

## 100 ÅRS BYGGNATION - INOM 20 MINUTERS CYKELAVSTÅND FRÅN STADSKÄRNAN:

Detta är ett beräkningsbart förslag, i ca en meters precision, på hur Göteborg kan byggas under kommande 100 år inom enbart 20 minuters cykelavstånd från stadskärnan. Genom en analys av historiska stadsplaner under 300 år före bilismen och nutida forskning har ett uråldrigt men bortglömt stadsbyggnadshantverk återupptäckts. Dagens ensidiga arkitektur och resurskrävande planering som separerat bostäder, arbetsplatser, mötesplatser och oss människor ifrån varandra i 90 år genomgår just nu ett omvälvande paradigmskifte. Nya krav på ökad mångfald inom arkitekturen, vetenskapliga belegg, gång- & cykelvänliga gator, lägre koldioxidutsläpp, lägre boendekostnader och en mer värdeskapande stadsutveckling gör det allt svårare att fortsätta enligt den ideologi som än idag styr den svenska byggsektorn. Så med hjälp av den senaste GIS-tekniken baseras nu detta förslag istället på närmast motsatta principer, vilka har bevisats skapa effektiva och attraktiva städer under flera tusen år.

# FÖRSLAG TILL GÖTEBORGS UTVIDGADE INNERSTAD

BASERAT PÅ EN HISTORISK STADSPLANEANALYS

– "Om du inte vet vart du har varit, har du ingen aning om vart du är på väg."

SPERKTIV-STUDIE TILL PLAN II C  
Historiehamnen vid Skomakerplanen  
sedd från "Dammet" (publiserad i Nu Sista)

Arkitekt:  
L. Memborn, 2021



Göteborgs stad  
FK & SBK diarienummer: D120/16



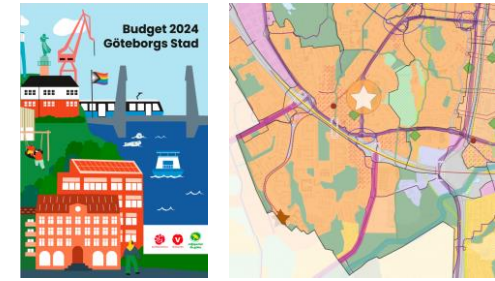
## GUI: FÖRDJUPAT UTREDNINGSMATERIAL FÖR FRÖLUNDA OCH TYNNERED.

Innehåll på sidan:

2. Styrande dokument
3. Sammanfattning
5. Analys av områdets historiska planer och idéernas ursprung
20. Kvarterstad och Trädgårdsstad
26. Stadsplanering efter en långsiktig målbild
32. Frölunda som en egen småstad (kvarterstad)
41. Tynnered som en Trädgårdsstad med stadsradhus och villor

## **GÖTEBORGS ÖVERSIKTSPLAN 2022:**

”Den övergripande inriktningen för Göteborgs stadsbyggande ska vara en bebyggelsestruktur med utgångspunkt i den traditionella kvarterstadens och trädgårdsstadens struktur.”

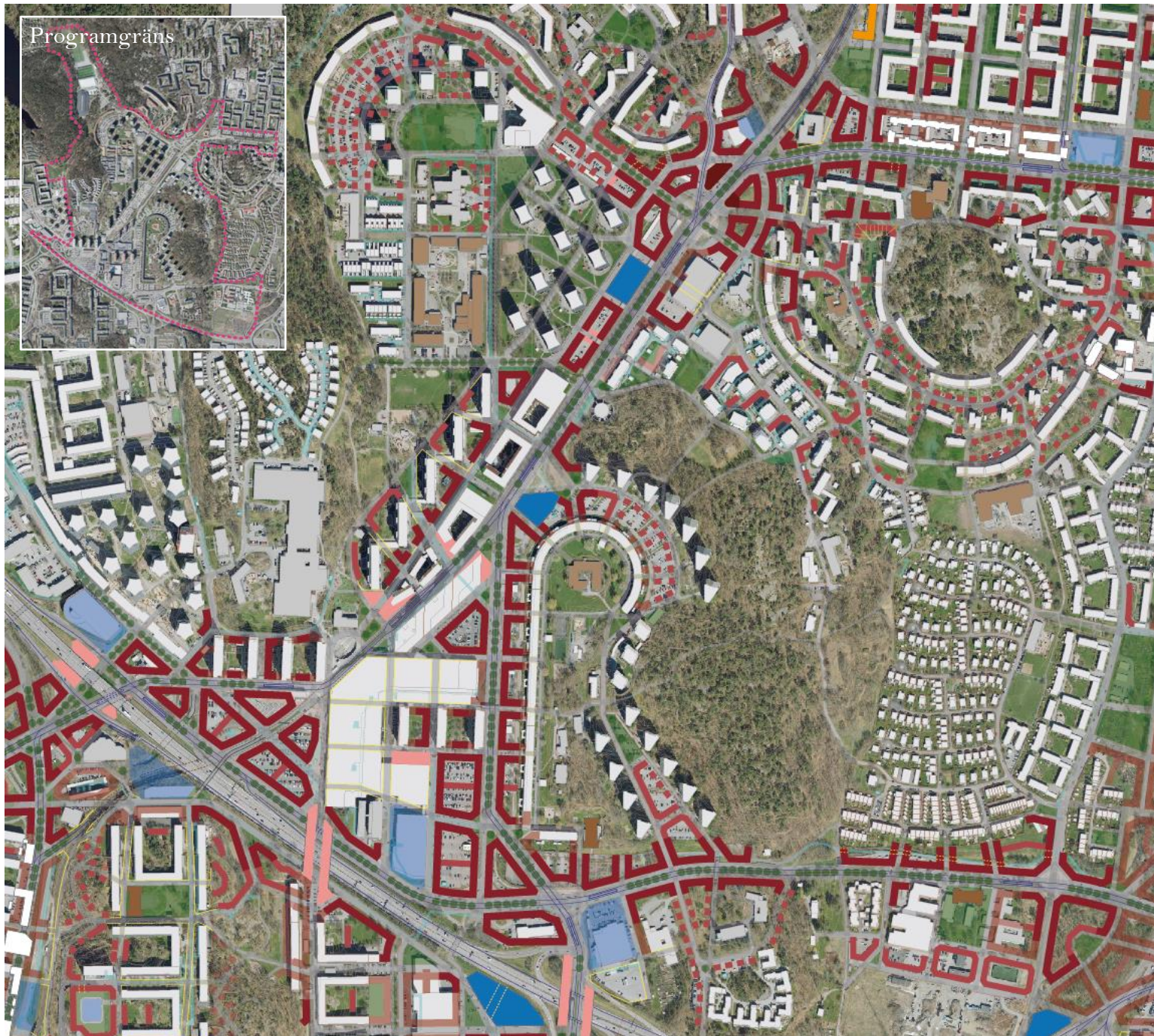


## **GÖTEBORGS STADS BUDGET 2023-2024 OCH YRKANDE/BESLUT I STADSBYGGNADSNÄMNDEN 2023-05-23:**

”Göteborgs utvidgade innerstad” och AB Framtidens arbete med ”värdeskapande stadsutveckling” ska utgöra grunden för Göteborgs utbyggnad under mandatperioden. Det innebär bland annat att Göteborgs Stad ska planera stora områden långsiktigt med fokus på att skapa sammanhållande stråk, bygga en tät stad och omvandla överdimensionerade vägar till stadsgator. Modernistisk stadsplanering ska undvikas i högsta möjliga mån, exempelvis punkt- och lamellhus utan koppling till gatan. Trädgårdsstad och kvarterstad med sammanbyggda kvarter och levande bottenplan ska premieras i planering och nyproduktion under mandatperioden. Nybyggnation ska i första hand ske på redan exploaterad mark och i nära anslutning till kollektivtrafik. Värdefulla naturområden och bruksbar jordbruksmark ska värnas.”

”Förslaget till Göteborgs utvidgade innerstad (GUI) ska enligt våra partier utgöra grunden för Göteborgs utbyggnad under mandatperioden. Detta arbete visar på ett konkret sätt hur staden kan utvecklas med den traditionella kvarterstadens och trädgårdsstadens struktur, i enlighet med ÖP:s övergripande inriktning. För att nå en större implementering av GUI även i stadens pågående planarbete, investeringsplanering och utbyggnad behöver arbetet analyseras, uppdateras och utökas... Dessutom ska GIS-kartan för GUI utökas geografiskt för att i samarbete med exploateringsförvaltningen genomföra den tilläggsutredning till GUI som beskrivs i budget 2023.”

- Stadsbyggnadsnämnden får i uppdrag att tydligt utgå från Göteborgs Utvidgad Innerstad och AB Framtidens arbete med värdeskapande stadsutveckling i stadsplaneringen. I uppdraget ingår att tydligt premiera kvarterstad med sammanbyggda kvarter och lokaler i bottenplan i planeringen under mandatperioden.
- Stadsbyggnadsnämnden får i uppdrag att expandera ”Göteborgs utvidgade innerstad” till att omfatta en större del av Göteborg.



## FRÖLUNDA KVARTERSSTAD I SIFFROR

Beräknat enbart inom plangränsen och med en lägre byggnadsordning som ger: gatans bredd = husens höjd till takfot (max 18 m) för flerbostadshusen. En enkel schablonberäkning ger i väldigt ungefärliga siffror:

Ca **7000 lägenheter** fördelat på 69 kvarter  
Ca **35 000 m<sup>2</sup> lokaler** (å 500 m<sup>2</sup>/kvarter)

Ca **500 småhus**, varav 130 villor och 370 stadsradhus å 6 m i fastighetsbredd.



Inspiration till det uppdaterade förslaget för Frölunda kvartersstad är nu även hämtat från Erika Wörman & P.A.C.E arkitekters förslag till en ny stadsdel i Älvsjö Sthlm 2024: 6 våningskvarter med lokaler i markplan längs huvudgator - framför gamla friliggande höghus.



## TYNNERED TRÄDGÅRDSSTAD I SIFFROR

Beräknat enbart inom plangränsen och med en lägre byggnadsordning som ger: gatans bredd = husens höjd till takfot (max 18 m) för flerbostadshusen. En enkel schablonberäkning ger i väldigt ungefärliga siffror:

Ca **4000 lägenheter** fördelat på 39 kvarter  
Ca **20 000 m<sup>2</sup> lokaler** (å 500 m<sup>2</sup>/kvarter)

Ca **750 småhus**, varav 50 villor och 700 stadsradhus å 6 m i fastighetsbredd.

