

2010-10-19

## **Detaljplan för Bostäder på Bjurslättsplan Utställningshandling augusti 2010**

**Synpunkter från Stadsplaneringsforum Centrala Hisingen**





## Innehåll

Bakgrund .....	4
Flunsåsstråkets värden och potential vår utgångspunkt .....	4
Öst-västliga gång- och cykelbanor .....	5
Ansiktet mot Wieselgrensgatan samt passager över gatan .....	7
P-yta .....	8
Vatten .....	8
Parken väster om husgruppen .....	9
Kompensationsåtgärder .....	10
Fortsättningen .....	11

## Bakgrund

Stadsplaneringsforum Centrala Hisingen (SCH) har engagerat sig i planärendet Bjurslättsplan. Det har vi bl a gjort genom att

- lämna omfattande synpunkter på samrådshandlingen (2009-06-16),
- lämna ett dokument med synpunkter på Flunsåsstråket idag och i framtiden, dvs vårt skriftliga svar på ”vykortsenkäten” i medborgardialogen om kompensationsåtgärder till följd av byggande på Bjurslättsplan (december 2009),
- skriva insändare i GP inför Byggnadsnämndens ställningstagande till förslag till utställningshandling (februari 2010) och
- ha informella kontakter och möten med tjänstemän och politiker under resans gång.

SCH bedriver sitt arbete genom arbete i olika fokusgrupper. Den fokusgrupp som är engagerad i Flunsåsstråket är benämnd Utveckla Flunsåsstråket.

De synpunkter vi lämnar denna gång gäller i stort sett uteslutande detaljplanens innehåll på **utsidan** av den föreslagna husgruppen. Husens utformning och lokalisering har vi inte lämnat några synpunkter på och inte heller markens utformning mellan husen.

## Flunsåsstråkets värden och potential vår utgångspunkt

Vår utgångspunkt är att värna om Flunsåsstråkets befintliga och potentiella värden för upplevelser, rekreation och vila och som lugnt och säkert transportstråk för cyklister och fotgängare.

Flunsåsstråket är den lugna och huvudsakligen gröna remsan från Fjärdingsplan i öster till och med Östra Flunsåsberget i väster. Vi värnar särskilt om att Flunsåsstråket ska uppfattas och fungera som en **helhet**. Det finns ett stort tryck på den markresurs som Flunsåsstråket utgör, bl a ska en detaljplan för Flunsåsstråkets östra ände (Fjärdingsplan) tas fram. Vi anser därför att kommunen snarast borde ta fram ett **måldokument för Flunsåsstråket** där visioner och strategier för stråket beskrivs. Beslut om detaljplan för Bjurslättsplan måste nu sannolikt fattas utan att det finns ett sådant dokument att luta sig mot. Vi förespråkar ändå att det, innan beslut om aktuell detaljplan tas, tas fram ett utlåtande som ska utgöra grund för ett framtida måldokument för Flunsåsstråket. Framtagandet av det ”riktiga” måldokumentet får därefter inte dröja eftersom huggsexan om Flunsåsstråket redan är på gång.

En viktig utgångspunkt för att Flunsåsstråket ska fungera som en helhet är att Wieselgrensgatan, som är den enda bilväg som passerar genom stråket, ska utgöra en så liten barriär som möjligt. Det gäller inte bara trafiken och hur lätt det är att passera gatan. Det gäller även parkens exponering ut mot gaturummet och därmed hur väl känd parken är samt vilken attraktionsförmåga den har. Idag är parkstråket dåligt på att locka till sig besökare som rör sig längs gatan. Det gäller både österut och västerut sett från gatan. För personer som rör sig längs stråket, t ex från väster till öster, och kommer fram till gatan är det idag inte heller uppenbart att stråket fortsätter på andra sidan gatan.

En annan viktig förutsättning för att parken/stråket ska fungera som en helhet är att det finns väl fungerande gång- och cykelbanor som binder samman stråkets östra och västra ändar. Med ”väl fungerande” i detta sammanhang – en lugn park – menas inte snabba cykelbanor utan att det ska

vara **möjligt** att cykla från den ena änden till den andra. Förutom att gång-/cykelstråken ska fungera är det dessutom önskvärt att fotgängarna och cyklisterna får **positiva upplevelser** när de tar sig fram genom stråket.

