



PROGRAM FÖR TUVE

NYA BOSTÄDER OCH INFRASTRUKTUR

STADSBYGGGNADSKONTORET I GÖTEBORG, APRIL 2008
GODKÄNNANDEHANDLING

GODKÄND AV BYGGNADSNÄMNDEN 2008-04-01

Planprocessen enligt PBL

Ett program är första steget i planprocessen. I detta fall efterföljs det av ett antal detaljplaner. En detaljplan tar ca 1-1.5 år att genomföra. Byggnadsnämnden godkänner program och antar detaljplaner. I vissa fall antas detaljplaner av kommunfullmäktige och godkänns då bara av byggnadsnämnden.

Programsamråd

Byggnadsnämnden gav 2006-04-04 stadsbyggnadskontoret i uppdrag att ta fram ett program och genomföra samråd för Tuve.

För att få in synpunkter på programförslaget har programsamråd genomförts under tiden 2007-09-19 till 2007-10-30. Samrådsredogörelse finns på Stadsbyggnadskontoret.

Upplysningar om programmet lämnas av:

Eva Tenow, landskapsarkitekt

eva.tenow@sbk.goteborg.se, 031-368 17 18

Sophia Älfvåg, arkitekt

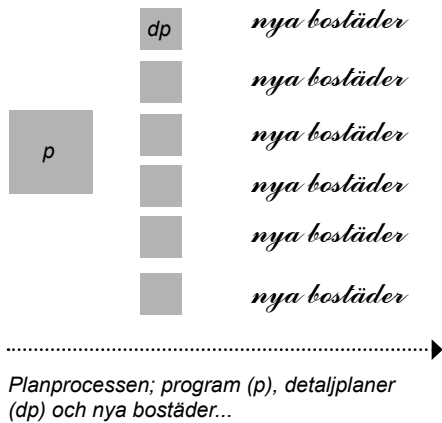
sophia.alfvag@wspgroup.se

Den kommunala kärngruppen har bestått av Eva Tenow och Sophia Älfvåg, stadsbyggnadskontoret; Lars Johansson och Ole Örnskär, fastighetskontoret; Magnus Ståhl och Johan Jäppinen, trafikkontoret.

En arkeologisk samt en geoteknisk utredning har genomförts. Rapporterna finns på Stadsbyggnadskontoret.

Godkännande

Programmet godkändes av byggnadsnämnden 2008-04-01.



Sammanfattning

4

Analys

4

Förslag

4

Konsekvenser

4

Planeringsförutsättningar

6

Inledning

6

Översiktsplan för Göteborg

8

Budget 2008

9

Pågående planering

9

Programområde

10

Tuve i staden

10

Typiskt Tuve

10

Knäckfrågor

11

Arbetssätt

11

Analys

12

Intryck

13

Historisk utveckling

13

Bebyggelse

14

Trafik

17

Trafikstudie Chalmers

17

Landskap

19

Grönvandringar

20

Andra utredningar

22

Geoteknik

22

Arkeologi

24

Barnen i Tuve

26

Tuve large - referensgrupp

27

Sammanfattande analys

28

SWOT

29

Förslag

30

1. Övergripande förslag

30

Koncept

30

3 strategier

32

Trafik

34

Offentliga rum

36

2. Delområden

38

Referenser

40

Matris

41

1 Tuve norr

43

2 Tuve nordväst

44

3 Tuve väst

45

4 Tuve mitt

47

5 Tuve raksträcka

48

6 Tuve södra berget

49

7 Tuve söder

51

8 Tuve entré

52

Konsekvenser

53

Ekologiska konsekvenser

53

Sociala konsekvenser

53

Ekonomiska konsekvenser

53

0-alternativ

53

Syftet med programarbetet är att ta fram till en långsiktigt hållbar plan för Tuve, som har en minskande befolkning och därför behöver fler boende för att stärka det sviktande serviceunderlaget. Programmet ska diskutera möjligheter och platser för ny bebyggelse. Programmet ska ligga till grund för kommande detaljplaner.

