

Baserat på en historisk stadsplaneanalys av Göteborgs äldre obebyggda planer

FÖRSLAG TILL
GÖTEBORGS
UTVIDGADE INNERSTAD



Göteborgs stad
FK & SBK diarienummer: 0120/16

Fördjupning inom Biskopsgården:

Området ligger i ytterkant av vad som på lång sikt skulle kunna bli gränsen mellan Göteborgs utvidgade innerstad och en mer småskalig byggnation längre ut. För att kunna genomföra beräkningar på intäkter och utgifter i tidigt skede samt hitta logiska stråk har grundkarta och algoritm från "GUI" BN0120/16 använts. Arbetet utfördes vår/sommar 2019 hos fastighetskontoret inom planprogrammet för Biskopsgården (BN0189/18).

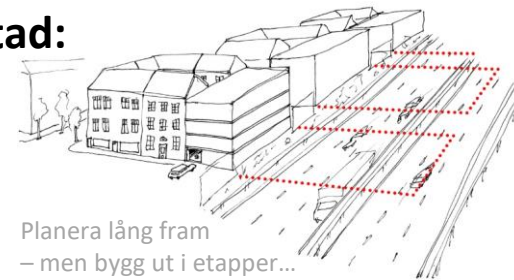
GUI = är ursprungligen två politiska uppdrag:
x 2014 "Kontoren ska **utreda möjligheterna för "infillprojekt" och påbyggnader i den redan täta stadsmiljön**. Arbetet bör inriktas på inventering och ett öppet förhållningssätt till olika aktörers förslag."

x 2015 "Inventering av **äldre stadsplaner** ska göras för att se om det finns delar av dem som skulle kunna vara **relevanta och effektiva även i framtiden.**"

= Sammanslaget till "förslag till **Göteborgs utvidgade innerstad**" (GUI) med möjliga byggytor på både kort & lång sikt, mycket är inspirerat av historiska stadsplaner och kartor men framförallt är det en konkret tolkning av potentialen i stadens nya strategiska dokument.

Arkitekt: Lukas Memborn, i samarbete med FSSU 2019-09-27

Biskopsgården kan etappvis omvandlas till en attraktiv trädgårdsstad:



Biskopsgården som trädgårdsstad imorgon..



Planera lång fram
– men bygg ut i etapper...

Biskopsgårdens trädgårdsstad:

Antal *möjliga* bostäder enligt en översiktlig beräkning för hand. (De ytterligare bostäder som möjliggörs vid rivning/påbyggnation är inte inräknade)

Ca **6500 lägenheter** i flerbostadshus inom ca 20 år + **1400** ytterligare lägenheter inom 40 år, (beräknat efter 4-8 våningshus med max 22,5m till takfot, 12m byggnadstjocklek samt 85 m²/bostad. Inklusive 350 st. hämtat från Spacescapes utredning. Ca 5500 + 1200 vid 100 m²/bostad

1500 i stadsradhus inom 20 år + **200** ytterligare inom 40 år + **60** i innergårdsradhus inom 20 år, beräknat utifrån 6 x 10 m markavtryck. Inklusive 270 st från Spacescapes utredning.

340 friliggande villor inom 20 år + **70** ytterligare inom 40 år, beräknat utifrån 8,5 x 10 m villa & 400-500 m² tomt.

= totalt 7 000 - 10 000 bostäder
(inom programområdet)

Biskopsgården som förort idag...



Samt ca **50 000 m² lokalyta** i markplan ut mot huvudgatorna.



Historiska förutsättningar som inventerats i Biskopsgården:

1809 år området kring Biskopsgården obebyggt. Närmaste bebyggelse är Lundby.

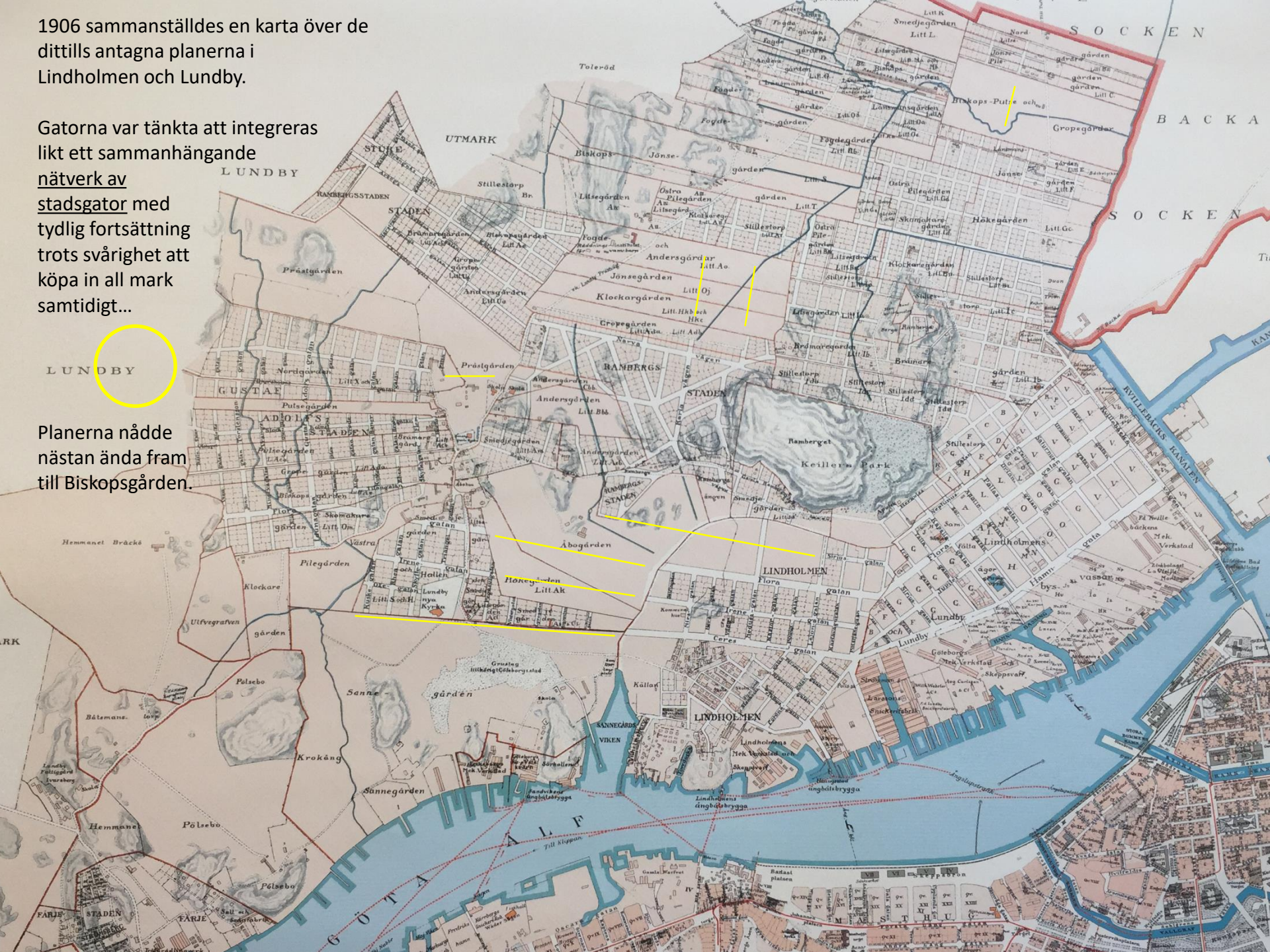
1931 är området fortfarande obebyggt men bebyggelsen vid Lundby har kommit något närmare. Det fanns dock större planer för närområdet som inte hann bli realiserade...



1906 sammanställdes en karta över de dittills antagna planerna i Lindholmen och Lundby.

Gatorna var tänkta att integreras likt ett sammanhängande nätverk av stadsgator med tydlig fortsättning trots svårighet att köpa in all mark samtidigt...

Planerna nådde nästan ända fram till Biskopsgården.



1906 förtätningsutredning inför Införlivning av Lundby socken till Göteborg

Wald. Zachrissons Förlag, Göteborg

Pris Kr. 1,25

A.

Förslag till Stadsplan för delar af Lundby församling

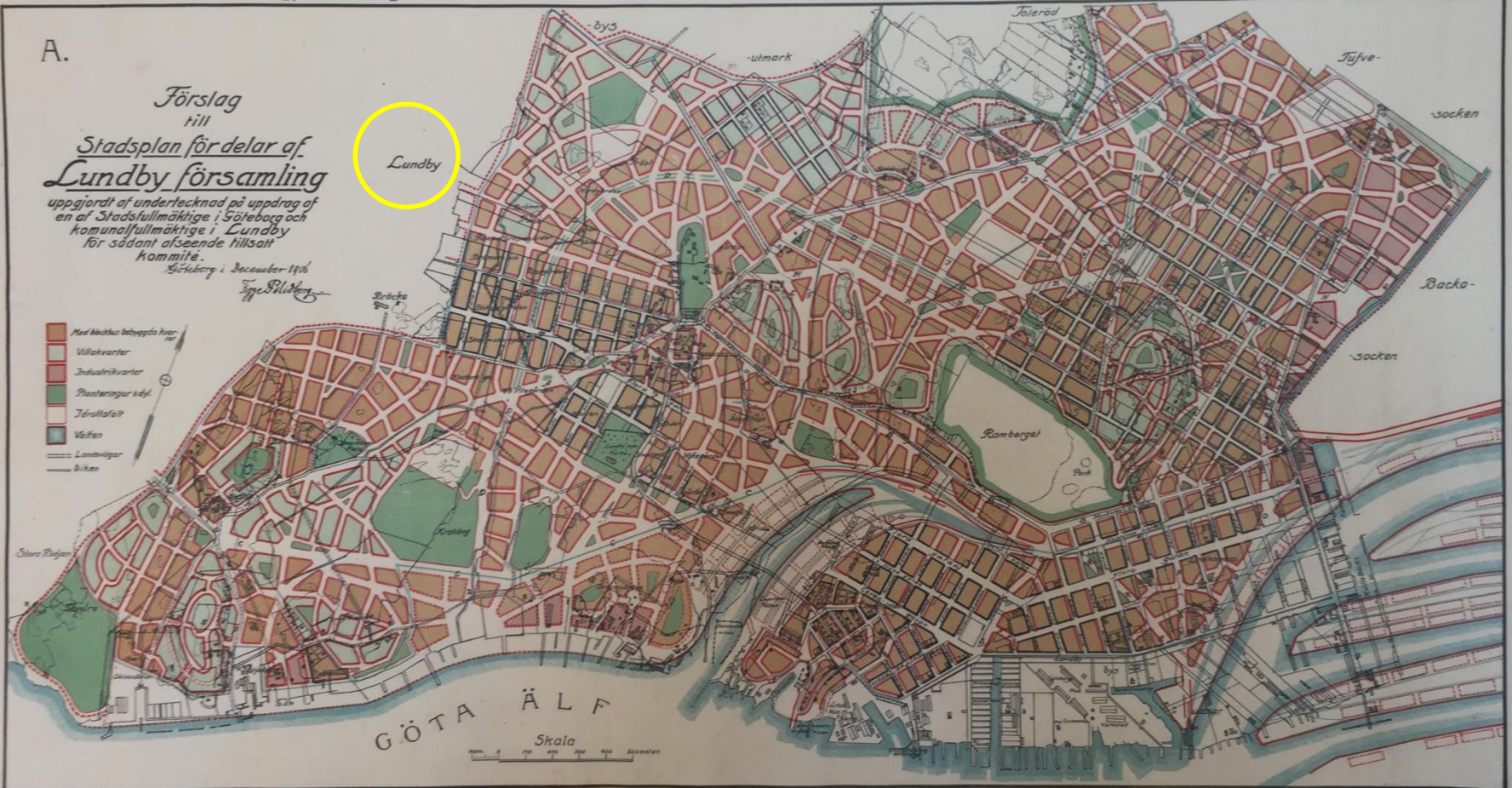
uppgjordt af underleknad på uppdrag af
en af Stadsfullmäktige i Göteborg och
kommunfullmäktige i Lundby
för sådant afseende tillsatt
kommitté.

Göteborg i december 1906

Figge Blidberg

Lundby

- Med blått uttryckt kvarter
- Villakvarter
- Industrikvarter
- Plantager och skog
- Terrassfalt
- Vatten
- Landvägar
- Biken



PILOS BOK- & PAPPERSHANDEL
S. & E. S. GÖTEBORGS
GÖTEBORGS

WALD. ZACHRISSENS LIT. O.S.B.

Figge Blidberg 1906

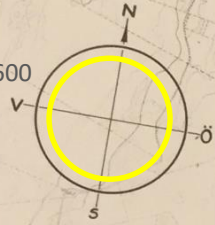
A 16296

De orangea kvarteren var tänkta för "blockhus" (d.v.s slutna kvarter med brandväggar)... ända ut till Biskopsgården i väst!

Under flera 100 år var det sammanhängande gatunätet den första och viktigaste utgångspunkten i planeringen... KARTA UTVISANDE BELÄGENHETEN AV STADSPLANEOMRÅDET. (översiktskarta GBG 1911)

Stadsingenjörskontoret = 1907 arbetade enbart 3 (+ 5 biträden/konsulter) med alla planfrågor/samtidigt: trafik, exploatering, parkyta, service, blandstad, etc. i ett 50-100-års långsiktigt perspektiv... Göteborg planerades lite som miljonstad redan under 1920-talet.

(...idag är vi ca 600-800 personer inkl. konsulter)



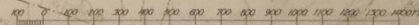
Gatorna först – byggnaderna sen!
Innan man kan peka på några byggbara ytor måste man veta var man absolut inte ska bygga...

