



Yttrande Detaljplan för Trafikplats Hisingsleden/Björlandavägen

Diarienummer SBK: 0640/14

Planhandläggare SBK: Pauline Sandberg

Sammanfattning

Naturskyddsföreningen i Göteborg är kritisk till byggprojektet och avråder ifrån att det genomförs. Planen kommer innebära ökad trafikmängd, att värdefulla naturmiljöer går förlorade, att ingrepp sker i fornlämningsmiljöer och biotopskyddade objekt. Naturskyddsföreningen anser även att planen innebär en försämring för gående och cyklister.

Bakgrund

Planen är den del av en utbyggnad av Hisingsleden till en fyrfälts väg med planskilda korsningar vid Björlandavägen, John Bunyans väg och Assar Gabrielssons väg. Denna detaljplan avser vägtrafikorsningen Hisingsleden/Björlandavägen. Vid Björlandavägen föreslås en trafikplats av typen halvt klöverblad vilket innebär att Björlandavägen leds på bro över Hisingsleden som ligger kvar i befintligt höjdläge. Fyra stora problem beskrivs, en stor förändring av landskapsbilden, ingrepp i fornlämningsmiljöer, biotopskyddade objekt och intrång i värdefulla naturmiljöer i och kring Kålserebäck/Osbäcken.

Trafikmängd

Planen utgår ifrån att trafikmängden ska minska i andra delar av staden om byggnationen genomförs. Detta resonemang har gång på gång motbevisats i flera studier. Ett exempel är byggandet av motorvägsringen M25 runt London, som omgående drabbades av stora bilköer och att den planerade minskningen av trafikmängd på andra vägar uteblev. Fenomenet kallas inducerad trafik. Det går inte bygga bredare och fler motortrafikleder för att minska trafiken, man kan inte bygga bort bilköer. Planen går ej heller i linje med stadens effektmål i trafikstrategin (2014) att det ska ske en minskning av antalet bilresor med en fjärdedel. Föreningen anser också att det är allvarligt att man går kraftigt emot miljömålet om "Begränsad klimatpåverkan" med denna prioritering av motortrafikleder.

Gång- och cykel

Flera gånger i planbeskrivningen beskrivs det som att det kommer bli en förbättring för cyklister efter byggandet av denna trafikplats. Det anser Naturskyddsföreningen vara helt felformulerat. Gående och cyklister prioriteras inte i denna plan. Istället kommer gående och cyklister ledas under en bro, genom en skog och fortfarande korsar vägar på två platser. Detta tillsammans kommer innebära en lång omväg (se figur 1). Detta bör förtydligas i planen. Idag cyklar man relativt långt med Björlandavägen, nu kommer man behöva röra sig mycket i höjdläge, vilket framförallt är allvarligt för de som inte har så mycket kraft i benen. Bredden på gång och cykelbanan behöver förtydligas i planen t.ex. genom att hänvisa till Göteborgs Cykelprogram bör, som skriver att dubbelriktade c-banor bör vara minst 3,0- 4,8 m (Göteborgs Cykelprogram, s 46, 2015). Går emot trafikstrategin där cyklister och gående ska prioriteras.



Ekonomi och ekosystemtjänster

Planen riskerar att kosta mer än resultatet ger, speciellt när man väger in andra miljökostnader och förluster av ekosystemtjänster. Nya mobilitetslösningar och industritransporter på järnväg kommer leda till att trafiken minskar. Att bygga stora planavskilda motortrafikleder riskerar att fastlåsa framtida stadsbyggnadsplaner. Föreningen önskar se en utredning kring de ekonomiska förlusterna av ekosystemtjänster av denna detaljplan.

