

Dialog-pm om Göteborgs äldre stadsplaner och framtida innerstadsutbyggnad

GÖTEBORGS FÖRSVUNNA ELLER FRAMTIDA INNERSTAD



Göteborgs stad
Stadsbyggnadskontoret dnr: 0120/16

Strategisk förtätning möjliggör 10 000-tals nya bostäder:

Två politiska uppdrag:

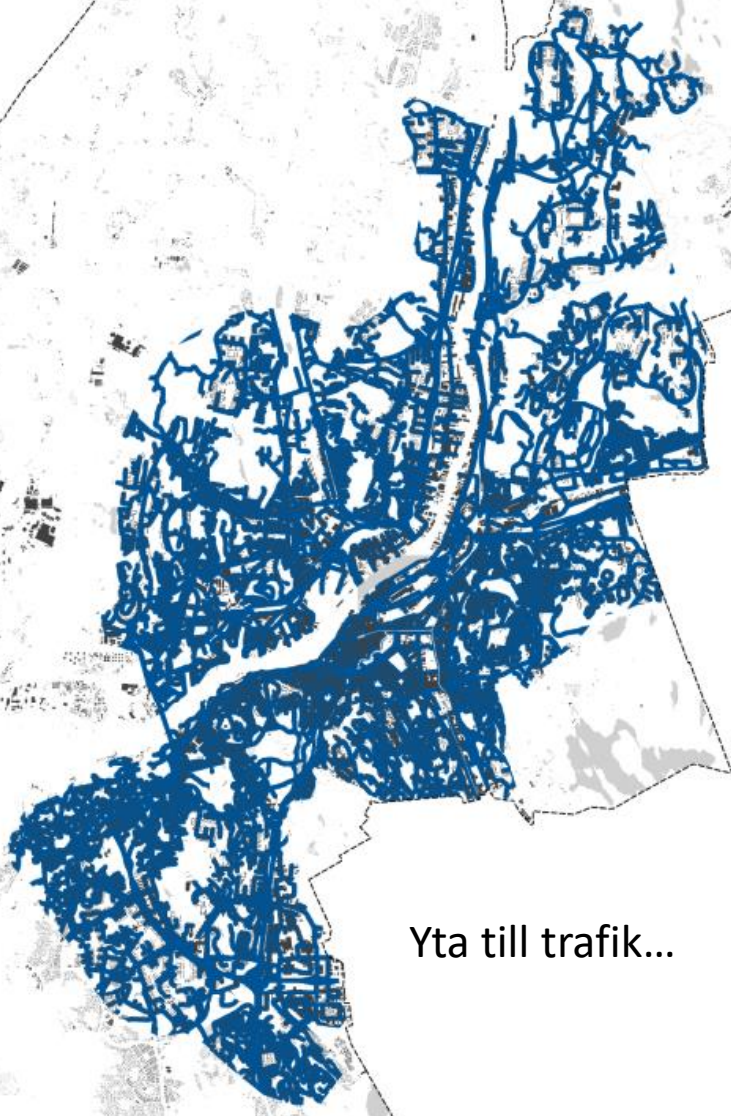
✕ 2014 "Kontoren ska **utreda möjligheterna för "infillprojekt" och påbyggnader i den redan täta stadsmiljön.** Arbetet bör inriktas på inventering och ett öppet förhållningssätt till olika aktörers förslag."

✕ 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.**"

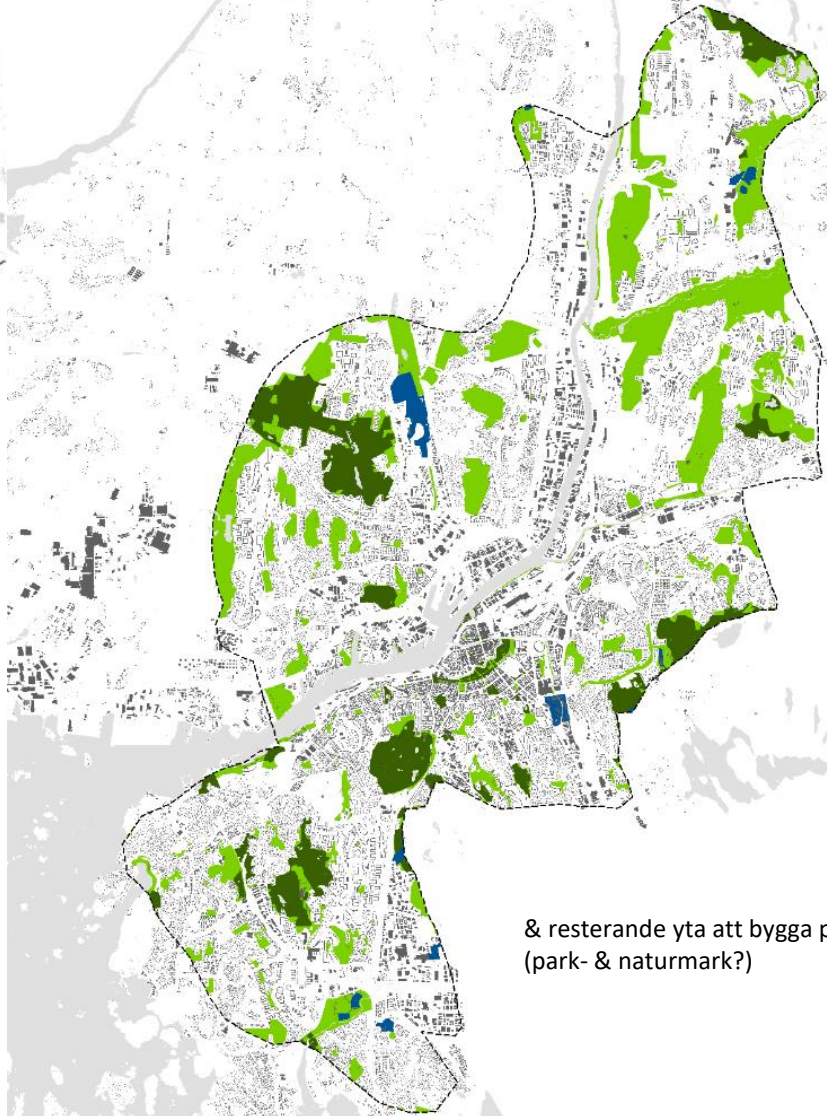
Handläggare Dialog-PM:

Lukas Memborn & Josefin Westerlund

Nuläget:



Yta till trafik...



& resterande yta att bygga på...
(park- & naturmark?)



Skattebetalare med hög- & medelinkomst dräneras ut till kranskommunerna...



... är trafiklederna då en investering eller utgift för Göteborgs stad?



– "Vi har definitivt lämnat småstadsidyllen. Gatorna är icke längre ett sällskapsrum. Där härskar enväldigt rörelsen." (acceptera 1931)

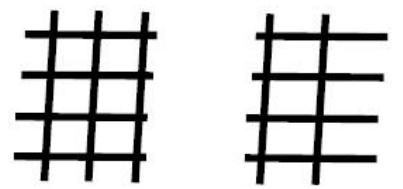




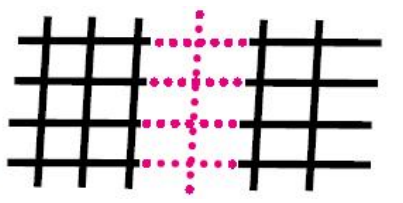
Varning för hastighet i innerstan



GBG har stora hål i gatunätet:

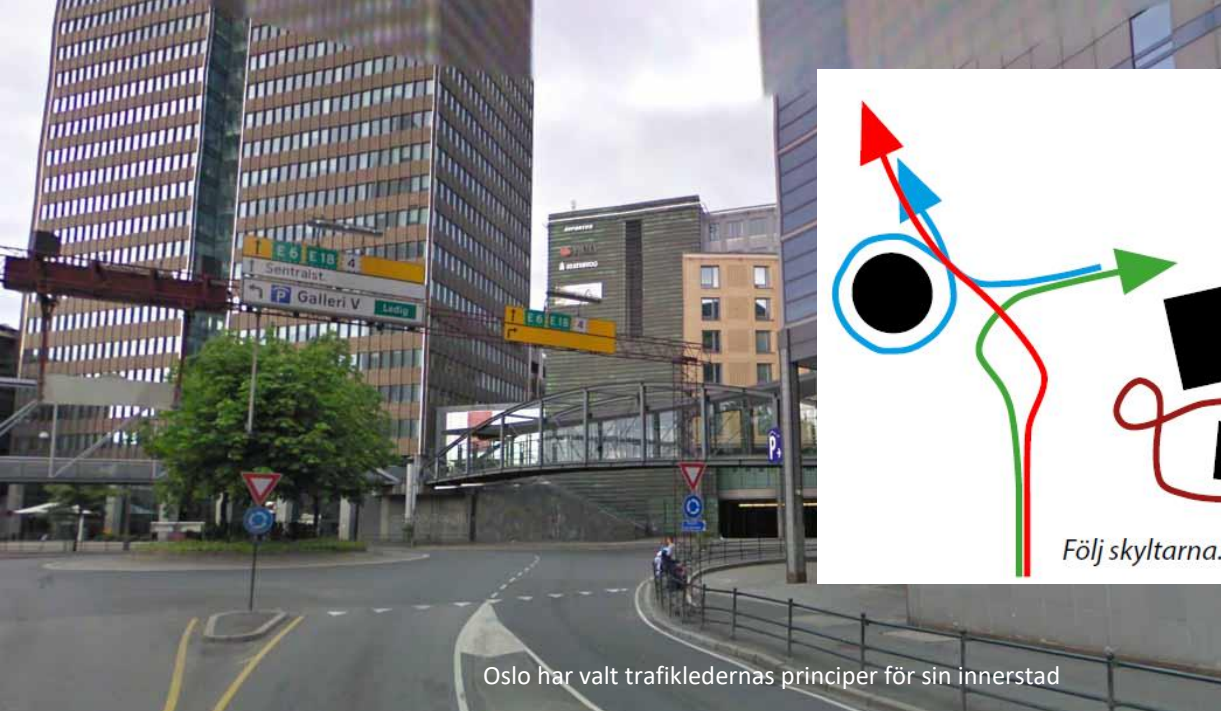


GBG idag...