Utgångspunkt för detaljplanearbetet har varit "hus i park". Vi tycker dock att planförslagets hänsyn till grönstråket haltar något.

## Öst-västliga gång- och cykelbanor

Stommen i ett framtida välbesökt Flunsåsstråket är väl fungerande öst-västliga gång- och cykelbanor. För att denna målsättning ska kunna uppnås är det nödvändigt att den aktuella detaljplanen anpassas till denna målsättning eftersom detaljplanen utgör en del av stråket. Tyvärr finns som sagt inget måldokument som säger något om var och hur man i framtiden vill ha gång- och cykelbanor i stråket. Det går knappast att resonera att gång- och cykelbanorna i stråket får vara som de är även i framtiden. Det gäller främst stråket öster om Wieselgrensgatan. Beslut om gång- och cykelbanorna i detaljplanen får betydelse för hela Flunsåsstråket. För att belysa detta ger vi först en beskrivning av dagens öst-västliga gång- och cykelbanor.

Det finns två parallella asfalterade banor: en nordlig och en sydlig. Den södra vägen är en GC-bana väster om Wieselgrensgatan (dvs inom detaljplanen) medan den är gångbana öster om Wieselgrensgatan. Den norra vägen är gångbana i hela sin sträckning (dvs såväl inom detaljplanen som öster om Wieselgrensgatan). Cykling i öst-västlig riktning är alltså tillåten endast i Flunsåsstråkets sydvästra del. I verkligheten cyklas det emellertid både på norra och södra banan hela vägen, mellan stråkets östra och västra ändar. Gång- och cykeltrafiken är dock inte så livlig idag, framför allt inte i öster eftersom kopplingen vidare till och över Gustaf Daléngsgatan är undermålig samt att kvarteren mellan Gustaf Daléngsgatan och Backaplan är ogästvänliga.

Situationen med måttligt utnyttjade gång- och cykelbanor i Flunsåsstråket kommer dock att **förändras dramatiskt** till följd av tillkomsten av nya Backaplansområdet. Det finns tyvärr inga prognoser framtagna för framtida gång- och cykelflöden men när Backaplansområdet står färdigt kommer närmare 10.000 nyinflyttade att ha sin närmaste och naturligaste promenad/cykeltur till rekreation/vila/grundskola just till eller via Flunsåsstråket. Samtidigt kommer boende i dagens befintliga bostadsområden väster om Gustaf Daléngsgatan att strömma via Flunsåsstråket och Färgfabrikgatan mot det nya Backaplansområdet. Om de närmare 10.000 framtida boende i Flunsåsstråkets östra ände kunde göra sin röst hörd redan idag är vi övertygade om att frågan om cykelstråk m m i Flunsåsstråket skulle vara en prioriterad fråga vid planering av Bjursättsplan och övriga delar av Flunsåsstråket.

I detta sammanhang ska också nämnas att det finns risk för en felande länk (en propp) i cykelstråket Färgfabrikgatan-Flunsåsstråket. Det är den (framtida) gatsnutt som utgör förlängning på Färgfabrikgatan väster om Gustaf Daléngsgatan, fram till Fjärdingsplan, på sydsidan av Hisingehus. I detaljplanen för Östra Kvillebäcken har man bestämt att det ska gå en cykelbana längs Färgfabrikgatan men det är oklart om det kommer att gå att cykla på den korta snutten mellan Gustaf Daléngsgatan och Fjärdingsplan ("parkeringsgata").

Konceptet med punkthus kan troligen i viss mån motsvara idén med hus i park. Men de som väljer att ta gång-/cykelvägarna **mellan** punkthusen kommer knappast att känna att de rör sig i en park. Avstånden mellan husen är för små och mellan husen ska en mängd funktioner inrymmas. På **utsidan** av husgruppen – i alla väderstreck utom i sydost där p-platsen ska ligga – finns större möjligheter att

skapa parkkaraktär. För **hela** stråket (från Gustaf Daléngsgatan till Flunsåsberget) är det gång- och cykelbanorna norr resp söder om husgruppen som är av stor betydelse.

