



PROGRAM FÖR FRÖLUNDA

INOM STADSDELARNA RUD OCH JÄRNBROTT
I GÖTEBORG

GODKÄNNANDEHANDLING 2025-06-04

DIARIENUMMER: SBF-2023-00244



**Göteborgs
Stad**

Arbetet med programmet har utförts i samarbete mellan stadsbyggnadsförvaltningen, socialförvaltningen och exploateringsförvaltningen.

Programmet har upprättas enligt PBL 2010:900

PROJEKTGRUPP

Anders Dahlgren, projektledare, Stadsbyggnadsförvaltningen

Maria Lissvall, projektledare, Stadsbyggnadsförvaltningen

Linnea Ekström Finskud, projektledare, Stadsbyggnadsförvaltningen

Pia Nyberg, Stadsbyggnadsförvaltningen

Sören Gustafsson, Stadsbyggnadsförvaltningen

Ingegerd Linder, Exploateringsförvaltningen

Karolina Alvarsson, Exploateringsförvaltningen

Anna Vinge, Socialförvaltningen Sydväst

ÖVRIGA MEDVERKANDE

Daniela Kragulj Berggren, Elisabet Ejeborn, Jonathan Granberg, Christine Jacobsson och Lukas Memborn Stadsbyggnadsförvaltningen

Staffan Sandberg, Trafikkontoret

Hilda Franklin, Park och Naturförvaltningen

Kajsa Markäng, Park och naturförvaltningen

Lina Karlsson, Sofia Polo Ruiz de Arechavaleta och Kenth Berntsson, Kretslopp och vatten

Malin Hillerström och Oskar Bjarnehed, Kretslopp och vatten/avfall

Tommy Eliasson, Mattias Joklint och Annika Andersson Rynner, Stadsledningskontoret/stadsfastighetsförvaltningen

Anette Rehnquist Hermansson, Socialförvaltningen Sydväst

Maria Joängen, Idrott- och föreningsförvaltningen

Vanja Larberg och Lars Jonsson, Kulturförvaltningen

Karin Meyer, Miljöförvaltningen

Konsulter: AL Studio, Radar arkitektur & planering AB, Mareld Arkitektur

FOTOGRAFIER OCH ILLUSTRATIONER

Stadsbyggnadsförvaltningen där inget annat anges.

BILAGOR/UTREDNINGAR

Kulturmiljöunderlag (2015) Kulturmiljövårdande ingångsvärden (2019)

Social konsekvensanalys, Barnkonsekvensanalys (2015)

Förslag till parkerings- och mobilitetsstrategi (2020)

Dagvatten, PM (2019)

Landskapsanalys (2015)

Grönstrukturutredning (2020)

Naturvärdesinventering (2023)

Dagvatten och skyfall (2023)

Trafikanalys, Stadsbyggnadsförvaltningen, 2023-01-25.

Samrådsredogörelse, Stadsbyggnadsförvaltningen, 2024-07-03

Handlingarna finns på Göteborgs Stads hemsida: www.goteborg.se/planochbyggprojekt

Fastighetsförteckning, beslutsprotokoll, övriga handlingar finns på Stadsbyggnadsförvaltningen, adress: Postgatan 10, Göteborg.

SAMMANFATTNING

Program för Frölunda ska visa hur stadsdelen kan utvecklas inom en 15 till 20-årsperiod. Programmet ska utgöra ett konkret stöd för pågående och kommande detaljplaner samt annan planering, till exempel stadens investeringsplanering. Programmet beskriver en utveckling där ny bebyggelse uppförs i området. Programmet föreslår en utbyggnad av cirka 3 000 nya bostäder (varav upp till cirka 500 i småhus), tre ny grundskolor och cirka 10 nya eller tillbyggda förskolor, lokaler för kontor, handel, kultur, parker, gator och torg.

Visionen är att bygga så att tryggheten ökar och vardagslivet underlättas för människor som bor i och besöker Frölunda. Programmet syftar till att åtgärda det som skapar barriärer och otrygghet men även förstärka bland annat de gröna och kulturhistoriska kvalitéerna.

Inom ramen för programarbetet har det gjorts en tidig ekonomisk bedömning av exploateringsekonomin och en översiktlig beskrivning av kommunala investeringar. Genomförandefrågor, samband och beroenden har beskrivits översiktligt samt mer i detalj för specifika delområden inom programområdet.

PROGRAMMETS MÅL

Programmets mål utgår från ÖPs utvecklingsinriktningar och har anpassats utifrån de lokala förutsättningarna för området samt programmet syfte. Förslaget visar vilka strategier som programmet föreslår för att uppnå programmets mål. Hur målet uppnås redovisas med konkreta åtgärder i den fysiska miljön. Programmets mål och strategier:

Förstärka den strategiska tyngdpunkten

- » Överbrygga mentala och fysiska barriärer
- » Mer stadsliv över dygnet
- » Ökad framkomlighet och kapacitet på kollektivtrafiken
- » Rikt utbud och stor variation av bostadsformer
- » Omställning av mobiliteten
- » Komplettering av infrastruktur och bebyggelse

Överbrygga barriärer

- » Nya och utvecklade fysiska kopplingar
- » Förtätning och utveckling av stadsrum
- » Omställning av mobiliteten

Stärka befintliga gröna stråk och utveckla Frölundas grönsstruktur

- » Utveckla platser längs med utpekade grönsstråk
- » Bevara och utveckla biologisk mångfald
- » Hantera klimatförändringar
- » Bevara naturområden

PROGRAMFÖRSLAG

INNEHÅLL:

Bostäder totalt: 3000

varav småhus: cirka 500

Skola: 3 nya grundskolor

Förskola: 10 ny- och tillbyggda förskolor (totalt cirka 40 avdelningar)

Metrobusshållplats/Resecentrum/spårväg

Utveckling av parker

Nya torg

Om- och nybyggnad av gator och gång- och cykelvägar

Lägen för skyfallshantering

Utvecklade kopplingar över Västerleden



DELOMRÅDEN

Planområdet har delats upp i 5 delområden som utgår ifrån de större strukturerande vägarna i området. Det femte delområdet, Västerleden och Lergöksgatan avser ytorna utmed Västerleden från Tynneredsmotet till korsningen vid Marconigatan. Här överlappar planprogram Frölunda och planprogram Tynnered och området har därför studerats gemensamt inom båda programmen.

Område A. Västerleden och Lergöksgatan

Frölunda Torg är idag en tyngdpunkt som enligt översiktsplanen ska utvecklas till en strategisk tyngdpunkt. En viktig förutsättning är att minska Västerledens barriäreffekt och föra Frölunda och Tynnered närmre varandra. Topasbron föreslås utvecklas och en ny metrobusshållplats placeras längs Västerleden.

Skola föreslås inrymmas i en del av Frölunda kulturhus och ett nytt grönt torg föreslås centralt inom området. Utvecklingen föreslås framför allt inom de stora ytorna för markparkering. Här blir ytor för handel och ett stort antal nya bostäder, kontor och verksamhetslokaler men även en ny bostadsnära park samt en förskola.

Område B. Radiovägen och Gnistgatan

Området utgörs av Radiovägen samt Gnistgatan, Södra Dragspelsgatan och kvarteren norr om Frölundamotet. Radiovägen föreslås omgestaltas för att möjliggöra kollektivtrafikkörfält och ett nytt pendlingscykelstråk. Ny bebyggelse utmed gatan föreslås och kan innebära att Radiovägens sträckning justeras. En ny förskola föreslås i södra delen av Käppen och längs Gnistgatan föreslås bostäder och en utveckling av grönområdet.

Område C. Marconigatan och Mandolingatan

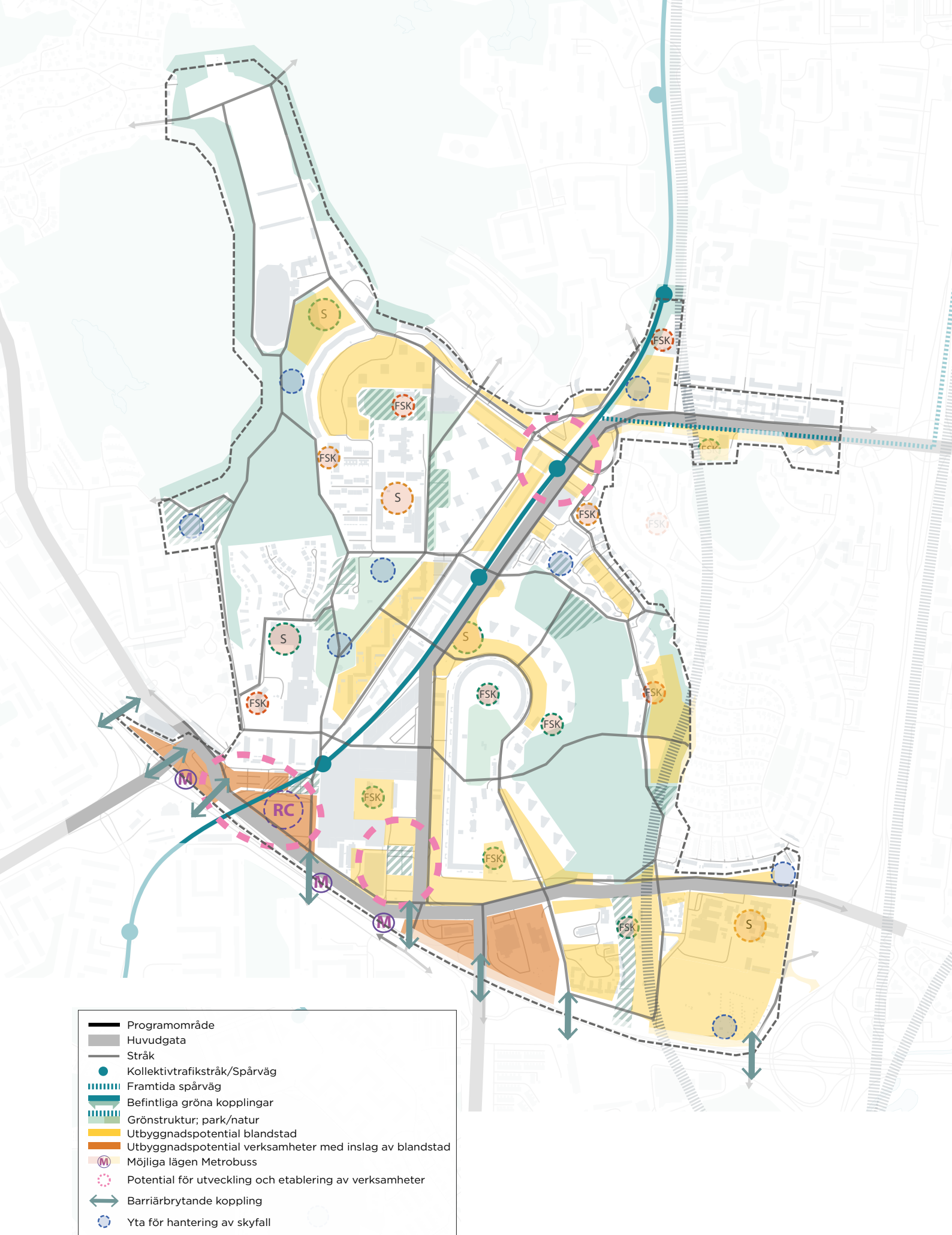
Huvudstråk är Marconigatan som föreslås omvandlas till en gata med mer definierade gaturum och sammanhängande bebyggelse. Bostadsbebyggelse med inslag av lokaler för verksamheter föreslås inom de stora parkeringsytorna utmed Mandolingatan. I området vid Tratten föreslås en ny skola. Nya förskolor föreslås i Käppen samt intill Järnbrottsskogen vid Norra dragspelsgatan.

Område D. Musikvägen

Området utgörs av Musikvägen, Altplatsen och Ruddalens entré. Bostadsbebyggelse föreslås inom de stora ytorna för markparkering och en ny skola vid Ruddalens entré. Befintliga parker föreslås utvecklas för att hantera ett ökat tryck på områdets grönytor.

Område E. Norra Marconigatan

Norra delen av Marconigatan föreslås omgestaltas till en stadsmässig gata och i korsningen där Musikvägen och Orkestergatan möter Marconigatan finns potential för ett nytt stadsdelstorg med centrumkaraktär och verksamheter i bottenvåningarna. Om Dag Hammarskjöldleden omvandlas med ny spårväg innebär detta att spårväg behöver gå i den norra delen av Marconigatan i reserverat utrymme i gatan och inte i blandtrafik, vilket påverkar gatans sektion. Den nya gatusektionen påverkar möjlig storlek på tillkommande byggrätter utmed gatan och behöver säkerställas i kommande planering.



INNEHÅLL

Inledande texter	8
Planprogram	8
Programmets uppdrag	9
Programmets utgångspunkter	12

Förutsättningar	15
Tidigare ställningstagande	16
Riktvärden	21
Pågående utveckling	23

Frölunda idag	25
Frölundas utveckling	27
Nuläge	29
Landskapet	33
Kulturvärden	37
Grönstruktur	41
Trafik	44
Teknisk infrastruktur	48
Miljö och hälsa	51

Programförslag	55
Utvecklingsinriktningar ÖP	56
Programmets mål	59
Programförslag	67
Områdesvisa beskrivningar	74

Genomförande	99
Genomförandefrågor	101
Ekonomi	103
Delområden	106

Konsekvenser	113
Översiktsplan	114
Avstämning mot målbild	114
Sociala konsekvenser	116
Trafik	122
Kulturmiljö och stadsbild	125
Parker och naturområden	126
Teknisk försörjning	127
Miljökonsekvenser	128
Ekonomiska konsekvenser	130

PLANPROGRAM

Programhandlingen ska ge stöd för planering av kommande stadsutvecklingsprojekt i Frölunda.

EN PÅGÅENDE PROCESS

Utvecklingen av Frölunda är en pågående process, som tar avstamp i kommunens översiktsplan och konkretiseras genom arbetet inom programmet och inom pågående och kommande detaljplanering.

Arbetet med programmet har delvis bedrivits parallellt med pågående planering på strategisk nivå med framtagandet av ny översiktsplan inklusive en fördjupad del för Frölunda-Högsbo med måläret 2050. Samtidigt har detaljplanering pågått inom området som del av bostadsprojektet Bostad 2021. Flera av dessa detaljplaner är idag färdigställda eller under utbyggnad. Programmets föreslår en successiv stadsutveckling av Frölunda inom en 15- till 20-årsperiod.

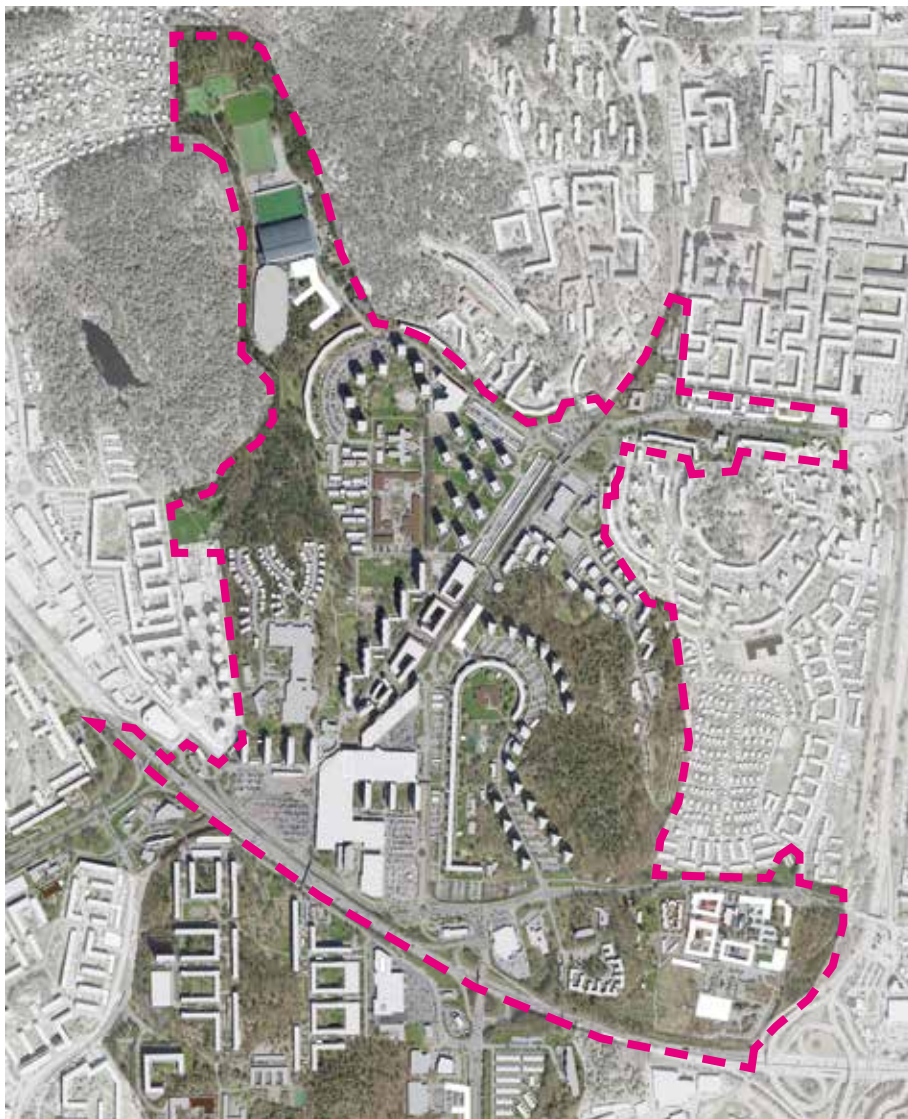


Bild: Programområdets geografiska avgränsning.

DISPOSITION OCH LÄSANVISNING

Programhandlingen sammanfattar planeringen för Frölundas framtida utveckling. Denna samrådshandling är indelad i sex delar.

Del 1 - Inledande texter

Denna del inleds med de övergripande planeringsförutsättningarna i Göteborg och vad detta innebär för programmets framtida roll. Därefter följer en beskrivning av området följt av programmets uppdrag och inriktning.

Del 2 - Förutsättningar

Här redovisas de styrande handlingar och dokument som är aktuella för programmet, aktuella riksintressen och riktvärden samt pågående planering och utbyggnad.

Del 3 - Frölunda idag

Denna del beskriver platsen idag, med avstamp i hur området utvecklats genom åren. Vidare sammanfattas här de underlag som ligger till grund för programmet för Frölunda.

Del 4 - Programförslag

Här redovisas programförslaget för programområdets utveckling. En huvuduppgift är att skapa möjligheter för den strategiska tyngdpunkten i ett flerkärnt Göteborg.

Del 5 - Genomförande

Genomförandet av programmet och föreslagen indelning av delområden beskrivs.

Del 6 - Konsekvenser

Denna del beskriver konsekvenserna av förslaget på en övergripande nivå.

PROGRAMMETS UPPDRAG

Nedan redovisas programmets bakgrund och syfte. Nya planeringsförutsättningar har uppstått under tiden som programarbetet pågått.

BAKGRUND OCH UPPDRAG

I dagsläget finns en hög efterfrågan på bostäder i Göteborg och flera ansökningar om planbesked i området. Frölunda är en strategisk tyngdpunkt för Göteborg och en av de prioriterade utbyggnadsområdena enligt gällande översiktsplan för Göteborg från 2022.

Området kring Frölunda Torg ska utvecklas som en strategisk tyngdpunkt med ett blandat innehåll och handeln ska fortsätta utvecklas. Stråken och de lokala torgen ska stärkas och hållas levande utifrån översiktsplanens riktlinjer och ett hållbarhetsperspektiv.

Byggnadsnämnden beslutade 2014-09-30 att ge Stadsbyggnadskontoret i uppdrag att ta fram ett nytt program för stadsutveckling av Frölunda med nya bostäder och verksamheter till en tätare stadsmässig stadsdel. Innehåll och tidplan har sedan anpassats till den antagna Översiktsplanen samt målbild Koll2035 och annan pågående planering.

SYFTE

Programmet syftar till att identifiera viktiga förutsättningar, strategier och åtgärder för hur Frölunda kan utvecklas långsiktigt hållbart.

Program för Frölunda ska utgöra ett konkret stöd för pågående och kommande detaljplaner, investeringsbeslut och andra utbyggnadsfrågor genom att föreslå indelning av etapper, beskriva åtgärder, exploateringsgrad med mera.

AVGRÄNSNING

Programområdet avgränsas geografiskt vid Järnbrott/Tofta i öster, Rudalen i väster, omkring Flatås i norr och i söder ansluter programområdet till Västerleden och gränsar till det parallellt bedrivna Program för Tynnered. Programmet för även resonemang kring kopplingar till angränsande influensområden så som Tynnered och föreslagen utveckling kring Dag Hammarskjöldsleden. Områden runt Västerleden, mellan Frölunda Torg och Tynneredsmotet, har studerats gemensamt inom Program för Frölunda och Program för Tynnered.

PROGRAMMETS TIDSPERSPEKTIV

Programmet ska vara ett underlag för kommande detaljplanering, för planer och projekt som startas upp i närtid och för projekt med en utbyggnadstid till cirka 2040.

Utvecklingen av Frölunda stannar inte 2040 utan är en kontinuerlig process. Översiktsplanen har en längre tidshorisont. Framtiden för Frölunda är beroende av annan utveckling i staden, som till exempel eventuell kommande pendeltågstrafik, utveckling av angränsande stadsdelar och kollektivtrafiknätets kapacitet. Programmet syftar till att visa vägen för kommande planering. Det vi bygger idag bör stödja de långsiktigt hållbara lösningarna för framtiden.

GÖTEBORGS UTVIDGADE INNERSTAD (GUI)

På uppdrag av Byggnadsnämnden och Fastighetsnämnden genomfördes 2016-2018 en inventering och analys av alla historiska stadsplaner som har funnits under stadens 400 år. Syftet var att se om det fanns delar av dem som skulle kunna vara relevanta och effektiva även vid en förtätning av den redan täta stadsmiljön i framtiden. Första skedet av uppdraget fokuserade på den redan täta stadsmiljön inom cirka 20 minuters cykelväg åt alla väderstreck från city, för att ny bebyggelse inte ska leda till ett ökat beroende av motoriserade resor med stora köbildningar till följd. Resultatet av arbetet samlades till ett konkret förslag till Göteborgs utvidgade innerstad, vilket visar en potential till 100 års byggnation inom 20 minuters cykelavstånd till stadskärnan.

Den täta stadsmiljön som ligger längre ut vid mellanstadens tyngdpunkter och kraftsamlingsområden är tänkt att utredas som friliggande småstäder i pågående arbete inom uppdraget.

Program för Frölunda och Tynnered har stämts av mot pågående arbete med GUI. Programmet bedöms överlag vara i linje med de preliminära slutsatser och förslag som arbetet resulterat i gällande stadsdelarna Frölunda och Tynnered. På några punkter skiljer sig program och GUI åt, där GUI:n pekar ut möjliga framtida gena gatudragningar (till exempel mellan Marconigatan och Frölundamotet) som programförslaget inte tar hänsyn till, utan utgår från dagens gatustruktur.



Bild: Programområdet (svart linje) och FÖP-området (rosa linje) markerade på översiktsplanens strategikarta (2022).

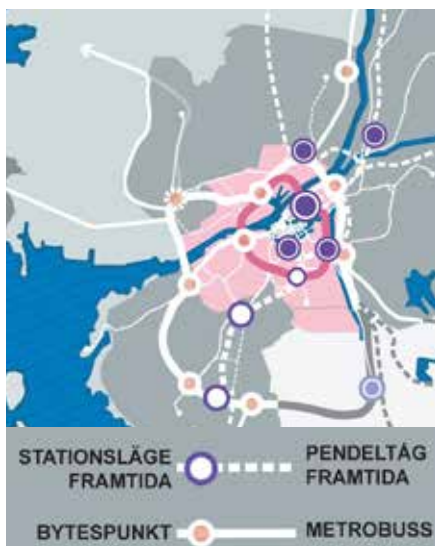


Bild: Principbild av utvecklad kollektivtrafik och systemviktiga mål- eller bytespunkter från översiktsplan (2022).

PROGRAMMETS UTGÅNGSPUNKTER

Här introduceras utgångspunkterna för programarbetet som visas i sitt sammanhang.

EN HÖG FÖRVÄNTAD BEFOLKNINGSÖKNING

Under 2000-talet har Göteborg ökat med 100 000 personer. En del av denna utbyggnad sker inom programområdet som en del i jubileums-satsningen Bostad2021. Gällande Översiktsplan har som uppgift att hantera en förväntad befolkningstillväxt på 250 000 invånare till år 2050. För att lyckas med detta kommer stora omställningar krävas i den fysiska miljön och anpassningar göras inom flera områden. Ambitionen är att skapa förutsättningar för att alla ska få leva ett gott liv i Göteborg och samtidigt överlämna en hållbar stad till kommande generationer.

FLERKÄRNIGHET FÖR NÄRHET OCH LÅNGSIKTIGT HÅLLBAR MOBILITET

Göteborg är även en kärna i ett regionalt sammanhang. Det är många som reser inom och genom staden. Centrum har länge utgjort ett samlande nav. Med en fortsatt tillväxt och ökat flöde av människor behöver Göteborg skapa fler innerstadsliknande tyngdpunkter för att erbjuda närhet till service och möten i vardagen och där många resor kan ske via gång eller cykel.

Fler resor behöver ställas om från bilburen trafik till kollektivtrafik för att staden skall bli långsiktigt hållbar och främja framtidens mobilitet. Som ett led i denna utveckling behöver vi successivt övergå i en mer flerkärnig stadsstruktur med kraftsamlingar i viktiga områden inom mellanstaden med potential att avlasta den idag ansträngda stadskärnan.

Målbild Koll2035 är ett kommunövergripande kollektivtrafikprogram som beskriver hur kollektivtrafikens stomnät ska utvecklas i Göteborg, Mölndal och Partille fram till 2035, givet den befolkningsökning man planerade för i Översiktsplanen från 2009. I målbilden föreslås bland annat att viktiga knutpunkter utanför innerstaden skall tvärkopplas med ett snabbt bussystem med hög kapacitet (metrobus) längs med de större trafiklederna. Detta för att avlasta den radiella spårvagnsstrukturen och expressbusstrafiken som idag behöver mötas i centrum.

Fortsatta analyser av Målbild Koll2035 har dock visat att den utvecklade spårvägstrafikering som föreslås är svår att fullt ut möjliggöra i praktiken, då kapaciteten överskrider i en stor del av spårvägsnätet. Det är svårt att rymma all den föreslagna trafiken i markplan, i relation till andra anspråk i trafik- och stadsmiljön. En del av lösningen är troligen att ytterligare delar av den så kallade innerstadsringen för stadsbana/spårväg planskiljs, men en viktig del skulle också kunna vara ytterligare järnväg med koppling till Västlänken.

I stadens översiktsplan redovisas reservat för en södergående järnväg, från Haga station till Kungsbacka (via väg 158). Om en järnväg i detta stråk skulle bli aktuell, är linjedragningen och stationslokaliseringar fortfarande inte klarlagda.

Den föreslagna järnvägskopplingen söderifrån bedöms behövas för att den fulla utbyggnadspotentialen för inte minst bostäder i sydvästra mellanstaden inklusive omvandlingen kring Dag Hammarskjöldsleden ska kunna genomföras. Ett regionaltåg med ett eller flera stopp i sydvästra Göteborg skulle också avsevärt stärka förutsättningarna för blandstad med nya arbetsplatser i detta område.

POTENTIALEN I SYDVÄSTRA GÖTEBORG

I sydvästra Göteborg finns en större utbyggnadspotential än i övriga mellanstaden enligt de strategiska avvägningar som gjorts i Översiktsplanen. För att möta den förväntade befolkningsökningen och behovet av en ny stadskärna vars läge utgår från ökad närhet och hållbar mobilitet är det viktigt att den kommande planeringen utgår från framtidens behov och maximerar nyttan av redan gjorda investeringar.

Den fördjupning som är en del av översiktsplanen för Högsbo och Frölunda beräknar att sammanlagt cirka 100 000 invånare kan rymmas inom Fördjupningen för Högsbo och Frölunda. Visionen är en blandad stadsbebyggelse som består av sammanbundna stadsdelar utan upplevda barriärer.

Programarbetet är vägledande för kommande detaljplaner på kort sikt men behöver också värna framtida lägen när nya kollektivtrafiksystem ska etableras och en tätare fysisk miljö stegvis växa fram. Det kommer krävas kraftsamlingar kring dagens strukturer och en samordning mellan flera framtida projekt.

ETT SAMMANHÄNGANDE STADSSTRÅK

Dag Hammarskjöldsleden är idag överdimensionerad och i översiktsplanen föreslås en stegvis omgestaltning mot en stadsboulevard. Högsbo industriområde kommer på sikt utvecklas till en blandstad som sammanflätas med västra sidan av boulevarden med flera tillkommande korsningspunkter i gatuplan.

Med en sådan utveckling skulle det bli möjligt att röra sig utmed ett tydligare gaturum med dubbelsidig bebyggelse och en ny spårvagnslinje från Linnéplatsen söderut mot Marconimotet och Järnbrottsmotet med tvärkoppling till dagens spårvägsbana via Marconigatan. Två nya korsningspunkter tillkommer för spårtrafiken; korsningen Marconigatan och Dag Hammarskjöldsleden och korsningen vid Musikvägen och Marconigatan; i dessa samlas trafikflödena när en mer förfinad stadsvägbreder ut sig i dalgången mellan Ruddalen och Änggårdsbergen.

Marconigatan ligger i programområdets dalgång och är det enda genomgående stråk med möjlighet att knyta samman Dag Hammarskjöldsleden via Frölunda Torg söderut längs Näsetvägen och Skattegårdsvägen. Ett parallellt programarbete pågår även i Tynnered för att göra dessa gator tryggare, trevligare och kantade av bebyggelse. Med stärkta kopplingar finns här möjlighet för ett sammanhängande stadsstråk från Göteborgs centrum till Frölunda.

FRÖLUNDA - EN DEL AV DET FLERKÄRNIGA GÖTEBORG

Frölundas invånarantal motsvarar en mindre stad och en omfattande tillväxt kommer ske på sikt. Idag kan området betraktas som en Göteborgsförort utbyggt kring ett externt köpcentrum där bilismen lämnat avtryck kring platsens funktion och ytanspråk. Att på sikt utveckla en flerkärnig struktur innebär att tillgängligheten till den nära staden ändras där mobiliteten innebär att gång och cykel är det första valet. Att uppnå en flerkärnig struktur innebär att vi i vissa lägen inte behöver pendla in till Göteborgs centrum för att en stor del av vardagslivets behov kan tillgodoses i närområdet.

I områdets centrala delar upptas stora ytor idag av storskalig infrastruktur, markparkeringar och utspridda verksamheter. Tynnered och Frölunda separeras kraftigt av Västerleden och det behöver göras stora satsningar för att koppla samman dessa stadsdelar.

Områdets huvudvägar skapar idag breda mellanrum i stadsstrukturen med indragen bebyggelse som vänder sig från varandra, avgränsande av trafikrum och parkeringar. Här kan ny bebyggelse vända sig mot välutformade gaturum för rörelse och vistelse. Med nya kollektivtrafikslag som Metrobuss och eventuellt även pendeltåg kan fler nå platsen mer hållbart på sikt.

VISION FRÖLUNDA

Frölunda har utifrån långsiktiga mål och kontinuerligt byggande utvecklats till en nära och trygg stadsdel präglad av mångfald. Frölunda är en viktig kärna i det flerkärniga Göteborg.

Den sociala hållbarheten har ökat genom att knyta områdena närmare varandra och skapa en sammanhängande bebyggelsestruktur. Den nya bebyggelsen har genom en tydlig förankring i sin historia utvecklats till en attraktiv och upplevelserik del av staden.

Frölunda har en stor blandning av mötesplatser, bostäder, handel, kultur, arbetsplatser och service. Det har blivit enklare att röra sig i området till fots eller med cykel. Gena vägar gör det enklare att i sin vardag kunna ta sig till affären, hållplatsen, förskolan, arbetet, kompiserna eller parken utan att vara beroende av bilen.

Frölunda Torg som handels- och kollektivtrafikpunkt har stärkts och utvecklats med bostäder och verksamheter som knyter an till en framtida kollektivtrafikknutpunkt. Staden utvecklas vidare söderut mot Tynnered och Opaltorget och österut mot planerad utveckling av Dag Hammarskjöldsleden.



FÖRUTSÄTTNINGAR

Tidigare ställningstaganden

Riktvärden

Pågående utveckling

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Vad är en översiktsplan?

Översiktsplanen är kommunens samlade strategi för hur mark, vatten och bebyggelse ska användas, utvecklas och bevaras. Den pekar både ut en riktning för hur kommunen ska utvecklas på lång sikt samtidigt som den vägleder beslut här och nu. Varje kommun ska ha en aktuell översiktsplan som omfattar hela kommunens yta.

GÄLLANDE ÖVERSIKTSPLAN

Översiktsplan för Göteborg

I Översiktsplan för Göteborg (2022) ingår programområdet i *mellanstadens centrala områden* och ska kompletteras så att bostäder, service och arbetsplatser även fortsättningsvis blandas. Verksamheter som är störande för sin omgivning ska undvikas. Översiktsplanens övergripande utvecklingsinriktning för stadsdelen är att skapa förutsättningar för en grön och tät blandstad som består av sammanbundna stadsdelar utan upplevda barriärer. Den nya bebyggelsens identitet ska grundas i det befintliga områdets karaktär och formas efter dalgångens förutsättningar. Kompletterande bebyggelse ska i första hand prövas i samband med omvandling av huvudvägarna och anslutande parkeringsytor i området.

Området runt Frölunda Torg är i översiktsplanen utpekat som *Strategisk tyngdpunkt*, vilket innebär att *Den strategiska tyngdpunkten Frölunda ska utvecklas och stärkas genom att ge förutsättningar för förtätning av verksamheter, service, handel och bostäder samtidigt som de offentliga friytorna får ta plats. Gång- och cykelkopplingar till omgivande stadsdelar förbättras, framför allt runt Frölunda torg och längs Marconigatan, Radiovägen och Skattegårdsvägen.*

Sträckan Lergöksgatan-Radiovägen kommer att få stor betydelse som kommunikationsstråk tillsammans med Grimmeredsvägen, väster om programområdet, och Otto Elanders gata, öster om programområdet,

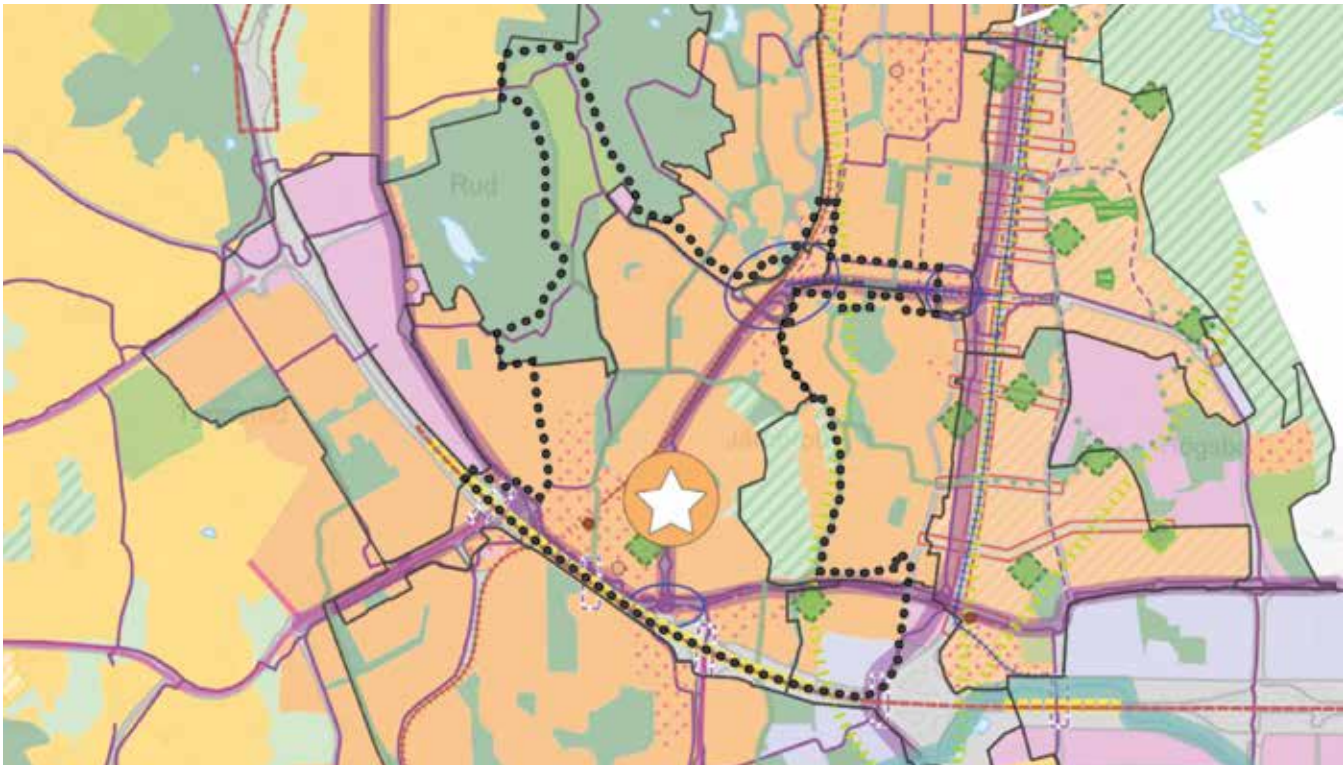


Bild: Utdrag ur Översiktsplanens markanvändningskarta. Programområdet markerat med svart prickad linje.

när antalet invånare och besökare i sydvästra Göteborg ökar. En god framkomlighet för fotgängare, cyklister och kollektivtrafik ska säkras. Särskild vikt ska även läggas vid att förbättra kopplingarna över huvudvägarna och Västerleden, samt kopplingen mellan Skattegårdsvägen och Frölunda torg.

Enligt Översiktsplan för Göteborg (2022) måste andelen resor med kollektivtrafik, cykel och till fots öka. Om inte kan trafikökningen försvåra framkomligheten och leda till att trafikinätet inte har tillräcklig kapacitet. Översiktsplanen redovisar strategier för utbyggnad av kollektivtrafik som kan leda till ett mer transportsnålt samhälle där fler transporter sker till fots, med cykel eller med kollektivtrafik. Även järnvägsreservat är utpekade för att möjliggöra för spårbunden transport av både människor och gods. Åtgärder för att överbrygga barriärer och stärka den sociala hållbarheten bör studeras parallellt med denna utbyggnad.

Enligt översiktsplanen kan det delområde som programområdet ingår i inrymma cirka 21 000–24 000 invånare. Vidare ska tillräckliga offentliga friytor och god framkomlighet för gång och cykel säkerställas inom området.

STRATEGISKA BESLUT FÖR STADEN

Göteborg Stad har tagit fram ett flertal strategiska dokument för stadsutvecklingen. Strategierna ska vara ett prioriteringsstöd för stadens politiker och tjänstemän som visar var staden ska bygga och vilka kvaliteter på parker och trafik som ska prioriteras.