Målet med programmet är att:

- Förbättra stadsdelen genom fler bostäder och en funktionell inre struktur
- Utveckla mellanstaden utifrån UP 05 (Utbyggnadsplanering)
- Värna Tuves kvaliteter och undanröja dess brister

Analys

Några av knäckfrågorna är att titta på vilken typ av ny bebyggelse som behövs och hur grönstråken och mötet med omkringliggande naturområden kan förbättras. Hur uppnår man enklare förbindelser till Tuve torg och en effektiv kollektivtrafik för så stora delar av Tuve som möjligt?

För att fördjupa analysen i viktiga frågor har tre delprojekt pågått. Genom *grönvandringar* med boende i området och genom diskussioner med *barn i Tuves skolor* har användningen av Tuves utomhusmiljö analyserats. Naturen är en viktig del i Tuves karaktär, men de många och stora grönområdena skapar även långa avstånd mellan olika platser. I det tredje delprojektet har Chalmers tittat på kopplingarna mellan Tuves *trafik- och bebyggelsestruktur*. Trafiksepareringen ger konsekvenser. Den skapar å ena sidan lokalt trygga bostadsmiljöer, å andra sidan barriärer mellan olika områden.

Förslag

Förslaget redovisar ca 20 platser (i åtta delområden) för ny bebyggelse. Den inre stadsstrukturen blir tydligare, vägar byggs om eller till och tomrum fylls igen. Totalt kan ca 900 nya bostäder tillkomma.

Huvudrörelserna genom området i öst-västlig riktning går från Tuvevägen via Finlandsvägen – Gunnestorpsvägen – Glöstorpsvägen till Västra Tuvevägen. I nord-sydlig riktning förlängs Nolehultsvägen norrut till Tuve Kyrkväg. Stombuss 17 går kvar enligt sin gamla sträckning. Både linje 35 och 37 kan trafikera den nya gatan mellan norra och centrala Tuve, alternativt går en av linjerna kvar i dagens sträckning.

Ny bebyggelse koncentreras i första hand till platserna runt de centrala gatorna. De centrala delarna är också de med högst täthet och skala, och bör bli de första att komplettera. Tuve torg blir en tydlig och central plats i stadsdelen, som ska vara lätt att nå från alla delar av området. Korsningen Gunnestorpsvägen/Glöstorpsvägen formges med noggrannhet. Områden med tät småhusbebyggelse binder ihop Tuves delar. Viktiga grönområden sparas och förädlas. Glesare bebyggelse placeras uppåt bergssidorna.

