

(Diskussionsunderlag om Göteborgs utvidgade innerstad)
Dialog-pm om Göteborgs äldre stadsplaner och framtida innerstadsutbyggnad

GÖTEBORGS FÖRSUNNA ELLER FRAMTIDA INNERSTAD



Göteborgs stad
Stadsbyggnadskontoret dnr: 0120/16

Statusrapport – delredovisning av hur långt arbetet har kommit hittills.

Ursprungligen 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 förhållningsätt till olika aktörers förslag."

(I ursprunglig uppdragstext fanns även:

•-"För att Göteborg ska fortsätta utvecklas till en attraktiv och hållbar stad krävs en **samordnad markplanering** samt en ökad förtätning... /... **på alla kommunala som privata ytor/byggnader i urbana miljöer.** / Staden måste ta ett ökat ansvar för att driva denna nyare form av exploatering på ett effektivt sätt genom att befintliga strukturer i stadsmiljön identifieras och analyseras med maximal förtätning som målsättning." Förtäta Göteborg vertikalt och horisontellt, uppdrag 2014-09-29 i fastighetsnämnden, diariern 4767/14)

✕ 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.**"

= En "historisk stadsplaneanalys" över möjliga byggytor i en utvidgad innerstad (inom ca 20 min cykelväg till centralen) på kort & lång sikt, mestadels baserat på äldre stadsplaner men framförallt **en konkret tolkning av hur stadens nya strategiska mål** skulle kunna se ut i sin helhet. (jämkamålkonflikter & lös barriärer).

Ritat av Lukas Memborn i diskussion med Sophia Älfvåg och Josefin Westerlund. FN 18 dec & BN 19 dec 2017

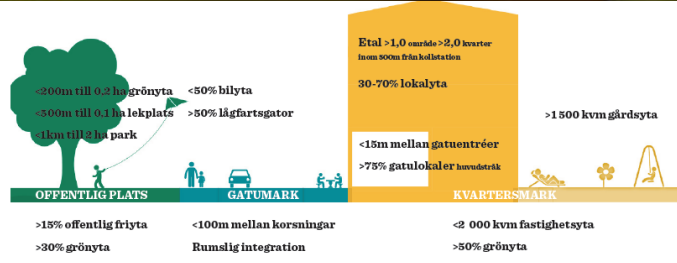
STADSKVALITETSCENARIOTS FÖRTÄTNINGSSPRINCIPER

1. Förtätning inom utbyggnadsstrategins prioriterade områden
2. Förtätning ska främst ske kring lokala torg och längs vägar för att omvandla dessa till stadsgator som knyter samman stadsbygden.
3. Max 150 meter mellan korsningar i tät stadsmiljö
4. Tomtexploatering 2,0 med flerbostadshus, 1,0 för stadsradhus
5. Nya hållplatser för snabb kollektivtrafik i framtida täta delar som idag saknar detta
6. Minst 15 % av stadsdelarna ska bestå av offentlig friyta
7. Offentliga platser ska täcka an till huvudgångnätet för att bli tillgängliga
8. Nya naturetréer ökar närheten till omgivande friluftsområden
9. Offentliga platser täcker an till huvudgångnät
10. Minst 15 % av stadsdelarna ska bestå av offentlig friyta
11. Tydligare stråk och nya naturetréer ökar närheten till omgivande friluftsområden
12. Samlad markparkering ersätts med parkeringshus och kanstensparkering inom 500 meter från snabb kollektivtrafik
13. Ny boendeparkering sker i parkeringsgarage eller omgivande parkeringshus



De strategiska dokumenten ger några av uppdragets mätbara utgångspunkter för framtida...

15. Angöring till bebyggelseentré sker direkt från kommunal gata via kantstensparkering eller infart till parkeringshus
16. Drivkraft för blandstad: inom 500 meter från snabb kollektivtrafik avsätts hälften av förtätningsbar mark till kommersiell lokalyta, parkeringshus och kommunal service



INDIKATOR	MÅTT	REKOMMENDATION	KÄLLA
ANDEL OFFENTLIG PLATS	PROCENT OFFENTLIG PLATS	>15% PARK- OCH TORGSYTA	UN HABITAT
MÄRKE GRÖNYTAOMRÅDE	GÄNGAVSTÅND TILL GRÖNYTAOMRÅDE	MAX 200 METER TILL PARK- ELLER NATUROMRÅDE > 0,2 HA	GRÖNSTRATEGI
MÄRKE LEKPLATS	GÄNGAVSTÅND TILL LEKPLATS	MAX 500 METER TILL LEKPLATS > 0,1 HA	GRÖNSTRATEGI
MÄRKE PARK	GÄNGAVSTÅND TILL PARK	MAX 1 KM TILL PARK > 2 HA	GRÖNSTRATEGI
ANDEL GRÖNYTA	PROCENT GRÖNYTA	>50% VEGETATIONSTÄCKNING I OMRÅDE	GRÖNYTAFRÅGOST
FÖRSÄMNINGSTÄTHET	FÖRSÄMNINGSTÄTHET	MAX 100M MELLAN KORSNINGAR	UN HABITAT, LEED, SCM
TRAFIKSÄKERHET	PROCENT LÅGFARTSGATOR	>50% GATA UNDER 30 KM/H	TRAST/TRAFFIKVERKET
GATUAUTRYMME	PROCENT BILYTA I SEKTION	MAX 50% BILYTA	LEED, TRAST
RUMSINTEGRATION	RUMSINTEGRATION	ÖVERLAPPANDE RUMSINTEGRATION	MARCUS HALLER
BEEVIGELSESTÄTHET	EXPLOATERINGSTAL	>1,0 OMRÅDE ELLER >2,0 KVARTER INOM 500 M FRÅN KOLLSTATION	UN HABITAT
FUNKTIONSBLANDNING	ANDEL BOYTA AV BTA	30-70% LOKALYTA I OMRÅDET	UN HABITAT
FASTIGHETSSTORLEK	FASTIGHETSSTORLEK	<2000 KVM	MARCUS 2000
ENTRÉTÄTHET	ENTRÉTÄTHET	<15 M MELLAN ENTRÉER LÅNGS FASAD	GEHL 2004
ANDEL GATULOKALER	LOKALER I BV LÅNGS	>75% AV BOTTENVÅNINGAR LÅNGS HUVUDSTRÅK	GEHL 2004
GÅRDSSTORLEK	GÅRDSYTA	>1500 KVM	MINOURA 2015



Oslo har valt trafikledningens prinsiperna för sin innerstad

...Göteborg som en grön, tät, hållbar och nära blandstad:



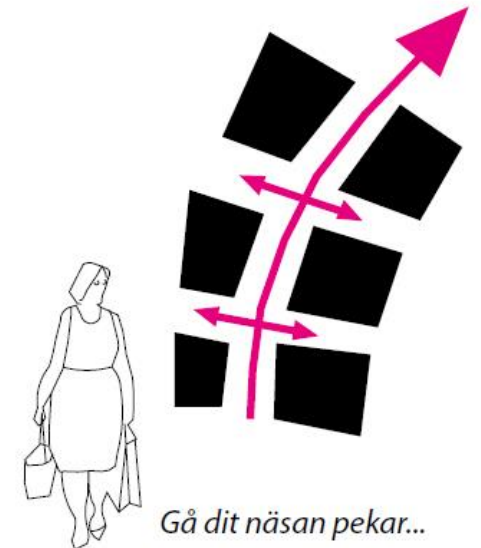
Med hög hastighet (eller religiös procession) följer en väldigt märklig gatustruktur...