Men...

på 1920-30-talen förändrades planeringen

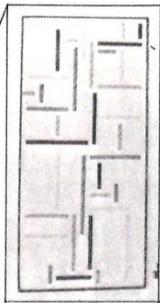
Naturresurser satte tidigare gränser för mänskligt beteende, vilket styrde utformningen av stadsgatunät och i sin tur tekniska detaljer men

efter motorismen vände man fokus: **Tekniska detaljer bestämmer nu trafikleder som genererar beteende vilka slukar enorma naturresurser.**

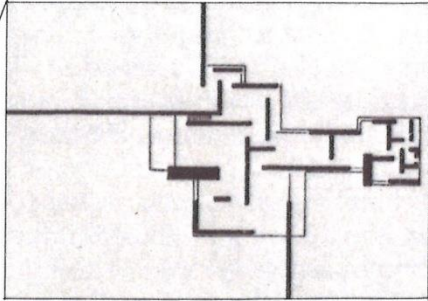


SKALA 1:10000

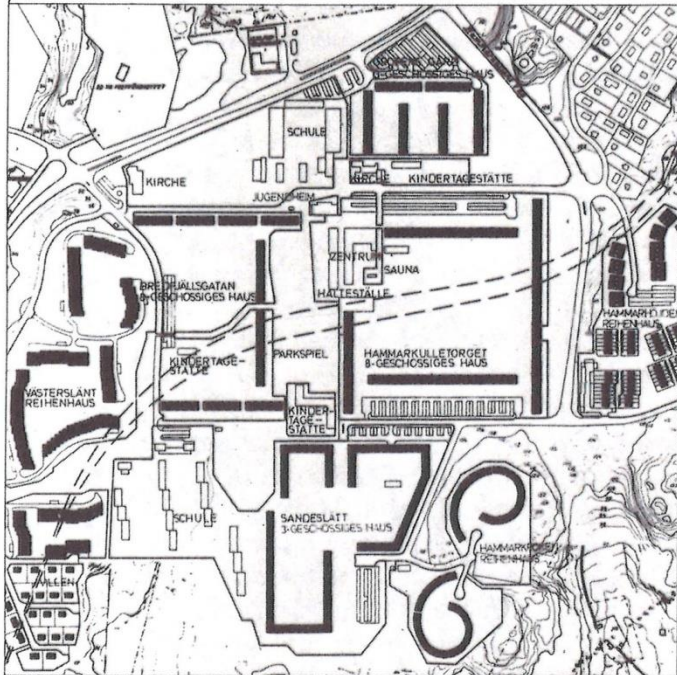
(Hans Asplund:
Farväl till
funktionalismen
1980)



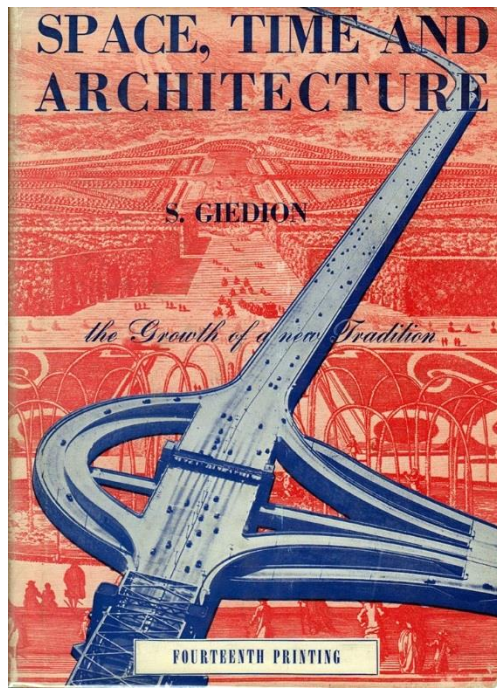
Konstnären Theo van Doesburgs
tavla, år 1918



Arkitekten Mies van der Rohes villaplan, år 1923



Stadsbyggarens plan för Hammarkullen, Göteborg, år 1968



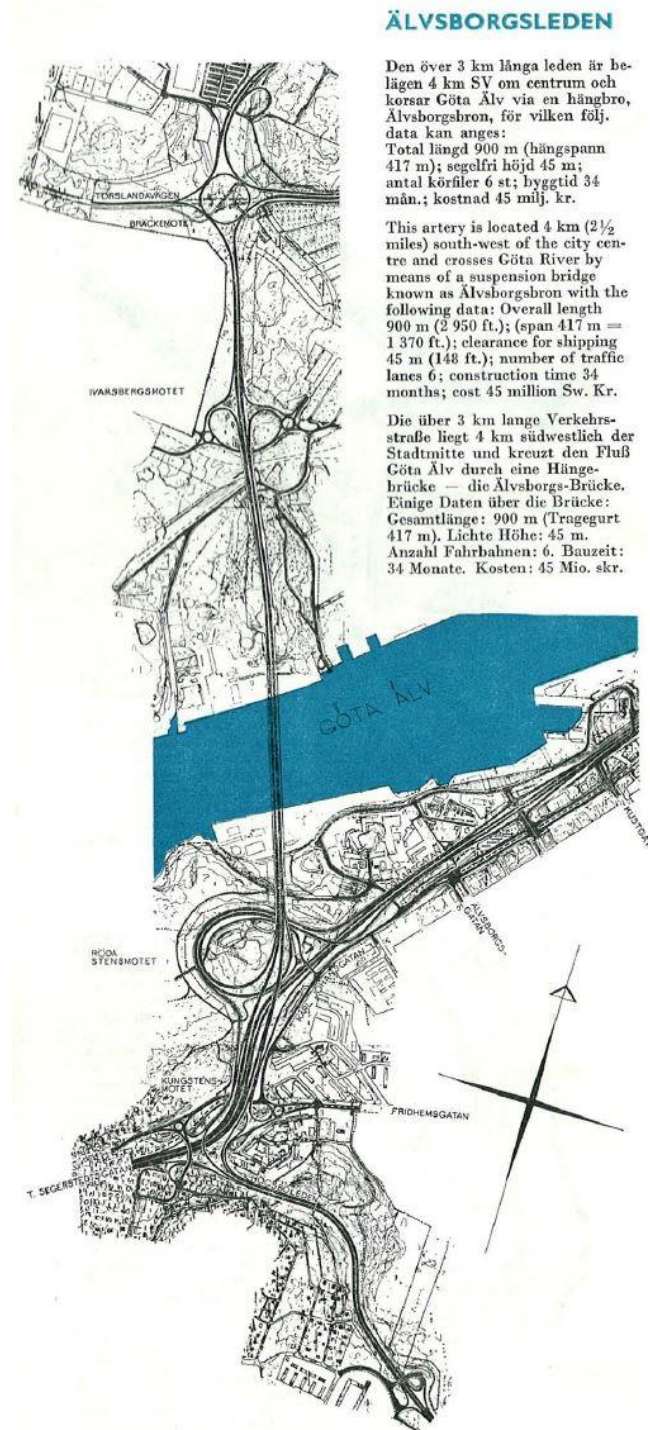
Motorismens arkitektur

och planering delade upp sakfrågorna till "fria konstformer" som skapas helt oberoende av varandra:

- **separering av funktioner** (boende, arbete och shopping var för sig.)
- **separering av trafikslag**
- **segregering av människor** (villor, radhus och flerfamiljshus var för sig.)



Författarna till motorismens svenska manifest "acceptera" 1931



Den över 3 km långa leden är belägen 4 km SV om centrum och korsar Göta Älv via en hängbro, Älvsborgsbron, för vilken följ. data kan anges:
Total längd 900 m (hångspann 417 m); segelfri höjd 45 m; antal körfiler 6 st; byggtid 34 mån.; kostnad 45 milj. kr.

This artery is located 4 km (2½ miles) south-west of the city centre and crosses Göta River by means of a suspension bridge known as Älvsborgsbron with the following data: Overall length 900 m (2 950 ft.); (span 417 m = 1 370 ft.); clearance for shipping 45 m (148 ft.); number of traffic lanes 6; construction time 34 months; cost 45 million Sw. Kr.

Die über 3 km lange Verkehrsstraße liegt 4 km südwestlich der Stadtmitte und kreuzt den Fluß Göta Älv durch eine Hängebrücke — die Älvsborgs-Brücke. Einige Daten über die Brücke: Gesamtlänge: 900 m (Tragegurt 417 m). Lichte Höhe: 45 m. Anzahl Fahrbahnen: 6. Bauzeit: 34 Monate. Kosten: 45 Mio. skr.

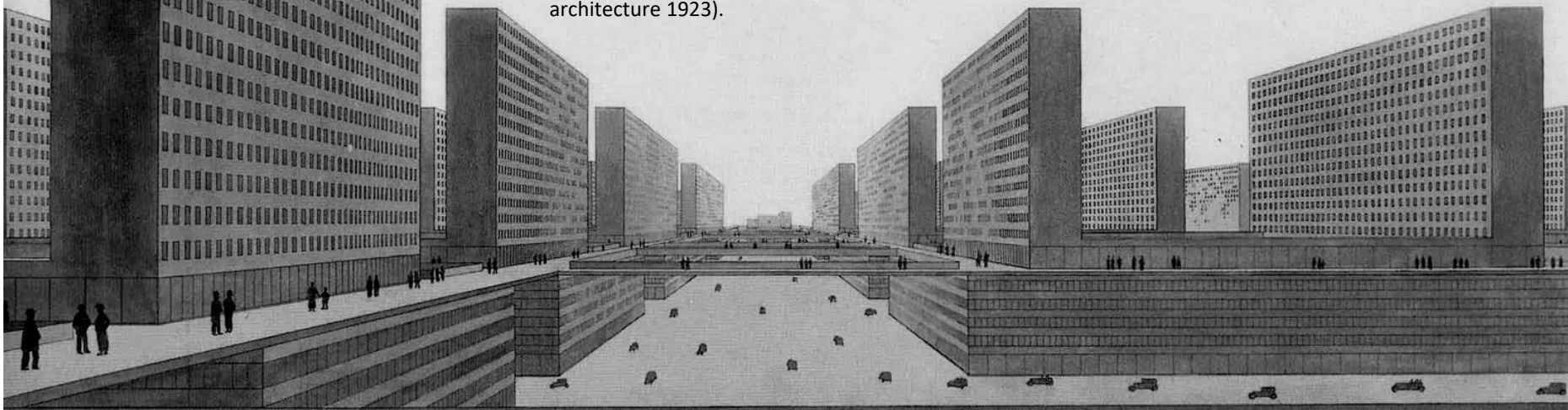
Motorismens planering av höga hastigheter inne i tätbebyggda områden skapar onödiga konflikter:

Idéen om att få plats med bilismens höga hastigheter inom tätbebyggt område kom redan 1909, d.v.s. innan problem med trafikstockning eller parkering ens hade uppstått. Syftet med att kraven på höga hastigheter, stora svängradier, parkeringsbehov och säkerhetsavstånd gjordes så utrymmeskrävande i innerstäderna var faktiskt ursprungligen för att kunna riva så mycket av äldre stadsmiljöer som möjligt...

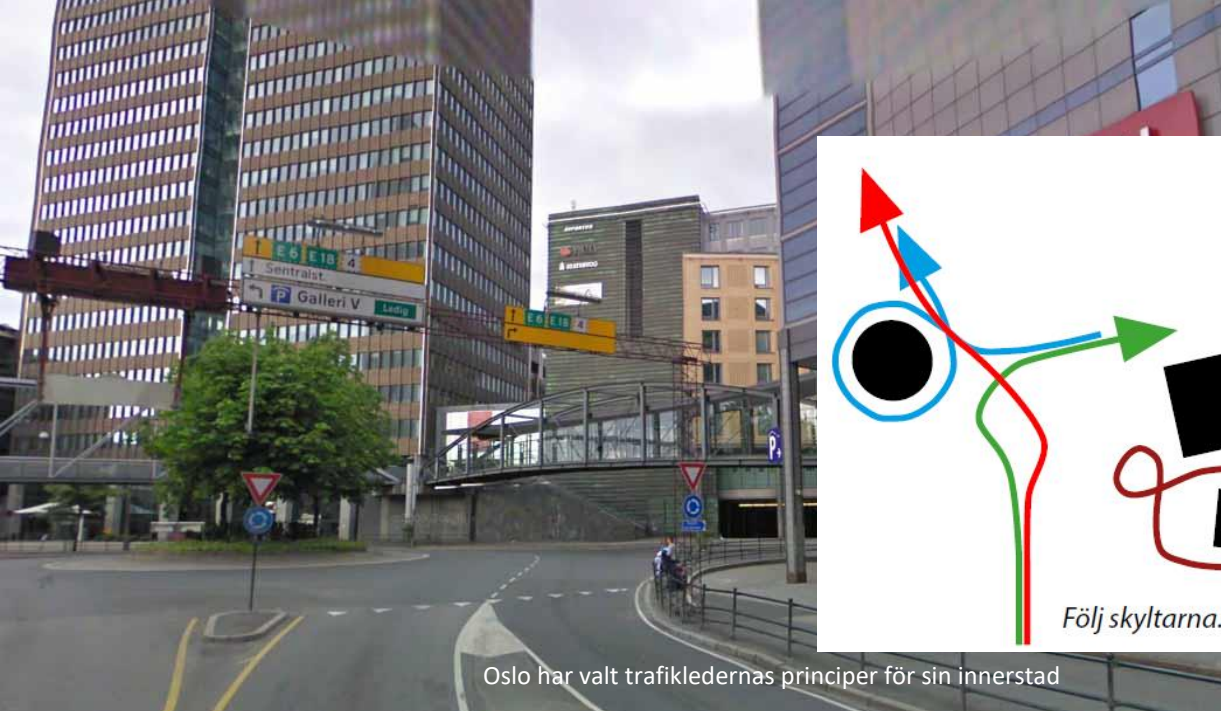
Lösningen framåt behöver därför inte vara motsatsen med en helt bilfri innerstad av öde gågator utan kanske bara en dämpning av bilarnas negativa effekter inne i tätbebyggt område? Det är inte bilarna eller bilisterna som är huvudproblemet, det är hastigheten...

*–"Vi deklarerar att världens ära har berikats av en ny skönhet: **skönheten av hastighet**. Vi vill besjunga **mannen vid ratten**... Det finns skönhet i enbart kamp. **Inget mästerverk utan en aggressiv aspekt**. Vi vill förstöra **muséerna, biblioteken, akademier** av alla slag och bekämpa **moralism, feminism** och varje **opportunistisk eller utilitaristisk feighet**. Enkelt uttryckt så innebär **futurism ett hat av det förflutna**. Vårt mål är att **energiskt bekämpa och förstöra kulturen av det förflutna**..." (F T Marinetti: Futuristiska manifestet 1909). –"Det futuristiska huset måste vara som en **gigantisk maskin**." (A Sant Elia 1914). –"**Huset är en maskin att bo i**." "**En mastillverkad bostadsmaskin**" "...d.v.s ett hus som en **personbil**..." (Le Corbusier: Vers une architecture 1923).*

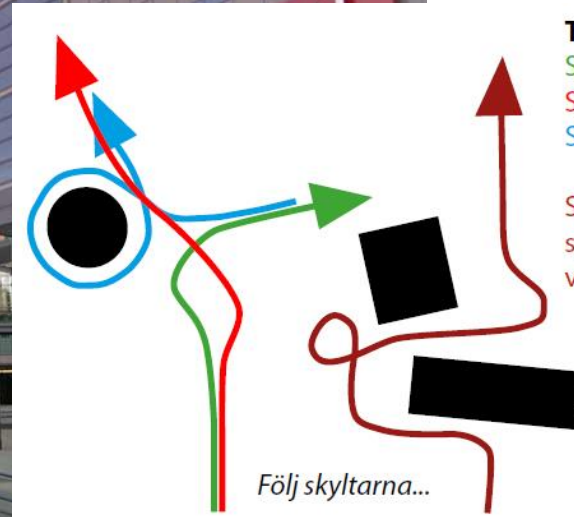
*–"**Fri hastighet** hade införts 1930 på Sveriges landsvägar och 1936 även inom tätbebyggt område" ...med en dramatisk **ökning av trafikolyckor** som följd." Men att införa **hastighetsbegränsningar igen var problematiskt eftersom detta stred mot själva motorismens idé**". Trafikolyckorna användes då istället som bevis för att äldre stadsmiljöer var trafikfarliga och därmed borde rivas och ersättas av ett **framtida "bilsamhälle"**. Så under decennier omformades statliga regelverk och riktlinjer samt kommunala normer och tekniska handböcker efter "**en frusen ideologi, som utvecklats under T-Fordens barndom**" men styr oss än idag. Bitar ur "**Bilsamhället**" av Per Lundin, Chalmers*



– "Vi har definitivt lämnat småstadsidyllen. Gatorna är icke längre ett sällskapsrum. Där härskar enväldigt rörelsen." Ur acceptera 1931 (Bild: Motorism enligt bauhaus, Ludwig Hilberseimer 1924)



Oslo har valt trafikledningens principer för sin innerstad



Med **motorismens planering** följer en väldigt märklig gatustruktur...

