

Yttrande angående Planprogram för Partille Ecopark



Bild 1: Strömstaren häckar vid Finngösabäcken. År efter år har den haft sitt näste alldeles intill den tänkta så kallade Parkvägen.

Två föreningar – ett yttrande

Frågan om en vägdragning genom Finngösaravinen har genom årtionden återkommit som en uppenbart angelägen samhällsbyggnadsåtgärd för Partille kommun. Gång efter gång har frågan aktualiserats. År 2004 ledde den till en kommunal folkomröstning där dryga sextio procent av oss röstande förordade ett bevarande av ravinen som en grön lunga av stor betydelse för det rörliga friluftslivet. Denna folkomröstning till trots skulle det bara dröja halvtannat år innan Partille kommunfullmäktige med en uppseendeväckande majoritet förde in en väg genom Finngösaravinen i den översiktsplan som antogs tidigt våren 2006.

Tio år senare presenterar kommunen skriften: Vision Partille Ecopark. Detta visar sig bli ett avstamp för det Planprogram för Partille Ecopark som antas av Partilles kommunstyrelse i juni 2017. Vision Partille Ecopark anges här som en bilaga till det planprogram som vi nu yttrar oss över. Det finns därför anledning att ta ett avstamp i denna ”visionära” skrift.

För att tydliggöra den betydelse som en Finngösaravin i orört skick har haft, har och med all sannolikhet skulle komma att få för invånarna i Partille kommun väljer Partillekretsens av Svenska Naturskyddsföreningen och Föreningen Rädda Finngösaravinen härmed att lämna in ett gemensamt yttrande. Vardera föreningen har storleksordningen 1 200 medlemmar. Det finns, förstås, all anledning anta att många av oss är medlemmar i båda föreningarna.

Vi vill tro att vårt gemensamma yttrande ska uppfattas som ännu en bekräftelse på att frågan om ett bevarande av Finngösaravinen upplevs vara av mycket stor betydelse för många av oss Partillebor, men även för människor bortom vår geografiskt begränsade kommun i takt med att Göteborgsregionens centrala delar växer och härmed kan komma att nagga andra viktiga gröna lungor i dess kanter.

Ett yttrande i ord och bilder

Vi väljer att tydliggöra och förgylla vårt yttrande genom att till varje sida även föra en bild från Finngösaravinen. Samtliga fotografier är tagna av Sören Ahlfors. Sören är uppvuxen vid den då ännu i frihet kluckande bäcken. Idag är den absoluta merparten av Finngösabäcken kulverterad.

Ända till helt nyligen har Sören fortsatt att bo kloss an till Finngösabäcken. Han kan denna naturjuvel bättre än någon annan människa.

Den inledande bilden, som ”dubbelt upp” visar en strömstare, kan sannolikt locka fram ett igenkännande. Många av de övriga illustrationerna har en annan karaktär. Dessa bilder vill poängtera starkt skyddsvärda arter – kärlväxter, lavar och svampar – som nog sällan väcker våra omedelbara och måhända naturromantiska reaktioner. Flertalet illustrationer kan härmed primärt ses som påminnelser om Finngösaravinens mångfaldsrika natur samt att vi här kan finna ett stort antal skyddsvärda arter. Bildtexterna kommer förutom artbeskrivningen även att ange var fotografiet är taget. Så sker genom ett tydliggörande av motivets fågelvägsavstånd från det huvudalternativ till vägdragning som utgör planprogrammets yttersta syfte.



Bild 2: Hattickan är rödlistad. Bilden är tagen intill Björndammsbäcken. Femtio meter nedströms mynnar detta vattendrag i Finngösabäcken.

Det började med en vision

Vi kan än i denna dag förstummas över den vision som förra året lades fram på politikernas bord och som i efterhand har döpts till Vision Partille Ecopark. Sällan har vi sett ett mer skönmålade/grönmålade/greenwashat aktstycke.

Nog skulle vi i detta vårt yttrande kunna bortse från visionens uppenbara svärmerier om det inte vore för att kommunen hänvisar till denna vision som varande en bilaga till planprogrammet och att den bland mycket annat har givit sitt namn åt den samrådshandling som vi nu har tagit som vår uppgift att mer ingående kommentera.

Visionens textmängd är uppseendeväckande ringa. Faktiskt ryms den på en och en halv sida vid ett användande av normalt brukade textstorlekar. Den helt dominanta delen av visionen utgörs av anknytningar till en förfinad engelsk landsbygdskultur.

Vi tillåter oss att bryta ut några passager:

”En ny Parkväg skulle slingra genom den återskapade naturen och lågfartstrafikeras av dem som söker upplevelser i ecoparken eller en gen väg till E20 och Partille centrum...Tänk om Finngösas dalgångar upp mot Soldatängen skulle kunna bli en våtmark med plats för gående, cyklar, mopeder, bilar och bussar. Mitt bland betande kor, dovvilt och får... Hastighetsbegränsningen 40 km/h på parkvägen tillåter både betesdjur och bra trafikkapacitet... Själva juvelen i parken är förstås den orörda Finngösaravinen som varsamt restaureras till ett minne av vad den en gång var...”

Vi häpnade och förvånas ännu över ett aktstycke som med dessa och andra liknande ord beskriver ett projekt vars yttersta syfte är att bokstavligt talat bana väg för det som skulle kunna komma att bli områdets mest trafikerade väg. Detta sagt samtidigt som vi exempelvis och självklart gläds över idéer om att öppna upp delar av den sedan länge kulverterade Finngösabäcken.



Bild 3: Den rara vinbärsfuksen är porträtterad mitt på den gångstig som enligt planen ska förvandlas till en hårt trafikerad väg.

