



Program för Frölunda

Inom stadsdelarna Rud och Järnbrott

Arbetet med programmet har utförts i samarbete mellan stadsbyggnadskontoret, fastighetskontoret och trafikkontoret.

Programmet har upprättas enligt PBL 2010:900

Medverkande

Projektgrupp

Linnea Ekström Finskud, projektledare, Stadsbyggnadskontoret

Maria Lissvall, bitr projektledare, Stadsbyggnadskontoret

Ingegerd Linder, Fastighetskontoret

Pia Nyberg och Sören Gustafsson, Trafikkontoret

Hilda Franklin, Park och Naturförvaltningen

Övriga medverkande

Daniela Kragulj Berggren, Elisabet Ejeborn och Jonathan Granberg, Stadsbyggnadskontoret

Staffan Sandberg, Trafikkontoret

Kajsa Markänger, Park och naturförvaltningen

Lina Karlsson, Kretslopp och vatten

Malin Hilmeresson, Kretslopp och vatten/avfall

Tommy Eliasson, Stadsledningskontoret

Anette Rehnquist - Hermansson, Socialförvaltningen Sydväst

Konsulter: AL Studio, Radar arkitektur & planering AB

Handling

Program för Frölunda (denna handling)

Bilagor:

1. Bilaga Kunskapsunderlag, Program för Frölunda

Utredningar

2. Kulturmiljöunderlag (2015) Kulturmiljövårdande ingångsvärden (2019)
3. Social konsekvensanalys, Barnkonsekvensanalys (2015)
4. Förslag till parkerings och mobilitetsstrategi (2020)
5. Trafikutredning (2019)
6. Dagvattenutredning, PM (2015/2017)
7. Avfallsutredning (2015)
8. Landskapsanalys (2015)
9. Grönstrukturutredning (2020)

Handlingarna finns på Göteborgs Stads hemsida:

www.goteborg.se/planochbyggprojekt

Fastighetsförteckning, beslutsprotokoll och övriga handlingar finns på Stadsbyggnadskontoret, adress: Köpmansgatan 20, 403 17 Göteborg

Information om planförslaget lämnas av:

Linnea Ekström Finskud
Stadsbyggnadskontoret, tfn 031-368 19 29

Maria Lissvall
Stadsbyggnadskontoret, tfn 031-368 19 30

Sammanfattning

Program för Frölunda ska visa hur stadsdelen kan utvecklas inom en 15-årsperiod. Programmet ska utgöra ett konkret stöd för pågående och kommande detaljplaner.

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

Programmet visar en bedömning av ekonomi kopplat till genomförande. Genomförandefrågor kopplat till programförslaget presenteras och vilka utbyggnadsetapper som ingår.

Planprocessen

Vad är ett planprogram?

Programmet anger kommunens avsikter med området, och utreder övergripande förutsättningar, värden och strategier för hur ett område ska utvecklas. Programmet ska svara på frågan om vad som är lämplig markanvändning, beskriva eventuella konsekvenser, viktiga samband och behov av infrastruktur med mera. Programmet kommer ligga till grund för de detaljplaner som upprättas inom området.

Programsamråd

När det finns ett förslag framme så hålls ett programsamråd. Under samrådstiden har fastighetsägare, boende och övriga samt olika remissinstanser möjlighet att lämna synpunkter på förslaget.

Inkomna synpunkter sammanställs i en så kallad programsamrådsredogörelse och är en del i det fortsatta arbetet med förslaget.

Godkännande av programmet

Efter programsamrådet ska byggnadsnämnden besluta om godkännande av programmet.

Hur ni kan bidra under samrådstiden

Samrådet pågår från och med 10 november till 22 december 2021.

Förslaget finns på Göteborgs Stads webbsida: www.goteborg.se/planochbyggprojekt

Förslaget finns även utställt på Stadsbyggnadskontoret, Köpmansgatan 20. Med anledning av smittspridningen av covid-19 så ser vi gärna att ni så långt det är möjligt undviker att besöka vår utställningshall och i stället tar del av handlingarna via vår hemsida.

Besökstid dagligen kl 8-16.30 (ej lördagar och helgdagar).

Skicka dina synpunkter skriftligt senast den 22 december 2021 till:

Byggnadsnämnden, Box 2554, 403 17 Göteborg, eller via

e-post: sbk@sbk.goteborg.se Ange namn och adress samt ärendets diarienummer 0623/14.

Innehållsförteckning

Del 1 - Utgångspunkter	6
Denna handling	7
Frölundastadens roll i ett växande Göteborg	8
Frölundastaden - En ny innerstadsmiljö i ett flerkärnigt Göteborg	10
Projektets uppdrag	11
Frölunda idag	12
Programmets inriktning	16
Del 2 - Frölundastaden	18
Från Frölunda till Frölundastaden	19
Övergripande struktur	20
Programförslaget	24
Del 3 - Konsekvenser	34
Översiktsplan	35
Sociala konsekvenser	36
Barnkonsekvenser	37
Trafik	38
Kulturmiljö och stadsbild	39
Parker och naturområden	39
Teknisk försörjning	40
Miljökonsekvenser	40
Del 4 - Genomförande	43
Genomförandefrågor	44
Etappvis utbyggnad	46
Fördelning kostnader	49



Del 1 - Utgångspunkter

- » Denna handling
- » Frölundastadens roll i ett växande Göteborg
- » Frölundastaden - En ny innerstads-
miljö i ett flerkärnigt Göteborg
- » Projektets uppdrag
- » Frölunda idag
- » Programmens inriktning

Denna handling

Programhandlingen ska ge stöd för planering av kommande stadsutvecklingsprojekt i Frölunda. Programmet ligger i ett strategisk område där planeringen sker på översiktlig likväl som detaljerad nivå.

En pågående process

Arbetet med programmet har skett parallellt med pågående planering på strategisk nivå med framtagandet av ny översiktsplan och en fördjupning av översiktsplan för Frölunda-Högsbo med mållåret 2050. Samtidigt har detaljplanering pågått inom området som del av bostadsprojektet Bostad 2021, och flera av dessa detaljplaner är idag under utbyggnad. Programarbetet blickar mot 2035.

Utvecklingen av Frölunda är en pågående process, där staden nu lägger grunden för en utveckling både genom pågående arbete med en ny översiktsplan, genom arbetet inom programmet och inom pågående och kommande detaljplanering.

Disposition och läsanvisning

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

» Del 1 - Utgångspunkter

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 - Frölundastaden

Här redovisas programförslaget för programområdets utveckling. En huvuduppgift är att skapa möjligheter för ett nytt stadscentrum i ett flerkärnigt Göteborg.

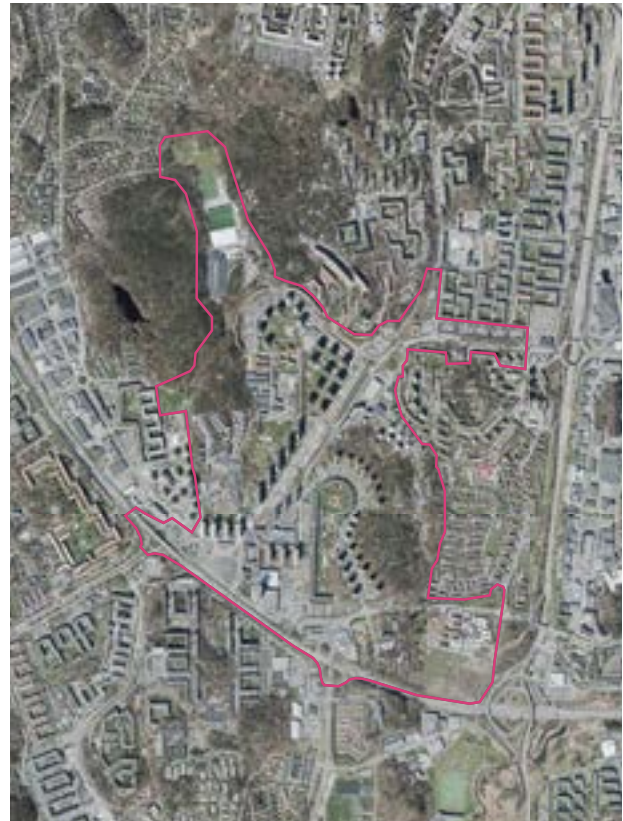


Bild: Programområdets geografiska avgränsning

» Del 3 - Konsekvenser

Denna del beskriver konsekvenserna av förslaget på en övergripande nivå.

» Del 4 Genomförande

Genomförandet av programmet och planerad etappindelning beskrivs.

» Bilaga Kunskapsunderlag

I bilagan för kunskapsunderlaget beskrivs mer om förutsättningar för programmet med hänvisningar till underlagsmaterial och utredningar som ligger till grund för programarbetet.

Frölundastadens roll i ett växande Göteborg

Här introduceras utgångspunkterna för programarbetet som visas i sitt sammanhang.

En hög förväntad befolkningsökning

Göteborg växer snabbt just nu. Under 2000-talet har Göteborg ökat med 100 000 personer. En stor del av denna utbyggnad sker inom programområdet som en del i jubileumssatsningen Bostad2021. En ny översiktsplan är under färdigställande vars uppgift är att hantera en förväntad befolkningstillväxt på 250 000 invånare till år 2050. Detta kan upplevas som en spännande utveckling men skapar också utmaningar för alla som lever i staden och de som arbetar för den. För att lyckas med detta kommer stora omställningar krävas i den fysiska miljön och anpassningar göras inom flera områden för att möta det framtida samhälle vi rör oss mot. Vi vill skapa förutsättningar för att alla ska få leva ett gott liv i Göteborg och samtidigt överlämna en hållbar stad till kommande generationer.



Bild: Programområdet (svart linje) och FÖP-området (rosa linje) markerade på kommande översiktsplanens strategikarta (2021) Illustration: WSP/stadsbyggnadskontoret

Flerkärnighet för närhet och långsiktigt hållbar mobilitet

Göteborg är en stad för oss som bor här och 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 innerstadslänkande tyngdpunkter för att erbjuda närhet till service och möten i vardagen och där många resor kan ske via gång eller cykel.

Längre 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 planerar för. I målbilden föreslås bland annat att viktiga knutpunkter utanför innerstaden skall tvärkopplas med ett snabbt bussystem med hög kapacitet (metrobus) längsmed de större trafiklederna. Detta för att avlasta den radiella spårvagnsstrukturen och expressbusstrafiken som idag behöver mötas i centrum.

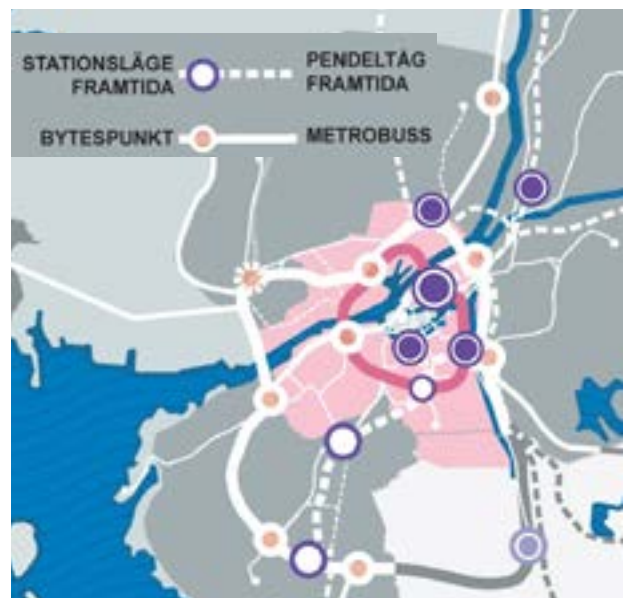


Bild: Principbild av utvecklad kollektivtrafik och systemviktiga mål- eller bytespunkter från kommande översiktsplan (2021). Illustration: WSP/stadsbyggnadskontoret

Fortsatta analyser av Målbild Koll2035 har dock visat att den utvecklade spårvägfstrafikering 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 nya 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 Hammarskjölds leden 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.

”Söderleden och Västerledens storskaliga utformning med få tvärförbindelser utgör en barriär och påverkar invånarnas rörelsemönster. Delar av befintlig infrastruktur behöver omvandlas till integrerade delar i ett sammanhängande gatusystem med kvaliteter som i innerstaden, för att främja genhet och orienterbarhet i trygga och upplevelserika miljöer”
- ÖP, granskningshandling 2021

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 kommande fördjupning av översiktsplanen för Högsbo och Frölunda och beräknar

att ca 100 000 nya invånare kan rymmas i det föreslagna utvecklingsområdet. 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 innerstadsmiljö stegvis växa fram. Det kommer krävas kraftsamlingar kring dagens strukturer och en samordning mellan flera framtida projekt.

Ett sammanhängande stadsstråk

Dag Hammarskjölds leden är idag överdimensionerad och i granskningsversionen av ny fördjupning av översiktsplanen för Frölunda och Högsbo 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 bildas för spårtrafiken; ”Marconiplatsen” (korsningen Marconigatan och Dag Hammarskjölds boulevard) och ”Musikplatsen” (korsningen Marconigatan/Musikvägen); i dessa samlas trafikflödena när en mer förfinad stadsväv breder ut sig i dalgången mellan Ruddalen och Änggårdssbergen.

Marconigatan ligger i programområdets dalgång och är det enda genomgående stråk med möjlighet att knyta samman boulevarden via Frölunda Torg söderut längs Näsetvägen och Skattegårdsvägen. Ett parallellt programarbete pågår även i Tynnered för att göra dessa gator mer stadsmässiga. Med stärkta kopplingar finns här möjlighet för ett sammanhängande stadsstråk från Göteborgs centrum till en ny stadskärna i södra Göteborg; Frölundastaden.

