbetet med att skydda värdefull natur måste ges hög prioritet. Listan över områden som föreslås för nya naturreservat är lång, men ändå saknas flera områden som är skyddsvärda och i olika sammanhang t ex tidigare översiktsplaner föreslagits som nya eller utvidgade reservat.

### **Kommunikationer**

Byggandet av Västlänken är mycket angelägen och måste prioriteras högt. Det vore också bra att kunna anknyta med pendeltågsförbindelse till verksamheter och bostadsområden på södra Hisingen (i första hand Norra älvstranden/Backaplan). Om detta inte kan ske genom att västlänkentunneln dras via Hisingen så borde andra alternativ för effektiv pendeltågstrafik finnas med i planeringen.

Det vore positivt med en utökad kapacitet för pendeltågstrafik och även godstransporter på bohusbanan, Föreningen ser dock en potentiell konflikt med natur- och landskapsvärden vid en dragning av en ny järnvägslinje i Bönered-Kärra-Rödbo. Andra alternativ såsom nuvarande sträckning samt Göta älvdalen borde också utredas. Längs Kungälvsleden finns det logistikverksamheter, stora handelsområden samt många arbetsplatser. Sett ur ett regionalt perspektiv förefaller det som om en järnvägsdragning här skulle ge ett större resandeunderlag för såväl arbetspendlare som besökare till affärerna. Dessutom skulle det ge möjlighet till bra spårförbindelser till logistikverksamheterna. Naturligtvis kan en pendeltågsförbindelse genom Kärra vara till nytta för boende där (även om det kan lösas med bussar också), men för resenärer från Bohuslän skulle en dragning i Göta älvdalen ge ett större underlag. Föreningen har idag inte underlag att förorda någon särskild dragning innan alla konsekvenser är kända, men anser att flera alternativ måste hållas öppna.

En ökning av kapaciteten på hamnbanan är också önskvärd om detta är en förutsättning för att minska lastbilstrafiken till och från Göteborgs hamn.

Föreningen säger ett kraftigt Nej till ny ”smygförbindelse” mellan väg 45 och E20 från Angered till Partille. Särskilt avsnittet med ny bro över Lärjeån vid Eriksbo. Om nu Partihallslänken ska byggas för att förbinda väg 45 och E20 varför då bygga ytterligare en förbindelse som passerar genom och riskerar att skada värdefulla naturområden?! Förstärkt kollektivtrafik bör kunna utnyttja befintligt vägnät, som skulle kunna upprustas vid behov.

Det är dock bra att andra föreslagna väg och spårvägsförbindelser över Lärjeån inte längre finns med i översiktsplanen.

Föreningen anser att de problem med begränsad framkomlighet i vägnätet som finns i Torslanda inte ska ”lösas” genom ytterligare vägbyggen, utan genom minskad trafikbelastning. Om man inte genom att satsa på cykeltrafik och kollektivtrafik kan reducera bilåkandet ska inte ytterligare bebyggelse ske. Vid nyetableringar av bostadsområden, räcker det inte med att konstatera att det finns närhet till hållplats för kollektivtrafik. Det finns ändå en stor risk för att en stor del av resorna kommer att ske med bil.

Då det efter beslut i Öckerö kommun inte är aktuellt med ny väg och broförbindelse till Öckerö kan detta vägreservat tas bort ur ÖP.

Möjligheten att styra trafikflödena med hjälp av trängselavgifter samt utbud och prissättning av parkering borde tydligare lyftas fram. Stockholm är ett bra exempel hur trängselavgifter kunnat minska miljöbelastningen och öka framkomligheten i vägnätet utan nya väginvesteringar.

### **Naturområden**

I listan över planerade naturreservat (s 22, del 2) saknar föreningen följande områden:

- Öxnäs med Askesby,
- utvidgning av Delsjön
- utvidgning av Rya skog.