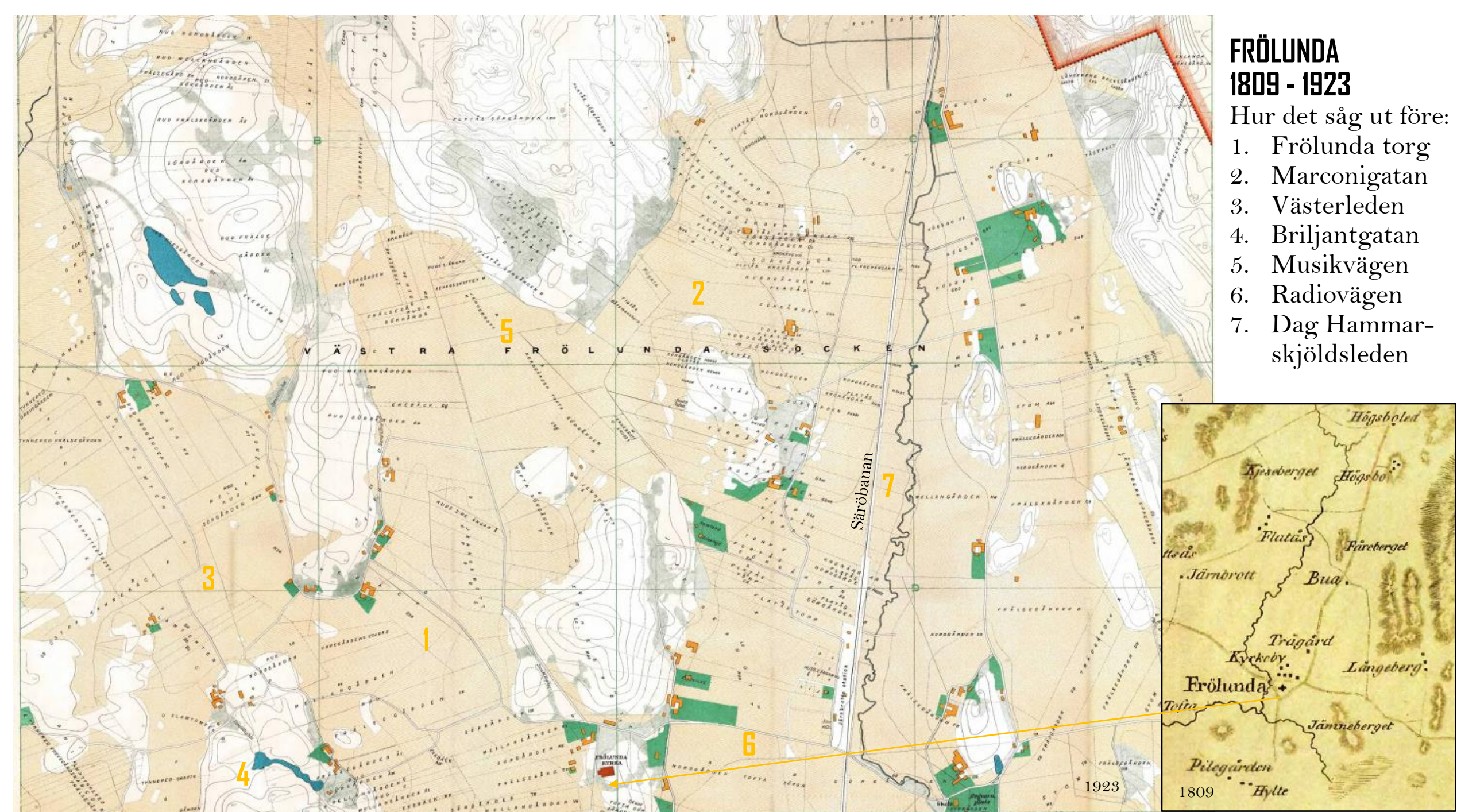


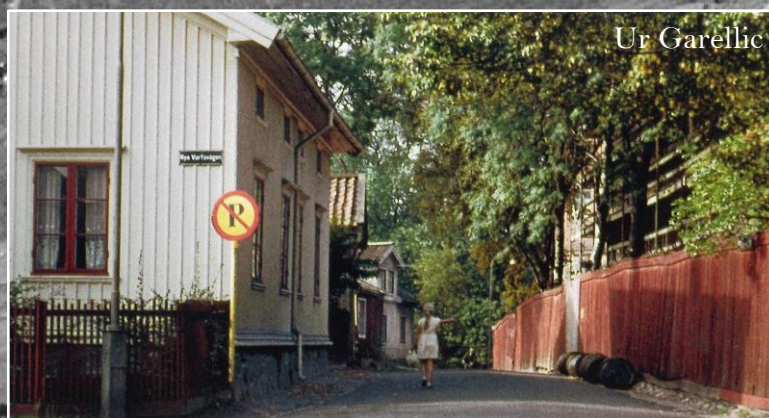
Inspiration till förslaget för Tynnereds trädgårdsstad är hämtat från det sydvästra Göteborg som helt revs bort under bilismens epok: 2,5-vånings stadsradhus i gatuliv med fasade hörn, trädalléer och en småskalig fastighetsindelning som underlättade för både lokala småföretagare, stora *och små* byggbolag, lokala fastighetsägare och egnahemsbyggare. Den gångvänliga Oscarsgatan i mitten på bilden var endast 10 meter i bredd, villagator kunde vara ännu smalare.

# FRÖLUNDA 1809 - 1923

Hur det såg ut före:

1. Frölunda torg
2. Marconigatan
3. Västerleden
4. Brilljantgatan
5. Musikvägen
6. Radiovägen
7. Dag Hammar-skjöldsleden





Stadsvillor i gatuliv som revs p.g.a. Oscarsleden

## **TYNNERED RANDBEYGGELSE**

Flygfoto 1960 som visar den småhusbebyggelse som låg här innan bl. a. Skattegårdsvägen byggdes. Husen låg då vid eller nära gatan. Det var förr den mest attraktiva platsen att bo på. Idag är det tvärt om. Varför då?

## FUTURISM = BILISM

1909-1914



”Den futuristiska byggnaden måste vara som en gigantisk maskin, avskalad ner till sin extraordinära fulhet av stål, glas och betong eller färgad i våldsamt starka färger.”



## BILSAMHÄLLE – F T MARINETTI:

Futurismens ideologi innebar att göra tvärtemot tidigare arkitektur och stadsplanering. Byggnader skulle rivas ca var 50:e år och vägarna breddas för att få plats med bilarnas ökade hastighet och hygien. Gående och cyklister skulle separeras ner i tunnlar eller upp på gångbroar av metall.



**VORTRAG**  
VERANSTALTET VOM AKAD.  
ARCHITEKTEN VEREIN.

**ADOLF LOOS:  
ORNAMENT  
UND  
VERBRECHEN.**

FREITAG, DEN 21. FEBRUAR 1913,  
1/8 ABENDS IM FESTSAAL DES  
ÖSTERR. ING. U. ARCH. VEREINES,  
I. ESCHENBACHGASSE 9,  
KARTEN ZU 5, 4, 3, 2, 1 K  
BEI KEHLENDORFER

12. MÄRZ:  
MISS LEVETUS: ÄLTENGL. KATHEDRALEN.  
MITTE MÄRZ:  
DR. HABERFELD: ÜBER ADOLF LOOS.

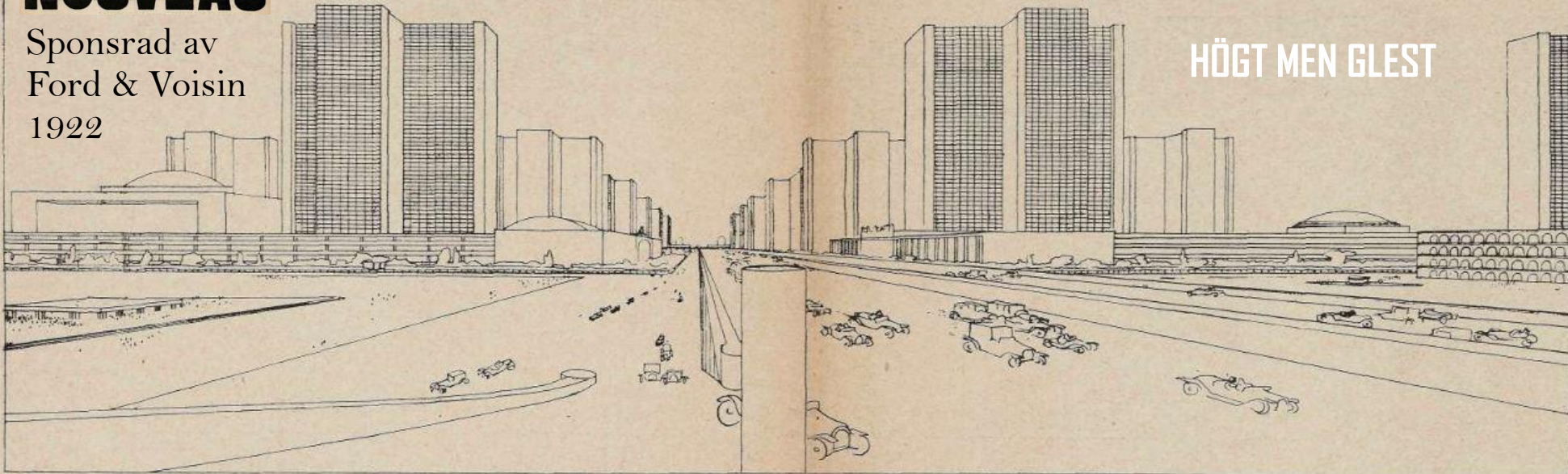


# L'ESPRIT NOUVEAU

Sponsrad av  
Ford & Voisin  
1922

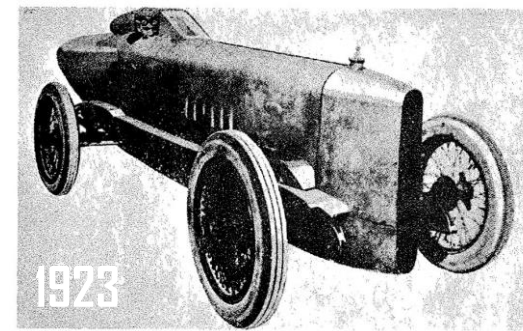
”En stad gjord för hög hastighet är gjord för succé! Gatorna så som vi känner dem kommer att sluta att existera.” (Le Corbusier 1923)

HÖGT MEN GLEST



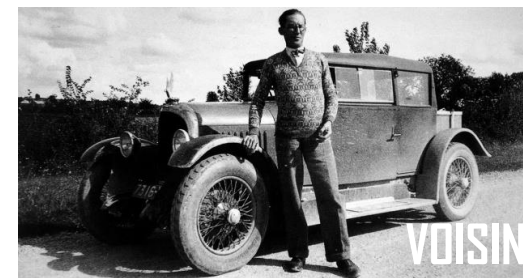
För att öka hastigheten skulle byggnaderna separeras från gatorna och stå som "fristående skulpturer" för "ökad överskådlighet" – i 100 km/h.

F T Marinetti var en av skribenterna i Le Corbusiers tidning L'esprit nouveau



## BILISM – LE CORBUSIER:

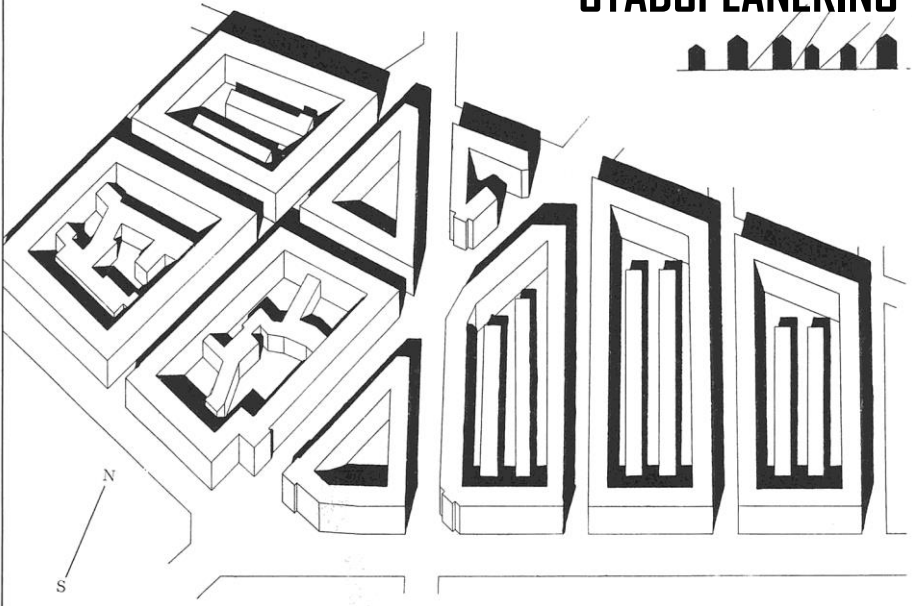
”Vi måste skapa en tidsanda av massproduktion. Huset är en maskin att bo i, ett mass-tillverkat maskinhus liknande bilen. Maskiner kommer att leda till en ny ordning för både arbete och fritid. Industriell arkitektur måste standardiseras för att kunna byggas av stora företag i gigantisk skala.”





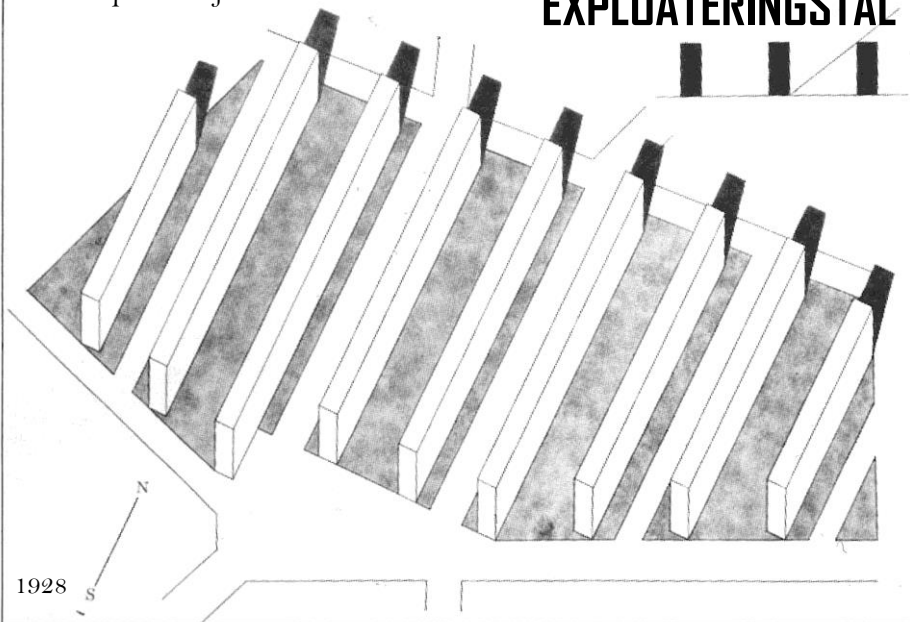
Fokus på helhet

# STADSPLANERING



Fokus på detaljer

# EXPLOATERINGSTAL



1928



# acceptera

den föreliggande verkligheten — endast därigenom har vi utsikt att behärska den, att rå på den för att förändra den och skapa kultur som är ett smidigt redskap för livet. Vi behöver inte normal kultursurvuxna former för att välvaktning. Vi kan inte smyga bakåt. Vi kan inte heller h... besvärligt och oklart in i en... te annat än se verkligheten... den för att behärska den. V... d som är mål i våra daga... ädrig varit någon verklig tveka... ar de trötta och pessimistiska som på... att vi håller på att skapa en maskinkultur som är sitt eget ändamål. Det är

Tiden

Gunnar Asplund  
Wolter Gahn  
Sven Markelius  
Gregor Paulsson  
Eskil Sundahl  
Uno Åhrén



Uno Åhrén var en av få medlemmar i Le Corbusiers internationella lobbyorganisation C.I.A.M

## JOHANNEBERG, GÖTEBORG 1936

Byggnader separerades från gatorna

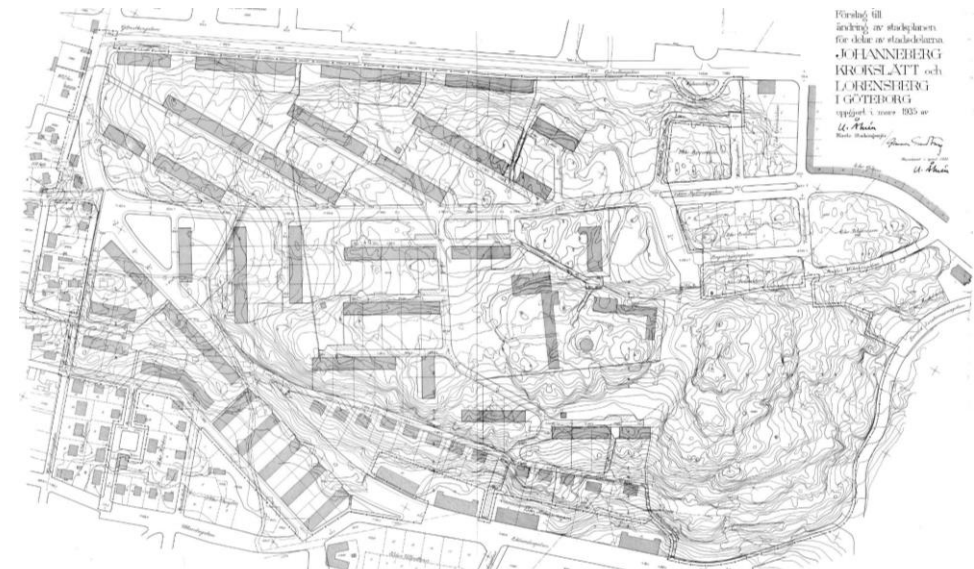
## BILISM – UNO ÅHRÉN GBG:

”Idealet synes vara att avveckla de befintliga städerna för att istället övergå till att urbanisera landsbygden genom en gles utplantering av industrier och bostadsområden.” (1932)

Form.