Vi ser ett antal beslut som behöver fattas i gång- och cykelfrågan för Flunsåsstråket som helhet:

- Ska cykeltrafik tillåtas hela vägen mellan Gustaf Daléngsgatan och Flunsåsberget?
- Om cykeltrafik ska tillåtas i stråkets hela sträckning – ska den då tillåtas **både längs stråkets norra och södra kant** (dvs så som det idag fungerar i praktiken)? Det är **fundamentalt att fatta ett sådant beslut** innan beslut fattas om cykelbanor i aktuellt planområde! I detaljplanen redovisas det norra stråket som gångbana och inte som gc-bana. Vi vill uppmärksamma att detta val av funktion (val mellan gångbana resp gång- och cykelbana) samt läge (sträckning) får avgörande betydelse för **hela** Flunsåsstråket. Genom att inte tillåta cykeltrafik i norra stråket kommer man med all säkerhet inte heller att tillåta cykeltrafik i norra stråket mellan Wieselgrensgatan och Gustaf Daléngsgatan. Med den måttliga gång- och cykeltrafik vi idag har i Flunsåsstråket, särskilt i den östra änden (kring Fjärdingsplan), går det att se mellan fingrarna med cykeltrafik på gångbanorna. Med den explosionsartade gång- och cykeltrafikökningen vi har att förvänta blir dock situationen en helt annan. Det blir svårare att se mellan fingrarna. Är då lösningen att sätta upp ett stort antal cykelhinder? Förutom att detta ger ett negativt intryck kan det vara svårt att förhindra att cyklar tar sig förbi ändå, inte minst i planområdet eftersom de aktuella gångbanorna ligger ute på gräsytor. En titt på illustrationsritningen visar en situation där det framstår som mycket svårt att begränsa cykeltrafiken till det södra stråket och till "matargatan" mellan de nya husen. Vår slutsats är: **Gör även det norra stråket till gång- och cykelbana.**
- Gång- och cykelbanornas **utformning**. Vi utgår från att de befintliga gång- och cykelbanornas sträckningar i huvudsak kommer att gälla även i framtiden. Vi har då synpunkten att det finns stora kvaliteter att vinna på att modifiera sträckningarna, dvs att inte helt och hållet följa dagens låånga, spikraka, platta och monotona sträckningar, utan i stället lägga in svängar, krökar och gärna små flacka kullar. Eftersom det norra och södra stråket utgör ryggrad eller pulsåder i Flunsåsstråket skulle vi helst se att dessa utformades från scratch (den klart övervägande delen av upplevelser av stråket uppkommer just vid rörelser på gång-/cykelbanorna). Om detta inte bedöms vara möjligt hoppas vi att man ändå kan lägga in några "chikaner" på raksträckorna dvs man lämnar befintlig rak sträckning på en kort sträcka och lägger in en **böj**. På så vis kommer man ifrån de monotona raksträckorna och kan lägga in intressanta blickfång, t ex en plantering med ett vackert träd, som vägen alltså rundar. Att behålla de raka sträckningarna för att de är "i samklang med den övergripande planidén för Flunsåsstråket med omgivningar" (citat Samrådsredogörelsen) tycker vi visar på brist på förståelse och inlevelseförmåga gentemot oss som bor i denna extremt formstränga stadsdel präglad av idel kilometerlånga raksträckor och som därför törstar efter mer ombonade miljöer att röra oss i. Föreslagen detaljplan ser inte ut att tillåta att några krökar görs på norra och södra stråket (däremot illustreras slingriga gång- och bilvägar mellan de nya husen där man tydligen inte behöver vara "i samklang med den övergripande planidén"). Vi vill därför att planen justeras så att den **tillåter att krökar utförs på den norra och södra gång-/cykelbanan**. En tanke på hur det skulle kunna gå till är att ytan för gc-bana breddas och att ytan nu ska inrymma både gc-bana och parkmark.

## Ansiktet mot Wieselgrensgatan samt passager över gatan

Wieselgrensgatan har en central roll för Flunsåsstråket. Den delar stråket i två delar men den del av gatan som passerar genom stråket – den del av gatan med 30 km/h högsta tillåtna hastighet - bör också betraktas som en del av stråket. De flesta som kommer i kontakt med Flunsåsstråket gör det när de korsar stråket på Wieselgrensgatan – i bil, i buss, till cykel eller till fots. De delar av stråket som exponeras mot gatan utgör Flunsåsstråkets skyltfönster. Ska man locka fler människor att besöka och utnyttja Flunsåsstråket gör man det med fördel genom att låta stråket visa upp ett tilltalande ansikte mot betraktarna på Wieselgrensgatan. Det är också önskvärt att skapa gemensam karaktär på ömse sidor av gatan och på så sätt förtydliga att Flunsåsstråket fortsätter tvärs över gatan.

