

Samrådsyttrande över Detaljplan för bostäder vid Fyrklöversgatan inom stadsdelen Tolered i Göteborg, en del av Jubileumssatsningen (Dnr SBK: 0541/13)

Inledning

SCH har med glädje läst samrådshandlingen och tycker i stort att förslagets intentioner är i rätt riktning. En komplettering med bostäder i området är välkommet och innebär ett bättre och mer effektivt nyttjande av marken än nuvarande situation. Planförslaget visar också en ambition om att bättre integrera området Fyrklövern med sitt sammanhang. Fyrklövern upplevs idag som till stor del isolerad från sin omgivning och att bryta denna isolering är av stor betydelse för att skapa en mer socialt hållbar stadsdel. Här tror SCH att det är möjligt att gå längre än vad planförslaget visar.

Följande aspekter anser SCH kan utvecklas ytterligare:

- ytterligare funktionsblandning
- stärka kopplingar och stråk
- tillgång till service
- attraktiva mötesplatser

Folklivet innanför respektive utanför Fyrklövern är dåligt integrerade med varandra

Centrala Hisingen består av ett rutnät. Rutnätsstäder brukar karaktäriseras av goda kontakter mellan stadsdelens olika delar, att folks sipprar fram överallt genom de oändligt många alternativa färdvägarna som gatunätet erbjuder. Men den rektangel som Fyrklövern utgör i stadsdelens rutnät utgör i det närmaste en isolerad ö. Väldigt få människor som inte bor här rör sig genom området.

I första hand beror isoleringen på att områdets två långsidor kantas av barriärer. I norr består barriären av flera parallella barriärer: Arvid Lindmansgatans baksida (en dryg halvkilometer med sammanhängande garagelängor), trafikleden Björlandavägen (en spikrak fartsträcka på en dryg halvkilometer utan övergångsställe), Fyrklöverns parkering samt Fyrklöverns långa byggnader. På den 350 m långa sträcka med byggnader finns passager endast i de yttre hörnen och på mitten. Passagen på mitten är ett trångt prång mellan två huskroppar. I söder består barriären av villatomter. Genom denna långa barriär i söder finns en passage, Teologgatan. Längs Fyrklöverns "parkrum" (fotbollsplanen, lekplatsen och dagiset) är barriären förstärkt med ett tre meter högt nätstängsel. Åsynen av nätstängselbarriären skapar, tillsammans med diverse plank och skräp på stängslets baksida, en olustig och provocerande "vi-och-dom-känsla". Någon kallade det t o m en Berlinmur.

Barriärerna mot norr och söder bidrar starkt till att så få "utomstående" personer passerar genom området. Det finns dock använda gångstråk genom området, i första hand stråket mellan Teologgatan och hörnet Wieselgrensgatan/Björlandavägen. Det går också att passera genom området i öst-västlig riktning, dels mellan byggnaderna i norr och dels längs villatomterna i söder. Stråket längs "parkrummet" i sydväst har potential att vara inbjudande men den krångliga entrén, stigens smala utformning och "Berlinmuren" minskar stråkets attraktivitet. Det finns även en målpunkt i området i form av den lilla livsmedelsbutiken. Hit kommer i viss utsträckning besökare från området utanför Fyrklövern.

I likhet med andra miljonprogramsområden är Fyrklövern mångkulturellt, kanske i ännu högre grad än jämförbara områden. Dessa olikheter jämfört med omgivningen bidrar sannolikt att det finns kringboende som inte känner sig hemma i Fyrklövern och därför väljer att ta andra vägar än genom Fyrklövern.

Kopplingar och stråk

En slutsats vad gäller sociala aspekter är att det är önskvärt med åtgärder som gör att det skapas attraktiva stråk som passerar genom Fyrklövern. På så vis skapas förutsättningar för fler möten mellan Fyrklövernbor och kringboende.

Stena Fastigheter har planer på att göra upprustningar i delar av den befintliga miljön som kompensation för de ytor som tas i anspråk, något som inte omfattas av detaljplanens genomförande. Vi vill ändå lyfta fram dessa frågor i våra synpunkter på planärendet, dels för att gränsen mellan vad som omfattas av detaljplanen och vad som inte gör det inte är självklar och dels för att vi ser dessa synpunkter som ett sätt att föra fram synpunkter även till Stena Fastigheter.

Två alternativa förslag till kompensationsåtgärder för att poppelallén fällt redovisas i planbeskrivningen. Alternativ 1 ser inte lämpligt ut, bl a med tanke på planerna att omvandla Björlandavägen till en "stadsmässig boulevard". Alternativ 2 ser bättre ut. Men vi föreslår att en utgångspunkt för kompletteringar med vegetation ska vara att skapa attraktiva genomgångsstråk genom området. En lämplig åtgärd i det sammanhanget är att gömma det provocerande nätstängslet bakom trevliga, varierande planteringar. Det kan med fördel ske med en blandning av träd, buskar och perenner. På så vis skapas ett attraktivt, genomgående stråk längs Fyrklöverns utkant samtidigt som Fyrklöverns parkrum får en mer värdig inramning. I samma veva bör den ytterst smala gångvägen mellan stängslet och fotbollsplanen breddas. Dessa åtgärder bör kompletteras med att områdets sydvästra entré görs mer inbjudande. Bland annat bör personer som kommer gående västerifrån på Gamla Björlandavägen (som just på detta vägavsnitt är en gc-väg) tydligt se gångvägen längs nätstängslet och lockas dit. Det görs lämpligen genom att gångvägen förlängs RAKT fram till Gamla Björlandavägen (idag är kopplingen knixig).