Praktiskt och vackert.



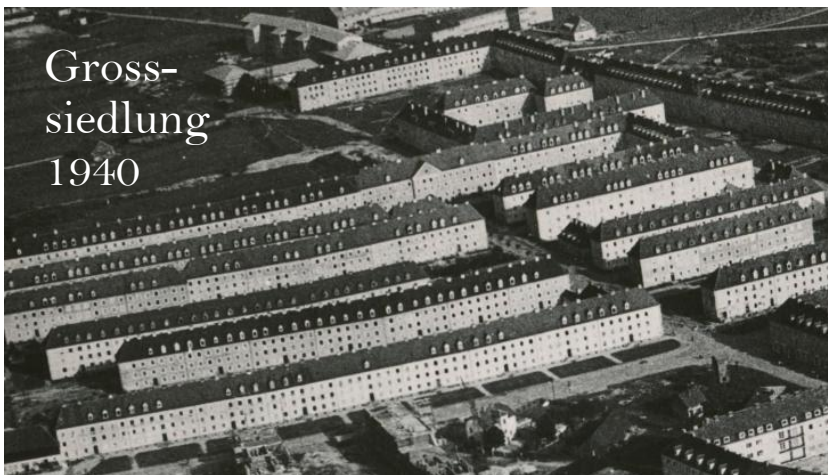
**BILISM – C.I.A.M:** ”Anpassningar till det förgångna bör inte tillåtas i något fall.” (1932)

# BILSAMHÄLLE I TYSKLAND OCH GÖTEBORG - GULDHEDEN 1944:

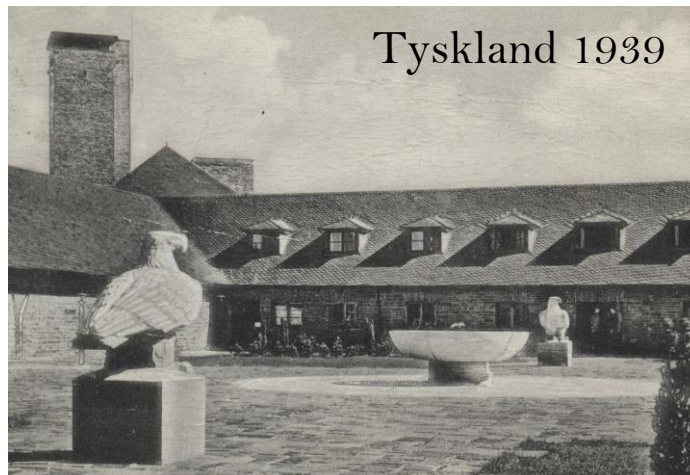
Tage William Olsson efterträder Uno Åhrén 1943 och fortsätter bilsamhällets utbyggnad...



Guldheden 1944



Grosssiedlung 1940



Tyskland 1939

**AUTOBAHN 1935** – användes som inspiration i: "Regionplan med omnejd för Göteborg 1940-1944"



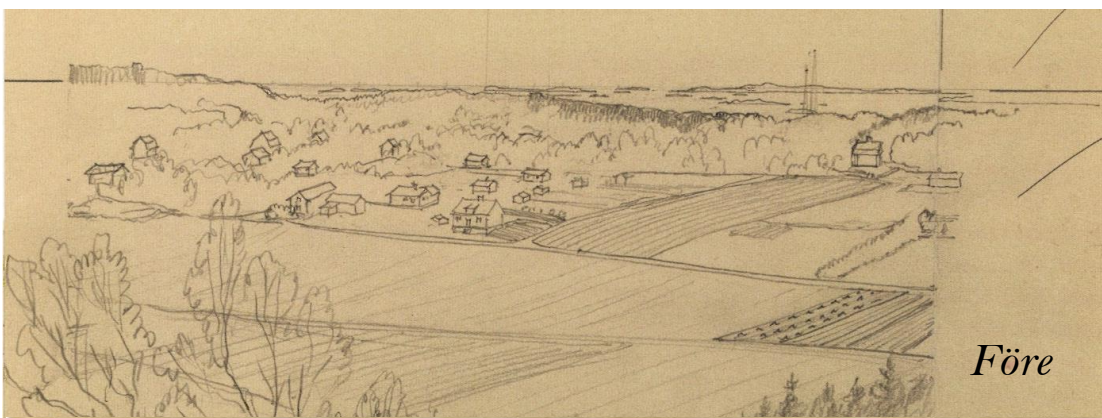
## SIEDLUNG - BOSTADSOMRÅDE

"Den naturliga organisationen i bilsamhället är bilfria öar med koncentrerad verksamhet omgivna av trafikleder och parkeringsanläggningar. De bilfria öarna kan vara bostadsområden, köpcentrum, kontorsanläggningar, skolområden, osv."

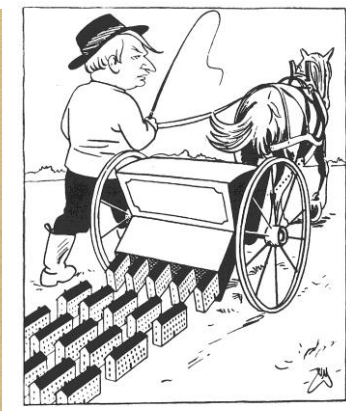


EG 1959

(Stig Nordqvist, SCAFT Chalmers)



Före



**FRÖLUNDA OMVANDLAS TILL ETT BILSAMHÄLLE, 1948-**  
Marconigatan och framtida Dag Hammarskjölds-  
leden utformas redan 1949 som trafikleder med  
planskilda korsningar, likt Autobahn.

Industriell arkitektur som ska masstillverkas likt  
bilfabrikernas löpande band, av stora byggbolag.

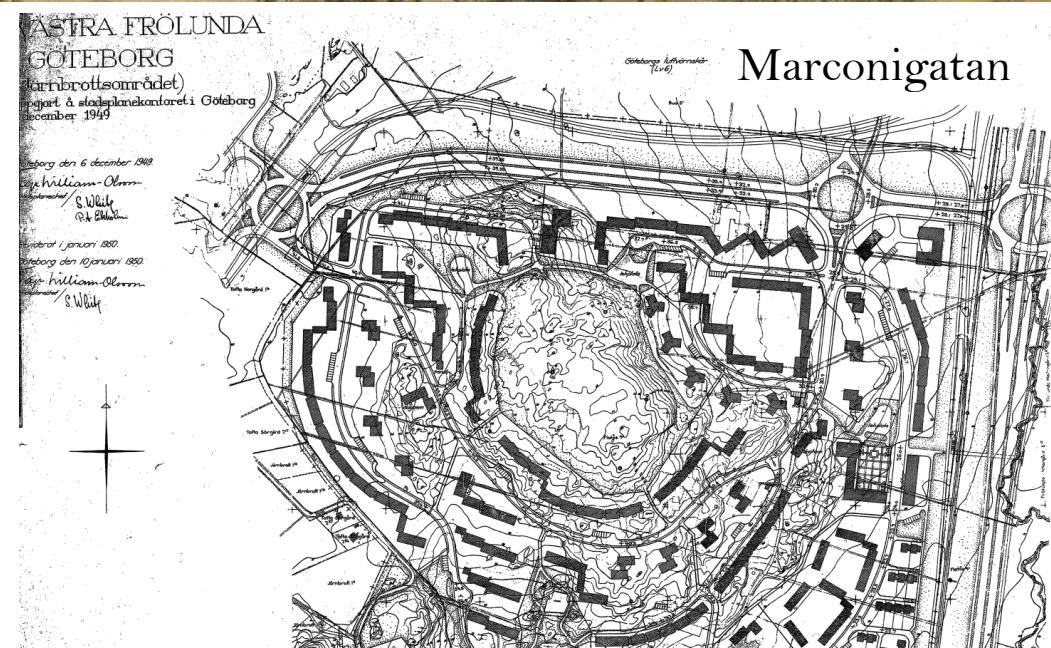


Efter



Skisser  
och rund-  
perspektiv av  
Tage William  
Olsson 1948

Ännu en plan  
från 1949 där  
byggnaderna  
separeras från  
vägarna.



A 14105 I

”Bör vi anpassa bilismen till det gamla samhället eller bör vi bygga ett bilsamhälle?” (Stig Nordqvist 1955, Chalmers)

”Vi måste inrikta oss på bilismen som en positiv faktor ... att bilismen leder till ett nytt stadsplanetänkande ... en bilstad som verkligen är utformat med hänsyn till bilismen.” (Uno Åhrén 1956, Professor i planering, KTH)

”Den rhythm åskådaren i århundraden haft har varit gångtrafikantens, nu har vi fått bilistens”  
(Sune Lindström 1966, SCAFT)



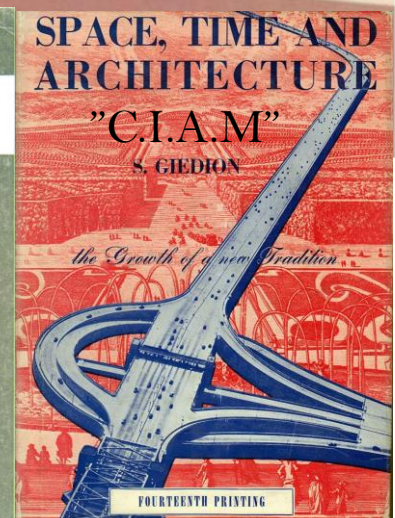
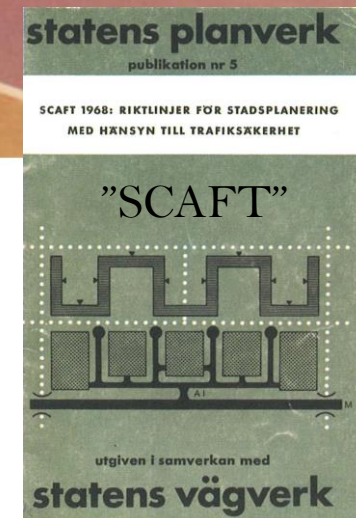
Ur Per Lundin: Bilsamhället, KTH 2008



Bilismens arkitektur i Göteborg

### BILISMEN SEPARERADE ALLT:

Fattiga separerades från rika.  
Byggnader separerades från gator.  
Arbetsplatser separerades från bostäder.  
Helheten delades in i separata detaljfrågor.  
= ineffektivt markanvändande.





