



Yttrande

Detaljplan för bostäder och verksamheter norr om Katrinedalsgatan inom stadsdelen Krokslätt i Göteborg

Plan standardförfarande - Samråd

Diarienummer Stadsbyggnadsförvaltningen: SBF-2023-00494

Handläggare SBF: Sandra Trzil, Jenny Andreasson

Handläggare EXF: Anna Björnered, Hanna Andersson

Naturskyddsföreningen i Göteborg ställer sig allmänt positiv till "Detaljplan för bostäder och verksamheter norr om Katrinedalsgatan inom stadsdelen Krokslätt i Göteborg" men med reservation till förändringar. Specifikt gällande dess mobilitets- och parkeringsutformning, vilken föreningen anser inte reflekterar en hållbar stadsutveckling, samt att bef träd föreslås att tas bort i och med exploateringen.

Detaljplanens planområde består idag mestadels av hårdgjord yta, därför är föreningen positiv till att platsen bebyggs, eftersom det skapas fler bostäder för staden men orörd naturmark blir inte påverkad. Dock planerar staden att "sannolikt" ta ner de fåtal befintliga större träd som finns i området idag. Specifikt *"en sälg (hålträd) som är särskilt skyddsvärd samt en lönn"* enligt sida 22 i planbeskrivningen, på grund av dess *"ofördelaktiga lokalisering"* eftersom *"de står inklämda mycket nära en befintlig transformatorstation samt nära den planerade bebyggelsen"*.

Föreningen anser att staden kan utforma den planerade bebyggelsen längre in på kvartersmarken, alternativt flytta på träden, för att bevara dem.

Föreningen förstår att staden vill exploatera så mycket yta som möjligt och att flytta på träden ökar byggkostnaden. Men att bevara befintliga naturvärden blir allt viktigare eftersom staden fortsätter att bygga över dem vid varje detaljplan. Det bästa sättet att skapa en hållbar stad är att bevara det befintliga mervärdet genom att anpassa den planerade bebyggelsen (med andra ord bygga hållbart). Oftast är stadens motivationen att det är lättare än att anpassa bebyggelsen.

Staden förklarar att nya träd kommer att planteras inom och runt den planerade bebyggelsen, men detta bör Göteborgs Stad göra i vilket fall som helst för att skapa mer grönska och öka den biologiska mångfalden där det är möjligt inom en ny detaljplan enligt stadens klimat-och miljöprogram. Vidare tar det årtal att uppnå samma kvalitet av ekosystemtjänster med nyplanterade träd som redan etablerade, äldre träd.



Föreningen uppskattar att befintliga parkeringsplatser tas bort (enligt sida 19 i planbeskrivningen). Dock föreslår staden (genom en mobilitets- och parkeringsutredning från Koucky & Partners 2024) att 106 nya parkeringsplatser samt 6 bilpoolsplatser skapas enligt sida 20 i planbeskrivningen. För att förhindra att stora mängder yta används till parkeringsplatser i bostadsområdet föreslår staden att ett underjordiskt garage byggs istället för 90 stycken av platserna. Detta är en dyr kostnad som läggs på bostaden, enligt Stockholm parkerings undersökning från 2018 kan en underjordisk garage kosta cirka 500 000 kronor per parkeringsplats.

Enligt "Mobilitets- och parkeringsutredning, Katrinedalsgatan, Göteborg" från Koucky & Partners kommer parkeringstalet ligga på 0,35 bpl/lgh för bostäderna (Bonava lgh) det vill säga 93 stycket totalt av de 112 platser som föreslås. Detaljplanen ligger i zon A med normalspann och startvärden för bpl mellan 0,2-0,5 bpl/lgh. Staden valde att utgå från det högre värdet (0,5 bpl/lgh) som startvärde för sin parkeringsutredning och reducerade sedan värdet baserat på olika mobilitetsåtgärder till 0,35.

Detaljplanen ligger i kant med en kollektivtrafikshållplats som trafikerar 2 spårvagnslinjer samt 3 stycken busslinjer. Ett pendlingscykelstråk (två stycken cykelbanor, båda dubbelriktade) går förbi på Mölndalsvägen. Enligt Google Maps tar det 16 minuter till Göteborgs centralstation med cykel och 15 minuter med spårvagn. Söderut ligger stationen "Mölndal innerstad" som tar 11 minuter med cykel och 7 minuter med spårvagn. Naturskyddsföreningen i Göteborg anser därför att planen har alla förutsättningar att bli en av stadens första bilfria bostadsområden (självklart med undantag för 3% rörelse- och funktionsnedsatta samt platser för leveranser och andra viktiga samhällsfunktioner), eller åtminstone att staden utgår från det lägre spannet för Zon A i sin parkeringsutredning. Det skulle spara stora kostnader på underjordiskt garage och öppna upp mer yta för gröna åtgärder, till exempel fler dagvattenlösningar inom kvartersmark eller fler träd. Vi behöver öppna upp diskussionen för bilfria områden för att fler ska uppmuntras att välja bort bilen mitt i vår klimatkris. Att staden fortfarande planerar för mer än 100 parkeringsplatser när man kan nå både Göteborg och Mölndal på mindre än 20 minuter med både cykel och kollektivtrafik reflekterar inte en hållbar stadsplanering.

Stadsplaneringsgruppen
Naturskyddsföreningen i Göteborg

Genom
Oskar Tagesson
Ordförande