Områdena är väl kända, beskrivna under värdefulla naturområden (och i ett fall som friluftsområde) i del 3. De har också tagits upp som förslag i föregående ÖP (ÖP99) och/eller i det program för skydd av tätortsnära natur som länsstyrelsen tagit fram (november 2003) samt deras remissversioner.

Öxnäs och Askesby är ett område värdefullt för såväl naturvård, kulturvård som landskapsbild. Det kan också ett utflyktsmål med såväl gamla kulturmiljöer och närhet till Nordre älv och estuarieområdet. Omnämns som blivande naturreservat i områdesbeskrivningen i del 3

Delsjön är ett av Göteborgsregionens viktigaste och mest besökta friluftsområden. Huvudsyftet med en utvidgning av reservatet är att säkerställa friluftshintresserna, men det finns också värdefulla naturmiljöer inom den del som ännu inte är naturreservat. Föreningen anser att det förslag till utvidgning av naturreservat som länsstyrelsen tog fram 2007 är bra och uppmanar Göteborgs stad att samverka med länsstyrelsen för ett beslut om utvidgningen av reservatet som kan säkerställa områdets friluft- och naturvärden.

Rya skog är ett unikt ädellövskogsområde med lång kontinuitet, och innehållande flera olika miljöer med fuktigare och torrare delar. Området är dock relativt begränsat till sin yta och det är angeläget att hela dagens skog kan behållas intakt, framför allt ur naturvårdssynpunkt men också för upplevelse och rekreationsvärdena. Tidigare har det framförts planer på utbyggnad av reningsverk i skogen. Nu har utbyggnader kunnat klaras, utan direkta ingrepp i skogen så föreningen kan inte se att det idag finns några nämnvärda motstående intressen. (Föreningen anser dock att naturvärdena är så höga att reservatet borde utvidgas under alla förutsättningar.) Därför borde reservatet självklart utvidgas till att omfatta hela skogen.

Kanske kan avsaknaden av dessa områden bero på att det program för skydd av tätortsnära naturområden som länsstyrelsen på regeringens uppdrag tagit fram "Den tätortsnära naturen i Göteborgsregionen" (november 2003), inte verkar ha använts som underlag. Åtminstone står den, vad vi kan finna, inte med i listan över underlagsmaterial.

Föreningen skulle också vilja se en utvidgning av Nordre älvreservatet vid Björlanda enligt tidigare förslag.

Föreningen upplever att skyddandet av natur i form av naturreservat prioriterats mycket lågt de senaste åren. Jämfört med framtagandet av exploateringsplaner som skett i hög takt har det gått mycket trögt med bildandet av nya naturreservat. Göteborgs stad har t o m försvårat bildandet av nya reservat genom att bromsa utvidgningen av Delsjöreservatet. Föreningen önskar se en mycket större aktivitet från kommunens sida när det gäller reservatsbildningen så

att de olika områdena i rimlig takt kan överföras från kolumnen för planerade reservat till den för beslutade reservat.

Det är angeläget att strandskyddet till fullo upprätthålls och att inga exploateringar i strandskyddsområden görs eller att andra exploateringar som minskar tillgängligheten till stränder görs.

### **Lokalisering av bebyggelse**

Föreningen har inte möjlighet att här kommentera alla de områden som föreslår för bebyggelse, utan här följer mer allmänna kommentarer.

Det markeras stora områden längs Gråbovägen för bostäder och verksamheter. I detta sammanhang vill föreningen framhålla att det är angeläget att värna de viktigaste natur- och rekreationsvärdena, Lärjån, med dess biflöden och raviner, jordbrukslandskapet och landskapsbilden, de större sammanhängande skogsområdena, och bohusleden. Föreningen anser också att det bör sparas tillräckligt breda "gröna korridorer" mellan Lärjeåns och Sävåns dalgångar.