Åtgärdsvalsstudie Södra mellanstaden:

Åtgärdsvalsstudie Södra Mellanstaden har tagits fram av Göteborgs Stad och syftar till att identifiera behov och brister, samt till att föreslå åtgärder som möjliggör stadsutveckling i södra mellanstaden. Studien färdigställdes år 2021 och utgör en gemensam grund för samverkan mellan staden, regionen och staten.

Åtgärdsvalsstudien föreslår åtgärder i flera kategorier: stadsutveckling/stadsplanering, lokalt gatunät/gatustruktur, kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik, hållbar mobilitet, styrning och reglering, planering och samverkan samt genomförande/utbyggnadsordning.

Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021-2030

Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram visar riktningen och är den gemensamma plattformen för stadens långsiktiga strategiska miljöarbete. Programmet lägger grunden för omställningen till en ekologiskt hållbar stad 2030 och är stadens övergripande styrande dokument för arbetet inom den ekologiska dimensionen av hållbar utveckling.

Målbilden för programmet är att Göteborg ska ställa om till en ekologiskt hållbar stad till 2030. Programmet fokuserar på de största utmaningarna för ett ekologiskt hållbart Göteborg och innehåller tre miljömål som handlar om naturen, klimatet och människan. De tre miljömålen omfattar hela Göteborg. Under miljömålen finns tolv delmål som fokuserar på Göteborg Stads egen verksamhet.

Jämlikt Göteborg

Syftet med Göteborgs Stads program för en jämlik stad är att, utifrån målet att Göteborg ska vara en jämlik stad, peka ut viktiga målområden som aktörer i Göteborg ska samlas kring för att tillsammans bidra till att minska skillnaderna i livsvillkor i staden.

Programmet ingår i stadens övergripande arbete med social hållbarhet. I enlighet med stadens riktlinjer är detta program ett strategiskt styrande dokument som slår fast den politiska viljeinriktning för vad som ska uppnås inom området jämlikhet under perioden 2018–2026.

Med ett program för jämlikhet kan Göteborgs Stad peka ut viktiga mål och strategier som aktörer i Göteborg, både inom och utom den kommunala organisationen, kan samlas kring för att minska skillnaderna i livsvillkor i staden. I programmet lyfts fyra målområden fram som tillsammans visar vad det samlade jämlikhetsarbetet i Göteborgs Stad ska rikta in sig mot för att nå målet att Göteborg ska vara en jämlik stad. De fyra målområdena, med tillhörande strategier, är:

- » Skapa god start i livet och goda uppväxtvillkor
- » Skapa förutsättningar för arbete
- » Skapa hållbara och jämlika livsmiljöer
- » Skapa förutsättningar för delaktighet, inflytande och tillit

Näringslivsstrategiska programmet

Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program beskriver hur staden ska arbeta med strategiska näringslivsfrågor på ett konkret, långsiktigt och målinriktat sätt. Programmet tar sin utgångspunkt i staden Göteborgs centrala roll i hela Göteborgsregionens utveckling och stadens betydelse för utvecklingen av Sverige som nation.

Målen i det näringslivsstrategiska programmet är formulerade i samklang med GRs strategiska mål för 2030. Det övergripande målet för Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program är att skapa förutsättningar för minst 120 000 nya jobb till 2035.

För att uppnå den långsiktiga målbilden och det övergripande målet, har tre underliggande mål formulerats. Målen tar fasta på de strategiska områden som det näringslivsstrategiska programmet omfattar. De tre underliggande målen är:

- » Kompetensförsörjning och attraktionskraft
- » Samhällsplanering
- » Företagsklimat och innovationskraft

Grönplan 2022-2030

Grönplanen syftar till att visa hur Göteborg kan stärkas som en stad med stora gröna kvaliteter, ur ett ekologiskt, socialt och ekonomiskt perspektiv, samtidigt som staden utvecklas. Den är vägledande för Göteborgs Stads alla förvaltningar och bolag avseende planering, byggande och förvaltning, för att bidra till en hållbar och sammanhållen stadsutvecklingsprocess.



Bild: Strategikartan visar Göteborgs samlade grönstruktur - stadensträd, bostadsnära parker och naturområden, stadsdelsparker, stadsparker samt större natur- och rekreationsområden. Kartan visar även de regionövergripande blå stråken och gröna kilarna som ger stora sammanhängande områden och kopplingar. Ur Grönplan 2022-2030.

Hållbar utveckling beskrivs vanligen utifrån tre dimensioner av hållbarhet – ekologisk, social och ekonomisk. Grönplanens tre mål visar vad som är viktigt att sträva efter för att Göteborg ska förbli och ytterligare utvecklas till en stad med stora gröna kvaliteter, ur ett ekologiskt, socialt och ekonomiskt perspektiv. Nio strategier visar hur grönplanens mål ska uppnås. Dessa strategier följer och utgår från aktuell forskning inom stadsplanering och klimatanpassning.

Övergripande

- » Bevara och utveckla stadens ekosystemtjänster

Kvantitativa och strukturerande

- » Utveckla och bevara de gröna kilarna
- » Förstärk och utveckla blågröna stråk
- » Stärk gröna stråk och samband i staden
- » Säkerställ god tillgång till parker och naturområden

Kvalitativa och innehållsmässiga

- » Värna och utveckla en robust grönstruktur i den hårdgjorda staden
- » Skapa ett varierat innehåll i parker och naturområden
- » Utveckla grönstrukturen genom skötsel
- » Involvera, informera och aktivera

Trafikstrategi för en nära storstad

Trafikstrategi för en nära storstad, antagen av Trafiknämnden i februari 2014, visar hur trafiksystemet behöver utvecklas i takt med att fler bor, arbetar, handlar, studerar och möts i staden. Trafikstrategin fokuserar på tre områden – resor, stadsrum och godstransporter.

För resor är strategin att binda samman stadens tyngdpunkter och målpunkter med ett snabbkollektivtrafiknät och ett pendlingscykelnät som är lätt att nå från hela staden. Strukturen kopplas till utvecklingen av en tät blandstad i anslutning till utpekade målpunkter. Behov av längre resor ska också minska genom en ökad service nära bostaden. Målet är ett lättillgängligt regioncentrum, där det är lätt att nå viktiga platser och funktioner, oavsett färdmedel och förutsättningar.

För stadsrum är målet att bidra till mer skapa attraktiva stadsmiljöer där människor kan och vill bo, arbeta och vistas. Strategin för att uppnå det är att anpassa gaturummen och motortrafikens hastigheter mer till fotgängares och cyklisters behov. För att överbrygga barriärer behöver gatunätet vara finmaskigt, sammanhängande och lätt att orientera sig i, i synnerhet för fotgängare och cyklister. Då ytan i staden är begränsad behöver bilparkering främst ske i parkeringshus, för att räcka till för de behov som finns.

Målbild Koll2035, Kollektivtrafikprogram för stomnätet i Göteborg, Mölndal och Partille

Programmets målbild beskriver hur kollektivtrafiken i det sammanhängande storstadsområdet i Göteborg, Mölndal och Partille ska ut-



Bild: Riktvärden för avstånd till olika typer av park ur Översiktsplan för Göteborg (2022). Illustration: Norconsult

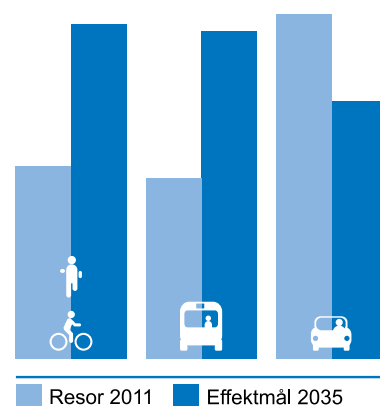


Bild: Trafikstrategins mål för resor innebär att resor till fots, med cykel och kollektivtrafik ska öka samtidigt och resor med bil ska minska.

vecklas fram till 2035 för att attrahera och ta hand om fler resenärer. Målbilden är en vidareutveckling av Kollektivtrafikprogrammet K2020 och fokuserar på stomnätet, det som idag omfattar spårvagns- och stombusstrafik samt expressbussar och pendeltåg där de trafikerar storstadsområdet.

För programmet för Frölunda innebär detta att Frölundabanan pekats ut som stadsbana, på sträckan mellan Linnéplatsen och Opaltorget. Frölunda Torg blir ett ännu viktigare nav som bytespunkt och målpunkt för kollektivtrafiken. En stadsbana ska binda samman längre stråk och föra dem närmare city.

En annan satsning är så kallad metrobuss som har egna körbanor längs trafiklederna och stationsliknande hållplatser. Metrobusslinjerna ska ge snabba resor mellan tyngdpunkter och andra viktiga målpunkter. De kommer även trafikera ytterstaden och grannkommunerna och är på det sättet en vidareutveckling av dagens expressbussar. Inom programområdet föreslås en metrobuss utmed Västerleden och stationsläge vid Frölunda Torg.

Riktlinjer för handel

I Riktlinjer för handel i planeringen i Göteborg (2017) pekas Frölunda ut som ett av stadens stadsdelscentrum. De har potential att utvecklas till attraktiva stadsmiljöer med ett varierat utbud av handel och service, såväl dagligvaror som sällanköp och även volymhandel i strategiska lägen. Stadsdelscentrum sammanfaller till stor del med de strategiska tyngdpunkterna i översiktsplanen

Eftersom de strategiska tyngdpunkterna kraftigt kommer förtätas med fler boende och arbetande, samt få bättre kollektivtrafik kommer potentialen för handel ytterligare förstärkas. Stadsdelscentrum fyller ofta både funktionen av att vara den lokala handelsplatsen i området samtidigt som det har ett större upptagningsområde. Utvecklingen av stadsdelscentrumen behöver ske så att utbyggnaden även stöttar potentialen för lokal handel och service i närområdet. I utvecklingen av stadsdelscentrumen kan det finnas en motsättning mellan att utveckla attraktiva stadsmiljöer och behålla stora ytor för parkeringsplatser.

Riksintressen

Riksintressen är ett sätt för staten att påverka och bevaka intressen av nationell betydelse. Det kan till exempel vara riksintresse för transport, kulturmiljö eller totalförsvaret.

I närområdet, utanför programområdet finns flera större naturområden som har stora värden för naturvård, landskapsbild och friluftsliv. Det rör sig om Sandsjöbacka, sydost om Frölunda, som delvis är naturreservat och Natura 2000-område samt Änggårdsbergen, nordost om Frölunda, som är av riksintresse och till större delen naturreservat. Den södra kustremsan med skärgård ligger också nära vilket innebär att Frölunda ligger i ett naturnära sammanhang.

Göteborgs Hamn med anslutande farleder är utpekad som riksintresse vilket motiveras med hamnens värde och funktion i ett nationellt och internationellt perspektiv. För att säkerställa hamnens funktion i ett

sammanhängande transportnät är också den anslutande landinfrastrukturen del av riksintresset. Västerleden och Söderleden ingår i det primära vägnätet som bildar stommen i det rekommenderade vägnätet för transporter. Leden utgör bland annat en viktig transportled för tunga transporter och för transporter med farligt gods.

RIKTVÄRDEN

Som stöd i avvägningen av olika anspråk på markanvändning inom programområdet kan riktvärden inom staden användas som vägledning för att få en balans så att goda kvaliteter kan säkerställas i planeringen. Nedan sammanfattas några av de riktvärden som programmet har tagit stöd i.

PRINCIPER FÖR FÖRDELNING AV MARKANVÄNDNING

Göteborgs Stads utbyggnadsstrategi redovisar var och hur beräknad befolkningstillväxt kan ske. Prioriteringar av bebyggelseutveckling bör alltid göras så att det bidrar till att skapa kvaliteter och att möta de viktigaste utmaningar översiktsplanen har identifierat – delad stad och ett förändrat klimat.

Stadens grönstruktur har en avgörande roll för en hållbar utveckling. Utbyggnadsstrategin utgår från en bebyggelseutveckling som är följsam till de naturgivna förutsättningarna och den gröna strukturen. Natur- och kulturmiljöer skapar kvaliteter som har betydelse för Göteborgs attraktivitet och hållbarhet. En grönstruktur som är väl integrerad säkerställer tillgången till parker och natur även i den täta staden.

Utbyggnadsstrategin redogör även för hur trafiksystemet ska anpassas till den växande stadens behov och stödja nya sätt att röra sig i staden. Nya infrastruktuursatsningar behöver samordnas med bebyggelseutvecklingen. (Se vidare i Översiktsplan för Göteborg, 2022)

Behovet av offentliga platser/parker/natur

UN Habitats rekommendation om minst 15% för offentlig friyta är ett bra mått utifrån en analys som gjorts av skandinaviska städer (Stockholm, Göteborg, Oslo, Bergen) samt jämförelser med andra städer. Minst 2/3 av detta bör vara park eller natur.

Tillgång till parker och friytor är en viktig tillgång och förutsättning för bebyggelse. Enligt Översiktsplan för Göteborg (2022) ska god tillgång till parker och naturområden bland annat uppnås genom att:

- » Planera för att park eller naturområde ska finnas inom 300 meters gångavstånd från bostäder, skolor och arbetsplatser och vara minst 0,2 hektar stora.
- » Bostadsnära parker eller naturområden bör gå att nå utan att korsa en betydande barriär, såsom till exempel bergsbrant, trafikled eller vattendrag.

Större parker eller naturområden med en variation av sociala funktioner

och ekosystemtjänster ska finnas inom en km från bostaden och vara minst två hektar stora. Målnivå för grönytefaktor för mellanstaden ligger på 0,35 i detaljplaneskedet.

Behovet av utbildningsplatser

En begränsande faktor för hur många bostäder som kan tillkomma inom programområdet är möjligheten att erbjuda utbildningsplatser.

Skol- och förskoleetableringar har krav på tillräcklig friyta med goda luft och bullervärden.

Styrande volymnyckeltal förskola (2024):

- » Småhus 0,35–0,45 barn per bostad
- » Flerbostadshus 0,15–0,20 barn per bostad

Styrande nyckeltal lokalyta förskola (2024):

- » LOA 10 kvm per barn +/- 10%
- » BTA 14–15 kvm per barn +/- 10%

Styrande nyckeltal friyta vid nyproduktion av förskolor (2024):

- » God nivå: 35 kvm/barn
- » Acceptabel nivå: 25 kvm/barn
- » Sammanhängande friyta: 3000 kvm

Styrande volymnyckeltal grundskola (2024):

- » Småhus 0,5–0,7 barn per bostad
- » Flerbostadshus 0,2–0,23 barn per bostad

Styrande nyckeltal lokalyta grundskola (2024):

- » LOA 10 kvm per barn +/- 10%

Styrande nyckeltal friyta grundskola (2024).

- » Åk F-6:
- » Åk 7–9:
 - » God nivå: 25 kvm/elev
 - » Acceptabel nivå: 15 kvm/elev
 - » Sammanhängande friyta:
acceptabel nivå 3000 kvm
god nivå 4000 kvm (+/- 20%)
 - » God nivå: 25 kvm/elev
 - » Acceptabel nivå: 10 kvm/elev
 - » Sammanhängande friyta:
acceptabel nivå 3000 kvm
god nivå 4000 kvm (+/- 20%)

PÅGÅENDE UTVECKLING

Stadsdelen genomgår även förändringar just nu. Det pågår byggprojekt i programområdet och antagna planer står inför utbyggnad.

PÅGÅENDE PLANERING OCH UTBYGGNAD

Vid Gitarrgatan norr om Altplatsen byggs 200 bostäder med verksamheter i bottenplan. Intill har en detaljplan nyligen antagits som möjliggör en ökning av intilliggande förskola.

Längs Distansgatans markparkeringar har en plan nyligen vunnit laga kraft som möjliggör 400 nya bostäder för utbyggnad. Nordväst om Järnbrottsmotet byggs en ny bussdepå.

Detaljplan för stadsutveckling vid Frölunda Torg

Syftet är att utveckla området kring Frölunda Torg och Marconigatan som en utvecklad tyngdpunkt, i enlighet med stadens översiktsplan. Detta genom att ersätta dagens omfattande markparkeringar med ny bebyggelse innehållande bostäder och verksamheter samt ny allmänplats i form av lokalgator och park.

Detaljplan för stadsutveckling nordväst om Järnbrottsmotet

Syftet är att utveckla området med nya byggnader för verksamheter och bostadsändamål, innehållande bostäder, skola och verksamheter.

Program för Tynnered

Programarbetet för Tynnered planeras godkännas under 2025.

Syftet med programmet är möjliggöra en fortsatt stadsutveckling mellan Frölunda torg och Opaltorget med en mer sammanhängande stadsmiljö samt nya bostäder, verksamheter och social service.



FRÖLUNDA IDAG

Frölundas utveckling

Nuläge

Landskapet

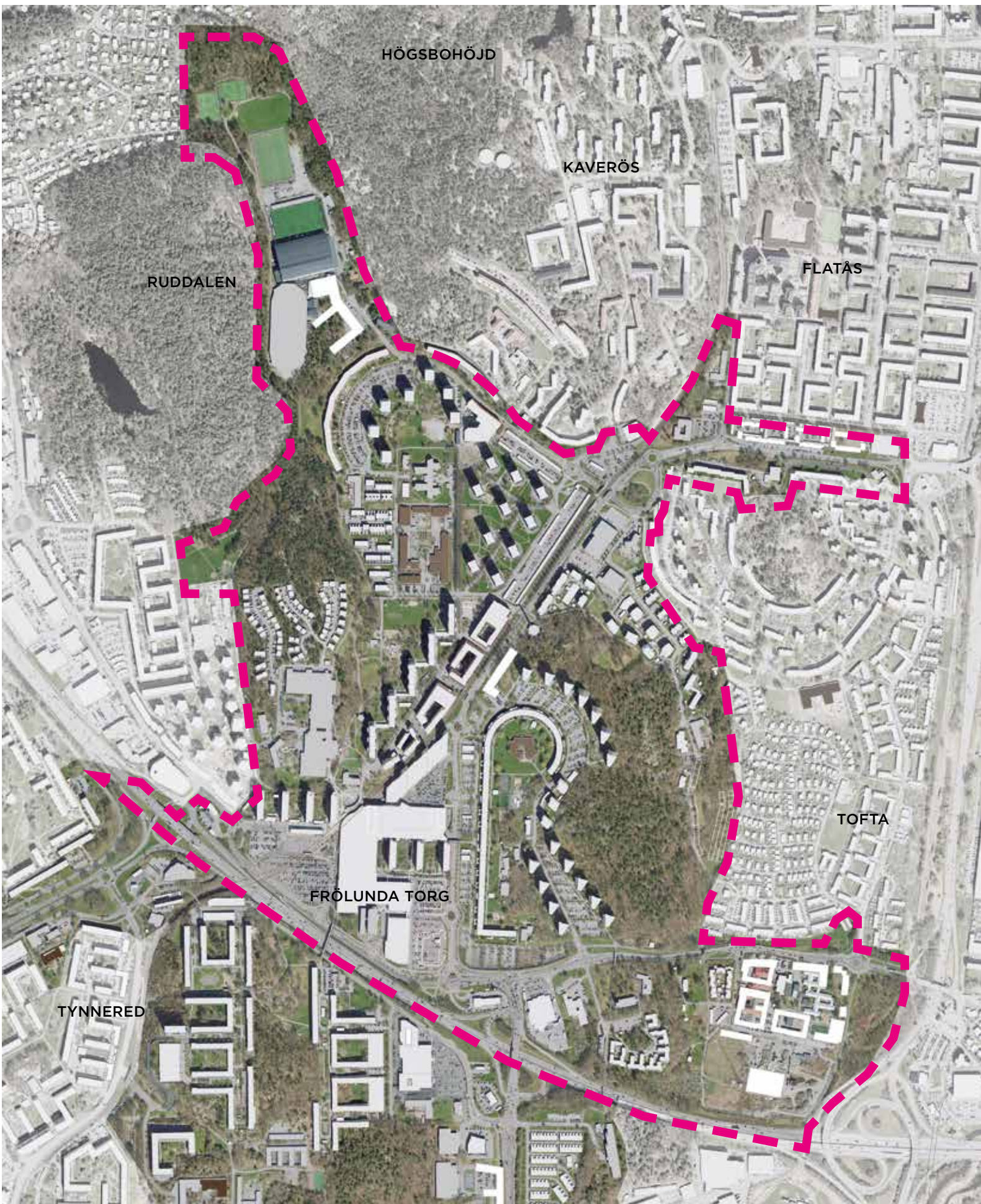
Kulturvärden

Grönstruktur

Trafik

Teknisk infrastruktur

Miljö och hälsa



FRÖLUNDAS UTVECKLING

Dagens planering är en del i en lång och kontinuerlig förändringsprocess. Vi behöver förstå platsen idag för att kunna planera för framtiden.

HUR FRÖLUNDA HAR VÄXT FRAM

Frölunda har en variation av bebyggelseområden som har vuxit fram genom åren. Västra Frölunda (Tofta, Järnbrott och Frölunda Torg) planerades från början utifrån att bli en stad i staden med utrymme för 30 000 invånare där det dagliga livet skulle kunna fungera med en blandning av bostäder, arbetsplatser, kultur och service. Bebyggelsen byggdes ut i enklaver med grannskapsplaneringen som stadsbyggnadsideal. Det innebar en planering för ökad samhörighet och trivsel, blandade bostadstyper och gärna ett mindre torg i mitten. Detta ser vi tydligast inom till exempel Järnbrott med Radiatorget som samlande stadsdelscentrum.

Bilismens utveckling under 1900-talet påverkade livsstilen och stadsbyggnaden i grunden. När Frölunda byggdes ut präglade detta planeringen tydligt som utgått från tidens så kallade SCAFT-princip. Vägar byggdes ut som ett differentierat system med en ringväg (Västerleden), lokalgator (Marconigatan/Radiovägen), vägar runt bostadsområdena och slutligen återvändsgator som slutar i områdets parkeringsplatser. Denna princip separerade trafiktyperna och innebar i stort sett bilfria bostadsområden, men skapade samtidigt frånvända enklaver som skildes åt av storskaliga trafikytor där framkomlighet för bil prioriterades.

Planeringen av bebyggelsen utgick från tanken om att optimera för ljusförhållanden där husen skulle vara nära naturen, detta för att främja folkhälsan. I Frölunda har vi flera enklaver av skulpturala punkthuslandskap som åtskiljs av gröna mellanrum, tydligt exempel är "Lösgom-marna" (1960) vid Mandolingatan/Fagottgatan. Formen på husen ritades för att vara bra ur både funktionell och estetisk synvinkel. Dess konkava form syftade till att minska husdjupet på mitten där ljusförhållandena är som sämst, samtidigt som husen får en karaktäristisk form som utmärker sig i stadslandskapet.

Frölunda Torg invigdes 1966 av dåvarande kommunikationsminister Olof Palme och var under en period största köpcentrumet i Norden. "Torget" byggdes med tydlig inspiration från amerikanska köpcentrum och gallerior. Mer storskalig bostadsbebyggelse uppfördes i nära anslutning till Frölunda Torg och i centrala delarna av Frölunda ofta som punkthus eller skivhus. Frölunda Torg fick år 1967 pris ur Per och Almas fond med en motivering som delvis bestod av: "...de amerikanska idealen gör sig synliga i detta affärscentrum och exemplifierar storskaligheten under 1960-talet".

Större delen av de bostadsområden som finns i Västra Frölunda är byggda mellan år 1955 – 1975 och är kulturhistoriskt värdefulla miljöer.

Under perioden 2014-2021 genomförde Göteborgs stad ett samverkansprojekt mellan staden och byggaktörer som kallades BoStad2021. Målet var att hitta ett nytt arbetssätt som kortar tiden från idé till fär-

digställda bostäder och att bygga 7000 bostäder utöver den ordinarie produktionen.

I Frölunda genomfördes följande projekt:

- » Distansgatan: Ny bostadsbebyggelse i form av kvartersbebyggelse i 4-8 våningar i ett område som tidigare använts till markparkering. Den nya bebyggelsen ska även bidra till Marconigatans framtida utveckling till en attraktiv stadsgata och att stadsstrukturen längs stråket mellan Frölunda torg och Marklandsgatan blir mer sammanhängande, bland annat genom att möjliggöra lokaler i bottenvåningarna.
- » Gitarrgatan: Planen möjliggör för bostadsbebyggelse och verksamheter vid handelsetableringen Althallen. Med den nya bebyggelsen kan en ny fond och målpunkt skapas för Altplatsen, som utgör en viktig mötesplats i området.
- » Mandolingatan: Detaljplanen möjliggör för fler bostäder och verksamheter längs Mandolingatan. Nya allmänna rörelsestråk mellan Marconigatan och Positivparken föreslås. Befintliga byggrätter kompletteras med ytterligare en våning bostäder samt gårdshus.

ANDRA VANOR - ANNAT FRÖLUNDA

Från de inledande stadsbyggnadsidealerna på 1900-talet då trafikseparering och grannskapsplaneringen rådde så har tiderna förändrats och så även Göteborg och Frölunda. Idag ser man att även om de äldre idealen har sina fördelar så följer en del förutsättningar som blir negativa utifrån dagens sätt att leva. Idag råder en uppfattning om blandstadens fördelar jämfört med en uppdelning av bostäder, arbetsplatser och service med mera. Resandet är fortfarande i fokus och högaktuellt i takt med att staden växer, men idag med stort fokus på kollektivtrafik och hållbart resande. Gång- och cykel prioriteras i högre grad och då förändras även sättet man ser på sin omgivning och de anpassningar som bör ske för att man ska klara sin vardag utan att använda bilen i första hand. De gångtunnlar och större parkeringsytorna som separerade fotgängare och cyklister pga trafiksäkerhet upplevs idag som otrygga.

Frölundas kvalitéer med närhet till natur och rekreation är ännu viktigare att behålla i dagens läge när klimatfrågor lyfts fram i högre grad liksom behovet av offentliga ytor.

NULÄGE

Dagens Frölunda präglas av stora skillnader i livsvillkor mellan invånare samt en hög andel bostadslösa. Frölunda utvecklas och på många platser planeras och byggs det för fullt.

ANALYS AV NULÄGET

Bostadsbristen är ett fortsatt problem för staden. Stadsområdet Sydväst är en av de platser där det byggs mest. Staden behöver omhänderta ökade, minskade eller förändrade behov av kommunal service med anledning av exploateringen på kort och lång sikt.

Programområdet präglas till stor del av att det är relativt små boendeytor, samt i vissa områden en stor andel hyresrätter, där det är positivt för mångfalden att komplettera med andra boendebalternativ som bostadsrätter och/eller småhus. Byggnation av större lägenheter och hus med hiss skulle ge ökade möjligheter till kvarboende för de äldre och för den växande barnfamiljen. Behov finns också av fler tillgängliga bostäder med hiss i flerbostadshus, för äldre och för personer med funktionsnedsättningar.

En ökad exploatering löser dock inte de socioekonomiska utmaningarna som finns inom programområdet. Grupper med låg inkomst, unga vuxna, äldre och nyanlända är särskilt utsatta grupper som bor inom programområdet. Många står utanför bostadsmarknaden. Det tillkommande utbudet har små förutsättningar att matcha de sökandes behov eller ekonomiska förutsättningar. Exploateringen kan dock skapa fördelar i form av fler arbetstillfällen samt trygga, trivsamma och ändamålsenliga utemiljöer för de boende i området.

SOCIAL KONSEKVENSANALYS OCH BARNKONSEKVENSANALYS SKA/BKA

Vid två möten genomförda 2015, fick deltagarna på en karta markera värdefulla platser och platser som behöver förbättras. Ett tydligt resultat visade att grönområdena i Frölunda är mycket värdefulla och uppskattade och att det inte är önskvärt att det byggs där.

Vid dialogmötena framkom bland annat följande synpunkter:

- » Bygg ihop de stora mellanrum och barriärer som skapats av trafiksepareringen.
- » Fler bostäder vid Frölunda Torg.
- » Förbättra utformningen av tunnlarna under Västerleden.
- » Blandad bebyggelse med olika upplåtelseformer önskas.
- » Bättre kopplingar med cykelvägar och gångvägar.
- » Frölunda Torg, en knutpunkt, bra kollektivtrafik.
- » Grönområdena är en kvalitet.
- » Bevara grönområden, Ruddalen, Gånglåten, Järnbrottsskogen. Utveckla Radiotorget och Rundradioparken.
- » Fler mötesplatser behövs.

» Flytta ishallen och bygg bostäder.

» Bättre tillgänglighet för rörelsehindrade.

En barnkonsekvensanalys, BKA, genomfördes 2015 i form av ett dialogprojekt med elever i årskurs 7 och 8 på Frölundaskolan. Visioner om Frölundas framtid diskuterades.

Eleverna uttrycker sig positivt om högre bebyggelse med hög arkitektonisk kvalitet, fantasifull och varierande. Bostäderna ska passa olika grupper i samhället. Frölunda ska vara till för alla.

Framtidens Frölunda ska vara ett trevligt ställe med coola byggnader. Det ska vara roligt att besöka Frölunda.

Eleverna framhåller även allmänna platser som grönområden, torg, gator och hållplatser. Bättre trygghet och belysning önskas. Eleverna vill att verksamheten i biblioteket i Frölunda kulturhus utvecklas.

Eleverna illustrerar sina visioner i datorprogrammet Minecraft. Se bilagd rapport.

DEMOGRAFI

Det är stora skillnader i åldersfördelning mellan de olika primärområdena inom stadsområde Sydväst. Till exempel är 28 procent av de invånare som bor i området Billdal barn mellan 0 och 18 år och endast 9 procent äldre över 75 år. I området Ruddalen är i stället 20 procent personer över 75 år samtidigt som barn mellan 0 och 18 år endast är 12 procent.

I stadsområdet sydväst är 2 av 10 personer utlandsfödda (2020). 6 av 10 invånare i primärområde Frölunda Torg är utlandsfödda, i jämförelse med endast 1 av 10 i Billdal.

SOCIOEKONOMI OCH FOLKHÄLSA

Medelinkomsten i primärområdet Frölunda Torg ligger 2022 näst lägst i stadsområdet och drygt 40 % av vuxna (åldern 20–64 år) har en årlig medelinkomst under 207 000 kr. Arbetslösheten i mellanområdet Frölunda Torg - Tofta ligger över stadens genomsnitt på 10 % (13 % för de födda utomlands, 6 % för de födda i Sverige).

De flesta med ekonomiskt bistånd bor i stadsområdets norra del. Även här utmärker sig primärområdet Frölunda Torg samt Tofta med en hög andel som har långvarigt försörjningsstöd (10 månader eller mer). Varannat hushåll med barn i mellanområdet Frölunda torg-Tofta lever i relativ fattigdom (2022). Trångboddhet är ett problem i bland annat Frölunda men även i vissa områden i Högsbo.

Primärområdena Frölunda och Tofta, som har högre arbetslöshet, högre andel av familjer med försörjningsstöd och lägre medelinkomst, har sämre resultat i mätningar av folkhälsofaktorer som tandhälsa, högre psykiatrisk sjuklighet, och en större upplevelse av utanförskap samt otrygghet i jämförelse med stadsområdets mellanområde Askim-Hovås.

Ruddalen har även ett strategiskt geografiskt läge med närhet till områ-

den med vitt skilda socioekonomiska förutsättningar.

Inom primärområdet Frölunda Torg är barn och ungdomar i låg utsträckning aktiva inom föreningslivet. Av 1 390 boende mellan 7–25 år är endast 18,8 % pojkar och 11% av alla flickor delaktiga i föreningslivet.

TRYGGHET

En förutsättning för social hållbarhet är att befolkningen i ett samhälle känner sig trygga i sitt område och att de känner tillit till sig själva, sina medmänniskor och samhället.

Inom ramen för det brottsförebyggande och trygghetsskapande arbetet i stadsdelen är Frölunda Torg ett prioriterat område. Invånarna där upplever en större otrygghet utomhus än medelsnittet i Göteborg (Källa: Folkhälsoenkäten – Hälsa på lika villkor, VG-regionen). Upplevd otrygghet avviker mot övriga områden i stadsdelen.

Inom programområdet finns framför allt två platser där personer i beroendeproblematik samlas: dels vid Frölunda torg men också på en plats i skogsområdet bakom Tratten. Frölunda torg har service som systembolag, bibliotek och kollektivtrafik, vilka är faktorer som ökar sannolikheten för att personer med beroendeproblematik kommer att samlas på en plats.

I skogsområdet bakom Tratten finns sedan år 2009 en anvisad plats för personer med beroendeproblematik, som tidigare vistades vid Frölunda torg. Målgruppen fick denna plats att samlas vid och uppehålla sig på som en konsekvens av den stadsutveckling som skedde vid Frölunda torg vid den här tidpunkten. Att skapa en anvisad, avgränsad plats väl integrerad i stadsmiljön för den här målgruppen är angeläget i den fortsatta planeringen och utbyggnaden inom programområdet.

BEBYGGELSEINNEHÅLL

Inom programområdet bor det idag ca 13 500 invånare. Fördelningen av bostadsbeståndet är olika i olika delar av programområdet. Tillgänglig statistik över upplåtelseformer inom basområden i stadsdelen ger en bild av att närmast Västerleden och Frölunda Torg så är hyresrätter den dominerande upplåtelseformen, medan det i basområden längre bort från leden finns en övervikt av såväl bostadsrätter som äganderätter. Ur ett stadsdelsperspektiv finns det alltså en blandning av basområden som domineras av hyresrätter, bostadsrätter och äganderätter. Det är dock få basområden som innehåller blandade upplåtelseformer, där ingen enskild upplåtelseform utgör maximalt två tredjedelar av bostadsbeståndet. Statistiken på primärområdesnivå uppvisar likartad fördelning av upplåtelseformer, där hyresrätter dominerar närmast Västerleden och Frölunda Torg. Skillnaden är att fler primärområden klassas som blandade upplåtelseformer.

VERKSAMHETER OCH ARBETSPLATSER

Verksamheter är centrerade inom programområdet vid Frölunda Torg. Den största handelsnoden i stadsdelen är Frölunda Torg som står för 8 % av Göteborgs sällanköpshandel (Övergripande Handelsutredning,

WSP, 2015) och är ett regioncentra. Utöver Frölunda Torg finns mindre handel och verksamheter på andra platser. Butiker och service finns bland annat även vid Altplatsen och utmed Radiovägen finns även handels- och kontorsverksamhet.

I närliggande Grimmereds industriområde strax utanför programområdet finns ett flertal verksamheter inom olika branscher, bland annat inom bilservice.

SKOLA OCH FÖRSKOLA

Inom programområdet finns idag två skolor (kommunal/privat) och sju förskolor (kommunal/privat). Enligt aktuella lokalbehovsplaner finns det idagslägget ett högt tryck på skolorna i stadsdelen. En förtätning av programområdet och omgivande områden innebär att nya förskolor och skolor kommer att behöva uppföras i området.

OMSORG OCH VÅRD

Inom programområdet finns idag cirka 50 bostäder med särskild service BmSS, tre trygghetsboenden och ett äldreboende. I direkt anslutning till Frölunda torg finns en befinlig byggnad som kan användas för vårdändamål och som tidigare huserade Frölunda Specialistsjukhus.

IDROTT OCH LEKPLATSER

Ett antal idrottsanläggningar finns i programområdet, där Ruddalen är den största. Utöver naturområdet med dess möjligheter för motion och friluftsliv finns Ruddalens idrottscentrum med en bred variation av anläggningar. Dessa kan delas in i fyra kluster, isanläggningar, fotbollsplaner, motionscentral samt anläggningar för friluftsliv. Idrottsområdet anlades 1969 och under slutet av 90-talet och början på 2000-talet kompletterades anläggningen med bland annat gym, tak över skrinbanan, fyra konstgräsplaner och en fotbollsarena med konstgräsplan för elitspel.

Idag finns föreningslivet representerat inom bland annat skridsko, bandy, inlines, orientering samt fyra olika fotbollsöreningar. Flera föreningar har egna föreningsstugor men det finns ett stort behov av mer utrymmen för kansli, sociala sammankomster och förråd.

Området har även bandybana och ett flertal fotbollsplaner, inklusive Ruddalens IP. Inom Frölunda finns ytterligare bollplaner, liksom hårdgjorda ytor för bollsporter såväl som skateboard etc. Vid Marconigatan finns också en ishall.

I Frölunda finns 20 kommunala lekplatser. Bland dessa finns en utflyktslekplats som är lokaliserad i Positivparken, sju stadsdelslekplatser, 12 områdeslekplatser samt ett flertal naturområden som erbjuder olika typer av lekmiljöer. Många av lekplatserna ligger i anslutning till park eller naturmiljöer vilket ger goda förutsättningar för lek.

Kulturhuset har en viktig funktion i Frölunda både som mötesplats och samlingsplats för kulturutövning. Här anordnas olika arrangemang. Frölundabadet, Frölunda bibliotek och övriga hallar och lokaler ligger här.

LANDSKAPET

Bebyggelsen inom området har ett stort visuellt värde med flera ikonklassade byggnadstyper som bidrar till områdets karaktär. Bebyggelsen med sin stora variation av byggnadstyper och exploateringsgrad med stora mellanrum ger även den ett splittrat intryck.

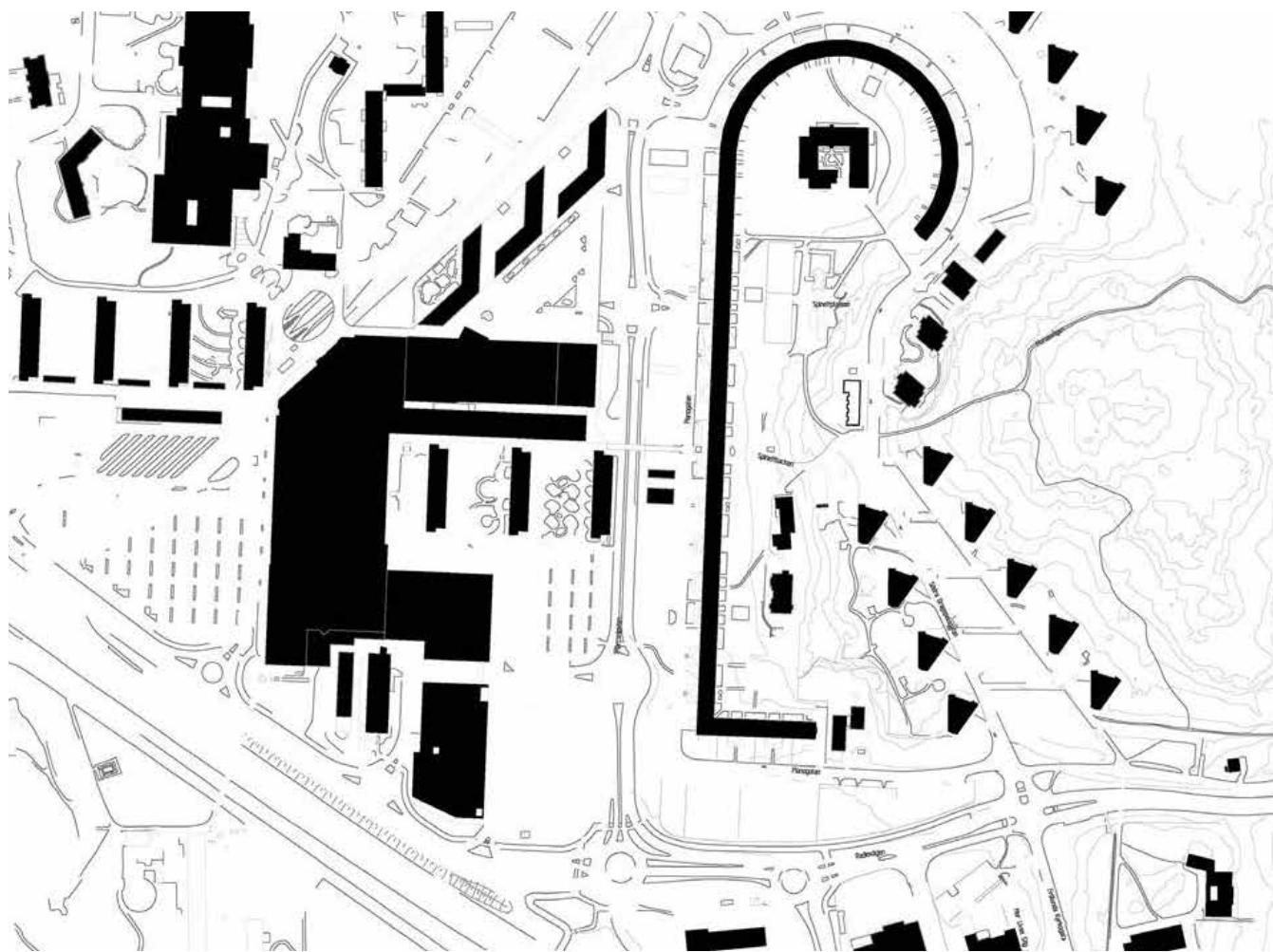


Bild: Stadsplanemönstret är storskaligt, glest och öppet med avgränsade bostadsenklaver med stora friytor kring sig.

