



Program för Distansgatan Marconigatan - delar av Flatå

inom stadsdelen Järnbrott i Göteborg



Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

DIARIENUMMER: 0353/07

Medverkande

Ida Brogren, Stadsbyggnadskontoret

Silvia Orrego Briceño, Stadsbyggnadskontoret

Inger Bergström, Stadsbyggnadskontoret

Henrik Andersson, Fastighetskontoret

Henrik Rönnqvist, ÅF Infrastructure

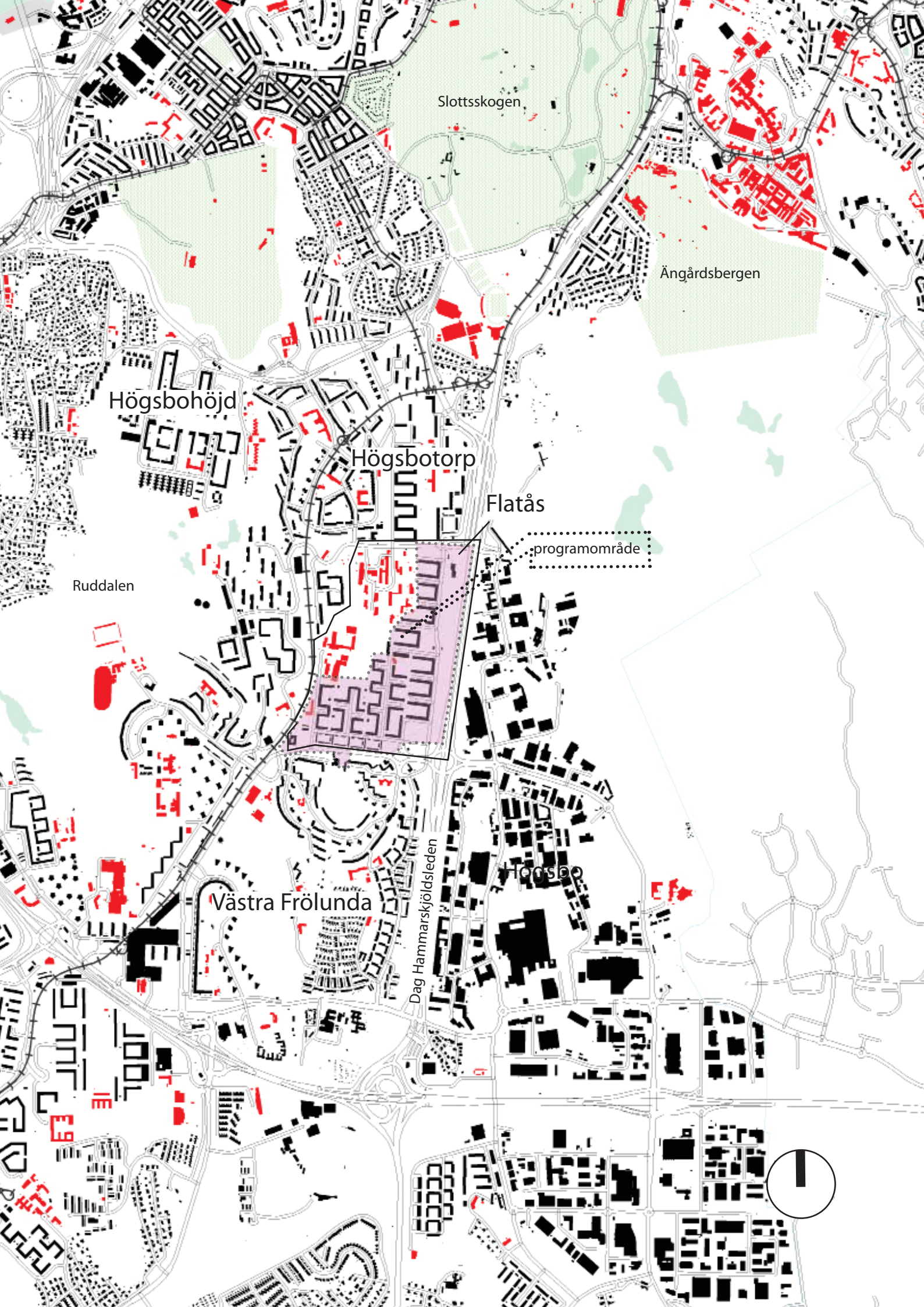
Anette Rehnqvist-Hermansson, Stadsdelsförvaltningen Askim,
Frölunda, Högsbo

Foton och kartor

Göteborgs stadsbyggnadskontor om inget annat anges.

Innehåll

Inledning	5	Genomförande	36
Uppdraget		Allmänt	
Syfte		Markägande	
Mål		Ekonomi	
Bakgrund		Upplåtelseformer	
Metod, verktyg		Konsekvenser	37
Arbetsgrupp		Sociala konsekvenser	
Programområdet	7	Miljökonsekvenser	
Historia och befintlig struktur		Ekonomiska konsekvenser	
Kulturvärden			
Naturvärden			
Hälsa och säkerhet			
Teknik			
Service			
Planeringsförutsättningar	13		
Översiktsplan för Göteborgs stad			
Budget 2013			
Mål- och inriktningsdokument 2013			
Stadsbyggnadskvaliteter i Göteborg			
Grönplan för Göteborgs stad			
Parkeringspolicy			
Tidigare program			
Pågående och avslutade planer i närområdet			
Utredningar som har tagits fram			
Analysarbete	18		
Social konsekvensanalys, barnkonsekvensanalys			
Värdebaserad stadsutveckling			
Trafikanalys			
Programförslag	29		
Förtätning			
Ny bebyggelse			
Parkering			
Flatås torg			
Trafikstruktur			
Grönområden och gröna rum			



Slottsskogen

Ängårdsbergen

Högsbohöjd

Högsbotorp

Flatås

programområde

Ruddalen

Västra Frölunda

Dag Hammarskjöldsleden

Högsbo



Inledning

Uppdraget

Byggnadsnämnden gav 2011-11-29 kontoret i uppdrag att upprätta program för ny- och påbyggnad vid Distansgatan.

Syfte

Programmets syfte är att utreda möjligheter för förtätning och komplettering med bostäder och verksamheter, samt att belysa värden och strategier för förbättrade samband med angränsande områden och med staden. Dagens bostäder saknar hiss och nya bostäder förbättrar därför tillgängligheten inom områdets bostadsbestånd. Bra kollektivtrafik ger närhet till stadens kärna och andra större centrum och knutpunkter. Sammanlagt beräknas minst 850 bostäder kunna inrymmas inom programområdet.

Programmet tas fram som ett underlag till kommande detaljplaner för området, men ska också ses som ett program för utveckling av området i ett vidare och tidsmässigt längre perspektiv.

Mål

Programmets mål är att ta fram övergripande förutsättningar, värden och strategier för områdets utveckling vilka kan användas både på kort och på lång sikt.

Bakgrund

Begäran om planändring inkom 14 oktober 2008 från ca 20 fastighetsägare genom Hepaso (rev i mars 2012 till Fastighetsägarna i Flatås) samt fastighetskontoret. Intressenternas motiv till förändring är att få till ett tillskott av bostäder, att bebygga p-ytor och att uppnå stadsmässighet. Under arbetets gång har programområdet utökats efter intresse även från Riksbyggen Brf Flatås 1, Bonum och Göteborg energi.

Behovet av bostäder i Göteborg är stort och kommunen satsar på att förtäta inom befintliga bebyggelseområden. Genom att bygga där det redan finns tillgång till vägar, kollektivtrafik och service hushåller vi med samhällets resurser och med miljön. Samtidigt är det en möjlighet att utveckla och stärka de stadsdelar som kompletteras med ny bebyggelse. En tätare stad blir mindre resurskrävande och därmed mer hållbar. Aktuellt område är strategiskt placerat och har möjlighet att inrymma ett tillskott av bostäder varför området nu är aktuellt för utredning. Prioriterat är en blandning av boendeformer och lokaler som kan förändras över tid för nya ändamål för att skapa en blandad stad med underlag för ökad service.



Metod, verktyg

I programarbetet har socialkonsekvensanalysen, **SKA** och barnkonsekvensanalysen **BKA** använts. Det är analysmetoder och matrisvertyg framtagna av Stadsbyggnadskontoret för att kunna analysera och bedöma sociala aspekter i planeringsprocessen. Arbetet med analysmetoderna har även gjort det möjligt att bygga upp en dialogprocess med intressenter och boende.

För att bearbeta de frågor och problem som framkommit ur social- och barnkonsekvensanalyserna har en metod, **Värdebaserad stadsutvecklingsmodell**, använts. Metod och verktyg beskrivs närmare på sid 18 ff.

Arbetsgrupp

Arbetsgruppen har bestått av representanter från stadsbyggnadskontoret, fastighetskontoret, trafikkontoret, park- och naturförvaltningen, stadsdelsförvaltningen Askim, Frölunda, Högsbo, miljöförvaltningen samt fastighetsägarna i Flatås, Brf Flatås 1, Riksbyggen och Bonum. Arbetsgruppen har haft som mål att hitta en gemensam plattform för omdaning av programområdet.

Programområdet

Bebyggelsehistoria och befintlig struktur

Programområdet ligger knappt 5 km söder om Göteborgs centrum och 1,5 km norr om Frölunda torg. Det är ett homogent bostadsområde med stora kringbyggda gårdar inramade av lamellhus i 4 våningar och med markparkering i områdets utkanter.

Utbyggnadshistoria

Högsbo tillkom under en period när planeringen förordade trafikseparering. Bostadsområdet inom Flatås byggdes 1962-66 och är ett uttryck för tiden före miljonprogrammen. Bostäderna är uppbyggda kring återvändsgator och med parkering i utkanten. Topografin hade en underordnad betydelse.

Befintlig bebyggelse

Principen för bostadsområdets utformning var att skapa inre gårdarum, skilda från fordonstrafik. Bostadshusen bildar i huvudsak u-formade enheter, där de öppna sidorna är vända åt öster eller väster mot varandra längs en gångväg till det inre grönområdet. Husen är 3-4 vånings lamellhus, fasaderna är klädda med gult fasadtegel och är lika i karaktären.