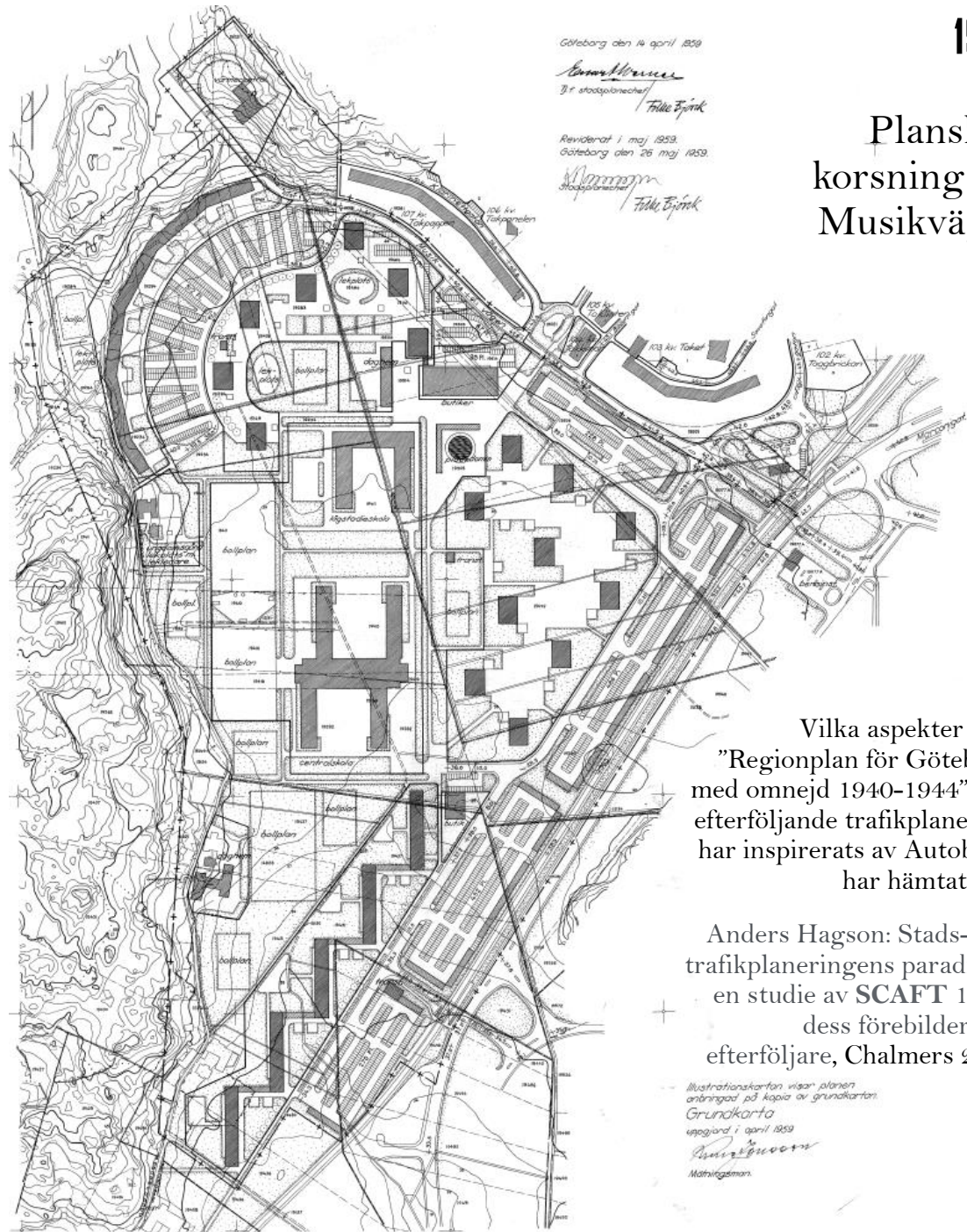
1959

Även Västerleden

verkar ha inspirerades av Autobahn:

- kurvradier
- vägstandard
- hastighetsklasser
- antal meter fri sikt
- planskilda korsningar

F1000 2949  
2st.



1959

Planskild korsning vid Musikvägen

Vilka aspekter som "Regionplan för Göteborg med omnejd 1940-1944" och efterföljande trafikplanering har inspirerats av Autobahn har hämtats ur:

Anders Hagson: Stads- och trafikplaneringens paradig: en studie av SCAFT 1968, dess förebilder och efterföljare, Chalmers 2004

Illustrationskartan visar planen  
anordnad på kopier av grundkartan  
Grundkarta  
uppgjord i april 1959  
Anders Hagson  
Mättningsman.

Reviderat i november 1959  
Göteborg den 24 november 1959  
Stadsplanerare  
Tolle Eyrink

Göteborg den 14 april 1959

Stadsplanerare  
Tolle Eyrink

Reviderat i maj 1959  
Göteborg den 26 maj 1959

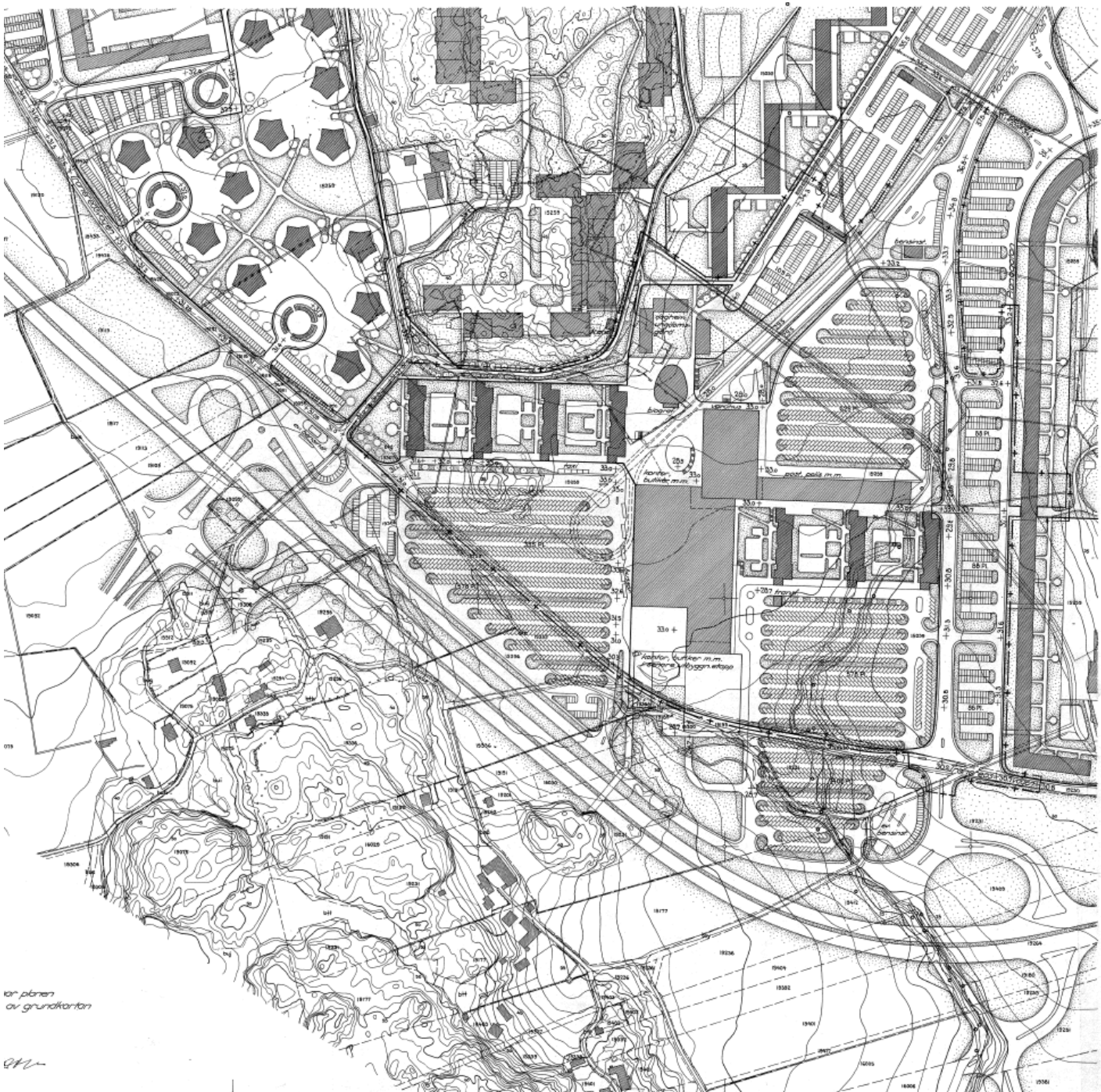
Stadsplanerare  
Tolle Eyrink

## SAMMANHÄNGANDE VÄGAR MELLAN JÄRNBROTT - TYNNERED:

Antenngatan  
hängde tidigare  
ihop med  
nuvarande  
Reningsverksgatan  
och söderut mot  
näset samt upp mot  
Ängåshöjden.  
Nuvarande sick-  
sackgator är svåra  
för (små)stadslivet.

1960

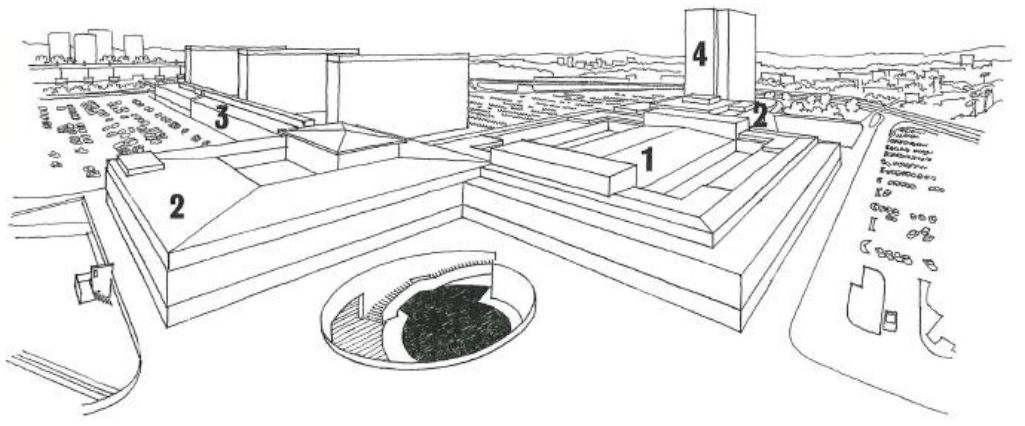




FRÖLUNDA TORG

**1960**  
 Ett koncentrerat  
 köpcentrum omgivet av  
 trafikleder och  
 parkeringsanläggningar

- 1 butikshall  
shopping hall  
Geschäftshalle
- 2 varuhus  
department store  
Warenhaus
- 3 butiker och kontor  
shops and offices  
Geschäfte und Büros
- 4 sjukvårdscentral  
health centre  
Krankenzentrale





Rivnings-  
karta

## 1963 SKATTEGÅRDSVÄGEN

Stort sett all äldre randbebyggelse som fanns i Tynnered sedan tidigare revs (totalsanerades).

”Först med totalsanering är vi i stånd att skänka våra starkt expanderande städer, miljöer som kan vara riktiga och bra för oss och för framtiden.”  
(Professor Sune Lindström, Chalmers 1965)

Ungefär hälften av hela Göteborgs byggnader revs under 1955-1975.



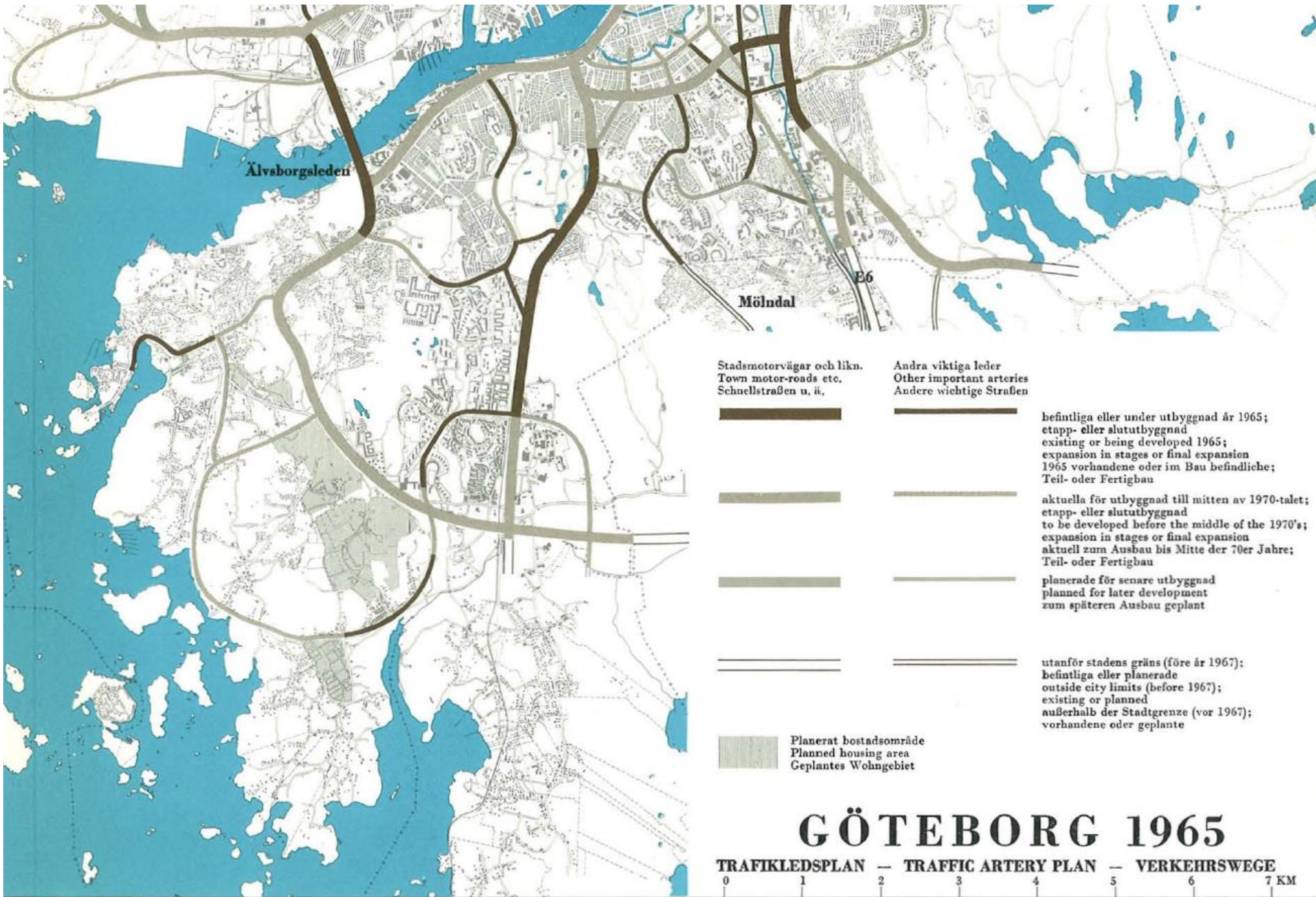
## 1963 ÄNGÅSHÖJDEN

Randbebyggelsens gång- och cykelvänliga byvägar revs och ersattes av återvändsgator och trafikleder. Gående och cyklister separeras ner i tunnlar eller upp på smala gångbroar via långa omvägar.