Rikshintressen

Rikshintressen är ett sätt för staten att påverka och bevaka intressen av nationell betydelse. Det kan till exempel vara rikshintresse 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 rikshintresse och till större delen naturreservat. Den södra kustremsan med skärgård ligger också nära vilket innebär att Frölunda ligger i ett naturnära sammanhang.

Söder- och Västerleden sträcker sig från Åbromotet i öster till Vädermotet i norr. Vägen ingår i det nationella stamvägnätet och är av rikshintresse. Leden utgör bland annat en viktig transportled för tunga transporter och för transporter med farligt gods.

Enligt kommande översiktsplan för Göteborg (red 2021) måste andelen resor med kollektivtrafik, cykel och till fots öka. Om inte kan trafikökningen försvåra framkomligheten och leda till att trafiknätet inte har tillräcklig kapacitet. Den kommande 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 överbygga barriärer och stärka den sociala hållbarheten bör studeras parallellt med denna utbyggnad.

Frölundastaden - En ny innerstadsmiljö i ett flerkärntigt Göteborg

Frölundastaden är inte bara en möjlig innerstadsmiljö i framtiden. Det är en kärna kring vilket det lever människor motsvarande en mindre stad och där en omfattande tillväxt kommer ske på sikt. Idag kan området betraktas som en Göteborgsförort utbyggt kring ett externt köpcentrum där massbilismens lämnat sin tids avtryck kring platsens funktion och ytanspråk. Att på sikt utveckla en flerkärntig struktur innebär att tillgängligheten till den nära staden ändras där mobiliteten innebär att gång och cykel är det första valet. Att uppnå en flerkärntig struktur innebär att vi i vissa lägen inte behöver pendla in till staden för att vi är redan där.

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 över tid för att koppla samman dessa stadsdelar kring ett gemensamt centrum med en ny gatustruktur kring god arkitektur av blandad funktion och karaktär.

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 ett Pendeltåg kan även fler nå platsen mer hållbart på sikt.

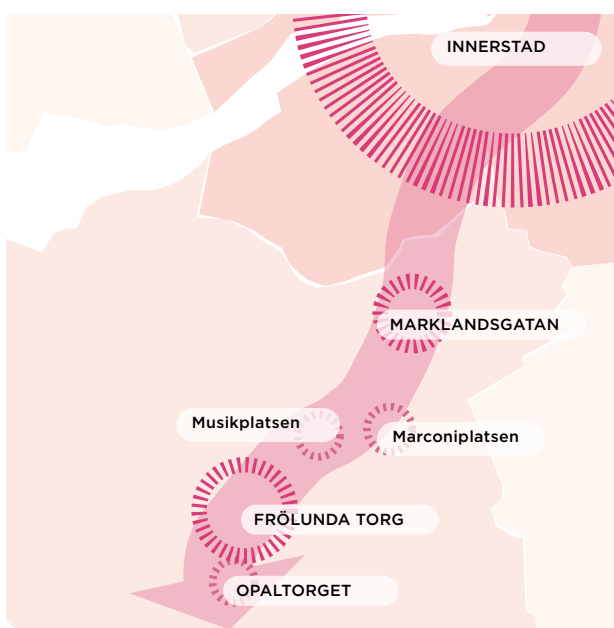


Bild: Illustration av pärlbandet av befintliga tyngdpunkter och nya platser, Musikplatsen och Marconiplatsen.

Projektets 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. De befintliga planprogrammen för Frölunda är i stort sett genomförda och utbyggda. Dessutom har områden redan planerats och byggts ut inom ramen för Bostad 2021.

Frölunda är en strategisk tyngdpunkt för Göteborg och en av de prioriterade utbyggnadsområdena enligt gällande översiktsplan för Göteborg från 2009 och strategi för utbyggnadsplanering 2035.

Området kring Frölunda Torg ska utvecklas som en kraftsamlingspunkt 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.

Programmet för Frölunda ska förhålla sig till det pågående arbetet med fördjupningen av översiktsplanen för Högsbo-Frölunda med Dag Hammarskjölds boulevard.

Inom området pågår arbetet med flera detaljplaner bland annat en ny detaljplan för Frölunda torg. Inriktningen i de detaljplaner där arbetet redan har påbörjats har funnits med som en förutsättning för programarbetet.

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 pågående arbete med en ny Översiktsplan men tillhörande fördjupning och arbetet med målbild Koll2035.

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 tydligt ange etappindelning, exploateringsgrad mm.

Avgränsning

Programområdet avgränsas geografiskt vid Järnbrott/Tofta i öster, Ruddalen i väster, omkring Flatås i norr och i söder ansluter programområdet till Västerleden Programmet för även resonemang kring kopplingar till angränsande influensområden så som Tynnered och föreslagen utveckling kring förslag kring utveckling kring Dag Hammarskjölds Boulevard.

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 ca 2035.

Utvecklingen av Frölunda stannar inte 2035 utan är en kontinuerlig process. Förslag till ny översiktsplan och fördjupning av denna 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 förändringar i transportmönster. Programmet syftar till att visa vägen för kommande planering. Det vi bygger idag bör stödja de långsiktigt hållbara lösningarna.

” Tyngdpunkterna ska stärkas för att staden ska gå mot en mer flerkärnig struktur. Täthet och funktionsblandning ska eftersträvas för ökat lokalt kundunderlag...

...Där behov finns ska stadsstrukturen stärkas och utvecklas för att bättre stödja tyngdpunkten, inom närområdet men även i relation till andra delar av staden. Attraktiv stadsmiljö ska prioriteras och kopplingar stärkas för gående och cyklister för att göra platsen tillgänglig för närboende...

...[Frölunda Torg] saknar god regional tillgänglighet med kollektivtrafik ... Ny bebyggelse ska utformas på ett sätt som medger förändrad användning när marknadsläget ändras.”

- ÖP, granskningshandling 2021

Frölunda idag

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

Stad i staden

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 enkla-ver 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 t ex Järnbrott med Radiatorget som samlande stadsdelscentrum.

Bilismens framfart under tidigt 1900-tal 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 årsringar med en ringväg (Västerleden), lokalgator (Marconigatan/Radiovägen), vägar runt bostadsområdena och slutligen återvändsgator inom bostadsområden med de så kallade matargatorna som leder in till områdets parkeringsplatser. Denna princip separerade trafiktyperna och innebar i stort sett bilfria bostadsområden, men skapade samtidigt frånvända enkla-ver som skildes åt av storskaliga trafikytor där framkomlighet för bil prioriterades.

Planeringen av bebyggelsen utgick kring tanken om att optimera för ljusförhållanden där husen skulle vara nära naturen, detta för att främja folkhälsan. Husen placerades gärna som punkthus i terräng. I Frölunda har vi flera enkla-ver av skulpturala punkthuslandskap som åtskiljs av gröna viddar, tydligt exempel är "lösgommarna" (1960) vid Mandolingatan/



Bild: Exempel på de gröna vidderna mellan punkthusen.

Fagottgatan. De är de första man ser när man når Frölunda från spårvägen mot söder och skapar härmed en entrévy som för många representerar Frölunda idag. Formen på husen skulle 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 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 bostadsområdena som finns i Västra Frölunda är byggda mellan år



Bild: Lösgommarnas utgör en entrévy från spårvägen söderut.



Bild: De skulpturala byggnadsvolymerna skapade tydliga enklaver i stadslandskapet (ortofoto 1970).



Bild: Utbyggnaden av västerleden med tillhörande mot har skapat tydliga barriärer inom området (ortofoto 1995).

1955 – 1975 och är kulturhistorisk värdefulla miljöer. Årsringar vi bör bevara för framtiden.

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. Fortfarande råder en uppfattning om blandstadens fördelar jämfört med en uppdelning av bostäder, arbetsplatser och service mm. Resandet är fortfarande i fokus och högaktuellt i takt med att staden växer. Men



Bild: Vy från Ruddalens promenadstråk. Områdets tydliga stadssiluetten utgörs här av lösgommarna, panncentralen tratten, kommandobryggorna, skivhusen vid Mandolingatan och taken över de nybyggda radhusen Äppelträdgården.

jämfört med bilens överlägsenhet på 1950-talet så förespråkar man idag kollektivt 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.

Pågående planering och utbyggnad

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

Utmed Munspelsgatan byggs 450 bostäder kring Gånglåtens stjärnhus och ett nytt parkeringshus och matbutik är byggd. Markparkeringarna längs södra Mandolingatan byggs ut med 500 nya bostäder öster om Positivparken.

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

Längs Distansgatans markparkeringar har en plan nyligen vunnit laga kraft som möjliggör 400 nya bostäder för utbyggnad. Nordväst om Järnbrottsmotet planeras en ny bussdepå. Norr om denna pågår även ett detaljplanearbete för skola och ca 550 bostäder och kontor.

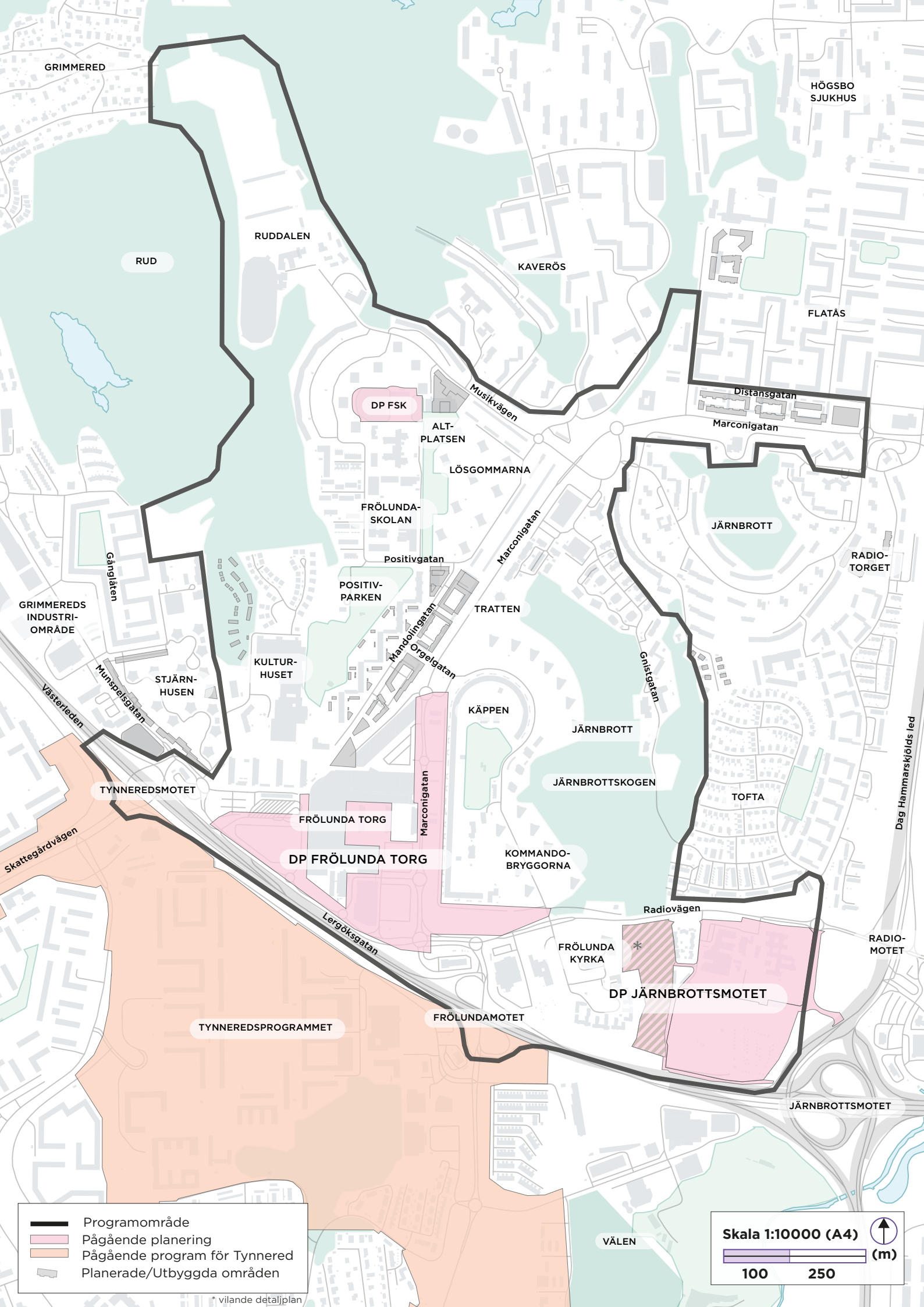
Inom ramarna för programarbetet pågår även ett detaljplanearbete för Frölunda Torg. Det pågår även ett angränsande programarbete i Tynnered. Mellan dessa projekt krävs en nära samordning.



Bild: Gångtunnlar och öppna parkeringsytor. Att röra sig utan bil idag mellan Frölunda Torg och Tynnered är att röra sig i utsatta miljöer där den upplevda otryggheten är hög.



Bild: Mandolingatan byggs ut på tidigare markparkeringar där P-platser samordnas i parkeringshus inbyggda i kvarter



GRIMMERED

HÖGSBO
SJUKHUS

RUD

RUDDALEN

KAVERÖS

FLATÅS

DP FSK

ALT-
PLATSEN

LÖSGOMMARNÄ

FRÖLUNDA-
SKOLAN

Positivgatan

POSITIV-
PARKEN

TRATTEN

GRIMMEREDS
INDUSTRI-
OMRÅDE

Gångvägen

STJÄRN-
HUSET

KULTUR-
HUSET

Mandolingatan

Orgelgatan

Marconigatan

Distansgatan

Marconigatan

JÄRNBROTT

RADIO-
TORGET

TYNNEREDSMOTET

FRÖLUNDA TORG

DP FRÖLUNDA TORG

KÄPPEN

JÄRNBROTT

JÄRNBROTTSKOGEN

TOFTA

KOMMANDO-
BRYGGORNA

Lergöksgatan

Radiovägen

FRÖLUNDA
KYRKA

DP JÄRNBROTTSBOTET

TYNNEREDSPROGRAMMET

FRÖLUNDABOTET

RADIO-
BOTET

JÄRNBROTTSBOTET

VÄLEN

Skala 1:10000 (A4)

100 250



(m)

* vilande detaljplan

Programmets inriktning

Dagens Frölunda är programmets utgångspunkt och Frölundastaden är den långsiktiga visionen. Nedan redovisas programmets strategier för den kommande planeringen.