Flatås idag

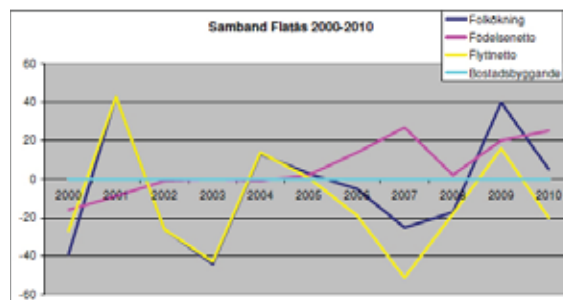
Det bor ca 18000 personer i Högsbo, vilket är ca 12000 färre än när området var nytt. Medelåldern är hög och inkomsterna lägre än snittet för Göteborg. Köpvanorna har förändrats med tiden och tillsammans med minskad befolkning innebär det att underlaget för handel och service har minskat i stadsdelen. Omflyttningen är låg och ligger under genomsnittet för Göteborg.

Samtliga bostadshus inom Flatås saknar hiss. Att som äldre eller rörelsehindrad bo kvar i sin invanda miljö kan visa sig svårt. Hemtjänstens kostnader är stora i ett område med låg tillgänglighet.

När Högsbo byggdes ut för ca 50-60 år sedan var behoven annorlunda. Idag finns ett behov av att komplettera med bl.a. servicebostäder för äldre, stora lägenheter för barnfamiljer, öka andelen tillgängliga lägenheter och komplettera med andra boende- och upplåtelseformer. Det finns även behov av ett större underlag för service så att torgen kan leva vidare.

Befolkningsstruktur

Statistiken visar på att befolkningssammansättningen i östra Flatås har en hög medelålder och är en av de äldretäta

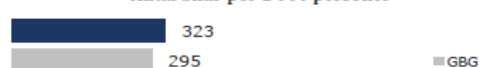


Figuren visar på sambandet mellan folkökningen i Flatås och födelsenetto och flyttnetto då bostadsbeståndet legat på samma nivå sedan området byggdes.

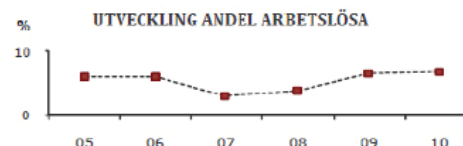
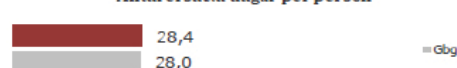
ANDEL UTL. BAKGRUND 2010 JÄMFÖRT MED GBG



BILINNEHAV 2010 JÄMFÖRT MED GÖTEBORG

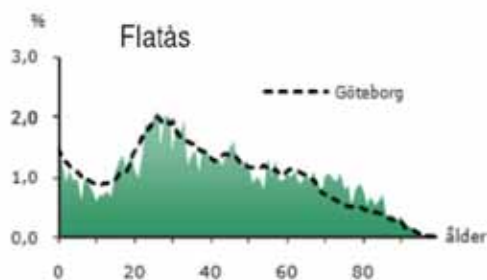


OHÄLSOTAL JÄMFÖRT MED GBG



Befolkningssammansättningen i Flatås jämfört med Göteborg som helhet.

ÅLDERSTRUKTUR JÄMFÖRT MED GÖTEBORG



Befolkningsstatistik för Flatås jämfört med Göteborg som helhet.



Befintlig stadsplanekarta F3019 från 1961.

stadsdelarna i Göteborg. Nästan 30% av befolkningen är ålderspensionärer och andelen invånare som är 65 år eller äldre förväntas öka. Här finns färre barn och ungdomar än genomsnittet i Göteborg. Men det finns några unga vuxna och par som behöver egen bostad eller hitta ett större boende för att flytta ihop eller skaffa barn.

Lägenhetsstorlekar och upplåtelseformer

Bostadsbeståndet i Flatås utgörs till största delen av mindre lägenheter. Utbudet av bostäder behöver därför kompletteras med större lägenheter. Upplåtelseformerna är främst hyresrätter (~60%), men en stor del utgörs även av bostadsrätter (~40%).

Markägförhållanden

Större delen av marken inom programområdet ägs av Göteborgs stad. Marken för de befintliga parkeringsplatserna är idag upplåten med tomträtt. Befintligt avtal för Brf Flatås 1 parkeringar gäller till 2015 och befintliga avtal för Fastighetsägarna i Flatås parkeringar gäller till 2017. Kommunens intention är att erbjuda nya platser för parkering för att kunna bebygga parkeringsplatserna med bostäder.

Gällande plan

Området är utbyggt enligt stadsplanekarta F3019 från 1961 där den huvudsakliga principen för bostadsområdets utformning var att skapa inre gårdsrum som kunde avstängas från fordons trafik. Framkörning sker på husets gatusida till varje trapphusentré och parkering sker i utkanten av området. Bostadshusen är huvudsakligen u-formade med de öppna sidorna mot väster eller öster längs en gångväg mot grönområdet i mitten.

Kulturvärden

Fornlämningar

Samtliga fornlämningar som direkt berörs av programmet är numera borttagna. Det bör dock framhållas att det är ett synnerligen fornlämningstätt område och nya upptäckter kan inte uteslutas.

Det moderna arvet

Göteborgs stadsmuseum samarbetar med Stadsbyggnadskontoret för att ta fram planeringsunderlag för modern bebyggelse, *Det moderna arvet*, där Flatås ingår. Diskussioner med Länsstyrelsen om att göra delar av Frölunda till riksintresse för kulturmiljövården pågår. Aktuellt område berörs dock inte av detta, utan det gäller främst höghuslandskapet runt Frölunda torg.

Naturvärden

Natur

Flatåsområdets storskaliga och enhetliga bebyggelse ligger på dalens botten och upplevs som helt platt med undantag från någon enstaka höjdskillnad. Lindallén som ligger utefter Distansgatan i söder har ett särskilt naturvärde enligt Parkplan för Högsbo, framtagen av Park- och naturförvaltningen.

Ca 500 meter nordost om programområdet ligger Änggårdssjöns naturreservat. Här finns Göteborgs botaniska trädgård med arboretum (trädsamling).

Ruddalens naturområde ligger väster om programområdet och rymmer skog, sjöar, ett flertal gång- och cykelvägar och en intressant natur med ovanligt stora stenhällar. Här finns även anlagda planer för bollspel och skridskoåkning samt klubbstugor för idrottsföreningar.

Sociotopkartan

Sociotopkartan beskriver hur människor använder och upplever offentliga platser och grönområden i staden. Ytan bakom Flatåskyrkan samt flertalet av innergårdarna inom programområdet är utpekade på sociotopkartan som närområde där människor från omgivande kvarter främst vistas för lek, vila och picknick.

Flatås park är utpekad som område där folk från hela stadsdelen vistas. Här sparkar man boll, leker och möts för en picknick med sällskapslekar eller bara för att vila.

Sydväst om programområdet ligger ett koloniområde där människor träffas och sköter om trädgårdar och odling.

Fritid och rekreation

Med Ruddalen i väster och Änggårdssjöns i öster finns det strövområden inom räckhåll för Flatåborna. Idag utgör dock Dag Hammarskjöldsleden en barriär som måste passeras för att komma till Änggårdssjöns.

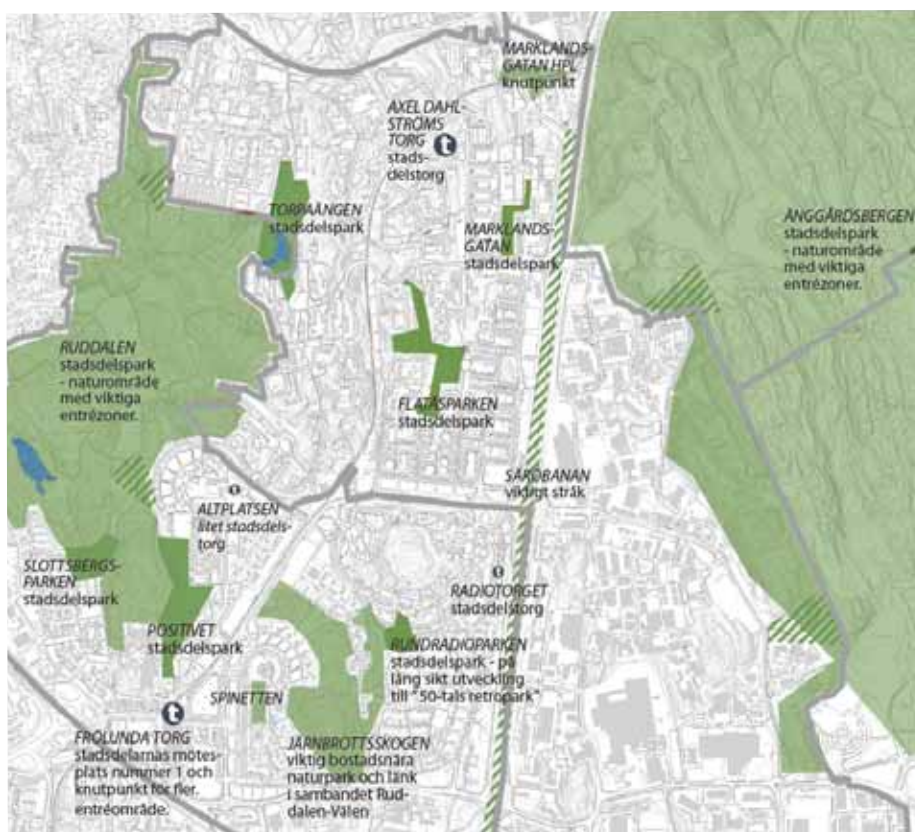
Längre söderut och inom cykelavstånd finns Välen och havet. Från Frölunda torg finns även kollektivtrafikförbindelser till kusten.



Fotbollsplaner intill programområdet.



Utomhusgym nära sjukhusområdet.



Karta: Park- och naturförvaltningen

Hälsa och säkerhet

Luftmiljö

I dagsläget finns en viss risk att miljökvalitetsnormen för kvävedioxid kan överskridas i området närmast Dag Hammarskjöldsleden. Beräknade värden ligger på nedre utvärderings-tröskeln, delvis på gränsen till övre. Vi kommande detaljplanering krävs mer detaljerade beräkningar.

Buller

Enligt 2010 års trafikmätning trafikerades Distansgatan med ca 3700 fordon per dygn och Dag Hammarskjöldsleden med ca 39000 fordon år 2009. Bullernivåerna från Dag Hammarskjöldsleden är idag för höga för exploatering utmed leden utan särskilda åtgärder.

Markföroreningar

Det gamla fjärrvärmeverket som ligger utmed Marconigatan ligger på förorenad mark.

Radon

Programområdet utgör lågriskområde för radon, men på ett fåtal platser där det finns berg i dagen eller med litet sandtäckte är det normalriskområde för radon.