Vi noterar att visionstexten redan tidigt uttrycker ambitionen att skapa en ny väg till E20 samt (härmed) till Partille centrum med sitt väldiga köpcentrum, Allum. Vi har anledning återkomma till dessa kopplingar.

Rakt igenom andas Visionen av en uppseendeväckande anknytning till ett förhållningssätt visavi vår natur som kan kännas totalt främmande. Sydengelsk landsbygdsromantik i all ära, men ingen borde kunna ifrågasätta Finngösaravins egna kvalitéer. Det känns fullständigt absurt att här bygga upp en totalt konstlad ”dovhjortskultur”.

I Visionens avslutande textrad talas det om en orörd Finngösaravin som varsamt restaureras till ett minne av vad den en gång var. Naturligtvis vore det berömvärt om kulverteringarna försvinner, men vi kan inte med bästa vilja i naturvärden förstå hur en vägdragning alldeles kloss an till Finngösabäcken kan beskrivas som ett varsamt restaurerande av en orörd Finngösaravin. De exempel på ”naturrestaureringar” som i skrivande stund är aktuella i kommunen – Kåbäcken och norra stranden av Sävån i centrala Partille – talar tvärtom ett helt motsatt språk.

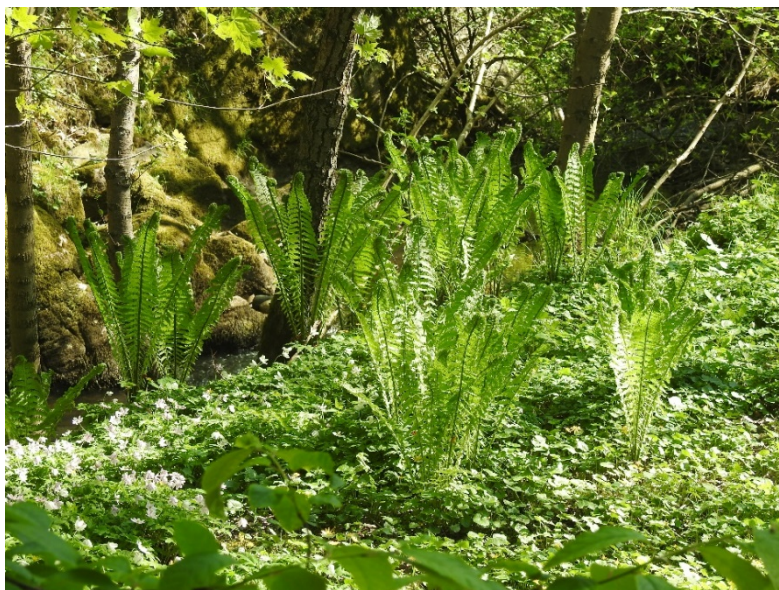


Bild 4: Strutbräken. Växten är särskilt omnämnd i 2017 års inventering. Bilden är tagen alldeles kloss an till Finngösabäcken och härmed den tänkta vägen.

Översiktsplanen som nära nog försvann

Tidsmässigt parallellt med Planprogrammet för Partille Ecopark pågår arbetet med en Översiktsplan. Denna har sitt blickfång riktat ända fram emot året 2035. Faktiskt ska eventuella synpunkter vara inlämnade samma dag! Vi hade föreställt oss ett betydligt mer samordnat analysarbete. Faktiskt finns det bara en enda direkt illustrerad koppling mellan översiktsplanen och planprogrammet. (Sidan 10). Vi förvånas över att kommunen inte tar tillfället i akt att studera, analysera och dra vägvinnande slutsatser grundade i ett vidgat geografiskt och tidsmässigt sammanhang. Eller är det måhända som så att samtidigheten handlar om att minska antalet inkommande yttranden?

Finngösavägen behövs inte!

Låt oss bygga för en hållbar framtid!

Här och var i planprogrammet finner vi textavsnitt som med stor tydlighet knyter an till Parisöverenskommelsen rörande vårt gemensamma ansvar för att säkerställa en hållbar global

ekologi. Så bra! Och så illa att dessa avsnitt känns som påklistrade skönmålande ord – långt mera än det nödvändiga skelett som vi globalt och nationellt har beslutat oss för att ha som självklara vägvisare in i framtiden.



Bild 5: Gransångaren är ursprungligen en "Lapplandsfågel". Den har nu spritt sig söderut. Bilden är tagen alldeles "mitt i vägen".

Finngösavägen behövs inte! Behåll kollektivtrafikstråket längs Ugglumsleden!

Sedan årtionden tillbaka finns det ett kollektivtrafikstråk från Östra sjukhuset och långt in i Södra Sävedalen. Stråket är tänkt som ett spårvagnsreservat. Våra två föreningar ser fortfarande spårvagnarnas långsiktiga fördelar, men framförallt reagerar vi mot planprogrammets förslag om att förvandla "tomma" gräsmattor till platser för extremt omfattande lägenhetsbyggnation.

Vi är medvetna om att en expanderande Göteborgsregion förutsätter ett fortsatt bostadsbyggande. Våra två föreningar bejakar att nya boendemöjligheter skapas som förtätningar, men denna medvetenheten får inte inkräkta på våra globalt grundade beslut om att med nödvändig kraft begränsa växthuseffekterna. Dessa åtaganden får aldrig bli mandatperiodsavgränsade.

Göteborgs kommun har utifrån nationella och regionala åtaganden föreslagit introduktionen av snabba och effektiva bussförbindelser – så kallade metrobussar. En sådan busslinje är tänkt att trafikera längs Ugglumsleden, i det existerande spårvagnsreservatet.