Tre övergripande strategier

Den nya översiktsplanen har tre utvecklingsinriktningar: nära, sammanhållen och robust stad. Programmet har tagit fram tre övergripande strategier. Dessa har utvecklats från den nya översiktsplanens inriktningar och anpassats utifrån de lokala förutsättningarna för området samt programmets syfte.

Programmet syftar till att identifiera viktiga förutsättningar, strategier och åtgärder för hur Frölunda kan utvecklas långsiktigt hållbart. Programmet ska utgöra ett konkret stöd för pågående och kommande detaljplaner.

Tre övergripande strategier tagits fram som sammanfattar programmets inriktning.

» Markanvändning i balans

Förutsättningar för befintlig och tillkommande bebyggelse är att det ska finnas en markanvändning i balans för de behov som tillkommer i form av förskolor/skolor, parker eller friytor. Behoven ska styra omfattningen och utbyggnadstakten för befintliga och kommande bebyggelse. I begreppet markanvändning i balans ingår även att fler arbetsplatser behöver möjliggöras.

I de centrala lägena av Frölundastaden är det viktigt med en stadsmässig gestaltning och innehåll som kompletterar och ger service till de stora bostadsområdena runt omkring.



Illustration: Ida Brogren

» Mot Hållbar mobilitet

Ny bebyggelse kommer företrädesvis planeras på redan i anspråktagen mark såsom 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. Programförslaget kräver en omställning av mobiliteten och andra typer av lösningar som är mer hållbara än dagens resande.

Parkering bör i strategiska lägen samordnas för boende och verksamma i gemensamma mobilitetslösningar.

» Samordnat genomförande

Planering inom programområdet behöver samordnas (utbyggnadstakt och beroenden) för att slå vakt om strategiskt intressanta områden för framtida utbyggnader. Planering och utbyggnad ska samordnas så att gemensamma funktioner säkerställs och inte löses i respektive detaljplan. Programförslaget skall ha god genomförbarhet och en ekonomi i balans.

Vägledande nyckeltal

Som stöd i avvägningen av lämplig markanvändning inom programområdet har nuvarande nyckeltal inom staden används som vägledning. Läs vidare i bilaga Kunskapsunderlag.



En vision för Frölunda 2035 och bortom

Programmet har 2035 som målår då det som föreslås ska vara delvis eller helt utbyggt. Det finns föreslagna åtgärder som ligger längre fram i tiden än målåret. Dessa är mer osäkra i sitt genomförande och beroende av annan utveckling i staden. Syftet är att visa på Frölundastadens potential över tid i takt med att läget förändras och att programmet ska stödja de långsiktigt hållbara lösningarna.

Vision Frölunda

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

Den sociala hållbarheten har ökat genom att knyta områdena närmare varandra och skapa en sammanhängande stadsväv utan starka barriärer. Den nya bebyggelsen har genom en

tydlig förankring i sin historia utvecklats till en modern och stadsmässig del av staden.

Frölunda är en hållbar del av staden med en stor blandning av mötesplatser, bostäder, handel, kultur, arbetsplatser och service. Det har blivit enklare att till fots och cykel röra sig i sitt område. Gena vägar gör det enklare att i sin vardag kunna nå affären, hållplatsen, förskolan, arbetet, kompiserna eller parken utan att vara beroende av bilen. Det är lättare att passera Västerleden med gång och cykel.

Frölunda Torg som handels- och kollektivtrafikpunkt har stärkts och utvecklats med bostäder och verksamheter som knyter an till en framtida kollektivtrafikknutpunkt längs Västerleden. Staden utvecklas vidare söderut mot Tynnered och Opalatorget och norr ut mot planerad utveckling av Dag Hammarskjölds boulevard. Hela sträckan från Marklandsgatan i norr, via Frölunda och vidare söderut mot Opalatorget ingår i ett sammanhållande stadsstråk.



Del 2 - Frölundastaden

En framtida stadskärna i ett flerkärnigt Göteborg

- » Från Frölunda till Frölundastaden
- » Övergripande struktur
- » Programförslaget
- » Områdesvisa inriktningar



Från Frölunda till Frölundastaden

Frölundastaden ska utgöra en ny nära stads- miljö och i de centrala delarna finns ytor lika stora som området innanför vallgravarna för denna stad att växa fram. Tidigare trafikområden och markparkeringar ersätts med bebyggelse och gaturum anpassade för människors rörelse med vistelsekvaliteter, grönare upplevelser och plats att mötas.

På sikt kan utbyggnaden inom programområdet bidra till ett sammanhängande stadsstråk från Tynnered in till Göteborgs centrum genom ett pärlband av platser och stråk. Stadsomvandlingen i och kring programområdet behöver ske successivt där även morgondagens förutsättningar, samtal och avvägningar behöver ingå.

”Förtätning i noder och längs stråk med rätt rumsliga förutsättningar och närhet till god kollektivtrafik har störst potential för stadsliv och kan bidra till en sammanhängande stad.”
- ÖP, granskningshandling 2021

Programarbetet lämnar inriktningar för fortsatt planering med förtätning längs med noder och stråk. Markanvändningens innehåll behöver här komplettera dagens bostadsbestånd med goda centrumfunktioner i stadsmässiga miljöer. Utformningen av föreslagna utbyggnadsområden behöver fördjupas vidare i samordning med flera angränsande projekt och hanteras vidare i kommande detaljplanering.

Ett förverkligande behöver dock vägledas av en gemensam färdriktning och en samsyn kring viktiga utgångspunkter, vilket vi vill bidra med i programförslaget.

Övergripande struktur

Vi inleder med de breda penseldragen för att visa på den övergripande strukturen och rama in de viktigaste utgångspunkterna.

Ett pärlband av platser och stråk

”Musikplatsen” vilket vi valt kalla den nya platsbildningen mellan Marconigatan/Musikvägen utgör en nod i programområdet och knyter samman ett pärlband av platser och stråk med utbyggnadspotential. Här kopplas centrala Frölundastaden med den eventuella boulevardens nya platsbildningar norrut mot centrala Göteborg.

Musikplatsens koppling till Grimmered stärks med en utveckling av Ruddalens entré via Altplatsen med en grönare gatuutformning som förlängs vidare mot Änggårdsbergen för att knyta samman de stora naturområdena. Via Orkestergatan kopplas Musikplatsen norrut mot Majorna via Kaverös och Tunnlandsgatan som blir den bärande tvärkopplingen till boulevarden norr om programområdet enligt granskningsversionen av förslag till ny fördjupning av översiktsplanen för Frölunda

Högsbo. Tunnlandsgatan kopplas även till norra Marconigatan med ett genomgående cykelstråk från Kungsladugård om dagens sjukhusområde utvecklas och öppnas upp. Positivplatsen förenar Mandolin-, och Marconigatan i ett grön koppling.

Centrala Frölundastaden

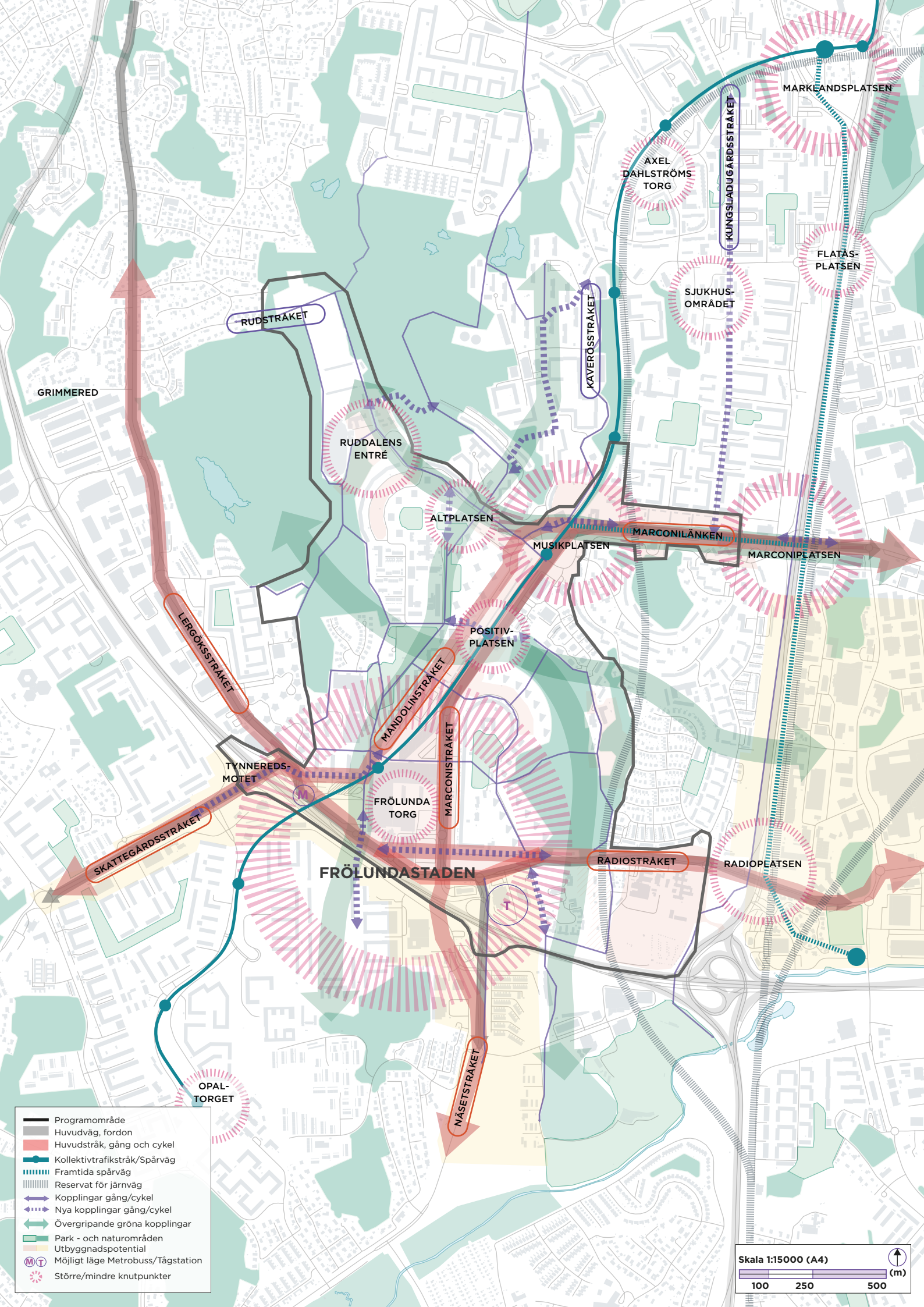
Tillsammans med programarbetet för Tynnered behöver möjligheterna att bryta Västerledens barriärverkan undersökas vidare. En tydlig rekommendation är dock att Tynneredsmotets breda planskildhet öppnas för gång och cykel och att befintliga kopplingar mellan Marconigatan och Näsetvägen görs tryggare. Gångbron vid Frölunda Torg utvecklas som del i ett genomgående grönt stråk mot Majorna via Positivparken och Altallén.

Radiovägen-Lergöksgratan utgör den enda öst-västliga kopplingen genom Frölundastaden och behöver utformas med omsorg. Gång- och cykelstråket som delvis rör sig parallellt med leden kan med fördel förläggas mer indraget för att skapa en lugnare miljö. Två centrala korsningspunkter skapas med

”En utmaning för Göteborg blir att överbryga de fysiska barriärerna på ett sätt som gör staden både mer sammanhängande och sammanhållen, till exempel med hjälp av kollektivtrafik eller placeringar av större samhälleliga institutioner och att länka samman staden genom ny bebyggelse eller nya stråk.”
- ÖP, granskningshandling 2021



Bild: De stora trafikmiljöerna med frångående bebyggelseområde lämnar ytor där ny bebyggelse kan skapa gaturum utmed mer stadsmässiga stråk. Marconiplatsen och ”Musikplatsen” har potential att bli två viktiga centrumplatser i framtiden.



GRIMMERED

RUDSTRÅKET

RUDDALENS
ENTRÉ

ALTPLATSSEN

MUSIKPLATSSEN

MARCONILÄNKEN

MARCONIPLATSSEN

MARKELANDSPLOTSSEN

AXEL
DAHLSTRÖMS
TORG

SJUKHUS-
OMRÅDET

FLATÅS-
PLATSSEN

KAVERÖSTRÅKET

KUNGSLADUGÅRDSSTRÅKET

LEGÖKSSTRÅKET

TYNNEREDS-
MOTET

MANDOLINSTRÅKET

POSITIV-
PLATSSEN

MARCONISTRÅKET

FRÖLUNDA
TORG

FRÖLUNDASTADEN

RADIOSTRÅKET

RADIOPLATSSEN

SKATTEGÅRDSSTRÅKET

OPAL-
TORGET

NÅSETSTRÅKET

- Programområde
- Huvudväg, fordon
- Huvudstråk, gång och cykel
- Kollektivtrafikstråk/Spårväg
- Framtida spårväg
- Reservat för järnväg
- Kopplingar gång/cykel
- Nya kopplingar gång/cykel
- Övergripande gröna kopplingar
- Park - och naturområden
- Utbyggnadspotential
- Möjligt läge Metrobuss/Tågstation
- Större/mindre knutpunkter

Skala 1:15000 (A4)

100 250 500 (m)

Skattegårds-Mandolinstråket och Näset-Marconistråket. Dessa lägen utgörs idag av öppna trafikplatser och parkeringsytor men kan i framtiden få potential att samla cykel- och gångflöden av människor i attraktiva lägen vilket behöver beaktas. Viktigt att ta hänsyn till är att Västerledens funktion ska bibehållas.