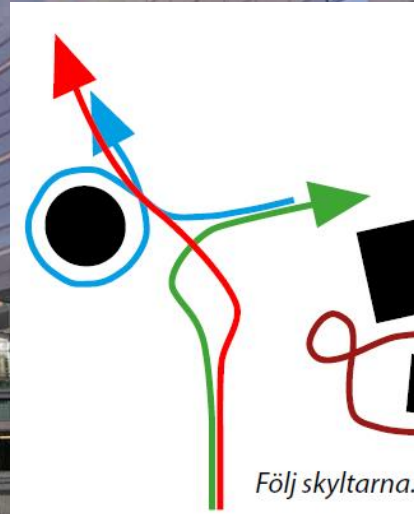


... imorgon?





Oslo har valt trafikledningens principer för sin innerstad



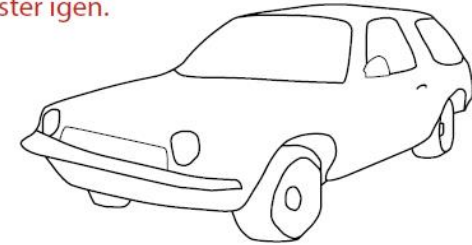
Trafikledningens och bilismens principer:

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.



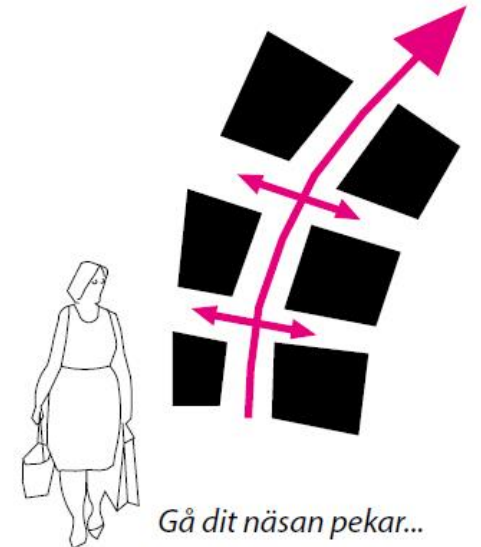
Med hög hastighet (eller religiös procession)
följer en väldigt märklig gatustruktur...



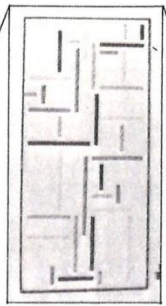
Paris har valt stadsgatornas principer för sin innerstad

Gång & cykelvänlig stad – hur då?

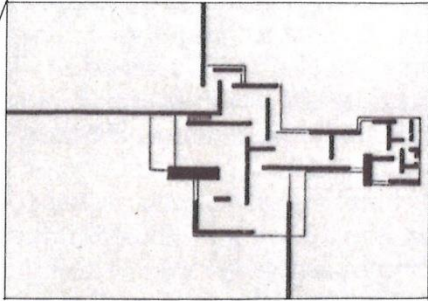
Inga återvändsgator eller blockerade siktlinjer...



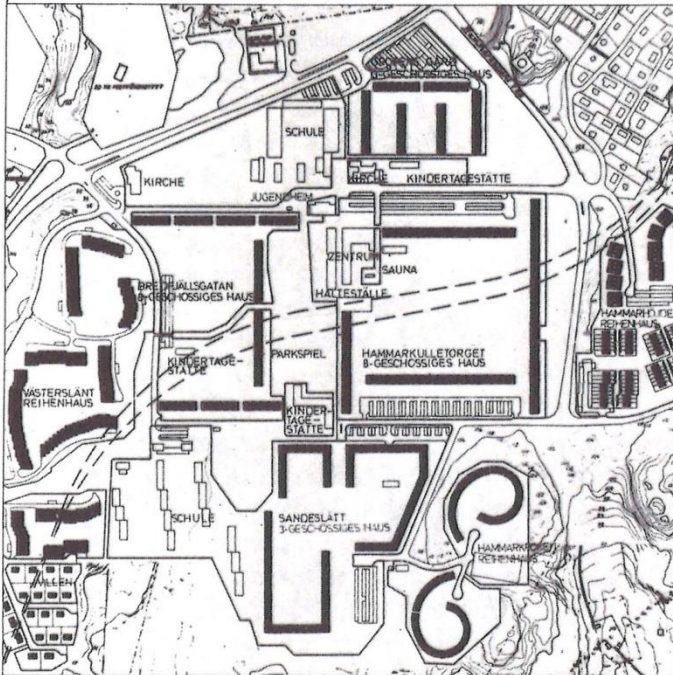
Hans Asplund
 Farväl till
 funktionalismen
 1980:



Konstnären Theo van Doesburgs
 tavla, år 1918



Arkitekten Mies van der Rohes villaplan, år 1923

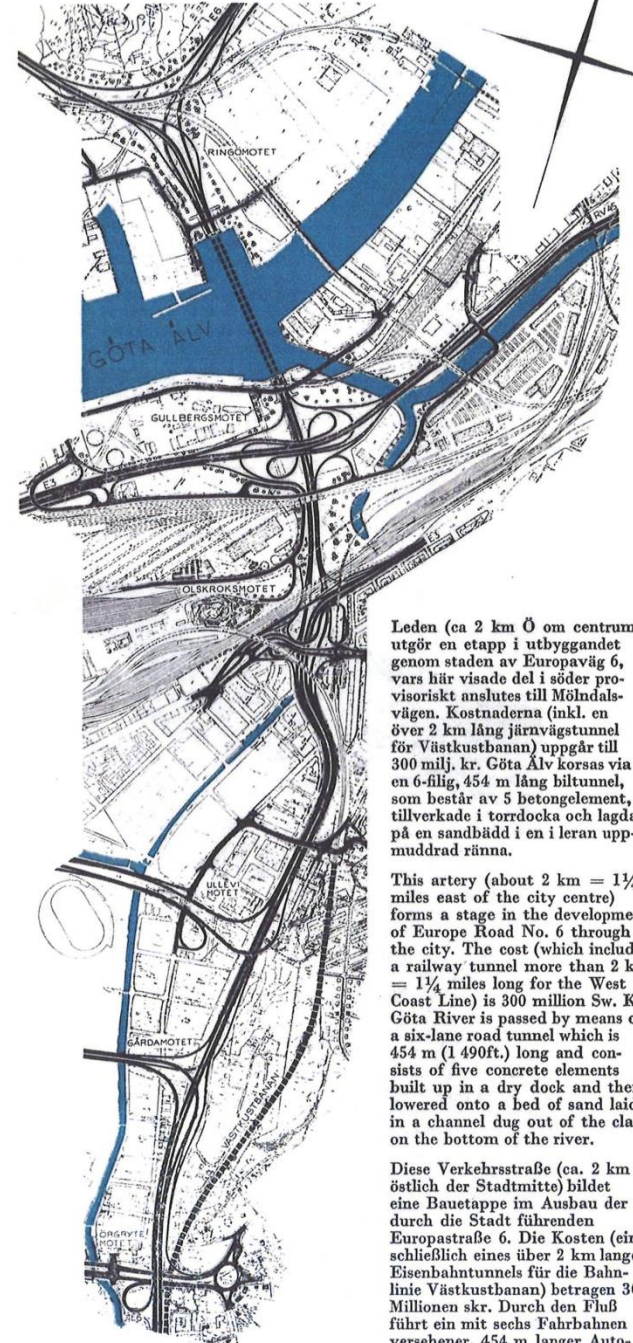


Stadsbyggarens plan för Hammarkullen, Göteborg, år 1968

Arkitektur och trafik

= två "fria konstformer" som numer
 målas helt oberoende av varandra...

TINGSTADSLEDEN



Leden (ca 2 km Ö om centrum) utgör en etapp i utbyggnaden genom staden av Europaväg 6, vars här visade del i söder provisoriskt ansluts till Mölndalsvägen. Kostnaderna (inkl. en över 2 km lång järnvägstunnel för Väst kustbanan) uppgår till 300 milj. kr. Göta Älv korsas via en 6-filig, 454 m lång biltunnel, som består av 5 betongelement, tillverkade i torrdocka och lagda på en sandbädd i en i leran upp-uddrad ränna.

This artery (about 2 km = 1¼ miles east of the city centre) forms a stage in the development of Europe Road No. 6 through the city. The cost (which includes a railway tunnel more than 2 km = 1¼ miles long for the West Coast Line) is 300 million Sw. Kr. Göta River is passed by means of a six-lane road tunnel which is 454 m (1 490ft.) long and consists of five concrete elements built up in a dry dock and then lowered onto a bed of sand laid in a channel dug out of the clay on the bottom of the river.

Diese Verkehrsstraße (ca. 2 km östlich der Stadtmitte) bildet eine Bautappe im Ausbau der durch die Stadt führenden Europastraße 6. Die Kosten (einschließlich eines über 2 km langen Eisenbahntunnels für die Bahnlinie Väst kustbanan) betragen 300 Millionen skr. Durch den Fluß führt ein mit sechs Fahrbahnen versehener, 454 m langer Autotunnel, der aus fünf Betonele-



- Har bilismens arkitektur något budskap ut i rymden?