Våra föreningar uppfattar det som en självklarhet att Partille kommun med tydlig kraft stödjer framtidsviktiga kollektivtrafikprojekt. Vårt ställningstagande grundas primärt i ett bejakande av den så kallade Parisöverenskommelsen, men även i insikter om att en helt avgörande del av befolkningen i Södra Sävedalen i första hand har sitt kontaktnät riktat mot Göteborg. Genom att bygga framtidseffektiva kollektivresemöjligheter reduceras behovet av biltrafik i området. Självklart bör spårvagnar eller metrobussar trafikera ända från Puketorp.

Utifrån dessa nationellt och regionalt grundade förslag till infrastrukturinvesteringar förvånas föreningarna storligen över följande textavsnitt i planen:

"Ytorna längs Ugglumsleden är obebyggda på grund av ett nu inaktuellt trafikreservat."
(Sidan 12)

"En viktig fråga för framtiden är funktionen metrobuss som föreslås i stråket till Vallhamra centrum. I metrobussmodellen ingår separata busskörfält. Den utformning av stråket som illustreras här tar inte höjd för separata busskörfält..." (Sidan 26)

"Sävedalen har potential till ny bebyggelse i och med att spårvagnsreservatet försvinner."
(Sidan 56)

Föreningarna utgår ifrån att Partille i det fortsatta planarbetet riktar om sin ambition och kraft mot att fullt ut knyta an till internationella, nationella och regionala målsättningar och överenskommelser. Partille kommun kan och får förstås inte uppfatta sig som en isolerad ö i en ekologisk helhet.



Bild 6: Praktsköldlav. Denna lav är klassad som CR, alltså akut hotad. Den lär finnas på fyra à fem platser i vårt land. Bilden är tagen fyrtio meter från den tänkta vägen.

Finngösavägen behövs inte! Trafiken mellan södra och norra Sävedalen.

Den helt grundläggande anledningen till att denna plan sett dagens ljus handlar om kommunens föreställningar rörande framtida trafikflöden.

Låt oss inledningsvis kommentera det aktuella trafikflödet i zonen mellan södra och norra Sävedalen så som det beskrivs i planen.

Från Vallhamra torg och västerut, alltså mot Göteborg, uppgår det dagliga trafikflödet på Ugglumsleden till 6 500 fordon. Österut begränsas trafikflödet till 1 300 fordon, alltså en 80-procentig minskning. Det antagandet är sannolikt rimligt att en stor del av denna sistnämnda

trafik färdas vidare längs Stora Ringvägen även om en betydande del av dess fordonsrörelser kan antas ha sina start- och målpunkter på gatan självt eller i dess absoluta närområde.

Trafikflödeskarteringen visar med viss rimlighet att det stora trafikflödet mellan södra och norra Sävedalen sker längs Brattåskärrsvägen. Här uppgår flödet till 5 200 dagliga fordon jämfört med Stora Ringvägens 1 900 fordon.

Ett trafikflöde uppgående till 5 200 dagliga fordon är förstås långt ifrån rimligt på en villagata. Detta sagt samtidigt som detta trafikflöde, enligt muntliga och ej verifierade uppgifter, inte har förändrats nämnvärt under fyrtio års tid. Brattåskärrsvägen har alltid varit en genomfartsväg.

Föreningarna önskar att planens redovisade trafikflöden även beskrivs i termer av dess förändring över historisk tid, men än mera att flödena även redovisar den andel av trafiken som har sin start- och målpunkt inom det egna geografiska närområdet. Det finns skäl anta att en betydande del av de dagliga 5 200 fordonsrörelserna inte handlar om genomfartstrafik.

En vunnit kunskap om biltrafikens start- och målpunkter och härmed om genomfartstrafikens andel av det totala trafikflödet ändrar förstås inte bullret, luftföroreningarna och de övriga trafikolägenheterna. I ett hållbart framtidsperspektiv hanteras denna problematik via förstärkta kollektivtrafiklösningar och ett långsiktigt pedagogiskt arbete syftande till att utveckla förutsättningarna för cykeltrafik, samåkande och en allmänt breddad kunskap om kopplingarna mellan våra individuella val och en hållbar framtid.

Föreningarna kräver, alltså, att planen med avsevärd större tydlighet redovisar dagens trafikflöden. Intill dess tvingas vi – alla – att bygga våra resonemang på gissningar långt mera än faktiska uppgifter.



Bild 7: Grodägg. Bilden är tagen "mitt i" den tänkta vägen. Samtliga grodarter är idag skyddade enligt svensk lag.

Mot denna bakgrund drar föreningarna följande slutsatser:

- 1) Biltrafikflödet mellan södra och norra Sävedalen har inte i någon nämnvärd grad förändrats under den tid som förrunnit sedan folkomröstningen 2004.
- 2) Biltrafiken är koncentrerad till ett flöde mellan de publika zonerna Vallhamra torg och Sävedalens affärsgata. Flödet kommer härvid och tämligen naturligen att rikta in sig mot Brattåskärsvägen.
- 3) Biltrafikflödet i ett östligt stråk mellan södra och norra Sävedalen är av begränsad omfattning.
- 4) Biltrafikflödet längs en föreslagen väg genom Finngösaravinen kommer att vara av än mer begränsad omfattning – om inte...

Finngösavägens fortsättning??



Bild 8: Tulpanlaven – de ytterligt små brunorangea fruktkropparna i bildens mitt – är en verklig raritet. De ”största” fruktkropparna är inte mer än tre millimeter i diameter. Bilden är tagen ”mitt på” den tänkta vägen.