”Den huvudsakliga förtätningen i delområdet bör ske utmed de huvudstråk som möts i köpcentrumets närhet: Skattegårdsvägen, Marconigatan och Radiovägen. Dessa gatumiljöer bör utformas som definierade gaturum med sammanhängande bebyggelse in mot anslutande sidoområden.”
- FÖP Frölunda-Högsbo, granskningshandling 2021

Trygghet

Frölunda är en stadsdel som ibland, på vissa platser och på 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. Det innebär:

- » God orienterbarhet.
- » Olika aktiviteter som lockar olika grupper av användare.
- » Blanda funktioner, verksamheter, bostäder, service, skolor med mera.
- » Blandningen ökar förutsättningarna för stadsliv under fler tider över dygnet.
- » Arbeta med belysning, både för att lysa upp men även för att skapa upplevelser och lyfta fram platsskapande element.
- » Väl omhändertagna planteringar och sittmöjligheter.

Samordning kring kollektivtrafiken

Kollektivtrafiken avses på sikt kompletteras med ett snabbt metrobussystem i en ytterring kring centrala staden med stationsläge intill Västerleden inom den centrala Frölundastaden. På lång sikt kan även en ny järnvägslinje med station bli aktuellt inom programområdet. Huruvida detta är möjligt är dock osäkert i nuläget.



Bild: Kring Frölunda Torg finns goda möjligheter att förbättra stråk och platser med omtanke för stadsmiljön och stärka kollektivtrafikens utformning och hållplatslägen.

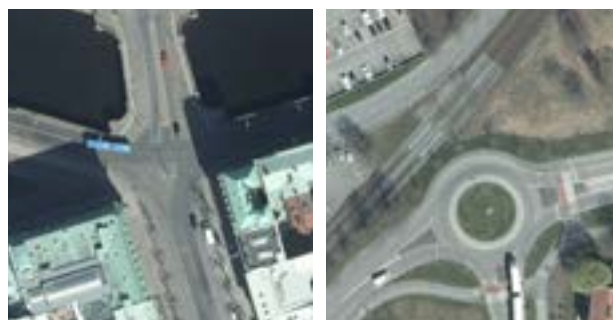


Bild: Skalenlig jämförelse men nybyggd triangelkorsning för spårväg i innerstaden med Musikplatsen anslutningsläge.

Att samordna dessa färdslag med dagens kollektivtrafik i attraktiva bytespunkter vid strategiska lägen är avgörande för Frölundastadens potential.

Vid ”Musikplatsen” planeras en ny spårvägs-koppling ansluta till den befintliga Frölundabanan om boulevarden byggs ut. Kring ett framtida hållplatsläge möts flera av de stadsmässiga stråken i området. Flödena behöver tillvaratas med en god gestaltad miljö som ger god orientering och genhet för gång och cykel samtidigt som kollektivtrafikens framkomlighet och attraktivitet värnas.

Detta innebär att utbyggnad av ”Musikplatsen” och områdena mot Västerleden öst och väst om Frölunda Torg bör utgöra sena utbyggnadsetapper (omfattar inte pågående planering för Frölunda Torg). Eftersom det finns många beroenden som behöver planeras vidare och förankras kring dessa lägen. En tidig utbyggnad riskerar att låsa möjligheter

”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”
- FÖP Frölunda-Högsbo, granskningshandling 2021



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 för framtida kopplingar för en god innerstadsmiljö.

i ett skede där vi ännu inte har alla förutsättningar klara.

En grön stadskärna nära havet

Det finns stora naturområden kring Frölundastaden 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.

I översiktsplanen pekas två genomgående övergripande gröna stråk ut som korsar programområdet; Frölunda - Majornastråket och Änggårdsbergen-Ruddalenstråket. Dessa föreslås stärkas med tvärkopplingar över "Musikplatsen", Positivplatsen och norr om Frölunda Torg.

Gröna stråk är bilfria och långsträckta offentliga rum som innehåller mer eller mindre sammanhängande vegetation med tydlig rumsverkan. De verkar för hållbar mobilitet och bidrar till en nära och sammanhållen stad, dels består av vegetation som tillhandahåller ekosystemtjänster.

Med stärkta kopplingar längs Näsetvägen och Stora ån kan Frölundastadens utvecklas till en innerstadsmiljö med god närhet till idrott, hav och bad.

Ytor för bil blir ytor för stad

Utbyggnadspotential ligger främst i att effektivisera ytanvändningen av dagens bilvägar med minskade impedimentsytor och dubbel-sidig bebyggelse. Dagens utspridda markparkeringar samlas i samlade parkeringslösningar i strategiska lägen och i underjordiska parkeringar. Dessa utbyggnadsområden ligger främst utmed Marconigatan, Radiovägen och Musikvägen. I den pågående detaljplanen för Frölunda Torg studeras hur parkeringsytorna kan utvecklas kring dagens handelsbyggnad och kring centrala "Frölundastaden". Hänsyn behöver samtidigt tas till kollektivtrafikens behov av samordning i strategiska lägen.

Kompletterande innehåll

Lokaliseringen av skol- och förskoletomter är avgörande för utbyggnaden av de bostäder som föreslås utmed huvudstråken. Det krävs härmed en etappvis utbyggnad mellan den kommunala servicen och inflyttningen av nya boende i området.

Antalet boende kommer att öka på båda sidor om Västerleden och därmed behövs en väl avvägd markanvändningen i centrala Frölundastaden där boende, arbetande och besökare kan mötas.

I pärlbandet av platser kan det skapas möjlighet för lokala centrubildningar utöver kring Frölunda Torg, längs de stadsmässiga stråken kan verksamheter bedömas lämpliga i bottenplan.

"Förtätningen i de centrala delarna av området bör i första hand ske genom ett innehåll som ökar funktionsblandningen i området och kompletterar dagens handel och kringliggande bostadsbestånd, som exempelvis kulturverksamheter, arbetsplatser och goda offentliga friytor med vistelsekvalitéer som parker och torg"
- FÖP Frölunda-Högsbo, granskningshandling 2021



Bild: Tynneredsmotets planskildhet har möjlighet att länka samman det genomgående Skattegårds-Mandolinstråket.

Programförslaget

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

Bebyggelse

Programmet har som huvudprincip att bebygga de ytor som idag upptas av markparkeringar och övriga impedimentsytor. Behov av kommunal service och offentliga friytor ska styra hur mycket det går att bygga ut.

Det innebär:

- » Bostäder föreslås utmed utpekade stråk och där behov finns att stärka upp och öka tryggheten.
- » Tillkommande bebyggelse ska anpassas till kulturmiljövårderna på platsen samt i utpekade områden till en ökad stadsmässighet.
- » Ytor för nya verksamheter föreslås vid knutpunkter/noder samtidigt som bebyggelse utmed stråken ska ge utrymme för lokaler i bottenvåningar.
- » Ytor för skola och förskola reserveras för varje utbyggnadsetapp.
- » Kultur och rekreation behålls och utvecklas. Behovet ökar med antalet invånare, tillkommande kulturverksamhet bör ges centrala placeringar där människor rör sig.

Infrastruktur

Inriktningen för infrastrukturen är att behålla och utveckla det som krävs för att klara kollektivtrafikmängder och kapacitet. Fokus ligger på att få större tillgänglighet för gående och cyklister.

Det innebär:

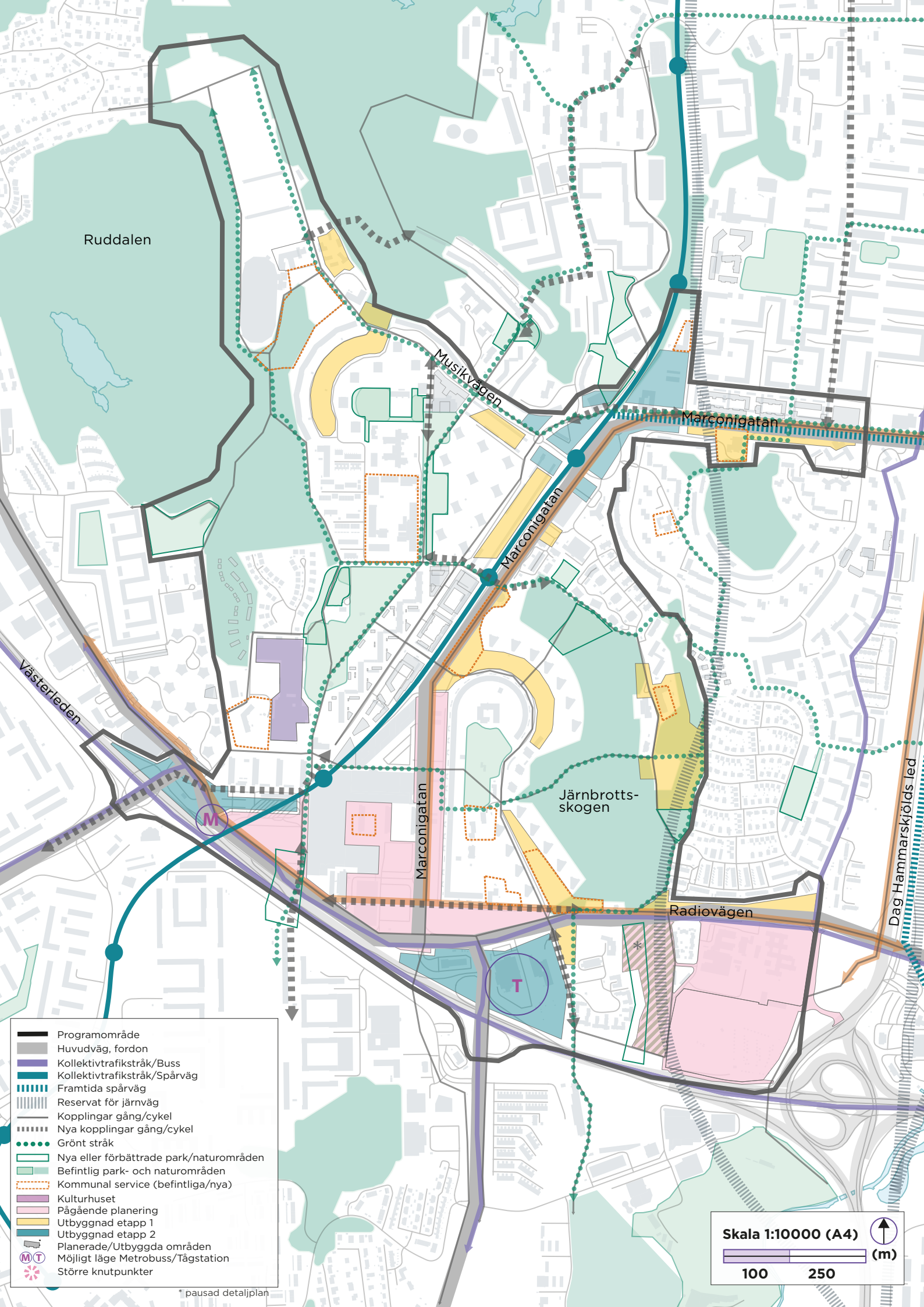
- » En mer stadsmässig utformning Marconigatan och dess spårväg men utan att sänka dagens framkomlighet och restid.
- » Nya och förbättrade kopplingar över och under Västerleden för fotgängare och cyklister.

- » 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.
- » Släpp i gaturummen som stödjer gröna kopplingar.

Grönstruktur

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

- » Övergripande gröna stråk som kopplar samman på övergripande nivå Ruddalen via Järnbrottsskogen och vidare till Välen och stråk från Ruddalen till Tynneredsplatån via Positivparken i söder och Frölunda Torg.
- » Mot väster ett större övergripande grönt stråk från norra Ruddalen via Marconigatan och som sedan kan kopplas över Dag Hammarskjölds leden och vidare mot Änggårdssbergen.
- » Lokala gröna stråk som utvecklas med en tydligt gestaltad promenad genom stadsmiljö med gröna inslag såsom trädrader och gröna platsbildningar som koppla 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.



Områdesvisa inriktningar

Här beskrivs programförslaget närmare med rekommendationer för varje delområde och den fortsatta planeringen.

Utvecklingen av områdena i anslutning till Frölunda torg, Musikplatsen samt Ruddalens entré bedöms få stor påverkan på landskapsbilden och på områdets identitet. Stor omsorg bör läggas på utformning av dessa platser och dess byggnader. Planeringen kan med fördel föregås av till exempel arkitekttävlingar, parallella uppdrag eller liknande kvalitetssäkrande moment.

1. Norra Marconigatan

Marconigatan som i hela sin sträckning är ett av huvudstråken inom programområdet ska få en ökad stadsmässighet och ha fokus på gång- och cykeltrafik. Dubbelsidig bebyggelse föreslås och entréer placeras ut mot gatan.

I FÖP Högsbo-Frölunda finns förslag till en ny spårväg i norra Marconigatans sträckning från "Musikplatsen" till Marconimotet. Denna ska kopplas till den föreslagna Dag Hammarskjölds boulevard. Ny bebyggelse på södra sidans parkeringsytor behöver förhålla sig till den nya spårvägens sträckning och utrymme. Det är viktigt att säkerställa att spårvägen får gå i reserverat utrymme i gatan och inte behöver gå i blandtrafik.

