



## Yttrande över Fördjupad översiktsplan för Mölndalsåns dalgång

Diarienummer: BN0853/09

### Allmänt

Yimby Göteborg ser mycket positivt på en förtätning i Mölndalsåns dalgång och att området nu får en uppdaterad fördjupad översiktsplan. Samarbetet mellan Göteborgs och Mölndals kommuner är nödvändigt för att längs dalgången kunna knyta ihop dels de båda städerna och dels dalgångens båda sidor på ett bättre sätt. Planförslaget innehåller många bra intentioner och många av de övergripande inriktningarna är rimliga. Vi konstaterar också att planen innehåller många vackra ord som bara är att hålla med om, men samtidigt är det inte mycket som är konkret eller bindande och planen skiljer sig inte särskilt mycket från tidigare planer i området. En ökad tydlighet vore önskvärd. Det finns också sådant i planen som skulle kunna förbättras vilket vi redovisar i det följande.

### Blandsstad vs bostadsområden och centrum

Det är glädjande att planen för Göteborgsdelen omfamnat blandstadsstämningen, men samtidigt verkar Mölndal stå kvar i gamla fotspår. Mölndal skiljer fortfarande mellan verksamhetsområden och bostadsområden och det är bara i den så kallade "innerstaden" och i Forsåkersområdet som Mölndal förordar blandad bebyggelse. Också centrumstämningen lever kvar och levande stråk är ännu inte Mölndals linje. Det är av vikt att Mölndals del blir mer samstämmig med Göteborgsdelen i blandstadsstämningen om kopplingen mellan kommunerna ska kunna stärkas på ett hållbart sätt.

Planen anger att *"Utmed huvudgator ska bottenvåningarna rymma handel, service, kultur eller andra verksamheter som ska vända sig mot gatan. Byggnader längs huvudgator ska stå i fastighetsgräns mot gatan. Alternativt ska kvartersmark mellan fastighetsgräns och byggnad vara tillgänglig för allmänheten."* Detta borde inte bara gälla huvudgator utan vara utgångspunkten för alla gator i området. Även verksamhetslokaler i B-, C- och till och med D-lägen är viktiga för blandstaden. Inte minst för att skapa liv och trygghet.

### Gatunätet borde utgå från gångtrafikanternas behov

Det skrivs mycket om stadsmässighet och att främja gående och cyklister. Ändå nöjer sig planen med att behandla de större gatorna och börjar med att prioritera järnvägen, motorvägen och

gator för biltrafik. Att planeringen fortfarande har ett storskaligt bilorienterat perspektiv framgår till exempel på sidan 10: Föreslagen markanvändning Mölndal: *"Infrastrukturen utvecklas framför allt genom utbyggnad av järnvägen, med förbättrade trafikplatser på motorvägen och genom en utökad kollektivtrafik."* Gång- och cykelinfrastrukturen nämns först i sidans sista stycke.

Vi hade gärna sett att ordningen vänts genom att börja med att planera en finmaskig gatustruktur för gångtrafikanter (framtagen genom en systematisk analys t.ex. med spacesyntax-analyser). Först skulle ett idealt gatunät kunna tas fram för att sedan närma sig hur ett praktiskt gatunät baserat utifrån befintlig struktur kan se ut även för cykeltrafik, kollektivtrafik och biltrafik.

I området har de nord-sydliga stråken störst potential för stadsliv. I planen nämns bara Mölndalsvägen/Göteborgsvägen och huvudstråket på östra sidan av dalen. Det finns fler nord-sydliga gator och ännu fler behövs. De största förutsättningarna för intimare urbana stråk med byggnader och verksamheter på båda sidorna finns på mindre gator som behövs för att hålla gatunätet finmaskigt. På sidan 6 står att *"Lokalgators trottoarer och cykelbanor breddas och förbättras."* Det är tveksamt att lokalgator i staden skall behöva ha separat cykelbana.

Planerna för nya förbindelser över transportkorridoren är bra. Risken med att långa gång- och cykelbroar blir otrygga och enformiga kan minska om de utförs för blandtrafik där det fungerar. De skulle också kunna breddas och fungera som ekodukter på lämpliga ställen. Området där motorvägen korsar järnvägen vid Lackarebäcksmotet är strategiskt för passager över transportkorridoren eftersom den här är som smalast.

Söder om Mölndals bro finns det ingen förbindelse över E6 för biltrafik förrän vid Pepparedsmotet strax norr om Källered. Råvekärr är därför idag en isolerad enklav. En bro mot Åbro skulle minska isoleringen. GC-bron mellan Krokslätt och Flöjelbergsgatan gör en knix, antagligen för att rampen läggs längs motorvägen. Det vore bättre att leda den rakt österut då det blir genare och det lämnas plats för lokalgata längs motorvägen.