Teknik

Teknisk försörjning

Programområdet ligger inom bebyggt område med goda möjligheter för anslutning till utbyggt va-nät, el och fjärrvärme. Göteborg energi har optokablar och rör inom programområdet. Vid eventuella framtida schakter kan nya rör förläggas för att leverera bredband etc.

Under parkeringsytorna ligger en kulverterad bäck vilken kräver flytt eller u-område vid framtida detaljplaner. En dagvattenutredning bör genomföras inom kommande detaljplanearbeten.

Inom programområdet finns ledningar och stationer som är viktiga delar i befintlig infrastruktur. Längs med hela Distansgatan ligger en viktig 130kV:s ledning som utgör huvudmatning för större delar av västra Göteborg. Inom området finns 4 st transformatorstationer som behöver utökad kapacitet vid framtida detaljplanering. Det finns 6 st återvinningsstationer. 4 st ligger utmed Distansgatan i öster och söder, en ligger inom området i väster och en är placerad utmed Marconigatan.

Programområdet ligger i närheten av Göteborg vattens berganläggning som ligger ca 30 meter under markytan. Eventuell

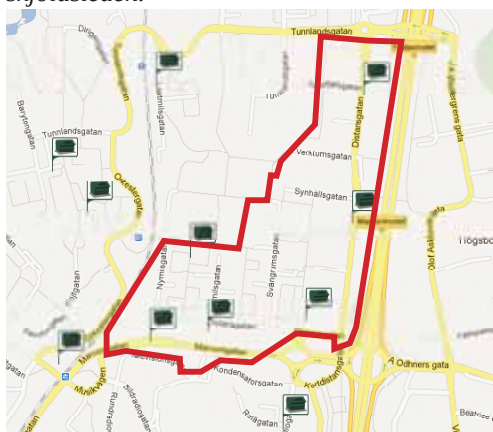


Mätningar av luftkvaliteten 2009. Röd; över miljökvalitetsnormen, gul; över nedre utvärderingströskeln, grön; klarar miljökvalitetsnormen.



55-60 60-65 65-70

Befintliga bullernivåer utmed Dag Hammarskjöldsleden.



Befintliga återvinningsstationer i och omkring programområdet.

sprängning ska göras så att skador inte uppkommer på berganläggning och i berganläggningens installationer.

Gasledning

Utmed hela programområdet går en stor stamledning för naturgas. Den byggdes 1988 och sträcker sig från södra Sverige till Göteborg. På grund av att efterfrågan på miljövänlig energi har ökat kraftigt de senaste åren så har trycket i ledningen höjts så sent som 2011 för att tillgodose efterfrågan.

Geoteknik

Berggrunden i de östra delarna av programområdet är svagt gnejsig till gnejsig grandiorit och i övrigt svagt gnejsig till gnejsig granit. Jordarterna är främst lera eller svallsediment, men på ett fåtal ställen framkommer berg i dagen. Marken med lera saknar förutsättningar för initialscred, men sekundärscred kan förekomma.

Befintlig naturgasledning följer sträckningen från en gammal bäck i dalgångens centrala parti utmed Dag Hammarskjöldsleden. Viss utfyllnad är utförd i området, varför stora sättningar har noterats. Marken utmed Distansgatan har sjunkit ca 1 meter sedan området byggdes ut på 60-talet. Befintliga byggnader har fått ta till särskilda åtgärder för att hantera spruckna ledningar och entréer in i husen. Gatans befintliga förhållande och behov av ombyggnad behöver utredas i kommande detaljplaner.

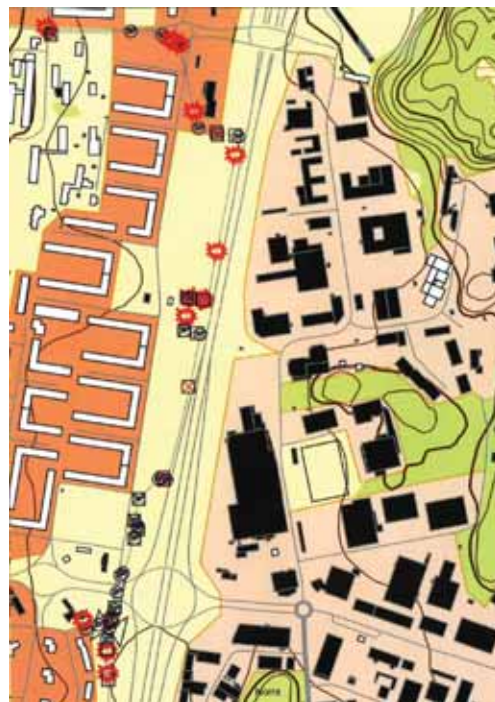
Service

Förskola/skola

Intill programområdet ligger två befintliga förskolor. En på Tvärhandsgatan med 2 avdelningar och en på Nymilsgatan som har 4 avdelningar. Vid Lilla Kapplandsgatan väster om programområdet intill Flatås Park och Högsbo sjukhus byggs en ny förskola med 6 avdelningar med planerad inflyttning 2013. En ny förskola med 2 avdelningar byggs även vid Skytteskolan på Marklandsgatan och en vid Transistorgatan med 6 avdelningar som beräknas vara klar för inflyttning i maj 2013.

Behov finns av ytterligare en förskola med 4 avdelningar då programområdet byggs ut.

Flatåsskolan som ligger i direkt anslutning väster om programområdet är en skola för barn från förskoleålder upp till 6:e klass. De äldre barnen går i Frölundaskolans högstadium på Positivgatan. Alldeles intill programområdet ligger ett motorgymnasium, för övriga gymnasieprogram får ungdomarna ta sig in till de centralare delarna av Göteborg.



Karta SwedeGas - befintlig naturgasledning.



Stabilitetskarta; grönt - fastmark, gult - sekundärscred kan uppkomma, orange - förutsättningar för initialscred.



Placering av befintliga förskolor (blå prickar) och skolor (gröna prickar).



Befintlig service i och omkring programområdet. Flatås torg i norr, kommande livsmedels-hall i öster och Frölunda torg i sydväst.

Handel

Flatås torg som nås från två olika säckgator är framför allt ett torg för boende i Flatås. Här finns en mindre livsmedelsbutik, restauranger, en videobutik och en hårfrisörska. Torget behöver ett större kundunderlag.

I sydöstra delen av programområdet är planerna klara för en medelstor livsmedelsbutik och byggnation pågår. En etableringsutredning som genomfördes vid detaljplaneringen påvisar att en etablering inte bedöms påverka omgivande servicefunktioner negativt.

Frölunda torg som ligger ca 1,5 km sydväst om programområdet är en centrumpunkt för hela Göteborg och erbjuder ett stort utbud av handel och service.



Flatås torg sett från norr och söder.

Planeringsför- utsättningar

Översiktsplan för Göteborgs Stad

Översiktsplan för Göteborg anger att området ska utvecklas som bebyggelseområde med grön- och rekreationsytor, där en blandning av bostäder och icke störande verksamhet är önskvärd. En stor naturgasledning öster och norr om programområdet är utpekad som riksintresse för energidistribution. Direkt öster om programområdet ligger ett utredningsområde för framtida kommunikation för spårbunden trafik utmed Dag Hammarskjöldsleden.

Översiktsplanen anger förnyelse genom ombyggnad, påbyggnad och nybyggnad. Tillgång till och kvaliteter i stadens grönområden ska beaktas liksom ytor för barns lek. Hänsyn ska tas till den befintliga bebyggelsens karaktär och innehåll.

Fortsatt planering i Göteborg ska i första hand ske med inriktning mot komplettering av den byggda staden i kombination med byggande i strategiska punkter.

Översiktsplanen delar upp staden i olika stadstyper med områdesvisa inriktningar. Dessa är centrala staden, centrala förnyelseområden, mellanstaden, kustnära områden, ytterstaden, storindustri/hamn/logistik samt naturområden. Programområdet ligger i mellanstaden.

Strategier för mellanstaden är:

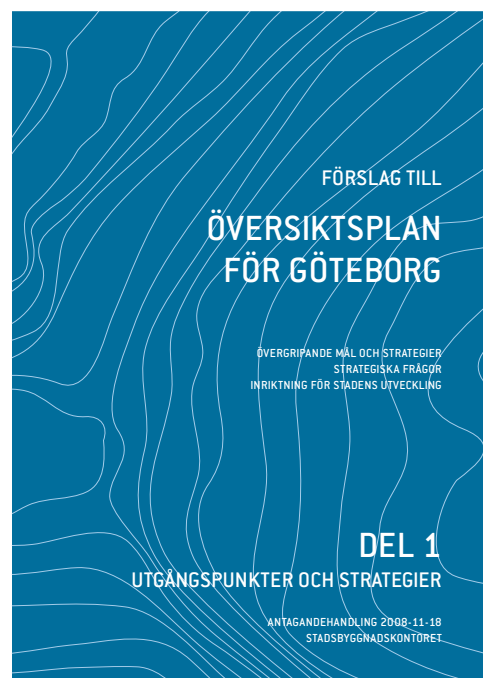
- att i första hand bygga på ianspråktagen mark och bygga tätare kring bytespunkter och i kollektivtrafikstråk. Kraftsamla kring knutpunkter, ta till vara värdefulla grönområden och stråk och skapa goda möjligheter att gå och cykla.

Enligt Översiktsplan för Göteborg fördjupad för sektorn transporter av farligt gods är Dag Hammarskjöldsleden och Lundbyleden de enda två större regionala lederna i Göteborg som inte får användas för transporter av farligt gods i större kvantiteter.

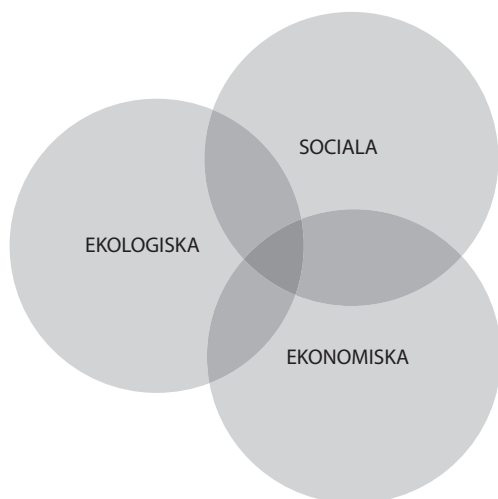
Budget 2013

Budgetmål för staden är att Göteborg ska bli en mer solidarisk och hållbar stad, där alla har möjlighet att påverka och styra sina liv. Utgångspunkten för budgeten är en nulägesanalys gjord utifrån de tre hållbarhetsdimensionerna; den sociala, den ekonomiska och den ekologiska.