Vid den befintliga panncentralen söder om Marconigatan prövas möjligheten till förskola i suterräng mot Järnbrottsberget för att möjliggöra grönstråket genom området.

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

Förstärkning av de gröna kopplingarna mellan större grönområden sker genom tillägg i form av trädtrader och gröna platsbildningar i Marconigatan.

2. Musikplatsen

Korsningen där Musikvägen möter Marconigatan och Orkestergatan har programmet valt att benämna som "Musikplatsen". Detta är entrén till Frölunda om man kommer med spårvagn norrifrån. Detta är en korsningspunkt där människor rör sig från Marconigatan mot Dag Hammarskjölds boulevard, mot Frölunda Torg och Musikvägen.

Genom att knyta ihop stråken ifrån Frölunda ut mot Dag Hammarskjölds boulevard och mot innerstaden finns även potential för en ny platsbildning med centrumkvaliteter och stadsliv.

Programmets strategier för att öka den sociala hållbarheten och stärka knutpunkten i det framtida flerkärniga Göteborg görs genom att tydligare knyta ihop områden med varandra och att tillföra centrumkvaliteter.



Bild: Marconigatans spårväg

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. 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.

Programmet gör avvägningen i dagsläget att framkomligheten för kollektivtrafiken är viktigare än att bygga om planskildheten för bil och skapa Musikplatsen i sin fulla potential.

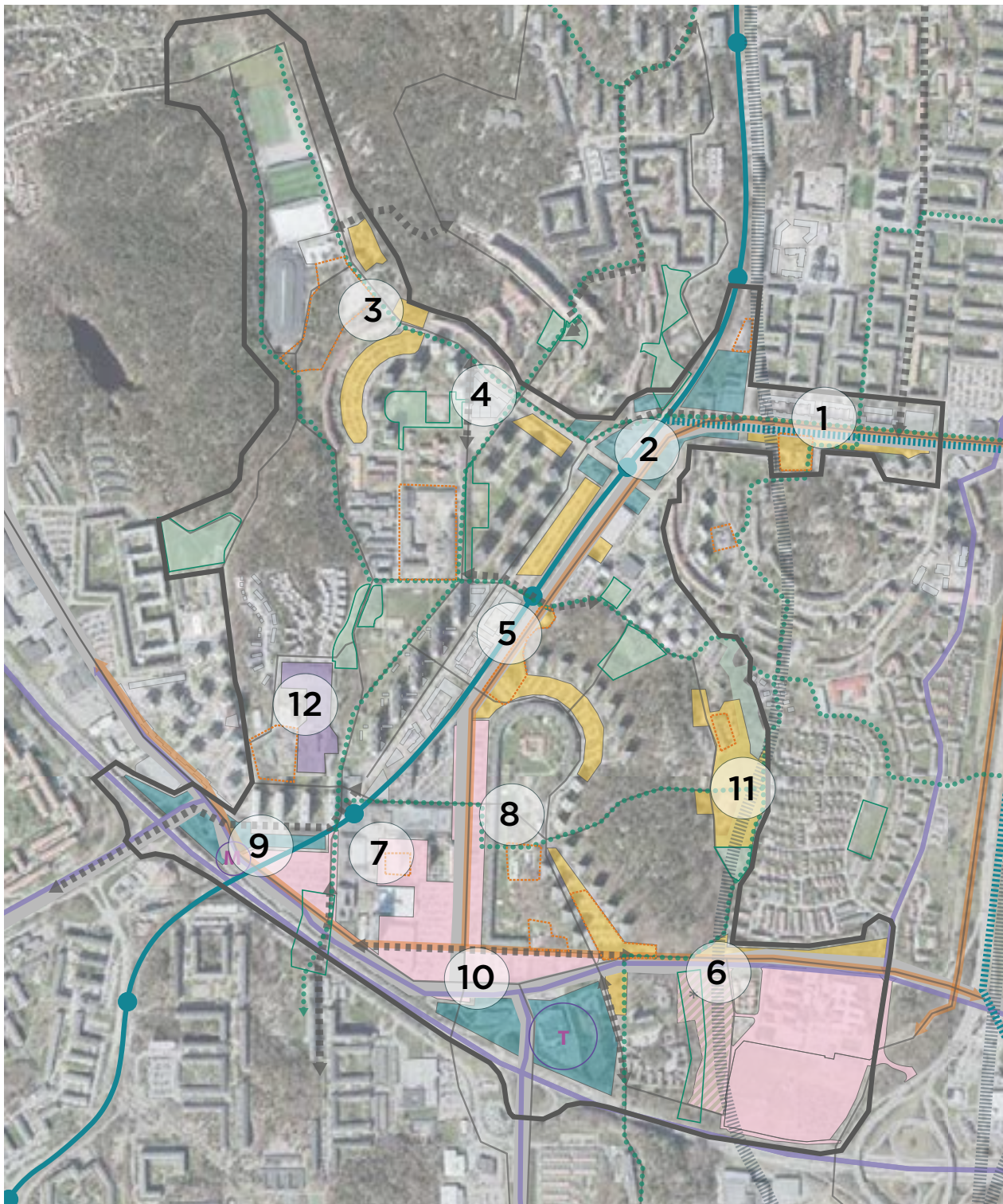


Bild: Karta med numrerade områden för rekommendationer inför detaljplan.

Detta för att säkerställa framkomligheten för kollektivtrafiken.

Planskildheten mellan spårväg och Musikvägen ska därför bibehållas tills en kompletterande kollektivtrafik är möjlig.

I ett senare skede när en omdaning av platsen är aktuell och om kompletterande kollektivtrafiksystem kan fylla Frölundabanans funktion så kan frågan sättas i ett nytt ljus och andra lösningar kan avvägas. Se vidare under del 3 Konsekvenser.

En anslutning med ny spårvägsdragning från Dag Hammarskjölds leden behöver kombineras med en gen passage för gång och cykel som leder bort till den västra sidan av Frölunda mot Altallén via Mandolingatan.

Bebyggelsen utmed "Musikplatsen" och Marconigatan bör erbjuda siktlinjer mot "Lösgommarna" och på olika sätt förhålla sig till kulturmiljön. Vid fortsatt planering ska skyfallsytor beaktas.

3. Ruddalens entré

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 framförallt ytterligare idrottsfunktioner och skolverksamhet. Viktiga trygghetsskapande åtgärder är att stärka stråken genom området. Möjligheten till bostäder kan studeras för att öka närvaron och upplevelsen av trygghet. Kommande planeringsarbete 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 arbetet.

Söder om Skrinna hallen anläggs en ny park på den befintliga grönytan som fungerar som en kopplingspunkt mellan stråken genom Ruddalsområdet. Skolan skall med fördel utformas så att denna plats stärks. Skyfallsytorna ska beaktas vid fortsatt planering. Stigen öster om Skrinna hallen bör upprustas och göras tryggare. Stigen upp mot Basungatan är intressant att studera vidare då det kan stärka



Bild: Natur- och idrottsområdet Ruddalen

Ruddalens entré med en östlig koppling vidare mot Kaverös Torg.

4. Altplatsen

Vid Altplatsen mot Musikvägen har en detaljplan antagits kring att bygga ut ett nytt punkthus som kommer inrymma studentlägenheter och verksamheter i bottenplan. Utformningen möjliggör en förlängning av Altallén mot Musikvägen. I väster kommer även den befintliga förskolan att utökas med gård i grönområdet varmed Altplatsen bör ombildas till en park med fler gröna värden och vistelskvaliteter.

Längs Fiolgatans parkeringsytorna finns möjlighet för ny bebyggelse som förhåller sig till radhusområdet i söder och bidrar till det öppna gårdslandskapet kring Altplatsen.

Söder om Musikvägen föreslås en bebyggelse som tar upp de höjdskillnaderna som finns med entréer från gata.

I höjd med Basungatan bör en gång och cykelkoppling anläggas mot Altplatsen för att



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

skapa möjlighet att ta upp planskillnaden som finns här idag. Detta för att synliggöra och tillgängliggöra torget/Altplatsen.

Naturområdet som gränsar mot norra Musikvägen är ett inslag som avses besparas för att bibehålla upplevelsen av en grön koppling från Ruddalen ned mot Musikplatsen och vidare mot Änggårdsbergen via Marconigatan och Musikplatsen i framtiden.

5. Mellersta Marconigatan

För att skapa en tätare stadsdel med möjlighet till stadsliv och människovänliga stadsrum behöver Marconigatan omvandlas. Utvecklingen går från en väg som idag kantas av impedimentsytor och parkeringar till en stadsgata. Utformningen av Marconigatan ska göras utifrån att skapa ett mer sammanhängande gaturum som knyter ihop den västra och den östra sidan. Körbana samt gång- och cykelväg förläggs i samma plan som spårvägen och cykelbanorna breddas. Allén centralt i gatan kan eventuellt flyttas eller ersättas med träd som kompletterar den allé som finns på gatans östra sida där människor rör sig.

Tillkommande bebyggelse utmed huvudstråket Marconigatan ska utgöras av en kvartersstruktur som möter gatan. Stor vikt bör läggas vid utformningen kring mötet med de kulturhistoriska värdena i form och skala. Tätheten ska vara hög och utgå från en trivsamt stadsmiljö i ögonhöjd. Bottenvåningar som vänder mot gaturummet ska innehålla lokaler och verksamheter. Entréer placeras mot gatan.

Grönstråket som binder ihop Ruddalen med Järnbrottsskogen förstärks genom trädrader

och mindre platsbildning med gröna inslag. Utrymme behöver reservats för fördröjningsytor. Kopplingen över Marconigatan och korsningen vid Tratten bildar en ny lokal plats, Positivplatsen. Platsen knyter ihop den västra och den östra sidan och då Marconigatan domineras av planskilda korsningar som har bedömts svåra att bygga bort blir korsningspunkterna, som denna, extra viktiga. Här finns möjligheten att stärka korsningen som plats och etablera en skyfallsyta.

Korsningen mellan Norra Dragspelsgatan och Marconigatan omdanas så att bebyggelse kan rymmas mot Marconigatan. Här finns också möjlighet till en gångkoppling ifrån Norra Dragspelsgatan till Positivparken genom bostadskvarteren väster om Marconigatan.

Längs med Marconigatan finns en tidigare panncentral, Tratten. Den ska bevaras som landmärke och kan med fördel utvecklas till användning av mer publik och offentlig karaktär. Planering pågår för en ny skola söder om Tratten och området kan även vara lämpligt för utveckling av studentbostäder ihop med skolan. Möjligheten till att skolan ska kunna inrymma även publika delar som kan användas efter skoltid bör undersökas inom kommande planarbete.

6. Radiovägen

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. Radiovägen är även en parallell väg till Söder-/Västerleden och kommer behöva ha



Bild: Före detta panncentralen, Tratten



Bild: Radiovägens nuvarande sträckning.

funktionen som avlastning av leden med ökad kollektivtrafik.

Radiovägens potential som en stadsgata med omgivande bebyggelse studeras delvis i de pågående detaljplanerna för stadsutveckling vid Frölunda Torg och vid Järnbrottsmotet. Gatan ska ges en mer stadsmässig utformning, delvis med bebyggelse på båda sidor.

Pågående detaljplaner möjliggör för en sydlig förskjutning av gaturummet som kan ramas in av ny bebyggelse i norr. Radiovägen omgestaltas för att möjliggöra kollektivtrafikkörfält samt nytt pendelcykelstråk. Utbyggnad av området kräver stora ledningsflyttar. Utrymme för skyfallsvatten behöver beaktas i fortsatt arbete.

Stor hänsyn behöver tas till det järnvägsreservat som löper genom området i granskningsversionen av ny översiktsplan och det faktum att det finns en stor osäkerhet kopplade till reservatens sträckning.

Söder om Radiovägen prövas detaljplaner för bostäder, kontor, förskola, skola och bussdepå.

Järnvägsreservatet berör pågående planering vid Prästgårdarna, fortsatt planering är beroende av vidare utredningar kring reservatets läge.

Stor hänsyn behöver tas till kulturmiljön kring prästgårdarna och den före detta rundradiostationen vid utveckling av dessa områden samt särskild hänsyn till det grönområde som ingår i grönkopplingen från Järnbrottskogen mot Välen.

7. Frölunda Torg

Frölunda Torg utgör handelsplats och mötesplats inte bara för närområdet utan är ett av de största köpcentrumen i staden. Detaljplanearbete pågår för utveckling av Frölunda Torg som omfattar förutom handel och verksamheter även fler bostäder. Frölunda Torg ingår i den centrala Frölundastaden och här bör innerstadskvaliteter eftersträvas. Stor vikt bör läggas vid utformningen av attraktiva gatumiljöer med fokus på gående och cyklister. Allmän plats ska utformas med omsorg. Marconigatan som leder igenom planområdet



Bild: Vy över Frölunda Torg med Käppen och Kommandobryggorna.

är ett av programmets huvudstråk och ska utformas med omsorg, 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.

Från Marconigatan ansluter Vibrafongatan som landar vid Frölunda Torg. Idag utgörs Vibrafongatan av en gata för dels infart för parkeringshus och lastningsområde. Vid en omdaning av Frölunda Torg bör denna del studeras närmare.

En bostadsnära park om minst 0,2 ha ska tillskapas vid Frölunda Torg.

8. Käppen och Norra Dragspelsgatan

Inom ramarna för samma detaljplan som Frölunda torg prövas möjligheten för komplettering med bostäder på parkeringarna utmed Käppen. Bebyggelsen bör förhållas sig till gatan och bidra till ett attraktivt stadsrum.

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.

För detta krävs ett mer blandat utbud på lokal nivå och ofta en högre koncentration av människor. Detta kan uppnås genom en lämplig boendetäthet och exponering av flöden från olika håll.

