



Yttrande över förslag till detaljplan för Stora Torp

YimbyGBG

YimbyGBG är ett politiskt obundet nätverk av medborgare som vill se mer tät, levande blandstad i Göteborg. Vi vill genom positiv, konstruktiv feedback möjliggöra en socialt, ekonomiskt och ekologiskt hållbar stadsutveckling. Vi vill att vårt stadsbyggande ska ändra riktning från gles bilstad till tät blandstad. YimbyGBG har för närvarande över 900 medlemmar. För mer information besök YimbyGBG:s hemsida: <http://www.yimby.se/gbg>

Yttrande

YimbyGBG ställer sig mycket positiva till planerna att åter bebygga platsen för TV- och Radiohuset, den så kallade Synvillan. Med närhet till stadens centrum, god kollektivtrafik och det populära grönområdet har detta område goda möjligheter att bli en populär plats att bo på. Vi ställer oss dock tveksamma till vissa aspekter av planeringen, hur lösningarna presenteras och kanske framförallt hur planen inte förhåller sig till den rådande översiktsplanen.

Översiktsplanens riktlinjer

Det berörda området kategoriseras i den nya översiktsplanen som "Mellanstad". Nedan är ÖP:s egen sammanfattning om framtida planering i dessa delar av Göteborg:

- 1) En tät bebyggelse kring knutpunkter, bytespunkter och närmast kollektivtrafikens stråk ska eftersträvas.
- 2) Mellanstaden ska kompletteras med bostäder, arbetsplatser, service, rekreation och kultur.
- 3) Ej störande arbetsplatser och bostäder ska blandas där det är lämpligt.
- 4) Fungerande småskaliga verksamhetsområden liksom goda boendemiljöer ska värnas.
- 5) Värdefulla grönområden, närlek och gröna stråk ska bibehållas och utvecklas och borttagna naturvärden i tät bebyggelse ska ersättas så att förlusten kompenseras.
- 6) Kommunala verksamheter bör i första hand lokaliseras till de lokala torgen.
- 7) Nya mötesplatser ska utvecklas.
- 8) För att överbygga barriärer och öka tryggheten bör befintliga bebyggelseområden länkas samman genom ny bebyggelse eller nya stråk.

9) Möjligheterna att gå och cykla inom mellanstaden och till centrala Göteborg bör förbättras.

10) Kulturhistoriska värden som tidstypiska hus eller stadsplaner ska värnas.

Handlingarna och den faktiska planen förhåller sig nästan inte till några av de ovan refererade punkterna. På några punkter tycks detaljplanen till och med gå stick i stäv med översiktsplanen utan att detta förklaras eller problematiseras.

Istället förhåller sig planer och gestaltungsprogram till befintlig bebyggelse och gamla regler och normer. Genom att endast förhålla sig till och i så hög grad anpassa sig till det befintliga utan att relatera detta till det nya innebär det i praktiken till att äldre planer och ideal realiserar. Planen föreslår i praktiken en bostadsenkla av funktionalistisk typ som inte går i linje med den rådande ambitionen att skapa blandstad i Göteborg.

Överhuvudtaget finner vi flera brister i hur det subjektiva blandas med det objektiva på ett sådant sätt att planen ges illusion av objektivitet. Att stadsplanering inbegriper värderingar är i sig inget problem men när dessa inte tydliggörs och problematiseras samt i realiteten leder till planering som går emot översiktsplanens uttalade värderingar är detta beklagligt. Man frågar sig vad funktionen med en översiktsplan är när denna inte har några synbara återverkningar på detaljplanerna.

En central aspekt av detta i detaljplanen för Stora Torp är relationen till Delsjövägen, där påståendet att den "upplevs som grön och vidsträckt" används för att legitimera fasthållande vid förlegade SCAFT-principer i närområdets trafikplanering utan att på något sätt försöka komma tillrätta med de problem för stadsmiljön som denna slags funktions- och trafikseparerande planering innebär.

Dessutom, med tanke på den direkta närheten till populära Delsjön, är det tämligen tveksamt om ytterligare grönytor är vad området behöver. Speciellt då gräsmattor kring Delsjövägen inte kan förväntas användas för rekreation utan endast ger fri sikt till bilister med högre hastigheter, buller, försämrade markexploatering och tomma ytor som följd.