Nedan följer ett utdrag som beskriver de frågor som specifikt berör utvecklingen av aktuellt område;



Översiktsplanen för Göteborg antogs i februari 2009.



Hållbarhetens tre dimensioner. För att uppnå hållbarhet krävs en balans mellan dessa kraftfält.



Mål- och inriktningsdokumentet utgör ett komplement till Kommunfullmäktiges budget 2012 och betonar vikten av samverkan mellan de tre nämnderna.

- Barnen och de unga är Göteborgs framtid. Ett barnperspektiv är viktigt för alla verksamheter och en tillgång för staden.
- Nya områden ska planeras på ett sätt som blandar handel, service och småskaligt näringsliv med bostäder. Genom att bygga längs kollektivtrafikstråk där etablerad handel och service finns, minskar behovet av bilresande och ny infrastruktur.
- När staden blir tätare är det viktigt att grönområden finns nära bostäderna. Alla invånare ska ha promenadavstånd till en grön lunga, oavsett var man bor.
- Det behövs fler tillfälliga och spontana mötesplatser i Göteborg för att bidra till en livlig och rolig stad att leva i. Det kan dessutom skapa bättre förutsättningar för en god samhällsgemenskap.
- Biltrafiken ska minska till förmån för kollektivtrafik, cykel och gående. Trafikplaneringen ska utformas på ett sätt som ger barnen rörelsefrihet och en vistelsemiljö som blir ännu säkrare. Kan andelen bilresor minska så förbättras bullersituationen och luftkvaliteten i staden samtidigt som stora ytor frigörs för viktigare ändamål.

Mål- och inriktningsdokument 2013

Byggnads-, fastighets- och trafiknämnden har utarbetat ett gemensamt mål och inriktningsdokument. Den gemensamma visionen är ett hållbart och solidariskt Göteborg.

Göteborgarnas behov och hållbar stadsutveckling ska vara vägledande för all stadsplanering och stadsutveckling. Därför är samverkan med stadsdelsnämnderna och kommunens övriga förvaltningar av stor vikt. Ett prioriterat mål för Göteborgs stad är blandad bebyggelse med olika upplåtelseformer, liksom att kollektivtrafiken måste effektiviseras. Stadsmiljön ska ha hög attraktivitet i hela staden, särskilt med fokus på barnens fysiska miljö. Trafikmiljön ska vara attraktiv för gående och cyklister i alla delar i staden.

Specifika uppdrag:

- Dag Hammarskjöldsledens omvandling till stadsboulevard är ett prioriterat projekt för att få till en större mängd bostäder i mellanstaden.
- I stadsbebyggelse ska bottenvåningen inrättas så att de går att använda som lokaler.
- För att fler ska få tillgång till bostäder nära service och arbetsplatser samt god kollektivtrafik ska andelen planer med tät kvartersstad- och blandstadskaraktär öka.

Stadsbyggnadskvaliteter Göteborg

Stadsbyggnadskontoret har tagit fram inriktningsdokumentet Stadsbyggnadskvaliteter, där riktlinjer för stadens utformning har formulerats utifrån ett antal teman. Relevant för programområdet är:

- Stadens karaktär
- Vattnet och det gröna

Vatten och grönt ska användas som element i stadsbyggandet, likvärdiga med bebyggelse och transporttytor.

Ny bebyggelse ska planeras utifrån lokala och ekologiska förutsättningar.

Stadsplaneringen ska i de enskilda fallen uppmärksamma tillgången till natur och tillgängligheten till den och dess kvaliteter.

Barnens behov av närbelägen natur ska tillgodoses.

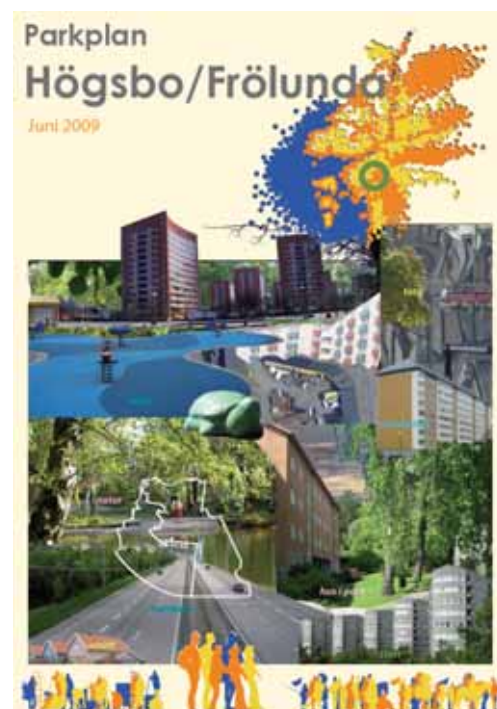
Grönplan och parkplan

Park- och naturförvaltningen arbetar i samverkan med stadsbyggnads, fastighets- och trafikkontoren med en ny grönplan för Göteborgs Stad. Grönplanen syftar till att beskriva de kvaliteter som finns i staden och vad som behöver utvecklas. I arbetet med grönplanen lyfts tre värden fram, vilka ska kunna erbjudas varje göteborgare i den bostadsnära parken. Dessa är grön oas, vila och mötesplats. Strategier eller ledord för landskapet i Göteborg beskrivs som karaktär, inom räckhåll, omhändertagande, ställa till förfogande och variation.

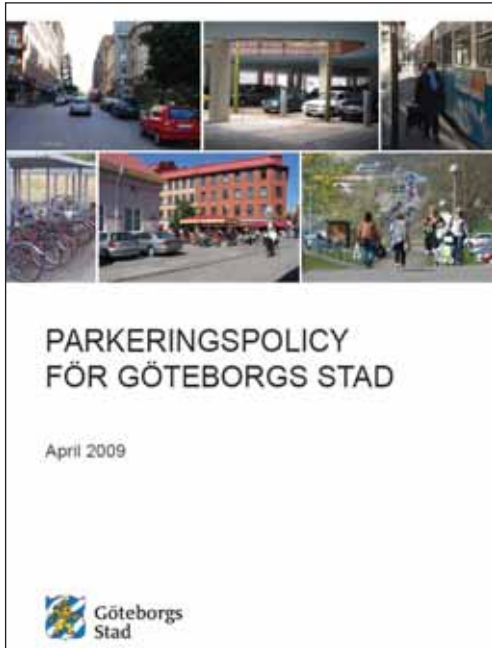
Parkplan för Högsbo och Frölunda, framtagen av Park- och naturförvaltningen 2009, pekar ut fyra stadsdelsparker där en utveckling föreslås samt stråk som bör bearbetas för att knyta ihop Högsbo och Frölundas stadsdelar och målpunkter. Den del av parkplanen som främst berör aktuellt programområde gäller Flatåsparken. Flatåsparken fungerar idag som en mötesplats, främst för ungdomar från Högsbo, men behovet av förnyelse är stort. I den föreslagna utformningen av Flatås park i samband med att en del av parken tas i anspråk för bostadsbebyggelse kommer det erbjudas möjligheter till lek, idrott och rekreation för alla åldrar. På norra delen koncentreras sport- och aktivitetsytor till fotbollsplan med konstgräs och belysning samt en multisportarena. Södra delen innehåller fria gräsytor, lekyta, sittplatser och planteringar. En park för aktiviteter och möten.



Stadsbyggnadskvaliteter som behandlar utformningen av staden godkändes av byggnadsnämnden 2008.



Parkplanen är ett strategiskt dokument för Park- och naturförvaltningen att göra prioriteringar i stadsdelen.



Parkeringspolicyn antogs av Kommunfullmäktige 2009.

Parkeringspolicy

Målsättningen med parkeringspolicyn är att den ska medverka till att staden ska vara tillgänglig för alla. Vi ska ha en attraktiv och vacker stad med en hållbar stadsutveckling. Parkeringspolicyn ska uppmuntra till att fler väljer kollektivtrafiken eller cykeln framför bilen.

För att kunna nå parkeringspolicyns mål för personbils- och cykelparkering har fem strategiska åtgärdsområden med underkategorier pekats ut;

- Effektivisera, lokalisera och prioritera utbudet
- Förädla Göteborgs stadsmiljö
- Främja ett ökat resande med kollektivtrafik och cykel
- Utveckla kedjan från översiktlig planering till avtal
- Bättre samplanering

De underkategorier som främst berör aktuellt programområde är följande;

- Premiera bilpooler
- Tillgodose parkering för boende på kvartersmark
- Prioritera stadsmiljö före bilparkering
- Ersätt markparkering med gemensamma anläggningar
- Bygg tryggt, säkert och attraktivt

Tidigare program

I förstudien Kompletterande bebyggelse Flatås från 2004, som utgjorde en bilaga till programmet Kompletteringsbebyggelse i Högsbo, utpekades delar av södra Distansgatan som möjliga för komplettering, såväl som parkeringsytan vid Armlängdgatan, Tvärhandsgatan och även utmed Distansgatan i öster. Effektivare parkeringslösningar i kombination med bostäder och handel eller kontor föreslås.

Program för kompletteringsbebyggelse i Högsbo angav Distansgatan som lämpligt utredningsområde för nya bostäder. Förslaget var fler bostäder för ökad upplevd trygghet och ökat underlag för service, samt att kontakten mellan Flatås torg och parken skulle bli bättre. Aktuellt område är större vilket omfattar även studier av förtätning av befintliga bostäder som inte ingick i tidigare program, varför kontoret anser att ett nytt program behövs.



Förslag till komplettering från Program för kompletteringsbebyggelse i Högsbo, 2004.

Pågående och avslutade planer i närområdet

Följande planer påverkar programområdet på olika sätt:

- Fördjupad översiktsplan för Fässbergsdalen antogs av kommunfullmäktige 2012-10-11. Planen anger en omvandling av Högsbo-Sisjö industriområde till blandad bebyggelse med stort inslag av verksamheter.
- Den 30 november 2010 gav Byggnadsnämnden i uppdrag åt stadsbyggnadskontoret att sammanställa planeringsföresättningar för hur Dag Hammarskjöldsleden kan göras om till en stadsboulevard samt hur områden på bägge sidor, främst den östra, kan utvecklas till blandstad.
- Direkt norr om programområdet ligger Tunnlandsgatan där detaljplan F5091 för ca 80 nya bostadsrätter vann laga kraft i april 2012. Kommunen har fått in bygglovansökan i ärendet.
- Detaljplan F5133 för 40 bostadsrätter vid Synhållsgatan som ligger inom programområdet vann laga kraft i juli 2012.
- I november 2011 antogs detaljplan F5061 för Flatås Park som medger 140 bostadsrätter och 180 hyresrätter väster om programområdet. Detaljplanen är överklagad.
- Detaljplan F5076 som medger en större livsmedelsbutik direkt söder om området vann laga kraft i maj 2011. Där pågår nu byggnation.