Konsekvenser

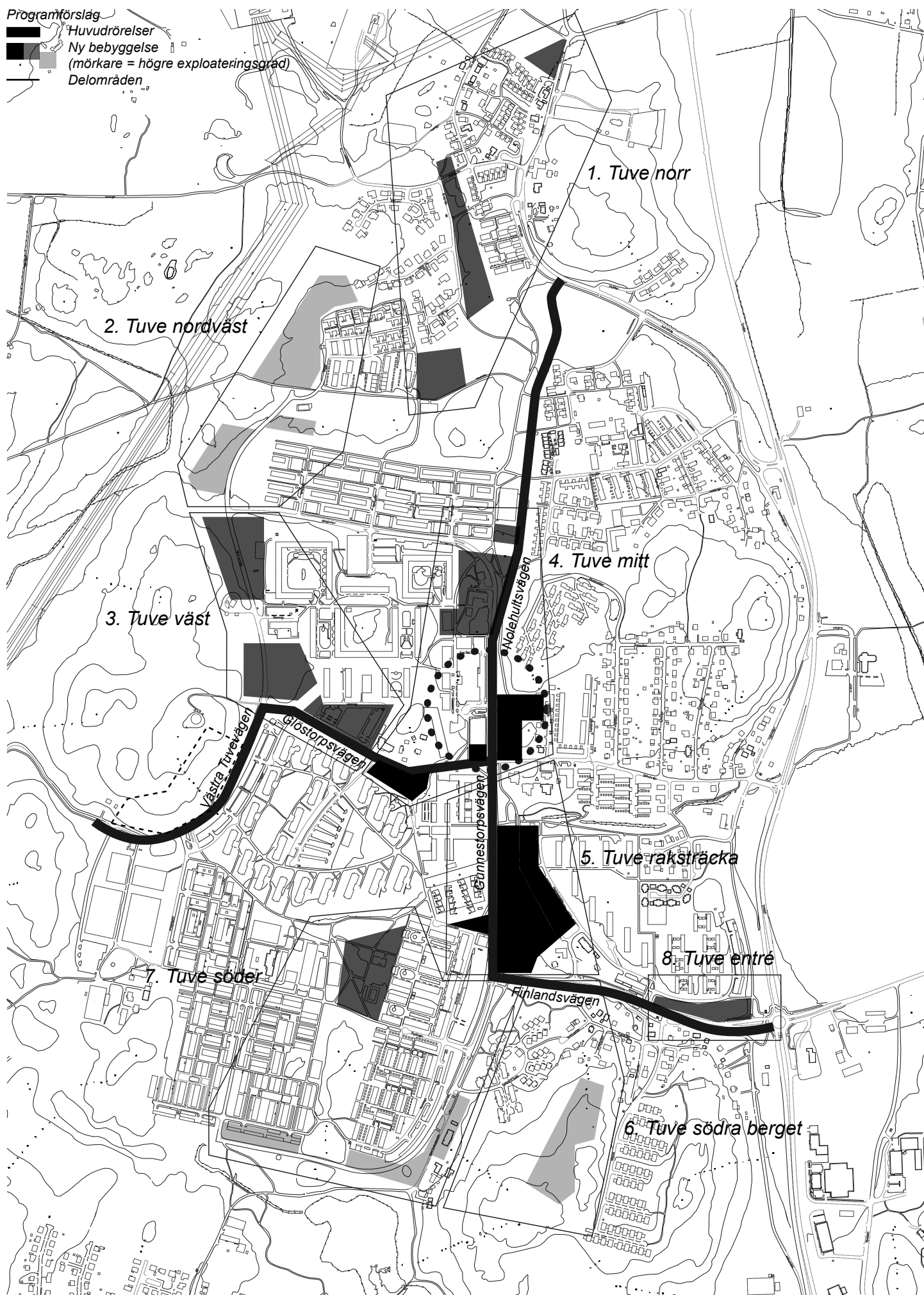
Programmet innebär ej betydande påverkan på miljö, hälsa, säkerhet ochushållning med naturresurser. Stora delar av de föreslagna platserna för exploatering ligger i nära anslutning till existerande bebyggelse. Att komplettera en stadsdel är på flera sätt fördelaktigt för den kommunala ekonomin. Nya kopplingar medger spridning och genare vägar för lokala bilresor. Ny bebyggelse alstrar mer trafik men trafikarbete per hushåll bedöms minska när fler får tillgång till kollektivtrafik och underlaget för denna ökar. En förbättring av den fysiska integrationen har också en positiv inverkan på den sociala integrationen.

Info:
~9 000 invånare
2,9 % arbetslöshet
7,7 % utländska medborgare

Stombuss 21 min in till city

Programförslag

- Huvudrörelser
- Ny bebyggelse
(mörkare = högre exploateringsgrad)
- Delområden



Inledning

Göteborg behöver fler bostäder. Det är ett politiskt mål att bygga staden inåt och att utveckla staden på ett hållbart och solidariskt sätt där segregation vänds till integration. Förtätning ska prioriteras innan ny mark tas i anspråk och bebyggelse bör koncentreras till områden med goda förutsättningar för kollektivtrafik och annan service. Det ska finnas en balans mellan sociala, ekologiska och ekonomiska värden.

Syftet med programmet är att skapa en helhetsbild över stadsdelen. Det godkända programmet ska sedan ligga till grund för kommande detaljplaner.

Större delen av Tuves bebyggelse härrör från 60- och 70-talet. Det finns ett behov inte bara av fler bostäder utan av nya sådana. Samtidigt är det viktigt att se hur stadsdelen används och fungerar? Vad finns det för brister? Vad är viktigt i Tuve? Genom en omdaning ska stadsdelen förbättras och karaktären bevaras och utvecklas.