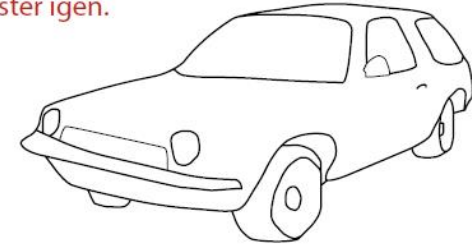
Trafikledningens och bilismens principer:

Ska du åt höger? - **håll vänster**

Ska du åt vänster? - **håll höger**

Ska du upp på bron? - **sväng runt berget**

Ska du rakt fram? - **sväng en omväg vänster... sen höger... upp för en ramp... och slutligen vänster igen.**



Paris har valt stadsgatornas principer för sin innerstad



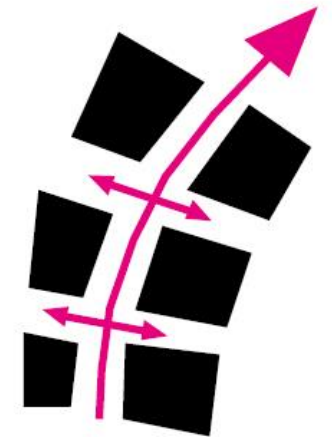
Gång & cykelvänlig stad – hur då?

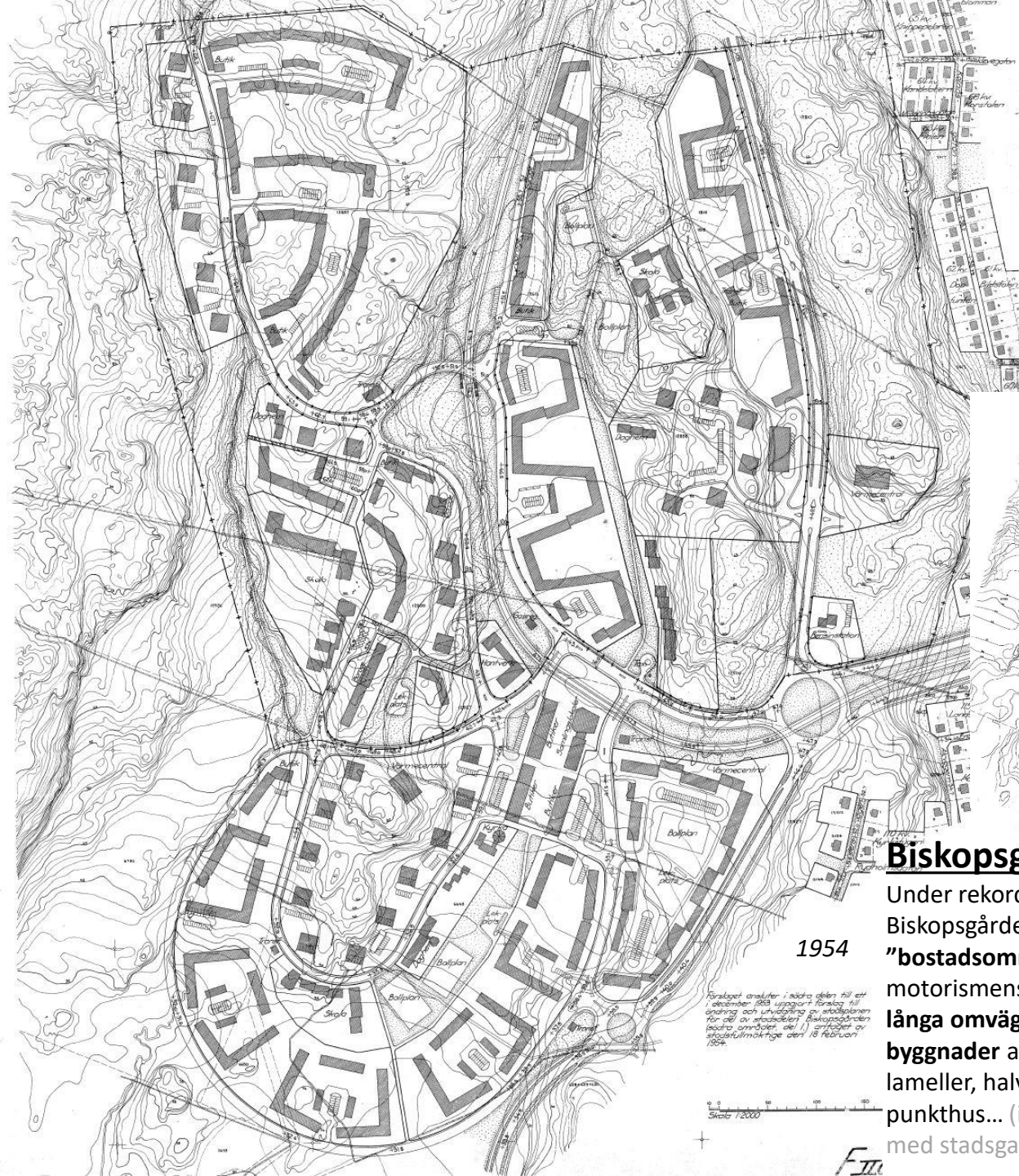
Inga återvändsgator eller blockerade siktlinjer...

Gång- och cykelvänligt = minsta möjliga motstånd!



Gå dit näsan pekar...



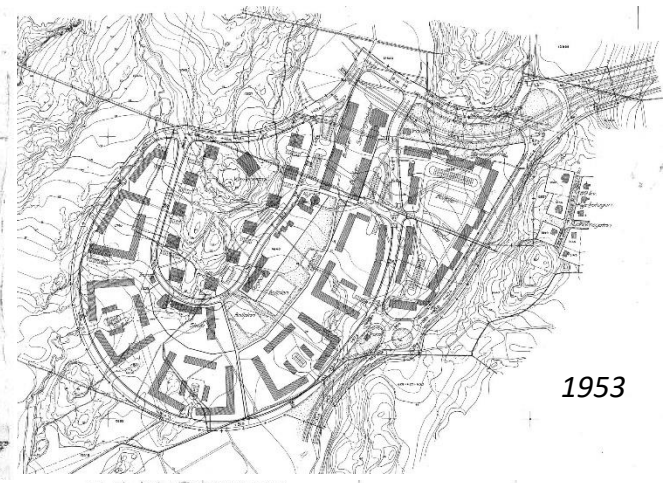


1954

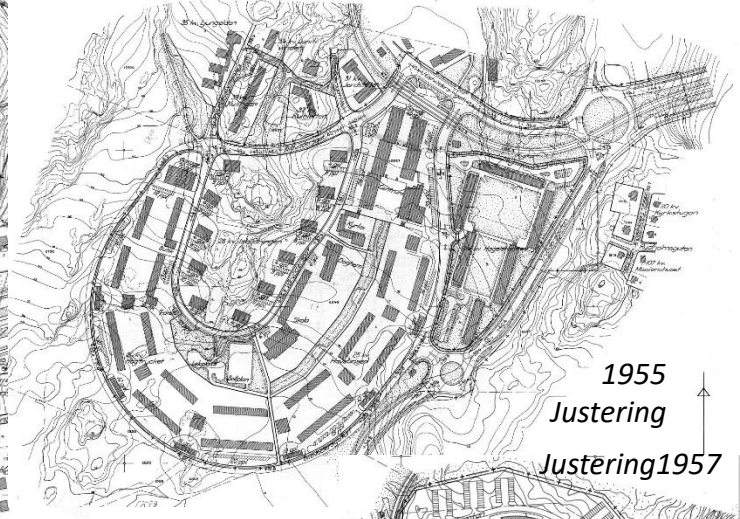
Förslaget ansluter i södra delen till ett i riksdagen 1953 utgånget förslag till ombyggnad och utvidgning av stadsplanerna för del av stadsdelen i södra området, del av stadsfullmäktige den 18 februari 1954.

Skala 1:2000

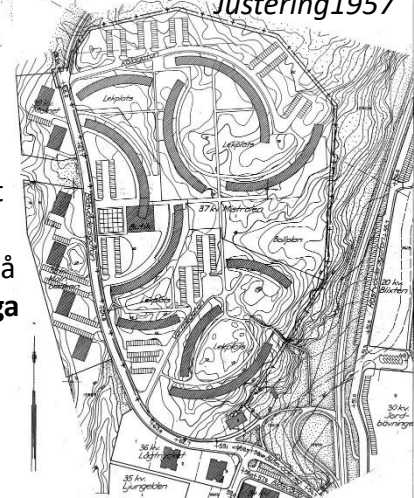
F.M.



1953



1955
Justering
Justering 1957



Biskopsgården:

Under rekordåren planeras Biskopsgården som ett separerat "bostadsområde" enligt motorismens höga hastigheter på långa omvägar mellan storskaliga byggnader av fritt placerade lameller, halvbågar och punkthus... (inte som en "stad" med stadsgator.)

1956

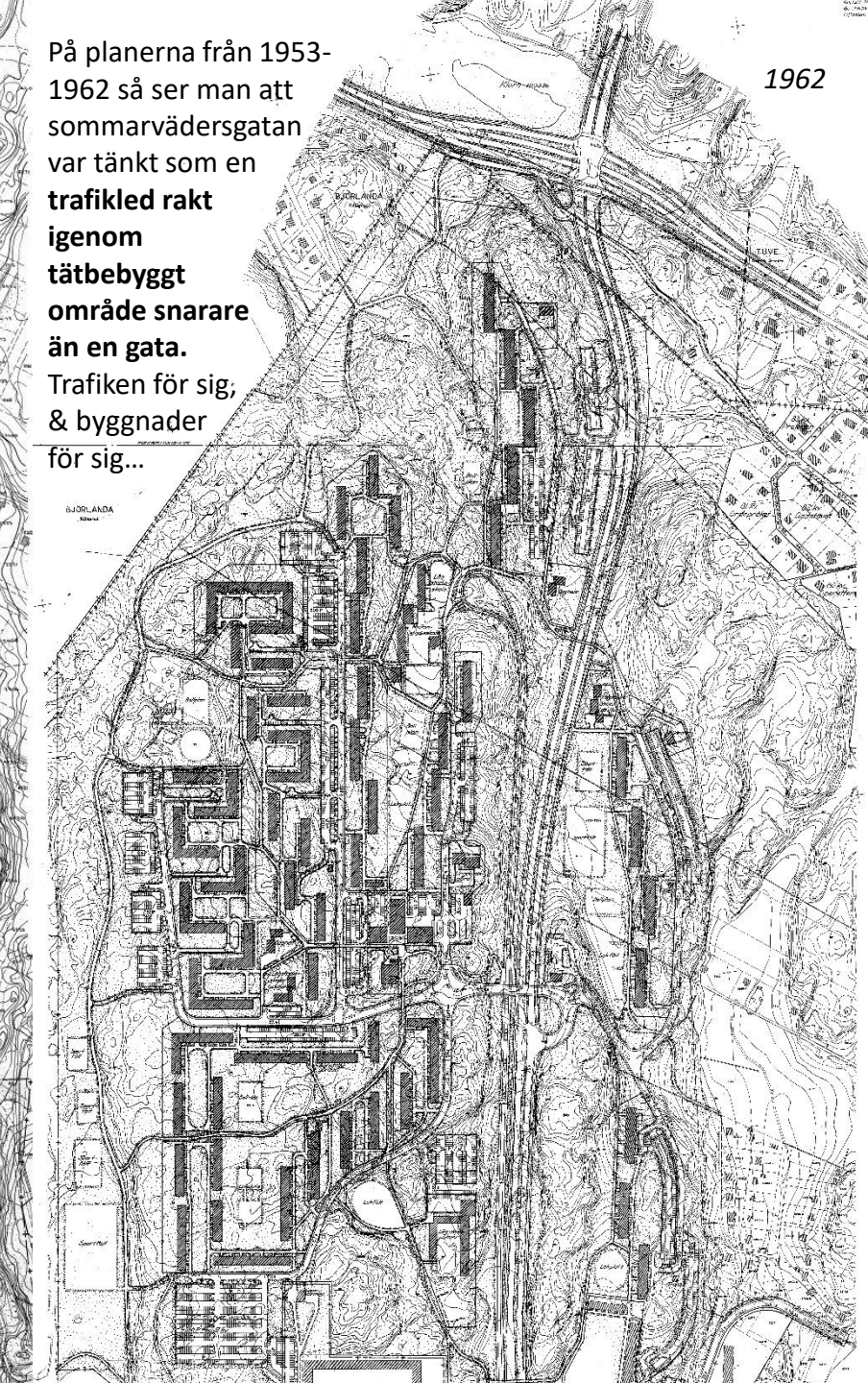
1956

*E. Karlsson
Stads-
& landskap*



På planerna från 1953-1962 så ser man att sommarvädersgatan var tänkt som en trafikled rakt igenom tätbebyggt område snarare än en gata. Trafiken för sig, & byggnader för sig...