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

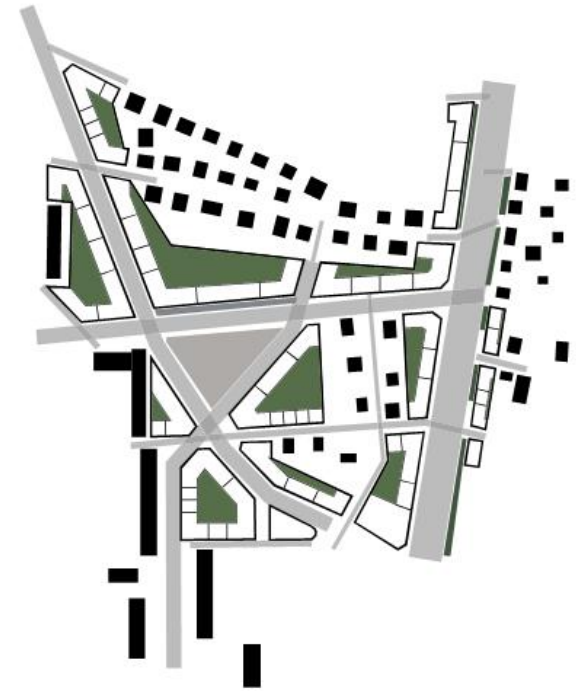
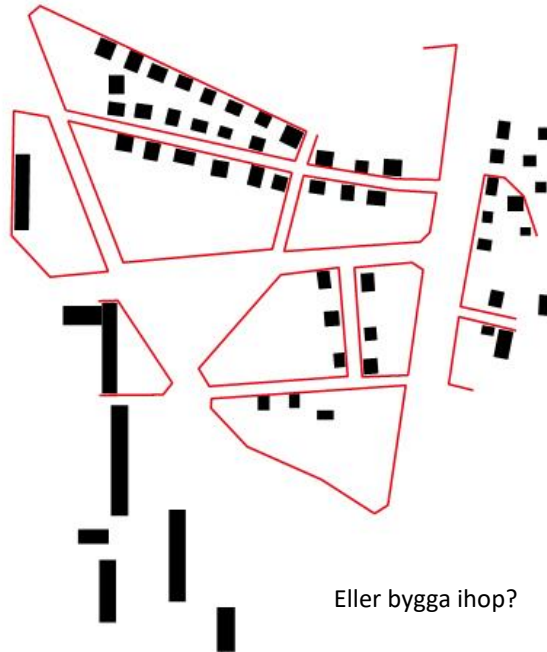
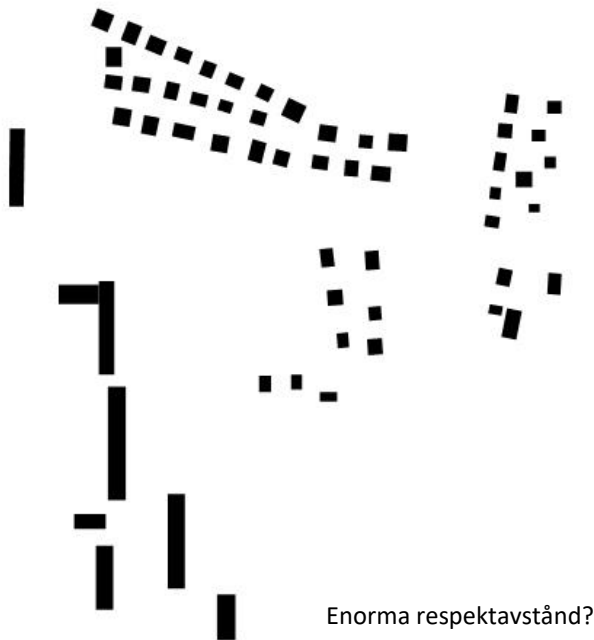


Fasadernas budskap är nog inte att sänka farten i alla fall...



Hur bygger man en **tät, grön & gångvänlig blandstad** ihop med gigantiska "konstobjekt" som medvetet blockerar både orienterbarhet och framtida vidareutveckling?

Är konstverket färdigbyggt... eller behöver staden fortfarande ta hand om de som flyttar hit?



"Allt nytt måste ju skära mot det gamla, det ligger i utvecklingens natur... Ur acceptera 1931

...gäller tydligen enbart mot klassisk arkitektur?





Med en annan
stadsbyggnadsfilosofi ökar
möjligheterna radikalt!

Ullevi som innerstad 1904...

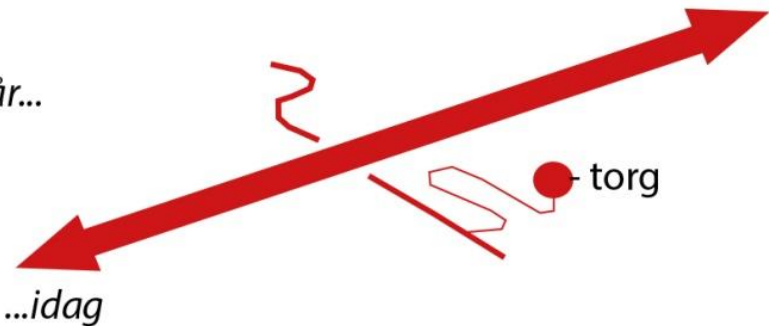


Hur hängde gatustrukturen ihop före massbilismen?



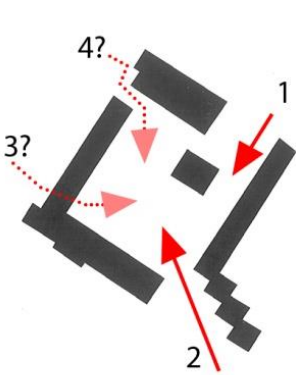
igår...

...idag

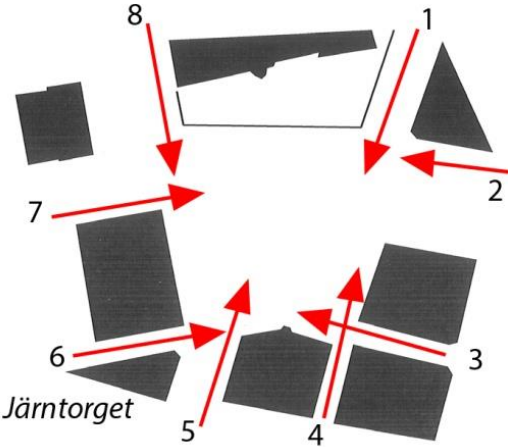


Äskhults oskiftade by

Ett kommersiellt fungerande torg verkar behöva människor/kunder som passerar förbi?



Axel Dahlströms torg



Järntorget



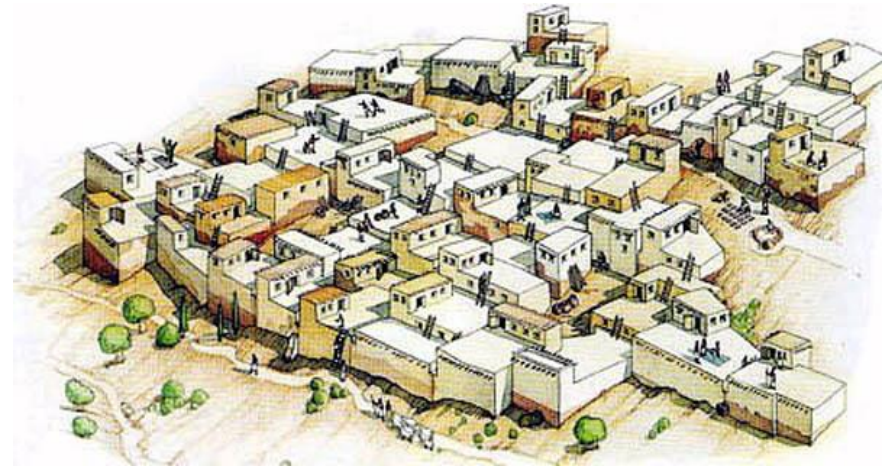
Konstigt att
New York inte
anses vara en
tråkig stad...
när gatorna är
så raka?



Kärskogens oskiftade by med huvdgator, tvärgator & fickparkering?

Samma gångvänliga struktur i alla kulturer?

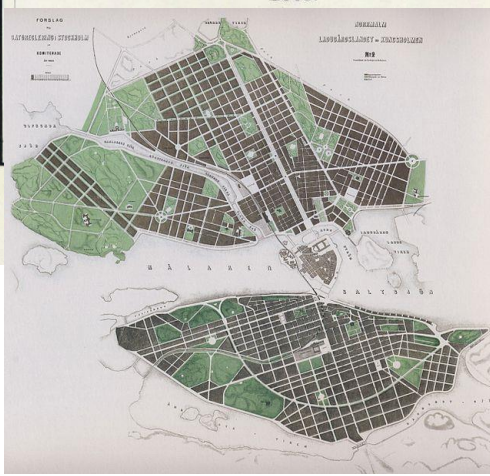
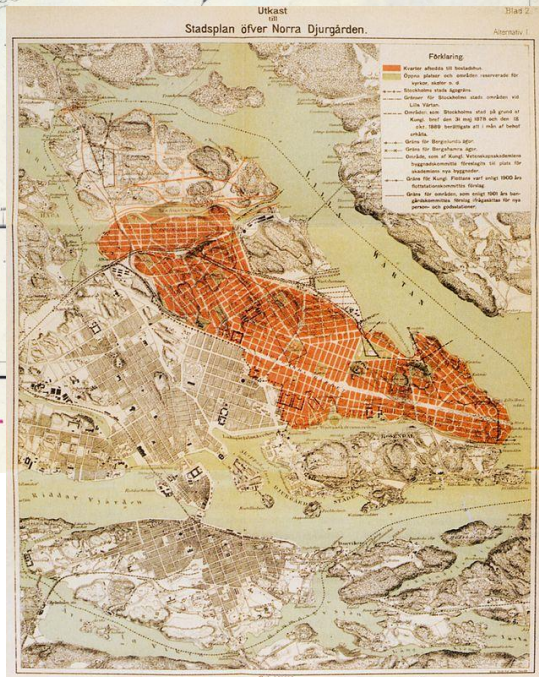
Människors orienteringsförmåga verkar inte bero på inkomst, religion eller hudfärg...