Utredningar som har tagits fram

- PM trafik - för programarbete Distansgatan, ÅF Infrastructure AB 2012
- Bullermätningar, Stadsbyggnadskontoret 2012



Befintliga detaljplaner omkring programområdet. Tunnlandsgatan i norr, Flatås park i väster, Synhållsgatan i öster och större livsmedelsbutik i söder.

Analysarbete

Arbetet med att analysera programområdet har varit uppdelat i två delar, där processen inleddes med en stadsvandring tillsammans med boende och verkande i området med en efterföljande workshop för att samla material och kunskap om området. Ett flertal tidigare arbeten för området har studerats och materialet har bearbetats och analyserats med hjälp av modeller för social- och barnkonsekvensanalys samt värdebaserad stadsutveckling, vilket har resulterat i en socialvärdeplan och ett programförslag.

Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys

För att stärka frågorna om social hållbarhet och barnperspektiv i stadsutvecklingen har verktyget för social konsekvensanalys (SKA) och barnkonsekvensanalys (BKA) arbetats fram. Verktyget är en metod för att de långsiktiga, sociala frågorna ska bli tydliga tidigt i planeringsprocessen. Analysverktyget för barnkonsekvenser ska följa med och stärka det barnspecifika under hela förändringsprocessen.

SKA och BKA-analyserna utgår från fem geografiska analysnivåer;

- **Byggnad & plats**
- **Närmiljö**
- **Stadsdel**
- **Stad**
- **Region**

och fyra sociala aspekter;

- **Sammanhållen stad**
- **Samspel, lek och lärande**
- **Vardagsliv**
- **Identitet**

Barnkonsekvensanalysen tar in ett femte begrepp; hälsa och säkerhet, men tar inte med det regionala perspektivet. Analysarbetet består av tre steg;

- **Inventering** av befintliga behov, värden och anspråk.
- **Förslag till åtgärder.** Dessa motiveras och stäms av mot inventeringen och mot inkomna synpunkter och idéer.
- **Konsekvenser.** Av analysen framgår vad som kan åtgärdas inom aktuell plan och vad som behöver föras vidare till annan pågående eller framtida planering.



Social konsekvensanalys, människor i fokus.



Barnkonsekvensanalys, barn och unga i fokus



Teckning av Vanja Larberg, S2020

Stadsvandring och SKA/BKA-workshop

I arbetet med sociala konsekvenser och barnkonsekvenser genomfördes en stadsvandring och en workshop. Deltagare var kommunens förvaltningar, intressenter och boende.

Stadsvandring

Workshopen inleddes med en stadsvandring i Flatås med vägledning av Einar Hansson från Melica. Områdets karaktär, sammanhang och historia diskuterades samtidigt med möjligheter till utveckling, omvandling och behov av nya funktioner.

Workshop

Workshopen bestod av en inventeringsdel och därefter arbete med matrisverktygen för SKA och BKA. Inventeringen av området genomfördes i grupper med hjälp av markeringar på flygfoton.

Med koppling till inventeringen diskuterades vilka åtgärder som behövs för att förstärka/förverkliga de sociala målen, vilka brister som kan åtgärdas, vilka kvaliteter som ska uppnås och vems ansvar det är.

Arbete med SKA/BKA-matriserna

Arbetet med analyser enligt matriserna leddes av Vanja Larberg på S2020 (uppdrag som syftar till att nå socialt hållbar utveckling år 2020). Förslag, scenarior och åtgärder motiverades utifrån den kunskap som kom fram i tidigare inventering.

Resultat

Av analysen framkom sociala behov och kvaliteter i området.

Färgmarkeringarna på kartan på nästa uppslag representerar olika kategorier enligt teckenbeskrivningen. Deltagarna fick placera ut markeringarna på stora flygfoton och sedan beskriva dem närmare med hjälp av korta notiser på post-it lappar.

Dagen avslutades med en kort presentation från varje grupp om vad de kommit fram till. Nedan följer en sammanfattning.

- **Stadsdel**

Uppmärksamma stråk. Kollektivtrafiken är god men hållplatsen upplevs isolerad och otrygg. Platsen är inte befolkad. Hela sträckan till spårvagnshållplatsen upplevs avskärmad från resten av området. Staket inom området upplevs ha samma karaktär. Behov av att markera gränser bör göras ”mjukare”.

- **Karaktär och identitet**

Miljonprogram, bilfritt, etablerat bostadsområde, folk bor här länge, okänt för resten av staden. Inbott - något isolerat.

- **Vardagsliv och närmiljö**

Promenadväg till bussen. Grannsämja. Familjärt



Stadsvandring och workshop i Flatås tillsammans med stadens förvaltningar, boende och verkande inom programområdet.

INVENTERING - SOCIAL KONSEKVENSPANALYS OCH BARNKONSEKVENSPANALYS

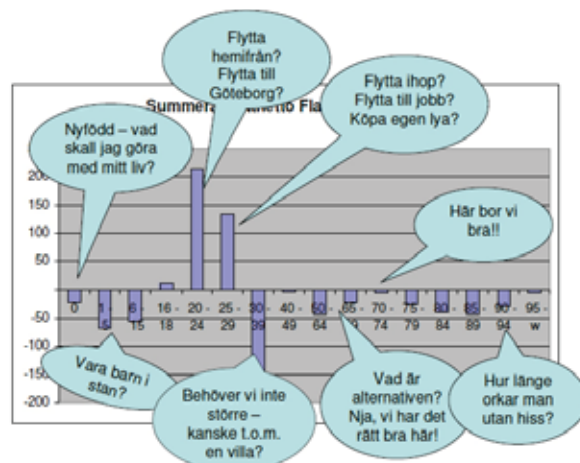


- **Kvaliteter**

Soliga gårdar. Litet fotavtryckt, hållbara möjligheter. När hela staden. Tillgängligt med bil. Kopplat till staden. Hälsa/säkerhet och byggnad / plats. Flatås torg viktig plats. Otrygghet upplevs kring torget vissa dagar. Närmiljön bilfri, man kan röra sig relativt fritt. Öppenhet och överblick över området, utanför området motsatsen.

Knäckfrågor

Med hjälp av analyserna har ett antal knäckfrågor framkommit och utgjort grundstenar i arbetet med programmet;



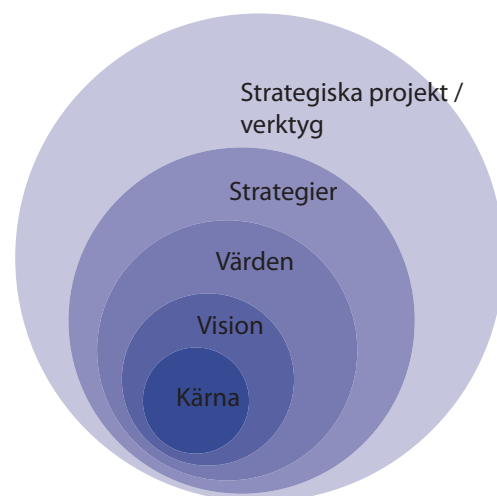
Flatås om befolkningsförändringar, flyttmönster och bostadsbyggande, Fastighetskontoret.

Värdebaserad stadsutveckling

Analysverktygen SKA och BKA har gett oss förankring och fokus på den sociala dimensionen. För att arbeta vidare med framtagna knäckfrågor kring de sociala aspekterna har vi inspirerats av en modell för värdebaserad stadsutveckling.

Värdebaserad stadsutveckling handlar om att utveckla en långsiktig värdestruktur snarare än en fysisk struktur. Programmet kommer utifrån modellen att föreslå en "socialvärdeplan" med kärna, vision, värden och strategier.

- **Kärnan** beskriver områdets nuläge och problemformuleringen för den fortsatta utvecklingen, vilket utgör grunden för visionen. Nulägesanalys och problemformulering formuleras utifrån SKA/BKA-verktygens fem huvudbegrepp och underlaget som inkom under workshopen.
- **Visionen** ska fånga mångfalden av synpunkter och idéer och involvera många perspektiv i stadsdelen.



Värdebaserad stadsutvecklingsmodell framtagen av Stadsbyggnadskontoret Malmö stad tillsammans med White Arkitekter.



Befintlig bebyggelsestruktur och gatumiljö.

- **Värdena** utgör programmets huvudprioriteringar och ska vara drivande för både riktningen och intentionerna i arbetet mot visionen.
- **Strategierna** formuleras som värdeskapande principer utifrån knäckfrågorna från SKA/BKA och underlag från andra dokument som staden arbetar med, för att skapa de kvaliteter och karaktärer som är beskrivna i visionen och värdena.

Modellen bygger på en kontinuerlig återkoppling till kärnan och visionen genom hela processen.

Socialvärdeplan

Kärna

Sammanhållen stad

Sociala och rumsliga sammanhang, kopplingar och stråk, variation och blandning, lokalisering av offentliga funktioner samt hälsa och trygghet.

- Flatås karaktär – kopplade stadsrum.
- Bebyggelsestrukturen skapar goda flöden och överblickbarhet mellan bostadsgårdarna, gångstråken och gatorna.
- De stora dragen är trafikplaneringen och trafikrummen som delar upp områden i zoner

Samspel/samspel och lek (BKA)

Möten och kontakter, delaktighet, gemensam neutral arena, privata och offentliga miljöer samt orienterbarhet och trygghet.

- Gården, torget, kyrkan och grönområdena.
- Det gröna Högsbo.

Vardagsliv

Användning, lokalisering, olika behov och livssituationer, utbud och variation, service och aktiviteter, tillgänglighet, räckvidd och närhet samt hälsa och trygghet.

- Närhet och kopplingar till innerstaden, andra centrumområden, arbetsplatser, stora noder för handel och service.

Identitet

Karaktär och identitet, värdering och tolkning, erfarenheter och minnen, tillhörighet och delaktighet samt attraktivitet.

- Husen, folkhemmets grannskapsenhet i Järnbrott.
- Den öppna staden, trygga och bilfria.
- Flatås historia.
- Långt kvarboende.