YimbyGBG:s förslag till ändringar

Vi föreslår istället att planen ändras så att Delsjövägen blir en resurs istället för ett problem. Trafikmängden på vägen leder till buller i området men med tanke på att denna minskat under flera år och med tanke på avståndet till Brunnsparken finns det möjligheter att göra undantag från bullernormerna genom att säkerställa en tyst sida, vilket också påpekas i handlingarna.

I liggande förslag byggs lamellhusen längst in mot skogen och radhusen mot Delsjövägen. Mellan radhusen och Delsjövägen anläggs gräsbarriärer och en mur. Ett enkelt sätt att förbättra planen vore att byta plats på lamellhusen och radhusen. Lamellhusen kan sedan byggas samman utmed Delsjövägen.

Det skulle fylla en bullerdämpande funktion bättre än muren, exploateringen skulle öka och funktionsblandning skulle kunna skapas. Det slutna kvarteret bör flyttas närmare både Delsjövägen och lokalgatan.

Om man placerar ut byggnader i direkt anslutning till Delsjövägen skapas ett smalare gaturum, vilket sänker tempot och därmed bullernivån. Byggnaderna tjänstgör då som bullerskydd för området innanför och är samtidigt ett mycket mer effektivt sätt än att med hjälp av gräsvallar, placerade långt från den bulleralstrande källan, endast öka avståndet mellan bostadsenklaven och kollektivtrafikhallplatsen.

Bebyggelsen närmast vägen bör i första hand innehålla andra funktioner än bostäder i gatuplanet. Detta av flera skäl: För det första innebär närheten till vägen att åtminstone de nedre våningarna troligen är mer lämpade för andra funktioner än bostäder.

För det andra är trafiken på Delsjövägen inte något problem för andra verksamheter utan en tillgång. Att synas från bil-, cykel- och spårväg innebär att andra än de som bor i lokalernas direkta närheten kan se och få tillgång till dessa verksamheter. Detta skapar definitivt bättre förutsättningar för olika verksamheter än att, vilket planen lite löst antyder, placera verksamheter inne i bostadsenklaven. Verksamheter som med största sannolikhet skulle få mycket svårt att nå utanför enklaven.

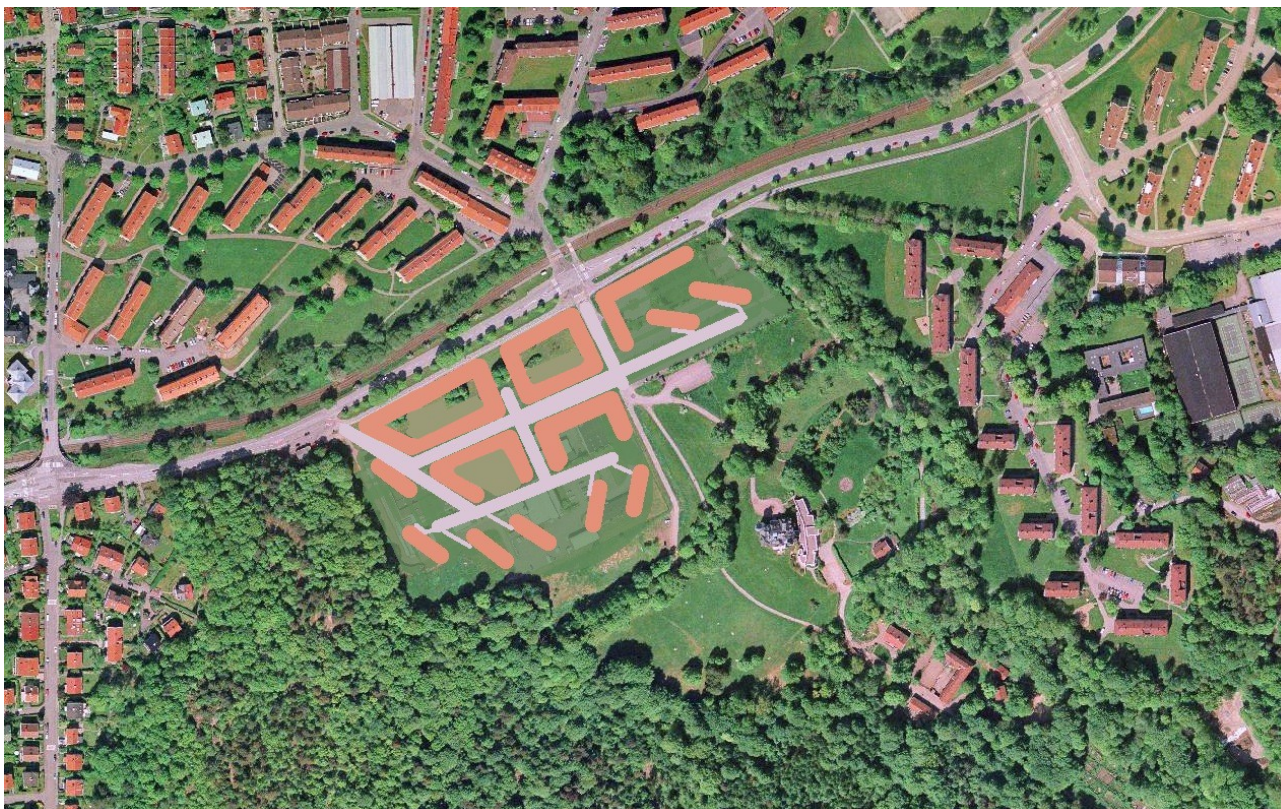
För det tredje kommer en sådan lösning närmare blandstadsidealet. Oavsett om byggnaderna närmast vägen innehåller både bostäder och verksamheter eller endast verksamheter leder en sådan planering till en rumsligt integrering av flera funktioner.