Catal Hüyük, år 6000 f kr

STAD = 8000 år av empiriskt stöd för att organisationsformen fungerar!
Funktionsseparerade områden = 80 år av chansning...

FÖRSLAG
TILL UTVIDGNING AF
GÖTEBORGS STAD
UPPRÄTTADT AF
KOMMITTERADE
1863

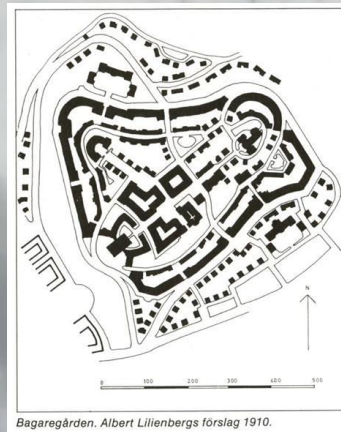
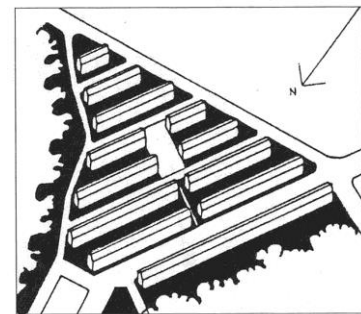
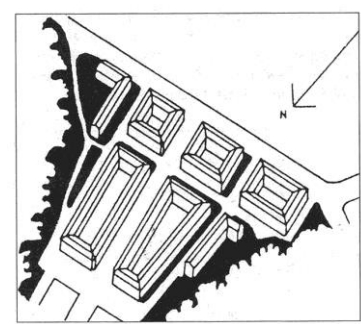


Sthlm 1866

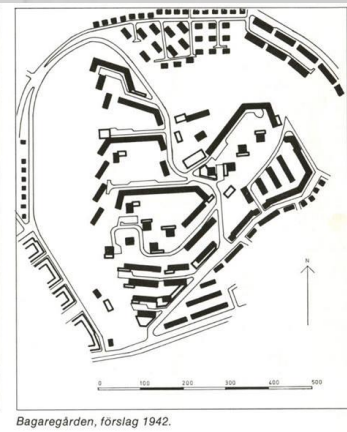


Sthlm 1904
Uppriven...

Paris 1853

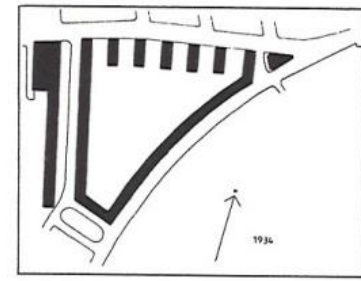
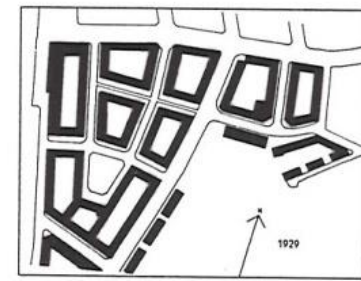


Bagaregården. Albert Lilienbergs förslag 1910.



Bagaregården, förslag 1942.

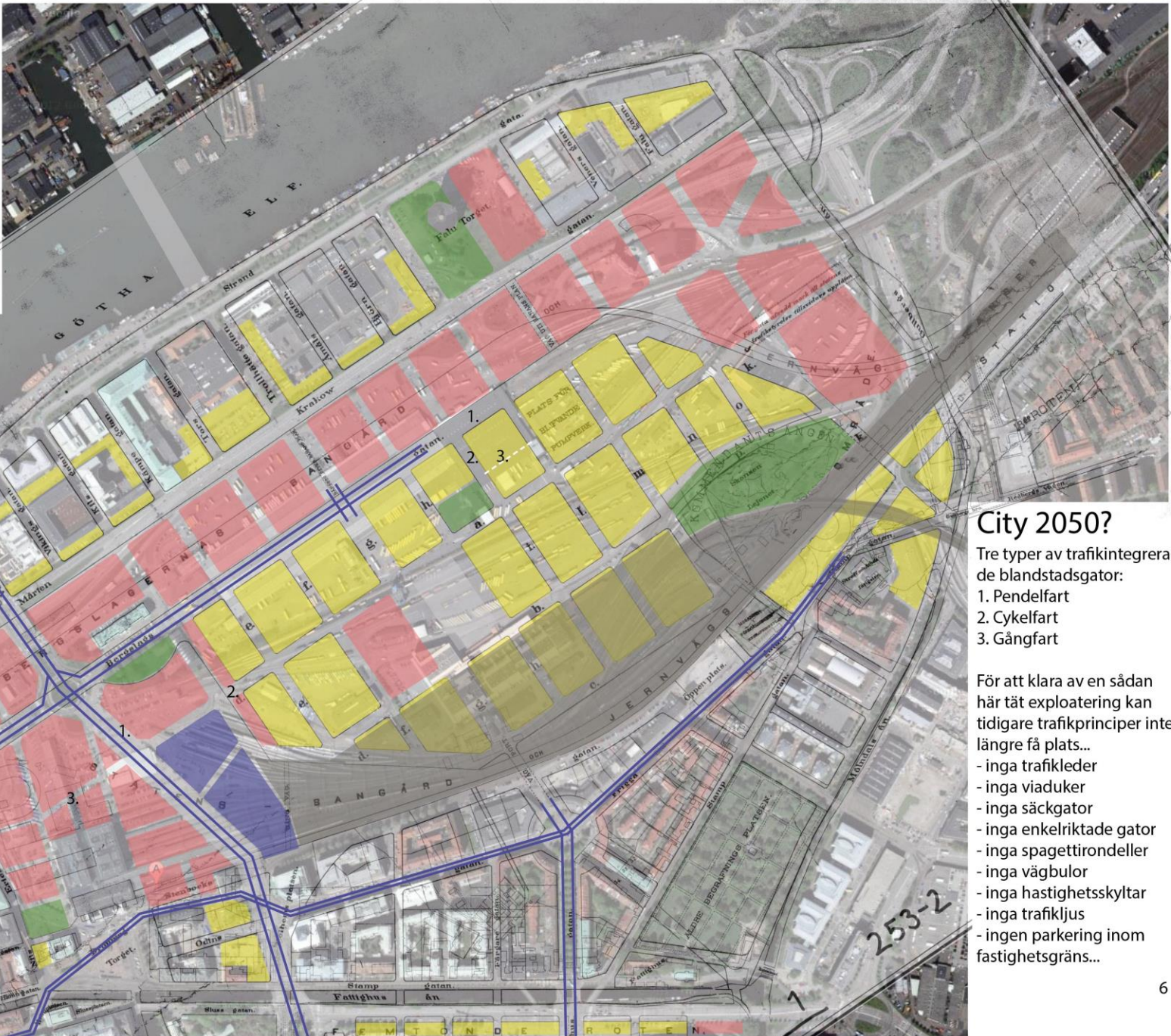
GBG:s upprivna planer i Rambergsstaden, Majorna, Olskroken, Bagaregården, etc. etc...



ARVID. ØJERKE.
ARKITEKT.
RO-SWENSSON. DEL.

2012:

- Kvarter i 1884 års plan
- Ev. utvidgning enligt samma struktur...
- Utökad bangård
- Ny eller bevarad park
- Ny Centralstation
- Kollektivtrafikstråk i bro & markplan (ej viadukt)



City 2050?

- Tre typer av trafikintegrerade blandstadsgator:
1. Pendelfart
 2. Cykelfart
 3. Gångfart

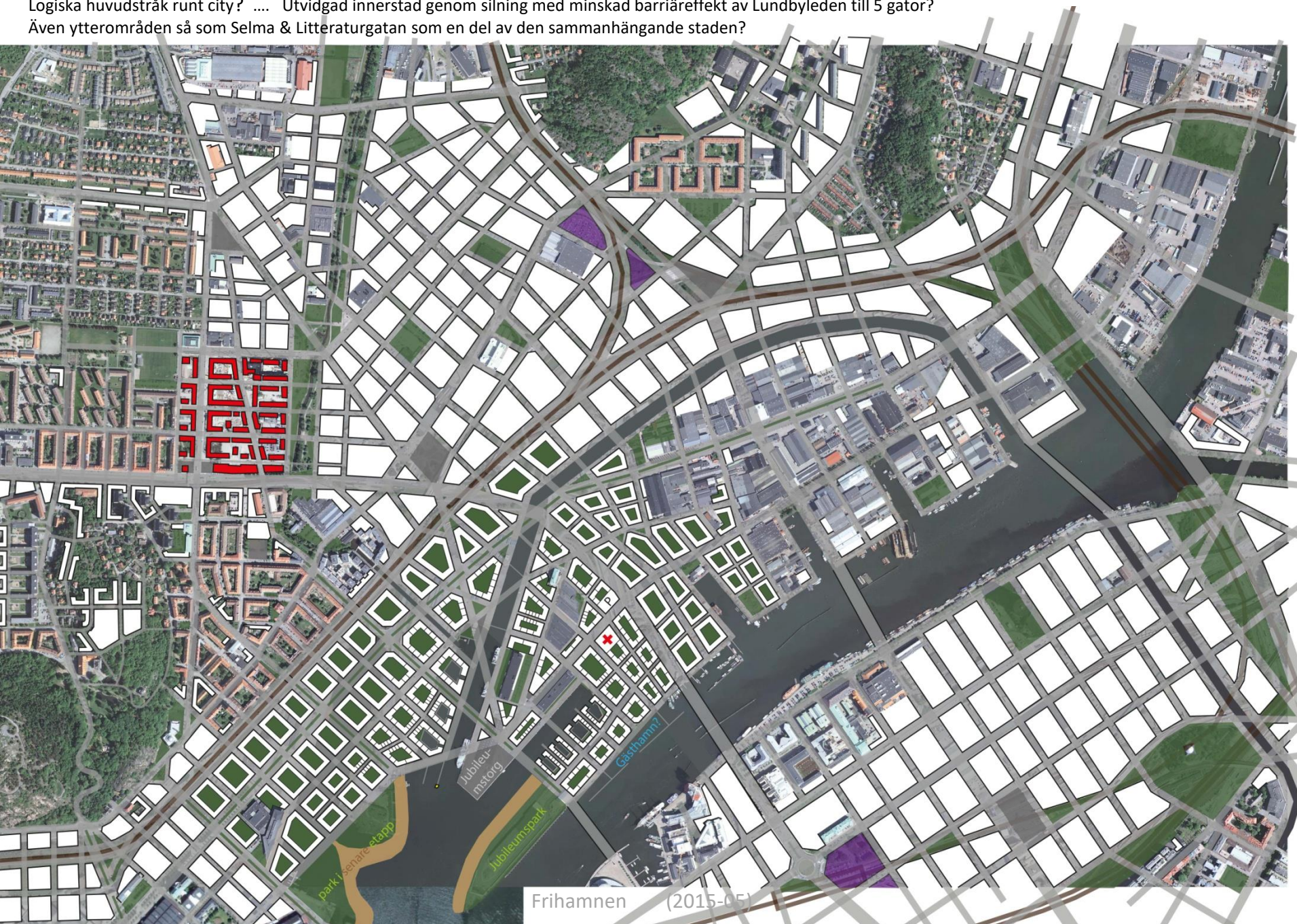
För att klara av en sådan här tät exploatering kan tidigare trafikprinciper inte längre få plats...