Naturmiljö

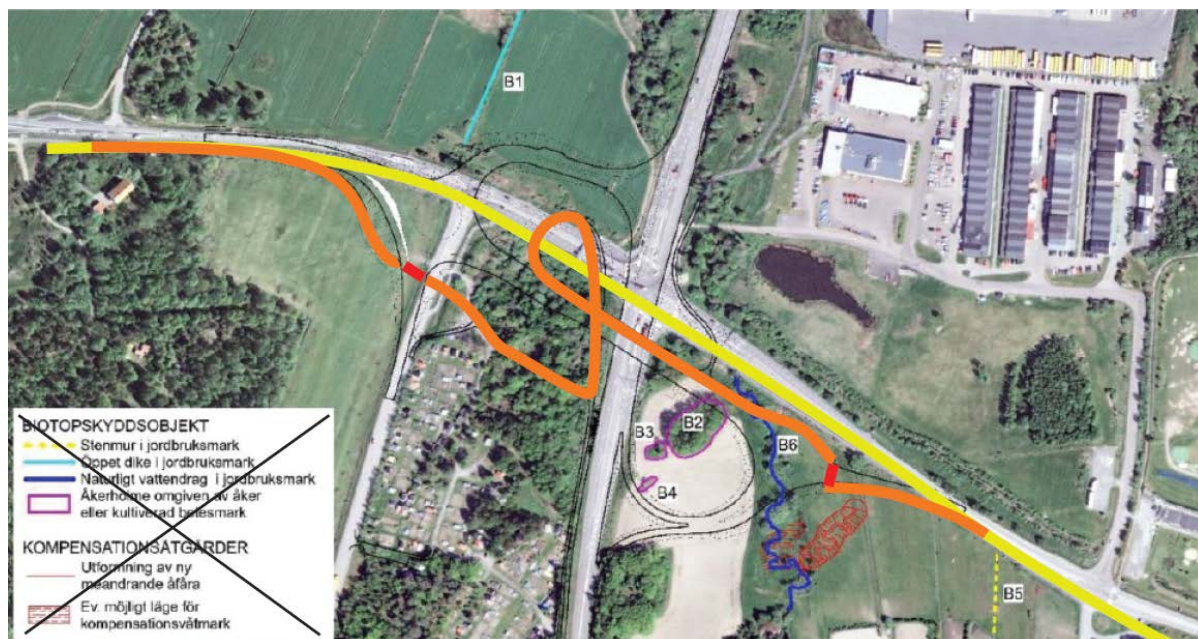
Det görs inga hänvisningar till den fördjupade naturvärdesinventeringen (Norconsult, 2014) som pekar ut att många delar av området har naturvärdesklass 3. Detta gäller bland annat under "Mark, vegetation och fauna" (s 9) och "Naturmiljö" (s 15). Föreningen saknar konsekvenser på miljömålen "God bebyggd miljö", "Ett rikt växt- och djurliv" och "Levande skogar" i planbeskrivningen.

Barriäreffekter

Inledande text till barriärstycket på sida 16 bör förtydligas med att utbyggnadsförslaget förstärker barriäreffekten istället för det vaga "likt dagens trafikplats utgör utbyggnadsförslaget...". "Skall" krav på ledarmar som leder groddjur till passager istället för "bör eftersträvas" på sida 16. Det stämmer inte heller att det kommer innebära tryggare övergångar för gående och cyklister när vägen leds genom skog, under broar och att i fortsättningen sker två passager över vägarna. (s 16) Planavskilda vägar har prioriterats under många årtionden och idag är de stora barriärer i städer runt om i Sverige. Att planera för det idag är omodernt, ohållbart och skapar otrygghet för människor. Det hör hemma i stadsplaneringen under 60- 70-talet.

Stadsplaneringsgruppen
Naturskyddsföreningen i Göteborg
genom

Lena Nilsson
Ordförande



Figur 1. Gul linje är dagens sträckning för gående och cyklister. Det är en relativt plan sträcka. Den orange linjen är den planerade gång- och cykelvägen. Det innebär en betydande längre sträcka med stora höjdskillnader och otrygga miljöer genom skog och under en bro. De röda linjerna visar korsningar.