Hälsa och säkerhet

För att barnens närmiljö ska vara säker har separering från biltrafik och hastighetssäkring av korsningspunkter med bilnätet stor betydelse. Hur kan dessa förutsättningar påverka hur vi planerar stadens utveckling?

- Säkra skolvägar för barnen. Ett bilfritt bostadsområde.
- Luftighet och goda solförhållanden - bra vistelsemiljöer.

Vision

”Bo, leva, utvecklas i framtida Flatås”

Med små avtryck för miljön i samspel med pågående sammanhang i staden, utifrån ett hållbart perspektiv, skapa utrymme för att:

- Stärka det lokala sammanhanget genom variation av bostadstyper och att ge plats för möten i vardagslivet i kvalitativa mötesplatser med varierade funktioner.
- Uppgradera tillgängligheten för gående och cyklister genom att kvalitativa och orienterbara gatumiljöer, utifrån de gåendes villkor, integreras bättre i miljön.
- Genom inriktning mot nya byggnadssätt effektivisera energianvändningen och skapa utrymme för stadsnära odling, verksamhetslokaler och alternativ till handel.

Värden

Nedan följer de värdeskapande principer som arbetats fram och som utgör socialvärdeplanen tillsammans med efterföljande strategier.

Sammanhållna stråk

- Sammankoppla platserna i området genom att stärka och finfördela lokala gång-och cykelnät.
- Behålla den lugna trafiken i bostadsområdet. Parkering i områdets yttre delar.
- Orienterbara stråk för tydligare rörelser som ger livliga och trygga aktiviteter både internt och externt. En variation och finmaskighet av kopplingar till målpunkter inom och utanför området. T.ex. genom fokus på strategiska hållplatsområden såsom hållplatsen vid Nymilsgatan och att värna om barnens bilfria skolvägar.

Mötesplatserna i närmiljön

- Förstärk och utveckla Flatås torg med nya entréer och utökad markyta med ny markbeläggning.
- Med Flatås grönska som ledmotiv skapa möjlighet att ge egen karaktär och lyfta fram strategiska platser och ”noder”.



Befintliga gångstråk och mötesplatser.

VISION

"Bo, leva utvecklas i framtida Flatås"



VÄRDESKAPANDE PRINCIPER

STRATEGIER

sammanhållna stråk
mötesplatser i närmiljön
stärka områdets karaktär
och vardagliv

bryta barriärer
skapa möteplatser med variation
skapa en variation i bebyggelsen

bebyggelsestruktur

Förslaget för bebyggelsestrukturen är uppdelat i fyra delområden

Förtätning
Nybebyggelse
Parkering
Flatås torg



trafikstruktur

Förslaget för trafikstrukturen är uppdelat i fyra delområden

Lugn trafik med bilfritt bostadsområde
Distansgatan och Marconigatan
Flatås torg
Gång- och cykelvägar



grönsstruktur

Förslagen utgår från befintlig användning angiven i Parkplan för Högsbo

Stråk, fickparker och microplatser
Stråk mellan parkerna och
närheten till naturområden
Bostadsgårdarna inom området

Stärka områdets karaktär och vardagsliv

- Tillgängliga och tillgänglighet till nya och befintliga bostäder. Komplettera med variation för olika livssituationer
- Behålla bostadsgårdar rika på solkvaliteter och optimera dessa kvaliteter vid påbygganden. Ta vara på bostadsgårdens potential till vardagsmöten; utveckla grönskan och plats för lek och samvaro.
- Skapa möjlighet att etablera verksamheter.

Strategier

Bryta barriärer

Överbrygga barriärer till övriga staden genom att skapa möjlighet för Distansgatan och Marconigatan att kopplas vidare till omgivande trafikstruktur. Möjliggöra en samordning med omvandlingen av Dag Hammarskjöldleden.

Länka samman och skapa tydliga interna gc-stråk och lokala gatunät. Både de lokala gatorna och gc-stråken förbinds till det övergripande nätet i staden.

Skapa mötesplatser med variation

Det finns några distinkta platser och noder i området. Flatås torg förstärks som nod i gång- och cykelstråket och på vägen till kollektivtrafiken. Parkerna och bostadsgårdarna är andra noder i området. Längs med stråk som kopplar dessa platser inom området skapas fickparker och microplatser.

Skapa en variation i bebyggelsen

Ambitionen är att bebyggelsen får en blandning av boendeformer, varierade hustyper och lägenhetsstorlekar.

På sikt skapas möjligheter att utforma en ny front mot en omvandlad Dag Hammarskjöldsled och en ny siluett för stadsdelen, samt att vända barriären till en potential.



Befintliga områden med potential om barriärer bryts.

TRAFIKANALYS



Trafikanalys

Bostadsområdets trafikrum, funktion och användning har varit en av kärnfrågorna att utvärdera i programarbetet. Trafikanalysen har granskat innebörden av ”billfritt” område i förhållande till barnens trafikmiljö. Behov finns av att lösa upp knutar som skapas på grund av ett ökat bilinnehav. Markparkeringen planeras bort till förmån för ny bebyggelse, vilket ställer stora krav på var och hur parkeringen ska ersättas. Utöver tillgängligheten till befintliga och nya bostäder finns även behov av förbättrad tillgänglighet till torget, mötesplatser inom området såväl som noder i staden i övrigt. Målet har varit att behålla kvaliteter och utveckla en hållbar trafikstruktur med bättre kopplingar till staden.

Flatås trafik- och gångstruktur

Trafikstrukturen inom Flatås kännetecknas av att trafikleder och gator avgränsar bostadsområdet till en tydlig separat enhet. Trafikalstringen sker från Distansgatan och leds in i området via matargator till bostadsområdena och till Flatås torg. Matargatorna delar sig i säckgator som är direkt kopplade till bostadscentrerna. Säckgatorna utgör även plats för korttidsparkering och handikappsplatser. I anslutning till vissa av matargatorna ligger gång- och cykelstråk som leder vidare till bostäderna, torget och till spårvagnstrafiken. Gångstråken korsar inte några gator utan erbjuder en bilfri skolväg för barnen.

Genomgående präglas stadsdelen av öppna sammankopplade stadsrum, dock saknas vidare kopplingar till övriga staden. Relativt stora ytor nås med bil och återvändsplatser blir lätt till baksidor. Verksamheter som saknar kringbyggd bebyggelse eller kollektivtrafikhållplatser i närheten har svårt med kundunderlaget. Behov av förbättringar har identifierats för det befintliga gång- och cykelvägnätet. Viktiga noder bör kopplas ihop bättre och få tydligare utformning. De tillkommande kvarteren bör stödja och hitta samband till de befintliga stråken. Att skapa bättre flöden till den övriga staden och minska genomfartstrafiken genom området är möjligt genom en påfart till Dag Hammarskjöldsleden från den norra delen av Distansgatan.

”Billfritt område”

Till stora delar upplevs området ”bilfritt” för att det är fritt från genomfartstrafik och ingen långtidsparkering sker på matargatorna eller säckgatorna. Den strikta indelningen av parkeringsområde och bostadsområde stödjer också upplevelsen av det bilfria. Det finns god överblick över gaturummet, vilket ger mindre barn möjlighet att synas bättre när de korsar gatan eller cyklar inom området. Strategin bör i fortsättningen vara att skapa plats för parkering i samlade punkter och med fördel i utkanten av området.



Vy Distansgatan



Vy Synhållsgatan



Vy Dag Hammarskjöldsleden

TECKENFÖRKLARING

Huvudgata	Möjlig utfart till leden, ny koppling?
Dag Hammarskjöldsleden	Spårvagnsspår
Möjligt nytt stråk med koppling till nod	Befintlig naturgasledning
Befintlig säckgata	Programområde
Befintligt gångstråk	BEFINTLIGA VERSAMHETER OCH ANVÄNDNING
Stornät cykelväg, ny placering	
Befintlig gc-bana, behov av kopplingar	Område med befintliga verksamheter
Lokalgata och huvudgata	Befintlig markparkering

PROGRAMFÖRSLAG GENERELL STRUKTUR



Programförslag

Programmet som helhet, socialvärdeplan och förslag är resultat av analysdelen som anger översiktliga intentioner och förhållningssätt till den fysiska strukturen.

Syftet är att stärka de fysiska förutsättningarna och karaktären för de olika delar som belyses i programförslaget. Omvandlingen och utvecklingen till att förnya programområdets byggnader, platser, närmiljö och stadsdel samt att öka sambanden till staden och strategiska knutpunkter kan ske i olika nivåer och etapper.

Förtätning

Påbyggnaderna skapar möjlighet att komplettera med ca 200 tillgängliga bostäder inom området, genom påbyggnad av befintliga bostadshus i 1-2 våningar. På sina ställen kan även 3-4 våningar prövas. Befintliga hus kan bli tillgängliga genom komplettering med hissar. De stadskvaliteter som utbyggnaden av stadsdelen utgick ifrån på 60-talet, såsom en konsekvent struktur (grannskapsenheten), enhetlig skala och material samt enkla volymer, goda solförhållanden och stora gröna gårdar ger goda förutsättningar för påbyggnader på befintliga hus. Dock ska dessa stadsbyggnadskvaliteter beaktas vid planering av påbyggnader. Bostadsområdet som berörs är stort vilket ger utrymme för en etappindelning. Ljusförhållanden och volymer m.m. studeras vidare i kommande detalplaner.

Nybebyggelse

Ny bebyggelse föreslås på befintliga parkeringsplatser i områdets utkanter och antas generera ca 600 nya bostäder. Öster om bostadsområdet på befintliga parkeringsytor utmed Dag Hammarskjöldsleden är förslaget att markparkeringen omvandlas och får nya kvarter med en variation av bostäder, verksamhetslokaler för olika funktioner samt allmänna ytor för lek, vistelse och grönska. En blandning av nya boendeformer och service eftersträvas med verksamheter i bottenvåningarna och parkering under mark eller i parkeringshus. Kompletteringen blir en länk mellan befintliga Flatås och en öppning på sikt mot en eventuell omdaning av Dag Hammarskjöldsleden. Marco-nigatan planeras med blandad bebyggelse på båda sidor om gatan. Här skapas möjlighet att bredda bostadsutbudet med ca 50-60 lägenheter i t.ex. radhusbebyggelse i kombination med flerbostadshus med verksamhetslokaler och parkering.

Höjderna föreslås variera med möjlighet till fler våningar i strategiska lägen med anpassning till sol- och skuggförhållanden. Utgångspunkten är att tillkommande bebyggelse längs med Distansgatan i öster skapar kvarter i upp till 6 våningar med öppna och aktiva bottenvåningar.