### **Göteborgsvägen / Mölndalsvägens nya utformning**

E6 gick länge längs Göteborgsvägen / Mölndalsvägen och det har styrt dess utformning. Nu är målet att göra gatan till ett stadsmässigt stråk. Planen rekommenderar att Göteborgsvägen / Mölndalsvägen förbättras som stadsgata med planteringar och cykelbanor. Städerna har enats om en gemensam gatusektion. Det finns egentligen ingen stor poäng med samma gatusektion hela vägen mellan Korsvägen och Åbro. Det viktiga är istället att stråket är kontinuerligt och lätt att följa. Gående och cyklister skall inte ledas i krokar runt lastzoner, rondeller och utskjutande hus, samtidigt som bilvägen är spikrak. Den ganska nyligen genomförda trafikseparerade ombyggnaden av Mölndals bro är problematisk i det avseendet.

Den sektion som städerna arbetar efter har två bilkörfält i var riktning. Trafikmängden på göteborgssidan är 10000-14000 fordon per dygn, vilket motsvarar trafikmängden på Linnégatan med sina enkla bilkörfält i var riktning. Behovet av totalt fyra körfält kan därmed ifrågasättas. Då gatan inte längre har funktionen av trafikled utan skall bli stadsgata, saknas behov av gatans norrgående körfält på ställen där de ligger mellan spårvägsspår och å, då det inte finns några målpunkter där. Trafiken där skulle kunna flyttas över till Ågatan-Grafiska vägen på åns östra sida och bidra till stadslivet längs dessa gator. Området som frigörs kan bli utvidgad parkmark och parkstråk utmed ån. Hastigheten bör sänkas och redan nu borde utformningen anpassas för att

uppmått till låga hastigheter (30-50 km/h).

Ett annat arv från trafikledstiden är att många av tvärgatorna är avbrutna och inte ansluter till stråket. Även om det kanske inte är önskvärt att alla bildar korsningar över spårvagnsspåren, så bör tvärgatorna anslutas för högersvängande trafik. Detta nämns inte i planen vilket är märkligt eftersom planen samtidigt beklagar den mycket mer marginella gatuavstängning som skett på grund av trängselskattazonen: *"Gatunätet kan ha en integrerande verkan då återvändsgator, som kan medföra vi-och-domkänsla är sällsynta. Vissa gator har dock stängts av för genomfartstrafik för att tvinga fram passage genom trängselskattens betalstationer. Detta är negativt för den småskaliga integrationen och för gatulivet."*

I dess nuvarande utförande utgör även Mölndalsvägen/Göteborgsvägen en barriär. Det saknas i princip passager över spårvagnsspåren mellan hållplatser. Hög hastighet på spårvägen i markplan och de gåendes säkerhet står i konflikt med önskan om en stadsmässig gata. Denna konflikt nämns inte i planen. Det finns troligen i nuläget liten anledning att prioritera ned spårvägen, men när gatan blir mer levande och befolkad finns skäl att ompröva detta till förmån för gång- och cykeltrafikanter behov av att korsa gatan och spåren. Samrådshandlingen för FÖPen är motsägelsefull angående planer för spårvagnshållplats vid Baazgatan: Kartan på sidan 23 visar en hållplats där, men den saknas på kartan på sidan 57.

## Hushöjder och täthet

Höga hus föreslås mot E6, men ej mot Mölndalsvägen/Göteborgsvägen. Planen skriver att *"Utefter E6 kan höghus vara ett intressant stadsbyggnadselement samtidigt som ett gott annonsläge erbjuds."* Höga hus ses i planen enbart som reklampelare och skulpturer längs E6 och inte för dess bidrag till täthet, bostäder och stadslivet. Planen skriver också att *"Utefter Mölndalsvägen/Göteborgsvägen föreslås en relativt jämn bebyggelse på 5-8 våningar."* Det finns ingen motivering till den föreslagna höjden. Generellt bör bebyggelsehöjd släppas friare eftersom högre höjd ger fler bostäder och ökat kundunderlag för den lokala servicen och handeln. Utmed den breda Mölndalsvägen/Göteborgsvägen borde högre byggnader vara oproblematiskt och till och med önskvärt i kollektivtrafiknära lägen vid hållplatserna.

Det är av yttersta vikt att planen på ett mer omfattande sätt behandlar täthet och de effekter det har på kundunderlag för verksamheter. Speciellt som Göteborgs trafikstrategi talar om tillgång genom närhet. Ett rimligt förfaringsätt vore därför att utgå från att alla gator och kvarter ska ha lokaler för service, handel och föreningsliv och sedan utifrån detta uppskatta vilken befolkningstät som behövs för att stödja denna service, verksamheter och föreningsliv.