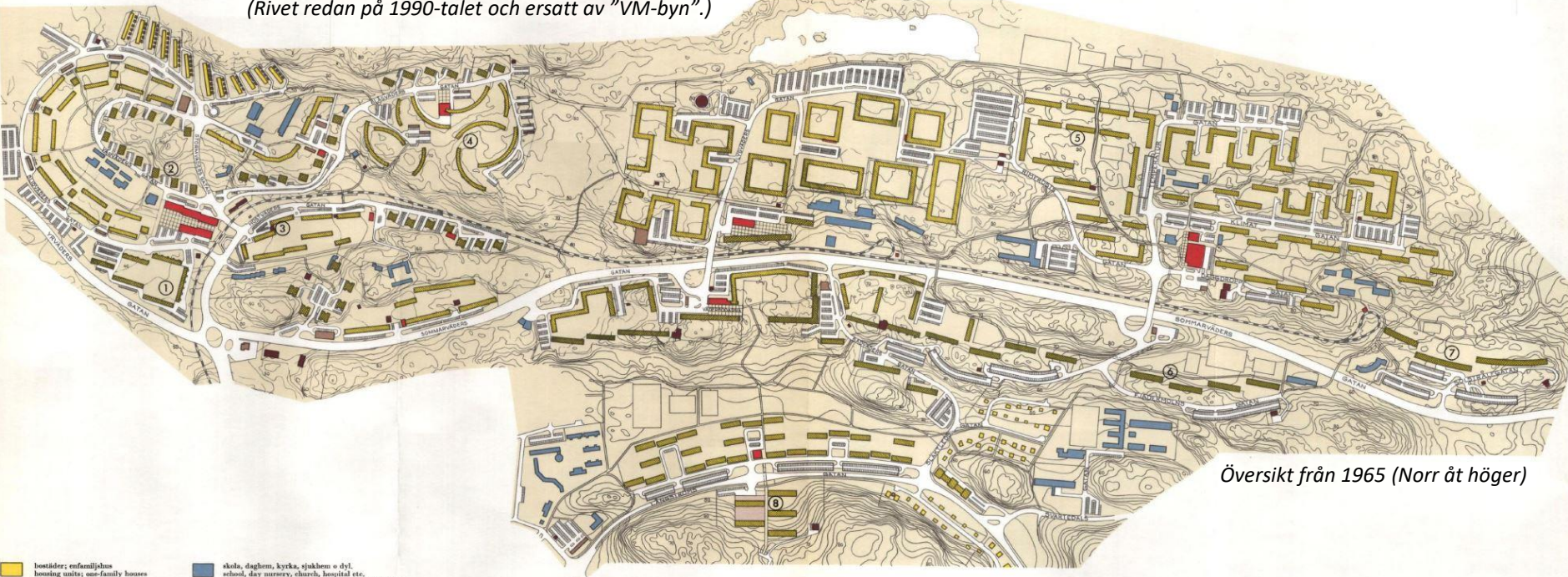
1962





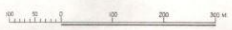
Det kan som gående vara svårt att uppfatta **Biskopsgårdens stora avstånd** eftersom området är så uppdelat mellan osammanhängande vägar, vilka anpassats mer efter **höga hastigheter** än gena stråk. Mellan Blidvädersgatan i söder och upp till Björlandavägen är det **3,7 km**. Det lika långt som mellan centralstationen och Karl Johans kyrkan i Majorna, vilket där passerar hela **4 stadsdelar och 5 torg**. Biskopsgården är egentligen större än bara en (eller 3 stadsdelar). Det är lätt att bli "fartblind" då skalan är gigantisk.

(Rivet redan på 1990-talet och ersatt av "VM-byn".)



Översikt från 1965 (Norr åt höger)

- | | |
|---|--|
| bostäder; enfamiljshus
housing units; one-family houses
Wohnungen; Einfamilienhäuser | skola, daghem, kyrka, sjukhem o dyl.
school, day nursery, church, hospital etc.
Schule, Kindertagesstätte, Kirche, Krankenhaus u. ä. |
| bostäder; 3 o 4 vån.
housing units; 3 and 4-story
Wohnungen; 3 und 4 Stockwerke | panncentral, tvättstuga, småindustri o dyl.
boiler house, laundry, small industries etc.
Heizentrale, Waschküche, Kleinindustrie u. ä. |
| bostäder; 5 vån. o högre
housing units; 5-story or more
Wohnungen; 5 Stockwerke und höher | förård, garage, bensinstation o dyl.
store-room, garage, filling station etc.
Lagerraum, Garage, Tankstelle u. ä. |
| butiker, samlingslokaler o dyl.
shops, assembly halls etc.
Geschäfte, Versammlungsräume u. ä. | parkering under gårdsplan
basement parking
Parkplätze unter dem Hof |



Bebyggelsens **geometriska former med homogen arkitektur** är främst utformad efter lyftkranarnas räls.





- Har motorismens arkitektur något budskap ut i rymden?

...eller är det trams? Blir verkligen stadsmiljön i GBG kul bara för att det ser kul ut på flygfoto?

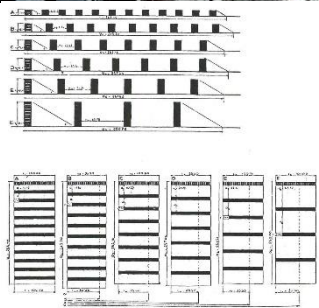
Biskopsgården har idag blivit ett av Sveriges 22 "särskilt utsatta områden": ...varför då?



"Organisera kallt, hårt så som man organiserar vilket företag som helst." "Vad folk vill ha" är ett slagord, med vilket man stundom bedrar sig själv och andra. Endast en del kunder vet nämligen bestämt vad de vill ha." "Massorna förväxlar välståndet med de besuttna klassernas levnadsvanor." (acceptera, 1931 Uno Åhrén 1932).



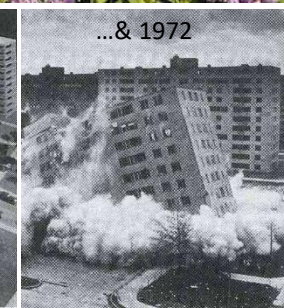
*"Bostadsundersökningar från slutet av 1940-talet visade att höghus i förort var den **minst attraktiva hustypen**." Johan Rådberg, KTH 2014*



Motorismens arkitektur: (från "acceptera" 1931)



Pruitt Igoe 1951...



...& 1972

Rekordårens bebyggelse följde äldre totalitära idéer och den **bristande attraktiviteten** har många gånger lett fram stora kostsamma rivningar.

Biskopsgården blev **ett segregerat bostadsområde**, (helt enligt *ursprungsidén*). Polisens utredning pekar idag på problem med strukturen av **återvändsgator** vilka kan användas mot dem i bakhåll.

Rapporten "fattiga och rika" (2009) pekar också på problemen med den **homogena arkitekturen**, den **stora skalan** och att de **osammanhängande gatorna** är **svåra att överblicka**, vilket **skapar en känsla av otrygghet**. Detta leder till att rikare personer undviker att flytta hit och att de som blir rikare väljer att flytta härifrån, ofta just

vid familjebildning. Byggsektorn brukar hävda att befolkningen kommer att vänja sig vid motorismens planering och arkitektur men det har ännu inte skett efter ca 50-80 år och kommer inte att ske i någon större utsträckning. **Utbudet följer inte efterfrågan. Det leder därmed inte till någon förändring att bygga ännu mer av samma sak...**

Vad som krävs här på lång sikt är troligtvis tvärt om, att istället börja planera och bygga det som efterfrågas mest för att kunna börja bryta segregationen. = **En helt annan arkitektur och stadsbyggnadsidé...**

Men i Göteborg så byggs det fortfarande **mer av samma sak...** som orsakade problemen ifrån början:

Just nu pågår en tredje våg av riktigt storskalig motorism (1930-talet, 1960-talet & nu på 2010-talet) trots att ohälsotal och statistik på livslängd visar på allvarliga brister?



–"När det gäller utsatta områden har frågan om befolkningens etniska sammansättning och relativa fattigdom överskuggat frågan om hur dessa områden är utformade." "Det rör sig om **stora områden med likartad bebyggelse**, stora homogena byggnadsmassor och sådana områden har också en tendens att **skapa homogena befolkningar**. Skalan, bostadsområdenas storlek, har betydelse och **trots att kritiken mot förortsbyggandet har förts fram under lång tid har man fortsatt bygga stora ensartade områden "mot bättre vetande"**. Efter miljonprogrammets områden följer nu storskalig bebyggelse på norra och södra älvstranden."

(Kommentarer ur rapporten Fattiga och rika – segregerad stad, 2009).



–"Ohälsan i den moderna stadsplaneringen har fått **WHO att reagera**. Man är kritisk till den funktionseparerade staden med oattraktiva, segregerade bostadsområden. Man konstaterar att sjukdomar så som fetma och hjärtkärlsjukdomar sammanhänger med social isolering, social polarisering, långa resvägar till och från arbete, bilberoende och stillasittande."

Läkare
Gösta Alfvén:
"Ohälsosam arkitektur" 2016

Alla alternativ har varit tabu och "omodernt" i snart 100 år inom bygg, arkitekt- och tjänstemannakåren:

För att undvika nybyggnation i andra stilar än enbart motorism kan policyer, tävlingsinbjudningar och detaljplaner än idag innehålla s.k. "kodord". De leder till att de tävlande aktörerna undviker en mångfald av arkitekturstilar i sina tävlingsförslag. Kunskap och vilja finns hos några få aktörer men de vågar inte. Här är ett litet axplock från några av **Göteborgs stads egna dokument**:

"Ny arkitektur i staden ska förhålla sig till kulturhistorien, spegla vår nutid och stärka Göteborgs identitet för framtiden." (Arkitekturpolicy 2019: Göteborg – **modig** förebild inom arkitektur)

*"Gestaltning: En **nutida arkitektur** som tar fasta på de kvaliteter som finns i närområdet ska vara en utgångspunkt för bebyggelsens utformning."* (Markanvisningstävling Guldmynstgatan 2013, i ett rekordårsområde)

*"**Historiserande utformning av bostadskaraktär ska undvikas.**"* (Detaljplan i Klippan 2011)

= Med ord som nutid, modern eller modig etc. så styrs byggnationen till att *alltid* leda till mer motorism, *i alla lägen*. **Så det är troligtvis bara politiker som kan förändra... om de får röster?**



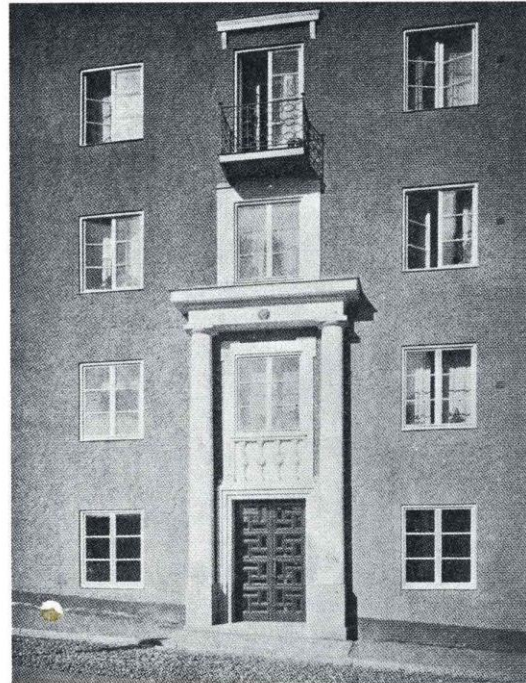
Ur "acceptera" 1931:
"Publiken har ingen glädje av pilastrar, lister och rosetter. Den stora publiken lever i nuet och följer modet, tidens stil." "Skulle vi sätta på lite traditionell utstyrsl t ex. modell 1600 på kavajen. Det bleve ju maskerad."
"90 procent av stilarkitekturen från de sista 50-60 åren är strunt."

Form.



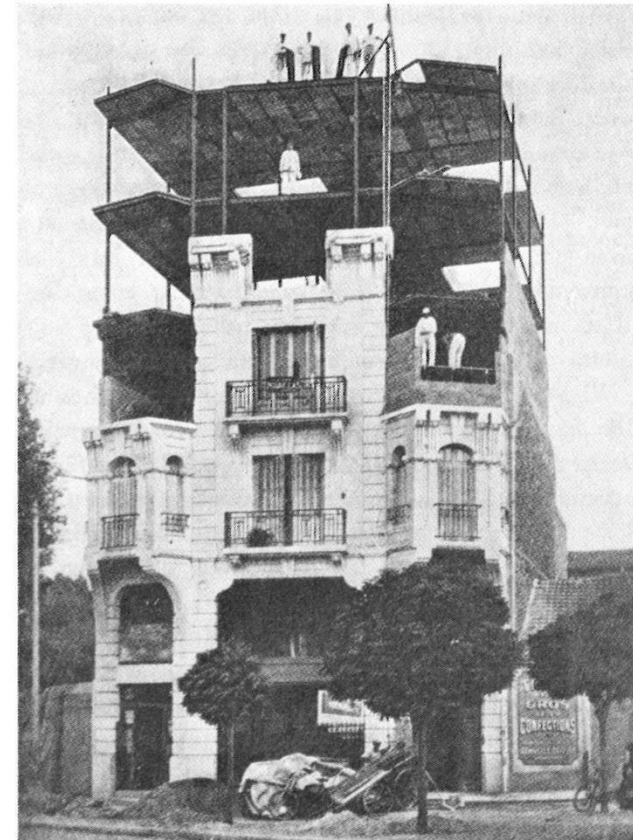
Praktiskt och vackert.
eller

*"**Pastischartat**" "Vi har inte behov av en **gammal kulturs** urvuxna former..." (acceptera 1931)*

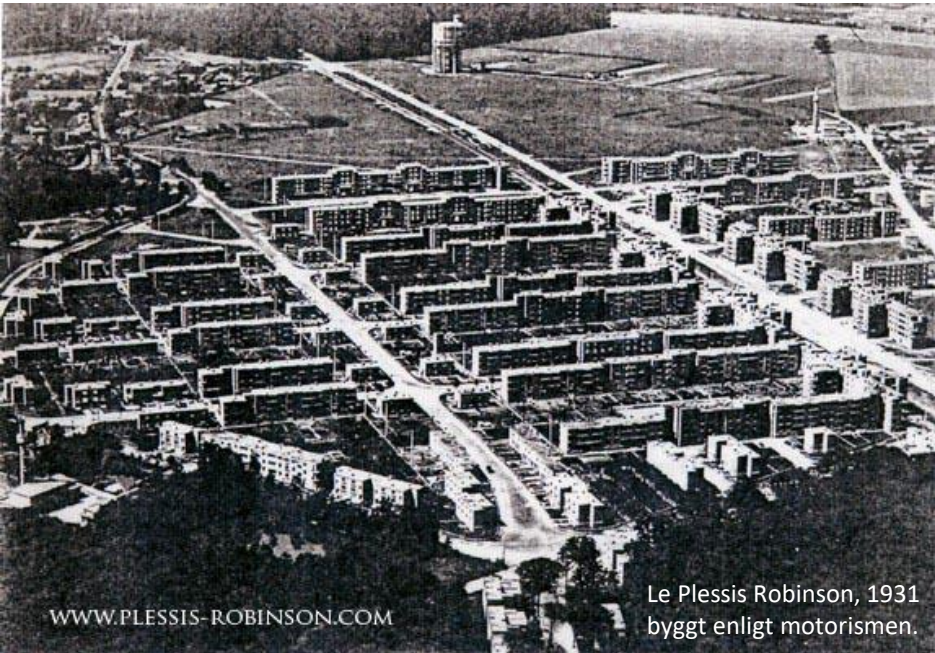


Grevligt palats eller småborgerliga bostäder?

Allt efter som den spänstiga stommen blir färdig kryper "arkitekturen" som en mossa däröver. Detta är visserligen ett särdeles groteskt exempel . . .



Det finns dock nybyggda **förebilder** för **Biskopsgården** med en helt annan arkitektur och stadsbyggnadsidé:



Förorten **Le Plessis Robinson** ligger 6 km sydväst om Paris. Under 1980-talet bodde här 21 000 invånare, varav 75% i hyresrätter. Stadsdelen saknade något riktigt centrum, 80% av affärslokalerna stod tomma och stadsdelens kassa var nästan bankrutt. Men efter ett maktskifte tog borgmästaren Philippe Pemezec ett drastiskt beslut om att börja riva delar av motorismens arkitektur och börja bygga upp en **tät, gångvänlig och attraktiv stadsmiljö istället**.