Pianogatans gena koppling upp till Lergöksgatan blockeras av nya Frölunda sjukhus.

Men Marconigatan tänktes hänga ihop med Näsetvägen *under* Västerleden.





## 1965

Näsetvägen och Stora Fiskebäcksvägen skulle hänga ihop som en trafikled genom Sjöbacka – men blev inte helt fullt utfört.

De planerade motorvägarna på Vasagatan och Linnégatan blev inte heller fullt utförda.

Hela trafiksystemet är i princip utformat för att snabbt transportera bort människor (i bilar) från eller igenom Göteborg - inte för att de ska vilja vara eller bo kvar inom kommunen.

1965

I skriften "Göteborg bygger" 1965 presenteras båda områdena i sin helhet. När de var färdigbyggda skulle de inte gå att bygga vidare på. Tanken var i princip att allt skulle rivas efter ca 50 år och ersättas genom ännu en ny total-saner-ring.



"Vår fordran: huset, möbeln, dricksglaset må gärna vara en förbrukningsartikel som utan saknad förstöres efter kortare eller längre tids tjänst," (ur acceptera 1931)



"Vart femtionde år, eller rent av snabbare, dör städerna. Man river och bygger nytt." (Le Corbusier 1933)

- skola, daghem, kyrka o dyl. school, day nursery, church etc. Schule, Kindertagesheim, Kirche u. ä.
- panncentral, tvättstuga o dyl. boiler house, laundry etc. Heizentrale, Waschküche u. ä.
- förråd, garage, bensinstation o dyl. store-room, garage, filling station etc. Lagerraum, Garage, Tankstelle u. ä.
- område för småindustri area for small industries Gebiet für Kleinindustrie

Fattigare segregeras till koncentrerade flerbostads-  
husområden ("bilfria öar")

Rikare segregeras till koncentrerade småhus-  
områden ("bilfria öar")

## NY UTBYGGNADSPLANERING 2013-2014

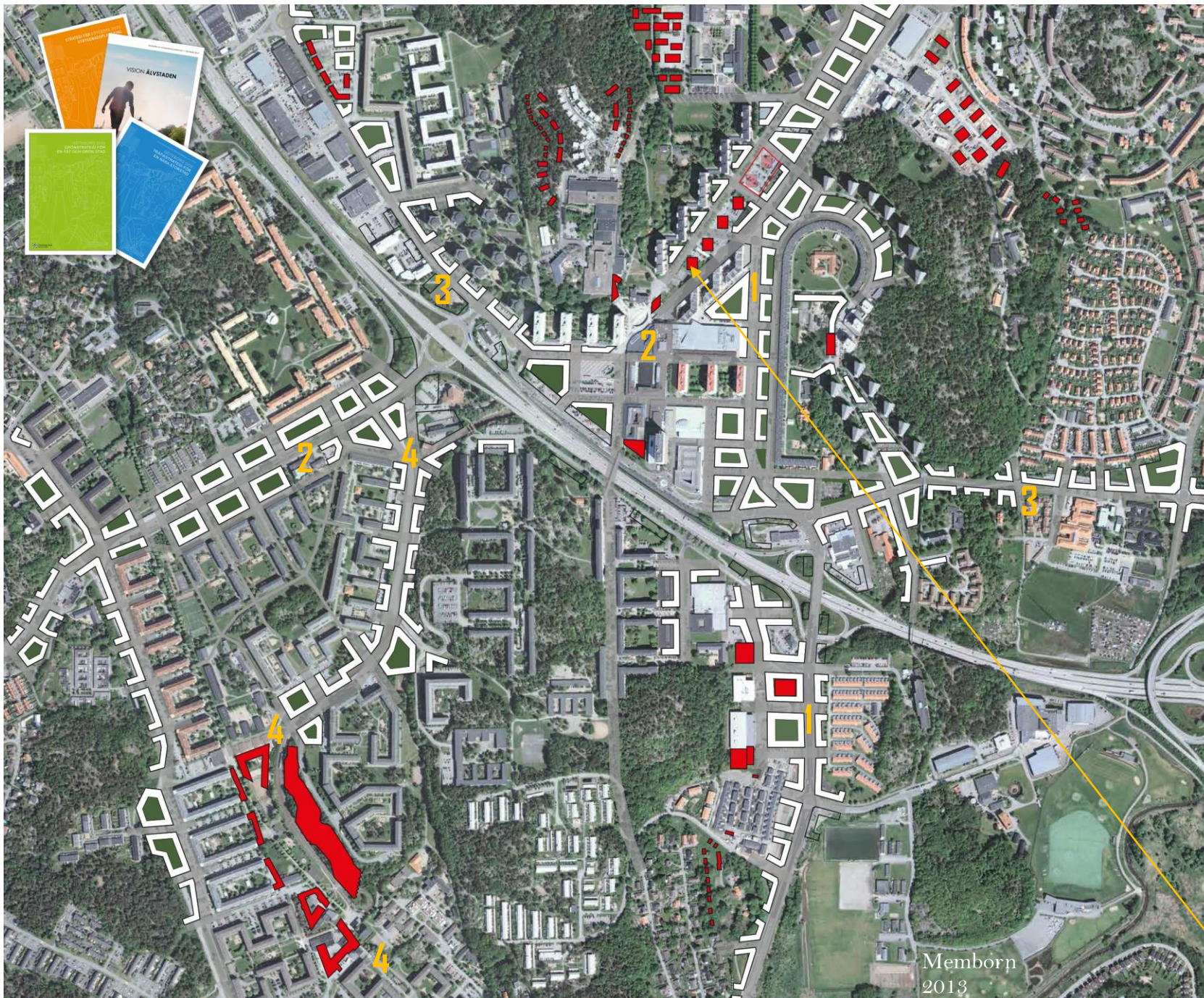
I "fokusgrupp syd", inom arbetet med ny utbyggnadsplanering 2013-2014 identifierades fyra möjliga huvudstråk med potential till *stadsmässiga* stråk:

1. Marconigatan – Näsetvägen
2. Marconigatan – Vibrafongatan – Näverlursgatan – Skattegårdsvägen
3. Lergöksgatan – Radiovägen
4. Brilljantgatan – via Opaltorget – Bronsåldersgatan – Näsetvägen



Marconigatans nya bebyggelse blev som kvarter med delvis lokaler i markplan - istället för tvärställda punkthus enligt dåvarande planering.

Röd färg = visade dåvarande pågående planering 2013



GÖTEBORGS  
UTVIDGADE  
INNERSTAD:  
2018-12-29

## SAMMANHÄNGANDE GATUNÄT:

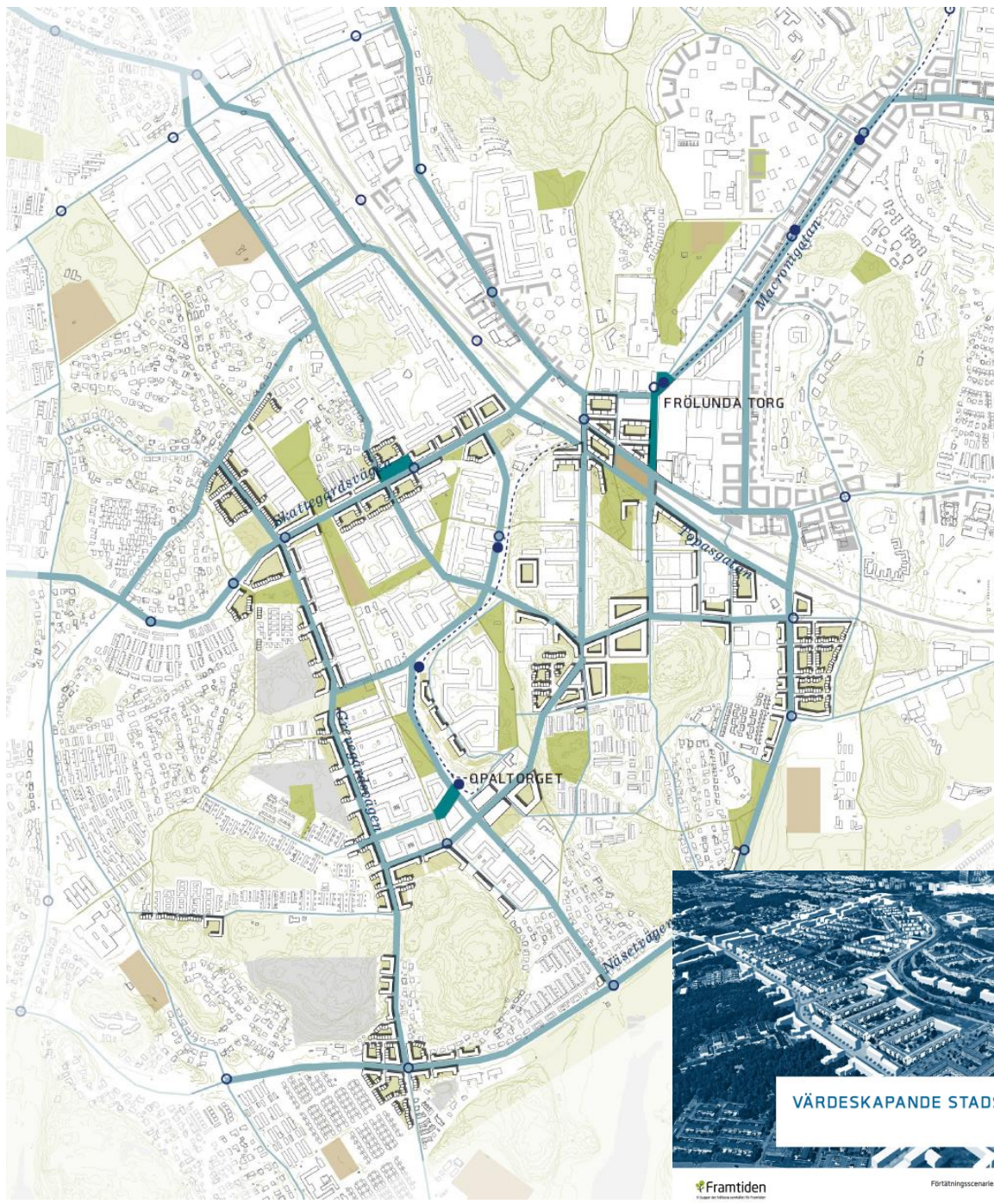
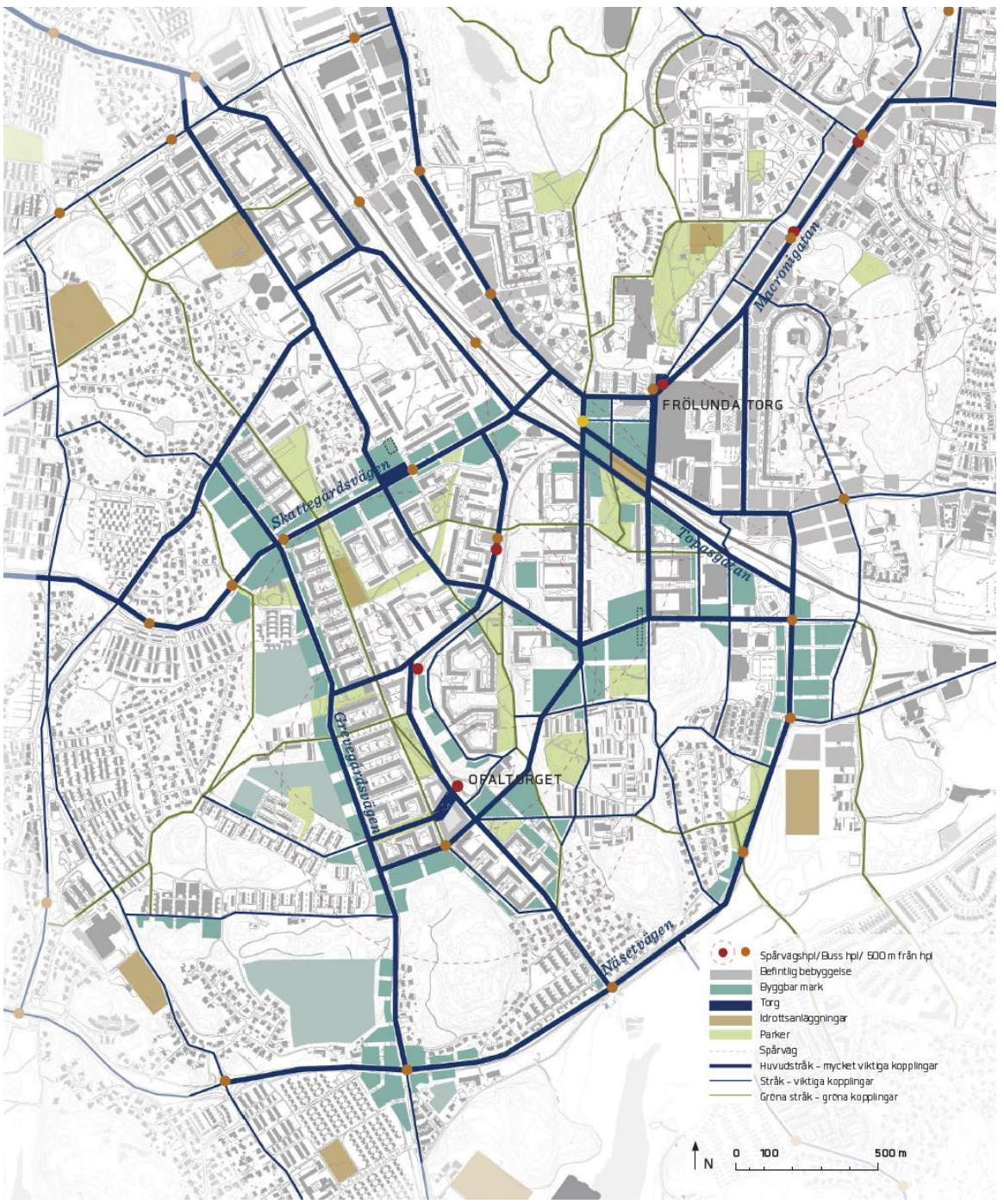
Priset på bostadsrätter och körlängderna till hyresrätter kan till 87% förklaras med 8 stycken variabler:

- **Stadsliv** (tillgång till urbana verksamheter)
- **Närhet** till stadskärnan
- **Slutna kvarter** i gatuliv med entréer mot gatan.
- Tillgång till **parker**
- Närhet till **hållplatser**
- Närhet till **vatten**
- Sjöutsikt
- (Socioekonomiskt index)

= **Gator skapar närhet** och nya A, B eller C-lägen.