Bostäder

Programmet ska diskutera möjligheter och platser för kompletterande typer av bebyggelse. Fördelen med att bygga i befintliga områden jämfört med att ta jungfrulig mark i anspråk är att man utnyttjar befintliga vägar, kollektivtrafik, torg och affärer. En tätare är en mer hållbar stad. Blandningen mellan nytt och gammalt genererar spännande möten mellan människor och mellan fysiska strukturer. Ekonomiska, ekologiska och sociala värden påverkas positivt. Nya typer av bostäder kan erbjuda flerbostadshus med hiss, nya småhus, bostadsrätt samt hyresrätt, allt i servicenära lägen.

Infrastruktur

Programmet ska även diskutera förbättringar av stadsstrukturens samband. Dessa samband är en kombination av olika system; vägar för bilar, bussar, gående och cyklister; torg, service (kommunal och kommersiell), parker, grönområden och bebyggelse. Nya strukturer kan skapa bättre och tryggare förbindelser mellan bostäder och service och rekreation. De ska också skapa förutsättningar för en tät/hållbar stad med en effektiv kollektivtrafikförsörjning och ett minskat bilberoende.

Kompensationsåtgärder

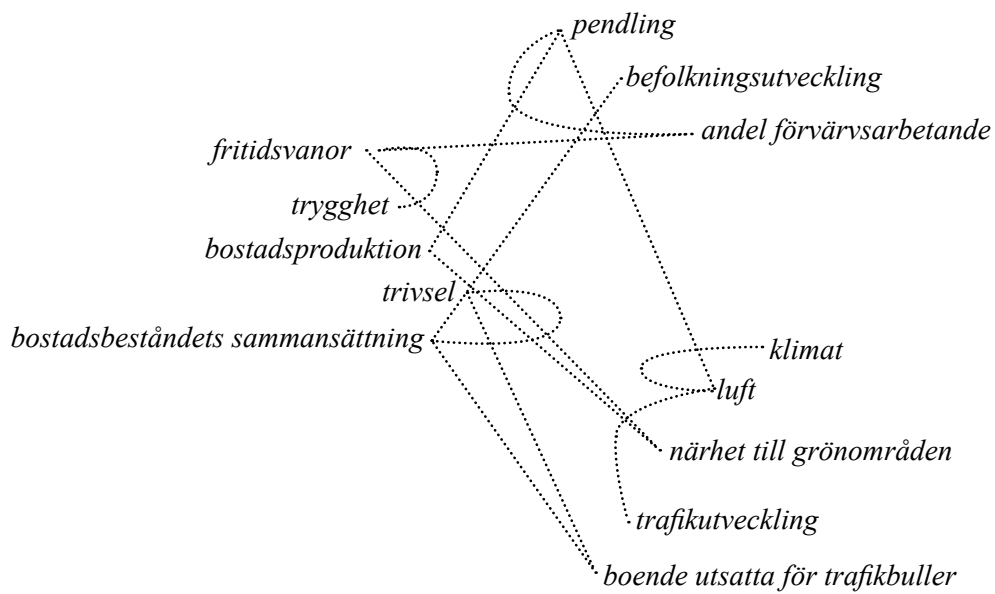
Kommunfullmäktige beslutade år 2000 att pröva ett nytt verktyg i planerings- och genomförandeprocessen i form av ett system för kompensationsåtgärder. Som bakgrund ligger de mål som kommunen har med avseende på förtätning, Agenda 21 och bevarande, vilket framgår av bland annat översiktsplanen ÖP99. Syftet med kompensationsåtgärder är att minimera påverkan på den biologiska mångfalden och att hushålla med naturresurserna. När staden förtätas uppstår ofta konflikter med intressen som vill värna grönområden eller andra värden. Genom att koppla avtal om åtgärder som balanserar och kanske höjer kvalitén på befintliga grönområden i anknytning till exploatering kan bebyggelsen och stadens utveckling tillgodose fler intressen och säkra en högre boendekvalité.

Vision

Tuve kan bli en oas på Hisingen med närhet till city och Backaplan, Hisingsparken och Säves stora öppna landskap. Den medeltida kyrkan vittnar om historien. Ett koncentrerat bebyggelseområde med det gröna runt husknuten och större sammanhängande grönområden i Tuves hinterland erbjuds.