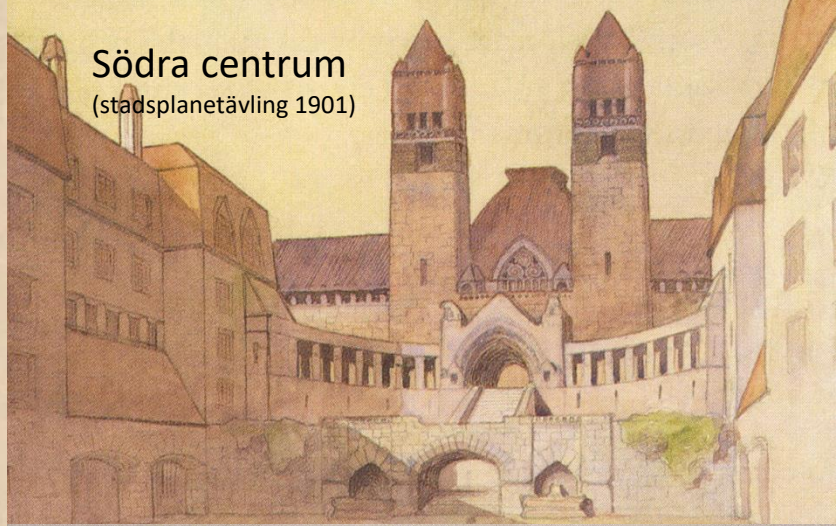
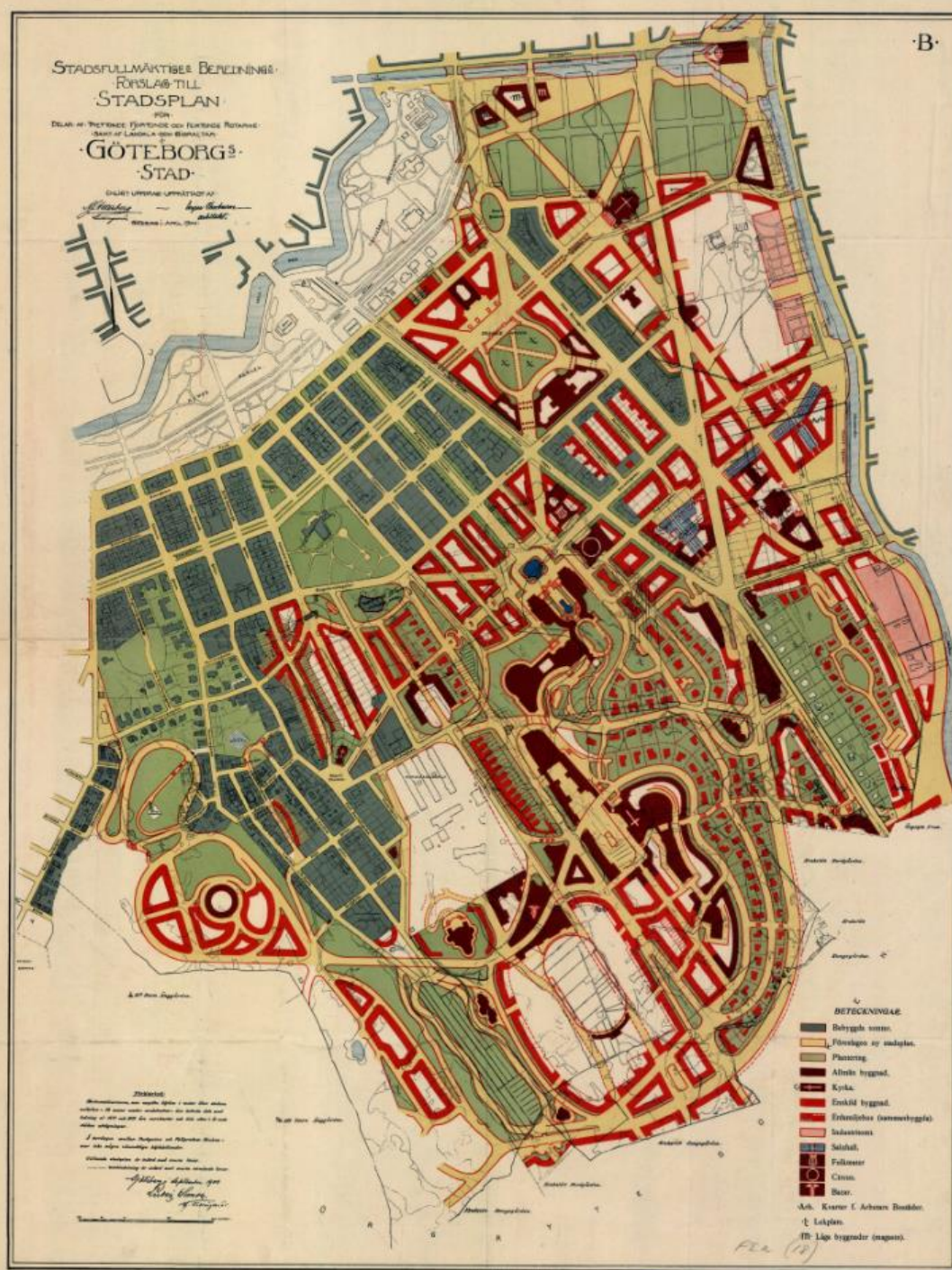
Paris har valt stadsgatornas principerna för sin innerstad



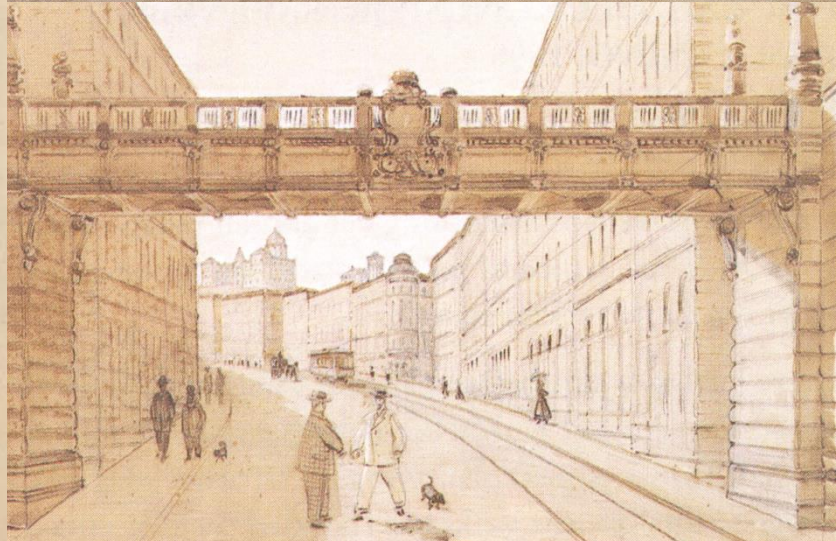
Gång & cykelvänlig stad – hur då?

Inga återvändsgator eller blockerade siktlinjer...





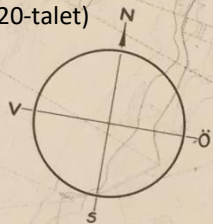
Gothenburg har många gång- & cykelvänliga stadsplaner i arkiven...



För 100 år sedan var det sammanhängande gatunätet den första och viktigaste utgångspunkten... (översiktskarta 1911)

KARTA UTVISANDE BELÄGENHETEN AV STADSPLANEOMRÅDET.

Stadsingenjörskontoret = 1932 enbart 4 personer som ansvarade för alla planfrågor samtidigt: trafik, exploatering, parkyta, service, blandstad, etc. med ett 50-100-års långsiktigt perspektiv... (Göteborg planerades lite som miljonstad redan under 1920-talet)



Gatorna först – byggnaderna sen!

Innan man kan peka på några byggbara ytor måste man veta var man absolut inte ska bygga...

Helheten bestämde detaljerna

Naturreсурser > Mänskligt beteende > Stadsgatunät > Tekniska detaljer

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

SKALA 1:10000

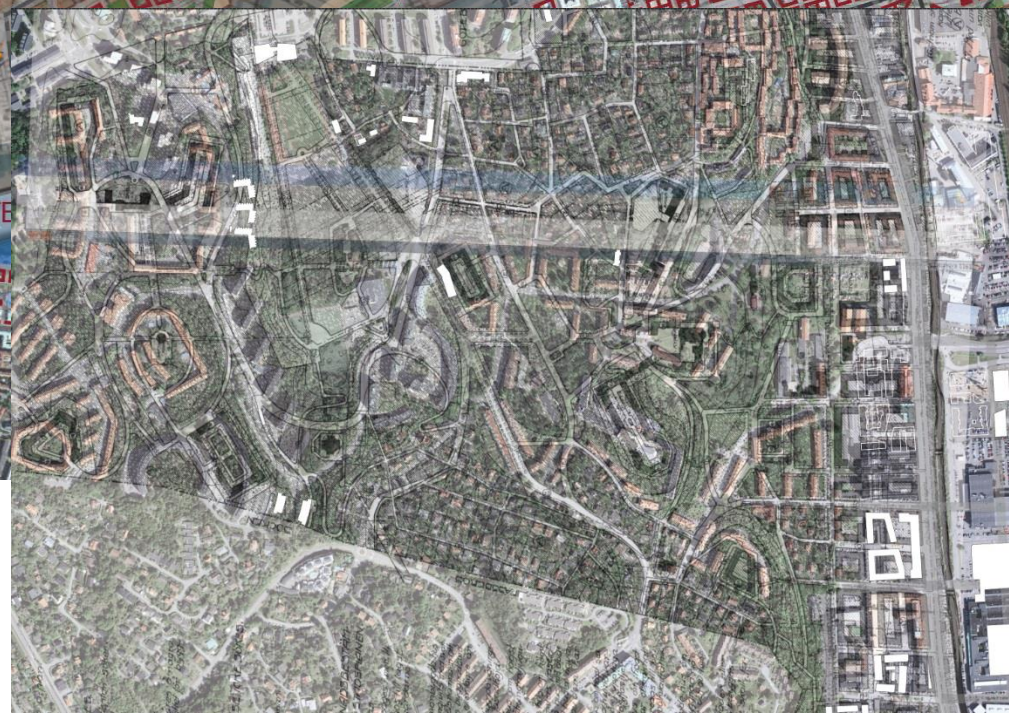
(inte tvärt om som idag & enligt Neufert)

Så alla gator, stråk och gångstigar har inventerats för att gent & logiskt kopplas ihop (inom 20 min cykelväg till centralen)

Geografisk närhet:
"20 min innerstad"
i Göteborg
redan på
1920-talet?