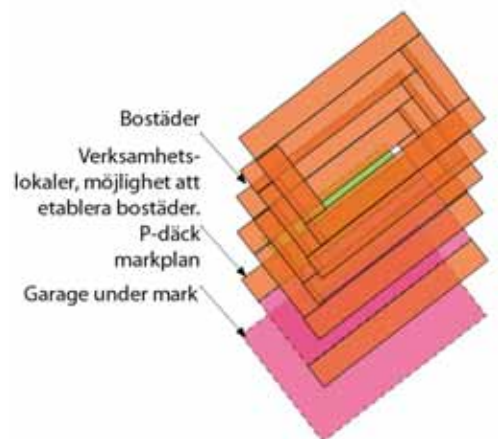
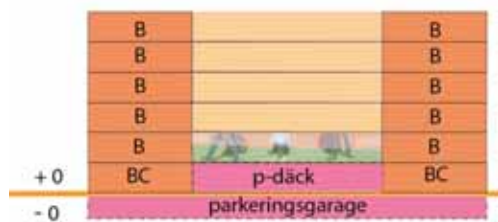


Exempel på ny bebyggelse med sluten innergård. Christian Kroghs gate 39, Oslo.

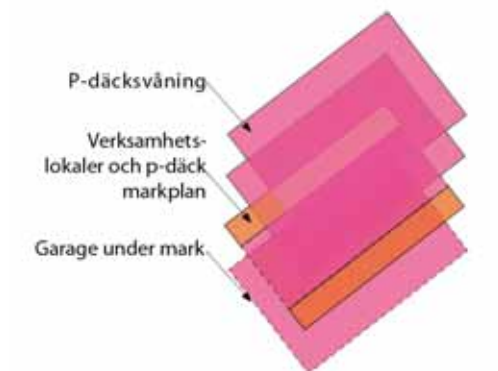
Arkitekt: Futhark Arkitekter

Bild: Arkitektur N 05/12





Principskiss av bostäder med verksamhetslokaler i bottenplan och under mark.



Principskiss av parkeringsdäck med verksamhetslokaler i gatuplan.

Parkering

Den nya bebyggelsen medför att befintliga p-platser behöver ersättas. Därtill ska parkeringsplatser för tillkommande bostäder tillgodoses. Programmet föreslår ett antal alternativ för att lösa parkeringsfrågan, men att parkeringen även fortsättningsvis placeras i områdets utkant. Parkeringsdäcken ovan mark bör göras flexibla så de går att bygga om till annan användning.

- Renodlade parkeringsdäck med verksamhetslokaler i bottenplan.
- Parkeringsdäck i ett plan kombinerat med verksamhetslokaler i bottenvåningarna, bostadsvolymer ovanpå och med förhöjd bostadsgård.
- En kombination av parkeringsdäck och byggnadsvolymer med enkelriktade lägenheter och lokaler.

En anpassning till gatumiljön och trygghetsaspekter är viktiga delar i utformningen av dessa byggnader. I den generella strukturen har placeringen av p-däck föreslagits utifrån vad som framkom i analysarbetet. Ny bebyggelse får parkeringsgarage under mark.

Inom det befintliga bostadsområdet studeras placering av korttidsparkering. Säckgatorna inom området är breda och kan användas för att tillgodose handikappsparkering och besöksparkering.

Gatustrukturen har korta säckgator som även i fortsättningen ska vara inriktade på service-, handikapps- och besöksparkering. Parkeringarna ska ges en allmän karaktär som ger plats åt framtida funktioner som bilpool, väderskyddad cykelparkering mm.

Flatås torg

Flatås torg föreslås få ett garage under mark och en utökad yta för att skapa bättre funktion. Nivåskillnaden mellan Synhållsgatan och Distansgatan gör det möjligt att utforma garage under mark med direkt infart från Synhållsgatan. Syftet är att stärka torget som områdets mittpunkt och mötesplats. Torget kopplas till omgivande gator och gc-stråk. Ett tydligt stråk för gående och cyklister har möjlighet att etableras från spårvagnshållplatsen vid Nymilsgatan till den östra delen av Högsbo. Det blir en viktig länk och har stor potential för hela områdets utveckling.

Torget karaktär bör stärkas. Som exempel kan väderskyddade sittplatsgrupper, planteringar och utformning av markbeläggning förbättra platsens attraktivitet. En torgplats föreslås för tillfälliga stånd och caféplatser.

Trafikstruktur

Förslaget för trafikstrukturen är uppdelat i fyra delområden.

- **Lugn trafik med bilfritt bostadsområde**
- **Distansgatan och Marconigatan**
- **Flatås torg**
- **Gång- och cykelvägar**

Kopplingarna till stadens infrastruktur stärks redan genom pågående ombyggnader av rondell vid Marconimotet. Utfart studeras i norr mot Dag Hammarskjöldsleden.

Lugn trafik med bilfritt bostadsområde

Bostadsområdets karaktär och gatornas funktion fortsätter att vara infartsgator fria från genomfartstrafik. Infartsgatorna föreslås i framtiden få korttidsparkering för att uppfylla behovet av tillgänglighet och service.

De olika rörelsemönstren inom programområdet föreslås utvecklas. Strategiska noder med kopplingar till övriga staden bör förtydligas och bostadsområdets lugna trafik och ”bilfria” gator tas omhand.

Distansgatan och Marconigatan

Distansgatan och Marconigatan föreslås bli gaturum med möjlighet att utvecklas med olika karaktärer. En ny utformning med en väldefinierad stadsmiljö tillsammans med påbyggnader och kompletteringar stärker förutsättningarna för en god stadsmiljö.

Distansgatan bör ge plats åt vardagsliv och samspel och utformas så att en hälsosam miljö och säker trafikmiljö uppnås. Busshållplatser längs med Distansgatan skapar viktiga noder. Distansgatan föreslås byggas om till en stadsgata med butiker och verksamheter i bottenvåningarna. Gatan föreslås få breda trottoarer, trädplanteringar och korttidsparkering. För trygghet och gatuliv vänds entréer mot gatan. Förbättrad anslutning till Marconigatan i sydväst är önskvärd och måste studeras vidare i trafikförslag i samband med detaljplan.

En ny utfart mot leden i södergående riktning vid Flatåsmotet studeras för att undvika onödig genomfartstrafik på Distansgatan.

Flatås torg

Möjligheterna för en eventuell genomfart under torget finns. En garageinfart från Synhållsgatan till ett allmänt parkeringsgarage under torget studeras vidare i samband med en omstrukturering av togets yta. Trafikåtgärder för lugn trafik studeras vidare.

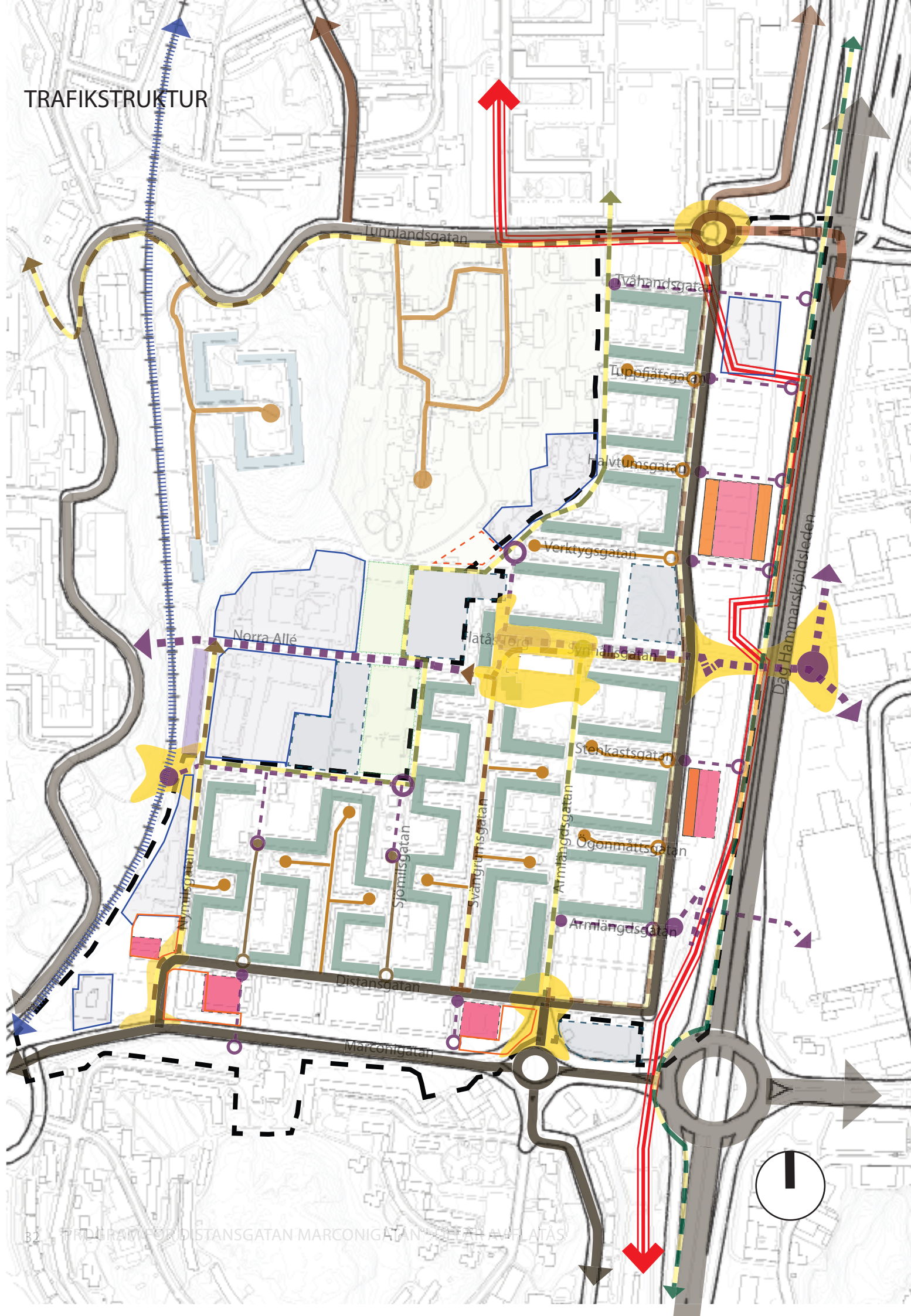


Exempel från Kungsholmen i Stockholm på gatumiljö med verksamheter och gångstråk.