Hållbarhet är balans mellan sociala, ekonomiska och ekologiska faktorer.



I rapporten "Göteborgssamhällets utveckling" från stadskansliet beskrivs de olika dimensionerna och indikatorer inom dessa samt deras inbördes relationer.

Till vänster visas en analys av vilka indikatorer som kan beröra nya bostäder i Tuve och vilka indikatorer som påverkar varandra. Denna bild speglar komplexiteten i ett hållbart samhälle!



Översiktsplan för Göteborg

Översiktsplan för Göteborg, ÖP 99, syftar till att:

- Undvika utspridning av bebyggelsen till perifera områden med dåliga förutsättningar för kollektivtrafik.
- Förtäta och koncentrera bebyggelsen där det finns goda förutsättningar för kollektivtrafik och service. Detta gäller såväl bostadsområden som arbetsplatsområden.
- Utforma bebyggelsen ekologiskt genomtänkt.
- Ställa krav på god arkitektur i allt som byggs – såväl hus som kommunikationsanläggningar. Föreنا stadens historia med moderna stadsbyggnadskrav
- Utveckla planprocessen för att få en bättre dialog med göteborgarna.

Utbyggnadsplanering 05

UP05 undersökte tre alternativ för stadens utbyggnad; kompletteringsalternativet, knutpunktsalternativet och stråkalternativet. Byggnadsnämnden godkände UP05 våren 2006 med inriktningen komplettering i innerstad och mellanstad samt byggnation i strategiska knutpunkter. Alternativet innefattas av redan exploaterad mark i mycket centrala lägen. Det ger ett tillskott av attraktivt boende och höjer stadskvaliteterna i regionens kärna. Utbyggnad i mellanstaden där merparten av bebyggelsen är från 1950-1980 innebär vitalisering i områden och möjlighet till komplettering av det som saknas.

Ett djupare resonemang om nya bostäder och komplettering av stadens centrala och halvcentrala delar har förts i arbetet med den nya översiktsplanen.

Sju områdesvisa inriktningar introduceras i den nya översiktsplanen

Syftet med dessa inriktningar är att tydliggöra intentionerna i översiktsplanen och koppla dem till geografiska områden. Dessa områden är centrala Göteborg, centrala förnyelseområden, *mellanstad*, framtida utvecklingsområden, kusten, storindustri/hamn/logistik, naturområden.

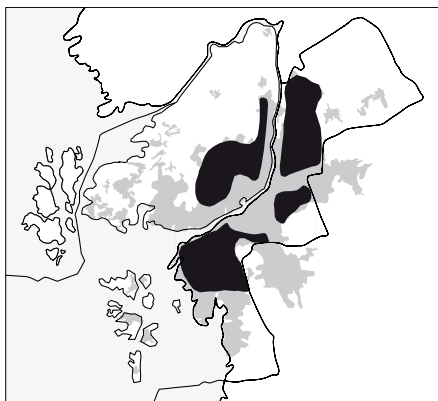
Tuve tillhör mellanstaden. Mellanstaden omfattar en stor del av den bebyggda ytan inom kommunen och består av områden med varierande karaktär ofta utbyggda som grannskapsenheter kopplade till ett lokalt torg. Stora delar av mellanstaden har en god kollektivtrafikförsörjning. Det finns en stor potential att bygga mer i mellanstaden genom att komplettera med ny bebyggelse på ytor som kan ges en effektivare markanvändning. Stora resurser för komplettering finns i nordost och på Hisingen. Även Guldheden, Majorna och Björkekärr studeras för komplettering.

Strategier för mellanstaden är att utveckla stadsdelens kvaliteter, kompletteringsbygga, blanda, länka samman befintliga stadsdelar, i första hand bygga på ianspråktagen mark, bygga kollektivtrafiknära samt att skapa goda möjligheter att gå och cykla.

Vad är komplettering?