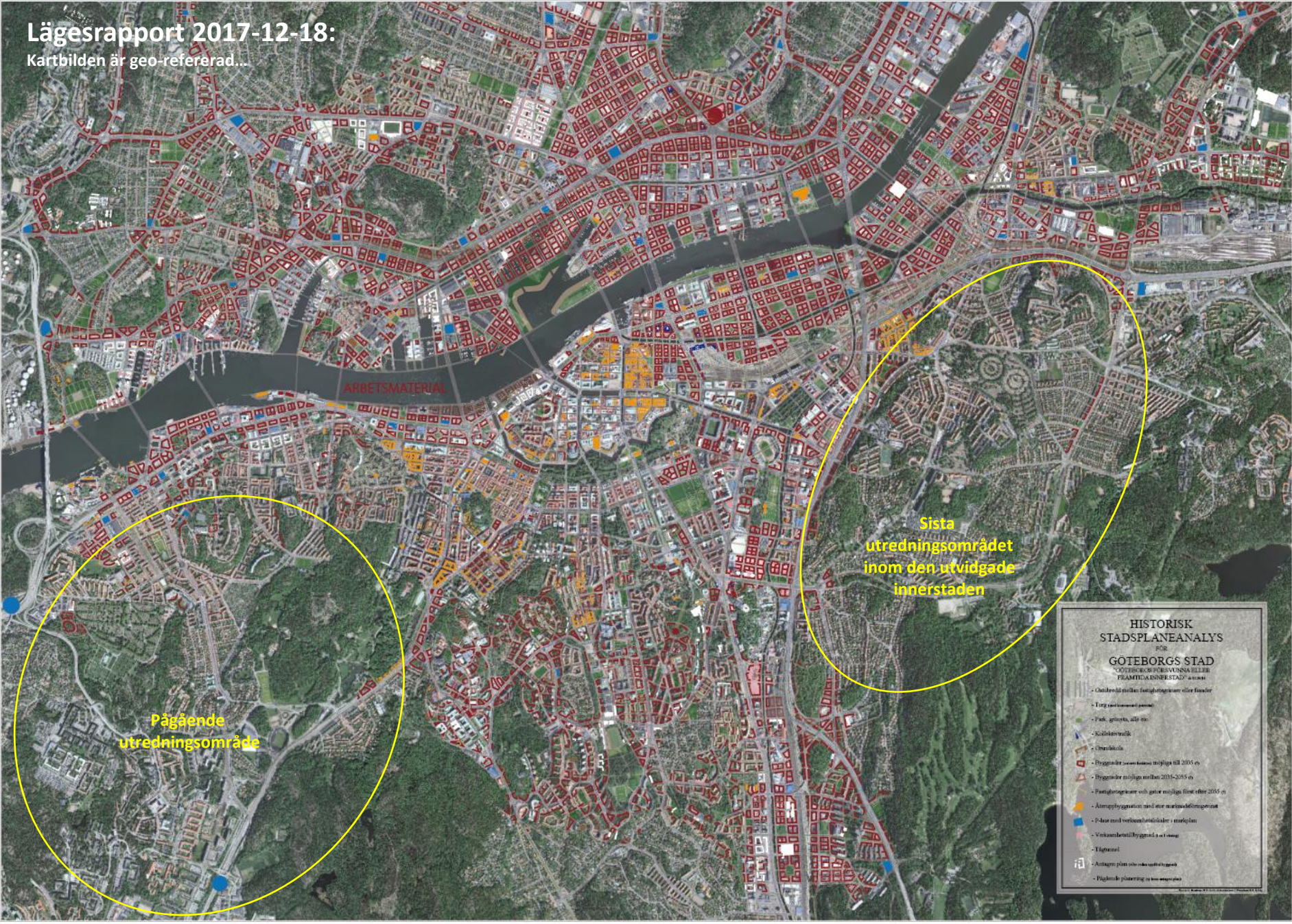


Forskning på KTH visar 20 min avstånd som avgörande gräns när folk väljer att cykla eller åka kollektivt (eller att flytta ut till kranskommunerna...)



Lägesrapport 2017-12-18:

Kartbilden är geo-refererad...

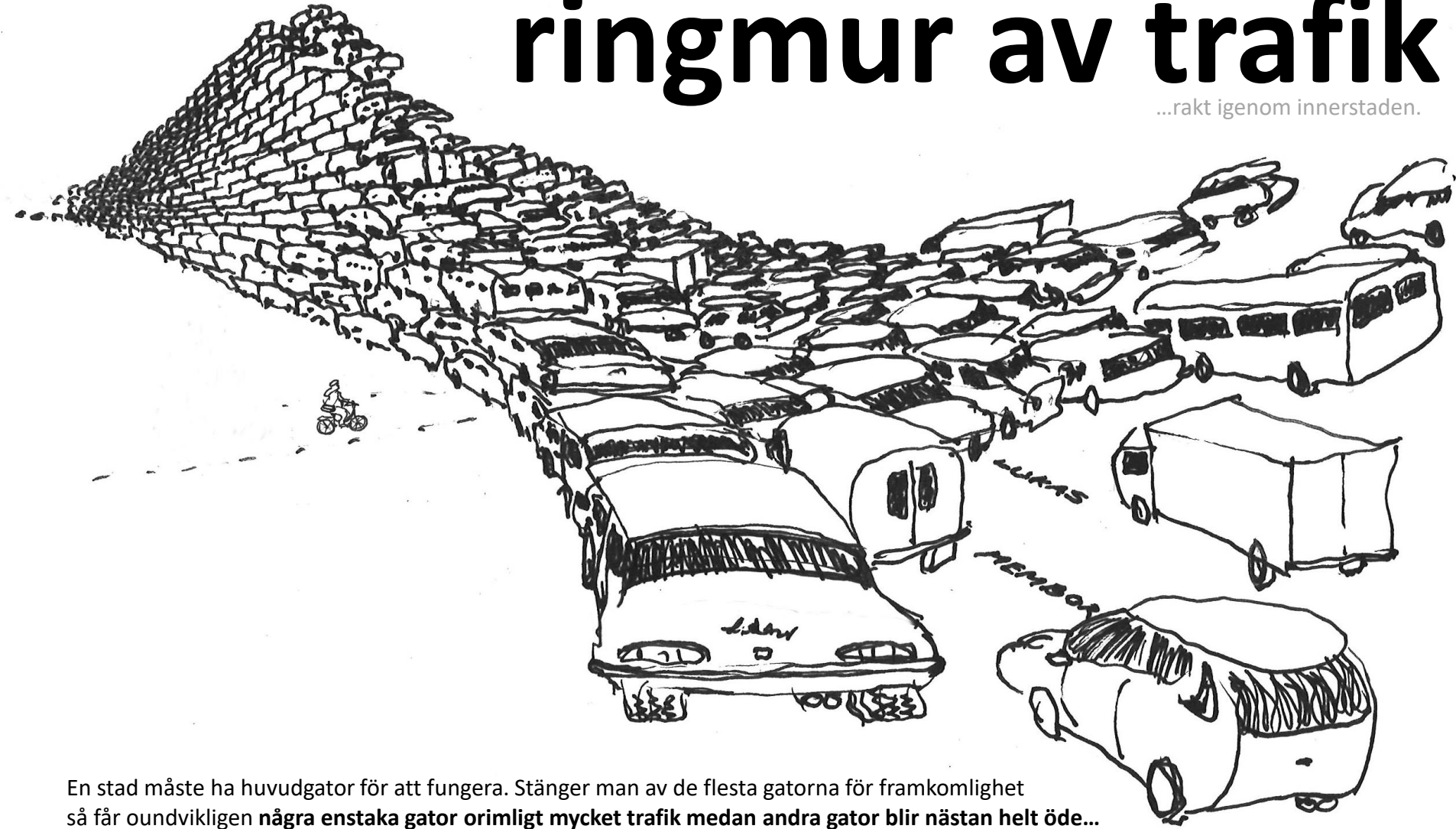


Göteborgs utvidgade innerstad ger ca 80 % av all blandstadsbyggnation i Göteborg under 50-100 år... resterande bör ske i satelliternas viktigaste kärnpunkter.