Den föreslagna Finngösavägen dimensioneras för 6 000 fordon per dygn. Mot bakgrund av dagens verklighet känns detta som totalt överdimensionerat. Sett utifrån aktuella trafikflöden är visionstexten plötsligt realistisk och förståelig:

”Från Vallhamra idrottsplats till Göteborgsvägen vill ’Partille Parkväg’ snirkla sig fram i böjar som ersättning för nuvarande Ugghumsledens vinande raka genom dalen. Hastighetsbegränsningen 40 km/h på parkvägen tillåter både betesdjur och bra trafikkapacitet.”

Vi i de två systerföreningarna bedömer det som fullständigt orimligt att Partille kommun skulle bekosta byggandet av en framsnirklande Parkväg om det inte föreligger uppenbara behov av en sådan. Förutsättningarna för att på frivillig basis förmå tusentals bilister att välja en längre väg genom Finngösaravinen istället för att nyttja Brattåskärsvägen eller Stora Ringvägen måste bedömas som nära nog mikroskopiska. Om vi bortser ifrån en ”massexponerad naturbiologisk safaritripp” kan vi ana två grunder för en möjlig framtida trafikmängd omfattande uppemot 6 000 dagliga fordon på en ny Finngösaväg. Det alternativ som primärt nämns i planprogrammet innebär att kommunen via aktiva åtgärder skulle styra

biltrafiken till en ny Finngösaväg: Sotenäsvägen skulle kunna stängas av samtidigt som trafikbegränsande åtgärder skulle kunna ske på Brattåskärsvägen. Planprogrammets resonemang i denna fråga framgår av sidorna 50 och 51.

Föreningarna föreställer sig dock att det skulle krävas betydligt mer genomgripande åtgärder för att trafiken på den så kallade Parkvägen skulle nå upp till 6 000 dagliga fordon, eller ens den lägre angivna nivån omfattande 5 000 fordonsrörelser. Vi menar att det med stor sannolikhet finns ännu ett skäl – eller snarare en helt dominant anledning – till att kommunen återigen lyfter fram denna trafikled genom en – ännu – jungfrulig nejd.

Låt oss ännu en gång ta vår startpunkt i visionsbilagan: *”En ny Parkväg skulle slingra genom den återskapade naturen och lågfartstrafikeras av dem som söker upplevelser i ecoparken eller en gen väg till E20 och Partille centrum.”*

Tydligare än så här kan visionen knappast uttryckas: *En gen väg till E20 och Partille centrum.* I en dubbel flugsmäll skulle Slottsmotet avlastas samtidigt som den kommersiella verksamheten i och omkring Allum skulle gynnas.



Bild 9: Gulplister. Denna växt finner vi i ett stort bestånd tjugo meter från den tänkta vägen. Växten kan vi annars bara finna i de alla sydligaste delarna av vårt land.

I skilda sammanhang har det genom åren talats om ett nytt motorvägsnot mellan Fräntorpsmotet och Slottsmotet. Dess arbetsnamn är Mellbymotet. Detta skulle, alltså, avlasta Slottsmotet och här till rikta en förstärkt möjlighet för bilister från Angered och Bergsjön att nå fram till E20. Den uppmärksamme kan notera att det redan finns en lucka i Europavägens rondellnummerföljd som tydligt pekar ut en sådan avsikt. Denna ”konspirationsteori” känns inte mindre rimlig när det visar sig att en linjär fortsättning av en stor trafikled från Bergsjön skulle kunna landa i Finngösaravinen.

Vi menar oss ha berättigat fog för oron att en väg genom Finngösaravinen har betydligt mer omfattande tentakler än att vara en lågtrafikerad upplevelseväg eller en omväg för att minska biltrafiken på några Sävedalsgator. Mycket talar för att planprogrammets yttersta syfte är att bana väg för en kraftfullt trafikmatad väg mellan Östra sjukhuset och Angered/Bergsjön med

avfarter mot en Europaväg samt centrala Partille. Plötsligt känns 6 000 dygnsfordon som en realistisk bedömning – och förstås, parallellt – som ett uppenbart hot mot ett naturområde med uttalade regionala och nationella värden.



Bild 10: Korallticka. Denna svamp är klassad som NT, alltså nära hotad. Arten finner vi vid de månghundraåriga ekarna cirka fyrtio meter från den tänkta vägen.

Finns det ytterligare fog för denna vår djupt kända oro i planprogrammet? Jovisst, är det så. Redan i ingressen läser vi följande:

”I anslutning av (till?) programområdets norra del finns sedan länge planer på ett nytt Mellbymot. Detta ingår inte i aktuellt program, men förslagen är utformade så att de inte ska komma i konflikt med framtida ställningstaganden om ett eventuellt Mellbymot.” (Sidan 4)

”Avseende koppling till Mellby/Utby/Gamlestaden krävs vidare studier av Mellbyleden, vilket ligger utanför programmet.” (Sidan 46)

”Möjlig koppling till andra projekt är ett eventuellt framtida Mellbymot. Detta har funnits med i planeringen under lång tid och finns också med som en möjlighet i översiktsplanen 2035, men ännu är mycket oklart om placering och dimensionering. Klart i detta program är att en ny väganslutning i nord-sydlig riktning inte skulle komma att koppla direkt på ett framtida Mellbymot.” (Sidan 60)

Det blir otvivelaktigt tydliggjort att ett Mellbymot kan vara Finngösavägens målpunkt – även om det enligt det sistnämnda citatet beskrivs som varande av indirekt karaktär. Vari denna indirekta koppling skulle bestå har vi inte lyckats utröna.