Analysen pekar på att när takten i byggandet ökar är risken för ytterligare fragmentering av både stadslandskapet och naturmarken överhängande.

Västra Frölundas övergripande grön- och bebyggelsestrukturer behöver förtydligas. Genom en klarare uppdelning i sammanhängande grönområden och tydligare definierade bebyggelseområden kan bägge strukturer stärkas. Möjligheter finns att bilda ett sammanhängande grönstråk, med stora rekreativa värden, från Välen i söder till Ruddalen i norr.

På motsvarande sätt kan bebyggelsekompletteringar inom stadsdelen styras till utpekade områden för att undvika att grönstrukturer splittras, samtidigt som bebyggelseområden förtydligas och underlag för service och kollektivtrafik stärks.

Ett sammanhängande grönt stråk från Ruddalen ned mot Välen skul-

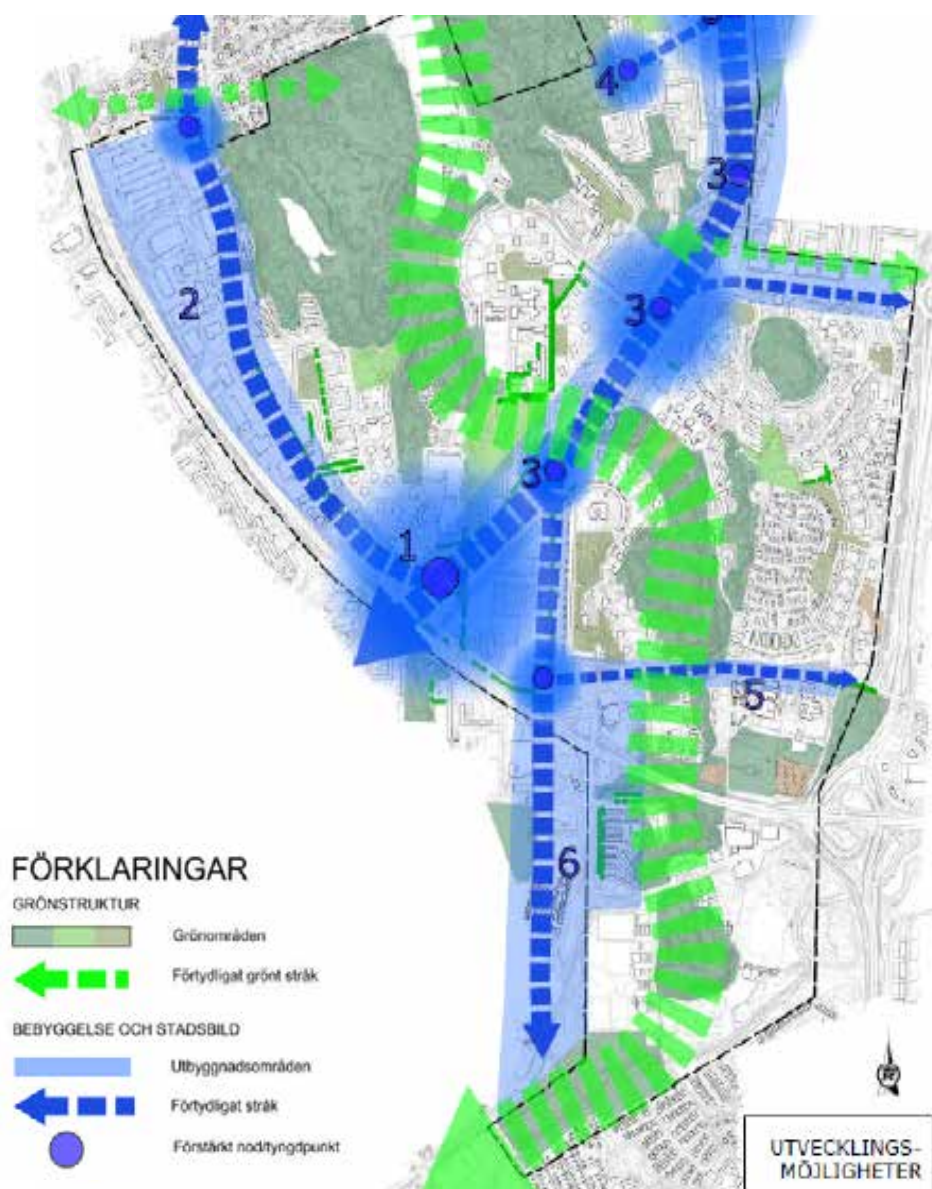


Bild: Utdrag från landskapsanalys, ÅF 2017, Utvecklingsmöjligheter.

le innebära ett stort rekreativt tillskott. Definitionen av gröna stråk är långsträckta, gröna och i stort sett bilfria offentliga rum med mer eller mindre sammanhängande vegetation. Förutom att koppla samman två högkvalitativa områden, skulle en oavbruten grön vandring med skiftande park- och naturkaraktär skapas.

Även mellan Järnbrottsskogen och Slottsberget/Ruddalen skulle det gröna stråket behöva kompletteras, exempelvis med hjälp av trädalléer. Möjligheterna till längre vandringar och cykelturer skulle därmed förbättras och Frölunda skulle få kontakt med vattnet i Stora ån och med havet i Vänenviken. Även barriärer i form av Västerleden och spårvägen skulle kunna överbryggas. En tydligare grön kil genom området är ett första steg mot att stärka grönstrukturen i ett större perspektiv. Det är aktuellt att utveckla kopplingar mot Änggårdsbergen, Sandsjöbacka, Påvelund/ Torp och Slottsskogen. Detta kan ske genom trädalléer och gröna ridåer i stadsmiljön.

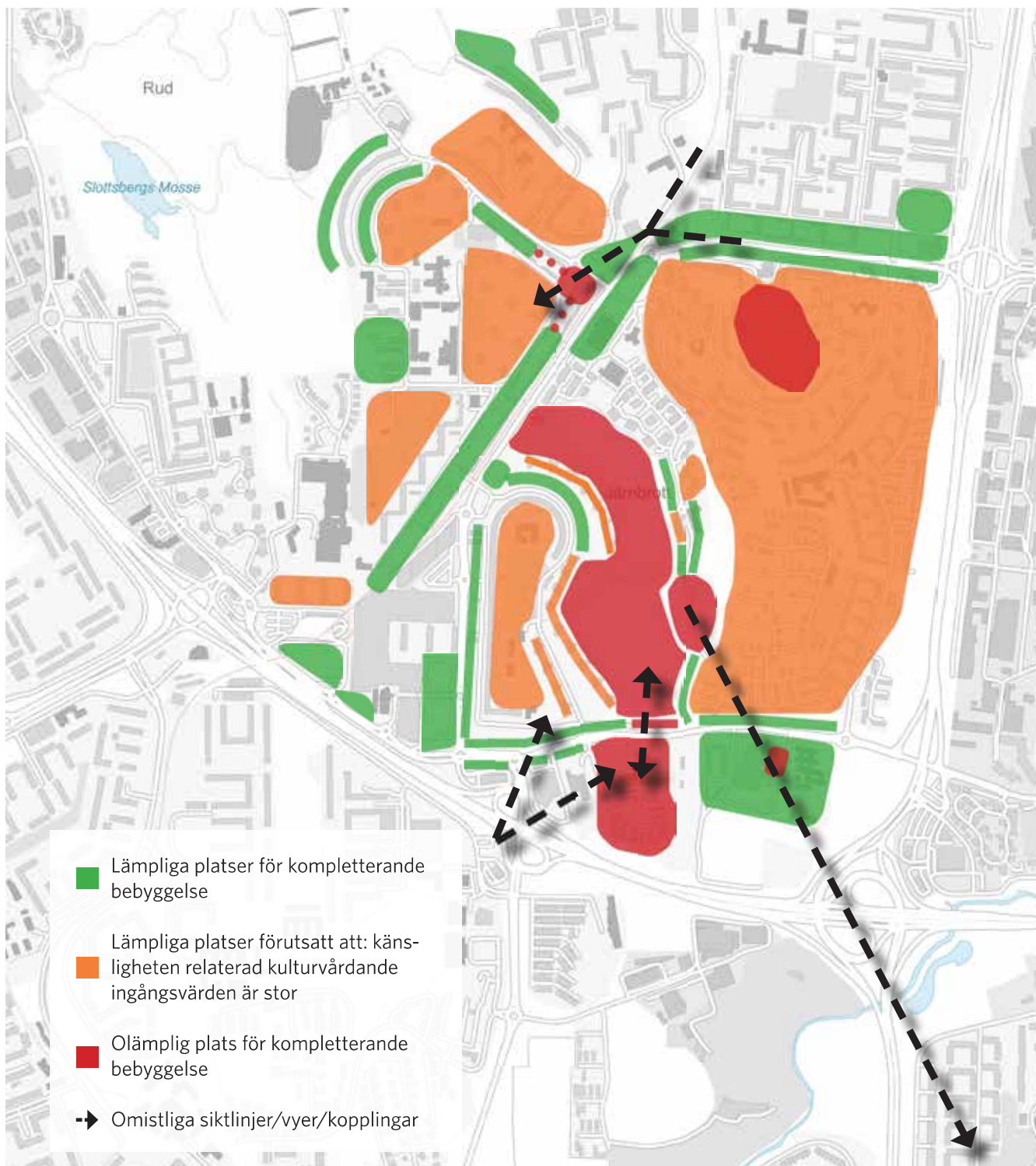


Bild: Framåtsyftade kulturhistoriska miljöer. Kulturvårdande ingångsvärden inför skissarbete, 2019.

KULTURVÄRDEN

Kulturvärden består av fem olika faktorer. Kulturmiljö, identitet, kreativa verksamheter, kulturella mötesplatser och konst.

KULTURMILJÖ

Stadsbilden i dag präglas till stor del av den utbyggnad av Frölunda som skedde under 1960-talet. I de centrala delarna av programområdet består bebyggelsen av höga, skulpturala flerbostadshus omgärdade av grönområden och parkeringar medan andra delar består av låg villabebyggelse eller industriverksamheter. Den högre bebyggelsen är framför allt lokaliserad i närheten av Frölunda Torg och spårvägen. I programområdets norra del finns företrädesvis flerbostadshus om 3–4 våningar medan villabebyggelsen om 1–2 våningar främst finns i öster mot Dag Hammarskjöldsleden samt längs Näsetvägen. Flera byggnader och miljöer i programområdet har ett karaktäristiskt utseende och har stort värde.

Likt många områden utbyggda i samma tidsperiod är stor del av marken hårdgjord och ämnad för trafik. Som i många andra områden som byggdes ut under miljonprogrammet är stora markytor hårdgjorda för trafik. Gator inom delar av programområdet upplevs snarare som vägar. I två riktningar avgränsas även Frölunda av större trafikleder, Västerleden och Dag Hammarskjöldsleden, som utgör en barriär i stadsväven. Även spårvägen utgör i dag en barriär med få korsningsmöjligheter.

Inom programområdet finns ett antal miljöer som är utpekade i bevarandeprogrammen för Göteborg och Moderna Göteborg (år 1955 – 1975), ett kulturmiljöprogram.

Se vidare i bilaga Kulturmiljöunderlag (2017).

Området som två karaktärstyper

Programområdet kan sammanfattningsvis delas in i två olika karaktärstyper:

Karaktärstyp 1: Rester av en tidigare jordbruksbygd.

Miljön öster om Toftaåsen utgör ett exempel på en lantlig karaktär, präglad av äldre, småskalig och fristående bebyggelse placerad på impediment som minner om hur trakten såg ut då det var en jordbruksbygd. I denna miljö ingår Frölunda äldre sockenkyrkan som utgör ett synligt landmärke från stora delar av programområdet. Kyrkans placering i förhållande till bergsryggen utgjorde ett starkt, kulturellt och religiöst landmärke i det agrara, förmoderna landskapet. Det är i viss mån fortfarande synligt i stadsbilden, men är försvagat. Det är sannolikt att marken i dess närhet är rik på fornlämningar.

Karaktärstyp 2: Det modernistiska stadslandskapet

Storskaligt och modernistiskt stadslandskap präglad av rekordarens ideal och ett öppet och glest stadsbyggnadsmönster samt skulpturalt utplacerad bebyggelse i enklaver med punkt-, skiv-, stjärn- och lamellhus,



Bild: Tofta Nordgård byggdes 1882 och användes tidigare som Prästgård.

där byggnader inom samma enklav givits samma utformning. Området utmärker sig genom sin dramatiska arkitektur och speglar tidens ideal vad gäller byggnadernas utformning, stadsplanemönster och trafiklösningar. Idealet är präglat av dramat på håll och omsorg i det nära där avstånden var viktiga för människans möjlighet att ha överblick. Lägenheternas dispositioner har noggrant studerats för maximalt solljus och långa utblickar. Under denna tid manifesteras inte bara det rationella och högkvalitativa boendet utan även de servande funktionerna som visar på människans tekniska framgång och välfärd formges av prominenta arkitekter.

IDENTITET

Identitetsbärande platser i Frölunda utgörs bland annat av Ruddalens idrotts- och naturområde samt andra grönområden i området som uppskattas av de boende i området eftersom de är gröna och lugna platser. Ruddalen utgör även en viktig mötesplats för olika idrotter, liksom Positivplatsen. Även Kulturhuset är en identitetsbärande plats i Frölunda eftersom den utgör en betydelsefull mötesplats. Frölunda uppskattas eftersom det är grönt och lugnt, grönområdena är viktiga för Frölundas identitet och behöver bevaras.

KREATIVA VERKSAMHETER

I Frölunda finns kreativa verksamheter i huvudsak samlade inom Kulturhuset som fungerar om en mötesplats med utställningslokaler och salar för föreställningar där det ordnas musik-, teater-, dans-, och bioföreställningar. I Kulturhuset anordnas även arrangemang som öppna verkstäder med olika teman. Textila äventyr, ett nätverk för textil hantverk har sin bas i Frölunda med regelbundna utställningar i bland annat Frölunda kulturhus.

Utöver nämnda verksamheter saknas det kreativa verksamheter i Frölunda. Behov finns att skapa fler mötesplatser där kreativa mötesplatser kan få ta plats.

KULTURELLA MÖTESPLATSER

Kulturhuset och biblioteket är centrala mötesplatser för arrangerade verksamheter. Kulturhuset erbjuder arena för scenkonst så som teater och dans, konserter, film och utställningshall för konst och kultur. Här finns kreativa verkstäder inom bild och form, musikstudios, skapande verksamhet för barn och unga inom olika konststartsområden samt en särskild yta för konstarten Figur – och dockteater med verkstad för animation. I byggnaden finns också en kommunal simhall. I nära anslutning till kulturhuset ligger mötesplatsen 1200 m² för äldre ungdomar. Fritidsgården arrangerar olika aktiviteter, som musik, dans och måleri, och är en plats för umgänge.

Mötesplatser i det offentliga rummet är begränsade till Positivparken och de möjligheter som Kulturhuset har att nyttja parken till arrangemang. I övriga Frölunda saknas idag tydliga och större kulturella mötesplatser i det offentliga rummet.

KONST

Konsten i Frölunda utgörs av ett flertal skulpturer och muralmålningar, bland annat Dimman vid fiolgatan, och muralmålningarna på Mandolingatans bostadshus.

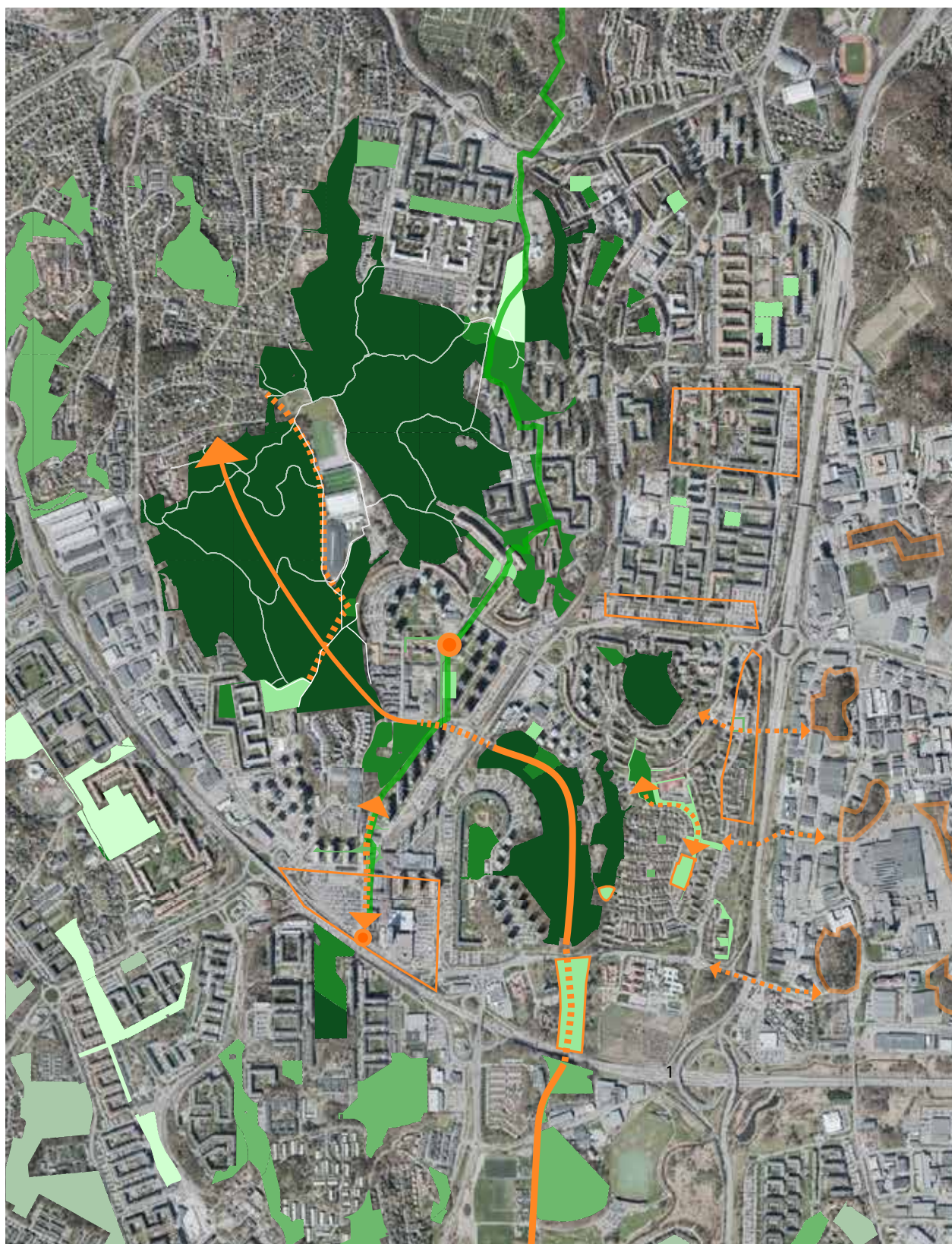
För att alla människor ska kunna uppleva konst i det offentliga rummet tillämpar Göteborg stad 1% regeln som innebär att stadens förvaltningar och bolag ska avsätta 1 % av byggkostnaden för konstgestaltning när man bygger nytt, bygger till eller bygger om. Regeln gäller för bostäder, kontor, och offentliga platser (lekplatser, torg, parker och trafikplatser).

Vad är offentlig friyta?

Med offentlig friyta menas all offentligt tillgänglig obebyggd markyta, fri från fordonstrafik och industriverksamhet. Här ingår torg, kajer gågator, parker och naturområden.

Göteborgs översiktsplan slår fast att minst 15 procent offentlig friyta är ett bra mått. Det är också rekommendationen enligt UN-Habitat, FN:s boende och bosättningsorgan.

Minst 2/3 av den offentliga friytan bör vara park eller natur.



- | | | |
|---|---|--|
|  Utveckling park/natur |  Utveckling plats |  Utveckling grönt stråk/samband |
|  Utveckling ny park |  Utveckling lekplats | |

Bild: Förslag på utveckling. Grönstrukturutredning 2020

GRÖNSTRUKTUR

PARKER OCH NATUROMRÅDEN

Programområdet innefattar ett flertal parker- och naturområden. Positivparken, tillsammans med Ruddalen, är en av Göteborgs stadsparkar.

Ruddalens natur- och rekreationsområden är det mest omfattande naturområdet i programområdet.

Järnbrottsskogen har stora värden för landskapsbild och friluftsliv och kan erbjuda en relativt ostörd naturupplevelse med utblickar över omgivningarna.

Den gröna kilen Ruddalen-Välen går genom planområdet och innefattar både Ruddalen och Järnbrottsskogen. Kilen är värdefull för bevarandet av den biologiska mångfalden och viktig övergripande länk.

ANALYS

Total andel offentlig friyta inom analysområdet uppgår till cirka 11 % av den totala markarealen, exklusive Ruddalen. Total andel offentlig friyta inklusive Ruddalen utgör cirka 32 % av den totala markarealen.

Offentlig friyta som är tillgänglig utgör cirka 4 % av den totala markarealen. Offentlig friyta med begränsad tillgänglighet utgör cirka 7 % av den totala markarealen. Offentlig friyta med begränsad tillgänglighet inklusive Ruddalen utgör cirka 27 % av den totala markarealen.

Viktigt att beakta är att Ruddalen, tillsammans med Positivparken, är en utpekad stadspark samt ett större natur- och rekreationsområde. Det är en stadspark som är viktig ur ett helastadenperspektiv och försörjer många stadsdelar.

Av den totala andelen offentlig friyta som finns inom analysområdet bedöms stora delar utgöras av svårtillgänglig naturmark. Det finns viss potential att tillgängliggöra mindre delar av dessa områden och till skapa parkkvaliteter men detta bedöms generellt kräva större insatser. Det finns överlag goda förutsättningar för vistelse bland stora som små naturområden för boende i stadsdelen som erbjuder tysta och rekreativa miljöer.

Sammanfattningsvis visar analysen att målsiffran om minst 15 % offentlig friyta uppnås inom analysområdet. Tillgång på tillgänglig offentlig friyta är relativt begränsad inom analysområdet. Fortsatt är det av stor vikt att särskilt värna och säkerställa de mer plana ytorna i stadsdelen som ännu inte har bebyggts i den fortsatta planeringen. Vidare bör tillgänglig offentlig friyta tillskapas inom stadsdelens bristområden och befintliga parker samt naturområden utvecklas. Ett flertal lokala bristområden finns inom stadsdelen. Dessa områden är vid Frölunda torg, söder om Radiovägen och längs med norra delen av Marconigatan.

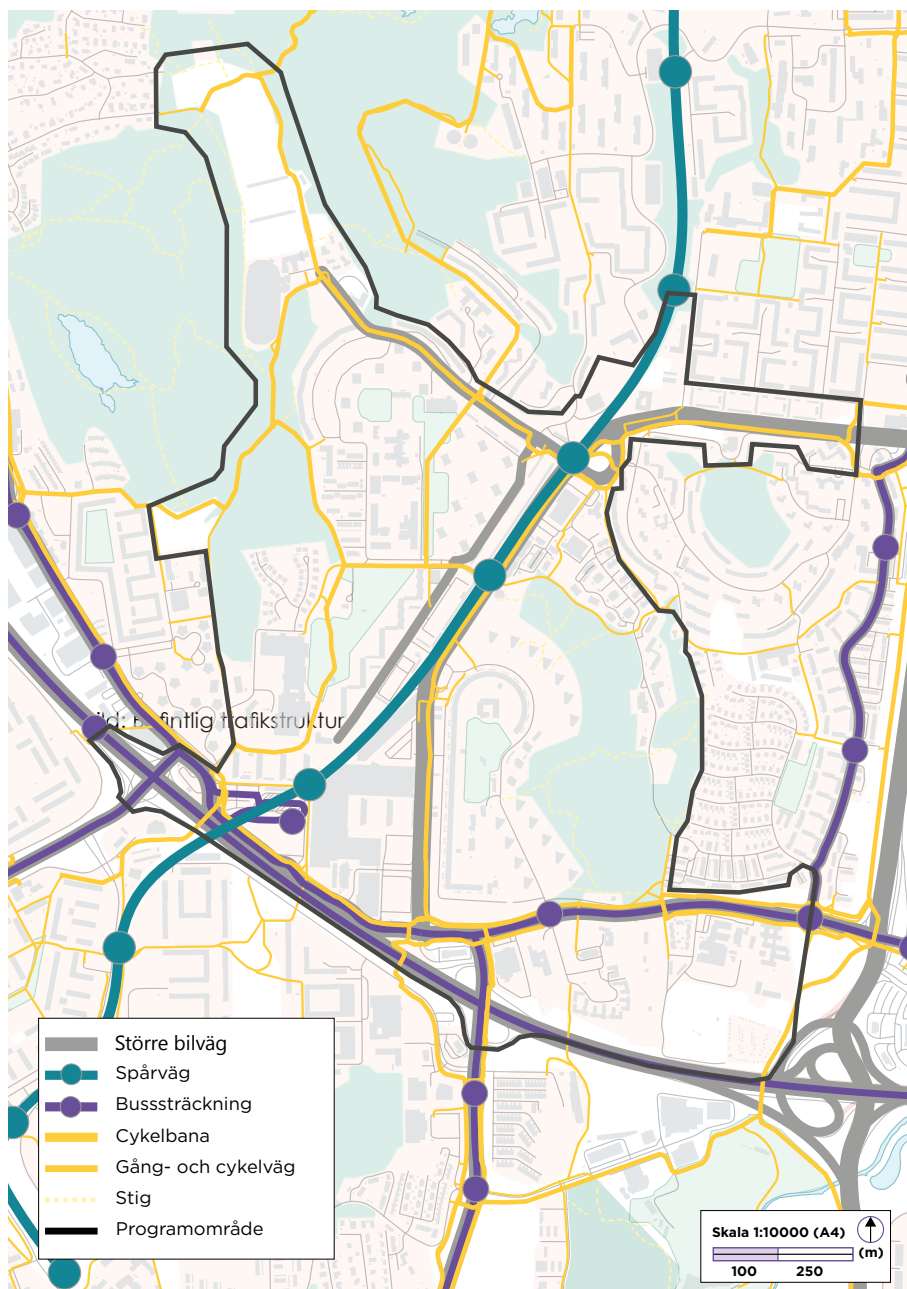
BEHOV

- » Till skapa bostadsnära parker som inrymmer vistelsekvaliteter vila, mötesplats, grön oas och varierat djur- och växtliv inom bristområden.



Bild: Kartan över naturvärdesobjekt samt de områden där stadsbyggnadsförvaltningen planerar utbyggnad av något slag. (Naturvärdesinventering, 2023)

- » Utveckla fler entréområden för att tillgängliggöra Ruddalen och Järnbrottsskogen. Koppla samman med stråk och arbeta med naturområden som gröna målpunkter.
- » Utveckla vistelsekvaliteter bland befintliga parker/natur som saknar dessa.
- » Stärk gröna samband och stråk.
- » Utveckla Altplatsen. Platsen har stor potential att genom upprustning fungera som en offentlig mötesplats med hela stadsdelen som upptagningsområde.
- » Utveckla lekplatser. Prioritering utifrån inventering, invånartäthet och föreslagna framtida förtätning för att säkerställa att boende har tillgång



till områdeslekplats inom 500 meter.
Se vidare i grönstrukturutredningen (2020)

NATURVÄRDESDINVENTERING

Stora delar av aktuellt programområde består idag av hårdgjord mark med inslag av naturmark med lågt värde för den biologiska mångfalden. Det finns dock två större skogsområden, ett i anslutning till Ruddalen och ett i anslutning till Järnbrottsskogen, vilka i naturvärdesinventeringen har tilldelats påtagligt respektive visst naturvärde. Dess naturvärde i kombination med dess förhållandevis stora areal medför att de bildar ett grönt stråk.

De arter som har möjligheten att nyttja de gröna stråken i urbana miljöer som spridningshjälp är primärt arter med god spridningsförmåga, såsom exempelvis fåglar. Eftersom ingen riktad inventering av programområdets fågelfauna genomförts saknas information om i vilken utsträckning de gröna stråken nyttjas som livsmiljö och spridningslänk. Det i sin tur medför att det inte med säkerhet går att analysera miljöns känslighet och påverkan vid en eventuell exploatering. Riktade artinventeringar rekommenderas därför.

Inom området finns en stor mängd alléer som bedöms omfattas av generellt biotopskydd. En enskild allé tillför inte nämnvärt värde till stadens gröna samband i jämförelse med större sammanhängande naturområden men har i sig ett värde för flera ekosystemtjänster. Längre alléer kan även fungera som ledlinjer genom staden för framför allt fåglar och andra rörliga arter. En allés naturvärde beror framför allt på antal träd och de ingående trädens ålder och grovlek. Finns dessutom håligheter eller trädarter med bär ökar värdet då träden kan utgöra boplats och födoresurs. Alléer med friska, rödlistade trädslag kan också bedömas ha högre värde.

Hur enskilda förekomster av naturvårdsarter, skyddsvärda träd och alléer påverkas i och med planerad byggnation bör utredas i detalj för



Bild: Gång- och cykeltrafiken är till stor del separerad från biltrafiken i området.



Bild: Frölunda resecentrum. Foto: Ramböll



Bild: Potentiella stråk för gående.
Choice-analys inom en radie av 800 m.
De mörka färgerna visar ökat flöde för
gående.

respektive område.

I de skogsområden där byggnation planeras, föreslås fördjupade fågelinventeringar genomföras. Därtill föreslås fladdermusinventering inom samma områden då miljöerna är lämpliga även för dessa arter.

TRAFIK

ÖVERGRIPANDE FUNKTION

Gatunätet i Frölunda är i stort den struktur som etablerades när området byggdes ut, där de senare delarna planerades enligt SCAFT-principen med trafiksäkerhet i fokus. Detta innebär att olika trafikslag färdas i separata system i stora delar av Frölunda och biltrafiken fokuseras på ett färre antal gator, i jämförelse med kvartersstadens mer finmaskiga gatunät.

Denna struktur skapar många återvändsgator och leder till att många delområden inom Frölunda är slutna och har bristande bilkopplingar till angränsande områden, vilket begränsar människors rörlighet med bil och gör att vissa platser upplevs som otrygga. Samtidigt leder strukturen till en hög trafiksäkerhet och att bostädernas innergårdar ofta är bilfria så att barn kan leka fritt.

Marconigatan och Frölundabanan är områdets viktigaste stråk för bil- och kollektivtrafik i riktning mot centrala Göteborg. Gående och cyklister använder främst den parallella Mandolingatan som har en bättre koppling till Frölunda Torg än vad Marconigatan har.

Radiovägen och Lergöksgatan är områdets viktigaste stråk i östvästlig riktning och sammanbinder Frölunda med Tynnered, Fiskebäck, Grimmered, östra Högsbo, Sisjöns handelsområde och de västra delarna av Mölndal.

RESVANOR

Frölunda har ungefär samma färdmedelsfördelning som genomsnittet för hela Göteborg. Närmare hälften av alla resor till, från och inom Frölunda görs med bil, 32 % görs med kollektivtrafik och 25 % är gång- och cykelresor.

Korta resor (under fem kilometer) utgör cirka hälften av alla resor. I Frölunda görs betydligt fler av dessa resor med bil än i hela Göteborg. För korta resor finns en stor potential för överflyttning från bil till cykel och gång.

Stadens mål för resor är att andelen resor med kollektivtrafik samt gång- och cykelresor ska öka i Frölunda. Ökningen av andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång innebär att andelen bilresor kommer att minska.

Den förväntade överflyttningen från bil till kollektivtrafik medför tillsammans med den planerade ökningen av antalet boende i området att antalet resor med kollektivtrafik kommer att öka kraftigt. Den stora ökningen av antalet resenärer kommer att medföra behov av ökad kapa-

citet i kollektivtrafiken, vilket gäller både spårvagnar och bussar.

Cirka 90 procent av den förvärvsarbetsande befolkningen inom programområdet pendlar ut från området. En betydande inpendling medför att dagbefolkning ändå är relativt stor. Nattbefolkning är dock större än dagbefolkning vilket indikerar att området har en hög andel bostäder i förhållande till antalet arbetsplatser.

GÅNG OCH CYKEL

Inom Frölunda är gång- och cykeltrafiken i hög grad separerad från fordonstrafiken. Flera gångbanor eller kombinerade gång- och cykelvägar ligger idag separerade från annan trafik, vilket innebär hög trafiksäkerhet och rörelsefrihet för både barn och vuxna. Ibland upplevs gång- och cykelvägarna dock som otrygga.

Den största bristen i dagens gång- och cykelnät i Frölunda är den barriär som Västerleden utgör, för kopplingen mellan Frölunda Torg och Tynnered. Kvaliteten på flera cykelbanor är också lägre än vad som föreskrivs i stadens cykelprogram. Marconigatan är exempelvis utpekad som ett pendlingscykelstråk, vilket bland annat innebär att cykelbanan ska vara väl separerad från gående, vilket den inte är idag. Även Radiovägen och Lergökgatan är utpekade som pendlingscykelstråk.

I syfte att peka ut stråk som är viktiga för cyklister och gångtrafikanter i Frölunda har det genomförts Space syntax-analyser och så kallade Choice-analyser.

Analys på lokal nivå (800m radie) visar att Frölunda utgörs av ett antal mindre stadsrum med korta lokala stråk. Längre stråk med potential för rörelse sträcker sig från Högsbohöjd längs Marconigatan mot Frölunda Torg och vidare mot Tynnered. De lokala stråken bildar ett tydligt sammanhängande stråk längs prioriterade utbyggnadsområden i Frölunda, från Marklandsgatan via Axel Dahlströms Torg och Frölunda Torg till Opaltorget. Marconigatan utgör en länk i detta stråk.

När det gäller lokala gångresor till närliggande stadsdelar söder om Västerleden visar analysen att gångnätet inte ger tillräckligt bra förutsättningar för interaktion mellan de olika stadsdelarna. Kopplingarna mellan Högsbo/Frölunda och områdena söder om Västerleden behöver därför förstärkas.

Potentiella längre stråk som framträder i analysen stämmer överens med det övergripande cykelnätet. De topografiska förhållandena i området och befintlig infrastruktur är faktorer som kan påverka tillgängligheten och därmed förutsättningarna för gång- och cykelstråken.

KOLLEKTIVTRAFIK

Frölunda Torg är en stor och viktig knutpunkt för kollektivtrafiken, som angörs av spårvagnar, stombussar, expressbussar och lokala bussar. Spårvagnstrafiken utgörs av linjerna 1, 7 och 8, vilket innebär mycket hög turtäthet under högtrafik. Linje 1 och 7 fortsätter till Opaltorget i Tynnered.

Restiden från Frölunda Torg till Brunnsparken uppgår till 22 minuter för linje 1 och 26 minuter för linje 7, som går via Sahlgrenska. Med stombuss 50, som går via Västerleden och Oscarsleden, är restiden 23 minuter.

Inom programområdet finns två ytterligare spårvagnshållplatser, Positivgatan och Musikvägen. Bussar trafikerar Radiovägen och Västerleden. Inom större delen av programområdet finns hållplats inom 400 meter.

Hållplats Radiomotet, som ligger strax utanför området, trafikeras av expressbussarna X2, X3 och Lila Express samt flera lokala busslinjer. Vid Radiomotet finns en pendelparkering.

BILTRAFIK

Programområdet trafikmatas från Västerleden och Dag Hammarskjöldsleden. Frölunda Torg matas via Frölundamotet och Tynneredsmotet. De norra och östra delarna av Frölunda matas till stor del via Marconimotet och Radiomotet.

Den mest trafikerade gatan i området är den södra delen av Marconigatan med cirka 15 000 fordonsrörelse per vardagsmedelsdygn. Marconigatans norra del har ca 10 000 fordonsrörelser per vardagsmedelsdygn (f/d) medan sträckan mellan Musikvägen och Frölunda Torg har cirka 8 000 f/d. Sträket Lergöskgatan - Radiovägen har mellan 8 000 och 13 000 f/d och Musikvägen har ca 4 500 f/d. Övriga gator i programområdet har lägre trafikflöden.

PARKERING OCH MOBILITET

För program Frölunda har det tagits fram förslag till parkerings- och mobilitetsstrategi för Frölunda (2020). Vidare är att förhålla sig till Parkeringspolicy för Göteborgs stad och Riktlinjer för mobilitet och parkering med dess anvisningar.

Stadsutvecklingen i Frölunda kommer att resultera i en förändrad parkeringssituation. Ungefär 2 500 parkeringsplatser kommer att försvinna i takt med att nuvarande markparkeringar bebyggs. Samtidigt tillkommer det cirka 4 500 bostäder i stadsdelen, vilket kommer att öka efterfrågan på parkering.

Avgörande för hur väl de föreslagna åtgärderna i parkerings- och mobilitetsstrategin faller ut är hur parkeringsfrågan hanteras och integreras i planeringsprocessen. Det viktigt att ha en helhetssyn och se till hela området och över gränsen för varje enskild detaljplan när det gäller tillgång och efterfrågan på parkering. Framförhållning i planeringen är väsentligt och att tidigt göra en kartläggning och inventering av hela området – både när det gäller befintlig parkering, i vilken omfattning parkeringsyta försvinner och vilket behov som finns att ersätta den.

