



Yttrande över Detaljplan för område vid Selma Lagerlöfs Torg, etapp 1

Diarienummer SBK: BN0701/10

Allmänt

Yimby Göteborg är positivt till förtätning som ger mer urbana kvaliteter. Den föreslagna planen är ett steg i denna riktning även om det finns några ytterst viktiga förändringar som måste göras.

Synpunkter

Planen konkretiserar programmets intentioner om Litteraturgatan som centralt stråk i området för bil, cykel och kollektivtrafik. Av planen framgår att den idag bilcentrerade motorleden ska omvandlas till en stadsgata. Det tycker vi i grunden är mycket positivt. Motsägelsefullt nog föreslås dock i samma plan ett betydande inslag av radhus istället för stadsbebyggelse längs nämnd gata. Det är helt förödande för möjligheterna för gatan att nå stadsmässiga kvaliteter och skapar inte ett tillräckligt attraktivt stadsrum för cyklister och kollektivtrafik. Vi tycker att Litteraturgatan istället bör flankeras med riktig stadsbebyggelse, det vill säga flerfamiljshus med lokaler som öppnar upp fastigheten mot gatan. Gärna inordnade i slutna stadskvarter.

Även om Litteraturgatan är ett naturligt genomfartsstråk tycker vi att det är olyckligt att man gjort den snäva tolkningen att Litteraturgatan i praktiken ska utgöra det enda stråket genom området. För biltrafik presenteras inga alternativa vägar alls. Istället verkar större delen av området föreslås att bli något slags bilfritt centrumtorg hämtat från den över 70 år gamla och fullkomligt obsoleta ABC-staden, eller möjligen någon slags bilfri ö från det lika obsoleta bilplaneringsparadigmet SCAFT. Vi tycker att alla trafikslag ska få rymmas på gatorna även inne i området.

Vidare tycks gatunätet inom den bilfria centrum-ön snarare syfta till att utforska nya kreativa rumsligheter än att erbjuda effektiva och trygga vägar för gående. Bebyggelsen inordnas i själva verket i en struktur som tycks söka avråda varje tanke hos förbipasserande att söka sig in i området. Till exempel kan man notera hur det diagonala stråket förbi D skärs av från sin naturliga förlängning in mellan A och B, ett av många exempel. Detta bygger in en enorm inflexibilitet, det blir omöjligt att skapa alternativa genomfartsstråk i framtiden, och det cementerar också områdets utpräglade förortskaraktär. Vi tycker att gatunätet bör rätas ut så att de naturliga stråken kopplar till varandra och erbjuder användarna effektiva vägar till målpunkterna.

Planen tycks ha ambitioner att skapa stadsmässighet, vilket inte minst märks på att beteckningen

"kvarter" används för att beskriva bebyggelsen. Därför är det med förvåning vi konstaterar att huvuddelen av plankartan inte visar slutna stads kvarter utan uppbrutna kvarter med byggnader som råkar vara ihopträngda och grupperade. Vi tycker att en plan med dessa högt ställda ambitioner att skapa en urban stad bör utformas för att möjliggöra samt uttryckligen kräva att bebyggelsen inordnas i slutna kvarter.

I planen föreskrivs att det ska skapas drygt 750 parkeringsplatser. Det ger ca 0,95 parkeringsplatser per vanlig lägenhet. Detta kommer bygga in en enorm överkapacitet och kostnaderna kommer vältras över på bilfria i området. Vi tycker att parkering inte bör regleras i detaljplanen utan överlåtas på marknaden. Anvisningen för parkeringshuset Q kan behållas och tilldelas den kommersiella aktör som är intresserad av att bygga ett parkeringshus på marknadsmässiga villkor.

Kontakt

Patrik Andersson
Fjärde Långgatan 24, lgh 418
41327 Göteborg

patrik.b.u.andersson@gmail.com
0730-584 587