1990 anlitas arkitekten Francois Spoerry för att omvandla delar av förorten till en **mjuk småstad "Coeur de Ville"** (hjärtat av staden) med en täthet på 16 500 personer/km². **Den nytraditionella planeringen och arkitekturen hämtades ifrån lokala förebilder** så som Paris innerstad med gator, torg och fasader vid gatuliv, istället för internationella förebilder i motorismens stil. Området hade dock så dåligt rykte att endast en fastighetsutvecklare visade något intresse under de första 5 åren efter att planen var klar. Men vid år 2000 var första etappen "Coeur de Ville" färdigbyggt...



Förorten Le Plessis Robinson byggs om till en småstadsidyll med gator som sällskapsrum: (1989-2019)

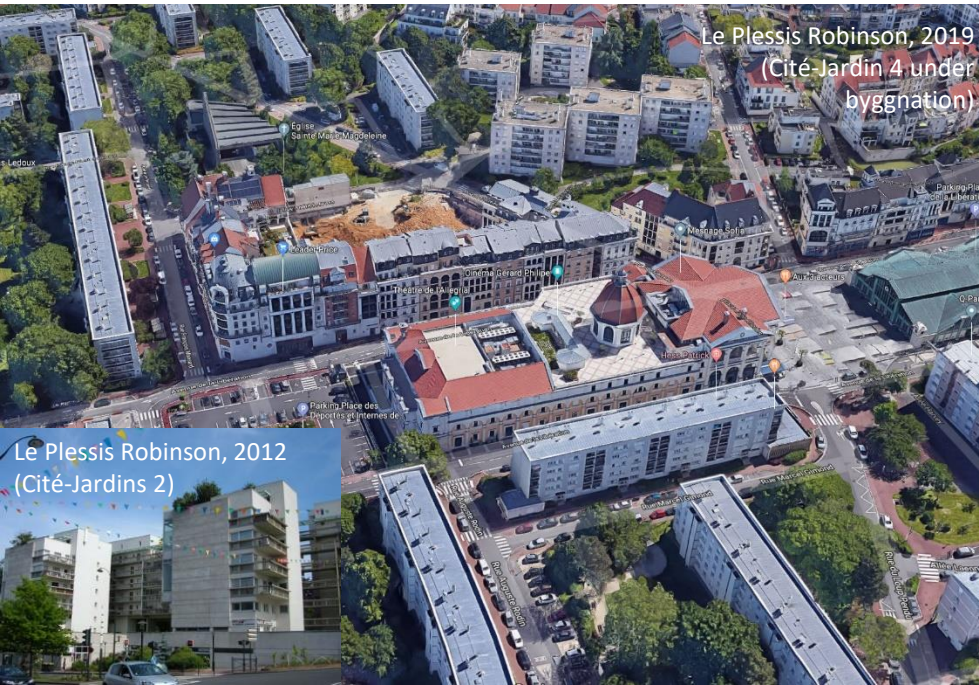
Istället för separering så blev området ombyggt för **integrering av verksamheter/bostäder, bilar/cyklar/gående samt med både marknadsanpassade hyror och "Social housing"**. Det här blev med andra ord den totala motsatsen till motorismens idé vilket gjorde att nästa projekt stoppades av chefsarkitekten vid institutionen för kulturarv som höll nästa stadsbyggnadstävling i enbart motorismens stil för "Cité-Jardins 2", trots den starkt växande efterfrågan.

Men vid efterföljande etapper av bl. a "Cité-Jardins 3 & 4" så kunde stadsdelen fortsätta bygga **gångvänligt och blandat** tack vare att det nu fanns många intresserade projektutvecklare. Le Plessis Robinson har efter ca 30 år av ombyggnation nu två centrum som binds ihop via Avenue Charles de Gaulle och Grand Rue. Andelen arbetande har ökat med 50% och affärsverksamheten med 150%.

Översatt text från: *Charles Siegel: An Architecture for Our Time: The New Classicism & Unplanning: Livable Cities and Political Choices.*



"Bilarna som gäster" (inte störningsmoment...) Le Plessis Robinson, 2012 (Coeur de ville)



Le Plessis Robinson, 2019 (Cité-Jardin 4 under byggnation)



Le Plessis Robinson, 2012 Den ökade attraktiviteten i Coeur de ville vände hela stadsdelens utveckling



La cite Jardins (trädgårdsstaden) i Le Plessis Robinson, som fortfarande är under byggnation 2019: "Före" (nedre bild) – "Efter" (övre bild).

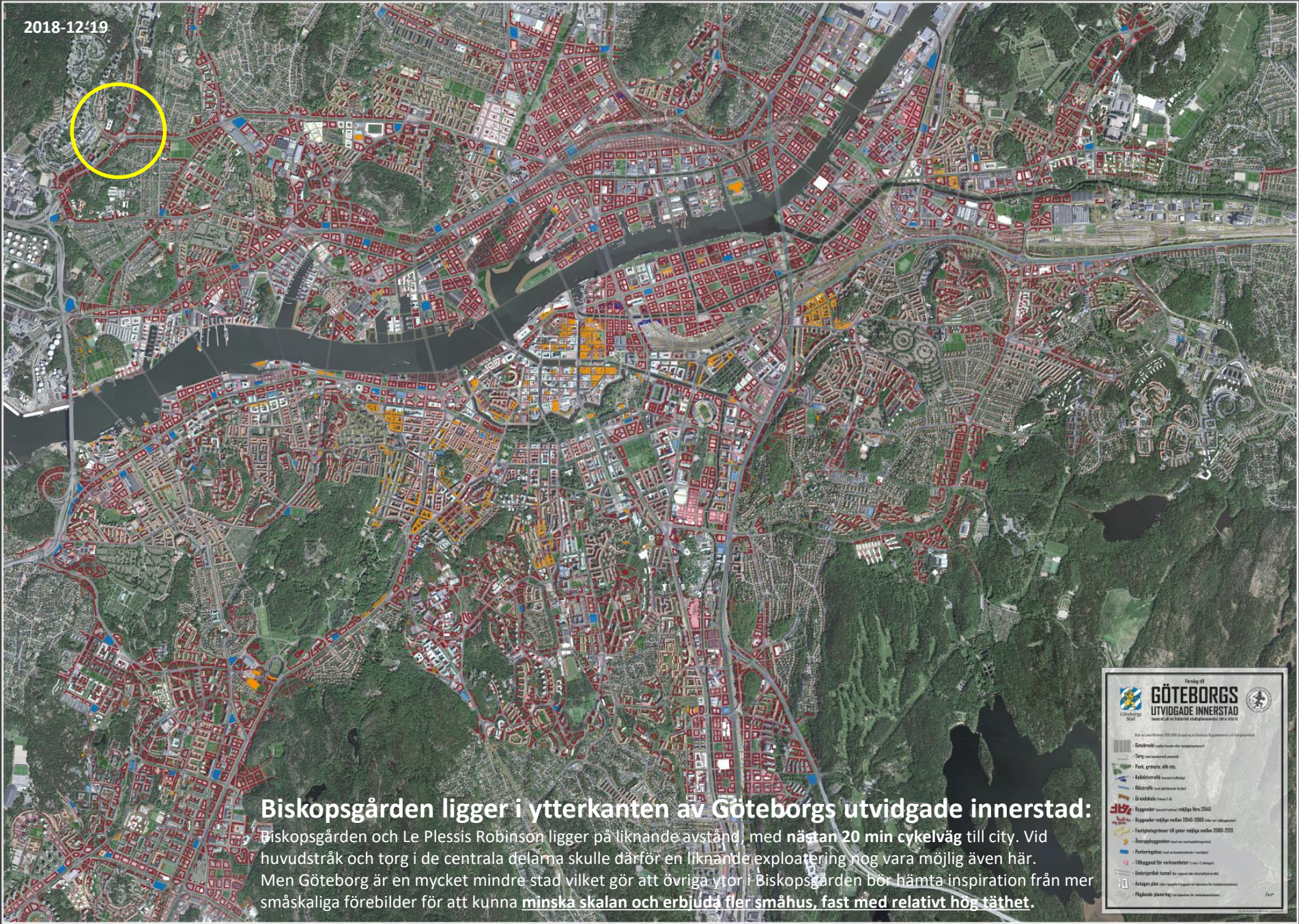


2012 vann "Jardin Plessis Robinson" även första pris för bästa stadsbyggnadsprojekt i "The 9th European Urban and Regional Planning Awards" av ECTP-CEU (European council of spatial planners). **Efter en medveten utbyggnation under snart 30 år börjar nu fastighetsvärdena till och med nå upp till Paris höga nivåer.**

Det går om man vill... men det kräver en ovanligt konsekvent politisk styrning.

Göteborg behöver i så fall bli en lika modig förebild inom arkitektur som Le Plessis Robinson och styra gestaltningens kvalitet genom marktilldelningar i sent skede.

2018-12-19



Biskopsgården ligger i ytterkanten av Göteborgs utvidgade innerstad:

Biskopsgården och Le Plessis Robinson ligger på liknande avstånd, med nästan 20 min cykelväg till city. Vid huvudstråk och torg i de centrala delarna skulle därför en liknande exploatering nog vara möjlig även här. Men Göteborg är en mycket mindre stad vilket gör att övriga ytor i Biskopsgården bör hämta inspiration från mer småskaliga förebilder för att kunna minska skalan och erbjuda fler småhus, fast med relativt hög täthet.

Förslag till
GÖTEBORGS
UTVIDGADE INNERSTAD

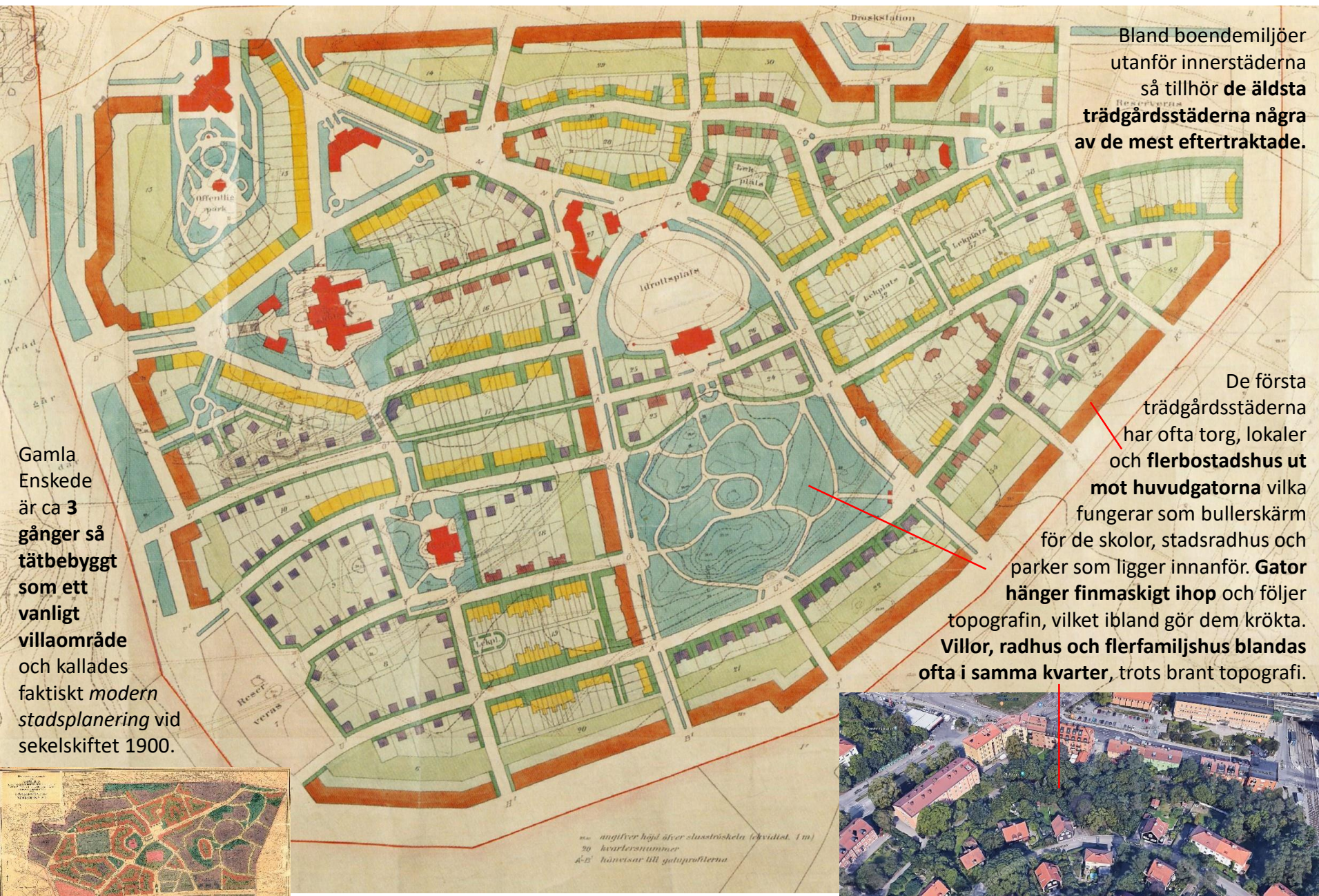
Stad i plan 2018:100-2018-01-01 (del 1) av 2018-10-15 (S) och 2018-10-15 (S) och 2018-10-15 (S)

Stad i plan 2018:100-2018-01-01 (del 1) av 2018-10-15 (S) och 2018-10-15 (S) och 2018-10-15 (S)

- Stadsområde (enligt kommunens stadsplaneringsprogram)
- Torg (enligt kommunens stadsplaneringsprogram)
- Park, grönska, allé etc.
- Kabellösa områden (enligt stadsplaneringsprogram)
- Bilstråk (enligt stadsplaneringsprogram)
- Grändväg (enligt stadsplaneringsprogram)
- Byggnader (enligt stadsplaneringsprogram) (mål för 2040)
- Byggnader (enligt stadsplaneringsprogram) (mål för 2040-2050) (enligt stadsplaneringsprogram)
- Förstärkt områden (enligt stadsplaneringsprogram) (mål för 2040-2050)
- Byggnadsplanering (enligt stadsplaneringsprogram)
- Parkeering (enligt stadsplaneringsprogram)
- Tilläggsplanering (enligt stadsplaneringsprogram)
- Undergrundsplanering (enligt stadsplaneringsprogram)
- Arbetsplanering (enligt stadsplaneringsprogram)
- Pågående planering (enligt stadsplaneringsprogram)

Göteborgs utvidgade innerstad (GUI) ger ca 80 % av all blandstadsbyggnation i Göteborg under 50-100 år... resterande bör ske i satelliternas kärnpunkter och stråk.

Trädgårdsstadens principer som förebild för omvandlingen av dagens förorter:



Bland boendemiljöer utanför innerstäderna så tillhör de äldsta trädgårdsstäderna några av de mest eftertraktade.