**2018**  
 Störst potential längs. Marconigatan, Näset vägen, Skattegårds vägen, enligt Space scape och AB Framtiden.





## BRILJANTGATAN - SMARAGDGATAN

I projektet "BoStad 2021"  
återkom bilismen igen:



- separat spårväg på egen banvall
- separat biltrafikled
- separat cykelled och
- 1 m smal gångbana

### DUBBELSIDIG BEBYGGELSE ISTÄLLET?

Förslaget till vänster visar hur Brilljantgatan kunde ha sett ut som en 18 m bred stadsmässig gata, istället för trafikled.



**ENKELSIDIG  
BEBYGGELSE**

Antagen plan 2018



”Visionen för framtidens Opalatorget är att skapa ett levande, attraktivt och tryggt område...”



Byggt 1969 eller 2019?



Levande bottenvåningar?

Nya impediment?

1 m bred gångbana leder stadslivet fram till Opalatorget?



**Affärsmodell "2021":**  
"Området ska få en egen tydlig identitet."

- Genom att *enbart* bygga mer av det som redan finns... och efterfrågas minst?

Svenska akademins ordbok:  
**pastisch** [-i:] substantiv  
~en ~er  
• konstnärligt verk som efterbildar stilen i äldre verk



Jan Gehl i tidskriften Arkitekten, maj 2020:

*”Modernismen är den största dogmatiska manipulationen i historien.  
Man kan säga att man alltid bör göra tvärtemot vad modernismen  
förespråkar.”\**

\* OBS, Jan Gehls ordval ”modernismen” i citatet syftar inte på den ursprungliga *modernismen* från under 1890-1910-talens: *modern style/art nouveau/modernisme/moderne arkitektur/jugend/l’architettura moderne*, utan till den efterföljande motrörelsen mot modernismen som i samtida källor istället benämndes som *futurism/konstruktivism/de stijl/l’esprit nouveau/funktionalism* och *bilsamhälle*. För att undvika en fortsatt manipulation av arkitekturhistorien använder jag termen *bilsamhälle* eller kort och gott *bilism* (*motorism* på engelska). Bilismen var enligt dem själva en motståndsrörelse mot all klassicism, traditionalism samt även dåtidens *avantgarde arkitektur (la pseudo-architettura d’avanguardia)/modernism*, inte en del av den.

Förslaget till Göteborgs utvidgade innerstad gör tvärtemot vad bilsamhället/bilismen förespråkar.

**FUTURISM = BILISM** F T Marinetti & Sant Elia 1914

**L'ARCHITETTURA FUTURISTA**

**IO COMBATTO E DISPREZZO :**

1. — Tutta la pseudo-architettura d'avanguardia, austriaca, ungherese, tedesca e americana;
2. — Tutta l'architettura classica, solenne, ieratica, scenografica, decorativa, monumentale, leggiadra,

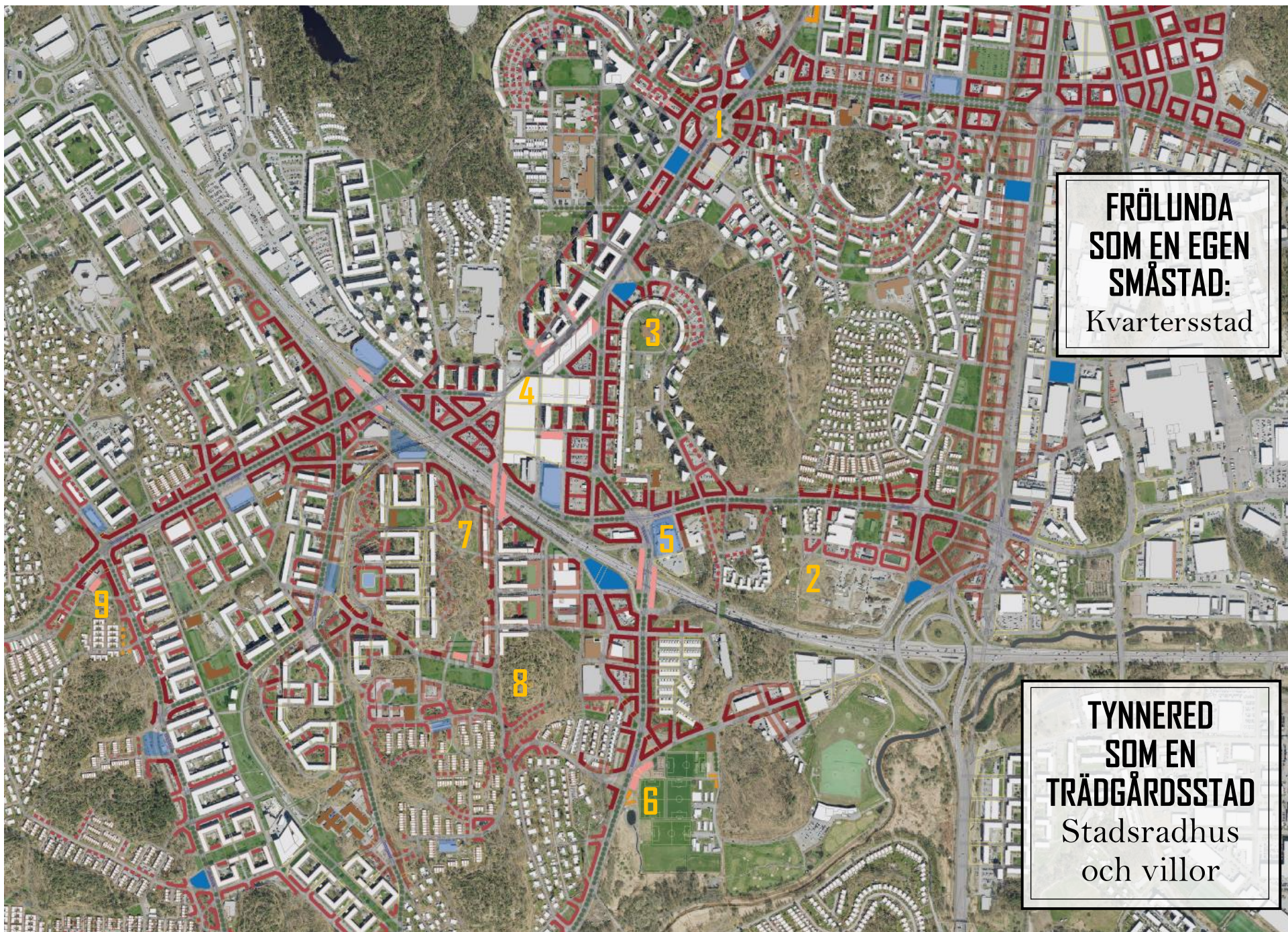
Bilismen 1909 – 2025 var enligt dem själva radikala motståndare till...

**JUGEND = MODERNISM**

Otto Wagner 1896

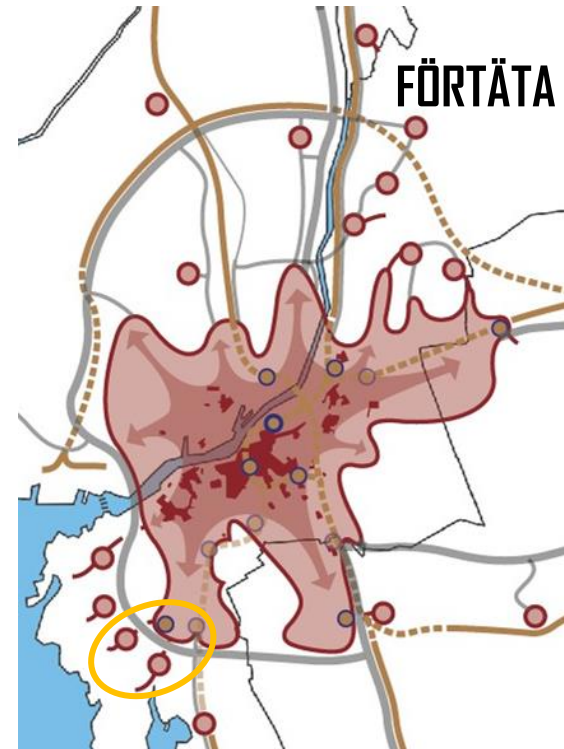


...Modernismen 1890 – 1914 = sen kallat ”la pseudo-architettura d’avanguardia”

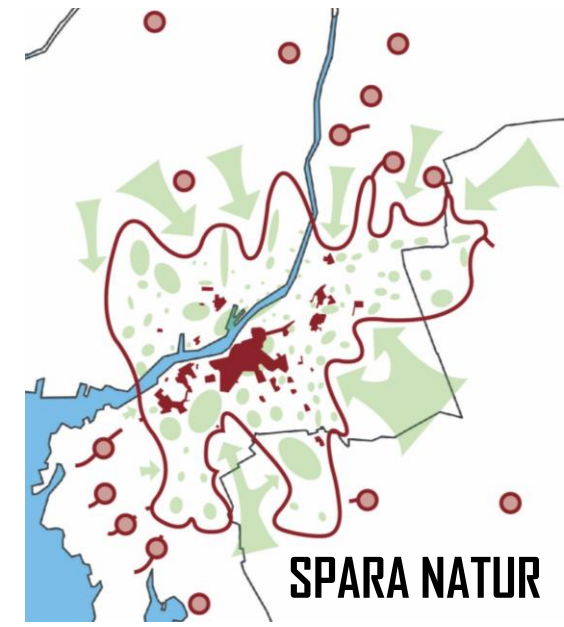


**FRÖLUNDA  
SOM EN EGEN  
SMÅSTAD:  
Kvartersstad**

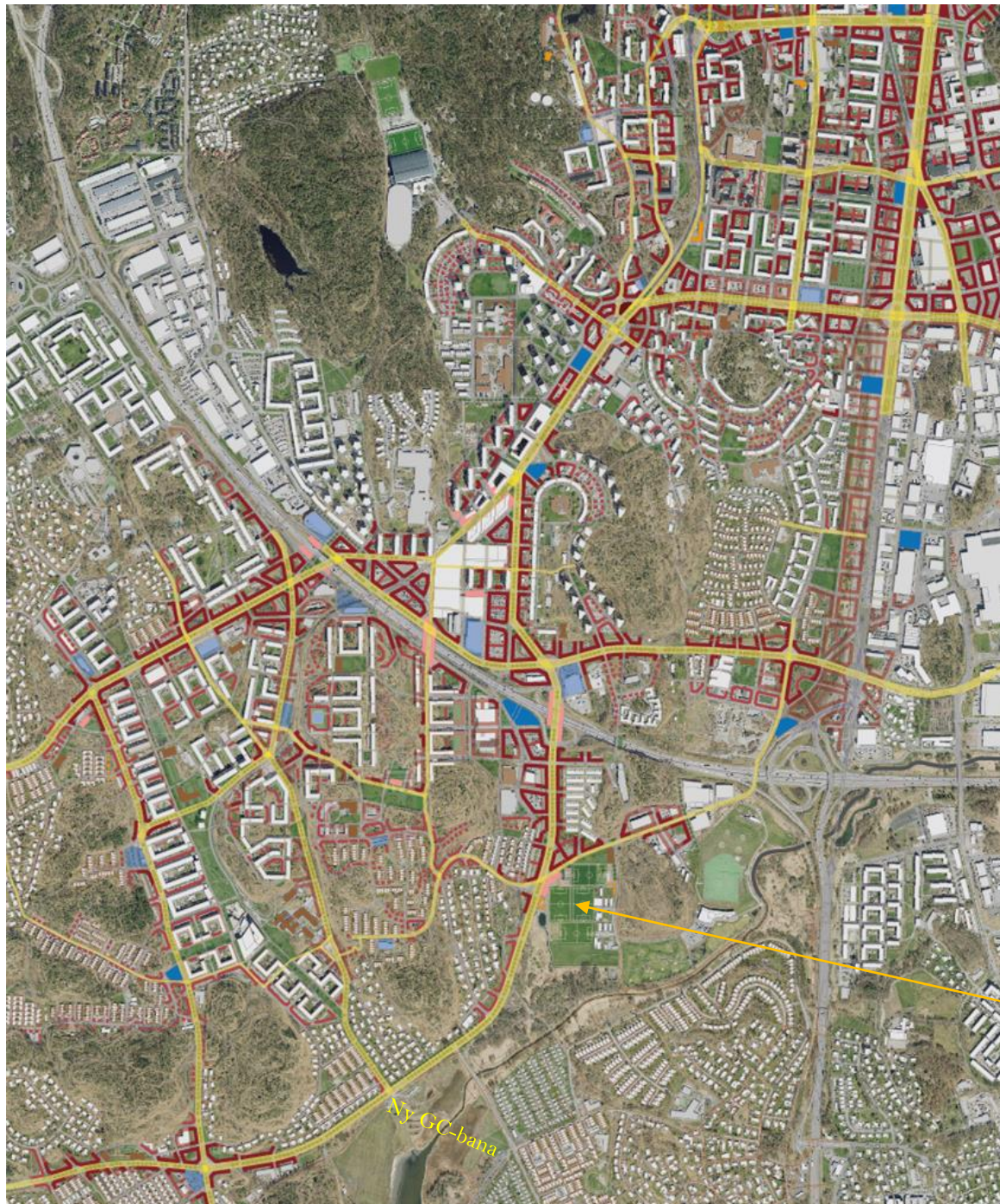
**TYNNERED  
SOM EN  
TRÄDGÅRDSSTAD  
Stadsradhus  
och villor**