Blandning av människor från olika stadsdelar och områden skapar förutsättningar för innovation och gemenskap. En större koncentration av funktioner skapar i sin tur förutsättningar för levande och variationsrika närmiljöer.

- FÖP Frölunda-Högsbo, granskningshandling 2021

Bebyggelsemönster kan avvika mot befintlig bebyggelse vad gäller typologi dock ska hänsyn tas till volym, skala, form, material- och färgverkan samt detaljomsorg. Inom Käppen ska parken bevaras och stärkas. Familjecentralens byggnad ersätts med förskola.

På parkeringarna vid Kommandobryggorna kan bebyggelsen kompletteras med mer småskalig struktur i form av radhus eller lägre flerbostadshus som inte konkurrerar i skala med de befintliga husen. På parkeringsytan i den södra delen mot Radiovägen bör möjlighet till skola studeras.

9. Öster om Frölunda Torg och kopplingen mot Näset

Utvecklingen som studeras inom programarbetet för Tynnered ihop med utvecklingen av Frölundaprogrammet kommer ytterligare stärka behovet av goda kopplingar över Västerleden för att minska dess barriärverkan och läka ihop staden. Programarbetena överlappar här varandra och utformningen av kopplingarna kommer att studeras vidare inom ramarna för programmet för Tynnered.

Trafiksystemet i Frölundamotet ligger idag nära sin kapacitetsgräns. Ytterligare exploatering riskerar att tillföra biltrafik i en sådan omfattning att kapaciteten i Frölundamotet överskrids och köer skapas ut på Västerleden. Utvecklingen enligt programmet samt programmet för Tynnered kan därför innebära att motet behöver byggas om. Omfattningen av nödvändiga åtgärder behöver studeras vidare.



Bild: Exempel över bred gångbro med vistelseytor över Lundbyleden framtaget av Mandaworks våren 2019.

För kopplingarna vid Frölundamotet föreslås en förbättrad gång och cykelkoppling under leden samt en breddning av cykelstråket över leden. Tillkommande bebyggelse kan här få en högre skala, fokus bör ligga på utveckling av arbetsplatser. Om en tågstation tillkommer i detta läge kan det bli ett attraktivt läge för kontor och verksamheter. En förutsättning för den nära staden är att tillskapa fler arbetsplatser.

Den eventuellt framtida tågförbindelsen skulle ytterligare stärka Frölunda som knutpunkt och innebära regionala kopplingar. Det skulle skapa möjligheter att gynna Frölunda och Tynnereds sociala förutsättningar. Om en framtida tågförbindelse förläggs nära Frölunda bör stationsläget placeras med en anslutning så nära Frölunda Torg som möjligt. Här finns idag ett stort underlag av både bostäder och handel men även en stor utbyggnadspotential inom ramarna för programarbetet för både Frölunda och Tynnered. Osäkerheterna kring utvecklingen av ett framtida metrobusläge, samt i ett längre perspektiv utbyggnad av en eventuell tågförbindelse, innebär att utvecklingen bedöms vara en sen etapp i programarbetet.

10. Västra torget och kopplingen mot Skattegårdsvägen

Området väster om pågående planering för Frölunda Torg är idag det området som har potential att ytterligare knyta ihop Frölunda med Tynnered, dels med en breddad gång och cykelkoppling över leden, dels genom ett nytt gång- och cykelstråk via Tynneredsmotet under leden.

Precis som öster om torget bör fokus ligga på utvecklingen av arbetsplatser. Möjligheten att även placera kulturverksamheter centralt i området bör studeras i samband med att Kulturhuset utvecklas.

Inom området ligger idag en bussterminal. Behovet av denna kommer att kvarstå och eventuellt också utökas. Bussterminalen bör placeras i ett läge där det finns en potential att samordna bussterminal, spårväg och framtida läge för metrobusstation. Ett annat läge

för bussterminalen skulle kunna frigöra yta för ett torg i centralt läge.

Ytterligare exploatering kan riskera att tillföra biltrafik i en sådan omfattning att kapaciteten i Tynneredsmotet överskrids och köer skapas ut på Västerleden. Utvecklingen enligt programmet samt programmet för Tynnered kan därför innebära att motet behöver byggas om. Omfattningen av nödvändiga åtgärder behöver studeras vidare.

Precis som för gång- och cykelkopplingarna för Östra torget kommer dessa att studeras vidare inom programmet för Tynnered.

11. Gnistgatan

Längs med Gnistgatan är ett planbesked beviljat för bostäder och utbyggnad av befintlig förskola. Här föreslås en utveckling med övervägande radhusbebyggelse, enstaka högre bostadshus kan studeras. Kulturmiljön, terrängförhållanden och inslag av värdefull natur kräver vidare studier för att bedöma lämplig utformning och antal bostäder.

Gång och cykelkoppling från Gnistgatan till Radiovägen behöver förbättras. Eventuellt kommer en bilkoppling krävas mellan tillkommande bebyggelse utmed Gnistgatan och Radiovägen. Detta utreds inom kommande planarbete.

Här föreslås en ny bostadsnära park.



Bild: Södra delen av Gnistgatan.

12. Kulturhuset

Frölunda kulturhus innehåller idag både simhall, bibliotek och andra kulturfunktioner. Verksamheten nyttjar sommartid även Positiv-parken 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.

Inom programarbetet har det identifierats att kulturhuset skulle vara en lämplig lokalisering för en ny skola, samlokalisering av dessa funktioner behöver då studeras närmare och ett helhetsgrepp behöver tas för området. Möjligheten för att utveckla kulturverksamheter centralt i området samt ut med Marconistråket är också något som bör undersökas. Området runt kulturhuset kan idag upplevas otryggt vilket behöver beaktas.



Bild: Kulturhuset, en möjlighet för samlokalisering med skola?

Övriga rekommendationer

Övriga rekommendationer som gäller generellt för flera områden och kommande planering:

- » 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.
- » En helhetsbild över områdets grönstruktur ska vara vägledande i fortsatt detaljplanearbeten. Värna om förparker/bostadsnära parker intill naturområden.
- » Utrymme för skyfallsytor och skyfallsleder ska beaktas i kommande planering. Detaljerade utredningar för dagvatten och skyfall ska tas fram. Dagvattnet ska i första hand tas om hand inom kvartersmark.
- » Där det finns behov ska en detaljerad naturvärdesinventering tas fram. I fortsatt planering där naturvärden berörs bör även kompensationsåtgärder genomföras.
- » Luft- och bullerutredning ska tas fram där det finns behov i kommande planering.
- » Detaljerade trafikutredningar och trafiklösningar ska tas fram vid behov i kommande detaljplanearbete.
- » 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.
- » Dagsljusutredning ska tas fram där det finns behov i kommande planering.
- » 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.



Del 3 - Konsekvenser

Konsekvensbeskrivning

- » Översiktsplan
- » Sociala konsekvenser
- » Barnkonsekvenser
- » Trafik
- » Kulturmiljö och stadsbild
- » Parker och naturområden
- » Teknisk försörjning
- » Miljökonsekvenser



Foto: Lo Birgersson

Översiktsplan

Förslaget överensstämmer huvudsakligen med Översiktsplan för Göteborg, antagen av kommunfullmäktige 2009-02-26. Programförslaget bedöms i stora drag vara förenligt med granskningsversion av ny översiktsplan och fördjupad översiktsplan för Frölunda-Högsbo.

Där förslaget inte överensstämmer med gällande Översiktsplan rör föreslagen utveckling av Ruddalens entréområde och bostäder utmed Gnistgatan. Översiktsplanen anger för dessa 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.

För Ruddalens entré föreslår programmet att ett helhetsgrepp tas för området med syftet att skapa en välgestaltad miljö och struktur med tillräckliga ytor för rekreation och idrott. Programmet föreslår även att en skola för åk F-9 kan prövas på platsen öst om Skrinnaarhallen och ser ett värde av att samutnyttjande för idrott och skola kan studeras vidare. Programmet föreslår trygghetsskapande åtgärder och att möjligheten till bostäder kan studeras för att öka närvaron och upplevelsen av trygghet. Sammantaget bedöms att värden kan stärkas och tillföras.

För Gnistgatan beslutade Byggnadsnämnden om positivt planbesked för bostäder, BmSS och förskola 2021-06-22. Inom planarbetet ska påverkan på kulturmiljö-, natur och landskapsvärden utredas ytterligare.

Sociala konsekvenser

Sammanhållen stad

Förslaget syftar till att minska barriärverkan som de stora trafikytorna innebär, framförallt för att närmare koppla ihop Frölunda och Tynnered. Även inom programområdet utgör huvudstråken idag barriärer.

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

Samspel

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

Vardagsliv

» Samhällets service

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

» Verksamheter och arbetsplatser

Frölunda Torg utvecklas vidare med fler bostäder och arbetsplatser och blir fortsatt stadsdelens tyngdpunkt. Handel och småverksamhet kan utvecklas i bottenvåningarna utefter stråken längs Marconigatan och Pianogatan. Vid Lergöksgatan kan fortsatt verksamhet utvecklas mot leden.

» Bostäder

Förslaget innebär ett betydande tillskott av bostäder. Bostäderna ställer också krav på ökad bostadsnära service såsom förskolor och krav på friytor.

» Parken

Förslaget innebär att fler människor kommer att nyttja de offentliga grönområdena vilket ökar parkernas betydelse ur social synvinkel.

Identitet

Bebyggelsen i Frölunda består av tydligt avgränsade grupper av bostadshus. Arkitekturen är dramatisk med skulpturala former i stor skala i flera fall i form av punkthus. Förslaget innebär kompletteringar och förändringar som koncentreras till de genomgående stråken. 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 innebär att hastigheten sänks och bullernivåer minskar. Den nya bebyggelsen nära gatan utformas med tysta gårdsmiljöer. De befintliga bostäderna skärmas från gatan och utsätts för minskat buller.

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. Luftmiljön gynnas av den syd-västliga vindriktningen.

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

Social konsekvensanalys, SKA

Vid två inledande möten, 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 kom bland annat följande synpunkter:

- » Bygg ihop de stora mellanrum och barriärer som skapats av trafiksepareringen.
- » Fler bostäder vid Frölunda Torg.

- » Förbättra utformningen av tunnelarna 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.

Barnkonsekvenser

- » 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. Kollektivtrafiken nås på ett säkrare sätt.
- » 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.
- » 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 och 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. Säkra skolvägar kan planeras. Vid utbyggnad av skola vid Tratten behöver detta särskilt beaktas med tanke på om elever ska korsa spårvägen.

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.

[SKA/BKA]

Sammanhållen stad

Samspel

Vardagsliv

Identitet

Hälsa och säkerhet

Trafik

De centrala delarna av Frölunda planerades som en funktionsuppdelad, trafikseparerad stadsdel. En förutsättning för utvecklingen av Frölunda är att den ligger i linje med stadens trafikstrategi.

Det aktuella programmet syftar till en tätare stadsdel med stadsmässiga trygga stadsmiljöer. Avsikten är att skapa blandstad med god tillgänglighet för gång- och cykeltrafikanter och med god kollektivtrafik. Biltrafiken på gatorna anpassas till övriga trafikslag och hastigheterna sänks. Gator kompletteras med ytterligare ytor för oskyddade trafikanter, antingen genom att körbanan för biltrafiken smalnas av, eller genom att gatan breddas.

Planprogrammet medger ytterligare knappt 5000 bostäder, och tillsammans med redan antagna men inte utbyggda detaljplaner så möjliggörs för ytterligare ca 6000 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. Detta till trots så bedöms antalet bilresor att öka kraftigt, detta då antalet boende och verksamma i programområdet blir fler.

På grund av att Frölundamotet med kringliggande gatunät idag är hårt belastat och även som en naturlig följd av planerad stadsutveck-



Bild: Nuvarande hållplats Musikvägen

ling inom mellanstaden bland annat inom Frölunda och Tynnered behöver Frölundamotet ses över. En trafikanalys behöver tas fram som underlag för framtida åtgärder. Även vidare analys av behov av framtida kapacitet för kollektivtrafik behöver analyseras.

Marconigatans utformning

Marconigatan är ett huvudstråket genom programområdet och utformning ska möjliggöra för en gata kantad av bostadshus med lokaler i bottenvåningarna på båda sidor om gatan.

Inom programarbetet har möjligheterna att minska Marconigatans barriärverkan studerats. Enligt målbilden i kollektivtrafikprogrammet för stomnätet i Göteborg, Mölndal och Partille (Koll2035) ska Marconigatan utgöra en del av det snabbare kollektivtrafiknätet i Göteborg med en höjd hastighet för kollektivtrafik på sträckan. Med hänsyn till kollektivtrafikens framkomlighet har inte nya korsningspunkter över spårvägen bedömts möjliga utmed Marconigatans mellersta del. Detta är en avvägning mellan det lokala stadslivet och kollektivtrafikens framkomlighet. Attraktiv kollektivtrafik är ett mycket 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 vägen inte har bedömts lämpliga blir de korsningspunkterna som finns extra viktiga.

För att minska barriärverkan samlas alla trafikslag på samma höjdnivå och bildar ett gemensamt gaturum med tydliga gång och cykelstråk och bebyggelse som möter gatan.

Om det i framtiden tillkommer kompletterande kollektivtrafiksystem som kan fylla Frölundabanans funktion, vad gäller framkomlighet, restid och kapacitet, kan Marconigatan integreras ytterligare i stadsmiljön. Med kompletterande kollektivtrafiksystem så avses inte planerad stadsbana längs Dag Hammarskjölds boulevard eller metrobuss utifrån dagens planerade kapacitet och funktion men skulle kunna utgöra beslut om utbyggnad av järnväg.