Den tillkommande bebyggelsen ger vitalisering av stadsdelarna genom en större blandning av bostäder och arbetsplatser. Förutsättningarna för handel och service förbättras. Befintlig service, infrastruktur och trafiksystem kan nyttjas och en effektivare resursanvändning blir möjlig. En tätare och varierad stadsstruktur ger goda förutsättningar för gående och cyklister men också bättre förutsättningar för kollektivtrafiken.

Områden vilka tillhör mellanstaden



Budget 2008

I Göteborgs Stads Budget 2008 kan man läsa: Vår vision är en solidarisk och hållbar stad där alla behövs och där alla får goda möjligheter att utveckla sina liv. I den framtida staden ska vi ha vänt segregation till integration. Strategin för att nå detta framtida tillstånd är att vi förenar de ekologiska, ekonomiska och sociala aspekterna och låter detta förhållningssätt präglade såväl vårt sätt att leda som att genomföra all verksamhet inom Göteborgs Stad.

Pågående planering

Parallellt med programmet för Tuve pågår planering i omgivande stadsdelar vilket påverkar stadsdelen i hög grad. Det är angeläget att göra kopplingar till angränsande områden och se hur dessa projekt kan komma att förändra stadsdelen på sikt.

Tuve-Säve staddelsnämndsområde innefattar både Tuve och Säve och är till ytan en av Göteborgs största stadsdelar, men till befolkningen en av dess minsta. De stora obebyggda ytorna kan i framtiden användas på flera olika sätt. Verksamheter och bostäder kan lätt hamna i konflikt med varandra. Här krävs en dialog för att tillmötesgå kraven från både det lilla och det stora Göteborg.

I Säve är Bohusbanan en tillgång för att i framtiden skapa goda förutsättningar för en effektiv och miljövänlig kommunikation med centrala Göteborg.

Det kommer att finnas ett markbehov för näringslivet i både Tuve och Säve. Koncentration av verksamheter och evenemang till en knutpunkt runt korsningen Norrleden/Holmvägen ger förutsättningar för ett sammanhållet jordbrukslandskap. En tvärled till E6 kan ytterligare öka tillgängligheten till området. Det gamla militärområdet vid Säve depå är en tillgång för stadsdelen och har potential för att utvecklas till något intressant. Det nya museet Aerozeum är en god början.

Hisingsparken och Djupedal är park- och naturområden vilka är viktiga att utveckla och säkerställa. För ridsporten finns behov av att skapa sammanhängande stråk mellan stall och ridanläggningar.

K2020- Framtidens kollektivtrafik i Göteborgsområdet

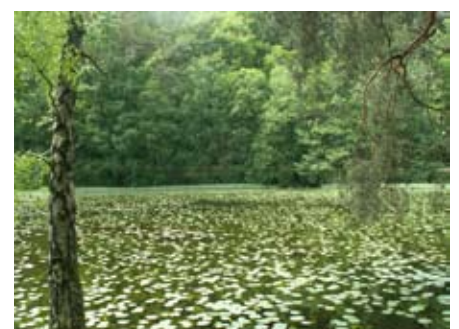
I rapporten presenteras ett förslag till målbild för kollektivtrafikens framtida struktur för Göteborgsområdet. En av grundtankarna är att bygga ut kollektivtrafiken med fler länkar, så att all trafik inte behöver passera genom Brunnsparken och city. För Tuve diskuteras en tvärled mellan Göteborg City Airport och E6, en förlängning av Holmvägen. Det diskuteras även om man kan skapa en koppling mellan Tuve och Björlandavägen.

Hamnbanan

Alternativa sträckningar föreslås i en utredning av Banverket. Två av de alternativa sträckningar påverkar indirekt Tuve och utgör riksintresse.



Karta 3 ÖPXX. Riksintressen som berör Tuve. De skrafferade områdena markerar Hamnbanans olika alternativ.



Programområdet

Programområdet innefattar de tätbebyggda delarna av Tuve och avgränsas av Tuveliden i norr, Tuvevägen i öster och Hisingsparken i söder. I väster sträcker sig programområdet fram till kraftledningarna och Volvos bullergräns.