Den föreslagna strategin för parkering och mobilitet i Frölunda kan sammanfattas i följande punkter:

- » Prioritering av hållbara transportmedel
- » Strategiska placeringar av parkeringar och mobilitetshubbar i förhållande

till bostäder, handel, service och verksamheter

- » Olika typer av mobilitetstjänster för boende, besökare och verksamma i området
- » Boendeparkeringar lokaliserade i gemensamhetsanläggningar
- » Mobilitetshubbar
- » Införandet av krav på gröna transportplaner
- » Upprättande av riktlinjer för ersättning av befintliga parkeringsplatser som tas bort

Vad innebär morfologiska förändringar?

Morfologi beskriver utformningen av ett vattendrag. Förändringar i vattenförelkomstens morfologi kan uppstå på grund av att olika sorters bebyggelse och anläggningar, flottledsrensning, skogs- och jordbruk, vägbyggen med mera påverkar vattnet och dess miljö.

TEKNISK INFRASTRUKTUR

GRUNDTVATTEN

En grundvattenförekomst enligt vattenförvaltningsförordningen finns i programområdets sydöstra del. Vid exploatering som berör grundvattenförekomsten ska skyddsåtgärder utredas.

DAGVATTEN

Miljökvalitetsnormer för vatten (MKN)

En stor majoritet av programområdet avrinner i Stora ån, som är ett markavvattningsföretag, och består i huvudsak av två delavrinningsområden. Det östra avvattnas mot Dag Hammarskjöldsleden och Järnbrottsdammarna innan vattnet leds till Stora ån. Stora ån har problem med övergödning, miljögifter och morfologiska förändringar och kontinuitet. En stor andel av föroreningarna kommer från urbant dagvatten, vilket innebär att reningsbehovet är stort. En stor källa till mängden utsläppt fosfor i Stora ån kommer från dagvatten från urbana ytor. Behovet av rening är stort i programområdet, både på kvartersmark och

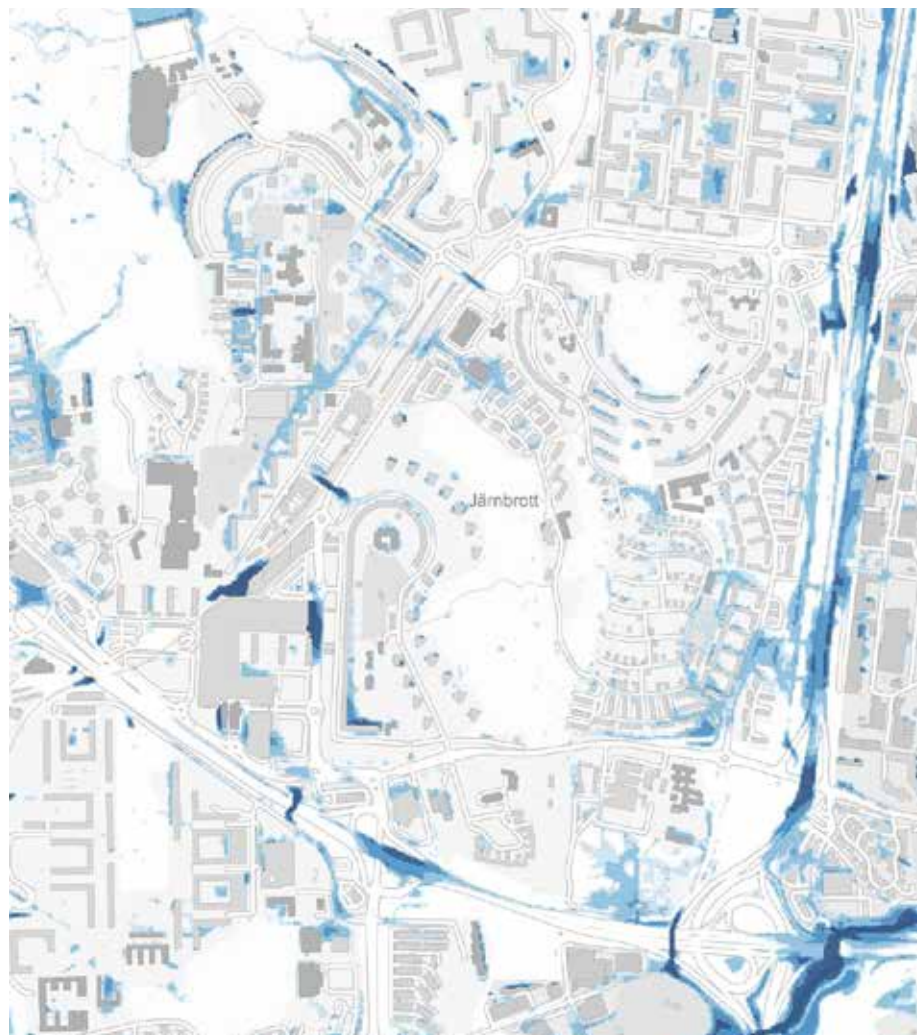


Bild: Klimatanpassat 100-årsregn för Frölunda. Källa Göteborg stad



Skyfallsyta
→ Skyfallsled

Bild: Skyfallsleder och skyfallsytor för att undvika scenariot vid ett klimatanpassat 100-års regn (Källa: Göteborg stad)

allmän plats. Kommande detaljplaners genomförande ska bidra till förbättrad eller oförändrad vattenkvalitet i recipienten, i enlighet med miljökvalitetsnormer (MKN) och stadens riktvärden/målvärden. Enligt schablon ska 5% av ytan avsättas för rening av dagvatten.

Fördröjning

Idag finns det duplikat system för spillvatten och dagvatten inom området. Det finns även diken och bäckar inom programområdet. För att undvika en storskalig och kostsam uppdimensionering av ledningssys-

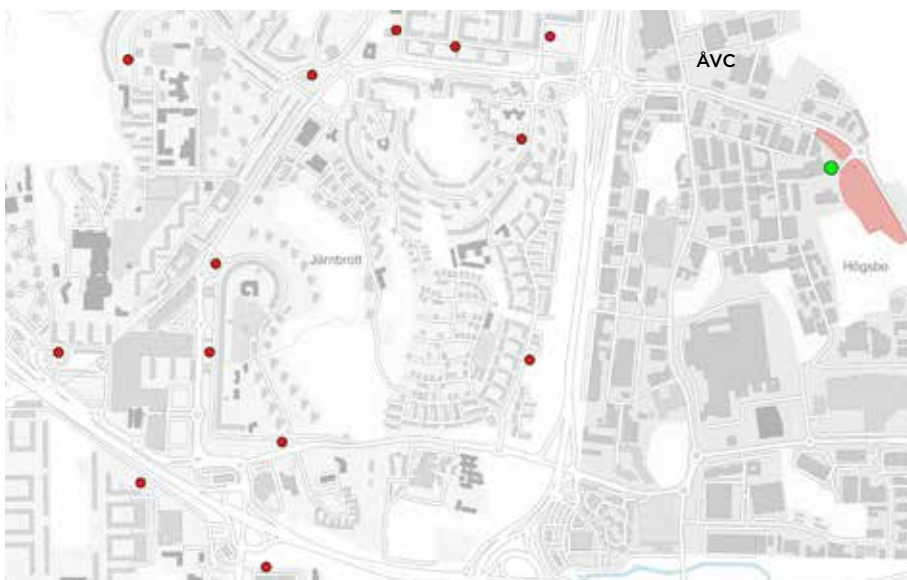


Bild: Karta över återvinningstationer inom programområdet och närmaste återvinningcentral, Högsbo ÅVC(2021).

temet behöver dagvattensystemet göras trögt och ytor för fördröjning behöver tillskapas. Samtidigt ökas kraven på ledningskapacitet för att svara upp mot ett klimat i förändring. Exploatering av grönytor bör undvikas eftersom dagvattenavrinningen därmed ökar.

Nybyggnation och klimatförändringar kommer kräva ökad kapacitet på ledningsnätet och behov av nybyggnad. Den främsta flaskhalsen i befintligt dagvattensystem som bedöms vara i behov av åtgärder på kort sikt är söder om Frölunda Torg, området mellan Marconigatan och Mandolingatan strax norr om Dragspelsgatan samt ett område kring Transistorgatan. Stora delar av dagvattenledningsnätet är hårt belastat vid ett 10-årsregn. Det gör att det är svårt att ansluta ny bebyggelse till dessa ledningar utan att utföra extra arbete. Ett förslag är att anlägga fördröjningsytor i området. I nybyggnadsprojekt på kvartersmark ska dagvattnet fördröjas 10mm/kvm reducerad area.

Ett antal ledningar är i konflikt med föreslagen bebyggelse, här kan det vara aktuellt med ledningsflyttar. Detta behöver studeras närmre i detaljplaneskedet. Kretslopp och vatten har känsliga ledningar i området. Dessa ledningar bör undvikas att flytta, då detta innebär teknisk komplexitet och många gånger stora kostnader. Nya ledningar inom planområdet ska dimensioneras för ett 20-års regn. Ledningarna beskrivs mer ingående i PM Dagvatten.

Stora ån är slutrecipient för dagvatten och skyfall och drivs genom ett markavvattningsföretag, det finns begränsningar i utloppsflödet.

SKYFALL

Flera av de pågående detaljplanerna är idag riskområde för översvämning. Stora mängder vatten ansamlas längs med Stora ån, i stora delar av Dag Hammarskjöldsleden, i Västerleden kring Fiskebäcksmotet och i Frölundamotet, vid Ruddalens idrottsanläggning, den planerade bussdepån vid Järnbrottsmotet samt på mindre ytor inom programområdet, som tex Frölunda torg, Musikvägen och Radiovägen.

Gällande skyfall är utgångspunkten, enligt Tematiskt tillägg för översvämningsrisker (2019), att tillkommande bebyggelse inom programområdet ska skyfallssäkras för minst ett 100-årsregn med klimatfaktor 1,2 (år 2100). Därtill ska tillkommande bebyggelse inte förvärra situationen för befintlig bebyggelse. Samhällsviktiga anläggningar ska vid ett 100-årsregn ha en marginal på 0,5 meter från vattenytan till vital del av anläggningen. Byggnader ska ha en marginal på 0,2 meter. Högprioriterade vägar och utrymningsvägar ska maximalt ha ett vattendjup av 0,2 meter

AVFALLSHANTERING

Återvinningsstationerna (ÅVS) i området är relativt hårt belastade, tre är på kommunal mark (inom och utanför programområdet) och det är svårt att lokalisera nya inom området.

Närmsta Återvinningscentral (ÅVC) finns i östra Högsbo, Högsbo återvinningscentral.

Det är ungefär cirka 25 % av alla fastigheterna i området som har fastighetsnära insamling av förpackningar och tidningar (FNI). Det finns även vissa fastigheter, särskilt inom den sydöstra delen av det geografiska utredningsområdet som har långt till ÄVS och långt till FNI.

Det vanligaste insamlingssystemet för restavfall är kärl (45%), men det förekommer även underjordsbehållare och sopsug i området. För FNI används enbart kärl.

Det är viktigt att värna om de återvinningsstationer som finns kvar, samt säkerställa nya platser för de återvinningsstationer som eventuellt berörs av detaljplaner, för att komplettera den framtida utbyggnaden av FNI. Vid planeringen av nya bostäder och verksamheter ska utrymme finnas för FNI i alla avfallsfraktioner som uppkommer i vardagen.

BERGANLÄGGNINGAR

Programområdet ligger i närheten av berganläggning. Arbeten som riskerar att påverka berganläggningen till exempel sprängning, spontning, pålning och borrhning ska utföras så att skador ej uppkommer på berganläggning eller i dess installationer.

Förbesiktning av berganläggning och installationer ska utföras. Kretslopp och vatten ska kontaktas tidigt i planeringsskedet, minst sex månader innan arbetet ska utföras. Se också Kretslopp och vattens anvisningar för arbeten under mark.

MILJÖ OCH HÄLSA

BULLER

Längs lederna och spärvägen är bullernivåerna höga. Det rör sig framför allt om Västerleden och Dag Hammarskjöldsleden, men även de områden som närmast angör trafikmoten. Bullerpåverkan är även stor i delar av Radiovägen och Lergökgatan.

Flest byggnader som utsätts för höga bullernivåer finns på Antenngatan, Lergökgatan, Pianogatan samt runt Frölunda Torg. Bullerplank finns i dag på två platser vid Radiovägen.

Byggnader som uppförs i bullerutsatta lägen behöver studeras väl avseende placering och utformning. Ny bebyggelse kan även minska buller-riskerna för befintlig bebyggelse bakom.

Bullerutredningar ska tas fram i kommande detaljplanering. Riktvärden för buller vid och i bostäder samt på uteplatser som ska tillämpas vid nybyggnation. Det finns också vägledande riktvärden rörande skol- och förskolemiljöer och rekreationsområden.



Bild: Trafikbuller beräknat på 2018 års trafikdata. Max Leq,
Ägare: Göteborg stad, Miljöförvaltningen

FÖRORENAD MARK

Förorenad mark finns vid före detta panncentralen ”Tratten”. Flera nedlagda deponier finns i programområdets influensområden, en i Grimmered och några i Välen. Vid exploatering av dessa och övriga områden där det finns eller misstänkt finnas förorenad mark behöver marken undersökas och saneras.

LUFTMILJÖ

Miljökvalitetsnormer luft (MKN)

I anslutning till Västerleden och Dag Hammarskjöldsleden är halterna av kvävedioxid höga.

I Frölundas östra del samt längs Marconigatan är halterna måttliga till höga medan de i övriga delar av programområdet är låga till måttliga.

I detaljplanering ska luftmiljön beaktas och det ska säkerställas att luftkvaliteten vid förskolegårdar och bostäder uppfyller det nationella miljömålet för frisk luft med avseende på kvävedioxid och partiklar, *”Luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas”*. Luftmiljöutredningar ska tas fram där behov finns.

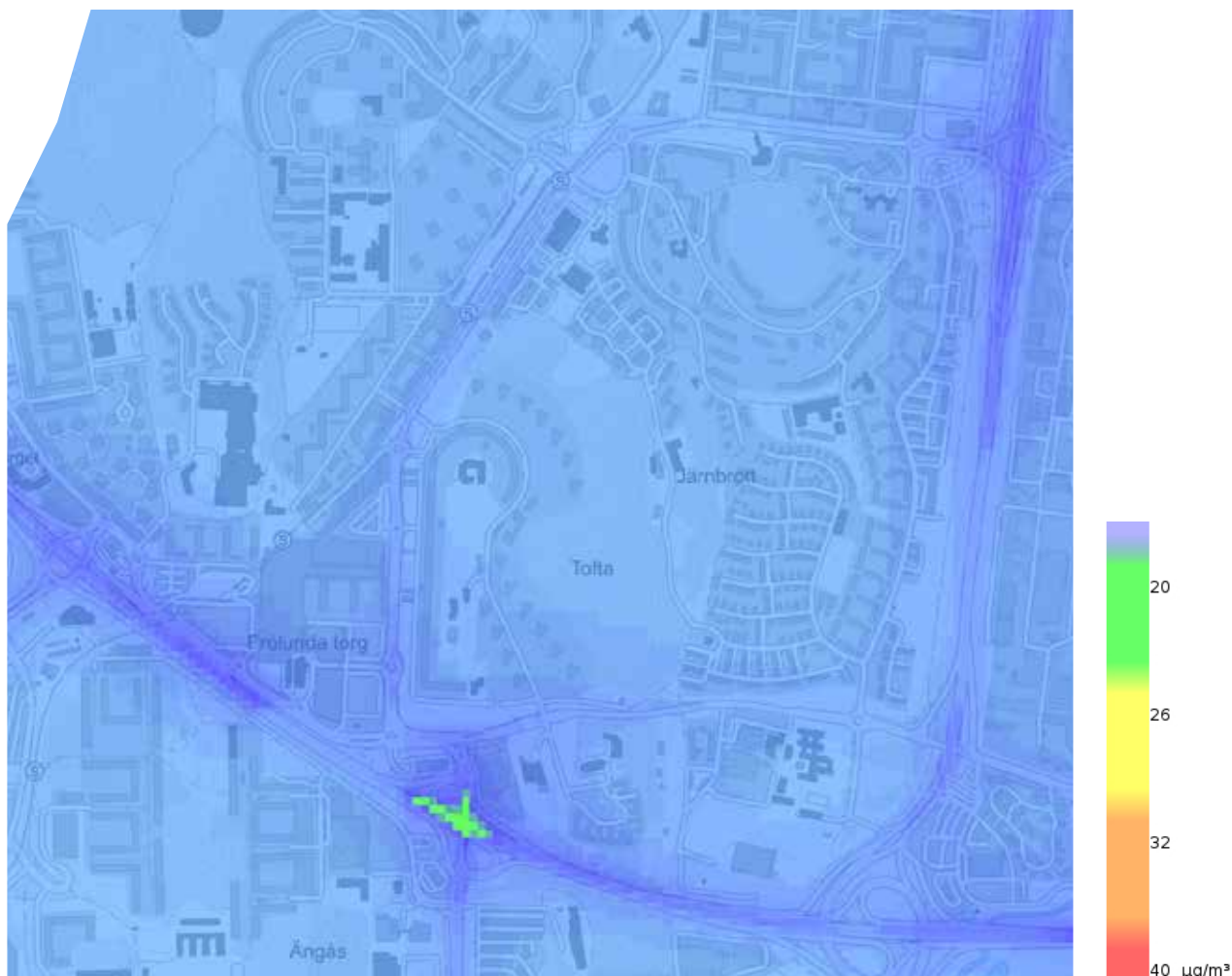


Bild:karta Luftkvalitet, NO2/år, 2023. Ägare: Göteborg stad, Miljöförvaltningen

RISK

Västerleden är en primär transportled för farligt gods. Vid planarbete i anslutning till leden behöver särskild hänsyn tas till detta. Inom 150 meter från transportled av farligt gods ska riskfrågor beaktas. Omfattningen av riskutredningen kan dock variera och ibland kan det räcka med skyddsavstånd mellan bebyggelse och transportled.

Ett bebyggelsefritt avstånd på 30 meter från väg gäller oavsett. Detta område är viktigt för räddningstjänstens framkomlighet och för att åtgärder ska kunna vidtas i framtiden vid en ökad trafikering. Närmare än 30 meter ökar även riskerna för andra olyckstyper än vad som är direkt kopplat till farligt gods. Marken inom det bebyggelsefria området bör utformas för att förhindra att brandfarliga vätskor sprider sig ut från en eventuell olycksplats och får inte innehålla element som kan skada fordon som kör av.

För planering av ny bebyggelse av nära riskområden eller farligt godsled ska en riskanalysutredning tas fram.



PROGRAMFÖRSLAG

Utvecklingsinriktningar ÖP

Programmets mål

Programförslag

Områdesvisa beskrivningar

UTVECKLING SINRIKTNINGAR ÖP

Den nya översiktsplanen har tre utvecklingsinriktningar: nära, sammanhållen och robust stad. Nedan följer en kortfattad redogörelse för vad dessa inriktningar innebär för stadsutvecklingen i Frölunda.

NÄRA STAD

Nära stad innebär korta avstånd mellan människor och de funktioner som behövs för vardagslivet och minskar behovet av att resa. Fler kan klara vardagen genom att gå och cykla.

Programförslaget aktualiserar behovet av en omställning av mobiliteten och andra typer av lösningar som är mer hållbara än dagens resande. Befintliga gång- och cykelstråk utvecklas och görs tryggare genom en tätare bostadsbebyggelse utmed stråken. Parkering bör i strategiska lägen samordnas för boende och verksamma i gemensamma mobilitetslösningar.

Målet är att utveckla stadsdelens tyngdpunkter genom att bygga runt kollektivtrafiknoderna, huvudstråken samt runt Frölunda torg, som pekas ut som en strategisk tyngdpunkt i översiktsplanen. Service, kultur, mötesplatser och arbetsplatser samlas kring tyngdpunkten och kollektivtrafikstråken när markparkering ersätts av bebyggelse. I de centrala lägena av Frölunda är det viktigt med en täthet och ett innehåll som kompletterar och ger service till de stora bostadsområdena runt omkring. På så sätt skapas en god balans mellan olika funktioner.

Ny bebyggelse kommer företrädesvis planeras på redan ianspråktagen mark som till exempel ytor för markparkering. Detta för att i största möjliga mån värna park- och naturområden samt ge mer stadsliv över dygnet och en enklare vardag med ökad upplevd trygghet.

Parker, natur och offentliga platser ska vara tillgängliga för alla, både nära bostaden och skolan. Bostadsnära park- och naturområden ökar möjligheten att barn och unga vistas på platser utan att vara i sällskap av vuxna och utan att det kostar något.

SAMMANHÅLLEN STAD

En sammanhållen stad handlar om att överbrygga såväl fysiska som mentala och sociala barriärer. Sammanhållen stad handlar också om hur vi fördelar och lokaliserar offentliga funktioner i staden och om att bryta boendesegregationen.

För att överbrygga barriärerna Västerleden och Marconigatan, både fysiskt och mentalt krävs fler och tryggare sätt att passera dessa barriärer samt att de områden som idag skärs av genom spårväg och parkeringsplatser byggs samman med en tätare bebyggelsestruktur.

När befintliga parkeringsplatser ersätts med en tätare bebyggelse innehållande bostäder och lokaler i bottenplan, stärks stråken och stadslivet sprids till fler platser och fler timmar under dygnet.



Med ett ökat befolkningsunderlag krävs en ökad kapacitet och god framkomlighet för kollektivtrafik. Utveckling ska i huvudsak ske längs med befintliga och planerade kollektivtrafikstråk.

En förutsättning för en sammanhållen stad är ett rikt utbud och en stor variation av bostäder, som svarar upp mot ett aktuellt och reellt behov. Med en ökad blandning upplåtelseformer och väl gestaltade och omhändertagna offentliga rum kan Frölunda bli en mer inkluderande, jämlik och trygg stadsdel.

ROBUST STAD

En robust stad har motståndskraft och anpassningsförmåga för att möta utmaningar och kriser. Naturresurser hanteras på ett hållbart sätt och det redan byggda tas till vara genom god resurshushållning. En hälsosam livsmiljö, ett stabilt infrastruktursystem liksom identitet och kultur är värdefulla resurser för robusthet.

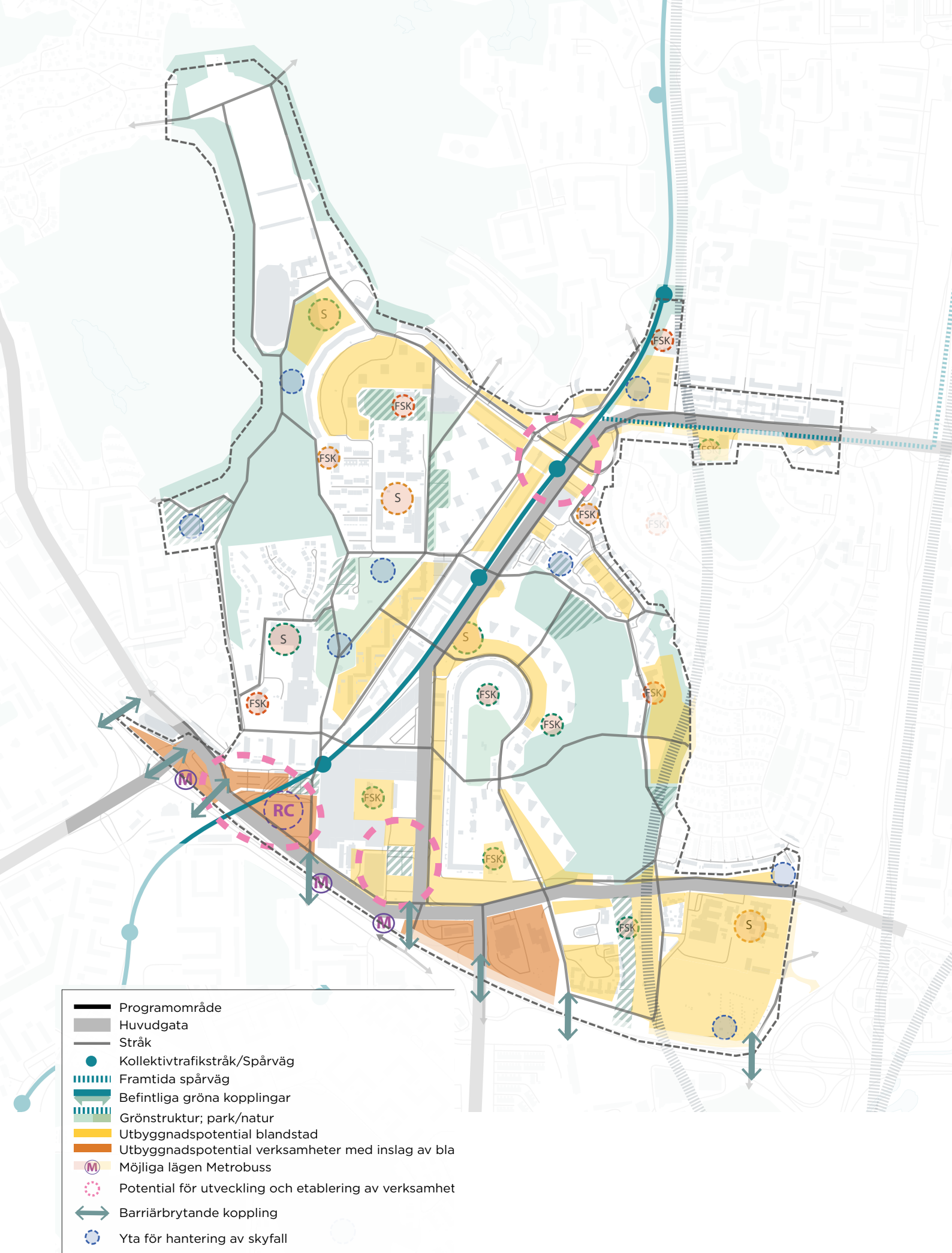
Frölunda behöver anpassas till framtida extrema vädersituationer genom att ge plats för vatten, grönska och skugga i staden, vilket kan handla om att bevara och utveckla stadsnära grönska och planera för skyfallsytor samt ytor för rening av dagvatten.

Med ökad kollektivtrafik och bättre gång- och cykelstråk minskar bilberoendet, vilket bidrar till att begränsa klimatpåverkan.

En sammanhängande blågrön struktur, från ytterstadens stora naturområden och vattendrag till tydliga och generösa grönstråk, främjar såväl friluftsliv som växt- och djurliv. Befintliga ekosystemtjänster och biologisk mångfald ska så långt som möjligt bevaras och utvecklas vid planering och byggande.

Ett mångsidigt och diversifierat näringsliv säkrar arbetstillfällen över tid och genom konjunktursvängningar. Ett rikt utbud av kulturella och kreativa näringar är avgörande för stadens attraktivitet och bidrar till att stärka Frölundas kulturvärden, stadskaraktär och identitet. Frölundas identitet stärks och värnas även när hänsyn tas till stadsbildsmässiga värden och stadsdelens kulturvärden, i gestaltandet av bostäder, gator och torg.





PROGRAMMETS MÅL

Programmets mål utgår från översiktplanens utvecklingsinriktningar och har anpassats utifrån de lokala förutsättningarna för området samt programmets syfte. Programmets mål som beskrivs nedan är:

- » Förstärka den strategiska tyngdpunkten
- » Överbrygga barriärer
- » Stärka befintliga gröna stråk och utveckla Frölundas grönsstruktur

FÖRSTÄRKA DEN STRATEGISKA TYNGDPUNKTEN

Området kring Frölunda Torg är i Översiktsplanen för Göteborg utpekad som en av stadens strategiska tyngdpunkter. Den huvudsakliga förtätningen i delområdet bör ske utmed de huvudstråk som möts i köpcentrumets närhet: Skattegårdsvägen, Marconigatan, Lergöskgatan och Radiovägen. Dessa gatumiljöer bör utformas som definierade gaturum med sammanhängande bebyggelse.

Förtätningen i de centrala delarna av området bör i första hand ske genom ett innehåll som ökar funktionsblandningen och kompletterar dagens handel och kringliggande bostadsbestånd. Antalet boende kommer att öka på båda sidor om Västerleden (genom den fortsatta förtätningen av Tynnered) och därmed behövs en väl avvägd markanvändning i centrala Frölunda där boende, arbetande och besökare kan mötas.

En nödvändig åtgärd för att ge den strategiska tyngdpunkten möjlighet att utveckla sin potential är att stärka stråk och kopplingar för fotgängare, cyklister och kollektivtrafik inom området och till angränsande områden och till övriga delar av Göteborg och Mölndal. Två centrala korsningspunkter skapas där Skattegårdsvägen och Mandolingatan/Näverlursgatan möts och där Näsetvägen möter Marconigatan. Dessa korsningar utgörs idag av öppna trafikplatser och parkeringsytor men har potential att i framtiden bli attraktiva lägen för lokaler och mindre platsbildningar. Det är framför allt i dessa lägen och i andra stråkkorsningar som handel och verksamheter bör samlas.

Radiovägen-Lergöskgatan utgör den enda lokala öst-västliga kopplingen genom Frölunda och behöver utformas med omsorg. Med ny bebyggelse mellan Västerleden och Radiovägen finns bättre förutsättningar för en lugnare gatumiljö längs Radiovägen.

Kollektivtrafiken avses på sikt kompletteras med ett metrobussystem i en ytterring kring centrala staden med stationsläge intill Västerleden vid Frölunda Torg. Att samordna en ny metrobuss med dagens kollektivtrafik i attraktiva bytespunkter vid strategiska lägen är grundläggande för hur väl Frölunda kommer utvecklas som strategisk tyngdpunkt i framtiden.

Planeringen av skol- och förskoletomter är en del av den sociala infrastruktur som krävs för att kunna möjliggöra utbyggnaden av de bostäder som föreslås utmed huvudstråken. Det krävs en samordning mellan utbyggnaden av den kommunala servicen och inflyttningen av nya boende i området.



MOT GRIMMERED

RUDDALENS ENTRÉ

MOT HÖGSBOHÖJD

MOT SÖDRA ÄNGÅRDEN

MUSIKVÄGEN
ALT-PLATSEN

MARCONIGATAN

"MUSIK PLATSEN"

MOT GRIMMERED

LERGÖSKGATAN

MANDOLINGATAN

FRÖLUNDA TORG

MARCONIGATAN

MOT TYNNERED

SKATTEGÅRDSVÄGEN

RADIOVÄGEN

MOT HÖGSBO INDUSTRIOMRÅDE

MOT ASKIM/HOVÅS

NÄSETVÄGEN

MOT VÅLEN/NÄSET

Stråk

- Programområde
- Stadsstråk
- Prioriterade rörelsestråk

ÖVERBRYGGA BARRIÄRER

Frölunda är en stadsdel som ibland, på vissa platser och under vissa tider på dygnet, kan upplevas som otrygg. En viktig uppgift som stadsutvecklingen har är att skapa förutsättningar för människor att känna sig trygga och fria att använda sig av och röra sig i sin stadsdel på sina egna villkor. Andra människors närvaro på platser och längs stråk är grundläggande för att öka känslan av trygghet. Ett viktigt led i att öka den upplevda tryggheten är att minska barriäreffekten från de stora barriärer som idag utgörs av spårvägen, högt trafikerade bilvägar, stora parkeringsytor och långa sammanhängande huskroppar.

Strukturen och funktionsuppdelningen i Frölunda gör att man i stadsdelen idag gör en stor del av sina korta resor med bil. Staden kan arbeta för att nå målen inom trafikstrategin och miljö- och klimatprogrammet med sin rådighet över allmän plats och den kommunala väginfrastrukturen. En stor del av arbetet är att göra åtgärder i befintliga miljöer som främjar gång, cykel och kollektivtrafik och gör att restiderna för gång, cykel och kollektivtrafik blir mer attraktiva än de för bilen. I fortsatt planering bör därför infrastruktur som leder till nya och/eller förbättrade genomfarter för biltrafik undvikas i möjligaste mån till förmån för investeringar i bättre infrastruktur för gång, cykel och kollektivtrafik. De förväntade effekterna av detta är ökad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter och bättre uppfyllelse av en nära, sammanhållen och robust stad.

Tillsammans med programarbetet för Tynnered behöver möjligheterna att bryta Västerledens barriärverkan undersökas vidare. En tydlig rekommendation är dock att Tynneredsmotets breda planskildhet öppnas för gång och cykel och att befintliga kopplingar mellan Marconigatan och Näsetvägen görs tryggare.

När befintliga parkeringsplatser och impedimentsytor byggs ut kan utbyggnaden inom programområdet på sikt bidra till ett sammanhängande stråk från Tynnered in till Göteborgs centrum genom att befintliga stråk förstärks och befolkas. Korsningen där Marconigatan möter Musikvägen och Orkestergatan har programmet valt att benämna som *Musikplatsen*. Denna nya platsbildning utgör en nod i programområdet. Här kopplas centrala Frölunda med den framtida utvecklingen av Dag Hammarskjöldsleden och vidare norrut mot centrala Göteborg.

STÄRKA BEFINTLIGA GRÖNA STRÅK OCH UTVECKLA FRÖLUNDAS GRÖNSTRUKTUR

Det finns stora naturområden kring Frölunda medan utbudet av tillgänglig park är mer begränsat. Med fler människor ökar också behovet av dessa ytor och det blir viktigt att värna och utveckla parkmiljöer och gröna stråk inom programområdet. En ny bostadsnära park föreslås öster om Frölunda torg. Därtill föreslås att befintliga grönområden, såsom Järnbrottsparken, Altallén och grönområdet vid Gnistgatan utvecklas och görs mer tillgängliga.

En konsekvens av att bygga på redan ianspråktagen mark är att förtätning är möjlig samtidigt som naturområden kan bevaras. Inom området finns idag värdefulla inslag även på redan ianspråktagen mark, till exempel i de alléer som finns utmed Marconigatan och Pianogatan. För



Bild: Karta över befintliga barriärer.

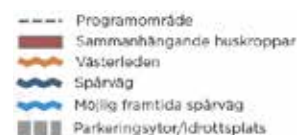
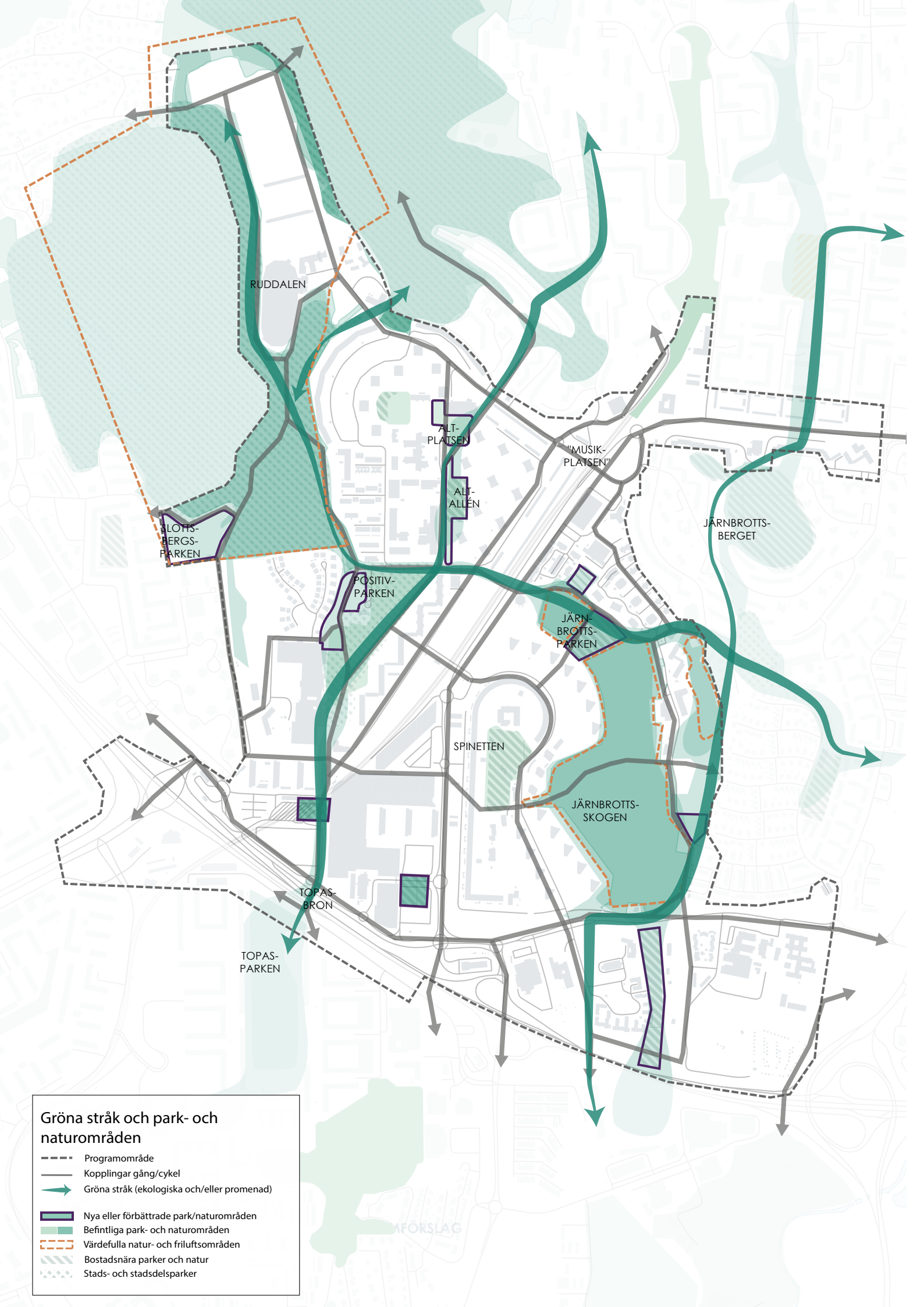


Bild: Stora ytor för markparkering är utmärkande för Frölunda Torg och utmed Marconigatan och Radiovägen. Här finns stor utbyggnadspotential. Tillkommande bebyggelse behöver på sikt anpassas till framtida kopplingar för en god stadsmiljö.

Gröna stråk och park- och naturområden

- Programområde
- Kopplingar gång/cykel
- Gröna stråk (ekologiska och/eller promenad)

- Nya eller förbättrade park/naturområden
- Befintliga park- och naturområden
- Värdefulla natur- och friluftsområden
- Bostadsnära parker och natur
- Stads- och stadsdelsparker



att inte påverka den biologiska mångfalden längs med dessa stråk blir alléerna viktiga att bevara, eller vid behov kompenseras för.

I översiktsplanen pekas tre genomgående övergripande gröna stråk ut som korsar programområdet; Frölunda-Majornastråket Änggårdsbergen-Ruddalenstråket samt Änggårdsbergen-Välenstråket. Dessa föreslås kompletteras med en mindre tvärkoppling över Musikvägen, vid Ruddalens entré.

Gröna stråk är långsträckta offentliga rum som innehåller mer eller mindre sammanhängande vegetation med tydlig rumsverkan. De gröna stråken bidrar till att både djur och människor kan röra sig till fots genom stadsdelen och verkar därigenom för hållbar mobilitet. Vid utveckling av gröna stråk ska god framkomlighet och mer grönska prioriteras. Orienterbarhet och trygghet längs stråken ska öka och platsbildningar tillföras i lämpliga lägen.

För att stärka stråket från Välen till Majorna via Positivparken och Altallén föreslås Topasbron utvecklas till att bli en grön koppling. För att ytterligare stärka detta stråk utvecklas ett grönt torg på den plats där Resecentrum ligger idag vid Frölunda torg och Altplatsen utformas med mer gröna inslag.