Dagens planering blockerar huvudgator och tvingar ut lokaltrafiken på några få trafikleder... vilket skapar en

ringmur av trafik

...rakt igenom innerstaden.



En stad måste ha huvudgator för att fungera. Stänger man av de flesta gatorna för framkomlighet så får oundvikligen **några enstaka gator orimligt mycket trafik medan andra gator blir nästan helt öde...**

En koncentrerad trafik till några påfarter och enstaka leder **skapar så svåra barriärer att innerstaden inte kan expandera** utanför dess gränser. Staden riskerar då att tvingas fortsätta gräva ner biltrafiken i biltunnlar för att kunna förtäta vid de centrala trafikytorna.

Vad kostar det? ...(Riskerar initialkostnaderna bli så dyra att en förtätning av Göteborg omöjliggörs som framtida alternativ?)

Har vi råd att gräva ner biltrafiken i tunnlar inom utvidgade innerstaden...? (enbart trafiklederna inom 20 min cykelväg)



-**Mårten krakowledens nedsänkning** (mellan Lilla bommen-fd gasklockan); **1 km biltunnel kostar där totalt ca 3 miljarder...**

= ifall alla biltunnlar kostar lika mycket som denna per löpmeter i Gbg (?) så blir det typ så här mycket: (OBS enbart grov höftning!!!)

-**Lundbyleden** (Lundbytunneln-Tingstadstunneln & Marieholmstunneln) 5 km = 15 miljarder

-**E6 norrifrån** (Pappersmakaregatan-Tingstadstunnelns norra mynning) 1,5 km = 4,5 miljarder

-**E6 söderifrån** (Mölnåls kommungräns-Tingstadstunnelns södra mynning) 5 km = 15 miljarder

-**E20** (fd gasklockan-Munkebacksmotet) 3 km = 9 miljarder

-**Oscarsleden** (Järnvågen-Älvsborgsbron) 3,5 km = 10,5 miljarder

-**E45** (Tingstadstunnelns södra mynning-Måns Bryntessonsgatan) 3 km = 9 miljarder

-**Boråsvägen** (Smörgatan-E6) 1,5 km = 4,5 miljarder

-**Dag Hammarskjöldsleden** (Linneplatsen- Flatåsmotet) 3 km = 9 miljarder

=Totalt antal kilometer: 26,5 km á 3 miljarder/km...

Tot = 79,5 miljarder? (OBS enbart grov höftning!) (och då återstår fortfarande alla andra kommunala utgifter... inte

minst nedgrävningen av hamnbanan med sammanlänkad järnväg under innerstaden... samt att alla på- & avfartsramper till biltunnlarna fortfarande utformas för att

köras i 70 km/h vilket skapar nästan lika ogenomträngliga barriärer som innan = **Biltunnlar är en helt orimlig helhetslösning...**

= Lös istället innerstadstrafiken genom **sänkt hastighet, trafikintegrering & silning på fler öppnade gator och huvudgator!**

Tysta, rena och självkörande elfordon behöver inga biltunnlar, viadukter eller rondeller i innerstaden!

· LIFE ·

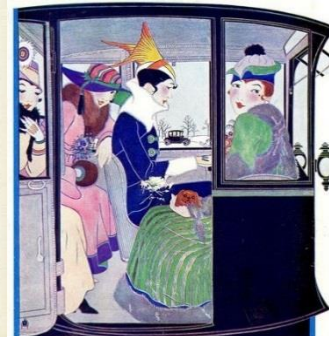
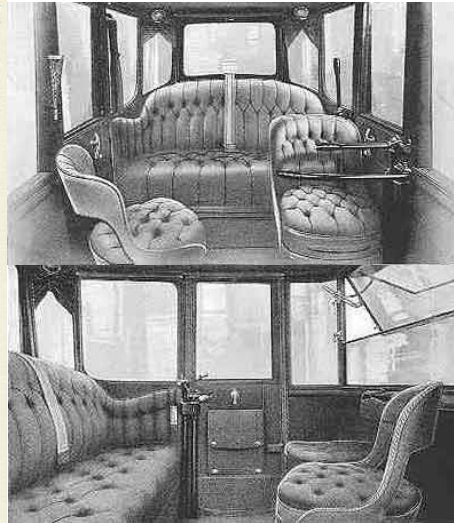
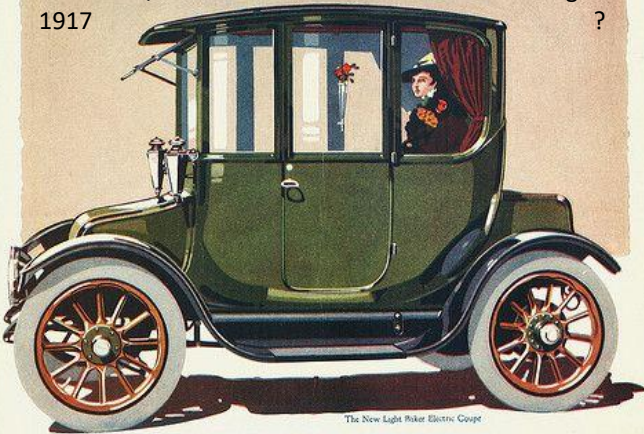
A LIGHT WEIGHT ELECTRIC OF THE VERY HIGHEST QUALITY THAT WILL RUN AS FAR ON A BATTERY CHARGE AS ANY OTHER ELECTRIC AND AT BETTER SPEED IS CERTAINLY A NICER CAR TO DRIVE THAN ANY OF THE BIG HEAVY ELECTRICS THAT WEIGH A HALFTON MORE. THE NEW LIGHT BAKER ELECTRIC COUPE IS THE ONLY CAR MADE THAT ANSWERS THIS DESCRIPTION

THE BAKER MOTOR VEHICLE COMPANY CLEVELAND
BROUGHAMS · COUPES · ROADSTERS · COMMERCIAL TRUCKS

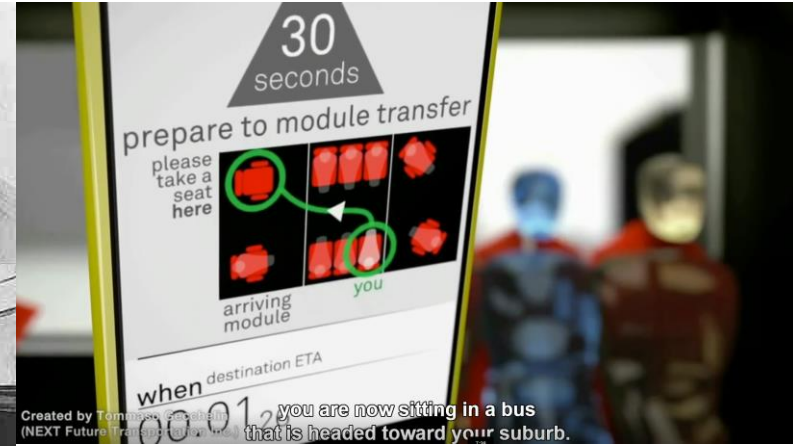
Tyst, rent & eldrivet
fordon utan ratt
i ca 25 km/h
1917



...historien
upprepas
igen
?



25 km/h
& eldrift
=
Inga mer
problem
med
buller &
partiklar?



Fordonsindustrin genomgår en revolution!

Men det trafiksystem som Göteborg bygger och planerar i innerstaden just nu med **höga hastigheter på trafikleder, viadukter, rondeller, fartgupp eller zick zack-gator** mellan byggnadsobjekten är inte anpassat efter självkörande fordon. De **kommer snarare orsaka kräksjuka** ifall passagerarna tänker sig att kunna arbeta, läsa eller göra annat än att hålla i ratten under färd.

Förslaget till Göteborgs utvidgade innerstad baseras istället på en flertusenårig gatuhierarki med raka och logiska huvudgator/pendelfartsgator, cykelfartsgator och gångfartsgator som fungerar både för gång, cykel, bil och självkörande trafik.