**FÖRTÄTA**



**SPARA NATUR**



## HUVUDGATOR GENOM OMRÅDET

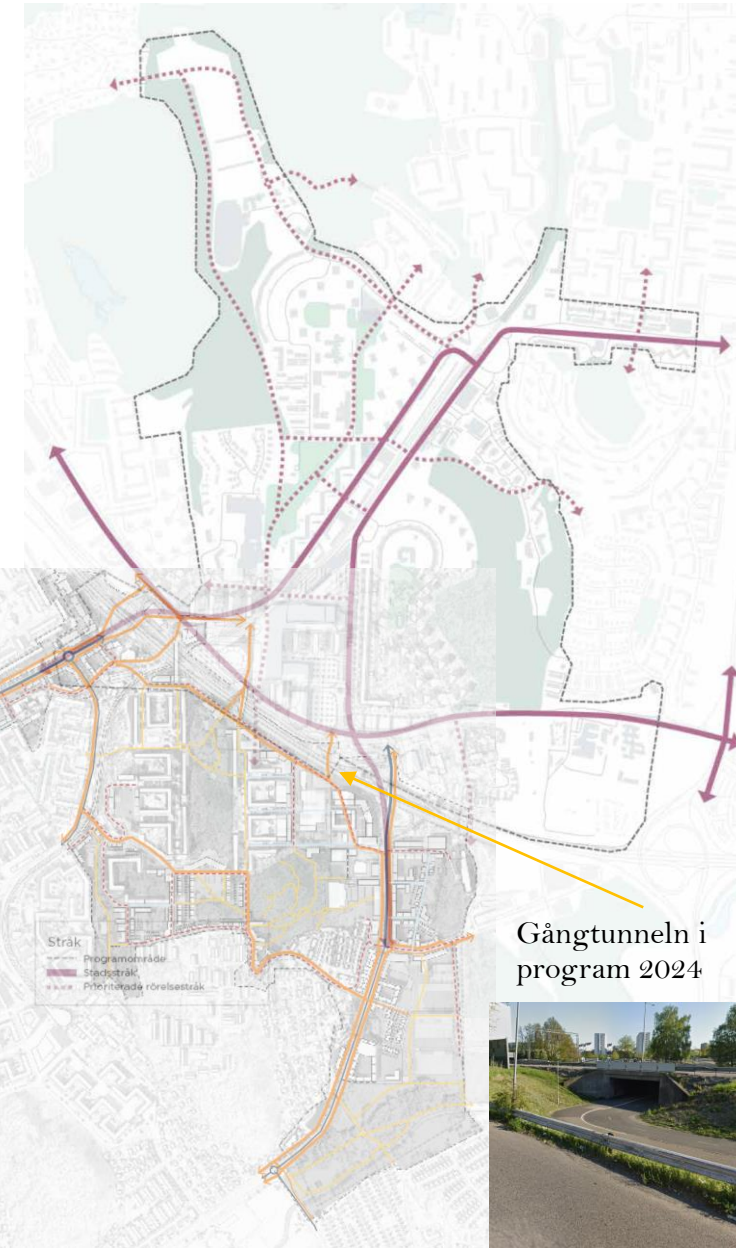
Om Frölunda ska bli en gångvänlig småstad med kommersiellt fungerande lokaler behöver huvudgatorna hänga ihop så logiskt och gent som möjligt. Huvudgatorna (i gult) ramar sen in bebyggelsen i ca 500-1000 m breda stadsdelar. Den branta topografin begränsar antalet möjliga stråk till ytterst få.

Stadsstråk mellan Frölunda och Tynnered via en gångtunnel enligt program 2024

T-korsningar kvar enligt program 2024



Både Mandolingatan och Marconigatan som parallella stadsstråk enligt program 2024.

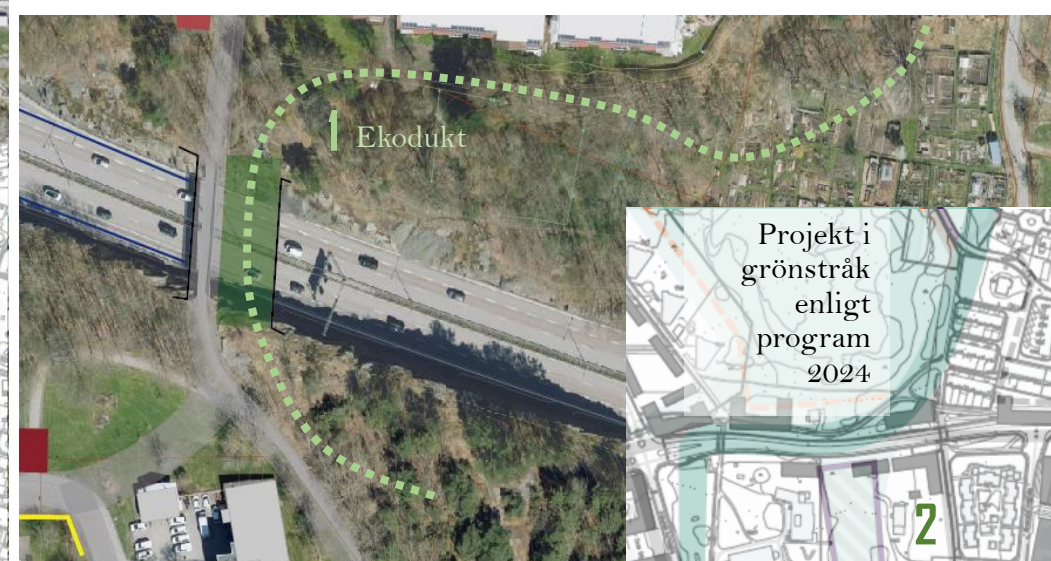
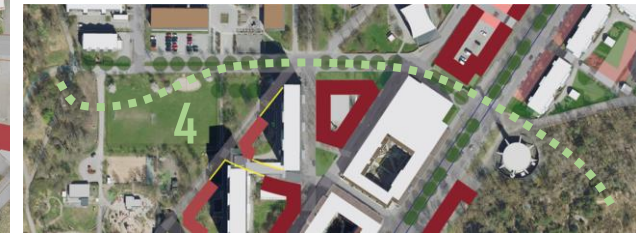


Gångtunneln i program 2024

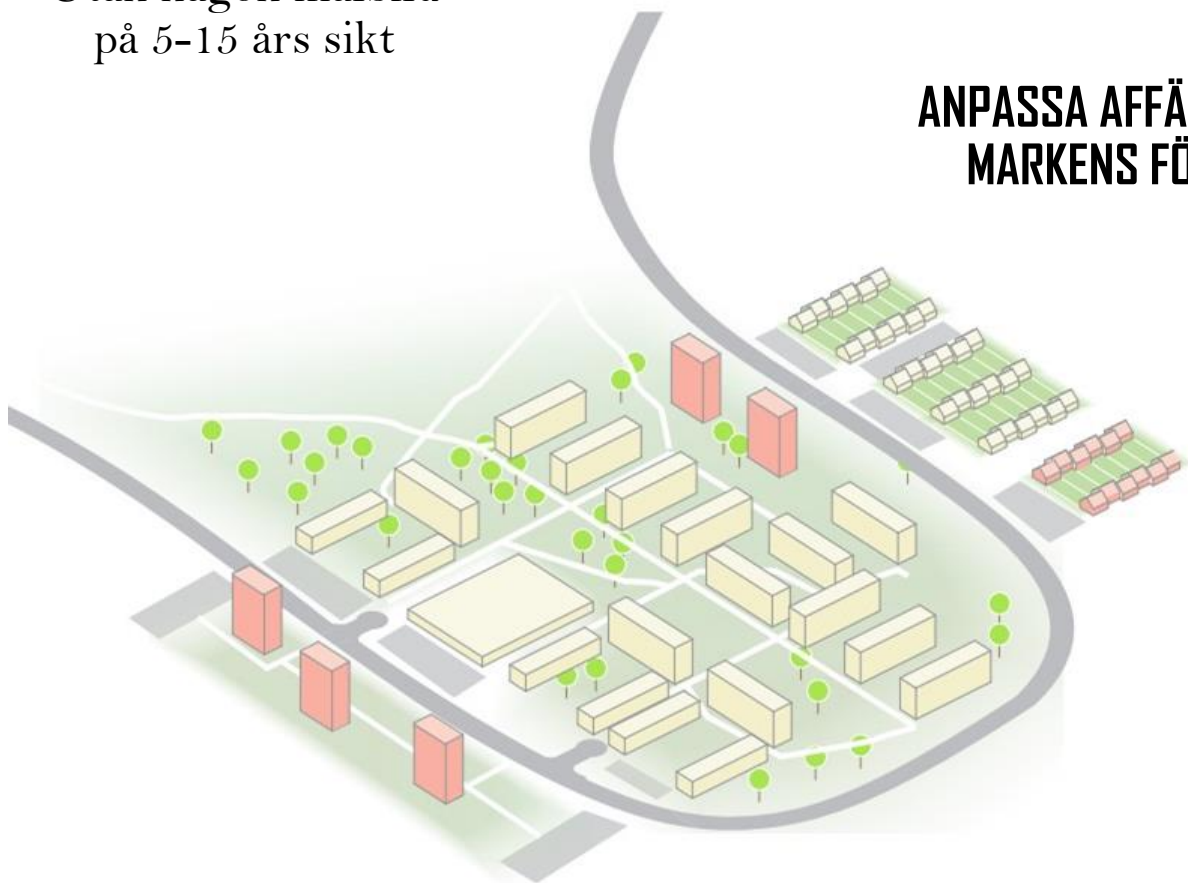
- Trafikstruktur
- Fyra körfält
  - Två körfält
  - Lokalgata
  - Gårdsgata
  - G/C, separerad
  - G/C, kombinerad
  - Gångbana
  - Programgräns

## GRÖNA STRÅK GENOM OMRÅDET

För att underlätta djurens rörelsemöjligheter mellan Välen och Ruddalen behövs en ekodukt över Västerleden. Dessutom bör ny bebyggelse inte placeras inne i skogen eller i de öppna passager som finns idag. Trädalléer gör det något lättare att korsa gator.



Utan någon målbild  
på 5-15 års sikt



**ANPASSA AFFÄRSMODELLEN EFTER  
MARKENS FÖRUTSÄTTNINGAR** →

Stadsomvandling  
på 5-100 års sikt



Bilder ur Värdeskapande  
stadsutveckling i Tynnered,  
av Spacescape 2018

### **KORTSIKTIG – PROJEKTUTVECKLING / DETALJPLANERING**

Dagens planering har använts i ca 50 år för att ställa friliggande byggnader på jungfrulig mark och grönytor men går inte att använda vid förtätning, eftersom det riskerar att blockera framtida byggbara ytor.  
Projektutveckling = olika anspråk separeras var för sig

### **KORT OCH LÅNGSIKTIG – STADSPLANERING (GUI)**

Äldre planering utgick istället ifrån en konkret målbild (stadsplan) som delades in i flera byggbara etapper på både kort – medellång – samt på riktigt lång sikt. Vissa delar var enbart genomförbara i sista etappen.  
Stadsplanering = avvägning mellan olika anspråk

