



## Yttrande

### **Detaljplan för centrumbebyggelse inom Backaplan inom stadsdelarna Kvillebäcken, Backa och Tingstadsvassen i Göteborg**

#### **Plan utökat förfarande samråd**

Diarienummer SBK: 0335/19

Diarienummer FK: 0571/19

Handläggare SBK: Anna Norbäcker

Handläggare FK: Daniel Josefson

Naturskyddsföreningen i Göteborg ställer sig allmänt positiv till förslaget och dess vision för detaljplan för centrumbebyggelse inom Backaplan, men med reservation till förbättringar.

#### **De åtgärder som Naturskyddsföreningen i Göteborg anser är positiva**

Detaljplanen föreslår olika upplåtelseformer som leder till en mer inkluderande socioekonomiskt område. Det kan leda till ett mer demokratisk område som ger fler människor möjlighet till ett nytt hem. Nya grönytor på befintligt industriområde ökar andelen grönytor i staden och stödjer därför Göteborg klimat och miljöprogram samt Göteborgs stads Översiktsplan (ÖP). Nyttjande av befintlig infrastruktur räddar också orörda naturområden från framtida exploatering. En grön kantzon längs Kvillebäcken planeras och breddar därför dess grönområde. Det tillför både biologisk mångfald, vattenhantering och högre livskvalitet hos människor. Att planera på en plats med bra kollektivtrafik är positivt ur tillgänglighetssynpunkt samt minskar behov av bilanvändning. Det stöds av flera regelverk till exempel "Trafik för en attraktiv stad" (TRAST).

Dock ställer sig Naturskyddsföreningen i Göteborg kritiska till följande åtgärder:

#### **Mark, vegetation och fauna, Rödlistade arter**

Naturskyddsföreningen i Göteborg vill se en mer detaljerad plan på åtgärder och konsekvenser för knölnaten samt den biotopskyddade trädallén placerad i södra delen av planområdet, innan man kan fullt ut uttala sig i frågan. Tillräckliga svar kunde inte ges på samrådsmötet den 23:e februari. Där uppger man att skugga från byggnader inte har undersökts, dispens på knölnaten var inte klar och planerat skydd samt kompensation saknas. Gällande den biotopskyddade trädallén svarade staden att det blir mycket grönare efter planens genomförande. Men yngre träd i ett nytt grönområde ersätter inte de egenskaper som äldre, biotopskyddade träd redan besitter. Båda punkterna borde ha studerats innan planområdet kom ut på samråd. Det borde framgå vad för konsekvenser förändringarna inom planområdet kommer ha på arterna, både på kort och lång sikt.



Vidare skulle Naturskyddsföreningen i Göteborg även vilja se tydligare riktlinjer kring vad man planerar på de nya grönyrtornas kompensationsytor som nämns i samband med skola/förskola. Naturskyddsföreningen i Göteborg önskar också att man tillför nya våtmarker för att öka dess antal i staden. Detta då den är en mycket värdefull form av grönyta som nämns i flera visioner och mål, såsom etappmålet "Myllrande våtmarker" i Sveriges 16 miljömål.

### **Teknisk försörjning-Dagvatten**

Naturskyddsföreningen i Göteborg får intrycket att underlaget för dagvatten är visionsbaserat snarare än krävande. Det riskerar då att inte bli verklighet under genomförandet. Enligt "Climate Change 2022: Impacts, Adaptation and Vulnerability" (IPCC) kommer mer drastiska åtgärder krävas för att motverka rådande klimatförändringar. Ett öppet dagvattensystem längs promenadstråket hade också varit positivt.

### **Trafik**

#### *Lågfartsgator eller bilfritt område?*

Naturskyddsföreningen i Göteborg anser att tidigare uppförande av lågfartsgator, såsom det närliggande Kvillebäcken, inte uppfyller det hastighetskrav som ställs. Hur planerar man för att bilister inte kommer upprepa samma beteende i denna detaljplan? Hur ska gatorna uppfylla planbeskrivningens mål: "*Trafikering sker på gående och cyklisters villkor.*"?

Naturskyddsföreningen i Göteborg ser här en möjlighet att expandera mot hållbarhetsmålen för Göteborgs stad genom ett bilfritt bostadsområde, med reservation för rörelsehindrade, logistik, service och liknande funktioner vid behov. Ett bilfritt Backaplan skulle öka barnens tillgänglighet och möjlighet till självständig rörelse. Det förbättrar förslaget mot barnperspektivet och därför barnkonventionen. Det skulle minska trafikmängden längs Lundbyleden och därför risken för flaskhalsar samt ge bättre framkomlighet för godstrafik, vilket är därför positivt för Trafikverkets arbete då Lundbyleden "*ingår i det nationella stomvägnätet och är därmed av riksintresse*" samt stödjer Göteborg Stads trafikstrategi. Bilen är ett mycket markkrävande färdmedel som slösar på potentiella multifunktionella platser. Markytan kan användas bättre och gynna fler människor per kvadratmeter.