<https://www.youtube.com/watch?v=IDgh29SqZzE>



Övergripande system:

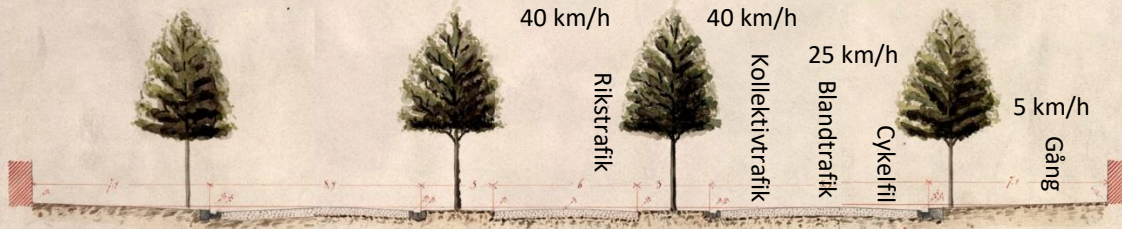


HISTORISK
STADSPLANEANALYS
GÖTEBORGS STAD
GÖTEBORGS STADS FÖRVALTNINGEN
PLAN- OCH BYGGNADSTJÄNSTEN
• Översikt över de föreslagna eller färdiga

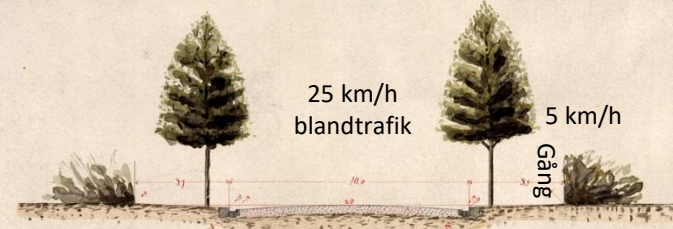
En nedgrävning av tågtonnar
under innerstaden = 14,5 km
och kostar ca 40 miljarder
enligt västlänkens :-/km
Hälften så dyrt som biltunnlar?

Gatusektioner för Göteborgs utvidgade innerstad

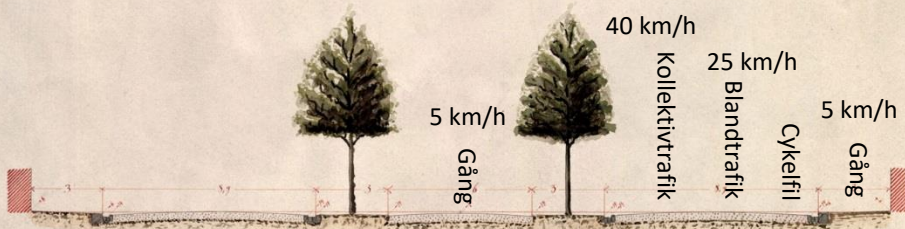
45 meters Riksgata / Kungsporsavenyn



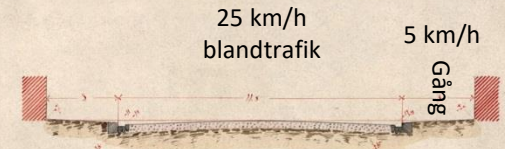
18 meters trädgårdsgata



35 meter Vasagatan



18 meter Viktoriagatan



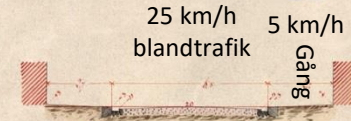
30 meter Linnégatan



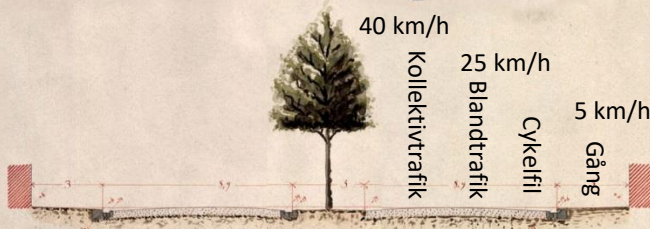
15 meter Erik Dahlbergsgatan



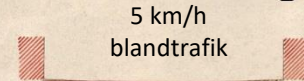
12 meter Andra långgatan



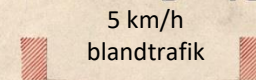
24 meter Odinsgatan



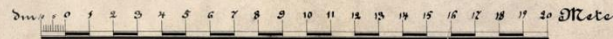
10 meter Gudmundsgatan



8 meter Haga nygata



Uppmått av L. Memborn 2017



• Alla längdmått ska anges i meter
 " höjdmått " " " cm.

Riksgata 45m bred, 40 km/h & 25 km/h

Trafikintegrering och sänkt hastighet...

Pendelfartsgata 35-24m, 40 km/h & 25 km/h

Liknande gatusektion som Avenyn men med rikstrafik i egen fil i mitten T ex: E6, E20, Lundbyleden, RV 40



Kollektivtrafik har en egen fil i hela den utvidgade innerstaden



Bredare gator än 18m riskerar att halvera affärsverksamheternas kundunderlag...



Lägre hastighet låter barn och rörelsehindrade vara ute...



Cykelfartsgata 24-12m, 25 km/h

...inom den utvidgade innerstaden

Gångfartsgata 12-8m, 5 km/h

utanför innerstaden & satelliternas kärnpunkter = bibehållen eller höjd hastighet som kompensation

Innerstadens huvudgatunät:



Innerstadens huvudgator = kan lösa trafikflödet genom **sänkt hastighet, trafikintegrering och silning** på många fler stråk (utan att behöva bygga fler biltunnlar)

Huvudstråken delar in markytan i mindre stadsdelar: ("Compact urban cells" eller "super blocks" i ungefär Hagas storlek)



1. Huvudgatornas korsningar avgör framtida lägen för både kollektivtrafikens hållplatser (så länge de behövs) samt kommersiellt fungerande torg med ett återkommande avstånd på **400-600m** i hela den utvidgade innerstaden. Gatorna bildar ett sammanhängande nät.

2. **P-hus** (med verksamheter i markplan) **som täcker hela stadsdelens parkeringsbehov** är placerade på egna fastigheter för att kunna omvandlas/rivas vid självkörande trafik och **möjliggöra för småskalig fastighetsindelning** med ökad byggkonkurrens på kvartersmark.

Inom stadsdelarna kan lugnare gator fungera som ett tryggt och barnvänligt sällskapsrum: (liknande Haga)

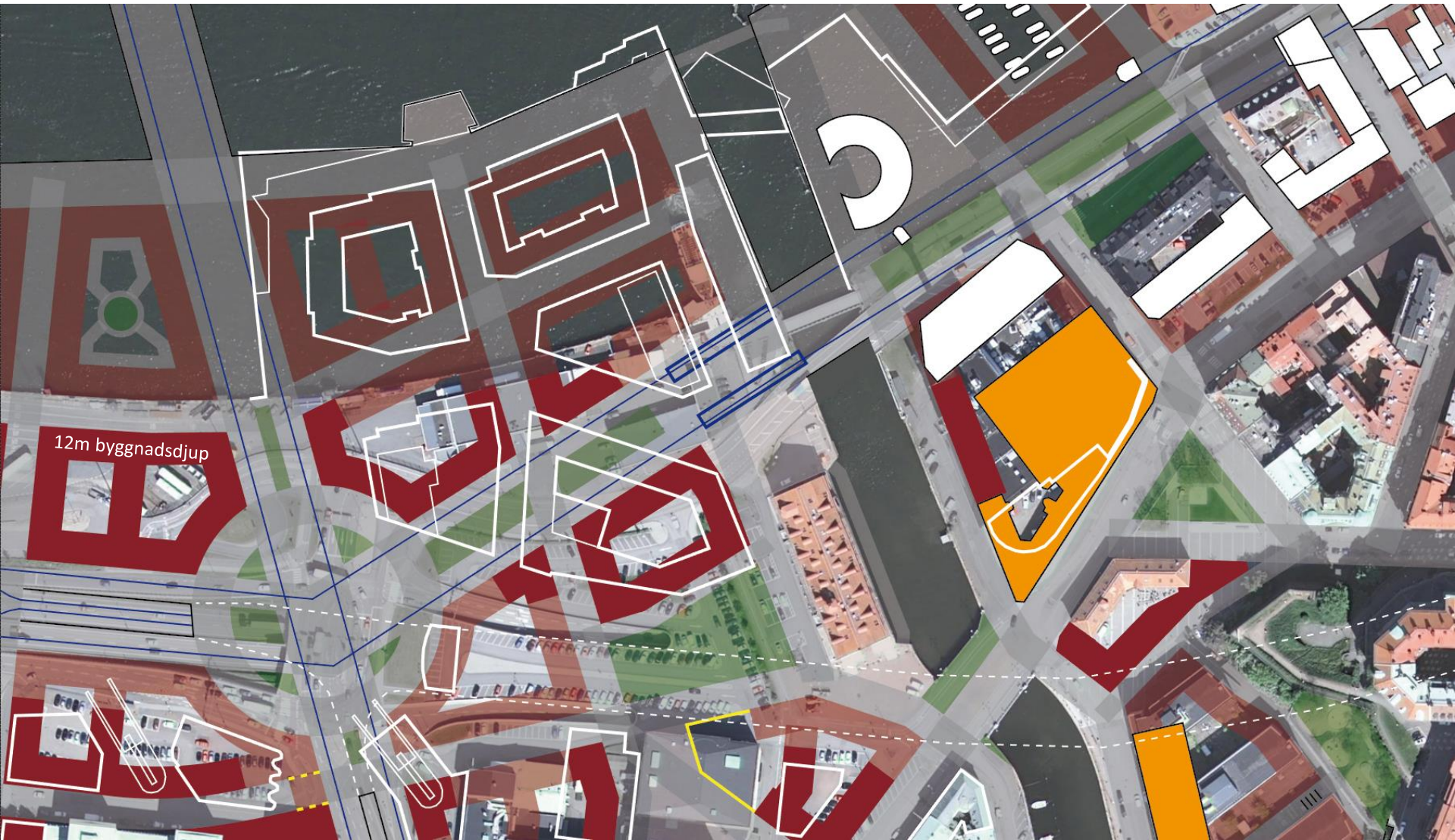


3. Varje stadsdel har en **grundskola** på en utpekad "A-tomt" i sin lugnaste del (Hagaskolan ligger dock på annan placering i verkligheten, bara princip). Detta erbjuder möjlighet till **säkra skolvägar** och mindre skolbyggnader vilket kan medföra bättre överblick för att motverka mobbing.