- inga trafikleder
- inga viaduker
- inga säckgator
- inga enkelriktade gator
- inga spagettirondeller
- inga vägbulor
- inga hastighetsskyltar
- inga trafikljus
- ingen parkering inom fastighetsgräns...

Hänger alla nya och gamla delar av den framtida innerstaden ihop med varandra...?

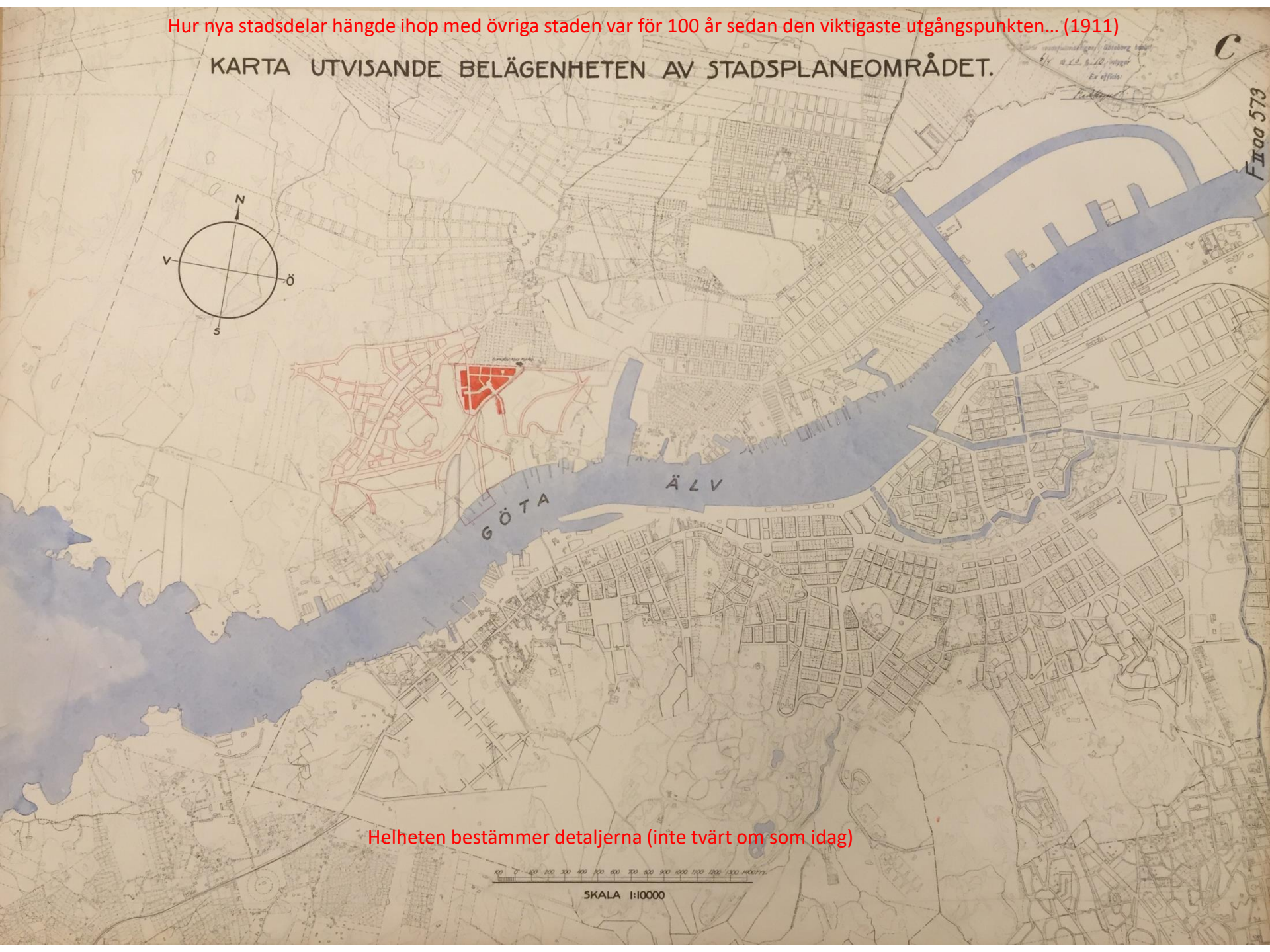
Logiska huvudstråk runt city? Utvidgad innerstad genom silning med minskad barriäreffekt av Lundbyleden till 5 gator?

Även ytterområden så som Selma & Litteraturgatan som en del av den sammanhängande staden?



Hur nya stadsdelar hängde ihop med övriga staden var för 100 år sedan den viktigaste utgångspunkten... (1911)

KARTA UTVISANDE BELÄGENHETEN AV STADSPLANEOMRÅDET.



Helheten bestämmer detaljerna (inte tvärt om som idag)

0 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000 1100 1200 1300 1400 1500

SKALA 1:10000

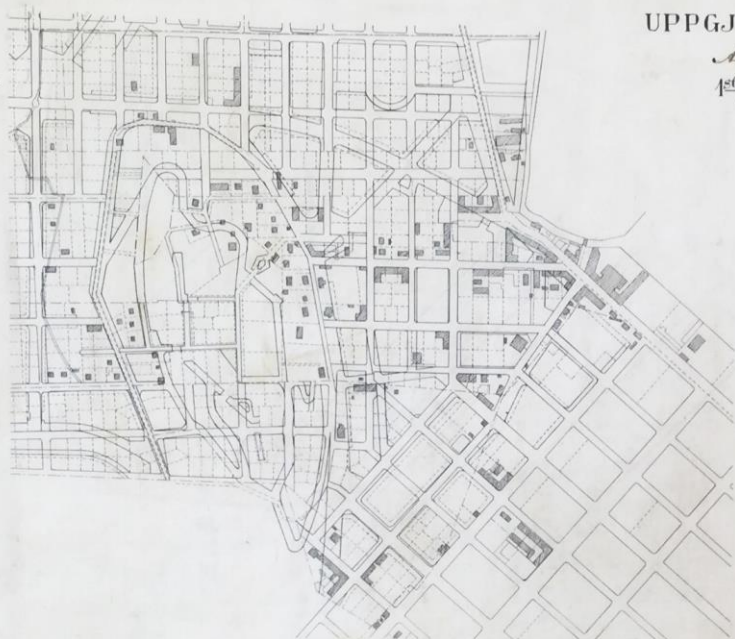
F100 573

SAMMANSTÄLLNING AV ALTERNATIVA FÖRSLAG TILL STADSPLAN FÖR TRAKTEN NORDOST OM RÅMBERGET I STADSDELEN LUNDBY I GÖTEBORG.