Ovanstående argument är inte bara fina mål och visioner. De är nödvändiga åtgärder som måste ske nu. Trafikverkets nationella persontransportprognos beräknar att mellan år 2010 och 2030 kommer trafiktillväxten med personbil bli cirka 35 procent i Stor-Göteborg. Enligt Trafikverket krävs att persontrafikarbetet minskar med 20 procent till år 2030. Ett bilfritt Backaplan ger långsiktiga vinster i alla tre hållbarhetsdimensioner; ekologisk, social och ekonomiskt. I ljuset av detta är det beklämmande att Göteborgs Stad tar fram en detaljplan som trots lågfartsgator och



andra åtgärder kommer att bidra till ökande biltrafik och belastning. Därför krävs mer drastiska åtgärder än lågfartsgator.

#### *Parkering*

Naturskyddsföreningen i Göteborg ställer sig frågande kring mängden parkeringsplatser. Vid nyproduktion och med ett helhetsgrepp som detta planområde innefattar, bör man här försöka sträva mot en mer hållbar lösning, då kollektivtrafiken-, cykel- och gångmöjligheter utökas. Ansvar för minskade parkeringsplatser läggs på byggherrarnas vilja till grön omställning genom mobilitetsåtgärder. Naturskyddsföreningen i Göteborg vill se att man bygger parkeringsmöjligheter utanför området.

Dock är det positivt att *“Parkeringsplatserna för bil föreslås att i hög eller full utsträckning finansieras av användarna...”* då det innebär ett kostnadslättnad för de som väljer mer hållbara färdmedel. Men förslaget borde ändras till ett *krav* med endast *full* utsträckning. Det är mer rättvist.

#### *Buller- och luftföroreningar*

Planbeskrivningen förklarar att ett antal platser i området kommer överskrida både buller och luftnivåerna enligt Miljö kvalitetsnormer för vatten och hav (MKN). Detta ser Naturskyddsföreningen i Göteborg allvarligt på. Inte bara baserat på MKN utan även TRAST, IPCC, Sveriges 16 miljö kvalitetsmål och så vidare. Nedan följer några citat på förslag till åtgärder från sida 85 i planbeskrivningen som Naturskyddsföreningen i Göteborg ifrågasätter.

*“En möjlig åtgärd som nämns i utredningen är att variera byggnadshöjden längs med de gator där MKN överskrids eller tangeras. En enstaka högre byggnadsdel, som sticker upp som ett torn över den omkringliggande bebyggelsen, har förmåga att leda ner renare luft med högre vindhastighet ner i gaturummet, vilket hjälper till att blåsa bort och späda ut föroreningarna i gatuplan.”* Naturskyddsföreningen i Göteborg anser att detta inte löser problemet med luftföroreningar ur ett helhetsperspektiv, utan bara skickar det vidare till andra platser.

Planbeskrivningen fortsätter med: *“Utöver de åtgärder som föreslagits ovan skulle minskade trafikmängder inom området ha en mycket positiv effekt på halterna av luftföroreningar i gatuplan. Slutligen prognosticeras utsläppen av NOx från ett genomsnittsfordon minska mer och mer lägre fram i tiden på grund av teknikutveckling och att fordonsflottan med tiden kommer att bestå av en allt större andel fordon med renare avgasutsläpp. En fördröjd genomförandetid av planen på några år skulle kunna medföra att MKN för NO<sub>2</sub> klaras inom området vid tiden för inflyttning, utan ytterligare åtgärder. För att ta reda på vilket år detta kan komma att ske rekommenderas ytterligare emissions- och spridningsberäkningar.”* Naturskyddsföreningen i



Göteborg 2022-03-16

Göteborg är kritiska till stadens tillit till teknisk utveckling och minskad biltrafik. Det förefaller som en önsketänkande prognos när staden istället borde skapa förutsättningar till önskad effekt. Fler åtgärder behöver användas, till exempel bilfritt område (se ovan för vidare diskussion).

Enligt bullerutredningen framgår det att detaljplanen inte möter godkända bullernivåer för skolgården. Naturskyddsföreningen i Göteborg vill se att staden minskar bullernivåerna genom gröna lösningar, till exempel trädrader.

### **Slutsats**

Som slutsats anser Naturskyddsföreningen i Göteborg att "Detaljplan för centrumbebyggelse inom Backaplan inom stadsdelarna Kvillebäcken, Backa och Tingstadsvassen i Göteborg" leder till en mer hållbar stad enligt: Göteborg Stads Översiktsplan, Göteborg Stads Miljö- och klimatprogram 2021-2030 och TRAST. Dock finns möjligheter till förbättringar enligt: Intergovernmental Panel on Climate Change, Sveriges 16 miljö kvalitetsmål, MKN, Barnkonventionen med flera. När man har möjligheten att planera från grunden bör man vara ett föredöme för nya principer och sätt att leva. Vi har möjligheten att göra Älvstaden till en förebild för andra att sträva efter. Visionen uttrycker dessa ändamål i text men vi ser inte det i detaljplaneskedet. Låt oss uppfylla alla mål på listan, inte bara vissa.

Stadsplaneringsgruppen  
Naturskyddsföreningen i Göteborg

Genom  
Lena Nilsson  
Ordförande