Med stärkta kopplingar från centrala Frölunda till Näsetvägen, Välen och Stora ån kan Frölunda utvecklas till en stadsmiljö med god närhet till idrott, hav och bad.

Programområdet drabbas på flera ställen av översvämning vid ett klimatanpassat 100-årsregn, som påverkar framkomligheten i området samt kan påverka den befintliga och framtida bebyggelsen negativt. För att åtgärda detta behöver tillräckliga ytor avsättas för att vatten ska kunna hanteras på ett sätt som uppfyller riktlinjer och lagstiftning. Nya bebyggelseområden föreslås därför placeras och anpassas efter identifierade ytor för hantering av skyfall.

I första hand ska dagvattenhanteringen ske ytligt i anläggningar som så långt som möjligt är utformade för att gynna områdets behov av biologisk mångfald och ekosystemtjänster, men även för att undvika risk för pumpning som är både dyrt och platskrävande. Dagvattenhanteringen bör också utformas som en resurs i stadsbilden. Gestaltning av anläggningar för dagvattenhanteringen kan med fördel relateras till områdets karaktär.

Mål

**Förstärka
den strategiska
tyngdpunkten**

Strategier

Åtgärder

Överbrygga mentala och fysiska barriärer



- Utveckling av Topasbron, ny gång- och cykelväg under Tynneredsmotet, utvecklad tunnel under Västerleden.
- Byggnader med bostäder och lokaler på markparkeringar längs med huvudgatorna minskar det mentala avståndet.

Mer stadsliv över dygnet



- Fler bostäder och lokaler i bottenvåningarna i en tätare stadsdel skapar ett ökat befolkningsunderlag.
- Nya platser som blir nya mötesplatser, till exempel väster om handelsbyggnaden vid Frölunda torg och *Musikplatsen*.
- Utveckling av bebyggelse i huvudsak längs kollektivtrafikstråk.

Ökad framkomlighet och kapacitet på kollektivtrafiken



- Läge för en Metrobusshållplats föreslås.
- Hänsyn tas till eventuell ny spårvägsdragning mellan Musikvägen och Marconimotet.
- Befintlig Frölundabana värnas avseende kapacitet och restid.
- Ett nytt busskörfält längs delar av Radiovägen föreslås för att öka kapaciteten.

Rikt utbud och stor variation på bostadsutbudet



- Förutsättningar skapas för en blandning av upplåtelseformer.

Omställning av mobiliteten



- Parkering samordnas för boende och verksamheter i gemensamma mobilitetslösningar i strategiska lägen.

Komplettering infrastruktur och bebyggelse



- Utveckling av gång- och cykelstråk.
- Ny metrobusshållplats.
- Koncentration av ny bebyggelse och utveckling av Frölunda torg.
- Täthet kring huvudstråken.
- Kompletterande innehåll i tillkommande bebyggelse, så som kultur, service och arbetsplatser.

Mål

Överbrygga barriärer

Strategier

Åtgärder

Nya och utvecklade fysiska kopplingar →

- Utveckling av Topasbron, ny gång- och cykelväg under Tynneredsmotet, utvecklad tunnel under Västerleden.
- Ny övergång över framtida eventuella spår-vägsänk möjliggörs vid norra Marconigatan.
- Den planerade metrobussen, med hållplats längs Västerleden blir en ny målpunkt för boende och verksamma i både Tynnered och Frölunda.

Förtätning och utveckling av stadsrum →

- Ny bostadsbebyggelse med lokaler på befintlig markparkering längs med huvudgatorna minskar det mental avståndet.
- Nya mötesplatser vid nya torg och förbättrade parker.

Omställning av mobiliteten →

- Parkering samordnas för boende och verksamma i gemensamma mobilitetslösningar i strategiska lägen.
- Utveckling av gång- och cykelstråk.
- Kollektivtrafik förbättras med metrobussystem och en eventuell ny spårvägsänk i norra Marconigatan.

Mål

Stärka befintliga gröna stråk och utveckla Frölundas grönst- ruktur

Strategier

Åtgärder

Utveckla platser längs med utpekade grönstråk →

- Utveckling av de i översiktsplanen utpekade grönstråken.
- Utveckling av Topasbron som en ny grön koppling.
- Utveckling av Altplatsen till ett grönt torg, med inslag av träd och annan vegetation.
- Nytt torg väster om Frölunda torg utformas med inslag av träd och annan vegetation.

Bevara och utveckla biologisk mångfald →

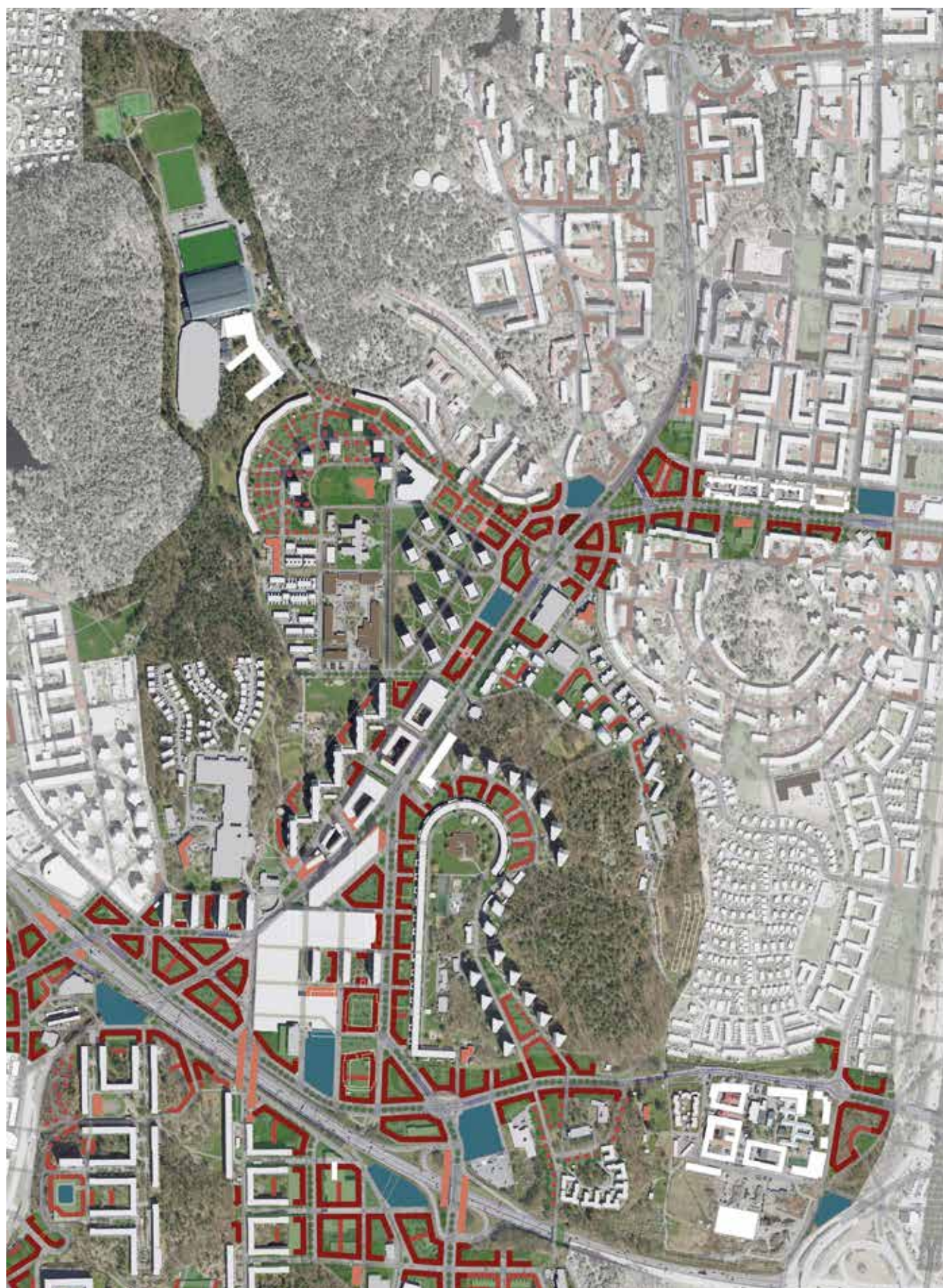
- Exploatering på redan ianspråktagen mark innebär att natur-/parkmiljö kan bevaras.
- Nya mötesplatser, till exempel vid Musikplatsen och Ruddalens entré ska utformas med inslag av träd och annan vegetation.
- Alléer bevaras om möjligt och kompensations-åtgärder genomförs vid behov.
- Grön koppling söder om Ruddalen i öst-västlig riktning säkerställs.

Hantera klimatförändringar →

- Förbättrade parker och ökad stadsnära grönska.
- Utrymme lämnas för hantering av skyfall. Bebyggelse planeras för att minimera konsekvenser vid översvämningar.

Bevara naturområden →

- Exploatering på redan ianspråktagen mark innebär att natur-/parkmiljö kan bevaras.



PROGRAMFÖRSLAG

Här beskrivs programmets utbyggnadsstrategier för hur byggnader, parker, gator och torg ska gestaltas och byggas ut.

BEBYGGELSE

Programmet har som strategi att bebygga de ytor som idag upptas av markparkeringar och övriga ytor och mellanrum som inte har någon direkt användning idag. Behov av kommunal service och offentliga fri- ytor är viktiga aspekter som styr och sätter gränser för hur många nya bostäder som byggs ut.

Bostäder

Programförslaget innehåller cirka 3000 nya bostäder varav upp till cirka 500 beräknas vara småhus. Den tillkommande bebyggelsen föreslås innehålla en blandning av bostadstyper. Tillkommande bebyggelse ska dels tillföra bostadsformer som är underrepresenterade i närområdet, dels lokalt tillföra en blandning av bostadsformer i nyproduktion, för att undvika att området upplevs som socialt och bebyggelsemässigt skiktat.

Hur bostäderna i programområdet gestaltas och hur den fysiska miljön utformas har påverkan på den upplevda tryggheten i området. Ett område med blandad bebyggelse och en funktionsblandning av verksamheter, både utomhus och inomhus, skapar gynnsamma förutsättningar för människorna som bor och verkar i området. Det kan medföra en upplevelse av ökad trygghet, vilket kan bidra till att områdets attraktivitet också ökar.

Det innebär:

- » Bostäder föreslås utmed utpekade stråk och där behov finns att stärka upp och öka tryggheten.
- » Tillkommande bebyggelse ska anpassas till kulturmiljövärdena på platsen.

Verksamheter och kultur

Programmet pekar inte ut specifika ytor för etablering av kulturverksamheter utöver att lokaler tillskapas i nybyggda skolor, men förordar att lokaler tillförs området och integreras med övrig bebyggelse längs med huvudstråk som Marconigatan och Radiovägen. Behovet av kulturverksamheter ökar med antalet invånare, tillkommande kulturverksamhet bör ges centrala placeringar där människor rör sig.

På grund av buller föreslås bebyggelsen närmast Västerleden utgöras av blandade verksamheter såsom kontor och handel. Denna typ av verksamheter har inte lika höga bullerkrav som bostäder och skulle fungera som bullerskydd åt bostäderna bakom. Ytor för nya verksamheter föreslås även vid knutpunkter så som *Musikplatsen*. Samtidigt bör bebyggelse utmed stråken även möjliggöra för en framtida etablering av lokaler i bottenvåningar.

PROGRAMFÖRSLAG

INNEHÅLL:

Bostäder totalt: 3000

varav småhus: cirka 500

Skola: 3 nya grundskolor

Förskola: cirka 10 ny- och tillbyggda förskolor (totalt cirka 40 avdelningar)

Metrobusshållplats/Resecentrum/spårväg

Utveckling av parker

Nya torg

Om- och nybyggnad av gator och gång- och cykelvägar

Lägen för skyfallshantering

Utvecklade kopplingar över Västerleden

TRAFIK OCH MOBILITET

Inriktningen för infrastrukturen är att omvandla överdimensionerade trafikytor till mer attraktiva och framkomliga gaturum för gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer, samt att så långt det bedöms möjligt undvika att skapa fler genomfarter för biltrafik.

Det innebär:

- » En mer gång- och cykelvänlig utformning av Marconigatan och dess spårväg men utan att sänka kollektivtrafikens framkomlighet och restid.
- » Förbättrade kopplingar över och under Västerleden för fotgängare och cyklister vid Tynneredsmotet samt Topasbron.
- » Möjlighet att anlägga en ny koppling i spårvägsnätet mellan Musikvägens hållplats och Marconimotet, om beslut om denna åtgärd fattas.
- » Förbättrade kopplingar för gång- och cykeltrafikanter i bland annat Radiovägens och Marconigatans sträckningar.
- » Förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken i Radiovägens sträckning.
- » Trygga hållplatser och attraktiva gångvägar till hållplatserna.

Det är viktigt att de åtgärder som tas fram och lösningar som väljs för parkering och mobilitet i området är flexibla lösningar som kan förändras över tid. Parkeringsutbudet behöver vara skalbart och kunna förändras utifrån de behov som finns, både i fråga om ökat behov när fler bostäder kommer till men också när det gäller att möta en minskad efterfrågan då transportsystemet ställs om och bilanvändandet minskar. En kollektivtrafik som erbjuder många resalternativ och snabba resor till stadens tyngdpunkter kommer också att påverka hur människor väljer att äga, dela eller leva utan bil.

Gemensamhetsanläggningar och samnyttjande innebär en effektivare markanvändning där fler är med och delar samt bär kostnaden för varje enskild parkeringsyta och där man betalar för det faktiska nyttjandet. Parkeringshus som byggs med ambitionen att kunna förändra innehåll ger en flexibilitet över tid. Exempelvis kan en eller flera våningar i ett parkeringshus omvandlas till studentbostäder eller verksamhetslokaler om efterfrågan på parkering minskar. Men för att nå framgång med gemensamhetsanläggningar och samnyttjande är det också viktigt att tidigt i planeringsprocessen identifiera aktörer som kan medverka och som kan ingå i samarbetsavtal för att lösa parkerings- och mobilitetsbehoven för boende, besökare och verksamma i området oavsett om de går, cyklar, åker kollektivt eller använder bil.

GRÖNSTRUKTUR

Inriktningen för programmets grönstruktur är att de park- och naturområden som finns i området ska bevaras och utvecklas och sambanden mellan dem ska stärkas.

Det innebär:

- » Grönstråket i nord-sydlig riktning mellan Ruddalen och Topas-parken förstärks genom en utveckling av Topasbron, grönt torg väster om Frölunda torg och en utveckling av Altallén och Altplatsen.
- » Genom att möjliggöra en passage över norra Marconigatan förstärks kopplingen mellan Järnbrottsberget och Flatås park.
- » I öst-västlig riktning förstärks ett övergripande grönt stråk från Ruddalen via Positivgatan och som sedan kan kopplas över Dag Hammarskjölds leden och vidare mot Änggårdsbergen.
- » Lokala gröna stråk utvecklas genom en tydligt gestaltad promenad med gröna inslag, såsom trädrader och gröna platsbildningar, och kopplar ihop parker och naturområden inom Frölunda.
- » Stadsdelsparker och bostadsnära parker utvecklas i takt med att stadsdelen förtätas.
- » Säkerställ gränserna till befintliga parker och naturområden med syfte att bevara och tydliggöra dessa områden.
- » Plantering av nya alléer och förlängning av befintliga alléer.
- » Släpp i bebyggelsestrukturen för att skapa mellanrum som stödjer gröna kopplingar, exempelvis vid Positivgatans hållplats.
- » Utrymme lämnas för hantering av skyfall.

PUBLIKA PLATSER

Gator, torg, parker och gårdar är en viktig del av vardagen där möten uppstår och barn kan leka. Inriktningen för programmet är att Frölundas publika platser ska präglas av en omsorgsfull arkitektonisk gestaltning och placeras vid korsande stråk för att öka tillgängligheten och attraktiviteten. På grund av områdets storskalighet krävs extra omsorg om detaljrikedom och omväxling i utemiljöerna för att uppmuntra till utevistelse och rörelser till fots och med cykel.

Det är viktigt att behålla och stärka de gröna områdena, parker, lekytor och rekreationsområden som finns inom programområdet. Att platser och byggnader designas för att skapa en ökad naturlig uppsikt över ett område samt att skapa platser som är attraktiva att vara på, som signalerar ordning och som uppmuntrar till användning av platsen för positiva aktiviteter kan vara trygghetsskapande i sig (källa: CPTED, Brottsförebyggande rådet). Det kan röra sig om att utveckla lekplatser, hundrastgårdar och se till att det finns tillgängliga lokaler för närings- eller föreningsverksamhet eller andra typer av mötesplatser där människor vistas stora delar av dygnet.

Det innebär:

- » Stadens verksamheter ska tillämpa och ställa krav på universell utformning vid ny- och ombyggnationer, för att stadsmiljön ska vara tillgänglig för alla.
- » Korsningspunkten vid Musikvägens hållplats utvecklas till en mer rumsskapande och grön plats.

- » Frölunda får ett tydligt grönt torg utanför handelsbyggnaden.
- » Korsningspunkten vid Positivgatans hållplats vid Frekvensgatan utvecklas till en mer stråkförstärkande plats.
- » Ruddalens entré utvecklas och utformas med inslag av träd och annan vegetation.

Vid etablering av nya torg och andra allmänna platser eller åtgärder på befintliga är det viktigt att beakta och skapa välkomnande miljöer för alla målgrupper som kan tänkas besöka och använda platsen. Vid kommande detaljplanering behöver utformning och innehåll på de allmänna platserna ske utifrån att främja och skapa inkluderande miljöer även för socialt utsatta, såsom personer i beroendeproblematik eller i hemlöshet. Genom att skapa genomtänka och inkluderande platser för alla kan det ge bättre förutsättningar för att bidra till en sammanhållen stad och bättre samspel mellan människor med målet om en jämlik stad.



DAGVATTEN OCH SKYFALL

En åtgärdsstrategi finns framtagna som föreslår åtgärder i form av fördröjningsåtgärder och ledningsomläggningar inom programområdet för att minska marköversvämningar. Fördröjningsvolymerna är dock inte tillräckliga för att hela systemet ska kunna hantera 20-årsregnet utan marköversvämningar. För att uppnå detta krävs lokala åtgärder för vissa ledningssträckor.

För att undvika konsekvenserna av ett klimatanpassat 100-års regn behöver skyfallet hanteras på ett robust sätt med skyfallsytor, skyfallsleder och höjdsättning. De utpekade skyfallsytorna och skyfallslederna är placerade på de platser där det är topografiskt lämpligt, så som lågpunkter och grönytor. Skyfallsytorna och skyfallslederna är oftast sammankopplade. De utpekade områden som är lämpade för att hantera skyfallet ska tas med som förutsättning vid exploatering.

Ytlig hantering av skyfallsvatten är att föredra ur en ekonomisk och ekologisk synvinkel.

Planeringen ska ta hänsyn till risk för översvämningar och planera byggande så denna risk minimeras inom kommande detaljplaner och för nedströms liggande fastigheter. Det är viktigt att undvika låga punkter

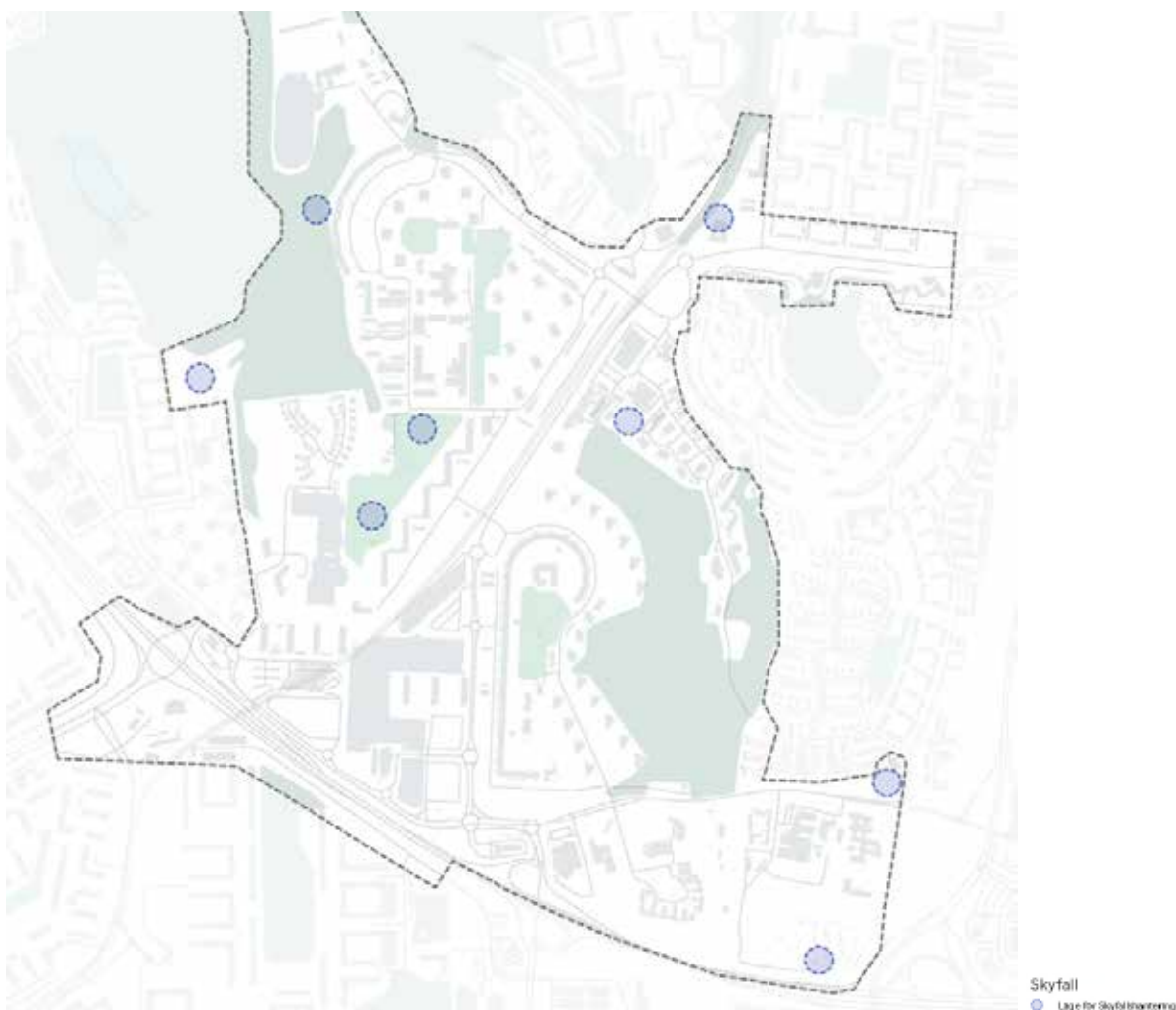


Bild: Förslag på skyfallsytor.

samt undvika att placera byggnader i flödesvägar. Annars behövs kompensationsåtgärder och även avledande åtgärder för att ersätta borttagna funktioner.

Byggnader som är utformade på ett sådant sätt så det lätt ansamlas vatten intill byggnaden, till exempel u-formade byggnader, bör undvikas. Det är även viktigt att placering av entréer till kvarter inte placeras i en lågpunkt så att vatten ansamlas där och försämrar framkomligheten.

SKOLA OCH FÖRSKOLA

Program för Frölunda föreslår tre nya lokaliseringar för skolor inom programområdet. En vid Tratten längs Marconigatan, i närheten av Positivgatans hållplats, en vid Ruddalens entré och en ombyggnad av den norra kontorsdelen i Frölunda kulturhus till skola.

Inom och i anslutning programområdet föreslås elva nya eller ombyggda förskolor, placerade i lämpliga lägen i anslutning till övrig tillkommande bebyggelse och där en god utemiljö kan skapas. Sammantaget ger de utrymme för cirka 36-42 tillkommande avdelningar, vilket bedöms täcka det behov som den tillkommande exploateringen ger upphov till.

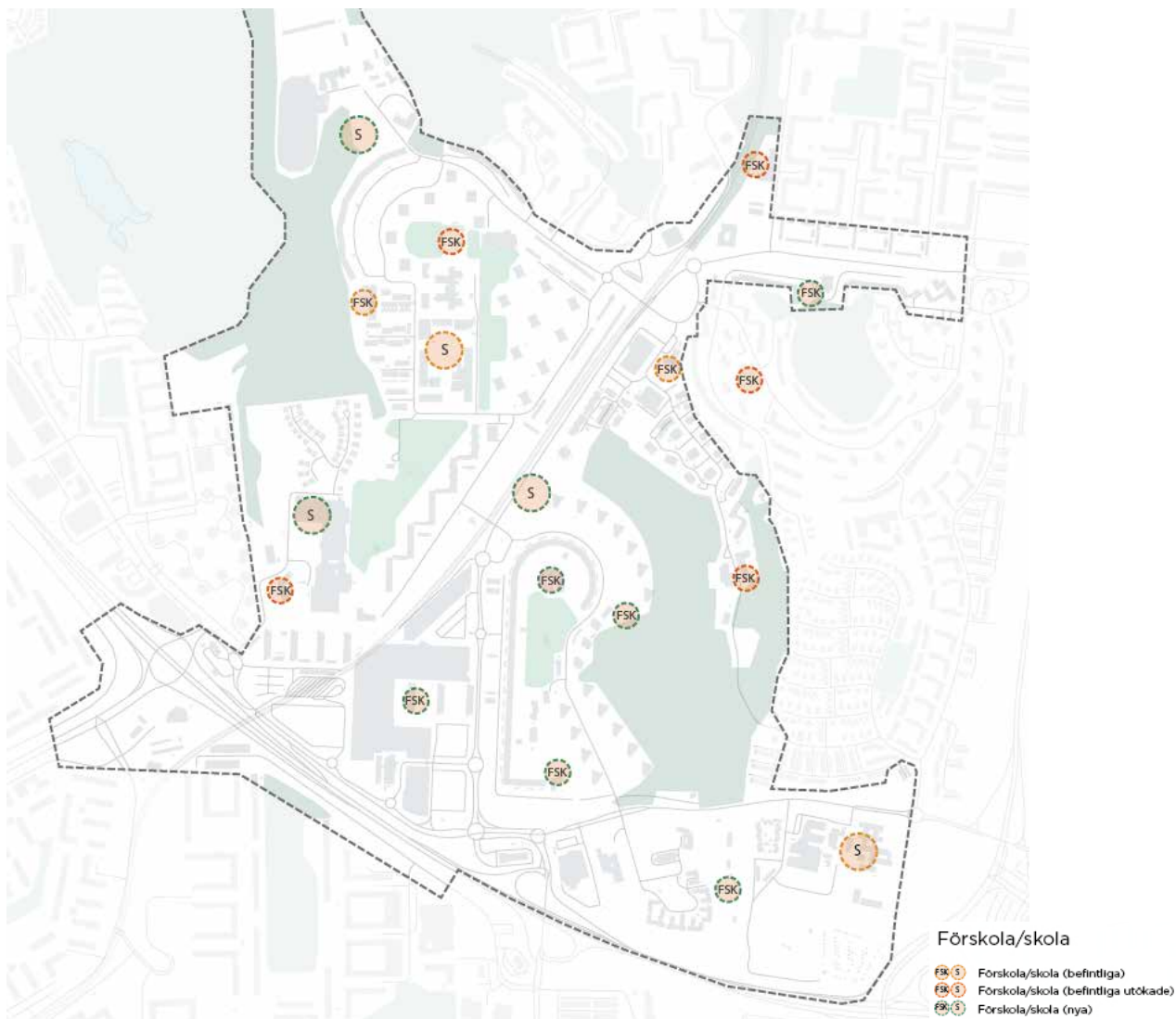
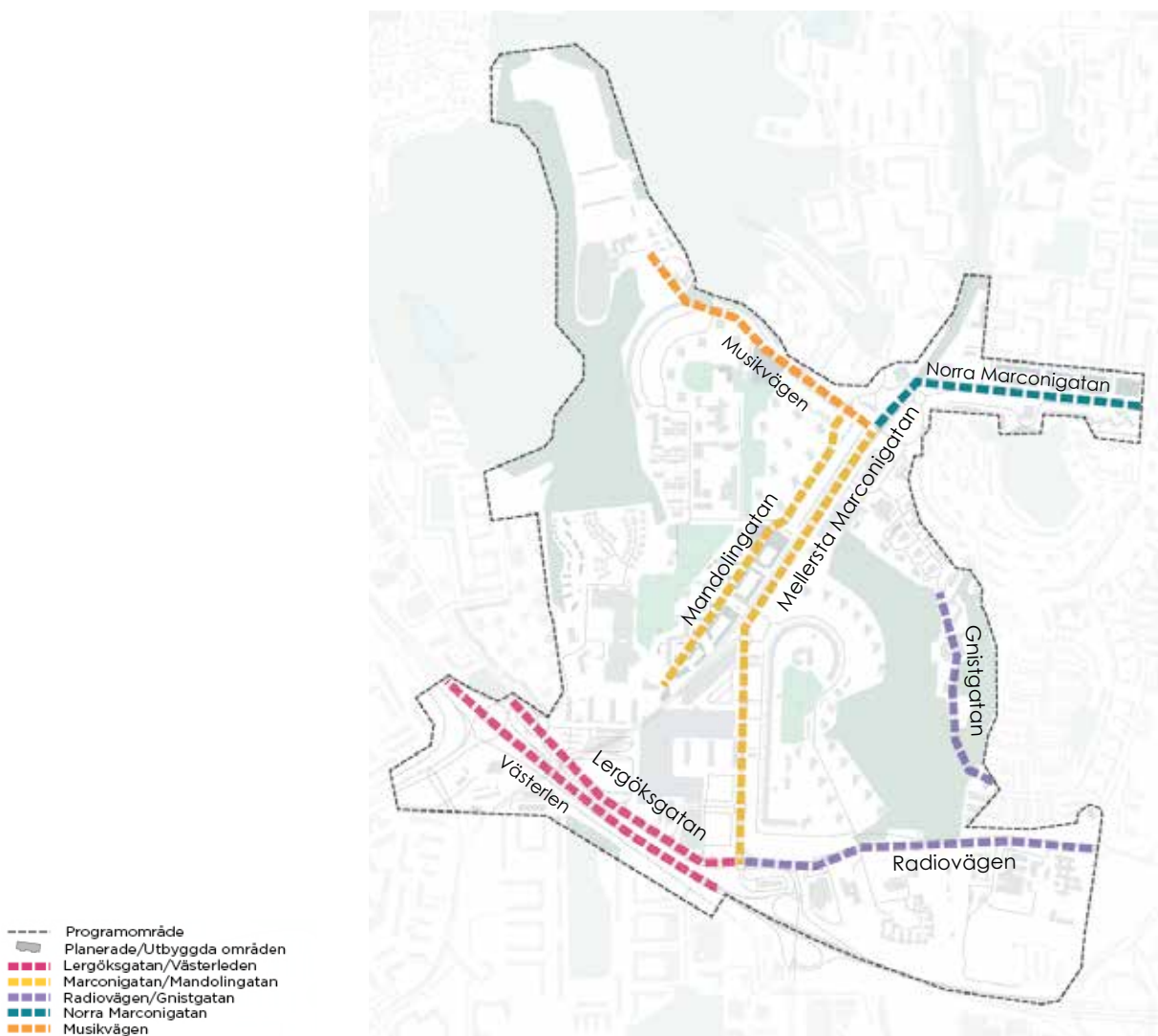


Bild: Förslag på lokaliseringar av skol- och förskolelägen.

OMRÅDESVISA BESKRIVNINGAR

Beskrivningen av programförslaget har delats upp i fem områden som utgår ifrån områdets huvudstråk och vägar: Västerleden och Lergöksgratan, Radiovägen och Gnistgratan, Musikvägen. Marconigratan är på grund av dess längd och påverkan på omgivande kvarter uppdelad och behandlas i två olika områden, norra Marconigratan och Marconigratan och Mandolingatan. Delområde Västerleden och Lergöksgratan avser ytorna utmed Västerleden från Tynneredsmotet till korsningen vid Marconigratan. Här överlappar planprogram Tynnered och planprogram Frölunda och området har därför studerats gemensamt inom båda programmen.

I det här kapitlet beskrivs programförslaget närmare med rekommendationer för varje område och den fortsatta planeringen. I detta kapitel beskrivs också de gestaltungsfrågor som är viktiga att få med till detaljplaneskeden och genomförande.





OMRÅDE A. VÄSTERLEDEN

Ytorna runt Västerleden ligger inom både Program för Frölunda och Program för Tynnered. För att skapa de barriärbrytande kopplingar som programmen har identifierat som en nödvändig för en önskvärd stadsutveckling med en sammanhängande stadsmiljö är det särskilt viktigt att åstadkomma en planering som tar hänsyn till förutsättningar och behov på båda sidor om leden. För att länka samman de båda sidorna om Västerleden, vilket är en bärande strategi i översiktsplanen och båda programmen, behöver befintliga barriärbrytande kopplingar förbättras och nya tillskapas. Därför behandlas dessa ytor i eget avsnitt i programförslaget, "Västerleden", som är gemensamt för båda programmen. Den områdesvisa beskrivningen av Västerleden innehåller fem viktiga kopplingar mellan Frölunda och Tynnered över trafikleden: Tynneredsmotet, gång- och cykeltunnel mellan Diamantgatan och Lergöksgatan, Topasbron, gång- och cykeltunnel mellan Topasgatan och Lergöksgatan samt Frölundamotet. I området föreslås även åtgärder för Lergöksgatan, Frölunda resecentrum och framtida metrobusshållplatser.

Tynneredsmotet

Tynneredsmotet är idag en trafikplats för motortrafik, belägen under Västerleden. Trafikplatsens utbredning under leden uppgår till drygt 80 meter och marken är i nivå med omgivande gator. Detta ger goda förutsättningar att här skapa en gång- och cykelkoppling under leden som binder samman stråken från Lergöksgatan och Näverlursgatan på Frölundasidan med Skattegårdsvägen på Tynneredssidan. Tillkommande bebyggelse ska placeras och utformas på ett sådant sätt att det ska-

pas ett attraktivt och visuellt tydligt stråk mellan Frölunda och Tynnered. Detta gäller särskilt tillkommande byggnader i närheten av leden. Det ombyggda motet ska skapa en genomgående gång- och cykelkoppling samt ta hänsyn till kapacitetsbehoven för av- och påfartsramporna till Västerleden. På Tynneredssidan möter det genomgående stråket en omgestaltad gata med bebyggelse som möter gatan och som ger plats åt gång- och cykelbanor. Skattegårdsvägen är rumsligt väl integrerad i stadsdelen och har potential att skapa ett tryggt och gent stråk inom området och vidare mot Frölunda i norr och Åkered i söder. Detta ger goda förutsättningar för att utveckla verksamheter i samband med att detta stråk och ny kollektivtrafik i anslutning till Tynneredsmotet etableras.

Programmet har översiktligt studerat några principer för hur Tynneredsmotet skulle kunna förändras för att tillföra en attraktiv gång- och cykelkoppling och samtidigt tillhandahålla tillräcklig kapacitet för nuvarande och framtida trafikflöden. Detta behöver studeras vidare i fortsatt arbete.

Gång- och cykeltunnel vid Diamantgatan

I dag finns en gång- och cykeltunnel under Västerleden mellan Diamantgatan och Lergöksgatan. Denna upplevs som lång (cirka 75 meter) och smal, vilket föranleder ett behov av trygghethöjande åtgärder. Om tunneln bibehålls som en viktig koppling under Västerleden behöver den utvecklas för att öka tryggheten för fotgängare och cyklister. En utveckling av kopplingarna under Västerleden är en av åtgärderna som föreslås i Åtgärdsvalsstudie Södra mellanstaden. Om nya kopplingar över Västerleden åstadkoms i närområdet, vid Tynneredsmotet och Topasgatan, kan tunneln behållas som ett alternativ till övriga kopplingar och det blir då inte lika angeläget med en omfattande omgestaltning. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det en fördel att gång- och cykeltunneln går under både Västerleden och Lergöksgatan. Det är dock viktigt att ytorna vid dess mynningar utformas på ett sådant sätt att det ges en god visuell orientering över stråkens fortsättning åt norr och söder.

Lergöksgatan och Frölunda resecentrum

Lergöksgatan förutsätts fortsatt att ha en hög trafikbelastning och kommer därmed utgöra en barriär som går parallellt med Västerleden. Lergöksgatan föreslås i samband med att Tynneredsmotet kompletteras med en gång- och cykelkoppling ges en ny gestaltning som bildar ett attraktivt gång- och cykelstråk i öst-västlig riktning genom stadsdelen, som även kopplar till Frölunda torg, resecentrum och Frölunda kulturhus.

Väster om Frölunda Torg, där den nuvarande bussplanen för Frölunda resecentrum är belägen, har programmen identifierat en lämplig plats för en allmän plats: park eller torg. Med ny bebyggelse vid Lergöksgatan skapas goda förutsättningar för denna plats avseende störningar och tillgång på solljus samtidigt som platsen fångar upp stråken längs Näverlursgatan, Lergöksgatan och det nord-sydliga stråket mellan spårvagnshållplatsen och Topasbron. Nyanläggning av allmän

plats i detta läge innebär att nuvarande resecentrum behöver flyttas, lämpligen till ett läge närmare Lergöksgatan. Programmet har översiktligt studerat några principer för hur Lergöksgatan och dess omgivning skulle kunna förändras för att tillföra attraktiva stadsmiljöer och samtidigt tillhandahålla tillräcklig kapacitet för framtida trafikflöden. Detta behöver studeras vidare i fortsatt arbete.

Metrobusshållplatser

Program för Frölunda och Program för Tynnered har studerat möjliga lägen för metrobusshållplatser förlagda vid leden, mellan Frölunda torg och Tynneredsmotet. Utgångspunkter för detta arbete har varit hur möjliga lägen anknyter till befintlig och kommande stadsstruktur, dess potential till att bidra till social hållbarhet, genomförandeperspektiv samt trafikala förutsättningar.

En metrobussstation bör lokaliseras nära förbättrade eller nya gång- och cykelkopplingar över Västerleden och på så vis bidra till att koppla ihop Tynnered och Frölunda. Inom programmen har fyra lägen för Metrobuss utretts: Tynneredsmotet, Topasbron, ett läge mitt emellan Topasbron och Tynneredsmotet samt Frölundamotet.

Förutsättningarna för metrobussen har förändrats under programarbetenas gång: från enbart ett till möjligen två lägen (som kan anläggas i olika skeden), samt avseende avgränsningen till att metrobussen enbart får trafikera leden och inte köra av i trafikmoten för att angöra hållplatser i anslutning till av- och påfartsramper. Den senare avgränsningen har i sent skede mjukats upp varför en lösning där metrobussen kör av leden i trafikmoten också har analyserats. Då många osäkerheter fortfarande kvarstår kring metrobusskonceptets genomförbarhet och upplägg redovisar programmen sina ställningstaganden i två scenarier för placering av metrobuss:

- Scenario A: En metrobusshållplats placeras inom programområdena
- Scenario B: Två metrobusshållplatser placeras inom programområdena

Scenario A – ett hållplatsläge

I scenario A framstår en metrobusstation vid Västerleden i höjd med Topasbron som det mest fördelaktiga. Förslaget är att via trappor och hissar förbinda den ombyggda Topasbron med metrobusshållplatserna, vilket skapar en god koppling mellan Topasgatan, metrobuss samt målpunkterna och kollektivtrafiken vid Frölunda torg. Frölunda resecentrum föreslås flyttas närmare Lergöksgatan, mellan nuvarande placering och föreslagen metrobusshållplats, för att möjliggöra en ny platsbildning väster om Frölunda torg. Ett läge vid Topasbron gör det därmed möjligt för gående att röra sig mellan spårvagn, lokalbuss och metrobuss, utan att behöva korsa Lergöksgatan i plan.