Utmed den södra delen av Marconigatan finns större möjligheter att arbeta med förbättrade kopplingar över gatan.

Barnens skolvägar

Programmet ska bidra till förbättrade gång och cykelvägar med minskade barriärpåverkan och ökad upplevd trygghet. Detta i sig ska bidra till att barn och ungdomars rörelsefrihet ska öka, framförallt till och från skolorna även i sin vardag. Se även under Barnkonsekvenser.

Kulturmiljö och stadsbild

Programmet innebär att den föreslagna nya bebyggelsen i huvudsak lokaliseras till området 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 impediment kan utnyttjas effektivare i en tätare stadsmiljö längs gator som Marconigatan, Pianogatan och Radiovägen. Områdets ursprungliga dramatiska arkitektur och karaktäristiska siluett med storskaliga skulpturala husgrupper blir fortsatt synliga i omgivningen.

Förslaget ska tillföra kvalitéer utifrån de olika aspekter som gör Frölunda unikt. Förslaget har utgått från att kompletterande bebyggelse ska lokaliseras och förhålla sig till kulturvårdande ingångsvärden. Kommande detaljplanering ska ha kulturmiljövärdena som förutsättning.



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 relativt begränsad inom programområdet. Programmet förslår att man ska värna, nyttja, utveckla och tillskapa park och naturområden för att möta det ökade behovet.

I vissa lägen bedömer Stadsbyggnadskontoret att en komplettering av bebyggelse leder till tryggare passager och en kvalitet trots att park eller natur försvinner, som till exempel vid Gnistgatan.

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, estetiskt och kulturhistoriskt perspektiv. Allén längs Marconigatan kan beröras om gatorna byggs om enligt framtaget alternativ för Marconigatan. Även alléer längs med Radiovägen kan beröras. I 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. Berör främst Ruddalen och Järnbrottsskogen.

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 genomföras inom programområdet för att kan riskerna för marköversvämning ska minska väsentligt. Ytor för rening av dagvatten ska avsättas inom respektive detaljplaneområde.

Det finns ett stort behov av en större reningsanläggning för dagvatten för att minska föroreningsbelastningen på Stora ån och Välen.

Skyfall

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

Övriga ledningar

Vid Radiovägen innebär programförslaget en större ledningsflytt. Behov av övriga ledningsflyttar kommer att studeras inom respektive detaljplanearbete.

Avfallshantering

Genomförandet av detaljplaner med programmet som underlag kräver åtgärder för att hantera avfall. Idag är återvinningsstationerna (ÅVS) i området är hårt belastade. För att få hanterbar avfallshantering vid utbyggnaden bör fastighetsnära insamling av förpackningar och tidningar övervägas. Annat alternativ är att bygga fler ÅVS eller utöka tömningsfrekvenserna på befintlig ÅVS.

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. 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

Stadsbyggnadskontoret 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

Miljömålsbeskrivningen utgår från miljömålen för Göteborg.

De miljömål som har betydelse för programmet behandlas nedan.

» 1 Begränsad klimatpåverkan

Delmålet, utsläpp av koldioxid, påverkas positivt eftersom området ligger inom ÖP:s mellanstad och har god kollektivtrafik.

» 2 Frisk luft

Programmet innehåller inte några verksamheter med utsläpp till luft. Förslaget leder till ett ökat transportbehov men bilen ska inte utgöra det primära transportmedlet i lika stor utsträckning. Detta innebär positiv inverkan på målet.



Foto: Joanna Klasén

» 3 Bara naturlig försurning

Programmet innehåller inte några verksamheter med utsläpp till luft. Förslaget leder till minskat transportbehov och bilen blir inte det primära transportmedlet. Detta innebär positiv inverkan på målet.

» 4 Giftfri miljö

För delmålet giftfri miljö har programmet positiv effekt, genom att eventuellt förorenade områden kommer att saneras till följd av den nya markanvändningen.

» 5 Ingen övergödning

Delmålet utsläpp av kvävedioxider till luft påverkas positivt eftersom området ligger i gällande översiktsplan (2009), mellanstaden, och har god kollektivtrafik.

» Nr 6 Levande sjöar och vattendrag

Stora ån är en ca fyra kilometer lång å som rinner genom både Göteborgs och Mölndals kommun. Ån är recipient för dagvatten för områdena Frölunda, Högsbo, Dag Hammar-skjöld 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.

» 7 Grundvatten av god kvalitet

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

» 10 Levande skogar

Inom programavgränsningen finns skog och grönområden både i Ruddalen och Järnbrottsskogen. Genom de befintliga gröna kopplingarna kommer friluftsstråk utvecklas ned mot Välen. För att utveckla skogens sociala värden krävs insatser för att göra flerskogsområdena tillgängliga för olika målgrupper. I programmet syftar vi till att tydliggöra gränserna mot dessa naturområden för att säkra dess bevarande.

Fler besökare till området förväntas i och med ny bebyggelse. En påverkan på djur och naturliv förväntas med dock inte betydande.

» 11 God bebyggd miljö

En förtätning i Frölunda är ett sätt att hushålla med resurser och nyttja befintlig infrastruktur. Den befintliga bebyggelsen med välplanerade gröna gårdar bibehålls.

Buller förutsätts minska då trafikleder omvandlas till stadsgator med lägre hastigheter med mer fokus på gång-, cykel- och kollektivtrafik. Befintliga natur och kulturvärden tas till vara och utvecklas.

Program för Frölunda följer strategin för utbyggnadsplaneringen(2014) samt stadens övergripande strategier för stadsutveckling i kommande fördjupning av översiktsplan för Frölunda-Högsbo och översiktsplan för Göteborg.

» 12 Ett rikt växt- och djurliv

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.

Bland miljömålen har två mål inte bedömts ha relevans för programmet för Frölunda:

Nr 8 Hav i balans samt levande kust och skärgård

Nr 9 Ett rikt odlingslandskap.



Foto: Frida Winter

Del 4 - Genomförande

- » Genomförandefrågor
- » Etappvis utbyggnad
- » Fördelning kostnader

Genomförandefrågor

Tidig bedömning av ekonomi och genomförande

En del i arbetsprocessen med planprogram Frölunda har inneburit att göra en bedömning av de ekonomiska frågorna i ett tidigt skede och därigenom kunna påverka innehåll och utformning av förslaget för att styra mot en högre genomförbarhet.

Den tidiga ekonomiska bedömningen omfattar åtgärder på allmän plats såsom gator, torg och parker samt förvärv av mark för allmän plats, skolor och förskolor. Den omfattar även fastighetsnämndens bedömda intäkter från försäljning av kvartersmark och intäkter från exploatörer i form av exploateringsbidrag och medfinansiering.

Den tidiga ekonomiska bedömningen omfattar inte investeringsmedel från stadens investeringsbudget. Övriga kostnader som inte redovisas i denna tidiga bedömning är kostnader för kommunal service såsom skolor, förskolor och äldreboende samt utbyggnad av el- och vattennätet och utbyggnad av kollektivtrafik.

Tidsperspektiv

Planprogram Frölunda omfattar ett stort geografiskt område och föreslår en utbyggnad av ca 4500 nya bostäder, 3-4 nya grundskolor, 5-6 nya förskolor samt ett stort antal lokaler för kontor och kommersiella verksamheter. Utbyggnaden kommer ske etappvis och under en lång tid vilket ställer krav på en viss flexibilitet i förslaget samtidigt som vissa delar måste definieras för att säkerställa ett genomförande. Detta skapar behov av en genomarbetad utbyggnadsplanering och en giltighetstid för programmet på ca 15 år. Programhandlingen är ett viktigt dokument för att säkerställa helheten över tid.

Markägande

Marken inom programområdet ägs till största del av Göteborgs stad genom fastighetsnämnden, Förvaltnings AB Framtiden och Göteborg Energi samt av den privata aktören Skandia fastigheter AB. Övriga markägare är Kungsleden fastighets AB, AB Marconi och Västra Frölunda pastorat. Det finns också flera fastigheter som är upplåtna med tomträtt.

Samverkan

Eftersom det finns ett stort antal intressenter inom programområdet är det viktigt att ha en god dialog och nödvändigt med samverkan för att visionen ska bli genomförbar.

Markanvändning

Trots att Göteborgs stad äger en stor andel av marken inom planområdet finns det idag få ytor som inte är ianspråktaga för olika ändamål. Det blir allt svårare att "hitta" lediga ytor för ytkrävande verksamheter såsom exempelvis skolor och förskolor. Att hushålla med marken är nödvändigt och innebär inte bara att bygga tätt utan att alla stadens funktioner och kvaliteter samordnas på ett optimalt sätt. Icke bullerkänsliga verksamheter såsom handel, kontor och samlade parkeringslösningar kan till exempel placeras som bullerskärmar utmed Västerleden. Bostäder, handel och serviceverksamheter kan byggas med stor täthet vid kollektivtrafikhållplatser (Frölunda Torg, Musikplatsen, Radiovägen) medan småhus kan anordnas lite längre bort från hållplatser i anslutning till natur (Musikvägen, Gnistgatan, Fiolgatan, Basungatan). Skolor och förskolor bör ligga i anslutning till bostäder och på promenadavstånd från kollektivtrafik och kan med fördel samnyttjas med andra verksamheter som idrott och kultur. Planprogrammet utreder 4 nya lägen för skolor (del av Kulturhuset, Ruddalens entré, Marconigatan-Tratten, Radiovägen-södra Dragspelsgatan).

Bostäder för alla grupper (bostäder med särskild service, studentbostäder, äldreboenden), olika typologier (radhus, lägenheter) och med olika upplåtelseform (bostadsrätt, hyresrätt, äganderätt) bidrar till att skapa en socialt hållbar stadsdel.



Bild: Karta över markäggande.

Samnyttjan

Planprogram Frölundas ambition är förutom att placera verksamheter på "rätt" plats även att samnyttja mark och byggnader där det är möjligt. Vid markanvisningar och i samarbetsprojekt med privata aktörer önskar staden utveckla nya affärsmodeller för samnyttjan, exempelvis samlade lösningar för parkering och mobilitet och andra ytkrävande behov inom staden.

Etappvis utbyggnad

Etappvisa utbyggnader kan balansera behoven av olika ytor och funktioner över tid. Här följer programmets ambitioner kring Frölundastadens utbyggnad.

Kommunal service

I arbetet med programmet har möjliga lägen för skola och förskola studeras i samråd med berörda förvaltningar. De parametrar som programmet haft som utgångspunkt i lokaliseringarna är buller/luftpåverkan, kommunalt ägd mark, närhet till grönområden och möjlighet till samlokalisering.

Inom programområdet lokaliseras 4st lägen som kan prövas för skoländamål. Åk 7-9 kan eventuellt flyttas från Frölundaskolan till en separat högstadieskola vid Tratten vilket skapar plats för nya elever i årskurs F-6. Vid Ruddalens entré föreslås en skola för åk F-9. Vid Radiovägen, föreslås också en skola, läget behöver dock studeras närmare. Utanför programområdet kan Slottbergsskolan utökas om befintlig förskola ersätts. Söder om Radiovägen förutsätts Ebba Petterssons privatskola att kunna byggas ut, vilket behövs för föreslagna utveckling av bostäder inom pågående planering vid Järnbrott.

Inom programområdet föreslås att 4st förskolor byggs ut för att öka befintlig kapacitet. 4 st nya lägen för förskolor prövas, därtill byggs två förskolor ut inom ramen för Detaljplan för Frölunda Torg.

Totalt tillskapas ca 1800 skolplatser och ca 45 förskoleavdelningar. Behovet som programmet genererar bedöms till ca 1200 skolplatser och ca 35 förskoleavdelningar. Antalet skolplatser tar höjd för en kraftfull utveckling av bostäder och arbetsplatser inom programområdet. Det kommer behövas ytor för skolor, förskolor och annan kommunal service, i senare utbyggnadsetapper, bortom programmets målår, vilket kräver att vi redan idag reserverar ytor för dessa ändamål. Det är därför viktigt

att vi även fortsatt värnar de platser för social service som programmet identifierat.

Teknisk infrastruktur: VA, dagvatten och skyfall

Investeringar för utbyggnad av den tekniska infrastrukturen för att möjliggöra en utveckling enligt programförslaget kommer identifieras och beskrivas vidare efter samråd.

Bostadsutbyggnad

Uppskattad ny bostadsbebyggelse som programmet föreslår är 4500 bostäder vilket inkluderar bostäder i pågående detaljplanering.

Antalet kan förändras beroende på prövning i fortsatt detaljplaneplanering. Det kan innebära att antalet minskar eller ökar.