UPPGJORDA ÅR 1911 AV

Nils Liliensberg
1^{te} Stadsingenjör

·ALT:1·



·ALT:2·



...och man lade fram och valde mellan flera olika förslag.... (inte bara ett i taget)

·ALT:3·



·ALT:4·



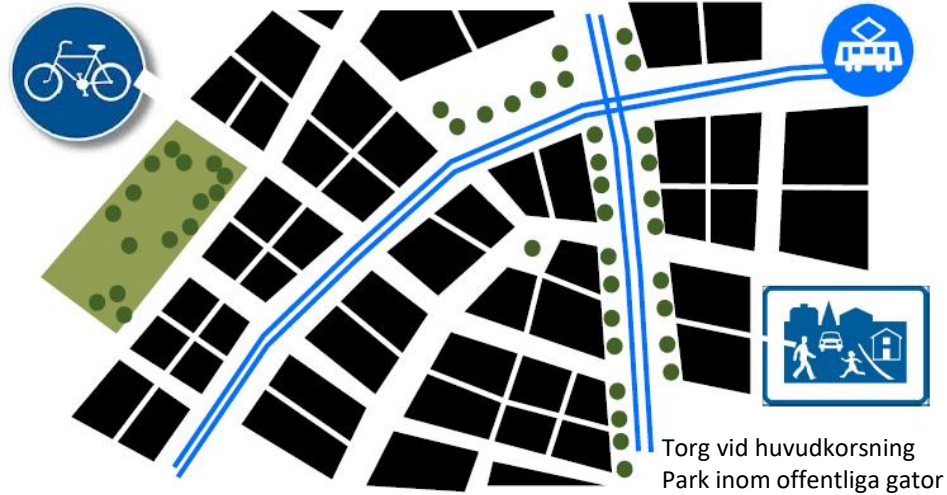
0 100 200 300 400 500 Meter

SKALA 1:4000

Trafikintegrering i innerstaden (cykel & bil i samma körfält):

Lägre hastigheter tar mindre mark i anspråk & ökar tillgängligheten till blandstaden

Pendelfartsgata ca 24-35m (45), 50 km/h & 25 km/h



Lägre hastigheter ger ett jämnare & effektivare flöde

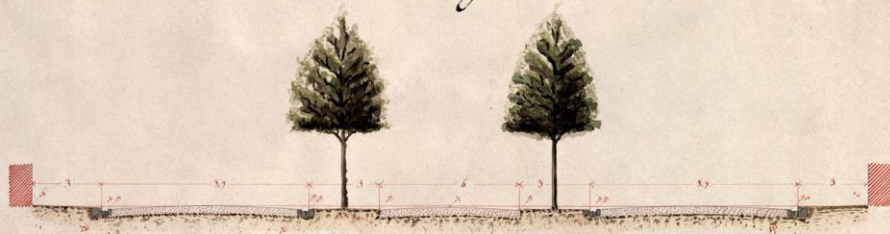


Cykelfartsgata ca 12-24m, 25 km/h

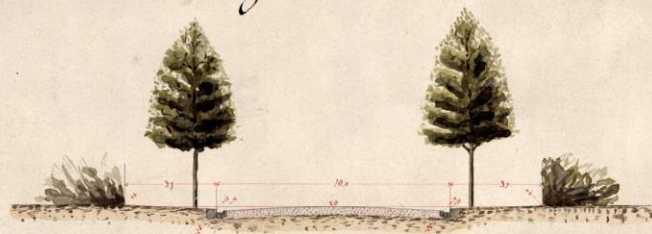
Gångfartsgata ca 4-12m, 0-5 km/h

Gatudektioner för Göteborgs stad

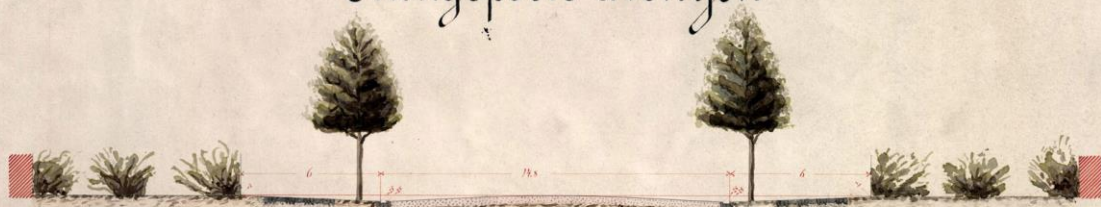
Vasa gatan



17,8 meters gata i villakvarter.



Kungsports avenyen



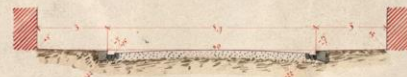
17,8 meters gata



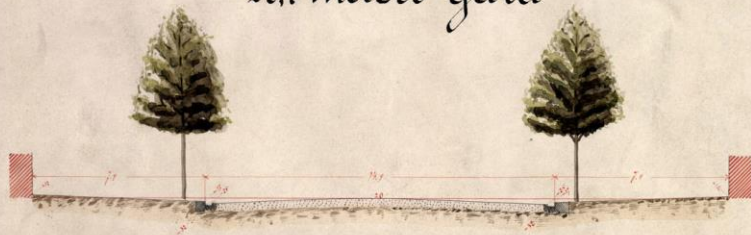
Linné gatan



14,9 meters gata



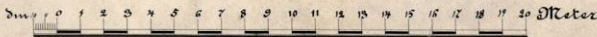
29,7 meters gata



11,9 meters gata



8 m innanför vallgraven



Öfver alla längdmått äro angifna i meter
" höjdmått " " " cm.

24 m Friggagatan etc.

Dag Hammarskjöldsleden



Åtta separerade körfält för varje trafikslag bredvid varandra med på- och avfarter...

Dag Hammarskjöldsgatan



...tar idag upp ytor stora som hela kvarter. **Lägre hastigheter kan effektivisera markutnyttjandet, öka fastighetsvärden och antal byggbara bostäder.**

San Francisco före 1989



Champs Élysées, stadsgata med 10 filer...



San Francisco efter 1989



Det är ju omöjligt inom vår livstid...

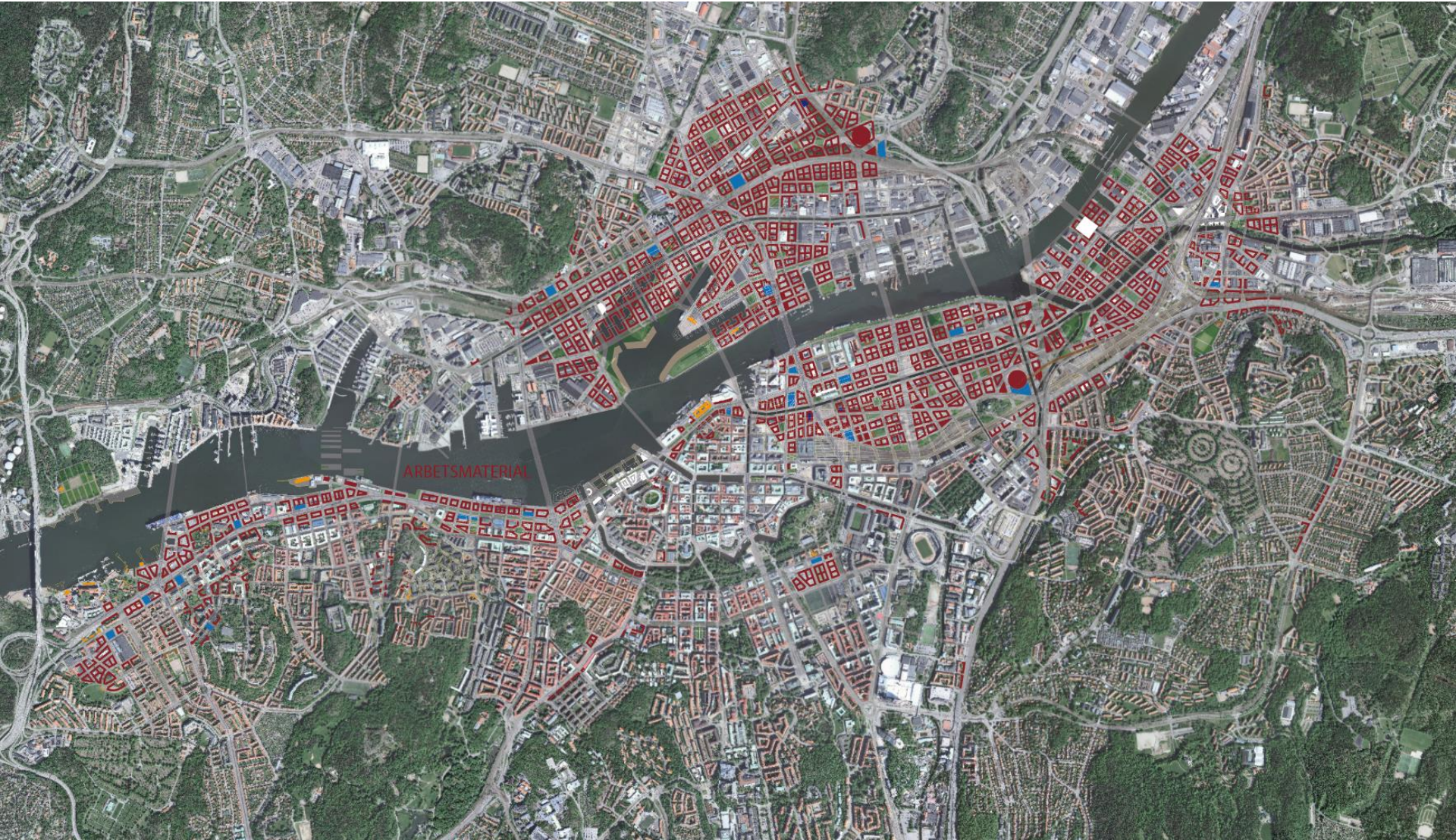
...men exakt vad gör det omöjligt?