4. En **offentlig stadsdelspark** på 0,2-2 ha placeras bredvid skolorna så att de kan dubbelutnyttjas

5. **Förskolor** delas fysiskt upp med 2-3 avd. per kvartersgård (ca 20-30m² lektyta) - men är administrativt sammanslagna till större enheter.

Gatorna avgränsar byggbar kvartersmark och byggnaderna på 12 meters bredd placeras vid gatuliv.

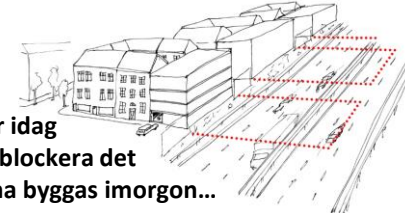


6. Helröd färg = möjligt att bygga inom 20 år? Varje kvarter är inritad med ett byggnadsdjup på 12m för att kunna utföra en tidig uppskattning om möjliga exploateringsintäkter, innan plan.

7. Transparent röd färg = möjligt att bygga om 20-40 år? Beroende på svårare genomförande.

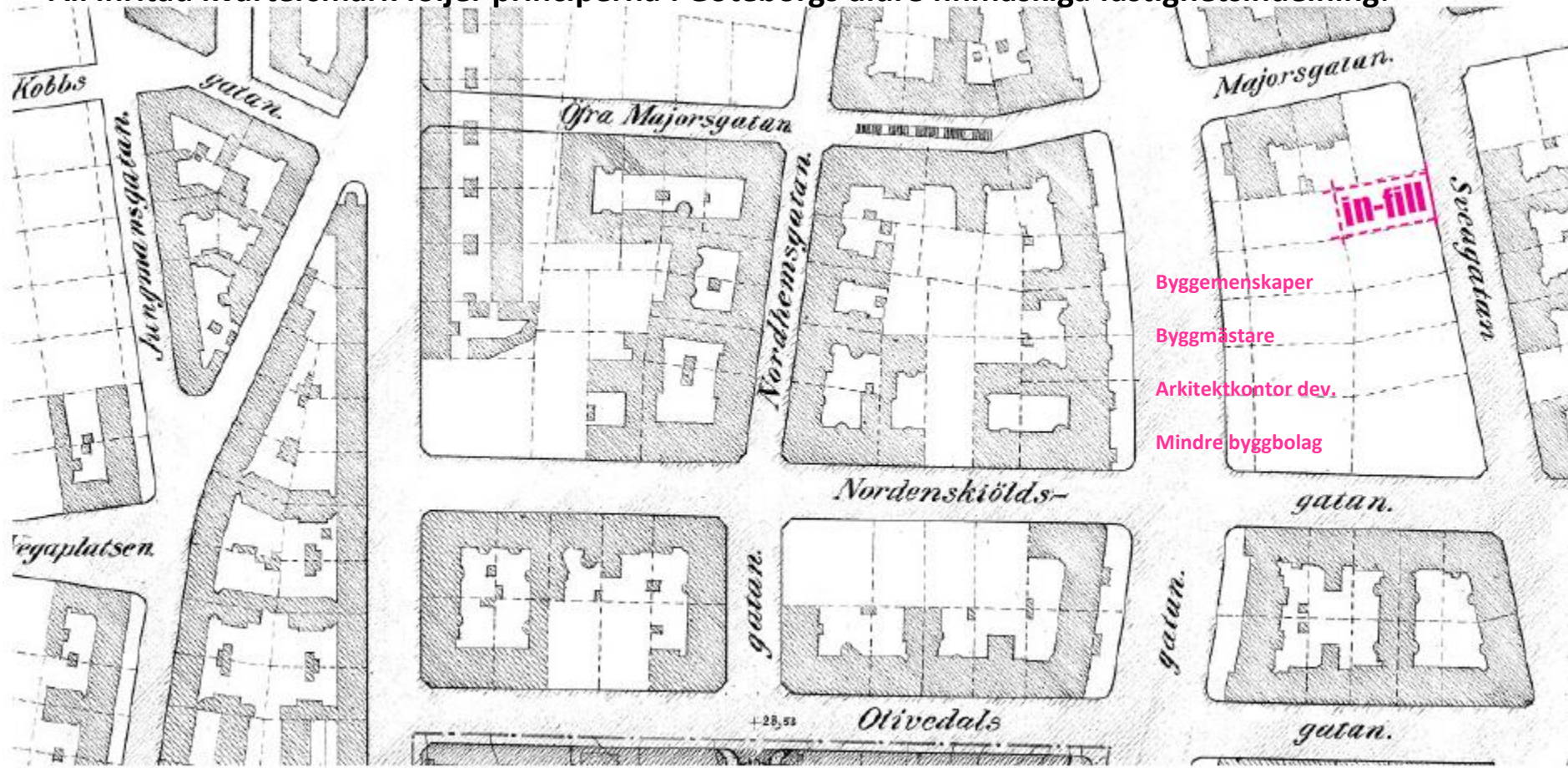
8. Gul färg = Har nog så svåra hinder att en byggnation ligger minst 50 år fram. (Visar även gränser)

9. Orange färg = Återuppbyggnation (utan tidsangivelse) med höga stadsmarknadsföringsvinster.



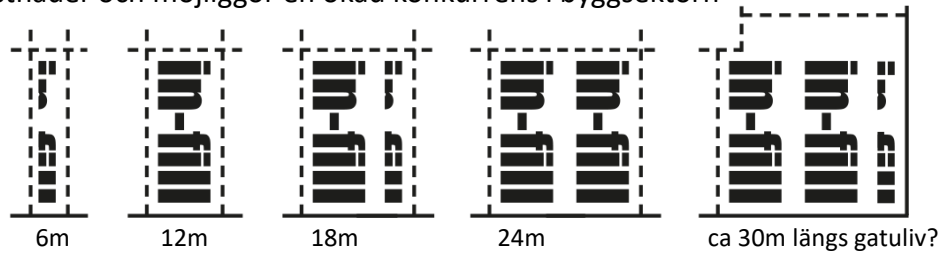
Bygg där det går idag
men undvik att blockera det
som skulle kunna byggas imorgon...

All inritad kvartersmark följer principerna i Göteborgs äldre finmaskiga fastighetsindelning:



- Byggemaskaper
- Byggmästare
- Arkitektkontor dev.
- Mindre byggbolag

Testa att markanvisa efter färdig plan! Sälj infilltomterna i standardiserade, förutsägbara & delbara storlekar eller upplåt med tomträtt = detta tar bort onödiga overheadkostnader och möjliggör en ökad konkurrens i byggsektorn



Striktare stadsplan med friare innehåll... ger ökad konkurrens, ökad kvalitet och lägre boendepriser!

1939 byggdes
59 000 bostäder
 på bara ett år av
 en småskalig och
 hantverksbaserad
 byggsektor!

TYSK NYPRODUKTION VS SVENSK



Arkitekturupproret är redan Sveriges största (?) Facebook grupp med ca 30 000 medlemmar.

Internet

håller på att förändra allt inom arkitektur och stadsplanering:

En mer finmaskig tomtindelning kanske även kan minska mängden **överklagande?**



I en markanvisningstävling i **Nacka 2017 bjöds befolkningen in att rösta rådgivande...** befolkningens önskemål vann.