I det förslag till utställningshandling som Byggnadsnämnden hade att ta ställning till i februari 2010 fanns ett bullerskydd bestående av en vall krönt med en skärm där bullerskyddets krön skulle ligga ca 5,5 meter över gatans nivå. Vi i SCH framförde vår synpunkt, bl a via en insändare i GP, att detta skulle vara en orimlig och högst olycklig åtgärd. Vi är därför mycket glada över att bullerskärmen nu strukits ur detaljplanen. Möjligheten för Flunsåsstråket att visa upp ett inbjudande ansikte mot Wieselgrensgatan ökar därmed betydligt.

De för Flunsåsstråkets del viktigaste platserna längs gatan är den norra och den södra entrén, dvs platserna där det norra och det södra stråket mynnar ut i gatan. Vi vill att folk på Wieselgrensgatans trottoar/cykelbana liksom folk som kommer från Flunsåsstråkets östra del (dvs från andra sidan gatan), med hjälp av tilltalande entréer ska **lockas** in i "Bjurslättplan-parken" (dvs Flunsåsstråkets västra del), kanske för att söka sig vidare upp på Östra Flunsåsberget. Den norra entrén, dvs den norra gångbanans anslutning till gaturummet, är den plats som kan erbjuda den mest parkartade och inbjudande entrén till "Bjurslättplan-parken". Samtidigt utgör den ena sidan av den norra passagen över gatan. Denna passage är mycket krånglig och svårförståelig om man rör sig längs Flunsåsstråkets norra del och ska korsa gatan. Övergångsstället ligger inte där stråket möter gatan utan ett tiotal meter söderut och den naturligaste vägen vidare österut på östra sidan av gatan är att korsa en parkering på Stadsdelshusets nordsida. **Att utforma entrén mot väster, dvs detaljplanens nordöstra entré, bör därför utföras samtidigt som man ser över passagen över gatan och kopplingen österut.**

Vad gäller den södra entrén från gatan och in mot "Bjurslättplan-parken" fungerar denna bättre vad gäller kopplingen över gatan. Övergångsstället ligger i gc-vägens förlängning och på andra sidan fortsätter gc-banan (som egentligen är skyltad som gångbana) rakt fram. Däremot har denna sydliga entré in mot "Bjurslättplan-parken" (västra Flunsåsstråket) sämre förutsättningar jämfört med den norra när det gäller att skapa en inbjudande entrémiljö. Detta eftersom gc-banan ligger inträngd i en smal remsa mellan p-ytan i norr och flerbostadshus i söder. För att skapa en så inbjudande entré som möjligt bör därför jämförelsevis stora resurser läggas på denna utformning vad gäller gestaltning, utrustning, växtmaterial m m. Det är önskvärt att det visuella intrycket av den intilliggande p-ytan dämpas.

I planbeskrivningen sägs "Mellan parkeringsytan och Wieselgrensg., visuellt kopplad till bef. entrétorg vid ingång till skola/SDF, lämnas utrymme för en platsbildning med möjlighet till sittytor." Vi kan dock inte hitta något stöd för detta i plankartan eller i planbestämmelserna.

## P-yta

Illustrationen visar på ett mycket dåligt utnyttjande (få p-platser). Kan det verkligen vara möjligt att det kommer att finnas ett så stort utnyttjat asfalterat område som visas i illustrationsritningen?

En problematik som vi tror kan uppstå är att många som tar sig mellan de nya husen och Wieselgrensplatsen komma att gena över p-ytan. Det är inte trevligt med etablerade genvägar genom buskplanteringar och över p-yltor men det är inte heller trevligt med staket eller stängsel.

## Vatten

Ett av två alternativa sätt att omhänderta dag- och dränvatten är enligt utställningshandlingen att leda det till en öppen damm placerad i planområdets nordöstra del. Vi tycker att detta är en mycket tilltalande lösning som vi även spunnit vidare på lite grand...

Först ett förtydligande: I texten nedan talar vi om en öst-västlig gc-bana. Även om den idag är skyltad som gångbana cyklar många på den. Som tidigare framgått hoppas vi att den kommer att bli omgjord till gc-bana. Därför benämner vi den gc-bana.