De första trädgårdsstäderna har ofta torg, lokaler och flerbostadshus ut mot huvudgatorna vilka fungerar som bullerskärm för de skolor, stadsradhus och parker som ligger innanför. Gator hänger finmaskigt ihop och följer topografin, vilket ibland gör dem krökta. Villor, radhus och flerbostadshus blandas ofta i samma kvarter, trots brant topografi.

Gamla Enskede är ca 3 gånger så tätbebyggt som ett vanligt villaområde och kallades faktiskt *modern stadsplanering* vid sekelskiftet 1900.



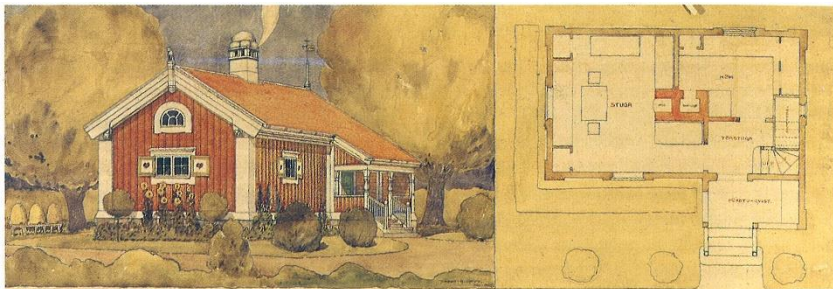
Tidiga trädgårdsstäder: Aspudden, Gamla Enskede & Alvik

Trädgårdsstaden främjar mänskliga kontakter:

Idén med trädgårdsstäderna var att kunna erbjuda **egna småhus även till människor med lägre inkomst.**

Tomterna och byggnaderna gjordes mindre (små villor, parhus & stadsradhus) och i flera fall med variationsrika typritningar eller standardiserade väggelement för att **minska byggkostnaderna.** Husen byggdes ofta upp genom **självbyggeri** där grannarna hjälptes åt. Det förekom också **etappvis uppbyggnad med oinredda eller uthyrningsbara husdelar.** För att undvika dyra markköp så **uppläts istället marken med en årlig avgift "tomträtt".** (Men idag är utbudet för lågt i relation till efterfrågan för att medge någon stor social blandning).

Gatumiljön utformades för att främja mänskliga kontakter med fasader, entréer eller staket i gatuliv samt smalare gator med lägre hastigheter vilka då kunde användas som "sällskapsrum". **De offentliga parkerna placerades på de bästa platserna** och var **tydligt avgränsade** mellan privat & offentligt och så att alla kände sig välkomna att använda dem.



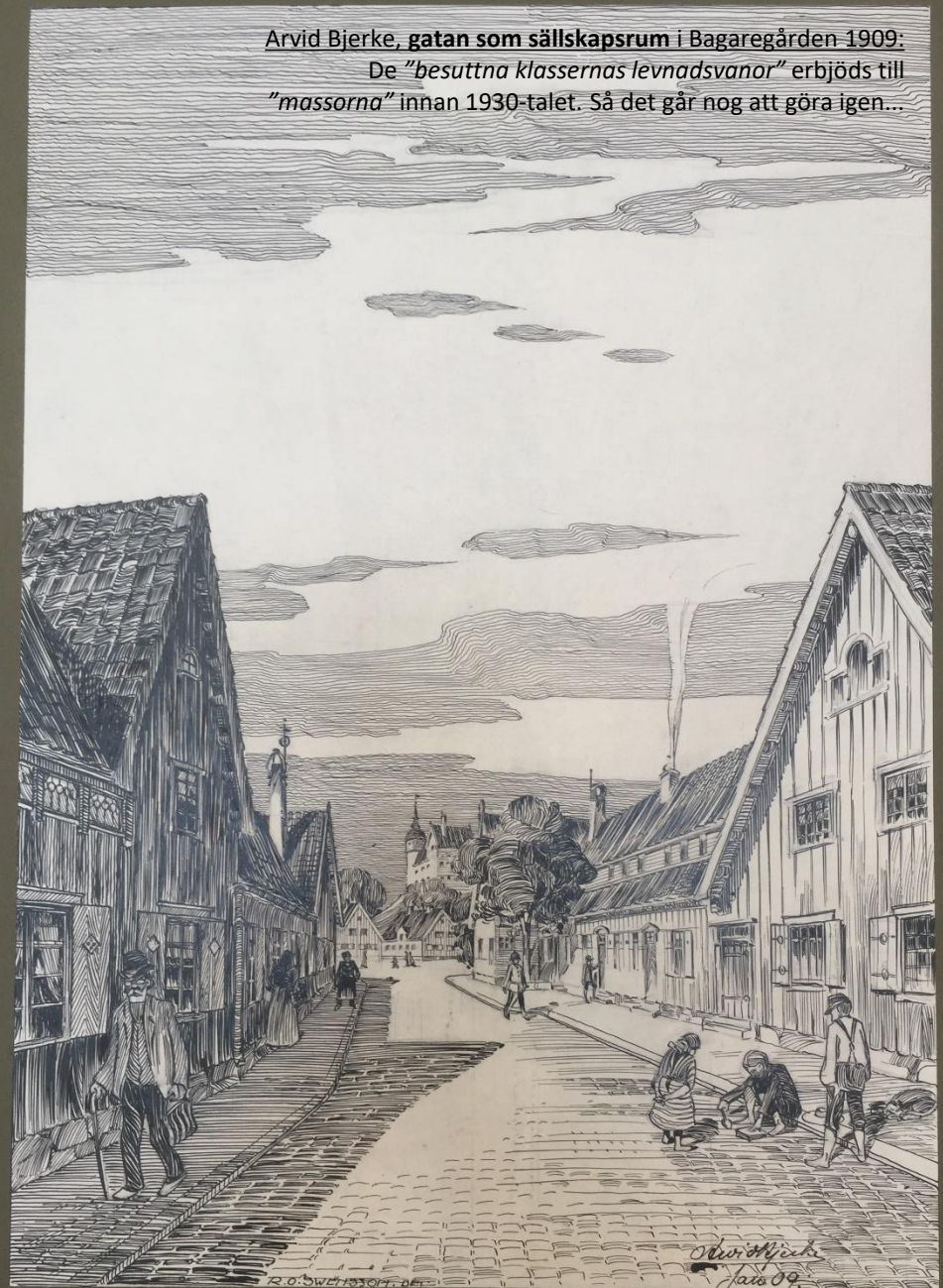
KOSTNADSFÖRSLAG:

GRUND	KR CA	235,00	KALK, SAND, MURARLÖN	CA	95,00
TRÄ- OCH SNICKERIER	"	830,00	PAPP, TAPETER	"	80,00
MUR- OCH TAKTEGEL	"	130,00	TRÄ-ARBETSLÖN	"	475,00
TROSSFYLNING	"	40,00	MÄLNING, TAPETSERING	"	210,00
GLAS	"	30,00	TRANSPORTER, FRAKTER	"	150,00
SPIK, SPIS, BESLAG, MM.	"	135,00	DIVERSE	"	40,00
			PLAGG-STÄNG		30,00
		SUMMA: KRCA		2480,00	

Torben Grut, typritning 1905

Arvid Bjerke, **gatan som sällskapsrum** i Bagaregården 1909:

De "besuttna klassernas levnadsvanor" erbjöds till "massorna" innan 1930-talet. Så det går nog att göra igen...



FRÅN: PERSPEKTIVSKISS TILL STADSPLAN ÖFVER KRISTINEDAL OCH BAGAREGÅRDEN. PT: IV

Biskopsgårdens sammanhängande huvudgatunät:

Även Biskopsgården skulle etappvis kunna omvandlas till en integrerad trädgårdsstad med lägre skala, varierad arkitektur och sammanhängande gator.

Trots den branta topografin och blockeringar från befintliga byggnader så bildar huvudgatunätet väster om sommarvädersgatan fyra tydliga stadsdelar:

1. Södra
2. Mellersta
3. Norra Biskopsgården
4. Länsmansgården

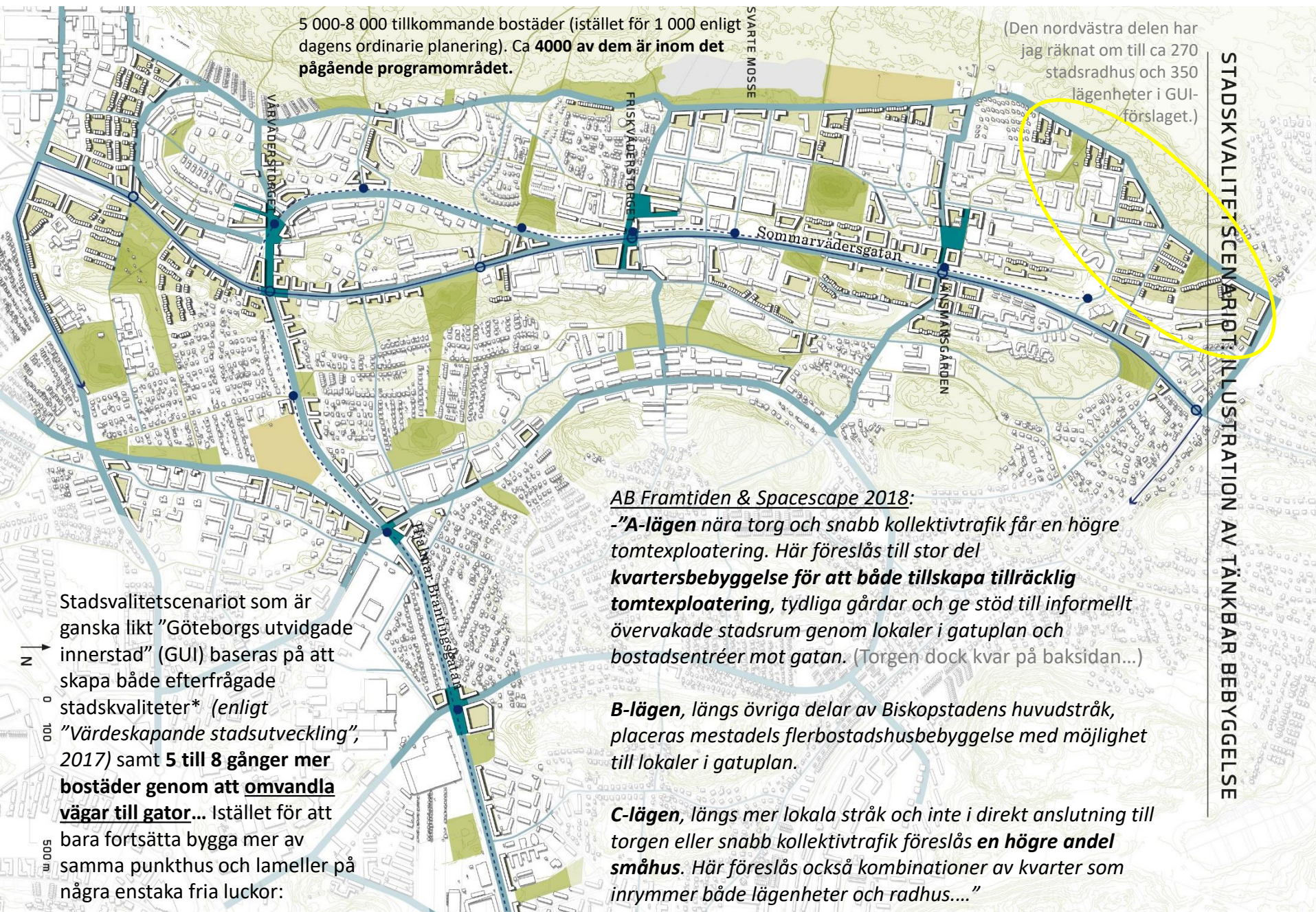
På den östra sidan av sommarvädersgatan har stadsdelarna en ännu mer dramatisk topografi men fortfarande med natur/park i mitten:

5. Bräcke
6. Eketrä
7. Långström
8. Stackmön
9. Krabbelid

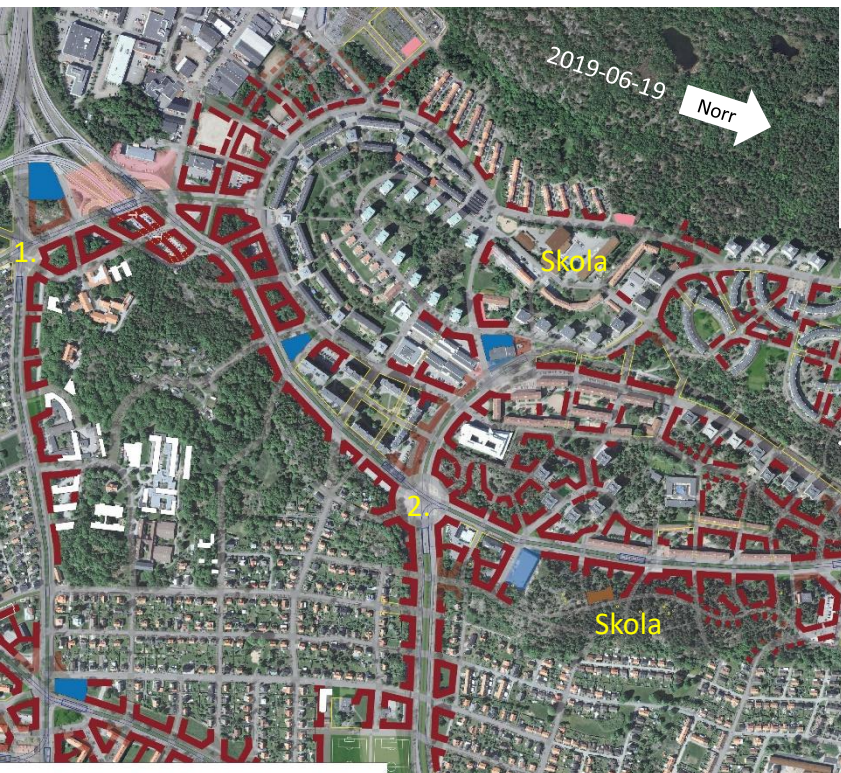
En boulevardisering av Hjalmar Brantingsgatan kan göra **Biskopsgården till en sammanhängande yttre del av innerstaden**. Sommarvädersgatan kan fungera som huvudgata igenom området ända upp till Björlandavägen men behöver kopplas österut där det går, till Långströmsgatan.