Del av vägomvandling i Oslo. Jenny Braatens plass, Trondheimsveien. Bild: Oslo stad

TRAFIKSTRUKTUR



Gång- och cykelvägar

Det finns bra gång- och cykelvägar men de hänger många gånger inte ihop. Gång- och cykelvägar föreslås stärkas och bli tydligare mot målpunkter så som torget, hållplatser, naturliga mötesplatser och grönområden som Ruddalen och Änggårdsbergen. Gång- och cykelvägnätet behöver även förstärkas och utökas utefter Distansgatan och Marconigatan, vilket även ökar tryggheten i utemiljön.

Förslag till åtgärder

- Tydliga och förbättrade trottoarer i befintliga och nya sammanlänkade gaturum med förstärkning av gångpassager. Strategiska stråk och noder med väderskydd.
- Gång- och cykelnätet kompletteras med lokala kopplingar genomgående parallellt med områdets infartsgator Ny-milsgatan, Sjömilsgatan och Svängsrumsgatan.
- En uppgradering av gång- och cykelnätet utmed Synhållsgatan och Armlängdsgatan och förlängning av Synhållsgatan.
- Cykelstråk i öst-västlig riktning via Flatås torg och Synhållsgatan förstärks och orienterbarheten förbättras. Kopplingarna förslås korsa, tangera eller inordnas med grönområden som till exempel fickparkerna, vilket stödjer och stimulerar vardagslivet och rörelsefriheten.
- De nya gång- och cykelvägarna i stadsdelen kopplas till stadens övergripande cykelnät. Distansgatans gaturum får en ny utformning med separata gång- och cykelbanor. Marconigatans gång- och cykelbanor kan vid kommande ny bebyggelse förbättras och göras mer stadsmässiga.
- Cykelleden längs med Dag Hammarskjöldsleden är en viktig länk i det övergripande cykelnätet för Göteborg. Cykelleden kommer ingå i gaturummet som utreds för Dag Hammarskjöldsboulevard.

Grönområden och gröna rum

Programområdet tar inte i anspråk befintlig naturmiljö utan föreslås öka kvaliteterna på de gröna- och rekreativa områdena i området. Syftet är att ta vara på den gröna variation av natur, parker och platser med gröna inslag som finns, så som de viktiga bostadsgårdarna.

Förslagen utgår från befintlig användning angiven i Parkplan för Högsbo. Fokus i förslaget är att stärka utpekade gröna stråk, komplettera de lokala stråken och föreslå nya stråk i anslutning till nya gröna rum i stadsdelen. De nya gröna rummen är kompletteringar i form av fickparkar och i mindre skala microplatser. Genom att koppla samman de gröna inslagen



Exempel på socialt anpassat gaturum med tydligt gång- och cykelstråk.



Exempel från grön stadsplan, Fredrikberg Danmark. Bild: Arkitektur DK 05 2012

TECKENFÖRKLARING



Huvudgata



Dag Hammarskjöldsleden



Möjligt nytt stråk med koppling till nod



Befintlig infartsgata kopplas till nytt stråk



Möjlig nytt stråk



Stomnät cykelväg, ny placering



Uppgraderad gata, ny gc-bana



Uppgraderat stråk ny gc-bana



Möjligt nytt stråk med koppling till grönt



Programområde



Möjligt nytt grönt stråk med trädplantering



Verksamhetslokaler och p-däck



P-däck, garage under mark, kombinerat med flerbo-stadhus



Befintlig naturgasledning, skyddsavstånd

BEFINTLIG BEBYGGELSE OCH PÅGÅENDE PLANERING



Pågående planering



Verksamhetslokaler



Park- och sjukhusområde



Naturområde

GRÖNSTRUKTUR



och rummen i en lokal grönstruktur byggs värden och kvaliteter av sammanhållna stråk och kopplade rum i stadsdelen. Att fickparkerna och microplatserna får egna karaktärer och identiteter är viktigt för att skapa en variation och stödja orienterbarheten i området.

Flatås kyrkopark har ett gott solläge och fungerar som samlingsplats för boende i Flatås vid bl.a. midsommarfirande. Området föreslås utvecklas till en tydligare samlingsplats i samarbete med kyrkan.

Stråk, fickparker och microplatser

Microplatser är tänkta att fungera som avbrott i vardagspromenaden på väg till affären, skolan, hållplatsen eller parken. En microplats kan utgöras av små sittplatser i anslutning till ett solitärträd, en liten plantering och avvikande markbeläggning eller en plats med lek- eller utomhusträningsredskap.

Stråk mellan parkerna och närheten till naturområden

Staketet mellan Flatås park och Högsbo sjukhuspark föreslås tas bort för att öka upplevelsen av området som en helhet. Det skulle innebära att en del av parken blir mer rofylld, medan delen närmst skolan får mer karaktär av aktivitetsytor med pulkabacke etc.

Närheten till stora grön- och rekreationsområden som Rudalen och Änggårdsskogen föreslås framhävas med tydliga och säkra gång- och/eller cykelstråk som lyfts fram inom området.

Bostadsgårdarna inom området

De små parkrummen som ligger inne på de befintliga bostadsgårdarna är idag allmän platsmark, men föreslås bli kvarter-smark då de inte upplevs som allmänna. Ett av de befintliga parkrummen i norra delen av programområdet har idag en fungerande allmän lekplats som dock föreslås bevaras.



Exempel på fickparker och microplatser. Bilder från Park- och naturförvaltningen.



Genomförande

Allmänt

Kommunen kommer att iordningställa gator, parker och övriga allmänna anläggningar.

Markägande

Tomträttsavtalen för befintlig markparkering avses sägas upp och ersättas med avtal om plats i parkeringsanläggningar.

Ekonomi

Samtliga tomträttsavtal är skrivna med en friskrivningsklausul vilket innebär att kommunen inte behöver utge någon ersättning för ianspråktagande av marken. Dock finns ett ärende uppe för beslut i kommunstyrelsen där det föreslås att ersättning skall ges. Beslutet blir underlag för kommande detaljplaner.

Kommunen får, förutom eventuella kostnader för parkeringsplatser, kostnader för omläggning av en kulverterad bäck längs med Dag Hammarskjöldsleden, kostnader för åtgärder som krävs för gasledning med samma ungefärliga placering samt rivning och sanering av värmecentralen vid Marconigatan.

Upplåtelseformer

Kommunens mark kommer att markanvisas till flera exploater. Kommunens ambition är att möjliggöra blandade upplåtelseformer.

Konsekvenser

Att förändra stadsdelen och utveckla Flatås får effekter och konsekvenser för boende och verksamheter i området som helhet. Även omgivande stadsområden berörs. För att utveckla Flatås till att fortsatt vara en attraktiv plats att bo på krävs avvägningar mellan olika intressen.

Andelen äldre i området förväntas öka. Nollalternativet innebär att problemen med låg tillgänglighet i lägenheterna, minskat kundunderlag till lokal service och litet utbud av varierade lägenhetsstorlekar kvarstår.

Sociala konsekvenser

Integration

Blandade boendeformer ökar möjligheten för större integration i området. Olika lägenhetsstorlekar och prisnivåer blandas med ett idag ganska ensidigt utbud av mindre lägenheter.

Tillgänglighet

Påbyggnader och ny bebyggelse innebär att området kompletteras med hus med hiss. Den äldre befolkningen kan bo kvar längre och blir inte lika beroende av extern service så som hemtjänst m.m. Förslagen förbättrar rörelsefriheten och orienterbarheten inom området för alla åldersgrupper.

Trygghet och säkerhet

Med bebyggelse på båda sidor om Distansgatan respektive Marconigatan ökar trygghetskänslan då fler människor rör sig inom området, hastigheten för bilar minskar och fler ögon ser området.

Barnens miljö

Barnens bilfria miljö med säkra skolvägar värnas. Mötesplatser och småbarnslekplatser utvecklas och görs mer tillgängliga genom tydligare stråk och bättre kopplingar.

Jämställdhet

Med utökad service och förbättrad tillgänglighet till kollektivtrafiken förenklas vardagslivet för många människor och rörelsefriheten förbättras även för dem som inte har tillgång till bil.

Folkhälsa

Förbättrade kopplingar till rekreationsområden som Ruddalen och Änggårdssbergen ökar möjligheten till aktivitet och rörelse. Fler gång- och cykelstråk och förbättrade tider för kollektivtrafiken minskar bilberoendet och uppmuntrar till mer vardagsmotion.

Vardagsliv

Ny bebyggelse – ökat serviceunderlag.

Med fler boende i området ökar förutsättningarna för ett fortsatt livaktigt lokalt torg.

Om programförslaget genomförs kan stadskaraktären förstärkas inom området.

Miljökonsekvenser

Från Flatås tar man sig snabbt in till centrala Göteborg. Det är nära till spårvagnar och till knutpunkten Frölunda torg med mycket god kollektivtrafik. Befintlig kollektivtrafik kan därmed ta hand om tillkommande bostäder och förutsättningarna ökar för att turtätheten som är bra idag, kommer att förbättras ytterligare, vilket minskar bilberoendet.

Utvecklingen som föreslås utmed Distansgatan och Marconigatan får som resultat att en hälsosammare miljö och ett mer socialt anpassat gaturum skapas med möjlighet att ha lägre hastigheter och minska bullret från biltrafiken. Därvid förbättras även bullermiljön för befintlig bebyggelse.

Eftersom påbyggnader och ny bebyggelse planeras på befintliga hårdgjorda ytor och området är flackt bedöms inte dagvattenflödet komma förändras nämnvärt. Tvärtom kan viss förbättring uppnås genom tillkommande gröna ytor. Utjämning av dagvatten bör ske från kvarvarande hårdgjorda ytor. Fördröjning av dagvatten minskar risken för översvämningar och förbättrar kvaliteten på dagvattnet.

Programmet bidrar till att uppnå målen begränsad klimatpåverkan och god bebyggd miljö. Övriga miljö kvalitetsmål påverkas ej.

I arbetet med programmet har en behovsbedömning tagits fram enligt kriterier i MKB-förordningen bilaga 4 och stämts av med Länsstyrelsen på ett tidigt samråd. Projektet bedöms inte föranleda betydande miljöpåverkan.

Ekonomiska konsekvenser

Programförslaget innebär en ökad kostnad för parkering. Samtidigt förväntas en värdestegring på fastigheter och bostadsrätter genom att området får bättre service och kollektivtrafik.

Komplettering av bostäder och verksamheter inom ett befintligt område innebär ett nyttjande av befintlig infrastruktur och service på ett bättre sätt, vilket är positivt ur alla hållbarhetsaspekter.