I planförslaget illustreras vad SCH tolkar som passager för gående och cyklister genom den föreslagna bebyggelsen. Dessa passager tycker SCH är avgörande för att inte riskera att ytterligare förstärka området barriäreffekt. Passagerna är dock inte säkerställda genom bestämmelse på plankartan vilket SCH tycker är synd. Åtminstone en passage bör säkerställas genom den nya bebyggelsen, lämpligen i anslutning till den befintliga passagen in i Fyrklöverområdet vid den befintliga livsmedelsbutiken. För att minska Björlandavägens barriäreffekt föreslår SCH också en uppbrytning med övergångsställe över Björlandavägen i anslutning till ovan nämnda passage, någonstans i mitten av planområdet. Övergångstället bör även vara ljusreglerat. En redovisning av trafikkontorets utredning om att göra om Björlandavägen till stadsboulevard bör också finnas med i planen.

En annan sak är att den 3 m breda trottoaren längs Fyrklövergatans husfasader (garageinfarter) idag lutar kraftigt. Det gör att det är obekvämt, nästan omöjligt, att gå på dessa trottoarer (skrå-gång). En åtgärd vore att höja gatans nivå. På illustrationsritningen redovisas trottoar endast längs befintliga hus. Men med tanke på att det inte är särskilt trevligt att gå längs garagedörrar bör man i första hand satsa på att anlägga trottoar på andra sidan gatan – miljön blir trevligare på den sidan gatan och dessutom soligare.

Funktionsblandning och service

I planförslaget anges ambitionen att öka funktionsblandningen och tillgången till service i området. På sidan 7 i planbeskrivningen sägs följande "göteborgarna ska inom gångavstånd ha god kollektivtrafik, service, affärer, skolor, torg och grönytor. Inriktningen ska vara att utveckla en blandstad med mer liv och rörelse, ökad trygghet och fler mötesplatser". För att främja blandstad anser SCH att det bör provas inslag med verksamhetslokaler typ kontor, verkstäder och handelslokaler i större utsträckning. Dessutom bör förberedelse för verksamhetslokaler vara tvingande i större utsträckning.

Då området idag har hög andel barnfamiljer kan antas att ny bebyggelse även kommer innehålla barnfamiljer. Barn-tal om 0,5 barn/lgh ger 110 barn. SCH anser därför att det bör övervägas om det inte bör planeras för en förskola inom planområdet.

Attraktiva mötesplatser

Planområdets nordöstra hörn intar en särställning. Platsen har ett strategiskt läge vid det trafikerade korsningen mellan Björlandavägen och Wieselgrensgatan. Här finns också planområdets enda riktigt utåtriktade byggnad där lokaler för centrumändamål är tvingande i bottenplan i ett exponerat skyltläge. Platsen och byggnaden kommer utgöra Fyrklöverns ansikte utåt.

I detaljplanens illustration redovisas här, i anslutning till den planerade verksamhetslokalen, en parkeringsplats för ca 20 platser. SCH inser behovet av tillgängliga parkeringsplatser i anslutning till verksamhetslokaler men anser likväl att denna plats har potential att vara mycket mer än endast en parkeringsplats. Platsen, som ligger i en vältrafikerad knutpunkt i nära anslutning till flera busshållplatser, skulle kunna utgöra en lokal samlingspunkt och mötesplats och fungera som en entrée till Fyrklöverområdet. Den bör då utformas som en mindre torgyta alternativt fickpark och inte som en traditionell parkeringsplats. Platser för bilparkering kan fortfarande finnas i anslutning till platsen men framförallt bör cykelparkering (som också illustrerats) prioriteras.

Den i planförslaget föreslagna samlingslokalen i planområdets södra del, samt den illustrerade p-ytan i anslutning till denna, tar i anspråk en befintlig basketplan som är omtyckt och relativt nybyggd. Planen bör innehålla en ersättning för denna.



Göteborg 2016-03-15

Stadsplaneringsforum Centrala Hisingen (SCH)*

Genom Magnus Lövdahl, Erik Liedner och Simon Svensson

Expedieras till: Stadsbyggnadskontoret, sbk@sbk.goteborg.se

*) Föreningen Stadsplaneringsforum Centrala Hisingen (SCH) är en ideell partipolitiskt och religiöst obunden sammanslutning av boende på Centrala Hisingen. SCH deltar i opinionsbildning och beslutsprocesser i frågor som rör stadsplanering, grönstruktur och sociala frågor. Föreningens ändamål är att tillgodose medlemmarnas intresse i stadsplaneringsfrågor inom föreningens geografiska område. 2012 fick föreningen Lundbypriset. (www.sch-gbg.org)