New York, Broadway

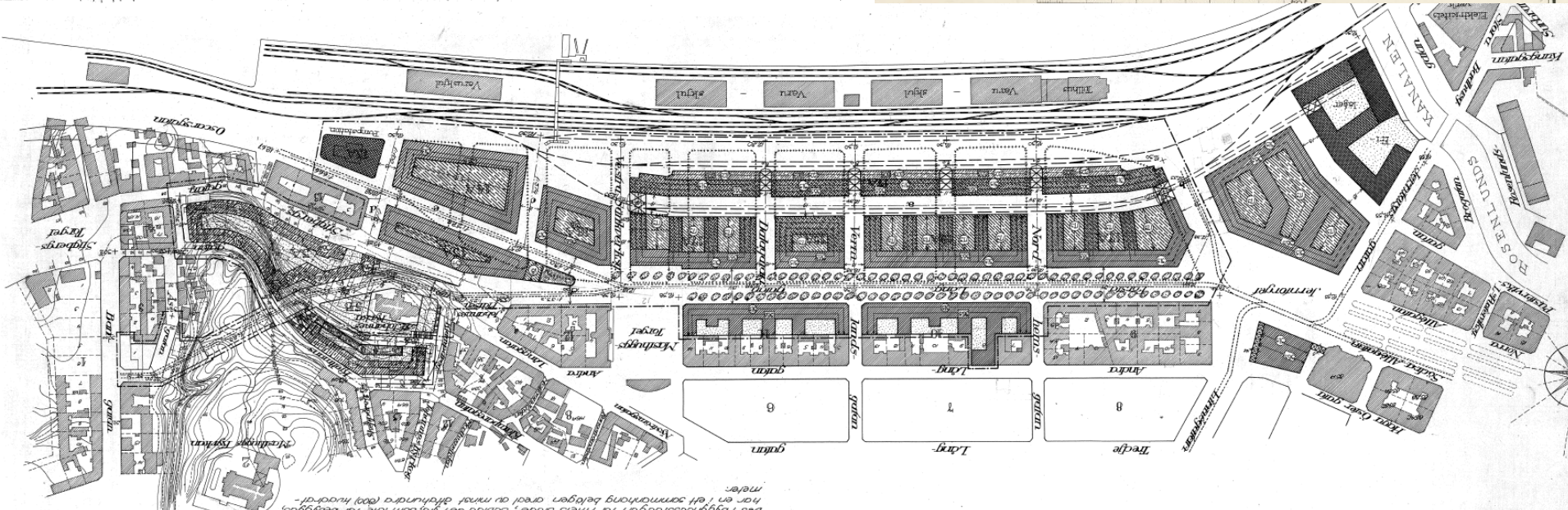
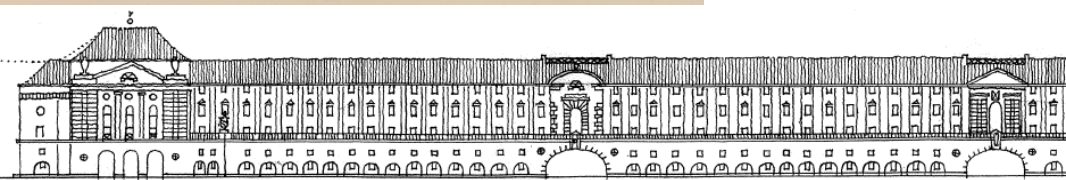
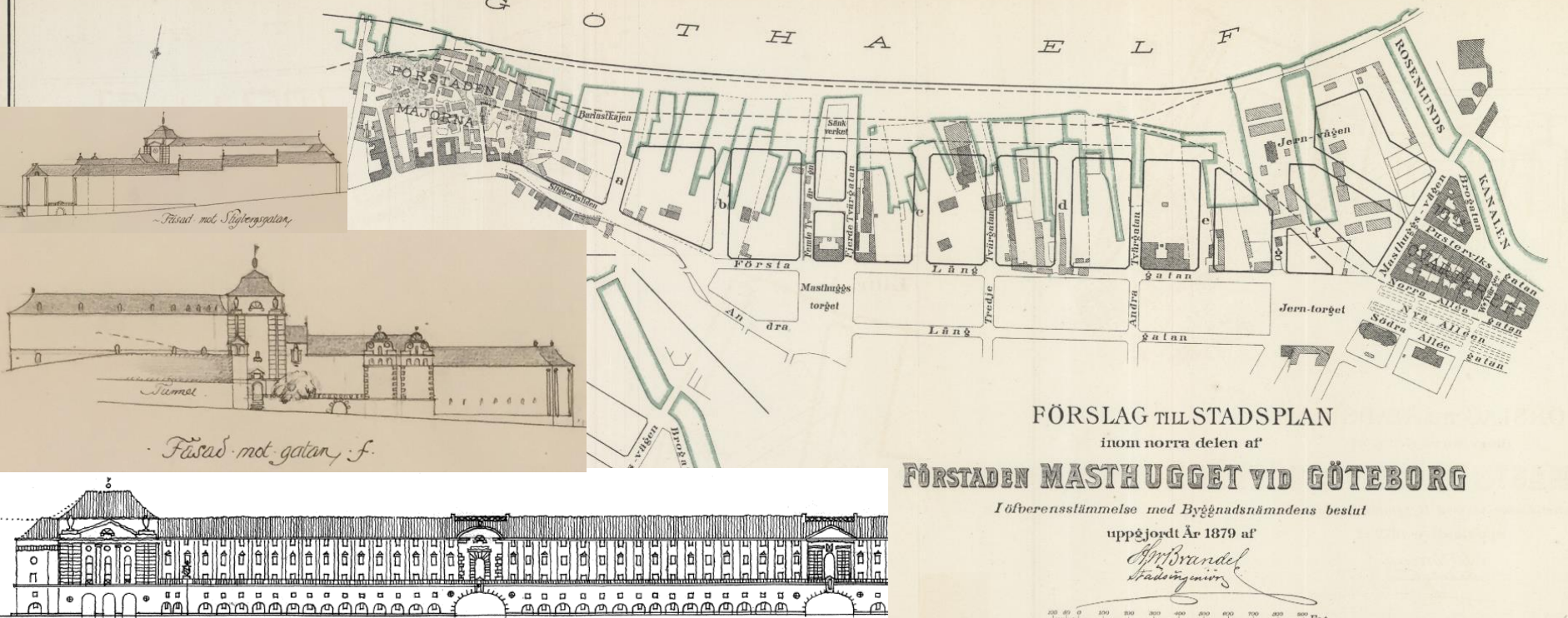
Göteborgs försvunna eller framtida innerstad: (arbetets upplägg)

Steg 1: **Gör målbildskarta över möjliga byggytor i en utvidgad innerstad på kort & lång sikt.** Så mycket som möjligt baserat på gamla stadsplaner men framförallt en konkret tolkning av stadens nya strategiska dokument.



Framtida utvidgad innerstad mellan typ Björlandavägen & Tunnländsgatan samt mellan Älvsborgsbron & Munkebäcksgatan? (inklusive knutpunkter i varje satellittort?)

Masthugget som exempel på hur en framtida struktur kan lära sig av äldre planer:



för en till sammankomning behöfver äro de nämnda aflyhndra (och) husdörrar
mer än 1000 meter

PROJECT FOR A HIGHBRIDGE OVER
GÖTA-RIVER.

...mellan Stigbergstorget-Lindholmen 1925



Oscarsleden verkar varit tänkt som stadsgata från Marieholm/Gamlestan genom Gullbergsvass, Skeppsbron, Masthugget, Kungsladugård ända till Älvsborg (typ 35 m)



1:a långgatas förlängning
vid Johanneskyrkan

Låt Götatunnelns på- & avfarter
inspireras av Sveavägen i Sthlm
(hastighet...)



Anpassa trafiken till staden

Masthamnsgatan bör
inte vara bredare än
12 m (2:a långgatan)









Smalna av Första långgatan från dagens 36 m
till 24 m (= ger blandstad & mer byggbar mark)



Fotou.nr:0:2134





-  - Blandstadsbyggnader till 2025, 2035, 2045 (ska skiljas med olika grad av transparens)
-  - Ursprungliga och/eller framtida gator (2055-) att förhålla sig till
-  - Återuppbyggnad med stor platsmarknadsmässig vinst
-  - P-hus på egen fastighet med verksamhetslokaler i markplan
-  - Kollektivtrafik
-  - Skola



Behöver Göteborgs stad ännu fler friliggande "konstobjekt" i innerstan?



Steg 2: Granska, "tvätta" & rangordna kartan utefter genomförandeförutsättningar:

- **Ägofrågor** (inkludera BRF-mark och köp in strategiskt viktig mark), arrenden/tomträttsavtal (för att kunna bestämma skede/etapp)
- **Juridiska hinder**, så som buller, säkerhetsavstånd, parkering etc. (ändra skissen eller ändra riktvärdet/normen/lagen?)
- **Ekonomiska utgifter**, ledningar, rälsbyte, geoteknik, markmiljö (= alla dessa uppgifter finns)

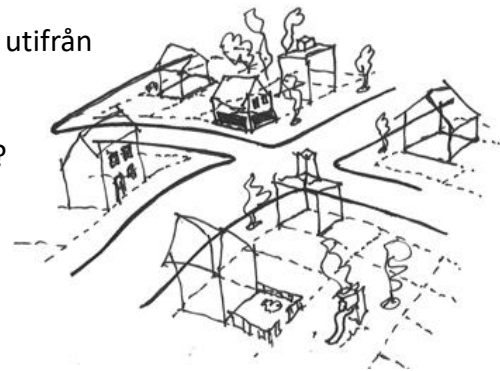




Steg 3: **Analysera och diskutera** kommunala behov, exploatering och trafikförslag internt inom kontoren utifrån kartan och kolla övergripligt om något krockar.... (Alla korten på bordet likt byggsektorns BIM-ritningar.)