Finmaskigt indelade fastigheterna i färdiga planer ger **större transparens och förutsägbarhet för grannar** samt möjlighet till mycket enkla gestaltningstävlingar där aktörerna får svara ganska exakt på vad de vill uppföra på just den aktuella platsen och om de vinner så kan förslaget (i 1:200?) skickas **direkt till bygglov utan långa planprocesser.**



Förslaget till Göteborgs utvidgade innerstad har precis omvandlats till 3D i programmet "City Engine":

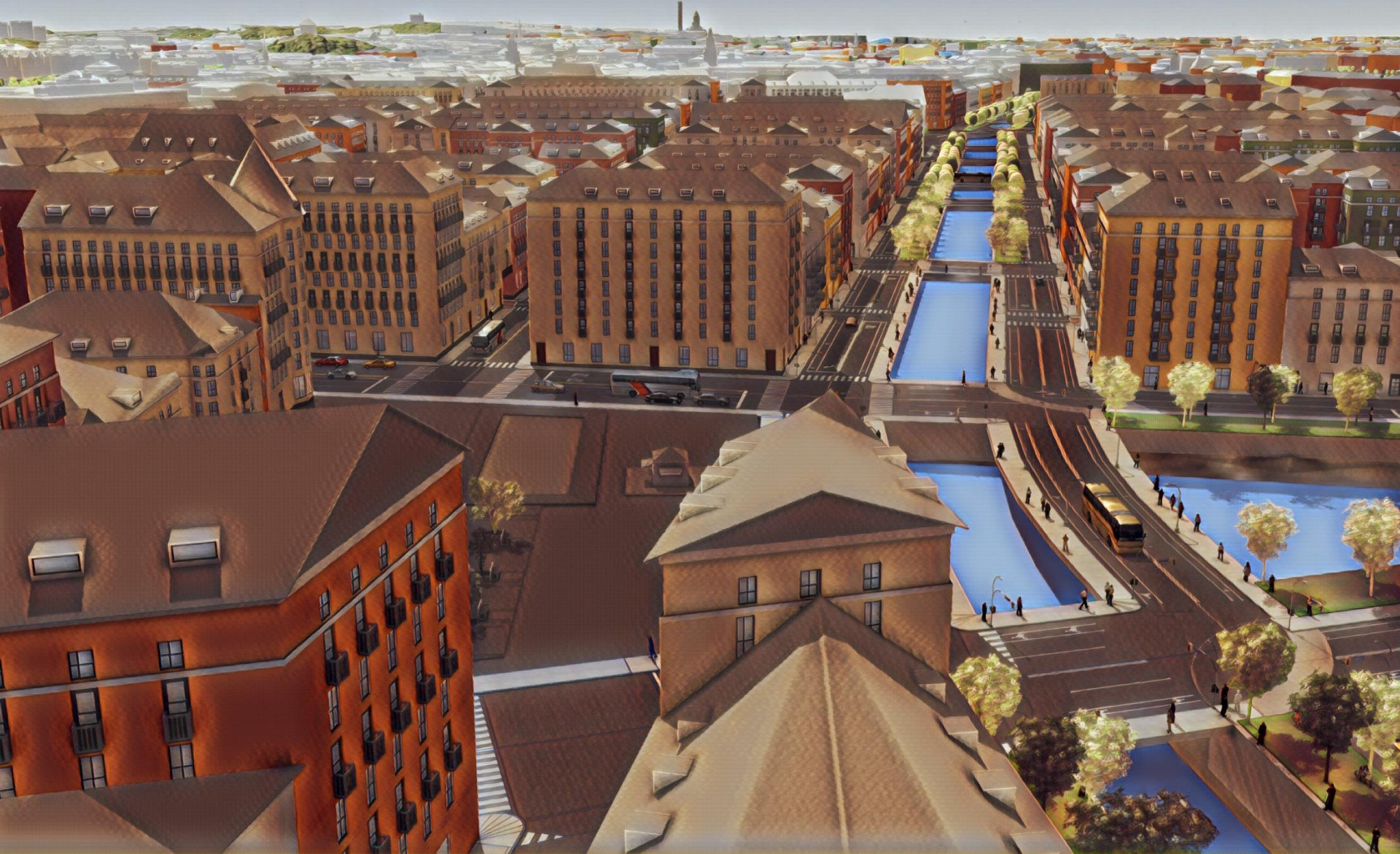


Förslaget i Gullbergsvass följer 1861 års planförslag (av Nordenfeldt) med några justeringar:



Byggnadshöjderna följer Göteborgs lokala byggnadsordning från 1895: (Kruthusgatan åt nordväst)

= Gatans bredd + $\frac{1}{4}$ med max 22,5m vid takfot. Men OBS flera högre hus tillkommer snart... (kräver lite mer jobb...)



15 meters gata: Bergslagsgatan är väst vid korsningen med Gullbergskanalen. "City engine" kan beräkna antal BTA, bostäder och m2 på ett ögonblick...



Den offentliga "pocket" parken inne i ett av storgårdskvarteren: Byggnadshöjderna 3-12 våningar inom samma kvarter...



Vissa strategiska mål kolliderar och motverkar varandra ...om de ens följs i detaljplanerna?

När otydliga visioner om "hållbar stadsförtätning" beskrivs i text eller på principiell nivå så råder konsensus men ritat i ett så konkret förslag som "Göteborgs utvidgade innerstad" så kryper hindren och målkonflikterna fram...

...men även möjliga lösningar?



Blandstad eller trafikled i innerstaden... vad säger den gemensamma målbilden?

Behövs ens spåren på södra larmgatan i trafiksystemet?



Fortsatt arbete skulle kunna inriktas mot att...

SBK, FK, TK & PonF: Genomför en kartläggning av vilka strategiska mål som motverkar varandra i arbetet med ny **ÖP** eller **FÖP Centrum** och hitta en jämkning så inte orimliga krav skrivs in. t ex snabb kollektivtrafiks tidsbestämda målpunkter mot förtätning och gång- & cykelvänlig blandstad, dubbelriktade cykelfiler mot fotgängarnas korsningstäthet, 50% grönyta per kvarter eller slutna kvarter etc.

SBK, FK & TK: Använder informationen i "Göteborgs utvidgade innerstad" för att möjliggöra en djupare detaljeringsgrad i nya **ÖP** eller **FÖP Centrum** ända ner till huvudgatustruktur, hållplatslägen/torg och framtida "A-tomter" för kommunala behov/skolor samt parkytor.

SBK, FK & TK: Använder informationen i "Göteborgs utvidgade innerstad" inom arbetet med ny **FÖP Centrum** eller **Trafiknätsplanen** för att säkerställa att möjligheten till framtida trafiksilning och anpassning till självkörande fordon inte blockeras i pågående planering.

HELA GÖTEBORG

Så skapar vi en storstad som håller ihop...

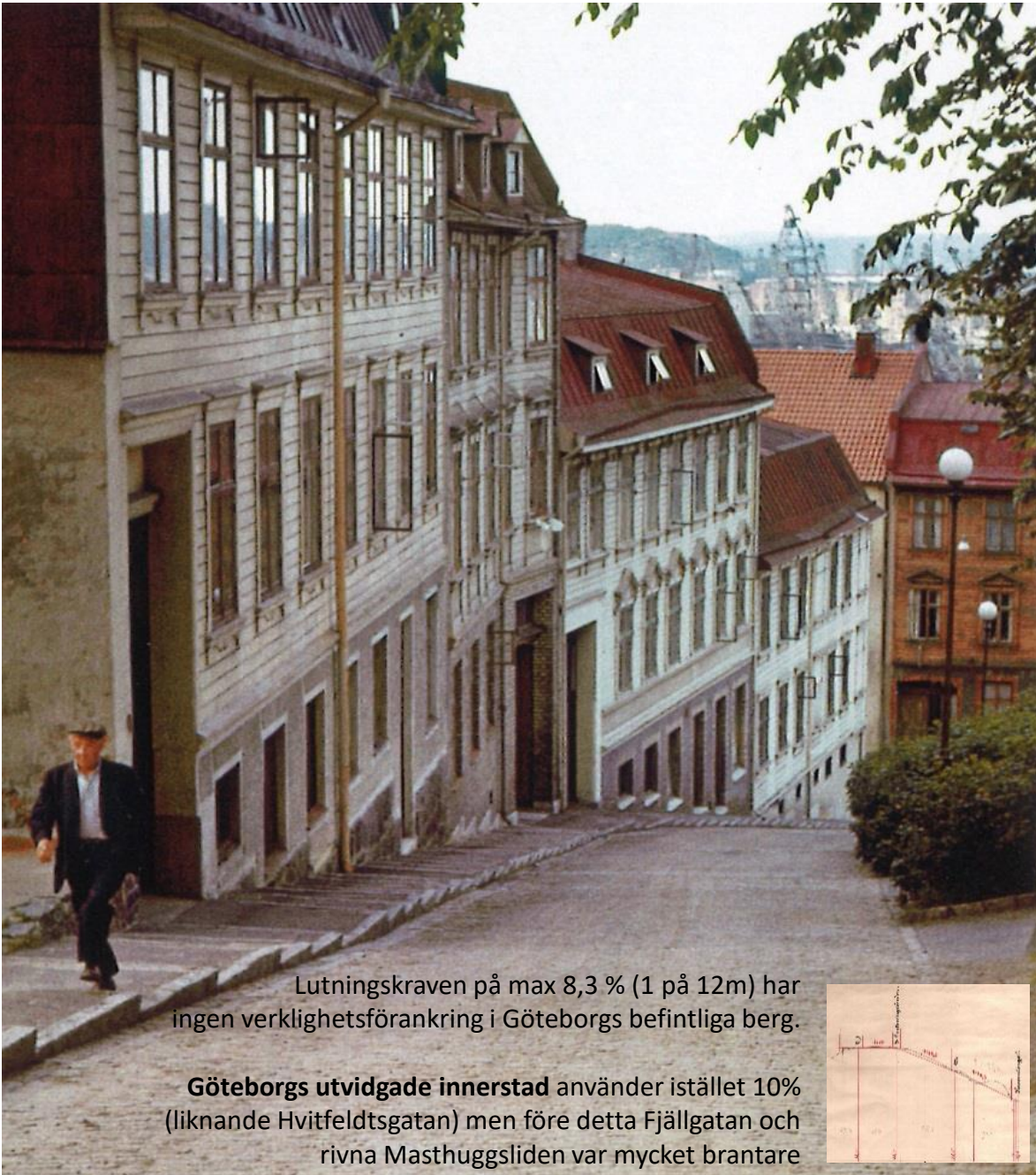
...genom att blockera
Ringvägens koppling med
Göteborgs enda centrala bro.