Kort sikt – lång sikt

Programmet föreslår en utbyggnadsperiod på ca 10 år. På längre sikt skulle naturområdena väster om Tuve kunna byggas ut, men det kräver nya vägdragningar för både bil och kollektivtrafik, nergrävning eller omflyttning av högspänningsledningar samt en omvärdering av Volvos bullertillstånd i miljödomstolen.

Tuve i staden

Tuve är en del av stadsdelsnämndsområde Tuve-Säve som till ytan är en av stadens största. Tuve-Säve ligger på Hisingen och är med undantag för bebyggelsen i Tuve ett glest befolkat område. I stadsdelsnämndsområdet bor ca 11 000 invånare och huvuddelen av dessa i Tuves bostadsområden (9 000). Befolkningens utgör Tuve-Säve ett tvärsnitt av Göteborg med olika typer av bebyggelse och boendeformer. Centrala Tuve har socialt en småstadskaraktär med stark social kontroll och en tydlig identitet.

Stadsdelens detaljhandel finns i första hand vid Tuve torg. Här finns två livsmedelsbutiker, konditori, blomsteraffär, apotek, spel- och videoaffär samt frisör. Renoveringen av Tuve torg har rustat upp gågatan och gett bättre lokaler för vårdcentral, folktandvård och bibliotek. Stombuss 17 går in till City med hög turtäthet. Volvo lastvagnsfabrik är en stor och närliggande arbetsplats och Göteborg City Airport ligger väster om planområdet. Hisingsparken och Djupedal är viktiga rekreationsområden.

I programområdet finns fem kommunala och en fristående förskola samt fyra grundskolor varav en med undervisning för barn med behov av särskilt stöd.

Kollektivtrafik

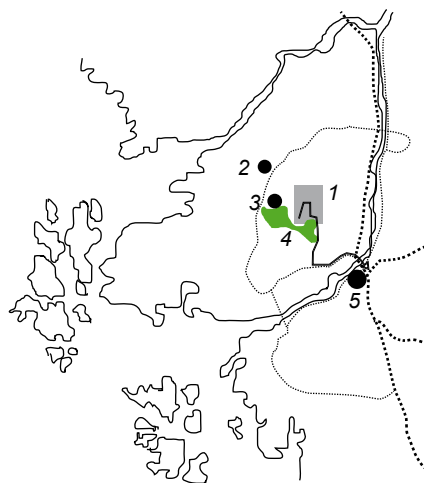
I de äldre planerna diskuteras ett spårreservat genom centrala Tuve. Det finns dock ej med i översiktsplanen eller på gällande detaljplankartor. Därför föreslås att se på möjligheterna att bebygga detta centrala stråk. I en framtid behöver Tuve snarare bättre kopplingar mot Björlandavägen och Biskopsgården. En förlängning av spårvägen från Länsmansgården över Björlandavägen och Klare mosse, med ett stopp i Hisingsparken och vidare väster om Tuve skulle kunna vara ett alternativ. Detta är dock en fråga för översiktsplanen och projektet K2020.

Typiskt Tuve

Invånarna i Tuve uppskattar sitt boende vilket en låg flyttfrekvens tyder på. Här finns en kombination av närhet till stora grönområden och landsbygd samt närheten till storstaden och dess tillgångar. Tuve är ett populärt bostadsområde, perfekt för barnfamiljer med lugna områden och rikt friluftsliv. Bostadsområdena är till stora delar bilfria med avskilda gång- och cykelbanor som gör det säkert för barn att röra sig inom området. Trafikleder runt bebyggelsen skapar dock barriärer till angränsande naturområden.

Tuves invånare är på många sätt ett tvärsnitt av Göteborgs befolkning.