Vår slutsats blir alltså denna: I en oviss framtid är det tänkt att Finngösavägen eller Parkvägen ska knyta an till Östra sjukhusområdet i väster och Partille centrum, Mellby, Utby, Gamlestaden, Bergsjön och Angered i norr samt indirekt, via E20, till motorvägens alla övriga möjliga destinationer. Ingenting i vår bedömning motsäger denna slutsats.

Våra två föreningar uppfattar det som i högsta grad anmärkningsvärt och uppseendeväckande att en planering genomförs utan att tydliggöra hela detta väldiga koncept. Våra inledningsvis uttalade ord om en medveten skönmålning känns alltmer rimliga! Vår slutsats förminskas inte av den allmänna insikten att nya vägar skapar ny trafik!



Bild 11: Parkstands. Denna växt är en sydlig art i vårt land, men växer just precis på den tänkta vägsträckningen.

Finngösaravinens naturkvalitéer. Planprogrammets beskrivning.

Våra två föreningar har genom en lång räckta av år aktivt medverkat till att lyfta fram Finngösaravinens naturmässiga kvalitéer. Så har skett via egna fältstudier och genom att inspirera andra till att beskriva områdets artrikedom. En myckenhet av våra aktiviteter har följdriktigt handlat om att lära oss allt mera om detta unika naturområde – och inte minst att återberätta våra erfarenheter via otaliga vandringar och exkursioner för inbitna vuxna lika väl som för så kallade Natursnokare i förskoleåldern.

I Västragötalandsregionen finns det helt visst naturmiljöer som rymmer en än större mångfald, men få är de områden alldeles kloss an till vårt expanderande regioncentrum som kan mäta sig med Finngösaravinens kvalitéer.

Den rimliga frågan blir då om det finns en samsyn mellan denna vår bestämda uppfattning och kommunens insikter så som de framgår av planprogrammet.

Till grund för planförslaget beskrivning fanns inledningsvis en av kommunen genomförd naturinventering år 2002, alltså i tämligen nära anslutning till det planarbete som slutligen mynnade ut i 2004 års folkomröstning. Planförslaget summerar denna inventering på följande sätt:

”Det framgår att den sydöstra delen av ravinen har ett mycket högt naturvärde, utpekad i två lövskogsmiljöer. Den miljö som har det högsta värdet är en lövskogsmiljö öster om Finngösabäcken, vilken har regionalt värde... Vidare är det ett område med lövskog kring

Finngösabäcken som har större lokala värden... Områdets övriga naturvärden beskrivs vara av lokal karaktär och splittrade i mindre enheter.” (Sidan 18)

Föreningarna kan konstatera att kommunens bedömningar år 2002 innebar att områdets naturvärdeskvaliteter inte lyftes fram som särpräglade. Vi tvingades vid denna tidpunkt uppleva oss som i långa stycken talande för nära nog döva öron.

I det nu aktuella planprogrammet stämmer kommunens och föreningarnas bedömningar överens på ett helt annat sätt.

”Enligt kommunens pågående översyn av hänsynsnivåerna har hela dalgången klassats som naturvärde klass II. Motiveringen av klassningen är att området är artrikt, inkluderande ett flertal rödlistade arter (inkluderar en akut hotad art (kategori CR), tre sårbara arter (kategori VU) och 9 nära hotade arter (kategori NT)). Föreslagen hänsyn inom klass II-områden anger att exploateringsingrepp bör undvikas och lämplig skötsel utredas. Till dess bör hävd återupptas på ängsytor, men övriga delar lämnas orörda, utom hänsynsfulla åtgärder för friluftsliv.” (Sidan 18)

Vi vill, alltså, gärna konstatera att planprogrammet i grunden delar våra bedömningar om Finngösaravinsens stora naturvärden.



Bild 12: Skogsalmen blommar på bar kvist. Almen är idag akut hotad (klass CR), men minns i ett kraftfullt bestånd i ravinen. Bilden är tagen ”över vägen”.

Finngösaravinsens naturkvalitéer. Kompletterande och fördjupande bedömningar.

I anslutning till 2004 års folkomröstning tvingades föreningarna, alltså, uppleva ett uppenbart begränsat engagemang från kommunens sida avseende hänsynstaganden till naturgivna värden. I linje härmed lyftes aldrig docenten Sven-Olof Strandhedes extremt omfattande botaniska inventering av Finngösaravinen in i kommunens bedömningar. Det ska här tilläggas att denna synnerligen omfattande inventering presenterades år 1979 och alltså redan inför

folkomröstningen år 2004 hade många år på nacken. Detta skulle möjligen kunna ses som ett skäl till att negligera studien, men skulle förstås lika gärna kunna uppfattas som en anledning till att belysa förvandlingskrafter och långsiktighet.

Strandhedes inventering presenterades i en femtiosidig(!) stencil. Detta är, förstås, inte platsen för att in i alla dess detaljer återge resultaten, men det kan ändå finnas anledning omnämna att de omfattande studierna ledde fram till följande summerade antal arter:

Träd och buskar	39
Örter	160
Gräslika växter	51
Ormbunksväxter	16
Epifytiska mossor	117
Lavar	56
Svampar	173
Myxomyceter/ Slemsvampar	31

År 2012 tog Föreningen Rädda Finngösaravinen initiativ till en inventering avseende naturvärden och skyddsvärda arter i lövskogarna kring ravinen. Studien genomfördes av Fennicus Natur.