(Hur tänker man då...?)

- Vart tar vägen vägen?

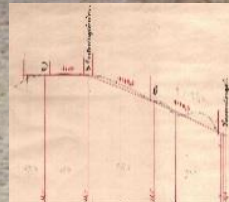


Vissa suboptimerade detaljkrav kolliderar och motverkar varandra i planeringen ...är alla dessa krav rimliga idag?



Lutningskraven på max 8,3 % (1 på 12m) har ingen verklighetsförankring i Göteborgs befintliga berg.

Göteborgs utvidgade innerstad använder istället 10% (liknande Hvitfeldtsgatan) men före detta Fjällgatan och rivna Masthuggsliden var mycket brantare



Fortsatt arbete skulle kunna inriktas mot att...

SBK: Genomför en kartläggning av vilka lagkrav eller kommunala normer som kolliderar med förslaget till Göteborgs utvidgade innerstad. (Solvinklar, siktlinjer, gatulutningar, P-normer, svängradier, hastighetskrav, gatubredder, buller, säkerhetsavstånd, tillgänglighet? etc.) = behöver några ändras?

TK: Granskar vilka regler i teknisk handbok som kolliderar med förslaget till Göteborgs utvidgade innerstad. = Fungerar handboken i innerstaden?



Vissa kortsiktiga genomföranden och rutiner motverkar de strategiska målen ...t ex rälsbyte, ledningsflytt, suboptimerad lokalisering, arrenden/tomträter utan helhetsperspektiv, rivning eller försäljning av skolor, tidig markanvisning etc.



(Ullevi, ej genomförd äldre stadsplan 1903)

Fortsatt arbete skulle kunna inriktas mot att...

SBK: Använder informationen i Göteborgs utvidgade innerstad för att jämföra BTA, antal m2 park/skolgårdsyta, gatukopplingar etc. med pågående detaljplaner samt vid planbesked.

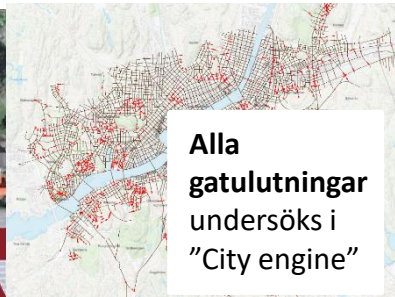
FK: Kvalitetssäkrar Göteborgs utvidgade innerstad genom att jämföra med markförhållanden; rådighet/markägare, befintlig kunskap om markmiljö/geologi, ledningar, vattenavrinning samt planerade dyra underhåll (rälsbyte, kajförstärkning etc.).

FK: Använder informationen i Göteborgs utvidgade innerstad vid markinköp, lokaliseringsutredningar samt en tidig ekonomisk bedömning av potentiella utgifter/exploateringsintäkter och markvärde redan innan start av planarbete. Göteborgs utvidgade innerstad kan även användas i översynen om ny markanvisningspolicy i frågan om marktilldelning efter färdig plan enligt Göteborgs äldre fastighetsindelning.

Vad pågår just nu?...



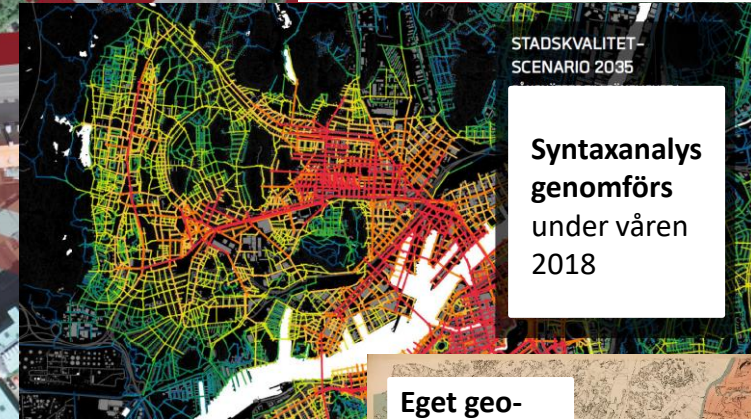
Sahlgrenska
fösta DP att
testa
förslaget i
detalj



Alla
gatulutningar
undersöks i
"City engine"

GIS FÖRSVARNAS ZINBERSTAD GARLESTAN	31,3 MB	PDF	LUSAO PERSSONA	2017-06-02	✓
GIS ZINBERSTAD CENTRALEN GULLBERG				2017-06-02	✓
GIS FÖRSVARNAS ZINBERSTAD LINDHOLM				2017-05-18	✓
ZIN-FILL 7 LANDSHÖVDINGENSTÄLLING				2017-02-15	✓
GIS FÖRSVARNAS ZINBERSTAD FREJHOLMEN				2017-01-27	✓
GIS FÖRSVARNAS ZINBERSTAD HASTHOGGE				2017-01-16	✓
KAMBERGSTADEN 1924				2015-03-19	✓
ZIN-FILL 6 ARKITEKTUR FÖR HÅNGÅRD				2015-01-06	✓
ZIN-FILL 5 STADPLANERING FÖR HÅNG				2014-04-09	✓
2000-2010 ÅTERTA STADEN ESKÖB				2013-12-16	✓
2000 HANNOLO KYRKEBY				2013-12-16	✓
2000 BORENBERG 2000				2013-12-16	✓
ZIN-FILL 4 GÅNGVÄGIG STAD				2013-12-16	✓
ZIN-FILL 3 ZINBERSTADENS TRAFIK	1,8 MB	PDF	LUSAO PERSSONA	2013-12-16	✓
ZIN-FILL 2 NAGA STATION	526,6 KB	PDF	LUSAO PERSSONA	2013-12-16	✓
ZIN-FILL 1 STADSRINGEN	790,9 KB	PDF	LUSAO PERSSONA	2013-12-16	✓

Material läggs
upp på
stadsutveckling.
goteborg.se
under våren
2018



STADSKVALITET -
SCENARIO 2035

Syntaxanalys
genomförs
under våren
2018

- Eget lager i **GoKart**, **syntaxanalys** och material uppe på **stadsutveckling.goteborg.se** efter årskiftet,
- Materialet används i kommande **fotgångarprogram**, **Trafiknätsplan (?)** & **FÖP centrum** som ett scenario.
- De första planerna att testa förslaget = Program för **Gårda** och detaljplan för **Sahlgrenska/Medicinareberget**
- Vet ej i dagsläget om materialet är tänkt att gå ut på remiss eller något liknande...

Eget geo-
refererat
lager i
GoKart
under våren
2018



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

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

en helt annan arkitekturfilosofi...

och en helt annan organisation... (**Stadsingenjörskontoret** – Stadsarkitektkontoret – Fastighetskontoret

Uppdraget beräknas vara klart under våren 2018...



Eugene Thorburn 1919: Avenyns två spegelvända kulturinstitutioner med Stora teatern och...

Länkar till offentliggjort utredningsmaterial:

http://archileaks.se/anvandare/Lukas_Memborn/



<http://gbg.yimby.se/tag/stadsplan>

<https://www.youtube.com/watch?v=TtD4zUf3CIU>