Öppet vatten (ytvatten) är ett mycket värdefullt inslag vid gestaltning av området. En damm i nordöstra delen innebär en placering i anslutning till den ovan beskrivna viktiga norra Wieselgrensgatan-entrén. Med hjälp av en **damm** vid denna entré får man mycket "gratis" i strävan att skapa en **tilltalande entré** som lockar personer in i parkområdet.

Förutom att göra den norra Wieselgrensgatan-entrén inbjudande finns det här, som tidigare nämnts, ytterligare en viktig fråga att lösa. Det gäller frågan om hur man i denna punkt får till en smidig och naturlig korsning tvärs över gatan så att man inte som idag upplever ett avbrott i förbindelsen mellan östra och västra Flunsåsstråket. Den västerifrån kommande gc-banan ansluter till Wieselgrensgatan ca tio meter norr om övergångsstället och för den som tänkt ta sig vidare österut i Flunsåsstråket blir nästa moment att ta sig över en liten parkeringsyta på nordsidan av Stadsdelshuset. En slutsats av detta är att skapandet av en smidig förbindelse tvärs Wieselgrensgatan och lokalisering av damm behöver koordineras.

För att skapa en smidig övergång är en möjlig princip är att flytta den östligaste delen av gc-banan ca tio meter söderut så att den ansluter till läget för det befintliga övergångsstället. Vid en sådan lösning blir det gott om plats att placera dagvattendammen mellan gc-banan och villaträdgårdshäcken. Om gc-banan inte flyttas söderut är en placering av dammen möjlig både norr och söder om gc-vägen.

Den ca tio meter breda gräsremsan mellan befintlig gc-bana och villaträdgårdarnas sammanväxta långa häck i gränsen mot planområdet, känns idag mest som en svårutnyttjad långsträckt och monoton restyta och inget tyder på detaljplaneförslaget leder till någon förändring. Planförslagets idé med en öppen damm i nordost leder dock tankarna fram till en spännande lösning på "den trista gräsytan mellan gc-banan och villahäcken". Vi föreslår att ett **öppet dagvattendike** anläggs i denna långsmala remsa, hela vägen upp till Teologgatan. Diket ska förstås leda vatten till dammen. Anläggandet av såväl dammen som diket ska förstås ske i kombination med etablering av fukt- och vattenälskande växter. Med ens kommer gc-banan västerut från Wieselgrensgatan att upplevas som spännande! Genom att diket förläggs i den svårutnyttjade restytan längs villahäcken tar inte diket attraktiv mark i anspråk och det skapar inte heller några barriärer. Restremsan mellan häcken och gc-vägen får rent av sin "förklaring" med hjälp av diket. Miljön med dammen och diket kan också tjäna



som en "för-entré" till och vägvisare mot rekreationsområdet Östra Flunsåsberget i Flunsåsstråkets västra ände.

## Parken väster om husgruppen

Väster om husgruppen finns planområdets "minst smala" parkyta. Parkytans bredd och areal och det långa avståndet till biltrafik gör att denna parkyta bör bli den mest attraktiva i hela planområdet.

Även om illustrationsritningen inte är något annat än just en illustration över ett möjligt utförande vill vi ändå ge några kommentarer till den.

Parkytan är triangelformad även om det kring triangelns norra spets finns angränsande parkytor som vi hoppas kommer att integreras med den triangelformade parken. Även i sydost finns angränsande parkmark, söder om de nya husen. För enkelhets skull benämns denna västliga parkyta "triangelparken" i den följande texten.

Kring triangelns norra spets uppstår ett spännande vägskäl med inte mindre än **sex gångbanor/gc-banor som möts i mer eller mindre samma punkt. Detta skapar utmärkta förutsättningar för ett litet torg eller liknande platsbildning för möten.** De höga popplarna vid denna korsningspunkts sydvästra del ger en del skugga men sittplatser på det tänkta "mötestorget" nordöstra del skulle ändå vara tillräckligt solbelysta för att vara attraktiva. Vi tror att denna korsningspunkt och mötesplats kan få betydelse för det sociala samspelet i området.

I genomförandebeskrivningen sägs "Ny mindre park anläggs väster om det nya kvarteret med kvaliteter som picknick, grön oas, sällskapslek, vila och lek. Parken görs tydligt rumslig, med vegetation mot kanterna och öppen gräsyta i mitten. En informell och fri park skapas, en plats innan Flunsåsberget." Det är en målbeskrivning för "triangelparken" som vi tycker låter bra. Mot bakgrund av den citerade målbeskrivningen vill vi kommentera illustrationsritningen.