AB Framtiden har utrett Biskopsgårdens utveckling enligt ett: "Stadskvalitetsscenario" (av Spacescape 2018)



Om Biskopsgården omvandlas till en trädgårdsstad är placeringen av skolor och torg utgångspunkterna:

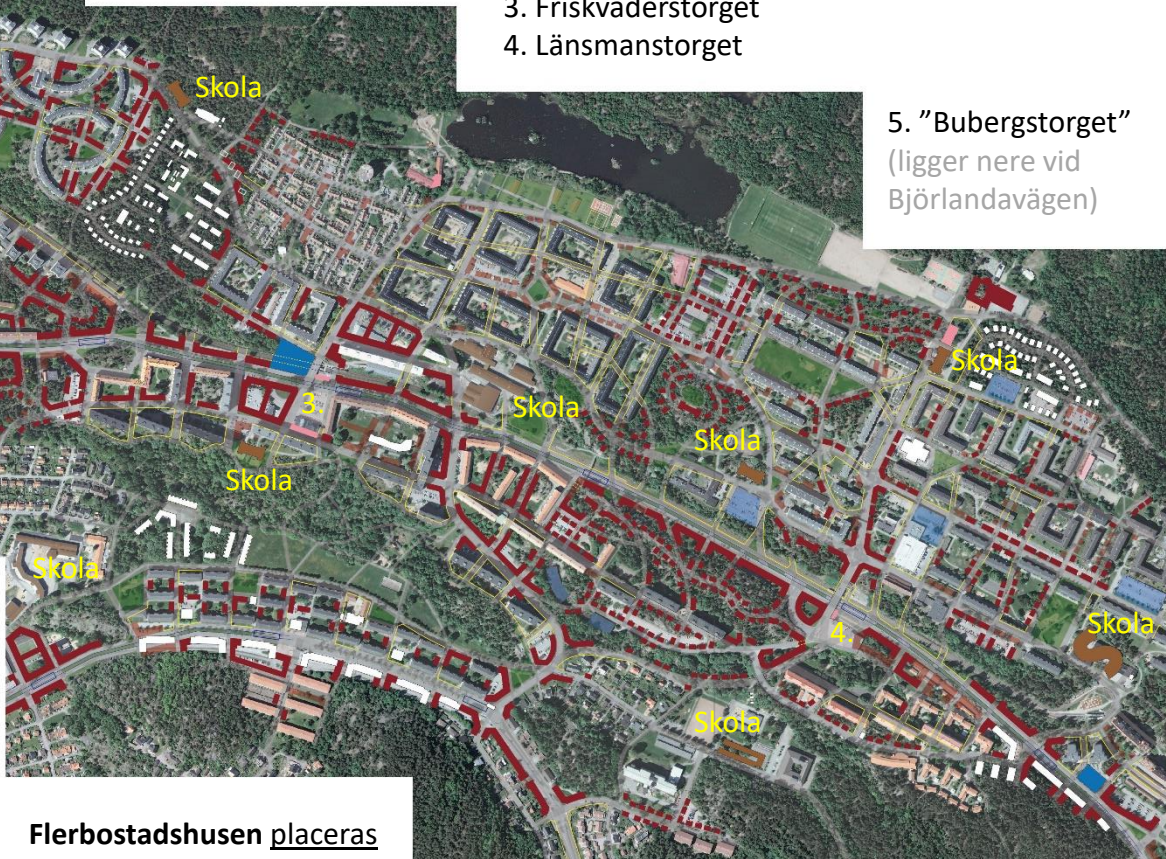


Förslaget är uppbyggt kring både Le Plessis Robinsons och trädgårdsstädernas principer. **Torgens läge flyttas från baksidorna fram till Sommarvädersgatans kommersiella lägen** och synkas ihop med kollektivtrafikens hållplatslägen:

1. "Utmarkstorget"
2. Vårväderstorget

3. Friskväderstorget
4. Länsmanstorget

5. "Bubergstorget"
(ligger nere vid Björlandavägen)



Nybyggda **skolor** placeras på lugnare baksidor nära parkerna i hjärtat av stadsdelarna (där det går), för att undvika att skolbarnen ska behöva korsa trafikerade huvudgator på sin skolväg.

Förskolor kan så här långt utanför city placeras i egna friliggande byggnader i utkanterna eller integreras med bebyggelse närmare huvudstråk.

Bilparkeringarna samlas i befintliga, tillbyggda eller enstaka nybyggda parkeringshus men främst längs billigare kantstensparkeringar, för att kunna dämpa hastigheterna på ett naturligt sätt utan fartgupp.

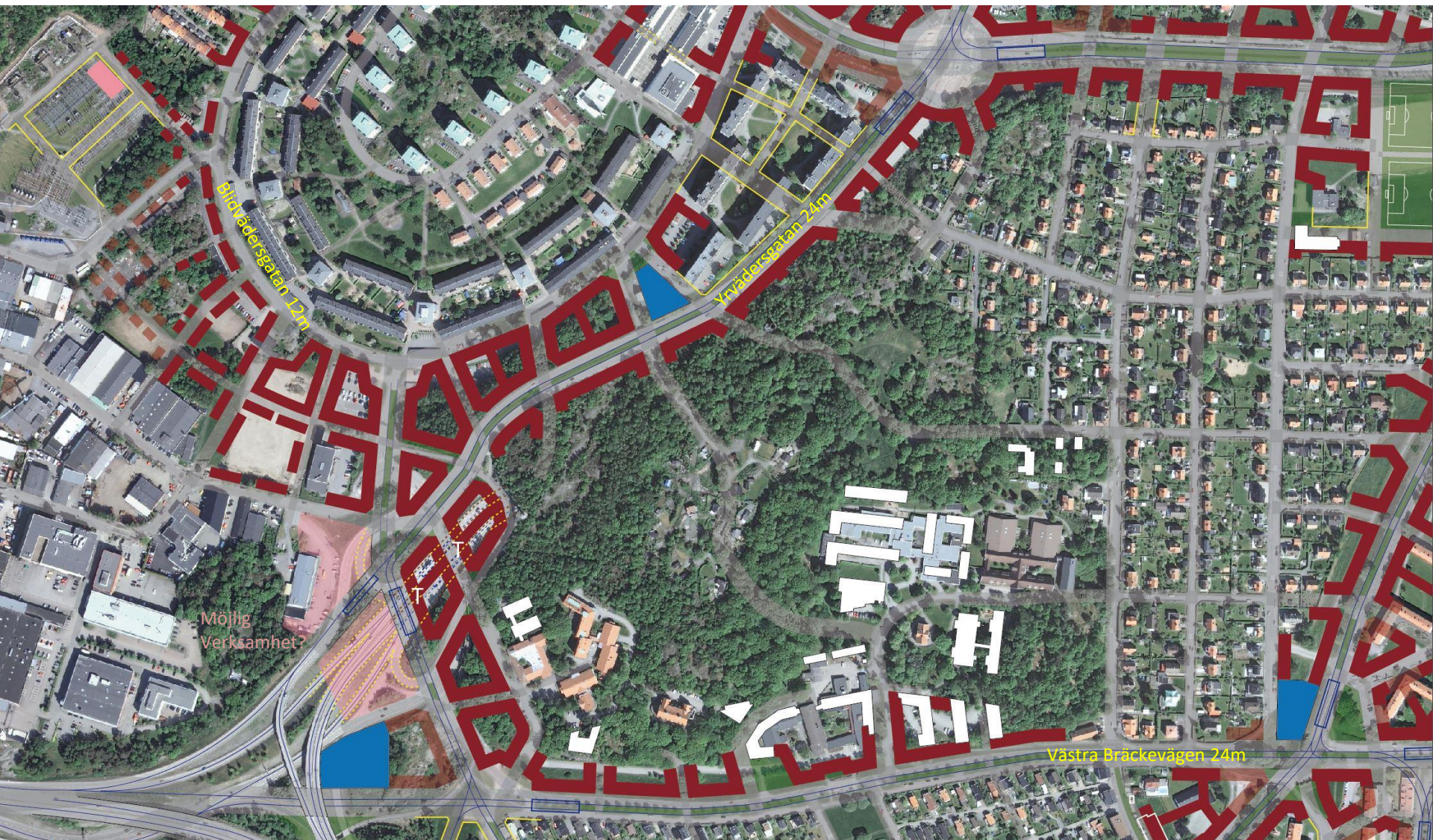
Flerbostadshusen placeras vid huvudgator och torg

för att stärka det lokala näringslivet. Vid övriga ställen blandas kvarteren mestadels med **stadsradhus och friliggande småhus kring gemensamma innergårdar** och tydligt offentliga parker enligt trädgårdsstadens principer...



Kantstensparkering med träd

”Utmarkstorget” kan bli bytespunkt för kollektivtrafiken mellan innerstaden och motorvägssystemet:



Idén med en utvidgad innerstad ända till ut Biskopsgården förutsätter att **hastigheten dämpas inom tätbebyggt område**. Men även att söder/västerleden bibehålls samt att norrleden uppgaderas till motorväg med **ökad hastighet utanför tätbebyggt område**. Västra Bräckevägen och Yrvädersgatan (båda 24 m i bredd) kopplas ihop

ovanpå infarten till Lundbytunneln vilket **minskar barriären** mellan Biskopsgården till Bräcke och innerstaden söderut. **Motorvägsbussens station bidrar då även till en viktig överdäckning**. För att få ut mer byggbar mark behöver både Blidvädersgatans och Yrvädersgatans läge justeras. (Gula linjer ligger några decennier längre fram i tid.)

Motorvägsbuss:

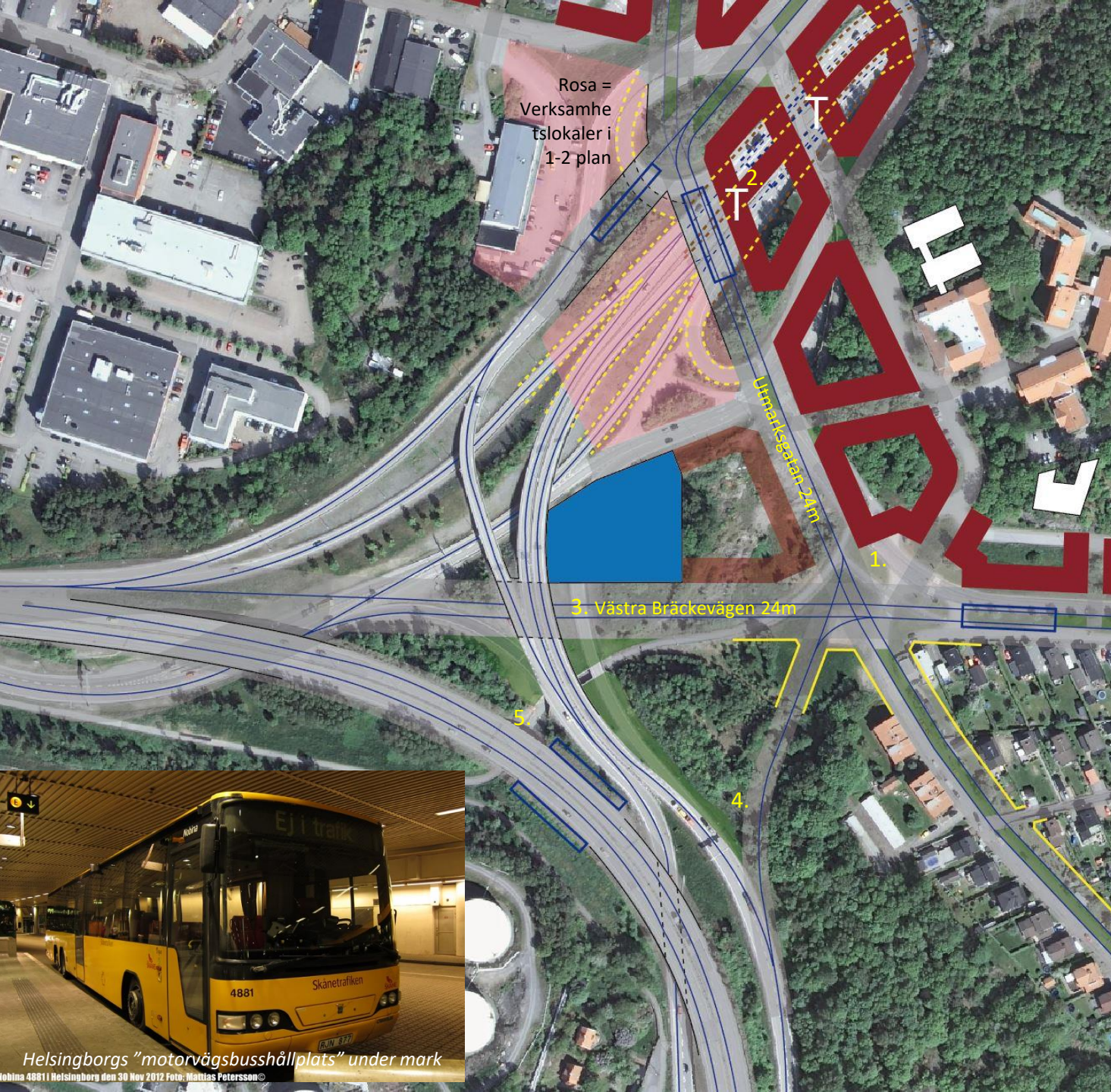
1. Vid **Utmarkstorget** möts innerstadens lugnare och motorvägarnas snabbare kollektivtrafik.

2. Det innersta hållplatsläget för motorvägsbussen kan byggas vid befintlig trafikled under Utmarksgatan och ha kvartersbebyggelse som står på impedimenten (T). Ifrån detta hållplatsläge nås alla befintliga på- & avfarter till både Älvsborgsbron och Norrleden samt öster om Lundbytunneln som stadsbuss.

3. **Nya kopplingar** behövs dock för att få en mer sammanhängande övergång till Västra Bräckevägen...

4. ...samt en gen avfart från Älvsborgsbron **för att minska kollektivtrafikens omvägar** utan att påverka hastigheten på motorvägen.

5. (Det finns även ytor för en renodlad motorvägshållplats för de bussar som inte ens ska in till innerstaden men den befintliga tunneln dit upplevs nog inte trygg kvällstid.)



Helsingborgs "motorvägsbusshållplats" under mark

Vårväderstorget bör flyttas 230 meter österut fram till Sommarvädersgatans knutpunkt:

Innanför huvudgatan rymms en tät bebyggelse av stadsradhus och små villor. Även om radhusen i Örgryte idag är otroligt dyra så var de inte överdrivet dyra att bygga. *Så om inte folk har råd att flytta in till Örgryte... så får la Örgrytes kvaliteter flytta ut till Biskopsgården?*



1. Örgryte som inspiration...



(Örgrytes stadsradhus, ca 6 x 10m)

Nuvarande läge för Vårväderstorget bör behålla sina billiga lokaler för icke kommersiella verksamheter.

2. Sommarvädersgatans knutpunkt idag...



2. Första etappen av nya Vårväderstorget kan byggas enkelsidigt. De södra delarna hänger ihop med en omfattande spårflytt och bör påbörjas först efter klartecken att **bygga om Hjalmar Brantingsgatan till en stadsboulevard** (35 m bred, liknande Vasagatan).

2. Alviks knutpunkt med flerbostadshus och lokaler...



Sommarvädersgatan ombyggd till trädgårdsstadens huvudgata:

*Sommarvädersgatan imorgon:
(Läget behöver även anpassas
efter befintliga ledningar för att
undvika onödiga utgifter.)*



*Hägerstensvägen 24 m (i Aspudden) som
förebild för Sommarvädersgatan.*



Sommarvädersgatan idag...