Inventeringen pekade ut en akut hotad art: praktsköldlav; en sårbar art: praktagging och tre nära hotade arter: svartöra, hasseldyna och orangepudrad klotterlav. Härtill namngavs elva signalarter: jaguarfläck, glansfläck, bäckbräsma, gullpudra, hagfingersvamp, trubbfjädersmossa, springkorn, rostticka, blågrå skölding, glitterskölding samt trädporella.



Bild 13: Springkorn. Växten är en så kallad signalart. Bilden är tagen alldeles intill Björnåstjärnsbäcken trettio meter från den tänkta Parkvägen.

I anslutning till det nu aktuella planprogrammet har Föreningen Rädda Finngösaravinen låtit genomföra ännu en naturvärdesinventering. Denna fullföljdes under maj månad 2017. I samband med inventeringen påträffades vanlig groda samt de nära hotade vedsvampsarterna svartöra och rosensporing. Intressanta fåglar som observerades var de nära hotade mindre

hackspett och (spår av) nötkråka. Härtill hördes mindre flugsnappare strax utanför inventeringsområdet. De numera rödlistade trädarterna skogsalm och ask finns i stor mängd. Inventeringen lyfter vidare fram att det under 2000-talet har rapporterats ett flertal rödlistade och fridlysta arter inom området. Här kan nämnas bivråk, gröngöling, åkergroda och korallticka. Den senast genomförda inventeringen nämner att den ytterst sällsynta och svårbestämda svamparten *Fuligo leviderma* har observerats i området. Observationen innebär ett av de första svenska fynden.

De genomförda inventeringarna pekar med uppseendeväckande tydlighet ut Finngösaravinen som ett storstadsnära naturområde med en sådan mångfald av arter att dominanta delar uppfattas tillhöra naturvärdesklass II, att ravinområdet alltså är av särskild betydelse för att upprätthålla en biologisk mångfald på regional och nationell nivå. Föreningarna gläds förstås över att ha ett sådant högklassigt naturområde inom sitt nära engagemangsfält samtidigt som en oro växer ur det faktum att en Parkväg ännu en gång har bullrat in i Partille kommuns planering.



Bild 14: Jordporing. Denna svamp beskrivs som sällsynt. Bilden är tagen cirka trettio meter öster om bäcken.

En naturvårdsklassad grön lunga... eller en väg för 6 000 dagliga fordon

Vi har redan noterat att planprogrammet uttalat ett tydligt stöd för föreningarnas ståndpunkt att Finngösaravinen har regionala och nationella naturkvalitéer. Ändå upprättas, alltså, detta planprogram. Hur kan så ske? Miljöbalken och artskyddsförordningen bör och ska här skänka ett lagstadgat skydd för ett bevarande av Finngösaravinen i sin nuvarande form – eller snarare – som ett framtida naturreservat.

På sidan 18 i planprogrammet anger kommunen sättet på vilket man tänker sig att kringgå aktuell miljölagstiftning:

”Kommunens inställning är att behovet av en ny väganslutning i nord-sydlig riktning som prövas i detta program, innebär ett övergripande samhällsintresse eftersom trafikproblemen i

södra Sävedalen är stora och eftersom övriga möjligheter till förbättringar av trafiksituationen bedöms vara uttömda. Det behöver i kommande detaljplanering studeras hur en exploatering kan ske med hänsyn tagen till de skyddsvärda arter som finns i ravinen.”

Det tänkta handläggandet av den uppenbara konflikten mellan naturvärdena och en exploatering återkommer på sidan 58. Här talas det om möjligheterna att via eventuella kompensationsåtgärder kunna tillgodose både behovet av väg och behovet att skydda utsatta arter och miljöer. Föreningarna ser framför sig hur strömstarar med hjälp av avancerad bioteknik förvandlas till holkbyggande starar på tryggt avstånd från en farlig väg?!

Något längre fram på samma sida kan vi läsa följande: *”Behovsbedömningen ska klargöra om och i så fall vilka miljöfrågor som behöver utredas vidare i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB).”* Finngösaravinen har ovedersägliga naturkvalitéer. Detta blev fastlagt så tidigt som år 1987 i kommunens egen naturvårdsinventering. Enligt vår väl grundade mening är förutsättningarna för så kallade kompensatoriska åtgärder ytterligt starkt begränsade – för att inte säga obefintliga.

Föreningarna tvingas än en gång notera att Partille kommun tycks uppfatta sitt miljöansvar som varande ett problem som ska kringgå – långt mera än en framtids viktig resurs. Att bygga en väg alldeles kloss an till Finngösabäcken kan inte ses på annat sätt än som en betydande miljöpåverkan.

Redan på sidan 19 i planprogrammet talas det om ett annat juridiskt miljökonsekvensspår när det blir omnämnt att Finngösabäckens strandskydd uppgår till 50 meter. Det formuleras att även detta naturkvalitetsrelaterade skydd kan komma att kringgåas med hänvisning till antagen samhällsnytta. Det noteras särskilt att ett sådant avsteg emot ett i naturen grundat förhållningssätt kan hanteras inomkommunalt. Föreningarna häpnar över det sätt på vilket kommunen närmar sig ett naturområde som av expertis bedöms vara av särskild betydelse för att upprätthålla biologisk mångfald på regional eller nationell nivå.



Bild 15: Vättersen ser vi sällan i våra trakter. Denna bild är tagen cirka trettio meter från den tänkta vägen.

Våra två föreningar kommer med denna skrivnings argumentation som grund att föra det frågekomplex vidare för juridisk bedömning som handlar om kommunens uttalade prioritering av en ny bilväg genom en jungfrulig nejd framom ett hörsammande av miljöbalkens och artskyddsförordningens regler. Vi utgår ifrån att en juridisk bedömning även ska omfatta hela det storskaliga utbyggnadsprojekt som är tänkt att ersätta en nationellt och regionalt prioriterad så kallade metrobusslinje.