Illustrationen visar en ny, anlagd **gångstig** som har samma sträckning som befintlig upptrampad genväg rakt över den gräsyta som utgör den blivande triangelparken. Denna gångstig fortsätter, i illustrationsritningen, utanför planområdesgränsen (!! ) och passerar då på nordöstra sidan av äldreboendet för att på nordsidan av äldreboendet ansluta till gc-banan som går mellan två villatomter i Foderbetsgatans förlängning. En stig med ungefär denna sträckning – från Foderbetsgatans förlängning och vidare tvärs över gräsmattorna i riktning mot Wieselgrensplatsen - känns som en given åtgärd redan idag. Detta stråk utgör något av en huvudled bland gångtrafikanter och cyklister. Men nu klafsas det på upptrampade stigar i gräsytor eftersom de anlagda gångstigar som finns inte bildar gena vägar. Vad som dock inte känns helt lyckat med den illustrerade stigens sträckning är att den passerar rakt över triangelparkens stora gräsyta och delar den på mitten. Om den rumsligt avgränsade stora (nåja, ganska stora) gräsytan ska komma till sin rätt, dvs ha "kvaliteter som picknick, grön oas, sällskapslek, vila och lek", då ska det inte gå en strid ström med människor tvärs över gräsmattan. Då når man inte målen för parken. I första hand är det den täta strömmen av förbipasserande som stör men även själva den hårdgjorda gångbanan kan vara störande vid utövande av vissa spel och lekar på gräsmattan. Kontentan av detta resonemang är att den genande stigen bör ges en **nordligare sträckning** och ansluta till den andra gångstigen (den som utgår från Teologgatans förlängning) längre norrut än vad den gör på illustrationsritningen. På så vis får man en större ostörd gräsmatta.

Vi är glada över att konstatera att illustrationsritningen faktiskt visar på åtgärder utanför plangränsen (gångstigen utanför äldreboendet, främst på MedicHus fastighet). Illustrationen är förvisso inte bindande men vi ser ändå den ritade gångvägen som ett tecken på att det finns tankar på att förhandla med MedicHus m fl om att **integrera MedicHus nordöstra tomthörn med triangelparken**. Vi hoppas då att sådana förhandlingar inte bara gäller gångstigen utan att MedicHus-tomthörnet integreras med hull och hår med triangelparken. Ett borttagande av några av de stora träd (främst popplar) som bildar något av en skärm mellan MedicHus-tomten och den blivande triangelparken, skulle bidra till att MedicHus-tomthörnet integreras med parken i övrigt.

Vi instämmer i att triangelparken ska göras rumslig. Vi tror ändå att den illustrerade dungen i sydväst ("äng och körsbärsträd") inte behöver vara så stor. Däremot tror vi att närheten till de två intilliggande nya punkthusen är en svårighet som behöver studeras – både vad gäller att skapa en ombonad miljö i triangelparken men också med tanke på de boendes integritet i och utanför de berörda punkthusen. Här spelar avståndet mellan stig och hus stor roll liksom etablering av träd och buskar som "avskiljare". Problematiken med träd och buskar och känsla av otrygghet kan kanske lösas genom att det även skapas alternativa gångvägar som passerar mellan de nya husen.

Vi tycker att man ska ta tillvara på historien. Sockenvägen och Teologgatan och gc-vägen mellan dem, var tidigare den s k prästvägen mellan Lundby och Tuve kyrka. Återskapa en lantlig karaktär kring den nuvarande gc-vägen, t ex genom att bygga en stenmur längs vägen (det finns rester av en sådan), åter-skapa dike och kanske rent av gör den till en grusväg. Historisk information kan placeras längs gc-vägen.