Då den mer omfattande bebyggelse som tidigare föreslagits väster om Kärra, kring Bönered och Larsered inte verkar vara aktuell, i alla fall inte i närtid, vore det lämpligt att skjuta upp all omfattande exploatering inom området så man inte börjar riva sönder det landskap som en uppskjuten/avbruten exploatering ger möjlighet att bevara.

På Hisingen exploateras idag i hög takt naturmark och jordbruksmark för i första hand industri- och logistikanläggningar. Flera av dessa har skett eller föreslås ske på marker som är värdefulla för naturvård, kulturmiljövård, landskapsbild, eller är god jordbruksmark. Föreningen anser att innan eventuella exploateringar sker så måste bättre lokaliseringstuderingar med alternativjämförelser göras.

Föreningen tycker att det är bra att försiktighet visas beträffande utbyggnad i och kring Björlanda, särskilt i kustnära lägen och i områden som inte ligger intill befintlig bebyggelse.

Att kompletteringsbygga i centrala och halvcentrala lägen är inte enkelt då markutrymmet är begränsat. I första hand ska redan hårdgjorda ytor användas. En mycket försiktig avvägning måste göras innan grönområden/naturområden eventuellt tas i anspråk. Natur nära bostaden upplevs som mycket värdefullt och de kringboende som upplever oftast sin boendemiljö kraftigt försämrad vid förlust av grönområden. Gröna ytor är också viktiga för det lokala klimatet och luftkvaliteten. Vidare kan träd och gröna ytor och naturmark vara ett viktigt inslag i stadsbilden, t ex Guldhedens gröna branter.

Det är bra att värdet av att bevara jordbruksmark lyfts fram, och föreningen vill att exploatering på jordbruksmark undviks.

### **Handel**

Det är viktigt att handel planeras med tillgång till god dagligvaruhandel nära bostäder, och så att resor och transporter minskar istället för att öka så som är fallet med externa köpcentra. Föreningen kan därför instämma i mycket av det som sägs beträffande lokalisering av handel, t ex stärkta förutsättningar för lokala torg och undvikande av handelsetableringar i

industriområden, och hoppas att det verkligen kommer att styra utvecklingen av framtida handelslokaliseringar.

Trots liknande skrivningar i ÖP99, har vi sett ytterligare etablering av handel i externa lägen och i industriområden. Vi hoppas att man i den framtida stadsplaneringen bättre kommer att följa ÖPs intentioner.

### **Konsekvensbeskrivningen**

Nollalternativet borde vara dagens läge och inte ett fiktivt framtidsscenario. Däremot är det bra att förutom att jämföra med ett "riktigt" nollalternativ har ytterligare jämförelsealternativ, för att se påverkan från olika utbyggnadsstrategier. Konsekvensbeskrivningen borde kompletteras med ett äkta nollalternativ.

Enligt vad som anförts ovan under allmänna kommentarer anser föreningen att frågan om överskridande av miljökvalitetsnormen behöver tas på större allvar i planarbetet. Föreningen anser att ÖPXX ökar risken för att miljökvalitetsnormen för kvävedioxid respektive partiklar överskrids.

Flera negativa påverkansfaktorer på miljömålen har inte kommit med

*Bara naturlig försurning* påverkas negativt av ökade transporter, NOx-utsläpp från fartyg och vägtrafik och SOx-utsläpp från fartyg påverkar försurningen. NOx-utsläpp bidrar också till övergödning och försvårar miljömålet *Ingen övergödning*.

*Gifrfri miljö* påverkas negativt av ökade transporter, inklusive olycksrisk för transporter av farligt gods.

*God bebyggd miljö* påverkas negativt av att bostadsnära grönområden reduceras eller försvinner, samt att gröna områden viktiga för stadsbilden riskerar att försvinna. Formuleringen "andelen hårdgjord yta ökar" är en otillräcklig beskrivning. Målet påverkas också negativt av ökad exponering för buller.

Naturskyddsföreningen i Göteborg  
genom

Mats Andersson  
ordförande