All fysisk planering ska innefatta en kvalitativt genomförd analys rörande så kallade nollalternativ: Vad skulle komma att gälla om den planerade åtgärden inte genomförs. Planprogrammet rymmer mycket riktigt en avdelning rubricerad som ett nollalternativ. Föreningarna menar emellertid att planåtgärder med den omfattning som det här handlar om på ett helt annat sätt måste belysa rimliga alternativ till de föreslagna åtgärderna. Vilka konsekvenser uppstår exempelvis om metrobussar introduceras även i Partille? Vilka återstående trafikeringsbehov mellan södra och norra Sävedalen återstår om ett Mellbymot inte byggs? Föreningarna menar, alltså, att det även kan finnas anledning att få den frågan juridiskt belyst huruvida programmet kan uppfattas ha tydliggjort alternativa planförutsättningar och plankonsekvenser.

Angående de alternativa vägdragningarna genom Finngösaområdet

I ett avseende redovisar planprogrammet bearbetade alternativ. Så sker när det gäller alternativen BLÅ, GUL och GRÖN som tre möjliga dragningar av en ny väg genom Finngösaravins mest skyddsvärda stråk. Föreningarna väljer att inte hemfalla åt resonemang kring pest, kolera och ännu en farsot. Här, liksom i planeringen som helhet, måste det vara kommunens uppgift att insiktsfullt och kreativt belysa verkliga alternativ till att i grunden sarga ett naturområde som formats under tiotusen år och som äger lockande kvaliteter för människor fjärran bortom en nära synrand. Vi saknar verkligen ett utvecklat nollalternativ!



Bild 16: Nötkräkan, vår rara kråkfågel, låter sig sällan avporträtteras. De extremt perfekt knäckta hasselnötterna finner vi emellertid "överallt" i Finngösaravinen.

Allting rymmer helheter och detaljer

Vi hade kunnat avrunda vårt yttrande här. Våra grundläggande bedömningar och ställningstaganden är belysta. Ändå kan det finnas skäl att mera i punktform lämna ytterligare synpunkter på ett planprogram som kan och bör ifrågasättas. Här sker ingen prioritering utan vi väljer att från pärm till pärm kortfattat sätta vårt ljus på förhållanden som väcker vår oro:

- 1) Vi hade föreställt oss att ett planprogram av denna dignitet skulle ha presenterats på ett mer tydliggörande sätt. Nog borde exempelvis den tredimensionella ”plan” som ofta dyker upp i programhandlingen finnas som en fysisk modell. Överhuvudtaget har planens utställande ”formatmässigt” varit mycket starkt begränsad. Detta skiljer sig härmed från utställningstidens längd. Denna har varit föredömligt omfattande.
- 2) Vi förvånas över att ingen aktualiserad miljökonsekvensbeskrivning genomförs. Det handlar ju trots allt om ett fysiskt planområde med uttalade nationella och regionala naturvärden. (Sidan 2)
- 3) Vi gladdes inledningsvis över det textavsnitt på sidan 7 som talar om att vi idag måste tänka miljövänligt, klimatanpassat och hållbart när det gäller byggande, resande och våra livsstilar.
- 4) Vi häpnar över de formuleringar vilka lyfter fram planprogrammets antydningar om att föreslagna åtgärder skulle utveckla rekreativmiljön i ravinen. Ravinen har varit, är och kan/ska förbli viktiga friluftsområden. Det äkta och ursprungliga har med all rimlig sannolikhet ett värde långt större än det tillrättalagda. (Sidorna 18, 36)
- 5) Visionen Partille Ecopark är överhöljd av vyer från engelska miljöer. Visst ska vår kommun låta sig inspireras av goda sammanhang i främmande världar, men vi tillåter oss att förvånas över några illustrationer vars relation till Sävedalen måste uppfattas som krystade. Denna kommentar gäller framförallt sidorna 33 och 40.
- 6) Dalgången eller den egentliga återstående ravinen är smal – för att inte säga trång. Vi kan därför förbluffas över den mängd av så kallade ”utvecklingsområden” som planförfattarna lyfter fram som aktivitetsmöjligheter: lambgift (litet gotländskt fårhus), utegym för seniorer, mountainbikestigar, reputmaning i branten, utsiktstorn... (Sid 37)



Bild 17: Den nära hotade (NT-klassade) rosensporingen lever fyrtio meter från den tänkta Parkvägen.