## Cykel och snabbcykelbana

Den fördjupade översiktsplanen innehåller en snabbcykelbana på Mölndalsvägens östra sida. Frågan är hur stort behovet är av denna cykelled. Det går redan idag relativt snabbt att cykla längs Mölndalsvägen men det är monotont och störande med korsningarna. Då korsningarna blir kvar så är det svårt att se poängen. Det kan diskuteras om snabbcykelbanor är en bra prioritering då ett finmaskigt och gent gatunät är viktigare för cyklister än ett fåtal stora stråk enligt motorvägstänkande. Dessutom riskerar snabbcykelbanan att bli en barriär för gående och motverka ambitionen att göra gatan stadsmässig. En placering av snabbcykelbanan längs

järnvägen skulle i det avseendet kunna vara lämpligare.

Boråsbanans banvall nämns inte i planen. När ny järnväg byggs österut blir den tillgänglig. Det kan bitvis finnas anledning att riva banvallen för att binda ihop områden som skurits av och ge möjlighet till bebyggelse. Annars vore det logiskt att använda banvallen som cykelbana. Det skulle bli en bra väg med låg lutning mot Göteborg från Mölnlycke och östra Mölndal.

### **Transportkorridoren ska inte bara dikteras av Trafikverket**

Mycket av planeringen dikteras av att Trafikverket planerar för fyra alternativt sex järnvägsspår och kräver utrymme för sex spår och en breddning av motorvägen för busskörfält. Planen bygger samtidigt på att biltrafiken inte skall öka i enlighet med de regionala målen vilket är rimligt. Men oaktat syn på trafikmängderna i framtiden och hur hållbara de är, utgör passagen av E6 genom Gårda ett nålsöga som är svårt och dyrt att bredda. Det är därför oansvarigt att öka kapaciteten på motorvägen inom planområdet utan att beakta situationen i Gårda. Marieholmstunneln kommer öka kapaciteten över älven, så alltmer av trängseln kan förväntas i Gårda. Generellt är det nyktert att planen utgår från järnväg och motorväg i marknivå och inte framlägger spekulativa idéer om dyra nedsänkningar eller tunnlar. Möjligheten till överdäckning genom Mölndals centrum som nämns som snabbast är den överdäckning som är mest realistisk.

En skillnad i synen på silning mellan städerna å ena sidan och Trafikverket å andra är tydlig. Planen skriver på Sidan 49: *"Utrymme för utveckling av befintliga trafikplatser och eventuella nya av- och påfartsramper bör reserveras för att utöka tillgängligheten för biltrafik med mål i området. Detta samverkar även med städernas ambitioner att avlasta Mölndalsvägen/Göteborgsvägen så att stadsmiljön kan utvecklas och kollektivtrafiken prioriteras."* Jämför med Trafikverkets underlagsrapport, sidan 20: *"Bygg ut gatunätet så att gång- och cykelförflyttningar underlättas - tillgänglighet med kollektiva färdmedel förbättras – och utnyttjande av E6 för lokala bilförflyttningar undviks."* och sidan 21: *"När bilen används skall förflyttningen kunna utföras på de lokala huvudgatorna utan att utnyttja väg E6 som är till för mer långväga resenärer."* Städerna och Trafikverket behöver omgående reda ut vilken strategi som ska gälla.

I planen överläts utformningen av transportkorridoren helt till Trafikverket. Men dess gestaltning är viktig inte bara för bilister och tågpassagerare på genomresa utan även för dem som korsar dalen på något sätt, så kommunerna borde vara med mer och ha synpunkter. Det kan handla om planteringar, buskar och träd, skulpturer, utseende på broar, eller att framhäva detaljer i landskapet som bergssidorna, andra naturkvaliteter och framträdande byggnader. En fråga är om transportkorridoren skall ses som ett slags kvarter och inramas av gator på ömse sidor, eller om den skall inramas av byggnader som kan skydda mot till exempel buller, samtidigt som de blir en fysisk och visuell barriär mellan stadssidan och transportområdet, på gott och ont. Byggnader som bullerskydd nämns i planen, men ingen utförligare diskussion förs i frågan.

Götalandsbanans avstickare på bro över några av spåren och E6 leder till att den går på en lång och hög ramp (ca 10m) förbi Kallebäck. Det blir en rejäl barriär i det område där en ny gång- och cykelförbindelse mot ICA Maxi planeras. Ett alternativ med mindre barriäreffekt vore att ha Götalandsbanans spår längst österut så att de enbart behöver passera E6. E6 kan gå över spåret likt i Lackarebäck, med betydligt brantare och därmed kortare ramper än vad tåg klarar. Sammantaget blir barriäreffekten påtagligt mindre i höjd.

## **Mölnalsån som promenadväg och naturmiljön**

Ganska mycket utrymme ges i planen åt idéer om att göra området längs Mölnalsån – som tidigare var en farled för pråmar till industrierna – till ett grönt stråk med promenadvägar. Många av miljöerna är väldigt nedgångna, otillgängliga och ogästvänliga. Det kommer kräva omfattande upprustning längs med Mölnalsån om några flanörer ska lockas till promenad där, men det är bra en tanke.