Läget vid Topasbron motiveras således av att det anknyter till ett befintligt stråk som i båda programmen identifierats som viktigt att förbättra. På så sätt införlivas en eventuell metrobuss i en etablerad stadsstruktur och bidrar till att stärka det nord-sydliga stråket över den ombyggda gång- och cykelbron, genom att metrobusshållplatserna för-

binds med denna och omgivande gator. Hållplatsläget hamnar också centralt i den stora utbredning som Frölunda torgs tyngdpunkt har idag, vilket är positivt näraliggande bebyggelse idag för de exploateringar som kommer att tillkomma på ömse sidor om köpcentrumet. Denna lösning innebär att bussen inte behöver köra av Västerleden, vilket är positivt ur ett restidsperspektiv.

Hållplatsen i detta scenario skulle förstärka nuvarande tyngdpunkt vid Frölunda torg. I jämförelse med hållplatslägena som föreslås i scenario B skulle ett läge vid Topasbron i mindre utsträckning bidra till att tyngdpunkten utökas geografiskt, vilket den har potential för och hade varit önskvärt ur ett strategiskt perspektiv. Ett läge vid Topasbron har således ett mindre upptagningsområde avseende målpunkter för boende och verksamheter och är begränsat till en radie om ett par hundra meter.

Scenario B – två hållplatslägen

Om möjligheten till två hållplatslägen ges förordrar programmen att metrobusshållplatserna förläggs i Tynneredsmotet och i närheten av befintlig gång- och cykeltunnel vid Marconigatan-Topasgatan (nära Frölundamotet). Dessa hållplatslägen anknyter till viktiga stråk genom stadsdelarna:

- i nord-sydlig riktning Skattegårdsvägen-Näverlurgatan och Näsetvägen-Topasgatan-Marconigatan. Stråket Skattegårdsvägen-Näverlurgatan utgör en del av det längre sammanhängande urbana stråket som sträcker sig genom sydvästra Göteborg, från Högsbo till Tynnered, och som enligt genomförda stadsformsanalyser har hög potential att bli ett attraktivt stråk med höga flöden.
- i öst-västlig riktning: Radiovägen-Lergöksgatan och Topasgatan.

Utvecklingen av verksamheter vid Frölunda torg bör i första hand fokuseras till den västra sidan av torget så att verksamheterna förläggs i det urbana stråket Skattegårdsvägen-Näverlurgatan och för att inte sprida verksamheterna i så stor utsträckning att de inte kan bära sig i denna geografi. Ett hållplatsläge vid Tynneredsmotet skulle då vara en viktig lokaliseringsfaktor för kommande verksamhetsetableringar då den bidrar med närhet till kollektivtrafik med regional uppkoppling. Detta skulle i förlängningen bidra till att stärka området som en strategisk tyngdpunkt i staden då tyngdpunkten utvidgas. Ett läge vid Tynneredsmotet har således ett större upptagningsområde avseende målpunkter för boende och verksamheter inom en radie om 500-1000 meter.

En metrobusshållplats i Tynneredsmotet förutsätter att en gång- och cykelkoppling genom motet anläggs samt att bussen tillåts köra av Västerleden en kortare sträcka och angöra hållplatsen i anslutning till av- och påfartsramperna. Detta ger dock något längre restid jämfört med om bussen enbart kör på leden.

En nackdel med hållplatsen vid Tynneredsmotet, om den tillkommer i en snar framtid, är att den kommer upplevas ligga relativt isolerad från

övrig stadsstruktur, då exploateringar runt Tynneredsmotet ligger långt fram i tiden.

Hållplatsläget i närheten av gång- och cykeltunneln vid Marconigatan-Topasgatan motiveras av att det skulle stärka tillgängligheten till god kollektivtrafik betydligt för kommande bostäder på östra sidan av Frölunda torg samt längs norra Näsetvägen. Tillsammans med läget vid Tynneredsmotet skulle därmed en stor del av den strategiska tyngdpunkten få en god tillgänglighet till kollektivtrafik med både kommunal och regional uppkoppling.

Topasbron

Den befintliga gång- och cykelbron Topasbron över Västerleden har ett strategiskt läge och ansluter till viktiga nord-sydliga stråk genom stadsdelen: mellan Ängåshöjden och Ruddalen, via målpunkterna runt Frölunda torg och den kapacitetsstarka kollektivtrafiken. Tillkommande bebyggelse ska genom placering, gestaltning och innehåll stärka det nord-sydliga stråket samt mötet mellan de öst-västliga stråken längs Lergöksgatan och Topasgatan.

Topasbron är idag smal och behöver bli en tryggare och attraktivare koppling över Västerleden. Detta genom att skapa en betydligt bredare bro än dagens. Topasbrons nuvarande läge som anknyter till det nord-sydliga stråket mellan Frölunda Torg och Ängåshöjden är ändamålsenligt, men programmen föreslår att bron tydligare kopplas till Topasparken på Tynneredssidan och på så vis stärker kopplingarna mellan Ängåshöjden och Frölunda samt även tillgängliggöra Topasparken för boende och verksamma på Frölundasidan. Den nya brons fästen ska anpassas till ny bebyggelse på respektive sida om leden.

Gång- och cykeltunnel mellan Topasgatan-Lergöksgatan

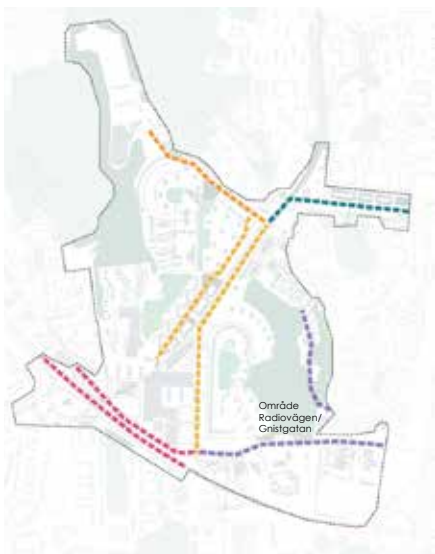
I dag finns en gång- och cykeltunnel under Västerleden mellan Topasgatan och Lergöksgatan. Stråken fram till tunneln från respektive sida har i dagsläget brister avseende genhet och visuell orienterbarhet, där det för gående och cyklister saknas överblick över tunneln och dess mynningar. För att göra gång- och cykeltunneln till ett attraktivt och tryggt stråk föreslås åtgärder vid tunnelmynningarna som handlar om att öka den visuella orienterbarheten för de som färdas längs stråken genom tunnarna. Dessa åtgärder genomförs lämpligen i samband med ny tillkommande bebyggelse eller förändringar av närliggande gator: Lergöksgatan och Topasgatan. Gällande Topasgatan kan det vara motiverat att justera gatans läge för att förbättra anslutningen till tunneln.

Frölundamotet

Programmet föreslår inte några förändringar av motet. Vid omgestaltningar av anslutande gator bör dock möjligheten att förbättra gång- och cykelkopplingarna upp på bron över motet ses över. Det finns även en befintlig gång- och cykelbro mellan Toftaåsen och Frölunda kyrka. Programmen föreslår inga förändringar av denna.



Bild: Södra delen av Gnistgatan.



FORTSATT ARBETE / FRÅGOR ATT SÄRSKILT BEAKTA I DETALJPLANESKEDET:

Förstudie

- » Behov av förstudie före detaljplaner i denna delen av programområdet. Se vidare beskrivning av förstudien i kapitel 5. Genomförande.

Dagvatten/skyfall

- » Skyfallsyta i södra delen av Positivparken ska beaktas.

Infrastruktur

- » Göteborgs Energi har viktiga stråk med fjärrvärmeledningar i området runt Frölunda Torg, hur dessa påverkas får studeras vidare i det detaljplanearbete som pågår.
- » Kopplingar mellan kollektivtrafikens hållplatslägen (spårväg, metrobuss och buss) ska gestaltas så att de upplevs som gena och trygga.

Identitet/Kulturmiljö/Landskapsbild

- » Utvecklingen av området i anslutning till Frölunda torg bedöms få stor påverkan på landskapsbilden och på områdets identitet. Stor omsorg bör läggas på utformning av platser och byggnader. Planeringen kan med fördel föregås av till exempel arkitekttävlingar, parallella uppdrag eller liknande kvalitets-säkrande moment.

Service

- » Samlokalisering av kulturhuset och skola behöver studeras vidare.
- » Förutsättningar för ett samlat socialkontor för socialförvaltningens verksamhet behöver studeras vidare.

Social hållbarhet

- » Det är viktigt att beakta att personer i social utsatthet och med beroendeproblematik rör sig och uppehåller sig vid Frölunda torg. I det fortsatta planarbetet behöver behovet av att skapa en anvisad, avgränsad plats som är väl integrerad i stads-



OMRÅDE B. RADIOVÄGEN OCH GNISTGATAN

Området utgörs av Radiovägen och planerad bebyggelse mellan Radiovägen och Västerleden samt Gnistgatan, Södra Dragspelsgatan och kvarteren norr om Frölundamotet. Bussdepån, norr om Västerleden, är ett påbörjat byggprojekt som beräknas stå klart 2025/2026.

Markanvändning

Radiovägens potential som en sammanhängande stadsgata med omgivande bebyggelse studeras delvis i de pågående detaljplanerna för stadsutveckling vid Frölunda Torg och vid Järnbrottsmotet. Program för Frölunda föreslår att gatan ges en mer stadsmässig utformning, delvis med bebyggelse på båda sidor, i en skala om 2-6 våningar.

Pågående detaljplan söder om Radiovägen möjliggör för en sydlig förskjutning av gaturummet som kan ramas in av ny bebyggelse i norr. Samma detaljplan möjliggör för bostäder, verksamheter, kontor och skola, norr om bussdepån.

Stor hänsyn behöver tas till kulturmiljön kring prästgårdarna och den före detta rundradiostationen vid utveckling av dessa områden. Även öppenheten runt Frölunda kyrka är viktig att bevara. Kyrkan ligger högt

Pågående detaljplaner:

Detaljplan 1 (Bussdepå mm vid Järnbrottsmotet) vann laga kraft 2022-12-06

Stadsutveckling nordväst om Järnbrottsmotet del 2 var ute på granskning december 2022 - januari 2023.

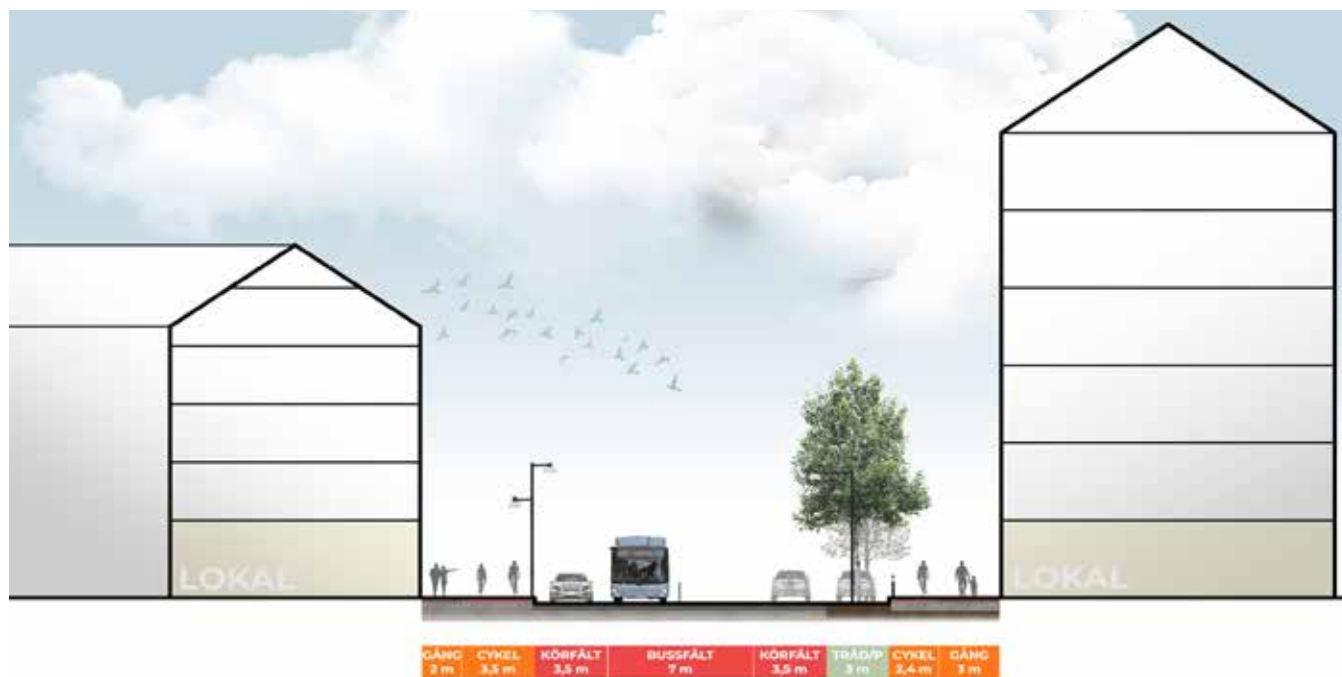
placerad och syns från många platser i Frölunda. Denna stadsbild är viktig att bevara och stor hänsyn behöver därför tas till kyrkan om man bygger i dess närhet.

På parkeringarna vid Södra Dragspelsgatan kan bebyggelsen kompletteras med mer småskalig struktur i form av radhus eller lägre flerbostadshus som inte konkurrerar i skala med de befintliga husen.

Parkeringsytan i den södra delen av Pianogatan mot Radiovägen föreslås bebyggas med fler bostäder. För att frigöra parkeringsytorna vid Pianogatan föreslås parkeringen samlas i ett mobilitetshus. Familjecentralens byggnad inom Käppen föreslås ersättas med en ny förskola, vilket innebär att Familjecentralen behöver flyttas till nya lokaler. Verksamheten behöver hitta nya lokaler i Frölunda, företrädesvis inom programområdet, som kan inrymma Familjecentralens BVC, föräldrastöd samt öppen förskola inom en 10-årsperiod. En lokalisering av lokaler för Familjecentralens verksamhet behöver därför studeras vidare i samverkan med berörda parter.

Ytterligare en förskola föreslås i den nu vilande detaljplanen vid prästgårdarna. Järnvägsreservatet gör dock att det inte går att räkna med de avdelningarna i dagsläget, utan bör ses som en framtida möjlighet.

Längs med Gnistgatan är ett planbesked beviljat för bostäder och utbyggnad av befintlig förskola. Här föreslås en utveckling med övergående radhusbebyggelse, även enstaka mindre flerfamiljshus kan studeras. Befintlig förskola på Gnistgatan föreslås utökas med två avdelningar. Kulturmiljön, terrängförhållanden och inslag av värdefull natur kräver vidare studier för att bedöma lämplig grad av exploatering, utformning och antal bostäder.



Den äldre trävilla som är placerad nedanför Gnistgatan i anslutning till radhusbebyggelsen föreslås inkluderas i detaljplanen för Gnistgatan. Byggnaden anses bevarandevärd men nyttjas idag inte och dess användning föreslås därför ses över i kommande detaljplanearbete.

Gestaltning av allmän plats

Radiovägen utgör programmets andra huvudstråk som knyter ihop Frölunda från väster till öster och är en del i ett längre stråk som sträcker sig ända bort till Mölndals kommun. Längs med Radiovägen pågår arbetet med en detaljplan som föreslår ny bebyggelse och en skola mellan Radiovägen och kommande bussdepå. Inom denna föreslås inga offentliga platser men vid skolans entré föreslås en entréplats med före detta Rundradiostationen i fonden. En omdaning av vägen möjliggör även för ett mer stadsmässigt stråk med ett tydligare offentligt gaturum.

Järnbrottsskogen är viktig att beakta i samband med detaljplanering i dess omgivning. Särskild hänsyn bör tas till grönkopplingen från Järnbrottsskogen mot Välen. Befintlig tillgänglig parkmark bör värnas och ny vid behov tillskapas.

Trafik och Kollektivtrafik

Radiovägen föreslås omgestaltas för att möjliggöra kollektivtrafikkörfält samt nytt pendlingcykelstråk, i enlighet med översiktsplanen. Utbyggnad av området kräver stora ledningsflyttar. Radiovägen är även en parallell väg till Västerleden och kommer behöva ha funktionen som avlastning av leden med ökad kollektivtrafik.

Stor hänsyn behöver tas till det järnvägsreservat som löper genom området och pekas ut i Översiktsplan för Göteborg och det faktum att det finns en stor osäkerhet kopplat till reservatets sträckning. Järnvägsreservatet berör även pågående planering vid Prästgårdarna, och fortsatt planering är beroende av vidare utredningar kring reservatets läge.

Trafiksystemet i Frölundamotet och längs Radiovägen/Lergöksgatan/Näsetvägen ligger idag nära sin kapacitetsgräns. Pågående detaljplaner bedöms föranleda behov av att befintliga busskörfält längs Radiovägen/Lergöksgatan för att säkra kollektivtrafikens framkomlighet.

Gång- och cykelkoppling från Gnistgatan till Radiovägen behöver förbättras. Eventuellt kommer en bilkoppling krävas mellan tillkommande bebyggelse utmed Gnistgatan och Radiovägen. Gnistgatan är idag inte öppen för genomfartstrafik. Vid en utbyggnad av denna del av programområdet behöver möjliga angöringsvägar ses över och konsekvensen av att öppna gatan för genomfartstrafik att studeras vidare. Detta behöver utredas inom kommande planarbete.

Morsestigen blir en viktig koppling mellan Gnistgatan och Frölunda torg. Stigen bör ses över och förbättras med sittplatser, papperskorgar och belysning.

FORTSATT ARBETE / FRÅGOR ATT SÄRSKILT BEAKTA I DETALJPLANESKEDET:

Radiovägen

- » Kommande detaljplanering behöver ta hänsyn till och inte omöjliggöra eventuell framtida breddning av Radiovägen. Se kapitel 5. Genomförande.

Dagvatten/skyfall

- » Utmarkerad skyfallsyta behöver samordnas med ny bebyggelse längs Radiovägen.

Infrastruktur

- » Gnistgatans anslutning till Radiovägen behöver studeras vidare

Grönstruktur

- » Gnistgatans utveckling kopplat till naturvärden behöver studeras vidare.
- » Där det finns behov ska en detaljerad naturvärdesinventering tas fram. I fortsatt planering där naturvärden berörs bör även kompensationsåtgärder genomföras.

Identitet/Kulturmiljö/Landskapsbild

- » Kulturmiljövärden i bebyggelsen vid kommandobryggan, kyrkan och prästgården är särskilt viktiga att ta hänsyn till. Siktlinjer mot kyrkan är särskilt viktiga att värna.

Service

- » Vid utveckling av Gnistgatan ska hänsyn tas till befintligt BmSS på Morsestigen.



OMRÅDE C. MARCONIGATAN OCH MANDOLINGATAN

Delområdet Marconigatan och Mandolingatan är programmetts största område sett till ytan. Området omfattar sträckan mellan Frölunda torg och Musikvägen. Kulturhuset, östra Frölunda Torg, Pianovägen, södra och mellersta delen av Marconigatan, Mandolingatan, Positivparken, Norra Dragspelsgatan och området vid Tratten, är de delar som berörs i det här kapitlet.

Markanvändning

För att skapa en tätare stadsdel med möjlighet till stadsliv och människovänliga stadsrum behöver Marconigatan omvandlas. Detta är en



Bild: Före detta panncentralen, Tratten

av åtgärderna som föreslås i Åtgärdsvalsstudie Södra mellanstaden. De stora parkeringsytor som idag är placerade invid huvudstråket föreslås bebyggas för att stärka Marconigatan som stråk och minska otryggheten kring dessa platser. Marconigatan ska utformas med omsorg, och mötet mellan bebyggelse och gata behöver studeras. Tydliga kopplingar genom och utanför köpcentrumet är också viktiga för att de stora byggnaderna inte ska utgöra en barriär. Stor vikt bör även läggas vid utformningen avseende mötet med de kulturhistoriska värdena i form och skala.

Tätheten på bebyggelsen längs med de mellersta delarna av Marconigatan kan vara relativt hög men det är viktigt att den ändå utgår från en trivsamt stadsmiljö i ögonhöjd. Tillkommande bebyggelse utmed huvudstråket föreslås utgöras av en kvartersstruktur som möter gatan, i en skala som huvudsakligen rör sig mellan 4-6 vån och en något högre bebyggelse i närheten av Frölunda torg. Bottenvåningarna som vänder sina entréer mot gaturummet, bör möjliggöra lokaler. Men verksamheter föreslås i huvudsak koncentreras till knutpunkter och korsningar.

I programmet föreslås en lägre typ av bostäder på parkeringarna utmed Käppen, som till exempel stadsradhus eller mindre flerfamiljshus. Bebyggelsen bör förhålla sig till gatan och bidra till ett attraktivt stadsum. Det är även här önskvärt att i strategiska punkter berika området med aktiva bottenvåningar som vänder sig mot gatan

Ny bebyggelse i området kan avvika mot befintlig bebyggelse vad gäller typologi dock ska hänsyn tas till volym, skala, form, material- och färgverkan samt detaljomsorg. Hänsyn ska även tas till viktiga stads- och landskapselement, så som landmärken, orienteringspunkter, silhuetter och siktlinjer. Längs med Marconigatan finns en tidigare panncentral, Tratten, vilken ska bevaras som landmärke. Stor hänsyn ska även tas till "Lösgommarna" som är det första man ser när man når centrala Frölunda med spårvagn.

Korsningen mellan Norra Dragspelsgatan och Marconigatan kan behöva anpassas till tillkommande bebyggelse. En samlad parkeringslösning kan placeras här, vid cirkulationen Orgelgatan - Marconigatan. Vid exploatering på befintlig markparkering vid Norra Dragspelsgatan kan befintlig markparkering ingå i den samlade parkeringslösningen.

Mandolingatan är i delar redan utbyggt men föreslås kompletteras med ytterligare bostäder på de parkeringsytor som ligger kvar mellan "Lösgommarna" och spårvägen. Närheten av "Lösgommarna" och även Tratten innebär att skala, volym, placering och övrig utformning bör studeras noggrant. Programmet föreslår en bebyggelse om 2-5 våningar.

Planering pågår för en ny skola söder om Tratten och området kan även vara lämpligt för utveckling av studentbostäder ihop med skolan. Tratten kan med fördel utvecklas till användning av mer publik och offentlig karaktär, till exempel kulturverksamhet för unga. Tomten för skolverksamheten innebär dock begränsningar på grund av sin storlek och utformning. Ett läge för idrottshall kan behöva studeras vidare utanför skolfastigheten.

Behovet av skolplatser ryms inom planerna för skolan vid Tratten och

Ruddalen. Skulle behovet öka ytterligare kan även en utbyggnad av Frölundaskolan utredas. Inom programarbetet har även det identifierats att de kontorslokaler som idag finns i kulturhuset skulle kunna omvandlas till en högstadieskola. Hur detta görs på bästa sätt, hur en tillräcklig skolgård kan tillskapas och hur kultur och skola kan samexistera på ett bra sätt behöver då studeras vidare.

Frölunda kulturhus innehåller idag både simhall, bibliotek och andra kulturfunktioner. Verksamheten nyttjar sommartid även Positivparken för olika evenemang och kopplingen mellan kulturhus och park är mycket positiv. I samband med att det blir fler människor som både bor och arbetar i Frölunda och Tynnered kommer underlaget för utveckling av kulturverksamheter att öka och bli än viktigare.

Möjligheten för att utveckla kulturverksamheter centralt i området samt ut med Marconigatan är också något som bör undersökas och studeras vidare i samverkan med berörda parter och allmänheten. Kulturverksamheter som vänder sig ut mot gator och stråk kan bidra till att skapa liv och rörelse och en ökad känsla av trygghet på platsen

Området runt kulturhuset kan idag upplevas otryggt. Detta är en viktig fråga i den fortsatta utvecklingen av området. Här kan arbete med utformningen av allmänna platser, sittplatser, planteringar och belysning spela en stor roll.

En bostadsnära park föreslås tillskapas öster om Frölunda Torg.

På Norra Dragspelsgatans parkeringsyta, i anslutning till Järnbrottsskogen, föreslås en ny förskola. Ytterligare förskola föreslås i norra delen av Käppen i en befintlig byggnad som byggs om till förskola



Bild: Principsektion för mellersta Marconigatan.

Inom pågående detaljplanearbete för Frölunda torg föreslås även en ny förskola placeras öster om Frölunda torg. Denna ingår inte i beräkningarna av planerade förskoleavdelningar då kommunen inte äger fastigheten.

Gestaltning av allmän plats

Utvecklingen av Marconigatan går från en väg som idag kantas av oplanerade ytor och parkeringar till ett mer definierat gaturum. Utformningen av Marconigatan ska göras utifrån att skapa ett mer sammanhängande gaturum som knyter ihop den västra och den östra sidan. Längs med Marconigatans västra del, finns en ensidig lindallé. Programmets intention är att bevara allén längs med den västra delen av Marconigatan och att en breddning av gaturummet sker i östlig riktning, enligt sektion på föregående sida. De befintliga träden på Marconigatans östra sida påverkas av den breddade gatusektionen. De flesta av dessa träd är i sådan kondition att de kan flyttas och omplanteras.

Inom Käppen ska Spinetten bevaras och stärkas. Programmet föreslår dock att en befintlig byggnad i parkens norra del byggs om till förskola och en del av parken kommer därav bli förskolegård.

Grönstråket som binder ihop Ruddalen med Järnbrottsskogen förstärks genom trädrader och mindre platsbildningar med gröna inslag. Utrymme behöver reserveras för fördröjningsytor.

Kopplingen över Marconigatan och korsningen vid Tratten kan bilda en ny lokal plats vid Positivgatans hållplats. Platsen knyter ihop den västra och den östra sidan. Då Marconigatan domineras av planskilda korsningar som har bedömts svåra att bygga bort blir korsningspunkterna, som denna, extra viktiga.

Gällande detaljplan möjliggör även för en gångkoppling ifrån Norra Dragspelsgatan till Positivparken genom bostadskvarteren längs Mandolingatan. Detta skulle bidra till att minska den barriäreffekt som de hopbyggda bostadshusen idag ger upphov till.

Trafik och Kollektivtrafik

Marconigatan är ett av huvudstråken genom programområdet. För att minska barriärverkan av Marconigatan och spårvägen föreslås alla trafikslag, längs delar av gatan, samlas på samma höjd-nivå och bildar där ett gemensamt gaturum med tydliga gångstråk, ett pendlingcykelstråk på gatans östra sida och bebyggelse som möter gatan.

Korsningar i plan för gång- och cykel finns vid spårvagnshållplatsen vid Tratten. Att tillskapa fler korsningar för gång- och cykel över spårvägen skulle påverka framkomligheten för spårvägen negativt. En väl utvecklad kollektivtrafik är en förutsättning för att binda ihop olika delar i staden närmare varandra. Det är ett viktigt verktyg för att skapa en hållbar stadsutveckling.

FORTSATT ARBETE / FRÅGOR ATT SÄRSKILT BEAKTA I DETALJPLANESKEDET:

Dagvatten/skyfall

- » Skyfallsytor vid Positivparken ska särskilt beaktas.

Grönstruktur

- » Den föreslagna skolans placering kopplat till naturvärden.

Identitet/Kulturmiljö/Landskapsbild

- » Kulturmiljövärden i bebyggelsen vid kommandobryggan är särskilt viktiga att ta hänsyn till och siktlinjer mot "Lösgommarna" ska värnas.

Service

- » Möjligheten till att skolan ska kunna inrymma även publika delar som kan användas efter skoltid bör undersökas inom kommande planarbete.

Social hållbarhet

- » I det fortsatta planarbetet behöver hänsyn tas till den anvisade platsen i skogen bakom Tratten för personer i beroendeproblematik. Behovet av att skapa en hållbar lösning för gruppen att finnas kvar på platsen, alternativt att ta fram en anvisad plats som är väl integrerad i stadsmiljön för gruppen att samlas vid, behöver beaktas i det fortsatta planarbetet.



OMRÅDE D. MUSIKVÄGEN

Musikvägen omfattar *Musikplatsen*, Musikvägen, området vid Altplatsen och Ruddalen. Utveckling av bostäder och äldreboende vid Altplatsen är ett pågående byggprojekt och beräknas stå klart under 2024.

Markanvändning

De stora parkeringsytor som idag är placerade vid Musikvägen föreslås bebyggas för att minska otryggheten kring dessa platser. Vid Altplatsen pågår byggnation av ett nytt punkthus som kommer inrymma bostäder och verksamheter i bottenplan. Utformningen möjliggör en förlängning av Altallén mot Musikvägen.

Längs Fiolgatans parkeringsytor finns möjlighet för ny bebyggelse i form av stadsradhus, som förhåller sig till radhusområdet i söder och bidrar till det öppna gårdslandskapet kring Altplatsen.



Ny bebyggelse föreslås även vid korsningen Musikvägen och Marconigatan, och bidrar till att skapa *Musikplatsen*. Hur denna bebyggelse ska placeras och utformas studeras vidare i senare skeden. Här lämpar sig högre och tätare bebyggelse, cirka 4-10 vån. Stor vikt bör läggas vid utformningen av mötet med de kulturhistoriska värdena i form och skala. Stor hänsyn ska tas till "Lösgommarna" som är det första man ser när man når centrala Frölunda med spårvagn.

Musikplatsen är entrén till Frölunda om man kommer med spårvagn norrifrån och en korsningspunkt där människor rör sig från Marconigatan mot Dag Hammarskjöldsleden mot Frölunda Torg och Musikvägen. Genom att knyta ihop stråken ifrån Frölunda ut mot Dag Hammarskjöldsleden och mot innerstaden finns potential för en ny platsbildning med lokaler och verksamheter i bottenvåningarna.

Parkeringen samlas i en parkeringslösning, vid Marconihallen eller på andra sidan gatan vid "Lösgommarna", med mobilitetsfunktioner såsom paketutlämning, cykelverkstad, cykel- och bilpool, servicebutik, p-platser med mera. Viktigt att denna byggnad har utåtriktad verksamhet som bidrar till platsen, och bra om den är placerad nära torgytan och hållplatsläget för att bidra till ökad känsla av trygghet och ögon på platsen.

Söder om Musikvägen föreslås en bebyggelse, om ca 2-5 våningar, som tar upp de höjdskillnaderna som finns med entréer från gata. Bebyggelsen behöver hantera nivåskillnaderna mellan Musikvägen och Fagottgatan.

Utöver skolan vid Tratten föreslås en skola vid parkeringsytorna vid Ruddalens entré. Kommande planeringsarbete av Ruddalens entré behöver ta ett helhetsgrepp i syfte att skapa en välgestaltad miljö och struktur med tillräckliga ytor för rekreation, idrott och skola. Möjligheterna till samutnyttjande mellan skola och idrott behöver studeras i det fortsatta arbetet, till exempel lokaler i form av omklädningsrum, förråd, mötesrum och att skolan kan användas för övernattningsarrangemang och exempelvis Gothia och Partille Cup som spelas på Ruddalen. Kompensation för ianspråktagande av idrottsmark är tillsammans med parkeringsfrågan en knäckfråga utifrån yta och ekonomi.

Med en etablering av en ny skola vid Ruddalens entré riskerar en viktig grön koppling att byggas bort. Viktigt i fortsatt planering blir därför att säkerställa en grön korridor om minst 30 meter för att grönkopplingen i öst-västlig riktning inte ska skäras av helt. Med rätt utformning kan delar av denna gröna koppling nyttjas som skolgård.

Förskolan vid Gitarrgatan byggs om för att rymma fler avdelningar. Vid framtida behov bör möjligheten att även bygga ut Fiolgatans förskola studeras vidare.

Utifrån befolkningsökning, skolutveckling, förenings- och verksamhetsperspektiv bedöms två tillkommande idrottshallar inom programområdet vara behövliga, varav Ruddalen pekas ut som en av lämpliga lokaliseringar. Ytanspråk och koppling till befintliga anläggningar är en utmaning och behöver studeras noggrant med beaktande av bland annat verksamhetsperspektivet.



Bild: Musikvägen, längs med sluttningen i söder vid befintlig markparkering föreslås ny bebyggelse.



Bild: Marconigatans spårväg



Bild: Natur- och idrottsområdet Ruddalen.

Gestaltning av allmän plats

Ruddalen är en stadspark och en viktig målpunkt för idrott och rekreation och området kommer att bli än viktigare med fler boende i stadsdelen. Här finns potential för ett stärkt entréområde med utbyggnad av framför allt ytterligare idrottsfunktioner och skolverksamhet. Naturen norr om Musikvägens dragning är en viktig del i att stärka den gröna kopplingen mellan Ruddalen och Marconimotet.

Söder om Skrinna hallen i Ruddalen föreslås parkrummet förstärkas på den befintliga grönytan som fungerar som en kopplingspunkt mellan stråken genom Ruddalsområdet. En eventuell skola utformas så att denna plats stärks och så att den gröna kopplingen bevaras. Skyfallsytan, söder om skolan, ska beaktas vid fortsatt planering då detta idag är en plats som ofta vattenfylls vid kraftiga regn.

Viktiga trygghetsskapande åtgärder för Ruddalen är att stärka stråken genom området. Stigen öster om Skrinna hallen bör upprustas och göras tryggare. Vid en utveckling av skolverksamhet i Ruddalen blir det även viktigt att säkra trygga gång- och cykelvägar ifrån Högsbohöjd för att skolan vid Ruddalen ska få elevflöden från alla håll.

Altplatsen bör ombildas till en plats med fler gröna värden och vistelsekvaliteter. Vid *Musikplatsen* bör finnas ytor att vistas och mötas på, samt mycket grönska och sittplatser.

Trafik och Kollektivtrafik

Delområdet kollektivtrafikförsörjs framför allt genom spårvägen. I dagsläget går ingen busstrafik i de här delarna av Frölunda men Musikvägens sträckning till Ruddalen ska med sin bredd möjliggöra för bussstrafik i framtiden. Programmet har undersökt möjliga gatusektioner för Musikvägen, med anledning av att den framöver kommer att användas som skolväg. Utrymmet är på delar av sträckan begränsat, men programmet föreslår en gång- och cykelväg på norra sidan av körbanan och en gångbana på södra sidan. Riktlinjerna i teknisk handbok kommer att vara svåra att uppnå i detta läget, men programmet gör avvägningen att föreslaget läge för skolan trots detta är lämplig.

Kopplingen mellan Musikvägen och Altplatsen bör förstärkas med en ny gång- och cykelväg.

Att bygga ut *Musikplatsen* i sin fulla potential kräver en rumslig tydlighet och tillgänglighet för gående och cyklister. Korsningar i plan för gång- och cykel finns vid spårvagnshållplatsen och ett nytt stråk för gång- och cykel tillförs norr om *Musikplatsen*, som leder bort till den västra sidan av Frölunda mot Altallén. Att omvandla den planskilda korsningen för bil mellan Musikvägen och Marconigatan skulle påverka framkomligheten för spårvägen negativt. En väl utvecklad kollektivtrafik är en förutsättning för att binda ihop olika delar i staden närmare varandra. Det är ett viktigt verktyg för att skapa en hållbar stadsutveckling.

FORTSATT ARBETE / FRÅGOR ATT SÄRSKILT BEAKTA I DETALJPLANESKEDET:

Dagvatten/skyfall

- » Skyfallsytor vid Ruddalens korsningspunkt, söder om Skrinnarhallen ska särskilt beaktas.

Grönstruktur

- » Den föreslagna skolans placering kopplat till naturvärden.

Identitet/Kulturmiljö/Landskapsbild

- » Siktlinjer mot "Lösgommarna" ska värnas.
- » Utvecklingen av området i anslutning till Ruddalens entré bedöms få stor påverkan på landskapsbilden och på områdets identitet. Stor omsorg bör läggas på utformning av platser och byggnader. Planeringen kan med fördel föregås av till exempel arkitekttävlingar eller parallella uppdrag.
- » Entrén till Ruddalen ska utformas med hög kvalitet på gestaltning av allmän plats för att skapa ett tryggt stråk utmed Musikvägen.
- » Utvecklingen av området i anslutning till *Musikplatsen* bedöms få stor påverkan på landskapsbilden och på områdets identitet. Stor omsorg bör läggas på utformning av platser och byggnader. Planeringen kan med fördel föregås av till exempel arkitekttävlingar, parallella uppdrag eller liknande kvalitetssäkrande moment.

Service

- » I kommande planarbete ska möjligheten att inrymma publika delar i skolorna, som kan användas efter skoltid, undersökas.



OMRÅDE E. NORRA MARCONIGATAN

Området för norra Marconigatan är programmets minsta område och omfattar norra Marconigatan. En ny detaljplan för bostäder på parkeringsytan norr om Marconigatan vann laga kraft 2021 och är nu ett pågående byggprojekt.

Markanvändning

Marconigatan som i hela sin sträckning är ett av huvudstråken inom programområdet föreslås få en ökad stadsmässighet och ha fokus på gång- och cykeltrafik.

Bebyggelse föreslås på befintliga markparkeringar, och för flertalet av dessa finns det en nyligen antagen detaljplan. Längs med Marconigatan föreslås dubbelsidig bebyggelse och entréer ut mot gatan för att skapa en mer stadsmässig gatubild. Bebyggelsen trappas upp höjdmässigt mot Musikplatsen. Söder om gatan mot öster kan bebyggelsen utformas som stadsradhus som möter gatan. Ny bebyggelse på södra sidans parkeringsytor behöver förhålla sig till en eventuell framtida spårvagnsdragning mellan *Musikplatsen* och Dag Hammarskjöldsleden.

Vid den befintliga panncentralen söder om Marconigatan provas möjligheten till förskola i suterräng mot Järnbrottsberget, för att möta ett ökat behov av förskoleplatser.



Pågående byggprojekt:

Bostäder vid Distansgatan/
Marconigatan. Detaljplan vann laga kraft 2021-05-06.

Bostäder: ca 430 st

Detaljplanen möjliggör för centrumändamål i hela planen, och krav på förhöjda bottenvåningar mot Marconigatan.



Bild: Illustration över pågående byggprojekt vid Distansgatan.

Gestaltning av allmän plats

Området sträcker sig mellan naturområden som Ruddalen, Järnbrottsberget och bort mot Änggårdsbergen, vilka kopplas samman och förstärks genom tillägg i form av trådrader och gröna platsbildningar i Marconigatan och längs Musikvägen.