Verksamheter

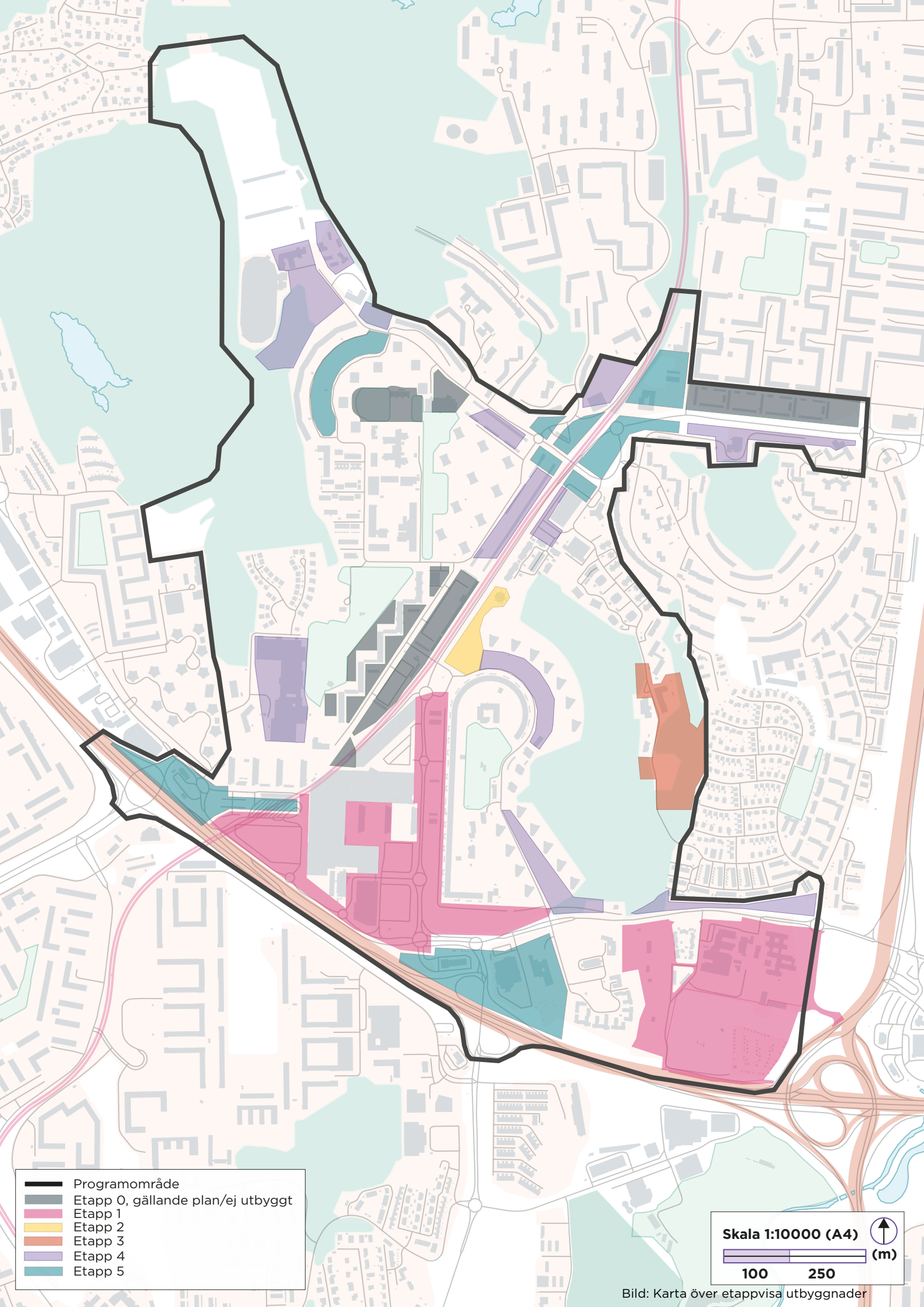
Verksamheter, kontor och handel föreslås i första hand i lägen utmed Västerleden samt i bottenvåningarna utmed huvudstråken. Utvecklingen mot Västerleden utgör en sen etapp.

Parkering

Programmet föreslår att markparkering övergår till större del i samlande parkeringsanläggningar där det finns större möjlighet att arbeta med olika mobilitetslösningar. En placering i samlade lösningar bedöms också medverka till att motivationen att välja andra färdmedel än bil ökar. Bedömning av parkeringsbehov görs inom respektive detaljplan. Gemensamma lösningar för mobilitet och parkering inom detaljplanen samt mellan olika detaljplaner bör främjas. Kommande detaljplaner ska arbeta med mobilitetslösningar för att främja gång, cykel, kollektivtrafik och bilpool som alternativ till egen bil. Åtagande om mobilitetsåtgärder möjliggör för fastighetsägare att sänka parkeringstalet och säkerställs genom avtal.

Park- och naturområden

Programmet förslår huvudsakligen att park- och naturområden bevaras och förstärks samt att otillgängliga ytor kan göras mer tillgängliga. Det ingår också i programförslaget att stärka upp de stråk som kopplar grönstrukturen inom och utanför programområdet.



- Programområde
- Etapp 0, gällande plan/ej utbyggt
- Etapp 1
- Etapp 2
- Etapp 3
- Etapp 4
- Etapp 5

Skala 1:10000 (A4)

100 250 (m)

Bild: Karta över etappvisa utbyggnader

Inom områden för omvandling säkerställs god tillgång till parker och naturområden genom att tillskapa nya stadsdelsparker såväl som bostadsnära parker och natur samt lekplatser där behov finns men även i övriga delar där trycket på redan befintliga parker och naturområden ökar.

Delområden

Huvudgatorna Marconigatan och Radiovägen föreslås byggas om till stadsstråk samt Musikvägen tillföras gångbana på den södra sidan. En möjlig etappindelning är att utgå från dessa huvudgator samt Frölunda Torg vilket ger en första indelning av området i 4 delområden.

Drivkrafter och beroenden

Etappindelningen styrs av olika drivkrafter och beroenden. Exempelvis behöver behovet av skolor och förskolor vara ombesörjt innan nya bostäder kan byggas. Ersättningsparkering behöver anordnas innan befintliga parkeringsytor kan tas i anspråk för nybyggnation. En privat aktör kan ha en större drivkraft att utveckla sin mark än en annan. Utbyggnad av huvudstråk är en förutsättning för att marken intill ska kunna bebyggas. Utbyggnadsordningen påverkas också av detaljplaner i olika planeringsfaser.

Då kommunen, genom fastighetsnämnden, endast råder över delar av den mark som föreslås för utveckling av bostäder har kommunen begränsad möjlighet att styra utbyggnadstakt och utveckling i den riktning som programmet pekar ut. Kommunen ser dock att detta ger en mindre påverkan på genomförbarheten. Utbyggnadstakten för kommunal service behöver anpassas efter verkligt behov.

Infrastruktursatsningarna kommer behöva genomföras ändå, finansieringen av dessa anses endast påverkas i mindre grad om bostadsproduktionen på privat mark blir lägre än beräknat.

Etappindelning per delområde

Etapp 0

Etapp 0 består av laga kraftvunna detaljplaner inom Bostad 2021, ca 1600 bostäder. Projekten är i olika faser av byggnation, från

ej byggstartade till utbyggda och inflyttade. Intäkter från markförsäljning ingår i den tidiga ekonomiska bedömningen då de nya bostäderna skapar behov som behöver omhändertas av programförslaget.

Etapp 1

Etapp 1 består av pågående detaljplan för Frölunda Torg med ett bostadsinnehåll på ca 1500 bostäder samt detaljplan nordväst om Järnbrottsmotet med ett bostadsinnehåll på ca 500 bostäder. Båda detaljplanerna innehåller förutom bostäder även kontor, handel, service, skola och förskolor samt utbyggnad av södra delen av Marconigatan till stadsgata.

Etapp 2

Etapp 2 innehåller en skola vid Marconigatan (Tratten) och bostäder. Positivt planbesked finns för skolan år 2022. Skolan behövs för att omhänderta behovet som skapas av bostadsbebyggelsen inom detaljplan för Frölunda Torg.

Etapp 3

Etapp 3 består av positivt planbesked år 2022 för bostäder vid Gnistgatan.

Etapp 4

Etapp 4 består av bostäder med uppskattad startplan år 2024-2026. Nya skolor föreslås vid Ruddalens entré alternativt Södra Dragspelsgatan-Radiovägen. Utbyggnad av gång- och cykelbana utmed Musikvägen samt utbyggnad av mellersta delen av Marconigatan till stadsgata ingår också i denna etapp.

Etapp 5

Etapp 5 består av en stor andel av bostäderna som föreslås och planeras på längre sikt. För denna utbyggnad finns ett antal beroenden gällande infrastruktur och kollektivtrafik som behöver utredas. Skola som ska utredas för denna etapp föreslås etableras tillsammans med kulturhuset.

Fördelning kostnader

Ekonomi

Frölunda är idag ett välfungerande område med stor potential och med relativt höga fastighetsvärden och därtill är Göteborgs stad en stor markägare. Förväntan från fastighetsnämnden och kommunfullmäktige är därför att exploateringskalkylen ska visa på en ekonomi i balans och helst gå med vinst. Genom att förverkliga visionen för planprogrammet förväntas fastighetsvärdena öka ytterligare.

Exploateringsekonomi för hela staden ska vara i balans över en 10-års period vilket innebär att områden med höga fastighetsvärden förväntas gå med vinst och överskottet ska bidra till att möjliggöra stadsutveckling även i områden med ett större investeringsbehov.

En tidig ekonomisk bedömning av fastighetskontorets exploateringsekonomi för planprogram Frölunda visar på en ekonomi i balans undantaget åtgärder vid Västerleden som ska utredas vidare efter samråd.

För att utbyggnad av programförslaget i sin helhet ska bli möjlig krävs ytterligare investeringsmedel för ombyggnad av berörda trafikmot vid Västerleden, som ägs av staten. Kostnader och åtgärder behöver utredas vidare efter samråd.

Utbyggnad av kommunalt VA och övrig teknisk infrastruktur (energi, fiber) samt lokaler för kommunal service (skolor, förskolor mm) ingår inte i fastighetskontorets exploateringsbudget.

Kostnader

För att genomföra programförslaget krävs stora investeringar. De kostnadsdrivande åtgärderna är framförallt utveckling av befintliga huvudgator till stadsstråk, utbyggnad av cykelnätet, anläggning av parker, skyfallsleder och torg samt nya/ förbättrade kopplingar över och under Västerleden mellan Frölunda och Tynnered samt eventuellt trimnings- och/ eller kapacitetshöjande åtgärder i Frölunda- och Tynneredsmotet. Andra investeringar är inköp av mark för allmän plats samt inköp av

mark för kommunal service (utbildning, vård, fritid, kultur).

Intäkter

Staden är en stor markägare inom planprogramsområdet och en stor andel av intäkterna kommer komma från markförsäljning av stadens mark. Staden kommer också ta ut exploateringsbidrag samt medfinansiering från markägare.

Då en betydande del av bostadsutvecklingen som föreslås inom ramen för planprogrammet redan är under pågående planering och delvis färdigställd är det nödvändigt att intäkter för redan såld mark samt exploateringsbidrag från privata aktörer, kan tillgodoräknas i exploateringskalkylen för planprogram Frölunda. Detta skulle innebära att de ekonomiska förutsättningarna för att genomföra den föreslagna utvecklingen i Frölunda är goda.

Exploateringsavtal

Exploateringsavtal upprättas mellan staden genom fastighetsnämnden 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. Inför plansamråd ska kommunen redovisa avtalets principiella innehåll. Inför planens antagande ska förhandlingarna vara slutförda och exploateringsavtalet tecknat.

I exploateringsavtalet regleras ansvarsfördelningen mellan staden och exploitören för genomförandet av detaljplanen, exempelvis: ansvarsfördelning avseende projektering, upphandling och iordningställande av kommunaltekniska anläggningar på allmän platsmark, eventuell marköverlåtelse och upplåtelse av rättigheter mellan parterna, fördelning av kostnader och intäkter för exploaterings genomförande, exploaterings utbyggnadstakt och tidpunkt för färdigställande, eventuell etappindelning och fördelning av kostnader mellan olika detaljplaneområden, eventuell med finansieringsersättning, krav på funktion och standard på allmän plats och behov av utredningar innan detaljplanens antagande mm

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 behöver åtgärden vara nödvändig och skälig. Detta planprogram säkerställer kommunens möjlighet att ta ut exploateringsbidrag av samtliga fastighetsägare i en etappvis utbyggnad, alltså även för investeringar som görs innan ett exploateringsavtal ingås.

Investeringar som kan komma att göras före det att exploateringsavtal tecknas är till exempel övergripande anläggningar såsom utbyggnad av huvudgator, skyfallsleder, bullerskärmar, övergripande parkanläggningar mm.

Övergripande anläggningar som delvis ska bekostas av exploateringsbidrag:

- Radiovägen, ombyggnad till stadsgata
- Marconigatan, ombyggnad till stadsgata
- Musikvägen, tillföras gång- och cykelbana mm
- Parkområden och gröna stråk
- Musikplatsen, samlad trafiklösning
- Ombyggnad hållplats Musikvägen
- Kommunala delar i Frölunda- och Tynneredsmoten
- Gångbro Frölunda Torg och Topasgatan
- Åtgärder som ännu inte definierats

Medfinansiering

Medfinansiering används för statliga och regionala anläggningar vid åtgärder som genererar värdestegring som exempelvis stads-kvaliteter. Västerleden ägs av Trafikverket och är därmed en statlig anläggning. Vissa delar i konstruktionen (ex. broarna) är dock kommunala angelägenheter 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 delvis ska bekostas av medfinansiering:

- Tynneredsmotet
- Frölundamotet

Utbyggnad och utveckling av övergripande anläggningar såsom Västerleden med sina trafikmot, Frölundamotet, Tynneredsmotet och Topasbron är en naturlig konsekvens av pågående stadsutveckling i Frölunda - Högsbo och en växande stad. Det är många som har nytta av denna utbyggnad, både ett stort antal nya bostäder men även befintliga. Ett starkt skäl till utbyggnaden är att minska Västerledens barriäreffekt, föra områden och människor närmre varandra och skapa livsmiljöer med högre kvalitet samt öka den sociala hållbarheten.

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 planprogram Frölundas föreslagna stadsutveckling tar ansvar för att skapa ett så litet som möjligt klimatfotavtryck. Genom att utgå från det vi har, bevara byggnader och gatustruktur som fungerar, undvika onödiga ledningsflyttar samt utveckla överdimensionerade vägar och parkeringsytor till blandstad bidrar planprogramförslaget till en klimatsmart stadsutveckling. Vi hushåller också med stadens ekonomiska resurser genom att föreslå att kommunala verksamheter såsom skolor och förskolor planeras inom kommunägd mark.



**Göteborgs
Stad**