Även andra användningssätt för ån borde lyftas fram. Broar bör byggas så höga att det går att paddla under och köra båtar av Paddan-typ. De bör vara så breda att djurs rörelser längs strandlinjen inte hindras. Kanske finns det platser där husbåtar kan vara lämpliga? Bad i ån är idag förbjudet. Det borde finnas en ambition i planen att kunna tillåta bad i framtiden. Vid Krokslätt går ån genom en kulvert. Det saknas särskilda skäl för dess existens och på sikt borde den tas bort.

Naturmiljön omnämns som hastigast med fokus på fisk i avsnittet Vatten på sidan 70. Miljön vid ån borde kunna berikas med mer äldre död ved. Vissa områden längs ån som tidigare varit sankmarker kunde återfå denna funktion. Planområdet sägs sakna naturvärden utöver Mölnalsån. Det borde dock finnas ambitioner om stadsmässiga spridningskorridorer för djur och växter genom gatuträd, gröna innergårdar och mikroparker. Även en ekodukt över transportkorridoren mellan dalens två sidor skulle stödja naturmiljön.

## **Liseberg behöver öppnas upp**

Liseberg är en stor barriär som planerar för ytterligare expansion. Det hade varit värdefullt att öppna området för genomgång och genompaddling. Kanske kan det byggas blandstad som kombinerar åkattraktioner med kontor och bostäder i höjdlid. Bilparkeringen söder om Liseberg skapar ett stadsmässigt hål längs Mölnalsvägens östra sida. Lämpligen avstyckas tomter för att bygga hus utmed Mölnalsvägen medan bilparkering och Lisebergs expansion sker bakom dessa speciellt nu som Liseberg förvärvat f.d. Saabs växellådsfabrik på östra sidan av Mölnalsån.

## **Otydligt om östra stråket**

Ett genomgående stråk kommer att skapas även öster om E6 då den saknade länken mellan Kallebäck och Lackarebäck avses kompletteras. Det är mycket bra. Några mer utvecklade tankar kring utformningen av detta stråk från St Sigfridsgatan till Råvekärr saknas dock. Det vore högst önskvärt med idéer om detta stråks karaktär, ambitioner för gestaltning med mera. Hur utformas den nya delen mellan Kallebäck och Lackarebäck så att den känns trygg när det antagligen saknas utrymme för hus och där intrycket från motorväg och järnväg är dominerande?

## **Miljö**

Några detaljkommentarer på påståenden relaterat till miljön:  
s. 81 *"Tågtrafiken och banvallen är i ett större perspektiv bra för miljön."* Nej, tågtrafiken är bara mindre dålig för miljön än biltrafik. Tillgång genom närhet där resan görs med gångtrafik eller cykeltrafik eller resan som inte behöver göras är vad som i ett större perspektiv är bra för miljön.

s. 83 Det står att miljö kvalitetsmålet "*Ingen övergödning*" har "*Ingen relevans*" för denna plan. Det är fel då NOx från fordonstrafiken bidrar till övergödning.

s. 85 "*Trafik, klimatgaser och hälsa*" I detta stycke bör trafik ersättas med biltrafik. Styckets sista mening har mer bäring på trängsel än på styckets rubrik.

### **Bilparkeringen ska betalas av användarna**

På sidan 6 står: "*Kantstensparkering tillåts för besökare till bostäder och verksamheter, men all övrig parkering ska ske på kvartersmark. Markparkering ska undvikas till förmån för bebyggelse och grönytor.*" Det betyder att bilparkering främst ska lokaliseras till parkeringshus eller garage under mark. Det borde framgå tydligt att dessa bilparkeringsplatser skall finansieras av brukarna och inte belasta byggprojektet och lägenhetsinnehavarna. Sidan 86: "*Dock kommer infiltrationsmöjligheterna inte öka nämnvärt eftersom de flesta kvarter kommer att ha parkering under mark.*" Detta är andra ord än tidigare i programmet, där vikten av att biltrafiken inte ökar betonas och att detta skall ske genom att antalet parkeringsplatser begränsas. Och, även om mycket parkering byggs, är kanske parkeringshus bättre än garage under mark med tanke på översvänningsrisken i området.

### **Bilagor: Översiktskartor**

Vi bifogar fem översiktskartor som visar hur vi gärna ser att strukturen utvecklas. Som underlag till kartorna har använts den primärkarta som finns på samrådshandlingens omslag.