Variationen av boende- och ägandeformer är stor, vilket leder till en blandad befolkning. I Tuve finns idag en segregation mellan bostadsområdena med hyresrätt och de med bostadsrätt/äganderätt. Andelen barn och ungdomar samt pensionärer är högre i Tuve-Säve än Göteborgssnittet. Andelen medborgare



- 1. Programområdet
- 2. Göteborg City Airport
- 3. Volvo
- 4. Hisingsparken
- 5. City
-vägstruktur, nivå 1 och 2
- Stombuss mot City

Bostadstyp:	
Småhus	40%
Flerbostadshus	60%

Upplåtelseformer:	
Hyresrätt	18%
Bostadsrätt	37%
Äganderätt	45%

med utländsk härkomst är lika med Göteborgssnittet och huvuddelen består av arbetskraftsinvandrare från Finland. Här finns en låg arbetslöshet och en något högre medelinkomst än i Göteborg. Tuve har däremot en lägre utbildningsnivå men färre socialbidragstagare än Göteborgssnittet. Sysselsättning finns främst inom tillverkningsindustrin och inom handel och transport. I övrigt överensstämmer många faktorer gällande befolkningen väl med Göteborgssnittet.

I en fokusgrupp, med sammanlagt 15 personer, utförd av stadsdelsförvaltningen i samband med översiktsplanearbete under 2006, framgår att de flesta trivs mycket bra i Tuve-Säve. Stadsdelen uppfattas som trygg, lugn, grön och vacker med närheten till både stad och land. Den största nackdelen med Tuve-Säve uppges vara en allmän utarmningsprocess. Samtliga tycker att man bör satsa på nya bostäder för att invånarantalet ska öka. En bank, kafé, kläd- och sportaffärer efterfrågas.

Knäckfrågor

- Vilken typ av **bebyggelse** behövs?
- Hur kan man uppnå enklare **förbindelser** till Tuve torg? Med bil, cykel och till fots!
- Hur kopplar man ihop Tuves delar?
- Hur ska kollektivtrafiken dras?
- Hur används Tuves **grönområden**? Vilka platser är viktiga och var kan det behövas ny bebyggelse?
- Spårreservatet? Bebyggas?
- Hur möter man Hisingsparken?
- Hur hanterar man Tuveraset och dess område?

Arbetssätt

För att få olika infallsvinklar på utvecklingen av Tuve har boende, byggherrar och arkitekter engagerats i arbetet.

Vandringar; Pål Castell

Tuve har många, stora grönytor. Vissa av dessa används mycket, andra mindre. Genom vandringar gav stadsbyggnadskontoret och stadsdelsförvaltningen Tuve-Säve de boende och verksamma tillfälle att beskriva hur utemiljöerna i Tuve används. Pål Castell var moderator för vandringarna. Stadsbyggnadskontoret och stadsdelsförvaltningen i Tuve-Säve medverkade som sakkunniga.

Barnpedagog och arkitekt; Stefan Petersson

Projektet består av att tillsammans med skolelever i Tuve kartlägga den nuvarande användningen av närmiljön i syfte att ta fram idéer, tankar, visioner samt konkreta förslag på förändring och förtätning av stadsdelen utifrån ett barn- och ungdomsperspektiv.

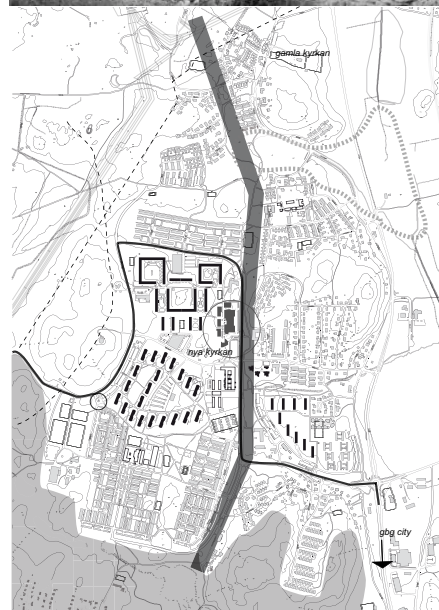
Trafik; Anders Hagson, Chalmers

Projektet handlar om Tuves trafikstruktur. Det innehåller en pedagogisk beskrivning av de planeringsprinciper vilka styr Tuve och förslag på hur denna struktur skulle kunna förändras.

Extern arbetsgrupp_tuve large:

Malmström&Edström arkitektkontor, HSB, Egnahemsbolaget, Bostadsbolaget och Myresjöhus.

Dessa delprojekt presenteras närmare längre fram i programmet.



Scenarier för ett framtida Tuve. Sammanfattning av knäckfrågor.