## Kompensationsåtgärder

Vi välkomnar att kompensationsåtgärder ska ske i Flunsåsstråket. Det känns dock olyckligt att dessa kompensationsåtgärder inte föregås av att ett måldokument för Flunsåsstråket tagits fram där visioner, strategier och helhetsgrepp för stråket beskrivs. Det finns inte ens en analys som pekar ut brister och potentialer. Att frekventeringen av Flunsåsstråket inom en ganska snar framtid formligen kommer att explodera, främst med folkströmmar österifrån, verkar inte finnas med i beräkningen. De förslag på kompensationsåtgärder som ges i utställningshandlingen (planbeskrivning och genomförandebeskrivning) är i det närmaste identiska med de som gavs i utställningshandlingen maj 2009. Den gången (2009) fick vi vid tillfälle höra att de kompensationsåtgärder som då redovisades skulle betraktas som exempel eller som mer eller mindre lösa utkast. Vi hade då stora förväntningar på att de förslag till kompensationsåtgärder som skulle tas fram till utställningshandlingen skulle vara väl underbyggda. Att en analys av nutida och framtida behov skulle göras och att de förslag som tas fram skulle bygga på en **helhetssyn** av Flunsåsstråket. Anmärkningsvärt är att det inte går att skönja några avtryck från den medborgardialog som hölls i vintras om kompensationsåtgärder. Det var en ganska ambitiös apparat som drogs igång. Kan nämna att vi lämnade in ett sexsidigt dokument med analyser och förslag på kompensationsåtgärder. Varför ska man ha en medborgardialog om kompensationsåtgärder om man inte tar intryck och inte ens nämner att dialogen ägt rum?

När det gäller de kompensationsåtgärder som redovisas i pratbubblor i planbeskrivningen är vi odelat positiva till att det föreslås "gångstigar och trappor" på Östra Flunsåsberget (den bergiga naturmarksdelen av Flunsåsstråket). Dessa åtgärder blir ytterst strategiska när det gäller att i folks medvetande inlemma Östra Flunsåsberget i Flunsåsstråket. Den stig som i första hand bör åtgärdas är den s k Tvärstigen. Läser man i genomförandebeskrivningen står det att "en uppgradering och

komplettering av grusade gångstigar i Flunsåsberget bör ske". I genomförandebeskrivningen från 2009-05-05 står samma formulering med skillnaden att det då stod "skall ske" i stället för "bör ske". Man har alltså blivit mindre bestämd över att man verkligen ska åtgärda gångstigar på Flunsåsberget. Det gör oss oroliga. Vidare finns inte pratbubblans trappor omnämnda i genomförandebeskrivningen vilket också oroar oss. För att åtgärda Tvärstigen är det nödvändigt att bygga trappor. Dessa trappor bör definitivt vara av sten för att smälta in i miljön och för att med förhållandevis små medel ge dignitet åt hela det framtida rekreatiomsområdet.

När det gäller förslagen för Flunsåsstråkets platta del (från Flunsåsbergets fot till Fjärdingsplan) finns det inga tecken som tyder på att dessa förslag bygger på en målbild för det framtida Flunsåsstråket. Man får i stället intrycket av att det rör sig om fragmentariska nedslag utan sammanhang. I stort sett inga åtgärder tar fasta på att det handlar om ett gång-/cykeltrafikstråk. När det gäller förslaget på beachvolleybollplan har vi beachvolleybollspelare i våra egna led som känner sig tveksamma över om en plan på den valda platsen kommer att bli utnyttjad. Risk för dåligt utnyttjande av investeringar med andra ord.

Framtagandet av detaljplan för området kring Fjärdingsplan har ännu inte inletts men enligt vad vi har erfarenhet kan programområdet komma att sträcka sig utanför själva Fjärdingsplan, längre västerut i Flunsåsstråket. När en ny förskola ska pusslas in kan det ge upphov till förslag på förändringar utanför Fjärdingsplan såsom rockader av fotbollsplaner o dyl. Vi vill nämna detta för att understryka behovet av att det tas ett helhetsgrepp på Flunsåsstråket innan kompensationsåtgärder utförs i stråket.

## Fortsättningen

I den fortsatta processen där utformning av planområde sker liksom val av kompensationsåtgärder utanför planområdet ställer vi gärna upp och bidrar med vår kunskap och våra idéer. Vi håller ständigt på och analyserar detta område med omgivningar och har ett lager med skisser och idéer. Inte minst reflekterar vi över förekomster, brister och potentialer vad gäller stråk, genvägar och mötesplatser. Vi funderar även på möjliga solbelysta sittplatser i spanarlägen och på mer avskilda platser. Med mera...

Välkomna att höra av er!

Erik Liedner, ordförande  
Mats Göransson, vice ordförande  
Ulf Dverre, sekreterare



E mail: [info@sch-gbg.org](mailto:info@sch-gbg.org)  
Hemsida: <http://www.sch-gbg.org/>