Söder om Marconigatan, vid platsen som föreslås för ny förskola, nyttjas den gröna förskolegården för att möjliggöra en grön koppling mellan Flatås och Järnbrottsberget.

Trafik och Kollektivtrafik

I Översiktsplan för Göteborg finns förslag till en ny spårväg i norra Marconigatans sträckning från *Musikplatsen* till Marconimotet. Denna ska kopplas till den föreslagna spårvägen i omdaning av Dag Hammarskjöldsleden, och genomförs endast om spårvägen i Dag Hammarskjöldsleden kommer till stånd.

Det är viktigt att säkerställa att spårvägen längs norra Marconigatan får gå i reserverat utrymme i gatan och inte behöver gå i blandtrafik.

FORTSATT ARBETE / FRÅGOR ATT SÄRSKILT BEAKTA I DETALJPLANESKEDET:

Dagvatten/skyfall

- » Ytor för skyfall från Flöjtgatan och Orkestergatan, och som påverkar förslag på ny bebyggelse och spårvägen, behöver hanteras i området mellan Marconigatan, spårvägen/Orkestergatan och Nymilsgatan. Området behöver studeras närmare inför detaljplan.

Grönstruktur

- » Det är viktigt att kommande planering lämnar möjlighet att med gena gröna stråk genom Flatås koppla ihop Marconigatan med Tunnlandsgatan och Högsbo sjukhusområde.

Infrastruktur

- » Åtgärder för att minska barriäreffekten av en ny spårvagnsdragning längs norra Marconigatan behöver studeras vidare.

Identitet/Kulturmiljö/Landskapsbild

- » Siktlinjer mot "Lösgommarna" ska värnas.

ÖVERGRIPANDE FRÅGOR ATT BEAKTA I DETALJPLANESKEDET:

Dagvatten/skyfall

- » Utrymme för skyfallsytor och skyfallsleder ska beaktas i kommande planering. Detaljerade utredningar för dagvatten och skyfall ska tas fram för varje detaljplan. Dagvattnet ska tas om hand inom kvartersmark respektive allmänplatsmark.

Infrastruktur

- » Samverkan kring mobilitetshus och mobilitetslösningar.
- » Ledningsnät för elkraft och fjärrvärmre som i dagsläget ligger på kvartersmark kommer i konflikt med planerad byggnation på ett flertal ställen. Lämpliga ledningsdragningar och nyanläggningar av transformatorstationer ska studeras vidare i kommande arbete.
- » Ett antal VA-ledningar som idag ligger på kvartersmark kommer att behöva flyttas om. Lämpliga ledningsdragningar ska studeras vidare i kommande arbete.
- » Kapaciteten i Ryaverkets avloppsreningsverk är begränsad. I kommande detaljplanering bör kommunen utreda och kommentera om och hur ytterligare påkoppling på det kommunala nätet klaras.
- » Det är viktigt att nya platser för de återvinningsstationer som berörs av detaljplaner säkerställs, för att komplettera den framtida utbyggnaden av fastighetsnära insamling (FNI). En ökad möjlighet att placeras ut komplementbyggnader kan behöva säkerställas i samband med nya detaljplaner.

Grönstruktur

- » Där det finns behov ska en ekosystemtjänstanalys tas fram i detaljplaneskedet.
- » En helhetsbild över områdets grönstruktur ska vara vägledande i fortsatt detaljplanearbeten. Värna om förparker/bostadsnära parker intill naturområden.
- » Där det finns behov ska en detaljerad naturvärdesinventering tas fram, tex inventering av fågelarter och fladdermöss. I fortsatt planering där naturvärden berörs bör även kompensationsåtgärder genomföras.
- » Biotopskyddade alléer ska tas hänsyn till.

Identitet/Kulturmiljö/Landskapsbild

- » I kommande arbete med detaljplaner och bygglov inom programområdet bör hänsyn tas till de utpekade värdena för fornlämningar och kulturmiljö. Arkeologiska utredningar krävs för att avgöra om det finns ytterligare fornlämningar.

Miljö och hälsa

- » Luft-, buller-, markmiljö- och riskutredning ska tas fram där det finns behov i kommande planering.

- » Detaljerade trafikutredningar och trafiklösningar ska tas fram vid behov i kommande detaljplanearbete.
- » Mikroklimatmodellering och simulering samt dagsljusutredning ska tas fram där det finns behov i kommande planering.
- » I kommande arbete med detaljplaner och bygglov i närheten av planerade/befintliga skolor ska säkra skolvägar tryggas.

Social hållbarhet

- » Intentionen är att resultatet av SKA/BKA ska arbetas vidare med i detaljplaneskedet och att relevanta åtgärder vidareutvecklas i dialog med fastighetsägare och med allmänheten. Barnperspektivet behöver belysas i fortsatt arbete med detaljplaner i området.



Foto: Frida Winter

GENOMFÖRANDE

Genomförandefrågor

Ekonomi

Delområden

GENOMFÖRANDE

Planprogrammet utreder strukturella frågor och lämplig markanvändning på ett övergripande plan och ska ligga till grund för kommande detaljplanering samt finansiering. Utbyggnaden av området ska ske etappvis vilket ställer krav på flexibilitet i programförslaget samtidigt som vissa delar har behövt konkretiseras för att säkerställa ett ekonomiskt och effektivt genomförande. Programmet förutsätts ha en utbyggnadstid på cirka 15-20 år efter godkännandet.

En del i programarbetet är att identifiera och beskriva de kostnader som krävs för ett genomförande av programmet. Målet har varit att nå en exploateringsekonomi i balans.

Flertalet detaljplaner inom programområdet är pågående eller avslutade och några projekt är utbyggda. För att uppnå en kalkyl i balans behöver vinst från tidigare avslutade projekt räknas in i exploateringskalkylen. Detta krävs för att investeringar, som är nödvändiga för de nya bostäderna, ska kunna byggas ut. Med nödvändiga investeringar menas bland annat kommunal service i form av skolor och förskolor samt gator, gång- och cykelbanor.

För att visionen ska bli möjlig har de ekonomiska förutsättningarna och genomförandefrågorna utretts i en tidig ekonomisk bedömning. Förutom investeringsmedel med direkt koppling till den föreslagna exploateringen aktualiserar programmets genomförande även investeringar för ny kollektivtrafik.

GENOMFÖRANDEFRÅGOR

TILLGÄNGLIG MARK

Staden genom exploateringsnämnden är en stor markägare inom området men en betydande del av denna mark är idag upplåten med tomträtt och arrendeavtal för olika ändamål (parkeringsanläggningar, bensinstationer, verksamhetslokaler med mera) vilket innebär att marken inte i dagsläget är tillgänglig. Avtal behöver löpa ut, sägas upp och eventuellt behöver ersättningsmark tas fram för att möjliggöra flytt av verksamheter. Samverkan behöver ske mellan exploateringsnämnden och tomt-rättshavare/arrendator.

HUVUDGATOR OCH LEDNINGAR

Huvudgator inom programområdet är Marconigatan, Lergöksgatan och Radiovägen som föreslås utvecklas till gator med mer definierade gaturum och sammanhängande bebyggelse. Ombyggnad av huvudgator bör ingå tidigt i detaljplaneringen som startar för varje delområde då gatuutformningen är en förutsättning för den nya bebyggelsen. Ombyggnaden av gator innefattar även ledningsomläggningar. Det är troligt att respektive huvudgata behöver byggas ut etappvis i en sammanhållen utbyggnadsfas. Det är också troligt att endast en huvudgata kan byggas ut åt gången då trafiken behöver ledas om till annan gata under utbyggnadsfasen.

SKOLOR OCH FÖRSKOLOR

Vid utbyggnad enligt planprogrammets vision är det en viktig förutsättning att det finns tillgängliga skolor och förskolor när de nya bostäderna står färdiga. Utbyggnadsordningen för planområdet bör därför planeras även med hänsyn till skolfrågan. Befintliga skolor inom området är Frölundaskolan och Ebba Petterssons privatskola.

En tidplan för helhetsbilden för samtliga skolor och förskolor ska arbetas fram av stadsfastighetsförvaltningen där följande förutsättningar vägs in: befintliga lokalers livslängd, behov av renovering, möjlighet att utvecklas till större enheter, evakueringslokaler under byggtid samt när behovet av nya lokaler uppstår.

GEOTEKNIK, MARKMILJÖ OCH KOMPENSATIONS-ÅTGÄRDER

Undersökningar gällande geoteknik och markmiljö har inte gjorts i någon större utsträckning i detta skede. Markmiljörisker inom området är bland annat bensinstationer och tjärasfalt från 1950 - 1970-talet. Det finns två bensinstationer inom området. Beroende på vad den framtida markanvändningen blir krävs olika grad av sanering.

Beroende på var tillkommande bebyggelse och gator kommer att anläggas kan det bli aktuellt med kompensationsåtgärder, som belastar exploateringsekonomin.

HÅLLBAR MOBILITET

Andelen bilresor och behovet av parkeringsplatser inom planprogramområdet behöver minska för att möjliggöra en utbyggnad enligt programförslaget. För att detta ska bli möjligt krävs en god gång- och cykelinfrastruktur samt en fungerande och effektiv kollektivtrafik. Tillkommande parkeringsplatser behöver samordnas och samnyttjas i hög grad mellan boende och verksamheter.

Arbetet med att säkerställa en tillräcklig kapacitet i kollektivtrafiken, samt stadens och privata aktörers arbete med mobilitetsåtgärder som främjar ett hållbart resande är en förutsättning för att kunna uppnå stadens mål om minskad klimatpåverkan och ett hållbart transportsystem.

MOBILITETSANLÄGGNING

Vid hållplatslägen och knutpunkter inom Frölunda och Tynnered föreslås konceptet mobilitetshubb eller mobilitetsanläggning prövas. Inom planprogramområdet för Frölunda har två olika lägen identifierats som möjliga: torget väster om Frölunda Torg, Smycketorget, Topasbron södra fäste och området i anslutning till Mio möbler-Frölundamotet-Högsbo basket. Ytterligare lägen kan bli aktuella.

En Mobilitetshubb kan ses som en fysisk plats som ger förutsättningar för fysisk samlokalisering av olika transportsätt samtidigt som fler tjänster kan kopplas på och stärka platsens attraktivitet.

Exempel på innehåll: parkering, bilpool, cykelpool, uthyrning av fordon, paketutlämning, återvinningstation, servicebutiker och annan service, café, kontor, kultur, bostäder med mera.

I dagsläget riskerar nyproduktion av p-hus under eller ovan mark att bli en förlustaffär, för både miljön och fastighetsägaren. Genom att skapa gemensamma mobilitetslösningar, skapas förutsättningar för en bättre projektekonomi bland annat genom effektivare markanvändning och ett minskat behov av p-platser.

Ekonomiska affärsmodeller för detta är ett område där mycket utveckling sker. Flera goda exempel finns i Malmö och Helsingborg, där både kommuner och privata aktörer arbetar intensivt med konceptet.

Mobilitetsanläggningarna bör ligga tidigt i utbyggnadsordningen för att samordna parkeringsbehoven och skapa de bästa förutsättningarna, till exempel för att kunna frigöra ytor som idag används för parkering men även för att tillhandahålla parkering och mobilitetstjänster för den nya och befintliga bebyggelsen, samt serva resenärer utanför planområdet och för att visa på fördelarna med det nya mobilitetskonceptet.

SAMVERKAN

Det finns flera privata aktörer inom planprogramområdet (Skandia fastigheter, Bostadsbolaget, Poseidon med flera) som har ett stort engagemang och intresse av att bidra till utvecklingen för området. För att skapa de bästa förutsättningar för områdets utveckling bör god samverkan ske mellan stadens förvaltningar och markägare inom området. Samverkan behöver också ske med aktörerna inom området för planprogram Tynnered. I utvecklingen av stadsdelen kommer även samver-

kan med regionala och statliga aktörer som Västra Götalandsregionen och Trafikverket var nödvändig för att utveckla kollektivtrafiken, skapa barriärbrytande kopplingar över Västerleden och säkerställa funktionen för Västerleden, som utgör riksintresse för kommunikation.

EKONOMI

EKONOMI GÖTEBORGS STAD

Inom Göteborgs stad finns flera nämnder som hanterar sin egen budget: exploateringsnämnden, stadsfastighetsnämnden och stadsmiljönämnden.

En kalkyl för exploateringsnämndens och stadsmiljönämndens bedömda kostnader har tagits fram inom ramen för arbetet. Resultatet visar på en balans mellan intäkter och utgifter. Det finns dock en risk att priser för entreprenader kan komma att stiga mer än markpriser framöver vilket skulle kunna leda till ett underskott i kalkylen.

EXPLOATERINGSNÄMNDEN, STADSMILJÖNÄMNDEN

Kalkylen beskriver bedömda kostnader för iordningställande av kvartersmark och mark för allmän plats, kostnader för ledningsflyttar, anläggning av gator, torg, gång- och cykelbanor, parker, skyfallsåtgärder och kostnader för inköp av mark. Intäkter kommer från försäljning av kvartersmark och intäkter från fastighetsägare/exploatörer i form av exploateringsbidrag. Intäkterna påverkas av markvärdet och antalet bostäder som byggs inom stadens mark.

Det mest kostnadsdrivande åtgärderna är:

- » omvandling av Marconigatan och Radiovägen till stadsmässiga gator
- » ombyggnad av gångbron mellan Frölunda Torg och Topasgatan (Topasbron)
- » ombyggnad av tunnlar under Västerleden (vid Pingstkyrkan och vid Miomöbler)

Kalkylen beskriver både åtgärder som förväntas bekostas av exploateringsbudgeten (markförsäljning och exploateringsbidrag) samt åtgärder som föreslås bekostas helt eller delvis av skattebudgeten. Det är stadsmiljöförvaltningen som ansvarar för utveckling, drift och underhåll av stadens anläggningar och som finansieras med skattemedel.

Vilken investeringsbudget som ska bekosta en åtgärd beror på vem som har nytta av den. Det kan även göras en procentuell fördelning mellan exploateringsbudget och skattebudget.

STADSFASTIGHETSNÄMNDEN

Nya skolor beslutas, uppförs och finansieras av stadsfastighetsnämnden. Tre nya grundskolor och cirka tio ny- och ombyggda förskolor föreslås inom området. Detta innebär en betydande kostnad.

ÖVRIGA INVESTERINGAR

För att utbyggnad av programförslaget i sin helhet ska bli möjlig krävs, utöver Göteborgs stads åtaganden, stora investeringar som behöver göras av andra parter.

Trafikverket är väghållare för Västerleden. Ny kollektivtrafik planeras på Västerleden (metrobus/expressbus) oaktat om programmen genomförs eller ej. Finansiering av ombyggnad av Västerleden med ny kollektivtrafik är i dagsläget oklar men ansvaret behöver fördelas mellan Trafikverket, Västtrafik och Västra Götalandsregionen och staden.

EXPLOATERINGSAVTAL

Exploateringsavtal upprättas mellan staden genom Exploateringsnämnden och en privat markägare. Avtalsförhandlingar inleds så snart ett detaljplanearbete påbörjas avseende exploatering av privatägd mark. Syftet med ett exploateringsavtal är att säkerställa genomförandet av detaljplanen.

EXPLOATERINGSBIDRAG

Staden avser ta ut exploateringsbidrag i enlighet med PBL 6 kap. 40 § och i enlighet med stadens ”riktlinjer för exploateringsavtal”. För att ta ut exploateringsbidrag för en åtgärd behöver åtgärden vara nödvändig för en detaljplans genomförande och bidraget skäligt i förhållande till en exploatörs nytta av planen.

Planprogrammet består av elva delområden med ett etappvis genomförande enligt vad som redovisas nedan. Detta planprogram säkerställer kommunens möjlighet att ta ut exploateringsbidrag av samtliga fastighetsägare i en sådan etappvis utbyggnad, alltså även för investeringar som görs innan ett exploateringsavtal ingås.

Investeringar som kan komma att göras före det att exploateringsavtal tecknas är t.ex. övergripande anläggningar såsom utbyggnad av huvudgator, skyfallsanläggningar, mobilitetshubbar och övergripande parkanläggningar.

Övergripande anläggningar som delvis ska bekostas av exploateringsbidrag är:

- » Radiovägen, ombyggnad
- » Marconigatan, ombyggnad
- » Musikvägen, ombyggnad
- » Parkområden och gröna stråk
- » *Musikplatsen*, samlad trafiklösning
- » Ombyggnad hållplats Musikvägen
- » Tynneredsmotet
- » Ombyggnad gångbro mellan Frölunda Torg och Topasgatan
- » Strukturella åtgärder för hantering av skyfall
- » Åtgärder som ännu inte definierats

MEDFINANSIERING

Medfinansiering används för statliga och regionala anläggningar vid åtgärder som genererar värdestegring som exempelvis stadskvaliteter. Västerleden ägs av Trafikverket och är därmed en statlig anläggning. Vissa delar i konstruktionen (broarna) är kommunala anläggningar och innefattas inte i begreppet medfinansiering.

Programförslaget innebär att kopplingar över och under Västerleden ska förbättras och eventuellt ska nya kopplingar tillföras. För att finansiera detta avser staden ta ut medfinansieringsersättning i enlighet med PBL 6 kap 40 § från samtliga exploatörer inom programområdet. Även exploatörer inom planprogram för Tynnered förväntas bidra till medfinansiering i lika stor utsträckning då förbättrade kopplingar mellan Tynnered och Frölunda bedöms få lika stor positiv effekt för båda områden.

Övergripande anläggningar som Tynneredsmotet bekostas delvis av medfinansiering.

Utbyggnad och utveckling av övergripande anläggningar såsom Topasbron och Tynneredsmotet är en naturlig konsekvens av pågående stadsutveckling i Frölunda – Högsbo och av en växande stad. Det är många som har nytta av denna utbyggnad, både ett stort antal nya bostäder och även befintliga.

RESURSHUSHÅLLNING OCH KLIMATANSVAR

Ekonomi handlar inte bara om intäkter och utgifter utan även om hur vi hushållar med våra resurser och använder dem för att uppnå störst måluppfyllelse. Det är också av stor vikt att Program för Frölundas föreslagna stadsutveckling tar ansvar för att skapa ett så litet klimatfotavtryck som möjligt. Genom att utgå från det vi har, bevara byggnader och gatustrukturer som fungerar, undvika onödiga ledningsflyttar samt utveckla överdimensionerade vägar och parkeringsytor till blandstad bidrar planprogrammet till en klimatsmart stadsutveckling.

MARKÄGANDE

Marken inom planprogramområdet ägs till största del av Göteborgs stad genom exploateringsnämnden samt de kommunala bolagen Bostadsbolaget, Poseidon och Göteborg Energi. Det finns också privata markägare inom området där Skandia fastigheter är en av de största. Övriga markägare är: Castellum AB, Västra Frölunda pastorat, AB Marconi.

Det finns flera tomträtter och avtal inom området där det föreslås en ändrad markanvändning. Aktuella tomträtter för utveckling:

» Fastigheterna Järnbrott 758:67, 758:68

Tomträtt för parkeringsändamål till Riksbyggen Brf Ruddalen 1, uppsagd 210919, därefter korttidsavtal för parkering med 3 mån uppsägning. Parkering tillhör intilliggande flerbostadshus vid Fagottgatan-Mandolingatan inom fastigheterna Järnbrott 138:1-138:10

DELOMRÅDEN

Ett delområde är ett område med starka interna beroenden som behöver planeras i ett sammanhang, antingen som en detaljplan eller flera samordnade detaljplaner. Vissa beroenden kan även förekomma mellan delområden.

» Fastighet Rud 760:41

Tomträtt för parkeringsändamål till HSB Göteborg. Parkeringen tillhör bostadsområdet vid Fiolgatan, HSB Brf Pukan 1 Göteborg

» Fastighet Järnbrott 102:4

Tomträtt för parkeringsändamål till HSB Brf Järnbrott

DELOMRÅDEN

Planprogram Frölunda har delats in i elva delområden enligt principen att det inom varje delområde finns starka interna beroenden såsom om- eller nybyggnad av allmän plats, viktiga stråk, mobilitetsåtgärder, grönsstruktur och kommunal service. Detta föranleder att varje delområde behöver planeras i ett sammanhang, antingen som en detaljplan eller flera samordnade detaljplaner. Vissa beroenden kan även förekomma mellan delområden. Två av programmets delområden - Tynneredsmotet och Strategisk Tyngdpunkt Frölunda Torg - ligger både inom Program för Frölunda och Program för Tynnered och ingår på identiskt sätt i båda programmen.

Inom delområdena 1-7 kan detaljplanering påbörjas, utan behov av vidare utredningar av planeringsförutsättningar. Före detaljplanering av delområde 10. Tynneredsmotet och 11. Strategisk tyngdpunkt Frölunda



Torg kan påbörjas behöver en förstudie tas fram. För att detaljplanering inom delområde 8. Radiovägen väst (och delområde 2 Radiovägen öst, området norr om Radiovägen) ska ges goda förutsättningar behöver principerna för eventuell utbredning av Radiovägen vara utredda.

Förstudie

Inom delområdena 1-7 och 9 kan detaljplanering påbörjas, utan behov av vidare utredningar av planeringsförutsättningar. För att detaljplanering inom delområde 8. Radiovägen väst (och delområde 2 Radiovägen öst, området norr om Radiovägen) ska ges goda förutsättningar behöver principerna för eventuell utbredning av Radiovägen vara utredda.

De delområden där sambanden med andra delområden är starka och där viktiga strukturella frågor behöver ha retts ut före detaljplanering påbörjas är:

- 5. Strategisk tyngdpunkt Frölunda torg
- 6. Tynneredsmotet

En förstudie för dessa delområden behöver svara på följande:

- Utredda och föreslå en trafiklösning för motet som svarar mot framtida trafikala behov och möjliggör en gång- och cykelkoppling genom motet.
- Utredda konsekvenserna av föreslagen trafiklösning avseende anslutningarna till Lergöksgatan och Skattegårdsvägen. Detta ska utgöra en förutsättning för detaljplanering vid Skattegårdsvägen/Smycketorget och väster om Frölunda Torg och behövs därför som planeringsförutsättning för kommande detaljplaner vid Skattegårdsvägen/Smycketorget.
- Utredda och föreslå placering av kollektivtrafikhållplatserna (i samverkan med Västtrafik) samt dess möjliga kopplingar till eventuella metrobusshållplatser.
- Utredda läge och utformning av en ny gång- och cykelbro som ersätter den befintliga samt hur denna förhåller sig till befintliga byggnad och möjliga framtida byggrätter.
- Översiktligt studera möjliga byggrätter, exploateringsekonomi och kommunala investeringar i delområdet.

För att detaljplanering vid Skattegårdsvägen inom Program för Tynnered ska ges goda förutsättningar behöver principerna för hur Skattegårdsvägen ansluter till Tynneredsmotet vara utredda.

1. DELOMRÅDE SÖDRA MARCONIGATAN

I detta delområde föreslås följande åtgärder:

- Förskola
- Park och lekplats
- Lokalgator - nybyggnad
- Lergöksg. – ombyggnad



Karta visande delområde Södra Marconigatan.

- Marconig. – ombyggnad
- Skyfallsytor och skyfallsled
- Nya byggrätter

Aktörer-fastigheter: Göteborgs stad, markägare (fastigheter: Järnbrott 758:75, 758:66, 758:621), Göteborgs Stads Bostadsaktiebolag, (fastigheter: Järnbrott 758:102, 758:124, Bostadsaktiebolaget Poseidon, (fastigheter: Järnbrott 142:4-142:6), Skandia fastigheter, (fastigheter: Järnbrott 142:16), Stadsmiljöförvaltningen (gata, park), Kretslopp och vatten (ledningar)

Ekonomi: Ovan nämnda åtgärder finansieras av exploateringen eller delfinansieras av exploateringsmedel och kommunala medel, förutom förskolor som finansieras av kommunala medel.

Samband/beroenden: Detaljplanering pågår inom delområdet. Markparkeringarna runt Frölunda Torg ingår i pågående detaljplan för "blandad stadsbebyggelse vid Frölunda Torg". Ingående fastigheter är Järnbrott 142:16 som ägs av Skandia fastigheter, Järnbrott 142:4-142:6 som ägs av Poseidon.



Karta visande delområde Radiovägen öst.

2. DELOMRÅDE RADIOVÄGEN ÖST

I detta delområde föreslås följande åtgärder:

- Skola
- Förskola
- Lokalgator - nybyggnad
- Radiovägen – ombyggnad
- Grönstråk
- Skyfallsytor och skyfallsled
- Nya byggrätter

Radiovägen föreslås omgestaltas för att möjliggöra kollektivtrafikkörfält och ett nytt pendlingcykelstråk och ny bebyggelse utmed gatan.

Aktörer-fastigheter: Göteborgs stad, markägare (fastigheter: Järnbrott 758:66, 758:562, 758:421, 758:422, 758:415). Ebba Petterssons privat-skola (Castellum fastighetsägare) (fastighet: Järnbrott 168:1), Castellum, kontor idag (fastighet: Järnbrott 168:1), Stadsmiljöförvaltningen (ombyggnad Radiovägen), Kretslopp och vatten (ledningar, skyfallsåtgärder)

Avtal: Arrendeavtal finns inom området.

Ekonomi: Ovan nämnda åtgärder finansieras av exploateringen eller delfinansieras av exploateringsmedel och kommunala medel, förutom förskolor som finansieras av kommunala medel.

Samband/beroenden: Detaljplanering och utbyggnad pågår inom delområdet vid Järnbrottsmotet, mellan Radiovägen och Västerleden.

Ombyggnad av Radiovägen behöver samordnas med ledningsflyttar. Utbyggnad av området norr om Radiovägen kan ske först efter flytt av gata+ledning. En förutsättning för att starta detaljplanering norr om Radiovägen kräver att en studie har klarlagt den framtida gatans ytan-språk.

3. DELOMRÅDE GNISTGATAN

I detta delområde föreslås följande åtgärder:

- Park
- Lokalgator
- Eventuell ny anslutning till Radiovägen eller annan trafiklösning.
- Förskola
- Nya byggrätter

Aktörer-fastigheter: Göteborgs stad, markägare (fastigheter: Järnbrott 758:66, 61:1, 62:2, 758:125, 172:1, 51:1, 95:1), Stadsfastighetsförvaltningen (förskola), Stadsmiljöförvaltningen (park, stig, gata), Kretslopp och vatten (ledning), Göteborg Energi (ledning och anläggningar)

Ekonomi: Ovan nämnda åtgärder finansieras av exploateringen eller del-finansieras av exploateringsmedel och kommunala medel, förutom förskolor som finansieras av kommunala medel.

Samband/beroenden: Området behöver planeras som en helhet inom kommande detaljplan. Behöver eventuellt samordnas med detaljplan eller genomförandestudie för Radiovägen om en ny anslutning till Gnistgatan krävs.

4. DELOMRÅDE MARCONIGATAN, NORRA DRAGSPELSGATAN

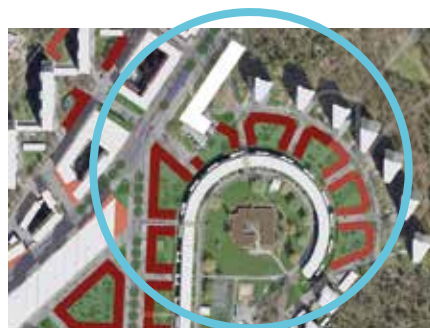
I detta delområde föreslås följande åtgärder:

- Skyfallsleder och -ytor
- Transistorparken - upprustning
- Järnbrottsparken - upprustning
- Lokalgator
- Ombyggnad Marconigatan
- Skola och två Förskolor (10 avdelningar)
- Nya byggrätter

Aktörer-fastigheter: Göteborgs stad, markägare (fastighet: Järnbrott 758:66), Göteborg Energi (fastighet: Järnbrott 133:1), Bostadsbolaget, (fastigheter: Järnbrott 758:73, 133:2-133:10, 134:1, 134:3), Stadsfastighetsförvaltningen (förskolor), Socialförvaltning sydväst (Vistelseyta i Järnbrottsparken), Västtrafik (hållplats Positivgatan).



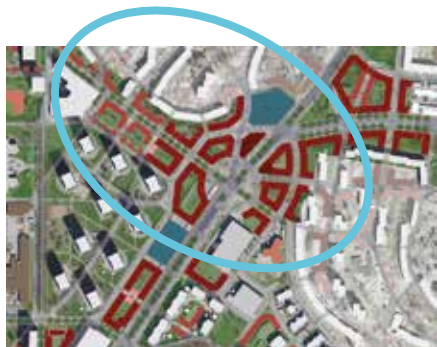
Karta visande delområde Gnistgatan



Karta visande delområde Marconigatan, Norra Dragspelsgatan



Karta visande delområde
Frölunda kulturhus.



Karta visande delområde
Musikplatsen.



Karta visande delområde norra
Marconigatan.

Avtal: Kommunintern markupplåtelse till SFN för äldreboende (Järnbrott 134:2), där förskola är föreslagen.

Ekonomi: Ovan nämnda åtgärder finansieras av exploateringen eller delfinansieras av exploateringsmedel och kommunala medel, förutom skola/förskola som finansieras av kommunala medel.

5. DELOMRÅDE FRÖLUNDA KULTURHUS

I detta delområde föreslås följande åtgärder:

- Skyfallsleder och -ytter
- Ny skola och/eller förskola i anslutning till kulturhuset.

Aktörer-fastigheter: Göteborgs stad, markägare och verksamhetsutövare, Stadsfastighetsförvaltningen (skola/förskola)

Ekonomi: Ovan nämnda åtgärder finansieras av kommunala medel.

6. DELOMRÅDE MUSIKPLATSEN

I detta delområde föreslås följande åtgärder:

- Förskolor, utökning av två befintliga
- Lokalgator
- Musikkvägen – ombyggnad
- Altallén – upprustning park.
- Skyfallsytter och skyfallsled.
- Nya byggrätter

Aktörer-fastigheter: Göteborgs stad, markägare (fastigheter: Järnbrott 758:66, 758:67, 758:68, 102:4), Kretslopp och vatten (ledning)

Avtal: Kommunintern markupplåtelse till SFN för äldreboende (Järnbrott 134:2), där förskola är föreslagen.

Ekonomi: Ovan nämnda åtgärder finansieras av exploateringen eller delfinansieras av exploateringsmedel och kommunala medel, förutom skola/förskola som finansieras av kommunala medel.

Samband/beroenden: Detaljplaner för delar av området är nyligen utbyggda.

7. DELOMRÅDE NORRA MARCONIGATAN

I detta delområde föreslås följande åtgärder:

- Två förskolor, 9 avdelningar
- Bebyggelse och lokalgator
- Skyfallsytter och skyfallsled

- Nya byggrätter

Aktörer-fastigheter: Göteborgs stad, markägare, Kretslopp och vatten: (ledning)

Avtal: Tomträtt, arrenden.

Ekonomi: Ovan nämnda åtgärder finansieras av exploateringen eller delfinansieras av exploateringsmedel och kommunala medel, förutom förskolor som finansieras av kommunala medel.

Samband/beroenden: Eventuell kommande spårvägsanslutning till Dag Hammarskjöldsleden. Detaljplan för del av området har vunnit laga kraft.

8. DELOMRÅDE RADIOVÄGEN VÄST

I detta delområde föreslås följande åtgärder:

- Förskola , 6 avdelningar
- Lokalgator
- Radiovägen - ombyggnad.
- Skyfallsytor och skyfallsled.
- Nya byggrätter

Aktörer-fastigheter: Göteborgs stad, markägare, Kretslopp och vatten: (ledning), Stadsmiljöförvaltningen (gata, Radiovägen)

Avtal: Tomträtt, arrenden.

Ekonomi: Ovan nämnda åtgärder finansieras av exploateringen eller delfinansieras av exploateringsmedel och kommunala medel, förutom förskolor som finansieras av kommunala medel.

Samband/beroenden: Ombyggnad av Radiovägen behöver samordnas med ledningsflyttar. Utbyggnad av området norr om Radiovägen kan ske först efter flytt av gata+ledningar. En förutsättning för att starta detaljplanering norr om Radiovägen kräver att en studie har klarlagt den framtida gatans ytanspråk.

9. DELOMRÅDE RUDDALEN

I detta delområde föreslås följande åtgärder:

- Skola.
- Altplatsen – upprustning
- Grönkoppling
- Musikkvägen, - ombyggnad
- Nya byggrätter
- Skyfallsyta



Karta visande delområde Radiovägen Väst.



Karta visande delområde Ruddalen



Karta visande delområde Tynneredsmotet.



Karta visande delområde Strategisk tyngdpunkt Frölunda Torg.

Aktörer-fastigheter: Göteborgs stad, markägare, Kretslopp och vatten: (ledning), Stadsmiljöförvaltningen (gata, Musikvägen)

Avtal: Tomträtt, arrenden.

Ekonomi: Ovan nämnda åtgärder finansieras av exploateringen eller delfinansieras av exploateringsmedel och kommunala medel, förutom förskolor som finansieras av kommunala medel.

10. DELOMRÅDE TYNNEREDSMOTET

Genom motet föreslås ett nytt gång- och cykelstråk, vilket sannolikt kommer kräva mer eller mindre omfattande ombygganden av motet och kringliggande ytor. Metrobusshållplats kan även bli aktuell i anslutning till motet.

Aktörer-fastigheter: Göteborgs stad (Tynnered 761:687 del av, Tynnered 97:2, Järnbrott 758:621 del av), Pingstkyrkan i Tynnered (Tynnered 97:1), Stadsmiljöförvaltningen: anläggning gata, Kretslopp och vatten (ledning), Göteborg Energi transformatorstation (Tynnered 98:2), Trafikverket (Västerleden)

Avtal: Inom området finns en rad arrenden som behöver tas hänsyn till i kommande arbete.

Ekonomi: Skattefinansierade investeringar, men även delfinansiering av exploatering inom delområdena Skattegårdsvägen och Strategisk tyngdpunkt Frölunda torg kan bli aktuell.

Samband/beroenden: Delområdena Skattegårdsvägen och Strategisk tyngdpunkt Frölunda Torg. Förstudie behövs före fortsatt arbete med detaljplanering samt fördjupade utredningar av genomförbarhet och kostnader kan påbörjas.

11. DELOMRÅDE STRATEGISK TYNGDPUNKT FRÖLUNDA TORG

I detta delområde föreslås följande åtgärder:

- Offentlig plats-torgyta.
- Lergökgatan-ombyggnad
- Nya byggrätter
- Flytt av befintligt resecentrum
- Ny gång-och cykelbro, ersättning av befintliga Topasbron.
- Metrobusshållplatser
- GC-tunnel, förbättring mynning
- Skyfallsstyr och skyfallsled samt kompletterande skyfallsåtgärd med spårvagnshållplats Frölunda Torg och Topasgatan.

Aktörer-fastigheter: Göteborgs stad (Järnbrott 758:621, 758:288), Skandia fastigheter (Järnbrott 142:16), Stadsmiljöförvaltningen (anläggning gata), Kretslopp och vatten (ledning), Trafikverket (Västerleden).

Avtal: Arrendeavtal för parkering till Bostads AB Poseidon, fastighet: Järnbrott 758:288

Ekonomi: Delfinansiering av exploateringsmedel och kommunala investeringsmedel kan bli aktuellt för samtliga ovan nämnda åtgärder.

Samband/beroenden: Delområdena Skattegårdsvägen och Tynneredsmotet. Förstudie behövs före fortsatt arbete med detaljplanering samt fördjupade utredningar av genomförbarhet och kostnader kan påbörjas.



Foto: Lo Birgersson

KONSEKVENSER

Översiktsplan

Avstämning mot målbild

Sociala konsekvenser

Trafik

Kulturmiljö och stadsbild

Parker och naturområden

Teknisk försörjning

Miljökonsekvenser

Ekonomiska konsekvenser

ÖVERSIKTSPLAN

Förslaget överensstämmer huvudsakligen med Översiktsplan för Göteborg, antagen av kommunfullmäktige 2022-05-19.

Där förslaget inte överensstämmer med gällande Översiktsplan rör föreslagen utveckling av Ruddalens entréområde. Översiktsplanen anger för detta områden särskilt stora värden för naturvård, friluftsliv, landskapsbild, och/eller kulturlandskap. Ruddalen är en viktig målpunkt för idrott och rekreation och området kommer att bli än viktigare med fler boende i stadsdelen.

Programmet föreslår att Ruddalens entré förtätas med bebyggelse genom att en ny skola prövas på platsen öst om Skrinnareshallen. Det finns ett värde av att samutnyttja gemensamma funktioner för idrott och skola. Hur detta ska ske behöver studeras vidare i kommande detaljplanarbete. Vid en förtätning av entréplatsen till Ruddalen behöver fördjupade studier göras av platsens funktion och struktur så att förutsättningarna finns för att skapa en välgestaltad och trygg miljö där skola, idrott och rekreation rymms. Sammantaget bedöms värdet på platsen kunna stärkas och utvecklas till en trygg och välkomnande entré.

För Gnistgatan beslutade Byggnadsnämnden om positivt planbesked för bostäder, BmSS och förskola 2021-06-22. Inom detaljplanarbetet ska påverkan på kulturmiljö-, natur och landskapsvärden samt möjligheten att följa översiktsplanens intentioner utredas ytterligare. Det är dock nödvändigt att studera bebyggelseförslaget vidare och omarbета för att säkerställa att förslaget inte påverkar området med påtagligt naturvärde negativt då det skulle riskera att påverka stråkets funktionalitet negativt. Här har programmet gjort bedömningen att omfattningen av den föreslagna bebyggelsen i planbeskedet behöver utredas vidare i detaljplan, framför allt med hänsyn till Järnbrottsskogens naturvärden.

AVSTÄMNING MOT MÅLBILD

Programmets mål utgår från översiktsplanens utvecklingsinriktningar och har anpassats utifrån de lokala förutsättningarna för området samt programmets syfte. Programmets mål är:

- » Förstärka den strategiska tyngdpunkten
- » Stärka befintliga gröna stråk och utveckla Frölundas grönstruktur
- » Överbrygga barriärer

Programförslaget innebär en förstärkning av befintliga stråk, både gröna och huvudsakliga gång- och trafikstråk, vilket främjar gång- och cykeltrafik samt gör det genare att röra sig mellan målpunkter inom och utanför programområdet. Detta tillsammans med en utbyggnad av verksamheter och bostäder som bidrar till mer stadsliv över dygnet verkar för en förstärkning av Frölunda torg som en strategisk tyngdpunkt.

Före detaljplanering påbörjas inom delområde Västerleden föreslår programmet att en förstudie tas fram som utreder placeringar och möjligheter kring gatudragningar, metrobuss, resecentrum, ny bebyggelse och

nya gång- och cykelstråk vid Tynneredsmotet.

Programmet verkar för en förstärkning av befintliga stråk genom att föreslå nya gröna platsbildningar och stadsrum i anslutning till utpekade grönstråk, till exempel väster om Frölunda torg. Programmet föreslår inga nya gröna stråk utan verkar för att utveckla och förbättra befintliga gröna platser, parker och gröna stråk.