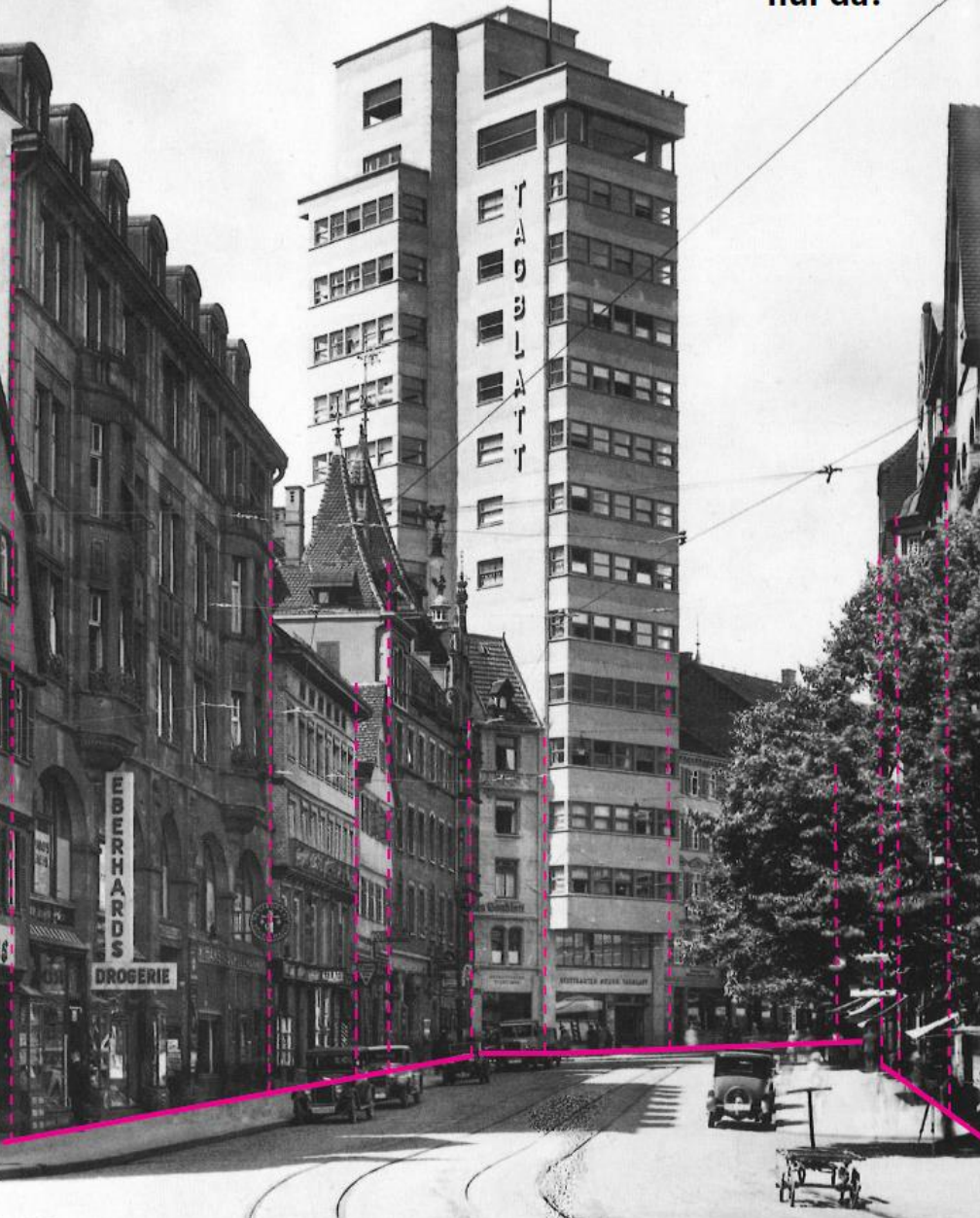
- Lämpliga **stråk/knutpunkter** & kollektivtrafiksystem för handel & verksamheter (blandstad) i framtiden?
- Gång- & cykelvänligt? (space-syntax analys etc.)
- Uppnås **tröskelvärden**, potentialen för antal bostäder/lokaler, exploateringsintäkter, integration
- Placering & tillräcklig mängd för skolor, kulturvärden, kommunala behov, parker etc.

-Hur **tilldela mark** i tät innerstadsstruktur (ospecifierad anvisning som idag eller standardiserade lucktomter...)



Stadsplanering för mångfald

- hur då?



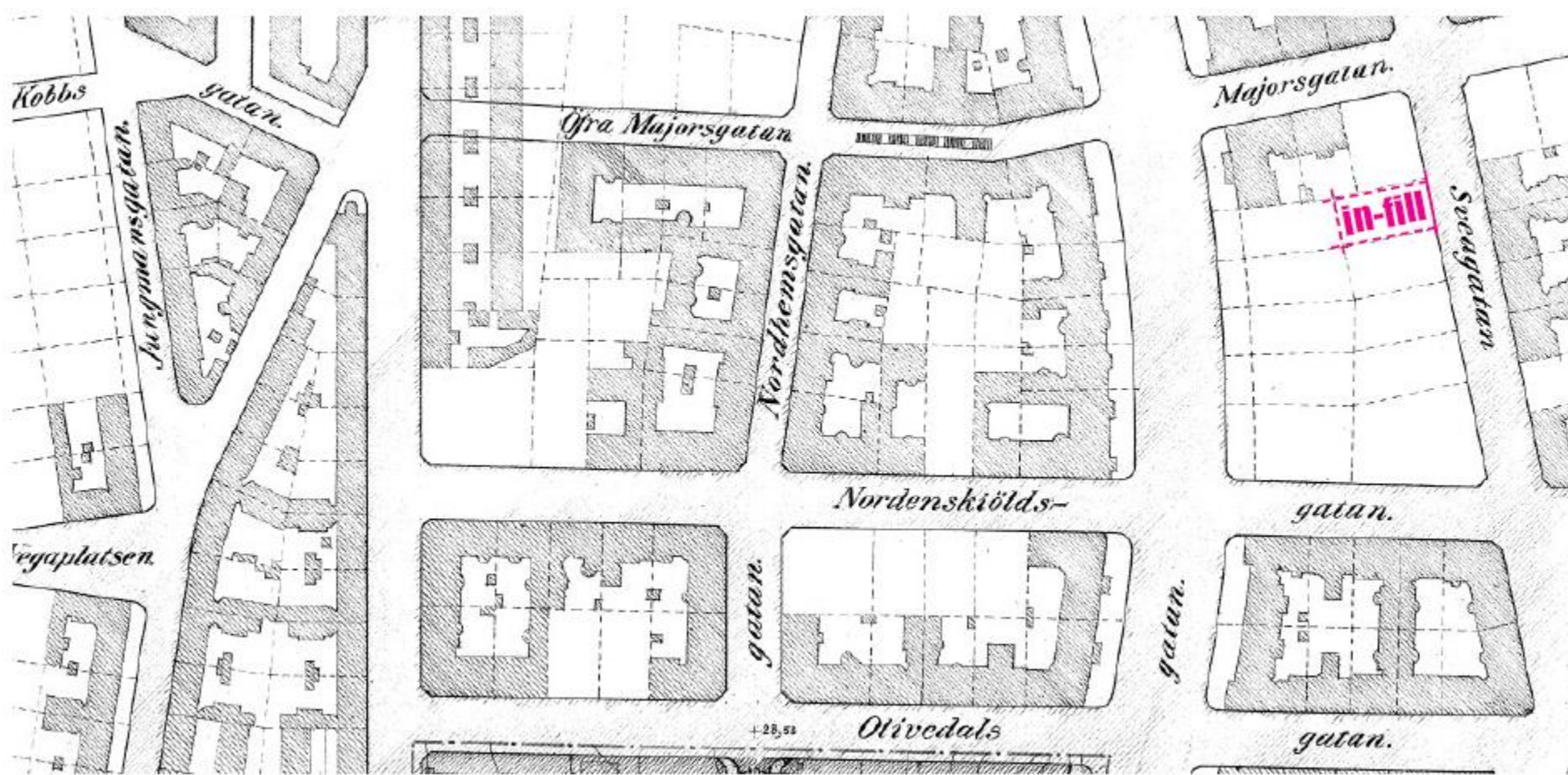
Nyckelfärdigt...



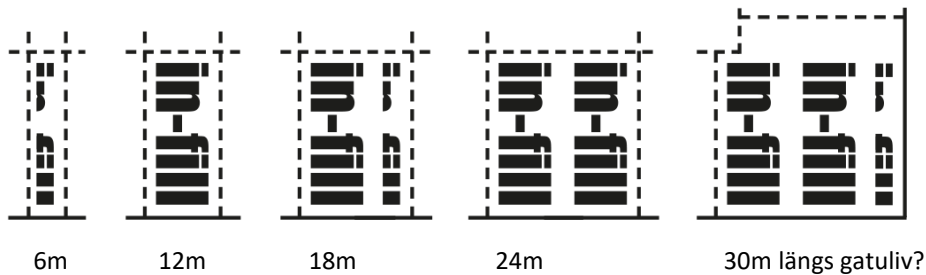
eller delaktighet?

Med rätt förutsättningar börjar arkitekturen blomma ut!





Sluta markanvisa! Sälj eller upplåt med tomträtt i standardiserade & delbara tomtstorlekar efter färdig "stadsplan" istället.



Striktare stadsplan & friare innehåll...

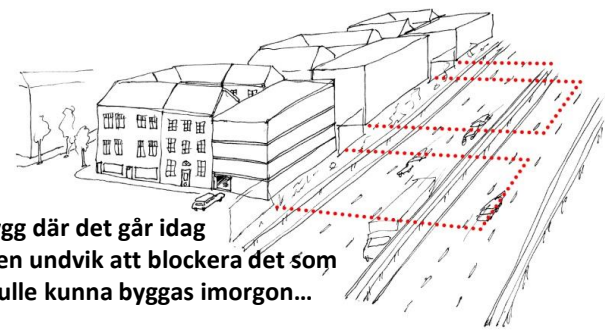




Steg 4: Visa vilka tomter som är möjliga att bebygga inom några år, ytor som måste invänta t ex tomträttsavtal i några decennier eller ytor som är direkt olämpliga att bebygga av olika skäl. Slutredovisa i nämnderna och lägg sedan kartan som överblickande underlag till:

- förprövningsarbetet
- urvalet till produktionsplanen
- programarbeten
- proaktiva inkorgsförslag
- privata aktörers inkorgsförslag
- detaljplaner / ÖP

...så att vi inte längre riskerar att blockera framtida byggnation eller hållbar omställning).



**Bygg där det går idag
men undvik att blockera det som
skulle kunna byggas imorgon...**

Göteborg har redan de storskaliga objekten... nu behövs även **staden runt omkring.**

Och det kommer nog kräva en helt annan stadsbyggnadsfilosofi... en helt annan arkitektur...