Befintlig struktur:

Gult – befintlig gata (prickad är ny gata enligt förslag i den Fördjupade Översiktplanen)

Orange – befintlig bilfri men cykelbar gata

Brun – befintlig bilfri ej cykelbar gata

Svart – motorväg enligt planer/förslag

Vårt förslag till utvecklad struktur:

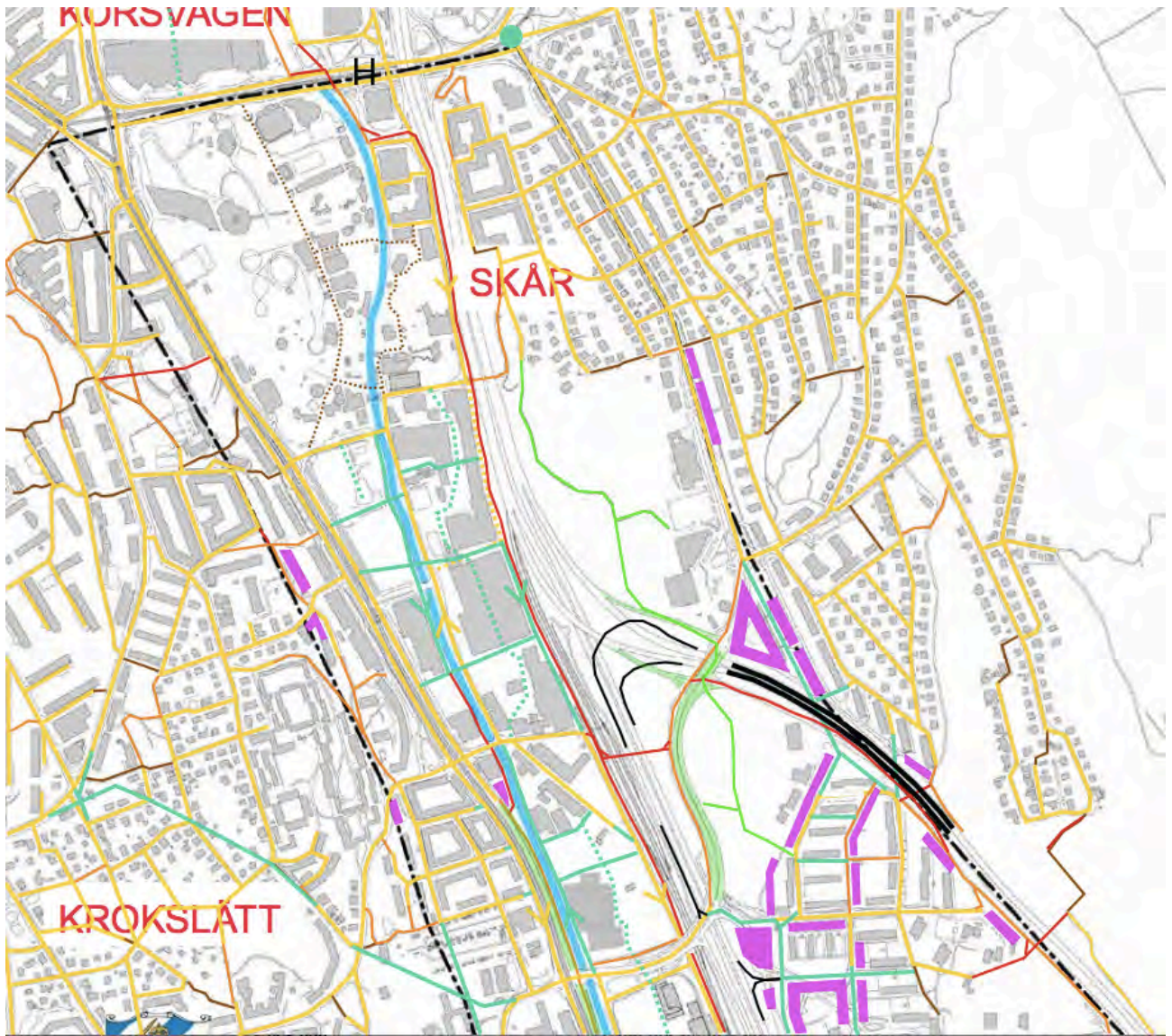
Turkos – ny gata

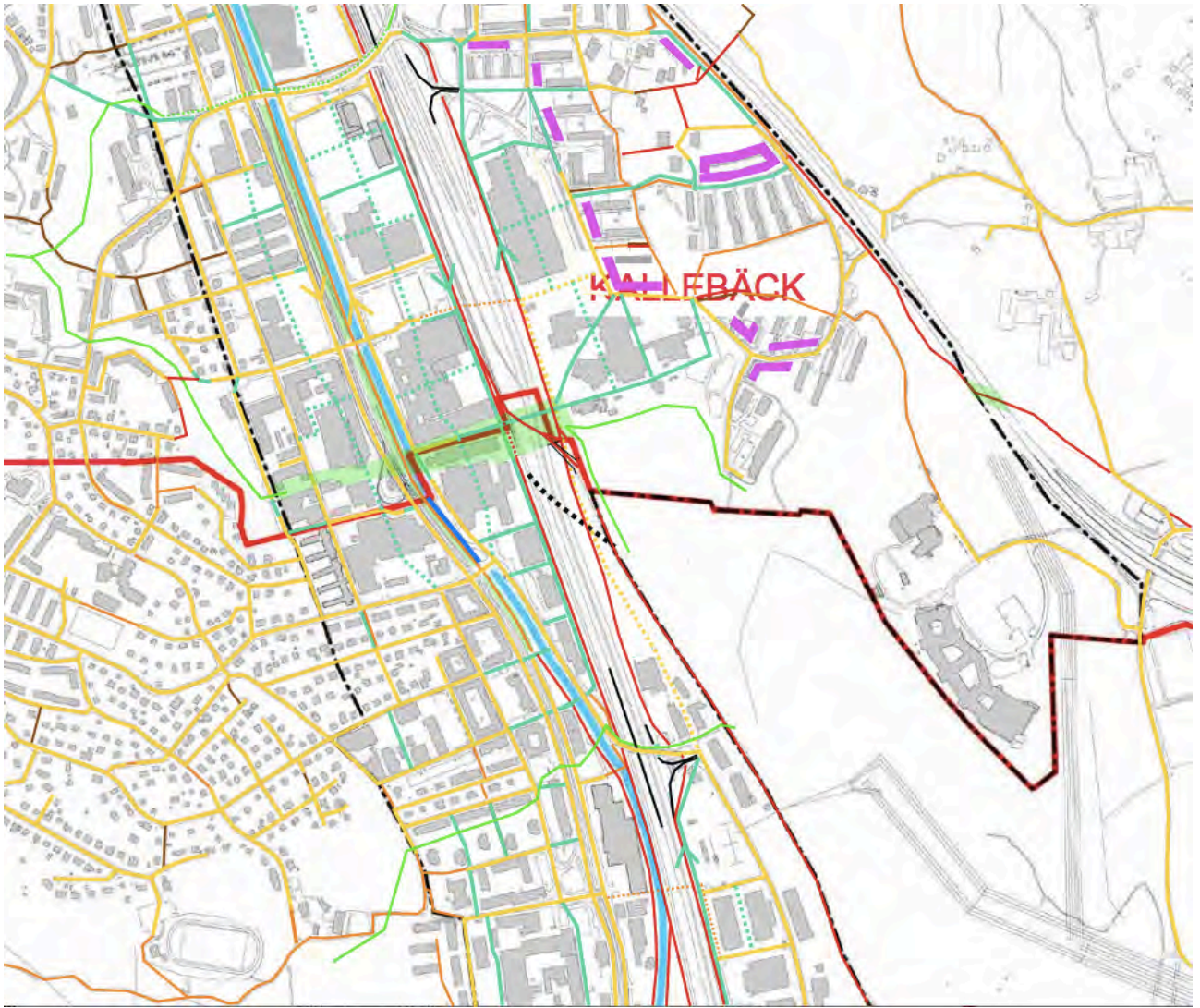
Röd – ny bilfri gata/gång- och cykelväg