Med Hägerstensvägen i Aspudden som förebild kan Sommarvädersgatan omvandlas **från trafikled till stadsgata**. 24 meter mellan fasader, trädrefug i mitten och blandtrafik i ca 25-30 km/h. Garagen bör omvandlas till lokaler, om det är möjligt.

Högre flerbostadshus med lokaler ut mot huvudgatan – lägre stadsradhus och villor innanför:

Stadsradhusen kan urskiljas på den smalare byggnadstjockleken jämfört med flerbostadshusen samt beräknas separat i "city engine".



1. Hela detta förslag bygger egentligen vidare på **den nya lägre skala** som redan är påbörjad i Biskopsgården med t ex "VM-byn".
2. När byggnaders tekniska livslängd snart är uppnådd kan det bli aktuellt med **fler rivningar** men dessa behöver nu ske mycket mer systematiskt än tidigare... och etappvis under längre tid. De

boendemiljöer som förekommer frekvent i polisens geografiska brottskartläggning är de högre lamellhusens insynskyddade baksidor. Här kan därmed rivningar nog få störst effekt för att vända utvecklingen. 3. **Spårvagnsrälsen ligger kvar i befintligt läge**, tills den har konkurrerats ut av självkörande fordon inom några decennier.

Friskvåderstorget bör flyttas 100 meter österut fram till Sommarvädersgatans förbipasserande kunder:



1. Att skapa ett riktigt torg vid hållplatserna kan kräva en **ombyggnation av bron östra påfart** för att plana ut 10% gatulutning men det ger både mycket BTA samt stora sociala effekter så här centralt i området.
2. Söder om bron är ett **P-hus med ytor för t ex en större mataffär**. Den gamla spårvagnsrälsen går oförändrat rakt igenom (under gatunivå).

3. Friskvåderstorgets framsida... idag byggt som en baksida? - Vänd det rätt igen!



Norra Biskopsgården och stackmolnet med inspiration från Kungsladugård och Landala egnahem:

1. Stadsdelen "Stackmolnen" får väldigt lite parkytor på platt mark... men för att öka storleken krävs rivningar vilket blir svårt. Om det dock går så bör ditritade radhus och villor i så fall också räknas bort.

2. Dimvädersgatans rektanglar går inte att bygga vidare på och bör därför invänta teknisk livslängd och etappvis ersättas med tätare och mer sammanhängande småhusbebyggelse.



3. För att låta de gående få **ta del av utsikten** är villorna **tvärställda** (likt Kungsladugård).

4. Uppe på höjden öster om flerbostadshusen ligger småhusen i **gatuliv**, liknande Landala egnahems gatubredder och byggnadsmått.



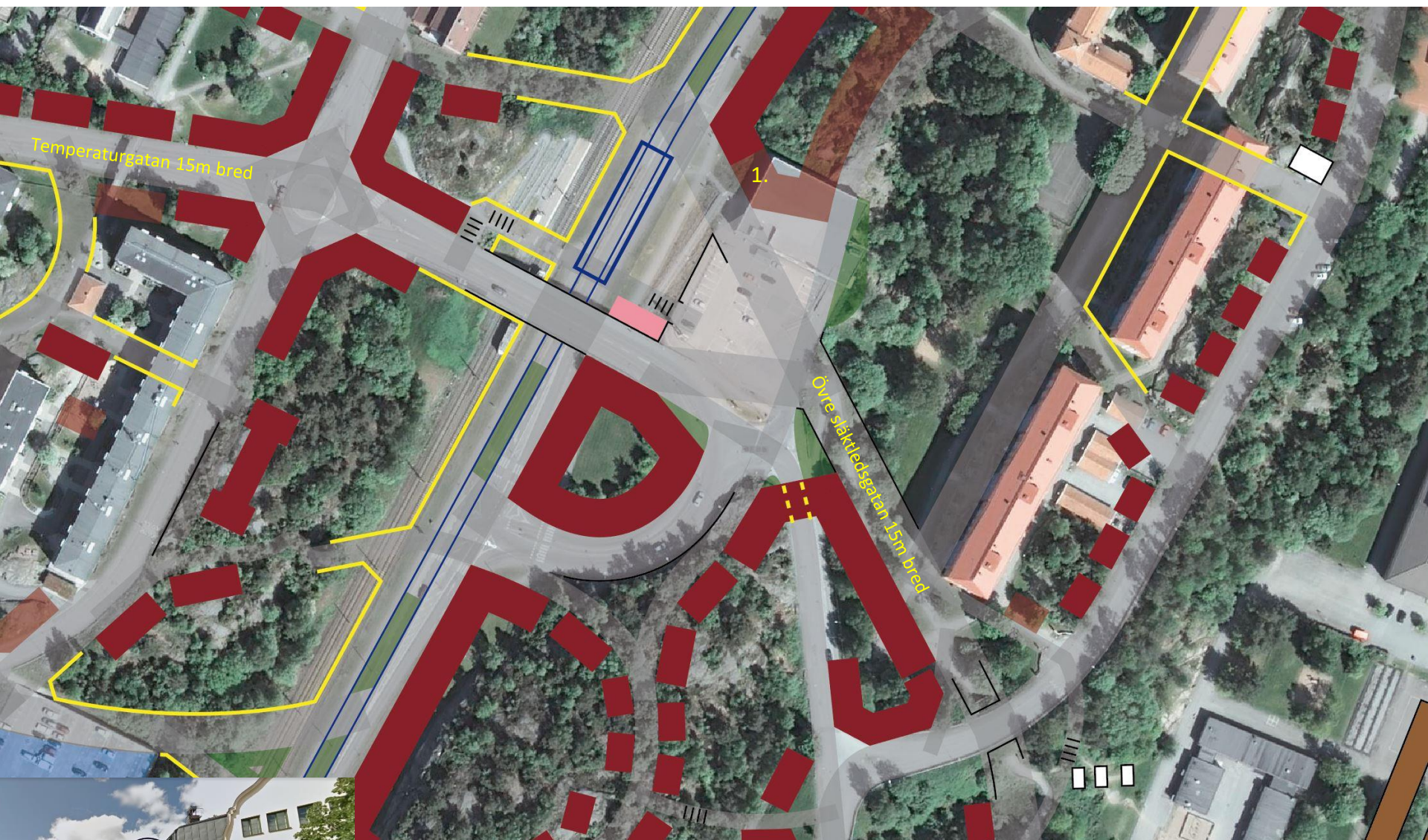
*Lträdgårds-
städer prioriterades
de offentliga ytornas utsikt.*

Kungsladugård



Landala egnahem (8m gata)

Länsmansstorget bör flyttas 150 meter österut för att kunna fungera kommersiellt:



Aspuddens affärsfärläge...

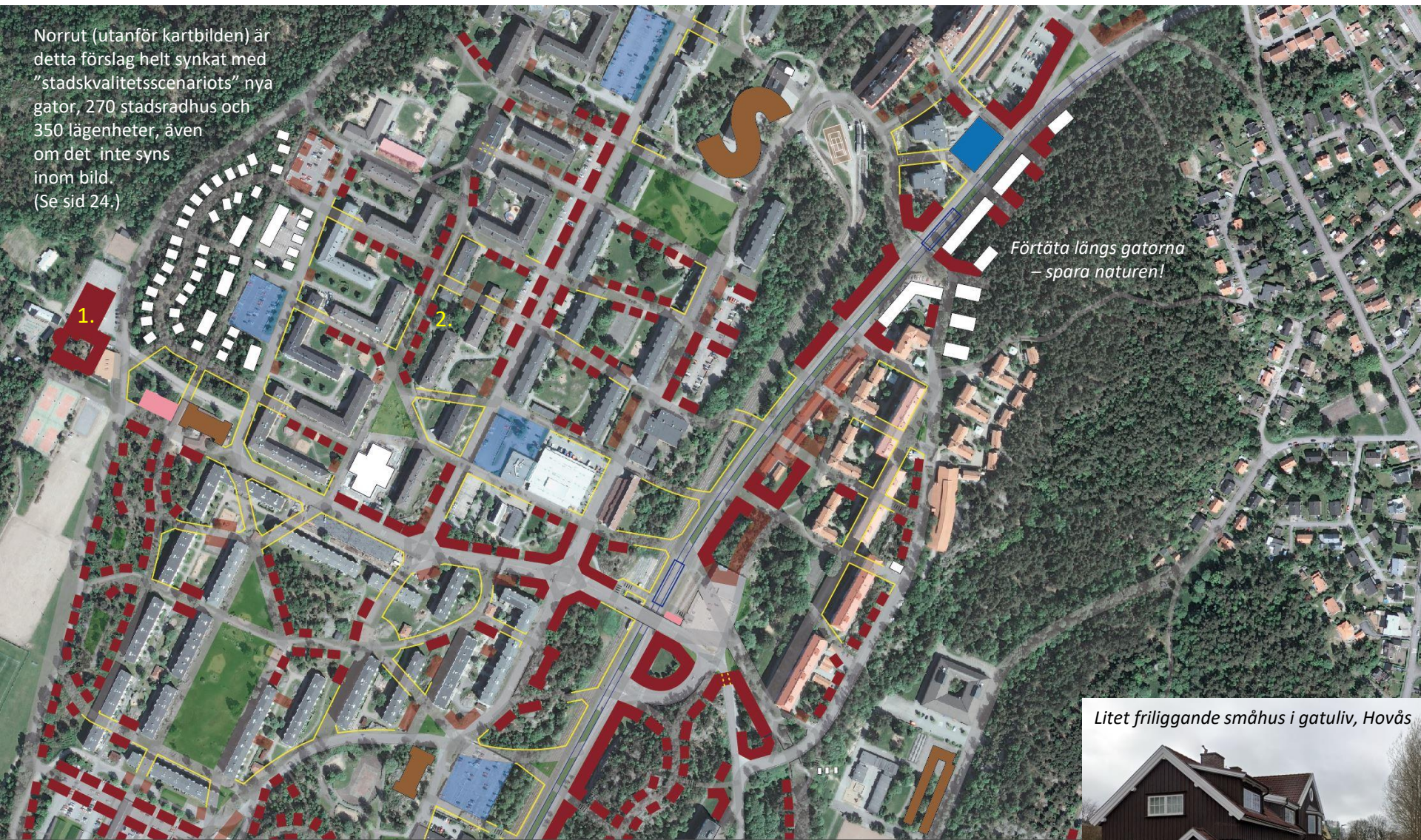
1. Netto etablerade sig nyligen vid torgets rätta läge... nästan. Vad som saknas är kopplingen till gatan och hållplatsen. Här skulle vissa utgifter kunna undvikas genom att ha kvar bro och påfarter men topografin gör att Övre Släktledsgatan österut till Långströmsgatan kommer att behöva luta först brant upp och sedan ner ca 10%.



Länsmansstorgets affärsfärläge idag...

Länsmansgården med inspiration från Bagaregården och Hovås:

Norrut (utanför kartbilden) är detta förslag helt synkat med "stadskvalitetsscenarioets" nya gator, 270 stadsradhus och 350 lägenheter, även om det inte syns inom bild. (Se sid 24.)



Förtäta längs gatorna
– spara naturen!

Litet friliggande småhus i gatuliv, Hovås



Bagaregården, Soflagatan

1. Ny publik samlingsbyggnad för både sport och kultur
2. Uppe vid Länsmansgården och Norra Biskopsgården **övergår bebyggelsen allt mer i friliggande villor** men de är fortsatt små och i liv med gatan. De små byggnaderna och tomterna **går att klämma in på de små ytorna** som vanligtvis annars lämnas obebyggda och outnyttjade.

Hur skulle det se ut att bygga nya småhus bredvid gamla höghus...?



...tja ungefär som vid Föreningsgatan i Göteborg. Ute i Biskopsgården och andra förorter från rekordåren har stadsradhus och små villor en väldigt lämplig skala för att vända attraktiviteten. Att fortsätta bygga mer av samma storskaliga lameller och höghus enligt motorismen kommer inte att medföra några förbättringar, kanske rent av förvärra situationen på sikt enligt forskningen?



8 meters avstånd mellan höghuset och villan, Föreningsgatan Gbg.

Förslaget på Biskopsgården ombyggt till **trädgårdsstad i översiktliga siffror:**

Ca **7000 – 8000 nya bostäder** (85 m²/lägenhet), varav 1 650 radhus och 350 friliggande småhus (*möjliga inom 20 år*)

40 000 m² lokaler i flerbostadshusens bottenvåningar (*möjliga inom 20 år*) varav

20 000 m² är offentliga (såsom förskolor mm) och 20 000 m² är kommersiella

Nya förskolor; totalt 48 avdelningar (i första hand i flerbostadshusens markvåningar)

7 nya mindre skolor (för 250-300 barn styck). Inklusiv tillbyggnation av några befintliga skolor.

P-tal är räknat till 0.45 P-platser per lägenhet (ej för radhus/villor). P-platserna löses främst med **kantstensparkering** (och P-hus för drygt 600 platser istället för kantstensparkering längs Sommarvädersgatan där kollektivtrafiken går).

27 000 m² ny parkyta

5 500 m² ny torgyta

Av den exploaterbara marken bedöms att ca **85 % ägs av Göteborgs Stad och AB Framtiden**

Exploateringsintäkter **1 473 MKr** - Kostnader **1 368 MKr** = Differens **+105 MKr** (OBS översiktlig bedömning)

Kostnaderna innefattar; parkering, skolor, förskolor, parkytor, nya och ombyggda gator, ledningsflytt VA & fjärrvärme, ombyggnation av bro, rivningar (*möjliga inom 20 år*), skyfallsytor samt inlösen av befintlig tomträtt för parkering.

Risnpåslag med en osäkerhet +/- 25% ger:

Bedömda intäkter 1 100 till 1 840 MKr

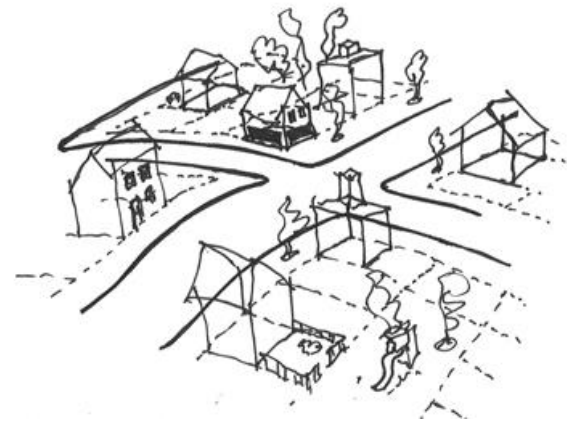
Bedömda kostnader 1 025 till 1 710 MKr

Bästa utfall + 815 MKr

Sämsta utfall - 610 MKr

Per bostad: +122 TKr till -91 TKr

Siffrorna är utan hänsyn till trolig successiv värdestegring av byggrätterna under utbyggnadstiden. Om Biskopsgården skulle omvandlas etappvis enligt exemplet från Le Plessis Robinson så skulle riskerna till större utgifter än intäkter minska ytterligare. Förslaget visar att staden troligtvis vinner mer på att våga satsa mer...



Förslag till stadsradhus-tomtkö (in-fill nr:1 2011-09)