- 7) I enlighet med ett tidigare textavsnitt väljer föreningarna att inte argumentera för och emot de tre alternativa vägdragningarna GRÖN, GUL och BLÅ. Denna föresats till trots känner vi oss inte kunna undgå att något kommentera ett antal textavsnitt och uttalanden. Planprogrammet talar sig varm för att lyfta fram Finngösabäckens naturliga kvaliteter. Detta till trots kan vi på sidan 44 läsa följande: *"Att minimera släntbearbetningen utesluter däremot inte att det kan krävas nya slänter som påverkar bäckens dragning."* En halv sida längre ner i texten kan följande läsas: *"Att en ny väg placeras centralt i ravinen är, ur geoteknisk synpunkt, den odiskutabelt bästa lösningen. En kulvertering och uppfyllnad av vattendraget kan utföras så att områdesstabiliteten förbättras samtidigt som lösningen ekonomiskt sett är mer fördelaktig än övriga studerade alternativ."* Med rätta häpnar vi över en sådan skrivning. Via mailkontakt med kommunens samhällsbyggnadschef får vi följande besked: *"Avsikten är inte att kulvertera någon ytterligare del av Finngösabäcken än den som redan är kulverterad. Det är inte studerat i det här skedet hur mycket och på vilket sätt intrång i bäckfåran behöver göras. Omfattande studier kommer krävas i kommande skeden vid detaljplanering."* Vi tvingas konstatera att planprogrammet inte på ett tydliggörande sätt kan ge svar på våra frågor kring Finngösabäckens framtid.
- 8) Kommunen uttalar som sin målsättning att andelen resor som görs med kollektivtrafik ska öka från nuvarande knappa 20 % till ca 40 % år 2025. Våra två föreningar skulle jubla över en sådan kraftfull förvandling samtidigt som vi förvånas över slutsats att en dylik framgång inte skulle innebära någon stor skillnad i dimensioneringen av trafiksystemet. Tror inte kommunen på sin egen prognostiserade avsikt? (Sidan 51)
- 9) *"Eventuell cykling på parkvägen får ske i blandtrafik"* (Sidan 51) Vi noterar att en 6½ meter "smal" väg med 6 000 fordon per dygn inte bedöms behöva ha en separerad cykelväg.
- 10) På nästföljande sida stegras vår förvåning över planprogrammets verklighetsförankring när det på denna 6½ meter smala väg förutsätts att de 6 000 dagliga fordonsrörelserna och cyklandet här till ska innefatta busstrafik samt att det inom portaler med färstar ska finnas fritt vandrande djur. Vi häpnar och finner anledning att djupt inom oss ifrågasätta projektets realism.



Bild 18: Ängsblåvingen blir allt mindre vanlig, men i Finngösaområdet finns den förstås. Den här bilden är tagen just precis på den tänkta vägen.

11) Redan på sidan 57 får vi ännu en gång anledning att förundras över en angiven uppgift. Detta när kostnaderna för en ny parkväg redovisas under rubriken Ekonomiska konsekvenser. Kostnaden för en kilometerlång Parkväg från Ugglumsledens slut till dess anknytning till Stora Ringvägen redovisas för de tre alternativen: GUL, BLÅ och GRÖN. En *"översiktlig kostnadsbedömning"* anger att det förordade alternativet, BLÅ som löper kloss an till Finngösaabäcken nere i ravinen, kan byggas för 1,5 MSEK. Vi häpnar, kontaktar expertis och får bekräftat att kostnaden sannolikt ligger inom intervallet 30 – 50 miljoner kronor. När detta kommuniceras till Partilles politiker möts vi av kommentaren att detta borde vi ha förstått. Borde vi även ha förstått att planförfattarna och politikerna inte reagerade på denna uppenbara felaktighet? Finns det månne ytterligare uppgifter där vi borde ha förstått att planprogrammet inte är rimligt? Hur är det exempelvis med möjligheten att bygga en väg för 6 000 fordon per dygn någon enstaka meter från en fritt flödande bäck och att denna nya transportled inte i grunden ska inkräkta på ett naturområde med nationella och regionala kvaliteter? Bör vi även genomskåda varför planprogrammet på sidan 59 anger att *"området är av begränsad storlek och har framför allt lokala naturvärden"* fastän sidan 18, som tidigare angetts, uttalar att hela dalgången klassats med naturvärdet II?

Vi har kommit till punkt i vårt uppseendeväckande digra yttrande rörande Planprogram för Partille Ecopark. Väldigt har det blivit eftersom vi upplever det som i grunden förkastligt att exploatera ett ytterligt värdefullt naturområde.



Bild 19: Koltrasten är ravinens Caruso. Fågeln är en verklig karaktärsröst i Finngösaområdet. Med denna näst sista bild vill vi göra det tydligt för ALLA att ravinen är platsen för fackbiologer lika väl som för natursnokande förskolebarn och ALLA andra. Så välkommen!

Gällande Finngösaområdets naturvärden delar vi, alltså, kommunens uppfattning så som den redovisas på sidan 18. Vi finner därför inga skäl till varför kommunen ska våldföra sig på ett naturområde med naturvärdesklass II för att möjligen reducera biltrafiken på närliggande gator. Kommunens planering ska istället rikta sin kraft mot att utveckla alternativa transportmöjligheter och med tydlighet medverka i att *"ställa om från dagens resursintensiva vanor till ett förnybart och kretsloppsanpassat samhälle."* (Sidan 7)

Vi är medvetna om att Planprogrammet för Partille Ecopark har frivillighetens karaktär. Ändå väljer föreningarna att redan i denna fas delge Länsstyrelsen vårt yttrande. Härtill överväger vi att tidigt sända texten till Mark- och Miljödomstolen med en förhoppning om att få någon form av reaktion på ett plandokument som vi upplever har begränsade förutsättningar för att kunna leda vår kommun in i en hållbar framtid.



Bild 20: Även vår bildmässiga vandring är till ända. Vi ser åter en fågel fångad i Finngösabäckens vattenspegel. I somras simmade denna knipa här. Möjligen sökte den en lämplig boplats. Det dröjde inte länge förrän vår fotograf Sören Ahlfors satte upp en knipholk. Låt oss gemensamt hoppas att detta inte var förgäves...

Partille den 25 september 2017

För Partillekretsen av
Svenska Naturskyddsföreningen

För Föreningen Rädda Finngösaravinen

Lars-Erik Jevås
Ordförande
Lindåsevägen 4
433 53 Öjersjö

Malin Åberg
Ordförande
Östra Bäckevägen 37
433 63 Sävedalen

Textens stomme är skapad av Lars Josefsson som varande styrelseledamot i båda föreningarna.