För det fjärde innebär en sådan lösning bättre förutsättningar för en effektiv kollektivtrafik genom att boende och anställda använder samma hållplats men i olika riktningar.

För det femte ger detta ett stadsrum nära hållplatsen som kan hjälpa till att ge ökad trygghet. Att som i handlingarna skriva att det planerade området får "befolkning dygnet runt" genom att människor bor där och detta leder till trygghet är att allt för lättvindigt negligera den rumsliga planeringens betydelse för människors upplevda trygghet och mångåriga erfarenheter från liknande bostadsenklaver där ensligt placerade hållplatser knappast upplevts som en fördel.

För det sjätte öppnar en sådan princip upp för framtida exploatering norrut längs Delsjövägen, vilket skulle binda ihop områdena Skår, Bö, Munkeback och Kålltorp samt även skapa fler större och mindre, lättillgängliga, trygga och icke bullerstörda, stadsparker mellan husen.

För det sjunde öppnar en exploatering nära Delsjövägen upp för att detta nya området integreras naturligt med befintlig bebyggelse och Bö affärscentrum på andra sidan spårvägen vilket är attraktivt både för de boende och gamla och nya affärsidkare där.



Idéskiss till alternativ gruppering av bebyggelsen för att öka blandstadskvaliteter

Vi är medvetna om att rådande efterfrågan på marknaden och dess struktur kan göra det problematiskt att planera in bostäder och andra verksamheter i samma detaljplan. Som en alternativ lösning om ett simultant genomförande inte är möjligt är att planera för framtiden. Genom att i förväg planera in tomter närmast vägen men tills vidare lämna dem tomma skulle i en sådan situation ha ett antal fördelar.

Dels skulle det innebära att detaljplanen framstår mindre som ett beställningsjobb och mer som planering utifrån samhällets behov samt innebära en mer dynamisk planering som relaterar den aktuella detaljplanen med översiktsplanens vision. Dels skulle en sådan tydlig markering om framtida planer för markanvändning underlätta framtida exploatering och dra ner på antalet överklaganden och förseningar i planeringsprocessen.

Stora Torp marknadsförs som ett "miljömedvetet" och "klimatsnällt" boende med gång- och cykelavstånd till centrum. Det är därför märkligt att man väljer att bygga ett stort parkeringsgarage under hela området. I programhandlingen från 2007 sägs att: "Det är i dagens Göteborg, med ökande biltrafik och ökande utsläpp av avgaser till följd, viktigt att inte planera in för många parkeringsplatser."

I de aktuella planhandlingarna kan man dock se att parkeringsnormen har ökats från 0,52 år 2007 till 0,77 idag. 77% av hushållen förväntas alltså äga bil, trots att endast 36% befintliga hushåll i Örgryte äger bil. Det är anmärkningsvärt att man valt denna överkapacitet. Varje p-plats i källargarage ökar dessutom byggkostnaderna med flera hundratusentals kronor. Det är kostnader som hamnar hos slutkunden vilket i sin tur sannolikt leder till minskad social blandning i området.

Kontaktperson för detta yttrande:

Johannes Åsberg

Nordhemsgatan 70

413 09 Göteborg