En av programmets utgångspunkter har varit att huvudsakligen bygga på redan i anspråktaga ytor: vägområden, parkeringsplatser och impediment. Detta innebär att bostäder och stadsqualiteter som svarar mot programmets syfte och mål tillförs, men att stadsdelarnas struktur och övergripande stadsbild inte förändras. Denna utgångspunkt innebär även att det inte bedöms vara möjligt att öka exploateringen av bostäder, med hänsyn till de ökade behov av kommunal service som följer av detta, då lämpliga ytor för till exempel skolor och förskolor inom programområdet är begränsade. Utgångspunkten om att bygga på redan i anspråktagen mark innebär även att det blir viktigt att i utvecklingen av programområdet hushålla med befintliga resurser avseende infrastruktur. Om- och nybyggnader av gator ska motiveras av tillkommande exploatering och av brister i den befintliga stadsdelens struktur.

Programmet verkar för en överbrygning av Västerleden, som fysisk men även mental barriär och föreslår en ny koppling för gång- och cykel under leden, vid Tynneredsmotet. Den nya metrobussens hållplatslägen blir en viktig pusselbit för att överbrygga det mentala avståndet. Längs Frölundabanan, vid Marconigatan föreslår programmet inga nya övergångar då spårvägens framkomlighet här bör prioriteras. Programförslaget syftar till att minska den barriärverkan som de stora trafikytorna ger upphov till och därmed kan det mentala avståndet minska genom att man bebygger parkeringsytorna med nya bostäder och på så sätt befolkar stråken utmed spårvägen. Västerleden och de för stadsdelen viktiga gatorna Marconigatan, Radiovägen och Lergöksgatan kommer dock fortsatt att vara en mental och fysisk barriär inom stadsdelen.

Läs mer om överbryggande av barriärer i nästa stycke, Sammanhållen stad.

AVSTÄMNING MOT GUI

Program för Frölunda och Tynnered har stämts av mot pågående arbete med Göteborgs utvidgade innerstad (GUI). Programmet bedöms vara i linje med de preliminära slutsatser och förslag som arbetet resulterat i gällande stadsdelarna Frölunda och Tynnered. På några punkter skiljer sig program och GUI åt, där GUI:n pekar ut möjliga framtida genagatdragningar (till exempel mellan Marconigatan och Frölundamotet) som programförslaget inte tar hänsyn till, utan utgår från dagens gatustruktur.

SOCIALA KONSEKVENSER

SOCIAL KONSEKVENSANALYS, SKA

En barnkonsekvensanalys och social konsekvensanalys (BKA/SKA) har tagits fram inom Program för Frölunda. I kapitel 3 Frölunda idag beskrivs hur detta arbete har gått till. I programarbetets slutskede genomfördes även en workshop med tjänstepersoner som syftade till att kartlägga programförslagets konsekvenser ur socialt perspektiv och barnperspektiv och utgöra ett underlag till föreliggande avsnitt. Nedan följer en tematisk sammanställning av programförslagets konsekvenser sedda utifrån ett socialt perspektiv.

- » En tågstations eventuella placering i anslutning till tågreservatet hamnar avses i förhållande till hur stadsdelen ser ut idag.
- » Risk att den upplevda otryggheten ökar när verksamheter och parkeringshus samlas längs Västerleden.
- » Många i området har byggt upp sitt liv kring mobilitet kopplat till bil och detta kan bli en utmaning i en förändrad stadsdel. Flytt av befintliga parkeringsplatser nära bostaden kan påverka äldre människors mobilitet negativt.
- » Spärvägen är en viktig aspekt av området men utgör även en lokal barriär.
- » Arkitekturen är identitetsskapande. Tillkommande bebyggelse riskerar att förändra detta. En omgestaltning av platsen vid Musikvägen och Marconigatan kan innebära en förändrad identitet.
- » Programförslaget innebär en förändrad identitet för området, vilket både är positivt och negativt.

BARNKONSEKVENSANALYS, BKA

Nedan följer en tematisk sammanställning av programförslagets konsekvenser sedda utifrån ett barnkonsekvensperspektiv.

- » Förslaget innebär förbättrade möjligheter för barn att på egen hand få det enklare att röra sig i området och att tryggare ta sig till sina målpunkter.
- » Programförslaget innebär biltrafik i miljöer där barn rör sig men gatornas utformning ska vara anpassad till barns och oskyddade trafikanters perspektiv.
- » Den bilfria parken och de gröna gårdarna i bostadsgrupperna bibehålls som en trygg plats för de mindre barnens lek.
- » Variationen i byggda miljöer, med viss blandning av nytt och gammalt, underlättar identifikation och orientering i närområdet.
- » En trafikseparerad miljö är en trygg miljö för barn att leka och röra sig i, så för barnens skull är det positivt att spara de kvalitativa och trygga delarna av den trafikseparerade miljön.

[SKA/BKA]

Sammanhållen stad

Samspel

Vardagsliv

Identitet

Hälsa och säkerhet

- » Den trafikstruktur som finns i dag skapar barriärer med trafik i höga hastigheter som kan innebära allvarliga olycksrisker.
- » De föreslagna ombyggda gatorna innebär att hastigheter för biltrafiken sänks samt gång- och cykelbanorna förbättras. Strukturen av bilfria miljöer inne i bostadsområdena kommer att finnas kvar.
- » Programförslaget innehåller flera utpekade platser nära bostäder för att bygga ut förskolor och skolor. Vid utbyggnad av skola vid Tratten behöver säkra skolvägar särskilt beaktas med tanke på om elever ska korsa spårvägen.

SAMMANHÅLLEN STAD

Förslaget syftar till att minska barriärverkan som de stora trafikytorna innebär, framför allt för att stärka kopplingen mellan Frölunda och Tynnered. Även befintliga huvudstråk för biltrafik och spårväg inom Frölunda utgör barriärer idag och ska länkas samman till en sammanhållen stadsdel.

Bättre kopplingar och tryggare gång- och cykelvägar minskar barriärverkan och gör programområdet mer nåbart för fler människor från olika delar av staden, vilket är positivt ur social synvinkel.

Programförslaget innebär nya och förbättrade kopplingar över och under Västerleden. Dessa kopplingar är viktiga för utveckling av den befintliga strukturen men även för tillkommande bebyggelse. Nya kopplingar förväntas bidra till att minska de kraftiga barriäreffekter som Västerleden har idag. Om åtgärderna genomförs med hög kvalitet och med universell utformning kan det innebära goda förutsättningarna för att skapa en mer sammanhållen och nära stadsdel. Samtidigt kommer möjligheterna att korsa Västerleden fortsatt vara begränsade. Barriäröverbyggande kopplingar över Västerleden är viktiga åtgärder för stadsdelarna som det finns ett behov av även utan programmets exploatering.

Framtida metrobusstationer med hållplatser längs Västerleden kommer ha viss barriärbrytande effekt och fungera som målpunkt för boende och verksamma i både Tynnered och Frölunda.

Norra Marconigatan, med sina intilliggande parkeringsytor, är idag en barriär som kommer att byggas samman när båda sidor om gatan bebyggs. Dock kommer en eventuell framtida spårvagnsdragnings i gatan att medföra en barriäreffekt då möjligheterna att ta sig över spåret kommer att vara begränsade.

Det är inte enbart infrastruktur som utgör barriärer inom programområdet. Även bebyggelse kan försämra möjligheten att röra sig enkelt från en punkt till en annan. Nattetid, när köpcentret Frölunda Torg är stängt, är det en lång väg att passera runt den stora byggnaden. Vägen norr om Frölunda Torg kan upplevas som otrygg där man passerar mellan den slutna fasaden och parkeringsplatserna.

SAMSPEL

Förslaget innebär utveckling av allmänna platser, av gator, stråk, torg och park. Förslaget bedöms ge stärkta förutsättningar för samspel och möten i vardagen.

Den nya skolans placering i Ruddalen kan ge upphov till negativa konsekvenser för rörelsemönstret i vardagen då den inte ligger i ett naturligt rörelsestråk eller i anslutning till hållplats för kollektivtrafik. Då det saknas bostadsbebyggelse utmed norra Musikvägen kan vägen upplevs otrygg för både skolbarn och besökare till Ruddalen. Det är därför viktigt att Ruddalens entré gestaltas som en trygg och välkomnande plats.

VARDAGSLIV

Samhällsservice

Förslaget innebär större underlag och mer utrymme för service, såväl handel och kontor som för samhällsservice som skolor och förskolor.

Tre nya placeringar av grundskoleverksamhet förlås inom programområdet. Med dagens mål och krav på friytor i kombination med krav på enhetsstorlekar är det svårt att hitta ytor stora nog att rymma grundskoleverksamhet. Vissa av placeringarna kan därför få konsekvenser för andra delar inom programområdet. Den skola som föreslås vid Ruddalens entré ligger på längre avstånd till kollektivtrafik än rekommenderat. Möjlighet att rymma en busslinje längs Musikvägen finns i gatans mått, även om det kan vara svårt att helt uppfylla rekommendationerna för gators utformning. Om skolan byggs utan att busslinjen går upp till Ruddalen kan detta få konsekvenser för föräldrar och barn som ska ta sig till och från skolan. Skolans placering är avsidet vilket innebär ett större behov av att jobba med trygghetshöjande åtgärder tidigt för att säkerställa säkra skolvägar för barnen. Skolans placering riskerar även att skära av en grön korridor som främjar biologisk mångfald. Detta är viktigt att beakta i framtida planering och gestaltning av platsen.

En ny skola i den norra delen av befintligt kulturhus kan ge goda synergieffekter, förutsatt att kulturverksamheter även fortsatt ryms inom byggnaden.

Sett till volym så bedöms de föreslagna skoltomterna rymma den tillkommande kapaciteten, tillsammans med befintlig kapacitet, möta det behov av skolplatser som skapas till följd av bostadsbyggnationen. I kommande arbete är det dock viktigt att säkerställa finansiering och genomförbarhet av utpekade skoltomter.

Det förskolebehov som följer av tillkommande bostäder är omhändertaget i programmet genom utpekade ytor för nya och tillbyggda förskolor.

För att tillgängliggöra stadsmiljön för alla, framförallt för äldre människor med nedsatt rörelseförmåga ska stadens verksamheter tillämpa och ställa krav på universell utformning vid ny- och ombyggnationer.

Verksamheter och arbetsplatser

Frölunda Torg utvecklas vidare med fler bostäder och arbetsplatser och kommer fortsätta att vara stadsdelens tyngdpunkt. Handel och småverksamhet kan utvecklas i bottenvåningarna vid framför allt korsnings-

punkter utefter stråken längs Marconigatan, Radiovägen och vid Musikplatsen.

Bebyggelsen utmed Västerleden och delvis utmed Lergöskgatan kommer att behöva utgöra bullerskydd för tillkommande bostadsbebyggelsen norr om och därmed bör bebyggelsen innehålla verksamheter och kontor mm.

En framtida utveckling av näringsverksamhet, handel och service i planområdet kan bidra till att arbetsmarknaden växer utåt från Göteborgs centrum. I det fall fler arbetstillfällen uppkommer inom planområdet skapas även flexibilitet och möjligheter för människor med olika förutsättningar att få tillgång till arbete i sitt närområde.

Bostäder

Förslaget innebär ett betydande tillskott av bostäder. Bostäderna ställer också krav på ökad bostadsnära service såsom förskolor, skolor, parker, idrottsområden, kollektivtrafik och annat som behövs för att vardagslivet ska fungera.

Frölunda står inför en utveckling med en stor ökning av antalet bostäder. Genom att lyfta och prioritera behovet av ett differentierat bostadsutbud, ytor för förskola, skola och annan kommunal service samt offentliga mötesplatser, kan den sociala infrastrukturen i området stärkas. Ett differentierat bostadsutbud kan bidra till en mer blandad befolkning vad gäller ålder samt socioekonomiska förhållanden, och ge ökad valfrihet i typ av boende oberoende var i livet man befinner sig.

Exploatering av befintlig markparkering förutsätter andra parkeringslösningar, såsom mobilitetshubbar, som i många fall är mer kostsamma. Dyrare parkeringslösningar kan dock få konsekvenser för boende med lägre inkomster.

Park, idrott och rekreation

Förslaget innebär att fler människor kommer att nyttja de offentliga grönområdena vilket ökar parkernas betydelse ur social synvinkel. En ökning av antal bostäder i området medför ett ökat behov av park- och naturområden, lekplatser och utemiljöer, framför allt för barn, men behovet av tillgängliga områden ökar också för äldre och för personer med funktionsnedsättningar. Risk finns att målpunkter och platser som idag används av barn för fritid och lek påverkas genom vissa intrång.

Tillgängligheten till Ruddalen är en utmaning. Musikvägen möjliggör en kompletterande kollektivtrafik men utan en ny busslinje till Ruddalens entré ligger närmsta spårvagnshållplats cirka 800 meter bort i kuperad terräng. En del sportaktiviteter, till exempel ishockey kräver utrustning som kan vara tung att transportera. Detta gör att många föredrar att åka bil till området och parkeringen blir ofta fullbelagd under högsäsong. Då området är målpunkt för hela staden och även kringliggande kommuner är parkeringsmöjligheterna av stor betydelse. Samtidigt finns en stor potential för många boende i stadsdelen att ta sig till området till fots eller med cykel om området tryggas med belysning och säkra gång- och cykelvägar.

Trygghet

Planområdet omfattar flera delområden som idag används och uppfattas på olika sätt och där tryggheten i området därför upplevs olika, under olika tider på dygnet och med en individuell variation. En utveckling av Frölunda med en ökad andel bostäder med blandade upplåtelseformer och bostadsstorlekar skapar en variation i den fysiska miljön och kan öka upplevelsen av trygghet, bland annat eftersom en blandstad skapar rörelser under fler av dygnets timmar. Inom planområdet kan attraktiva offentliga platser skapas där människor kan mötas, exempelvis vid de lokala torgen, parkerna eller fritids- och idrottsanläggningarna.

Överblickbarheten och möjligheten att välja flera alternativa vägar på en plats eller i ett område är en viktig aspekt för att öka känslan av trygghet. I och med den förtätning som föreslås finns risk att den visuella orienterbarheten i vissa delar av planområdet blir mindre. Genom att arbeta med fria siktlinjer, tydlig skyltning och tydliga stråk kan överblickbarheten stärkas och göra det både lättare att hitta och att ha kontroll på vilka andra personer som befinner sig i närheten.

Förslaget ger förutsättningar att skapa säkra trafiklösningar i form av exempelvis bredare gång- och cykelbanor, fler och säkrare passager över trafiklederna samt en god tillgång till kollektivtrafik.

IDENTITET

Bebyggelsen i Frölunda består av tydligt avgränsade grupper av bostadshus. Arkitekturen är expressiv med skulpturala former i stor skala i flera fall i form av punkthus och skivhus. Det modernistiska stadslandskapet är präglad av såväl spektakulära vyer och storskaliga gester som omsorg i miljön närmast bostaden. Vid förtätning kring befintlig bebyggelse finns en fara att viktiga siktlinjer och vyer byggs bort. Landmärken i form av enstaka byggnader eller sammanhållna bebyggelseenkaver utgör en del av Frölundas identitet. Vid förtätning i anslutning till dessa områden eller på platser där stadssiluetten tydligt präglar platsen riskerar bebyggelsens identitetsskapande värde att byggs bort. En förtätning med en kvartersstruktur med kringbyggda gårdar som inte finns i Frölunda idag, kan förminska det identitetsskapande värde som det modernistiska stadslandskapet utgör.

Även exploatering av stora parkeringsytor innebär en förändring av områdets identitet. Närheten till parkering i anslutning till bostaden och bilens betydelse för de boende i Frölunda kommer att förändras. En kraftig förtätning kan även påverka känslan av luftighet i området något som idag upplevs som positivt från boende.

Programmet innebär kompletteringar och förändringar som koncentreras till de genomgående stråken. Stråkens framtida utveckling för stadslivet är beroende av omgivande stadsdelars utveckling och koppling till stråken genom Frölunda. För att uppnå det goda grannskapet är mötesplatser och platser för samvaro viktiga, både inom de allmänna platserna och inne i kvarteren.

Programmets avsikt är att bevara sammanhang, funktioner, vissa platser och bebyggelsegrupper för att områdets historia ska fortsatt vara läsbar och bidra till områdets identitet även i framtiden.

HÄLSA OCH SÄKERHET

De ombyggda gatumiljöerna ger motiv till att sänka hastigheten på flera av gatorna i programområdet, till exempel södra delen av Marconigatan. Utformningen av gatorna ska stödja den skyltade hastigheten för att den ska få effekt på bullernivåerna.

Den nya bebyggelsen utmed gatan utformas med tysta gårdsmiljöer. De befintliga bostäderna skärmas från gatan och utsätts för minskat buller. Nya bostadskvarter behöver utformas så att de hanterar den samlade påverkan av buller, vibrationer samt tillgodoser tillgång till dagsljus. Nya bostadskvarter behöver utformas så att de tar hänsyn dagsljus och solljus på bostadsgården. Detta kan bli en utmaning om högre bebyggelse behöver placeras inom kvarterets södra sida för att hantera en gata med höga bullernivåer.

Staden arbetar aktivt i enlighet med målsättningarna i trafikstrategin för att biltrafiken ska minska och kollektivtrafiken och gång- och cykeltrafiken ska prioriteras. Utsläpp från trafiken ska inte öka.

På Västerleden transporteras farligt gods. Ett plank och en vall finns längs leden idag. Eventuella behov av ytterligare åtgärder utreds i detaljplaneskedet.

Genom att inte planlägga för bostäder i de delar av planområdet som ligger nära Västerleden utan istället planera för verksamhetsändamål i dessa lägen, undviks boendemiljöer med risk för människors hälsa. En förutsättning för att kunna skapa ett stadsliv med blandad bebyggelse norr om Västerleden kan vara att skyddande bebyggelse utmed Västerleden behöver uppföras först för att utgöra risk- och bullerskydd.

TRAFIK

Planprogrammet medger cirka 3000 nya bostäder, och tillsammans med redan antagna men inte utbyggda detaljplaner så möjliggörs cirka 4000 nya bostäder inom programområdet. Denna utveckling kommer innebära ett ökat transportbehov genererat inom program Frölundas geografi. Med implementering av trafikstrategin förväntas vi resa mer hållbart än vad vi gör idag, större andel resor kommer att ske till fots, per cykel eller med kollektivtrafik, och en mindre andel kommer att ske med bil. Om målet att omfördela trafikresorna till gång, cykel, och kollektivtrafik inte nås kommer troligen bilresandet att öka.

Ett genomförande av både Frölunda- och Tynneredsprogrammets exploateringar bedöms leda till ett ökat antal resor med både spårväg och buss. Planprogrammen kommer således, tillsammans med omgivande stadsutveckling, skapa så många nya resor att det kommer att krävas kapacitetsförstärkningar i kollektivtrafiken. Även antalet bussresor ökar i området, men inte i lika stor utsträckning. Kapacitetshöjningar i Göteborgs spårvägsstrafik är inplanerade, främst i form av längre spårvagnar. Med nuvarande kunskap bedöms den framtida kollektivtrafikkapaciteten längs Frölundabanan inte räcka för både ett fullständigt genomförande av programmen och bostadsutvecklingen i anslutning till Dag Hammarskjöldsleden enligt översiktsplanen och Åtgärdsvalsstudie Dag Hammarskjölds boulevard. Om Frölunda, Tynnered och omgivande stadsdelar ska växa enligt plan kommer ytterligare satsningar på hållbart resande att behövas – alternativt kommer kollektivtrafikförsörjningen utgöra en begränsande faktor för tillväxten i denna del av staden. Planeringen av metrobusstationer i området kan innebära en ökad tillgänglighet till stadens kollektivtrafiknät och kan öka resande med kollektivtrafik till och från Frölunda. Metrobussens placering kan även bidra till en barriäröverbryggande koppling och målpunkt mellan Frölunda och Tynnered.

Det tillkommande antalet bilresor gör även att Tynneredsmotet kan komma att behöva kapacitetshöjande åtgärder, av trafiksäkerhetsskäl. Programmet redovisar därför ett exempel på åtgärder som kan genomföras i motet, om trafikutvecklingen blir såsom trafikanalysens resultat visar. Åtgärderna omfattar bland annat ett antal trafiksignaler i cirkulationsplatsen och extra körfält på Västerledens avfartsramper.

Den ökade trafiken inom programområdet, kommer i sin tur innebära ökade störningar och barriäreffekter. Planförslaget kan dock innebära förbättringar för befintlig bebyggelse genom att tillkommande bebyggelse förläggs på ett sådant sätt att störningar från trafik – buller, luftmiljö, med mera, skärmas av.

MARCONIGATANS UTFORMNING

Marconigatan är ett huvudstråk genom programområdet och dess utformning ska, i så stor utsträckning som möjligt, möjliggöra för en gata kantad av bostadshus med lokaler i bottenvåningarna på båda sidor om gatan. Enligt kollektivtrafikprogrammet Målbild Koll2035 ska Frölundabanan utgöra en del av det snabbaste spårvägsnätet i Göteborg med en förbättrad framkomlighet. Med hänsyn till detta har nya korsningspunkter över spårvägen inte bedömts vara möjliga utmed Marconigatans mellersta del. Detta är en avvägning mellan det lokala stadslivet



Bild: Nuvarande hållplats Musikvägen

och kollektivtrafikens framkomlighet. Attraktiv kollektivtrafik är ett viktigt verktyg i att skapa en hållbar stadsutveckling och sammanhållen stad och då är det viktigt att värna en så kort restid som möjligt. Då fler korsningspunkter över spårvägen inte har bedömts lämpliga blir de korsningspunkter som finns extra viktiga.

För att minska gatans och spårvägens barriärverkan föreslås en omvandling av gaturummet, med bredare gång- och cykelstråk på den östra sidan av gatan kombinerat med ytterligare en trädrad och längsgående parkering. Programmetns intention är att bevara allén längs med den västra delen av Marconigatan och att en breddning av gaturummet sker i östlig riktning.

Utmed den södra delen av Marconigatan finns större möjligheter att arbeta med förbättrade kopplingar över gatan. Detta sker inom ramen för detaljplanen för Frölunda torg.

Programmet föreslår till viss del en ombyggnad av gaturum som är relativt nybyggda och fortfarande har kvar merparten av sin tekniska livslängd. Detta är negativt ur ett resursperspektiv, men trygga och gena gång- och cykelstråk har i de här fallen bedömts viktiga att genomföra.

RADIOVÄGENS UTFORMNING

En omgestaltning av Radiovägen med fler entréer och tätare bebyggelse utmed gatan skapar förutsättningar för ett livligare stadsliv utmed gatan från Frölunda torg och öster ut mot Järnbrott och Dag Hamarskjöldsleden. Ny bebyggelse på främst Radiovägens norra sida kan påverka sol- och skuggförhållandena hos bakomliggande bebyggelse, lämplig



Bild: Radiovägens nuvarande sträckning.

höjd på bebyggelsen behöver studeras vidare i kommande skeden. En förtätning med bebyggelse utmed gatan minskar barriäreffekten mellan befintlig bebyggelsen norr om Radiovägen och bebyggelsen söder om. Genom att gestalta om gatan till en stadsgata kan fler tvärkopplingar över vägen tillskapas och tryggheten för oskyddade trafikanter kan öka.

I fortsatt planering behöver kollektivtrafikens möjligheter att utvecklas genom nybyggnation av busskörfält hela vägen bort till Radiomotet säkras.

Om gatan gestaltas som en stadsgata kan hastigheterna sänkas vilket kan bidra till en bättre bullersituation för befintlig bebyggelse norr om Radiovägen. Ny bebyggelse utmed Radiovägens norra sida kan även ha positiv effekt för befintlig bebyggelse genom att bilda ytterligare ett skydd mot buller från Radiovägen. Föreslagen skyfallsyta norr om Radiovägen behöver säkerställas i nästa planeringsskede genom mer precis placering, omfattning och gestaltning i förhållande till ny bebyggelse.

Utbyggnad av området utmed Radiovägen kräver stora ledningsflyttar vilket kan påverka gatans framkomlighet under utbyggnaden.

BARNENS SKOLVÄGAR

Programmet ska bidra till förbättrade gång och cykelvägar med minskade barriäreffekter och ökad upplevd trygghet. Detta i sig ska bidra till att barn och ungdomars rörelsefrihet ska öka, framför allt till och från skola men även i sin vardag. Se även under Barnkonsekvenser.

Nya skolvägar, för gång och cykel, till Ruddalen behöver gestaltas och belysas väl med hänsyn till trygghet till omkringliggande bostadsområden men även till kollektivtrafiken vid Musikplatsen.

Skolan som föreslås vid Tratten behöver ha tillgång till närliggande idrottshall på den östra sidan av Marconigatan för att inte skapa en otrygg och farlig skolpassage över spårvägen utmed Marconigatan. Det är eftersträvänsvärt att skolan disponeras så att elevernas hela skoldag kan genomföras utan att Marconigatan eller spårvägen behöver korsas.

KULTURMILJÖ OCH STADSBILD

Programmet innebär att den föreslagna nya bebyggelsen i huvudsak lokaliseras till områden som idag består av hårdgjorda ytor, impediment eller omvandlade trafikområden.

De karaktäristiska bostadsgrupperna med välplanerade gröna gårdar bibehålls då de nya bostadskvarteren byggs längs trafikstråken och på parkeringsytor. Parkerna och de sammanhängande grönområdena bevaras i så stor utsträckning som möjligt.

Den föreslagna bebyggelsen planeras med inriktning på att komplettera stadsdelen med fler bostäder och verksamheter i ett stadsmässigt sammanhang. Det innebär att de trafikseparerade stråken med omgivande oplanerade ytor kan utnyttjas effektivare i en tätare stadsmiljö längs gator som Marconigatan, Pianogatan och Radiovägen.

Inom programområdet har ett stort antal byggnader och bebyggelsemiljöer pekats ut för sina kulturhistoriska värden av olika karaktär och representerande för olika tidsåldrar. I samband med att Frölunda förtätas finns risk att viktiga stads- och landskapselement, så som landmärken, orienteringspunkter, silhuetter och siktlinjer påverkas negativt. Det är viktigt att i kommande planering säkerställa det även efter en förtätning går att läsa och förstå det historiska stadslandskapet för att minimera uppkomsten av negativa konsekvenser för kulturmiljön. Förslaget redovisar de viktigaste kulturmiljövärdena och ger rekommendationer för den fortsatta planeringen om att förhålla sig till dessa för att minska risken för skada.

Planens påverkan på fornlämningar och fornlämningsmiljöer kan inte bedömas i detta skede. Vid fortsatt planering inom planområdet blir det aktuellt med inventering, arkeologisk utredning och bedömning av fornlämningar.



Bild: Bostadsområdet Kommandobryggorna

PARKER OCH NATUROMRÅDEN

Föreslagen exploatering innebär ökat tryck på parker och naturområden. Kompletteringar med ny bebyggelse koncentreras till de hårdgjorda områdena för att parker, lekplatser och sammanhängande naturområden ska bevaras. Grönstrukturanalysen för programmet visar att målsiffran om minst 15 % offentlig friyta uppnås. Tillgång på tillgänglig offentlig friyta är dock fortsatt relativt begränsad inom programområdet. Programmet föreslår att kommande arbete ska värna, nyttja, utveckla och tillskapa park och naturområden för att möta det ökade behovet.

Inom området finns uppvuxna trädalléer som omfattas av biotopskydd. I möjligaste mån bör alléer inom området sparas då de är värdefulla både ur ett ekologiskt, estetisk och kulturhistoriskt perspektiv. Intention är att bevara allén längs den västra delen av Marconigatan genom att breddningen av gaturummet sker i östlig riktning. Även alléer längs med Radiovägen kan beröras. Staden måste söka dispens om träden eventuellt tas ner. Kompensationsåtgärder som att ersätta träden med nya träd måste avtalas.

Naturvärdesinventeringar ska genomföras vid behov i samband med fortsatt detaljplanering. Detta är särskilt aktuellt i områdena vid främst Ruddalen och Järnbrottsskogen.



Bild: Ruddalens idrottsområde. Foto: Joanna Klasén

TEKNISK FÖRSÖRJNING

DAGVATTEN

Programförslaget innebär i huvudsak att redan hårdgjorda ytor tas i anspråk för bebyggelse medan gröna ytor bevaras.

Åtgärder i form av fördröjningsåtgärder och ledningsomläggningar behöver analyseras och genomföras inom programområdet för att minimera risker kopplat till marköversvämningar och på grund av begränsande krav från markavvattningsföretaget Stora ån. Ytor för fördröjning behöver därför avsättas inom respektive detaljplan och fördröjningsbehovet på allmänsplatsmark behöver analyseras utifrån ett helhetsperspektiv.

Det finns ett stort behov av rening både på kvartersmark och allmän platsmark på grund av att Stora ån är klassad som en mycket känslig recipient. Det finns även utpekade storskaliga reningsanläggningar utanför programområdet nära Välen där delar av dagvattnet från Frölunda planprogram hamnar.

SKYFALL

Strukturen har anpassats efter föreslagna skyfallsleder och skyfallsytor för att minska konsekvenserna av ett 100-års regn. Där skyfallsyta och område för ny bebyggelse föreslås i direkt anslutning till varandra behöver dessa samordnas genom funktion och gestaltning. Övriga åtgärder behöver studeras vidare i framtida detaljplanarbeten.

ÖVRIGA LEDNINGAR

Inom området finns ett antal större ledningar som kan vara svåra och kostsamma att flytta. Programförslaget har i möjligaste mån försökt att förhålla sig till dessa för att inte skapa behov av ledningsarbeten i onödan. Behov av ledningsflyttar kommer att studeras inom respektive detaljplanarbeten.

AVFALLSHANTERING

Genomförandet av detaljplaner med programmet som underlag kräver åtgärder för att hantera avfall. Idag är återvinningsstationerna (ÅVS) i området hårt belastade. Det är viktigt att värna om de återvinningsstationer som finns kvar, samt säkerställa nya platser för de återvinningsstationer som eventuellt berörs av detaljplaner, för att komplettera den framtida utbyggnaden av fastighetsnära insamling (FNI). Vid planeringen av nya bostäder och verksamheter ska utrymme finnas för FNI i alla avfallsfraktioner som uppkommer i vardagen.

MILJÖKONSEKVENSER

Ur de flesta aspekter innebär ett genomförande av programmet och kommande detaljplaner positiva miljökonsekvenser. Komplettering av bostäder och verksamheter inom ett befintligt område innebär ett nyttjande av befintlig infrastruktur och service på ett bättre sätt, vilket bidrar till minskat behov av biltransporter i staden. Med ett ökat antal invånare kommer dock biltrafiken att öka.

Dagvattenhantering och vattenrening förbättras i och med att förorenad mark kommer saneras och hårdgjorda ytor omvandlas till infiltrerande för att kunna ta hand om vatten.

BEHOVSBEDÖMNING

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att programmet inte riskerar att innebära betydande miljöpåverkan så som avses i Miljöbalken 6 kap 11 §. Avstämning har gjorts med Länsstyrelsen 2016-09-23. Länsstyrelsen delade då kommunens bedömning att programmet inte medför betydande miljöpåverkan.

Beslut om behovsbedömning gäller för programmet och nya ställningstaganden kommer att tas för fortsatta detaljplaner.

MILJÖMÅL

I Göteborgs stads miljö- och klimatprogram 2021-2030 som antogs av kommunfullmäktige 2021-03-25 presenteras tre övergripande mål med sammanlagt tolv delmål. De tre målen och de delmål som har störst relevans för programförslaget är:

Naturen: Göteborg har en hög biologisk mångfald

» Delmål: Göteborgs Stad arbetar för renare hav, sjöar och vattendrag

Stora ån är en cirka fyra kilometer lång å som rinner genom både Göteborgs och Mölndals kommun. Ån är recipient för dagvatten för områdena Frölunda, Högsbo, Tynnered, Dag Hammarskjöld och Sisjön, vilket innebär att den är hårt belastad med avseende på föroreningar och flöden. Vid nederbörd med lång varaktighet har översvämningar kring ån förekommit.

Stora ån tar i dagsläget emot en högre föroreningsbelastning än vad som är önskvärt. Dagvattendammar behövs för att kunna rena vattnet innan det rinner vidare mot Askimsviken. Ett projekt kring dagvattendammar är under arbete.

En grundvattenförekomst finns i programområdets sydöstra del. Påverkan och åtgärder för att skydda denna ska utredas i kommande detaljplan.

Stora ån kan påverkas positivt av att dagvatten inom området efter genomförandet av programmet fördröjs och renas på ett bättre sätt än vad som görs i dagsläget. Planförslaget bedöms bidra till möjligheten att uppnå delmålet.

- » Delmål: Göteborgs Stad ökar den biologiska mångfalden i stadsmiljön

Inom programavgränsningen finns skog och grönområden både i Rudalen och Järnbrottsskogen. Programmet syftar till att tydliggöra gränserna mot dessa naturområden för att säkra dess bevarande.

Utbyggnaden av Frölunda görs med hänsyn till biologisk mångfald och de nyttor som människan har av naturen. Nya kopplingar skapas och befintliga förstärks. Parker, grönområden och naturområden lämnas i möjligaste mån obebyggda. Gröna stråk kartläggs och utvecklas. Förutom trädens egna naturvärden kan nya alléer och längre alléer fungera som ledlinjer genom staden för framför allt fåglar och andra rörliga arter, vilket är positivt för den biologiska mångfalden. En naturvärdesinventering som pekar ut befintliga naturvärden har genomförts. Om mark med konstaterade naturvärden exploateras kommer kompensationsåtgärder att krävas för att uppnå aktuellt delmål.

Klimatet: Göteborgs klimatavtryck är nära noll

- » Delmål: Göteborgs Stad minskar klimatpåverkan från resor och transporter

Programmet innehåller tillkommande bostäder och verksamheter, vilket innebär ökat antal transporter inom området. Samtidigt ger programförslaget goda möjligheter till ett ökat antal hållbara transporter genom närheten till kollektivtrafik av hög standard samt förbättringar i och utbyggnad av gång- och cykelnätet. Detta innebär att programmet verkar för en omställning mot hållbara transporter och programförslaget bedöms bidra till möjligheten att uppnå delmålet.

Människan: Göteborgarna har en hälsosam livsmiljö

- » Delmål: Göteborgs Stad minskar användningen av skadliga ämnen

Ett genomförande av programmet innebär att eventuellt förorenad mark behöver saneras, vilket ger bra förutsättningar för att klara miljömålet. Det förutsätts att tillkommande bebyggelse är giftfri. Planförslaget bedöms bidra till möjligheten att uppnå delmålet.

- » Delmål: Göteborgs stad säkrar en god luftkvalitet för göteborgarna.

Programförslaget innebär att bebyggelse tillkommer i anslutning till högt trafikerade vägar, vilket sannolikt innebär en lokal försämring av luftmiljön. Samtidigt föreslår programmet förtätning av ett område med god kollektivtrafikförsörjning, en blandad stadsmiljö med närhet mellan bostäder, handel och service samt utbyggt gång- och cykelvägnät. Detta kan på sikt minska antalet transporter och främja hållbara transporter, vilket i sin tur leder till minskade utsläpp av luftföroreningar från vägtrafik. Planförslaget bedöms bidra till möjligheten att uppnå delmålet.

- » Delmål: Göteborgs Stad minskar buller för göteborgarna

Planområdet är på grund av sitt läge utsatt för trafikbuller. En god ljudmiljö går att skapa på innergårdar tack vare föreslagen kvartersstruk-

tur längs gator med hög trafikbelastning. Ny bebyggelse kommer även att ha en avskärmande effekt vilket kommer att minska bullernivåerna vid befintliga bostäder. Planförslaget bedöms bidra till möjligheten att uppnå delmålet.

» Delmål: Göteborgs Stad säkrar tillgången till grönområden och nyttjar ekosystemtjänster

Planförslaget utvecklar befintlig parkmark samt ökar tillgängligheten till naturmark. Programmet bedöms bidra till möjligheten att uppnå delmålet genom att gröna stråk avseende biologiska och sociala samband pekas ut i programmets markanvändningskarta.

KLIMATANPASSNING

Frölundas grönområden är av stor betydelse för anpassningen till ett förändrat klimat, då de hyser potential att ta hand om, avleda och jämna ut flöden från allt mer frekventa och intensiva skyfall. En följd av att bygga på befintliga parkeringsplatser är att naturmark kan bevaras samtidigt som vi nyttjar befintlig infrastruktur.

Ett förändrat klimat innebär att fler antal varma dagar kan förväntas. Detta ökar risken för urbana värmeöeffekter i tätbebyggda områden med mycket höga temperaturer som följd. Vegetation kan bidra till att sänka temperaturen i staden. Det är därför viktigt att i fortsatt planering bevara och där det behövs ersätta samt komplettera de alléer som påverkas av ombyggnation av Marconigatan, Pianogatan samt Radiovägen. När parkeringsytor görs om till bostadshus blir även viktigt att bevaka bostadsgårdarnas grönytefaktor.

EKONOMISKA KONSEKVENSER

Inom ramen för arbetet med Program för Tynnered har en ekonomisk bedömning i tidigt skede tagits fram. Denna visar på förutsättningar för en ekonomi i balans där Exploateringssnämndens bedömda kostnader för iordningställande av kvartersmark, allmän plats, kostnader för ledningsflyttar, åtgärder för hantering av dagvatten och skyfall samt kostnader för inköp av mark har vägts mot Exploateringssnämndens bedömda intäkter från försäljning av kvartersmark och intäkter från fastighetsägare/exploatörer i form av exploateringsbidrag. En viss andel av investeringarna för infrastruktur förväntas delvis bekostas av Stads- miljönämndens driftsbudget.

Den tidiga ekonomiska bedömningen har inte tagit med kostnader som ligger utanför exploateringsekonomin och således bekostas av statliga, regionala och kommunala investeringsmedel. Statliga och regionala medel förväntas bekosta ombyggnad av Västerleden och nya kollektivtrafikanläggningar som till exempel metrobusshållplatser. Kommunala investeringsmedel förväntas tillsammans med exploateringsmedel delfinansiera infrastrukturåtgärder inom Delområde Västerleden där bland annat följande ingår:

- Nybyggnad av gång- och cykelkoppling genom Tynneredsmotet samt förändrade anslutningar mellan motet och Skattegårdsvägen och Lergöskgatan.
- Nybyggnad av gång- och cykelbro som ersätter nuvarande Topasbron.
- Nybyggnad av allmän plats väster om Frölunda Torg.
- Nytt läge för kollektivtrafiken vid Frölunda Torg.
- Förbättrade anslutningar till befintliga gång- och cykeltunnlar.

Kostnaderna och förutsättningarna för ovan nämnda åtgärder behöver redas ut i enlighet med den förstudie för Delområde Västerleden som beskrivs i kapitel 5 Genomförande. Storleksnivån för dessa kostnader är således en osäkerhet i dagsläget, men bedöms totalt sett att rendera i behov av kommande politisk inriktnings- och investeringsbeslut. Även ombyggnad av Skattegårdsvägen med tillägg av gång- och cykelbanor samt ombyggnad av Radiovägen med busskörfält fram till Radiomotet förväntas finansieras av kommunal investeringsmedel och exploateringsmedel.



**Göteborgs
Stad**

Stadsbyggnadskontoret, Köpmangatan 20, Box 2554, 403 17 Göteborg Tel 031-368 00 00
E-post: sbk@stadsbyggnad.goteborg.se www.stadsbyggnad.goteborg.se