Grön – stig/promenadväg på naturmark

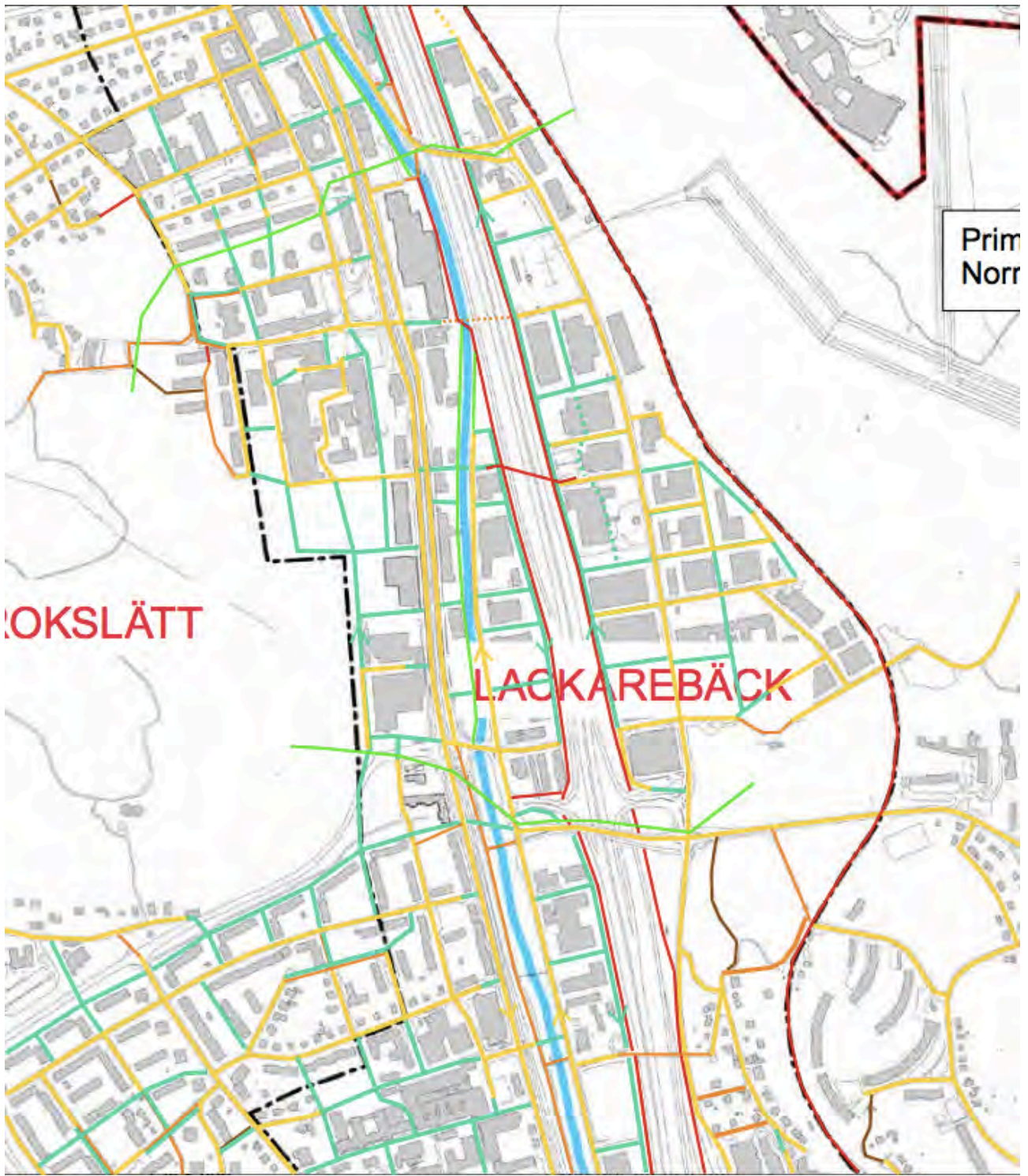
Lila – nya hus

Grönskuggad yta – del av gata som blir park/naturmark





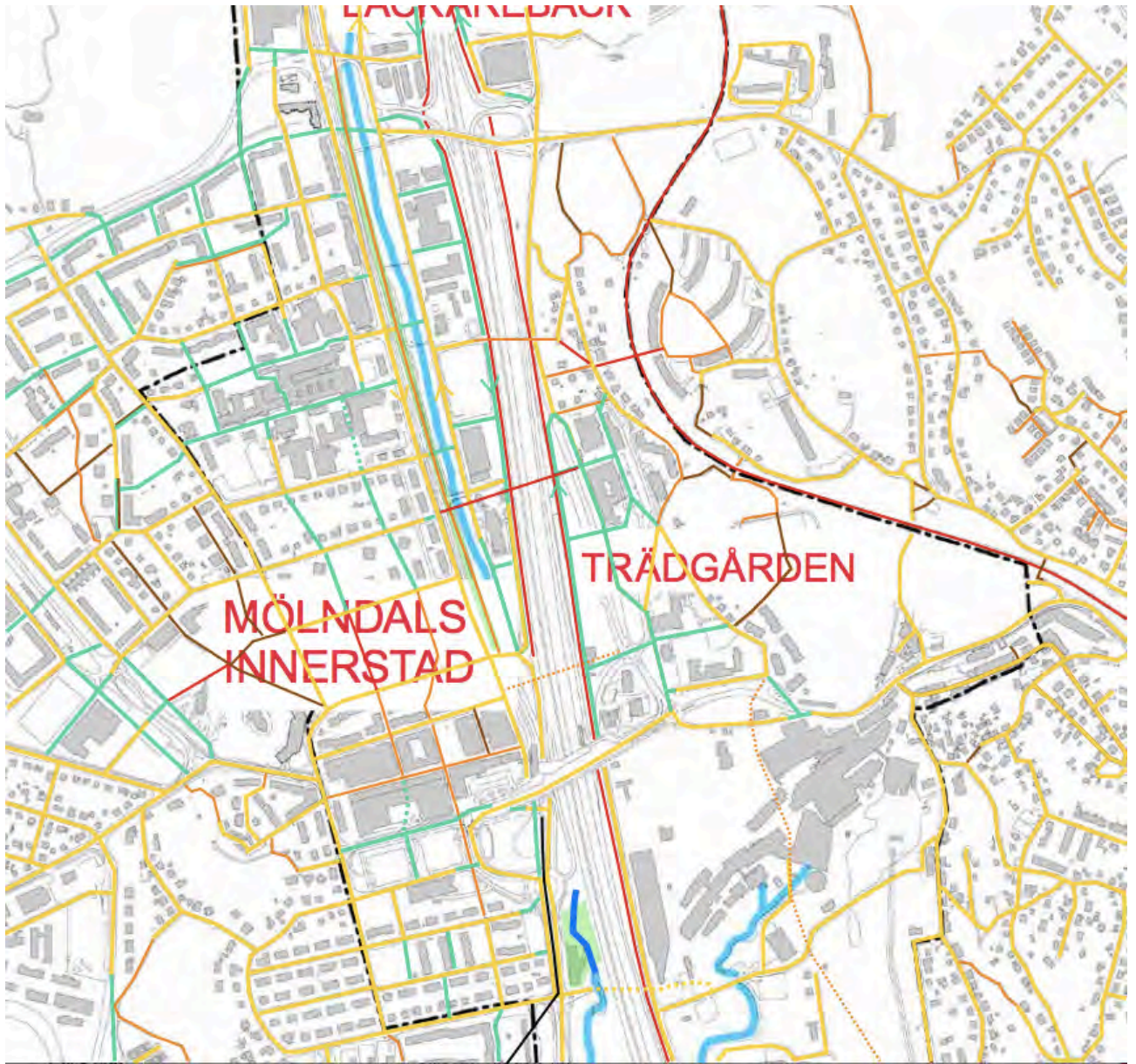


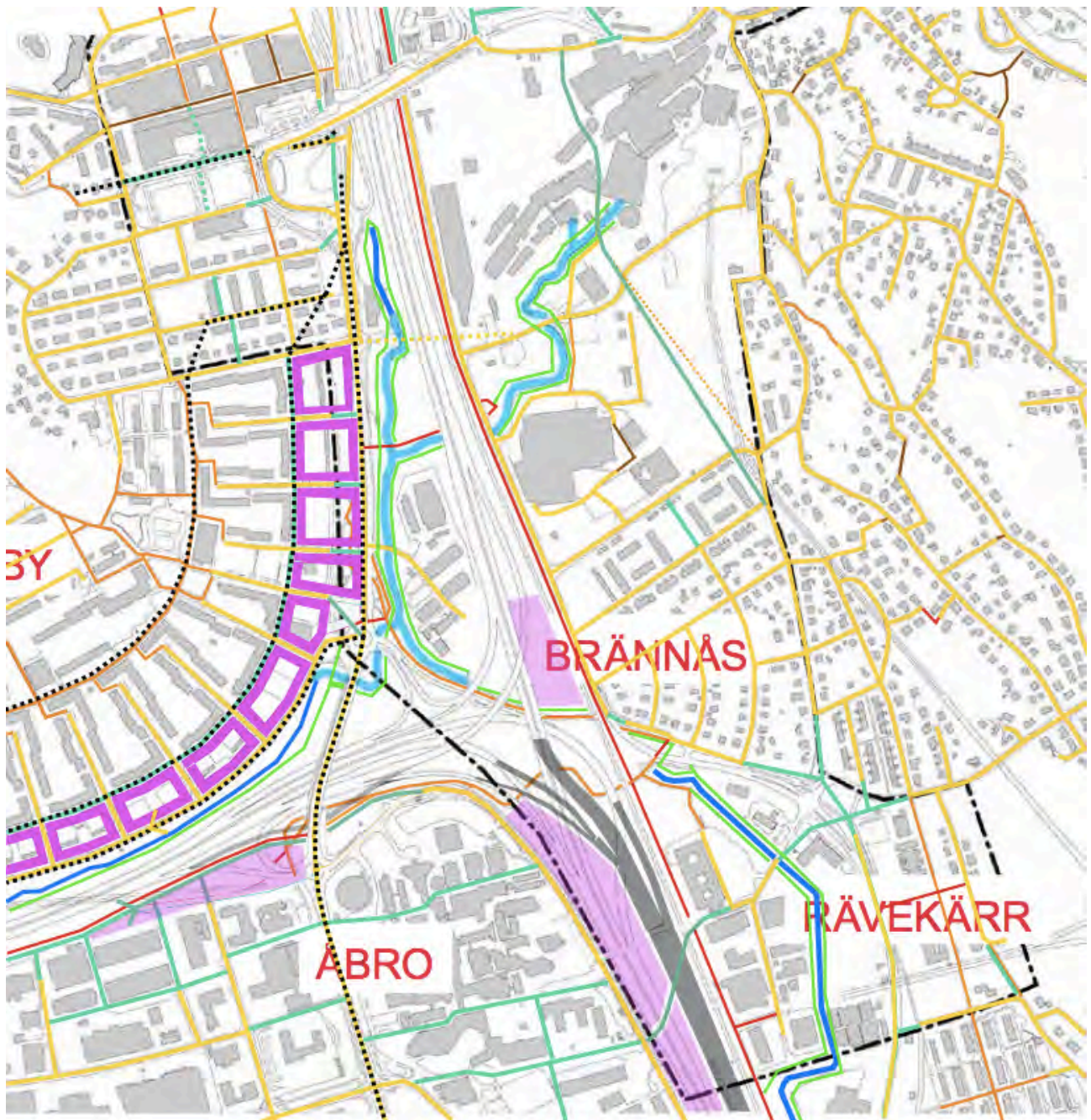


OKSLÄTT

LACKAREBÄCK

Prim  
Norr





### **Kontakt**

Patrik Andersson  
Fjärde Långgatan 24, lgh 418  
41327 Göteborg

[patrik.b.u.andersson@gmail.com](mailto:patrik.b.u.andersson@gmail.com)  
0730-584 587