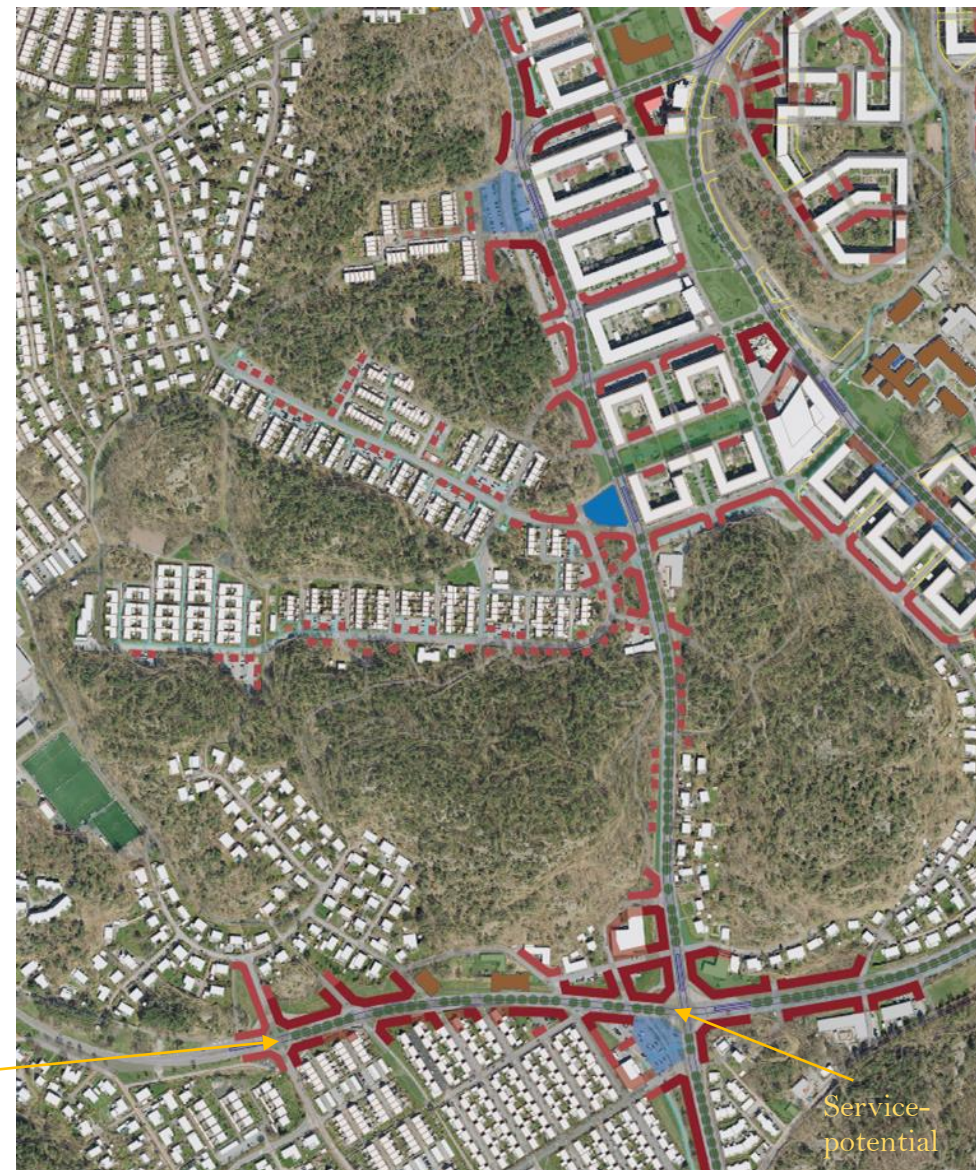


Som i Slottbergsparken 2011-2020



Som i Selma Lagerlöfs torg 2015-2024

Ökad integration, ökad trygghet, ökad vardagsmotion, ökat utbud av service och bostadsalternativ samt ökat markvärde som täcker utgifter



### PROJEKTUTVECKLING I SKOGEN – SPARA IMPEDIMENT

Enklare (?) intäkter för enskildas projektekonomi men ger få fördelar för stadens samhällsekonomi

### STADSOMVANDLING PÅ IMPEDIMENT – SPARA SKOGEN

Ger stora fördelar för samhällsekonomi men kräver en större samordning mellan olika projekt



**RIVA BORT IDYLL?** (Enligt pågående detaljplan 2022)



Detaljplan för bostäder och utbildningslokaler norr om Åkeredsvägen inom stadsdelen Önnared i Göteborg 2022.

När projektutveckling sker på impediment riskerar det dock att blockera framtida byggbara ytor, eftersom det saknas någon målbild att spara den omkringliggande marken till.

Tvärt om i Göteborgs utvidgade innerstad.



**SPARA TRAFIKLEDENS IMPEDIMENT?** (Enligt pågående detaljplan 2022)



# 1. MUSIKPLATSEN I ETT PLAN:

Marconigatan har rätt läge för att kunna byggas om till en stadsmässig huvudgata om korsningarna läggs i samma plan och om det nordvästra spåravnsspåret flyttas åt sydöst och då får befintlig trädrefug mellan. 40 km/h för kollektivtrafik i eget körfält, ca 3,25 m brett.

Fortsatt planskilt enligt program 2024, se nedan.







## STADSRADHUS MED SLUTNA HÖRN:

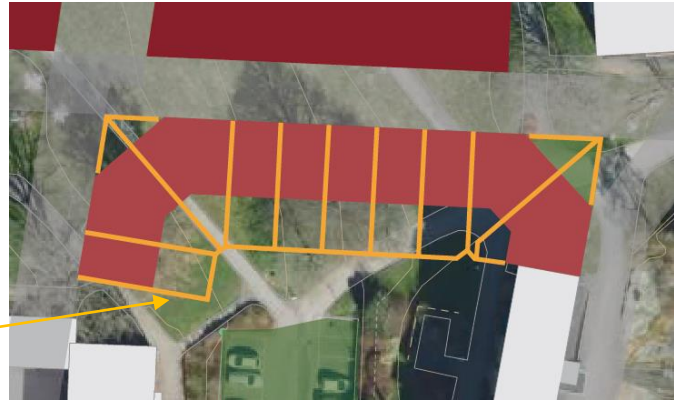
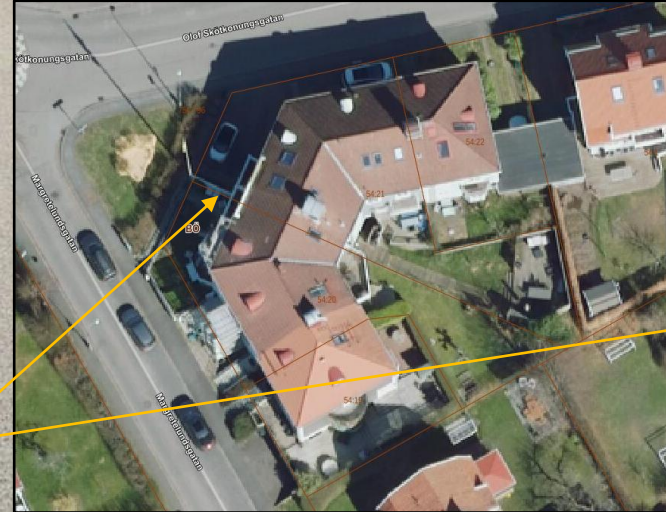
Eftersom Göteborgs utvidgade innerstad sällan föreslår byggnation inne i skogen – utan istället vid impediment med högre bullernivåer så finns det ett större behov av att kunna sluta kvarteren, likt i Örgryte.

Det ger oftast större antal BTA och boyta men mindre tomtyta till en gräsplätt. Dock så är större boyta mer efterfrågat än större m<sup>2</sup> tomt, vilket brukar synas i försäljningspriserna.



Oluf Skokningsgatan

Standardiserad tomtindelning i orangea linjer

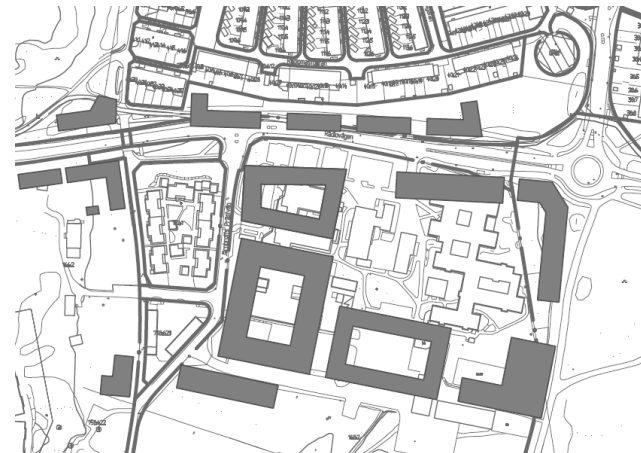


6 meter breda stadsradhus för mellantomterna, bredare i hörn.

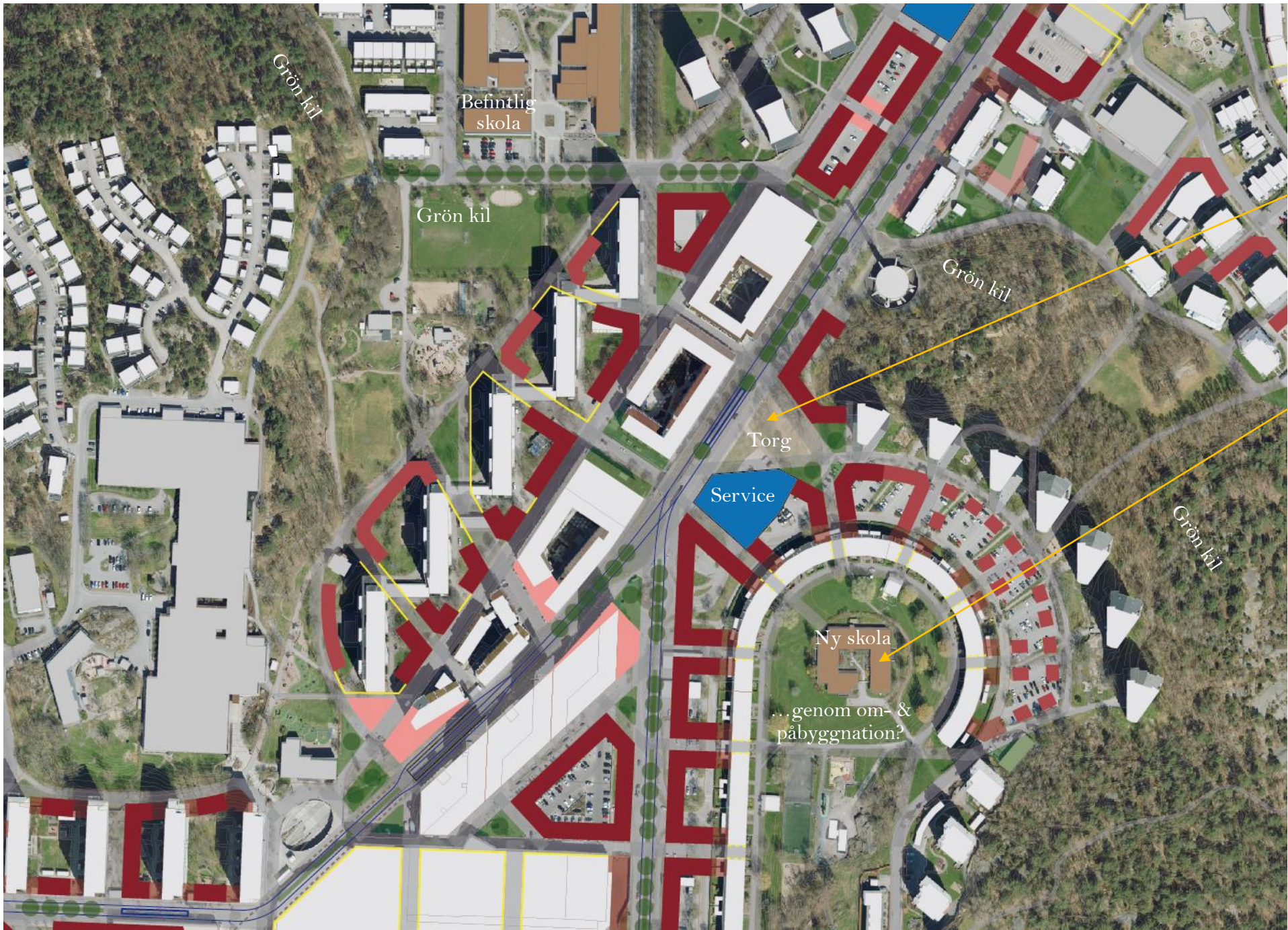
## 2. PORTIKER UNDVIKER ONÖDIGT KOSTSAM LEDNINGSFLYTT:

För att undvika onödiga kostnader för ledningsflytt så flyttas Radiovägen lite längre söderut. Det gör att befintliga ledningar kan bli åtkomliga ifrån de framtida kvarterens innergårdarna samt via dess portiker (portar) igenom husen – vilket räcker som utrymme för en liten grävare, att gräva upp vid behov.

Byggnader troligtvis ovanpå ledningar i program 2024, se nedan.



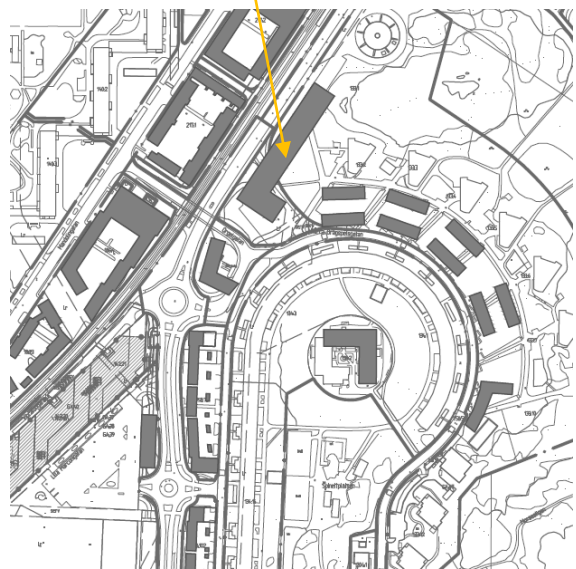
Liten grävare



### 3. ORGELTORGET - MARCONI:

Spårvagnshållplatser bör kombineras med torg för att skapa förutsättningar för levande bottenplan och ha ca 400 - 600 m avstånd mellan. Vid Orgeltorget kan service och en större mataffär byggas i markplanet på ett P-hus. En ny grundskola placeras i lugnare läge vid parken.

Skolan vid huvudgatan istället i program 2024.



# LAGER- PARKERINGSBUS

Stauton USA, år 2000.

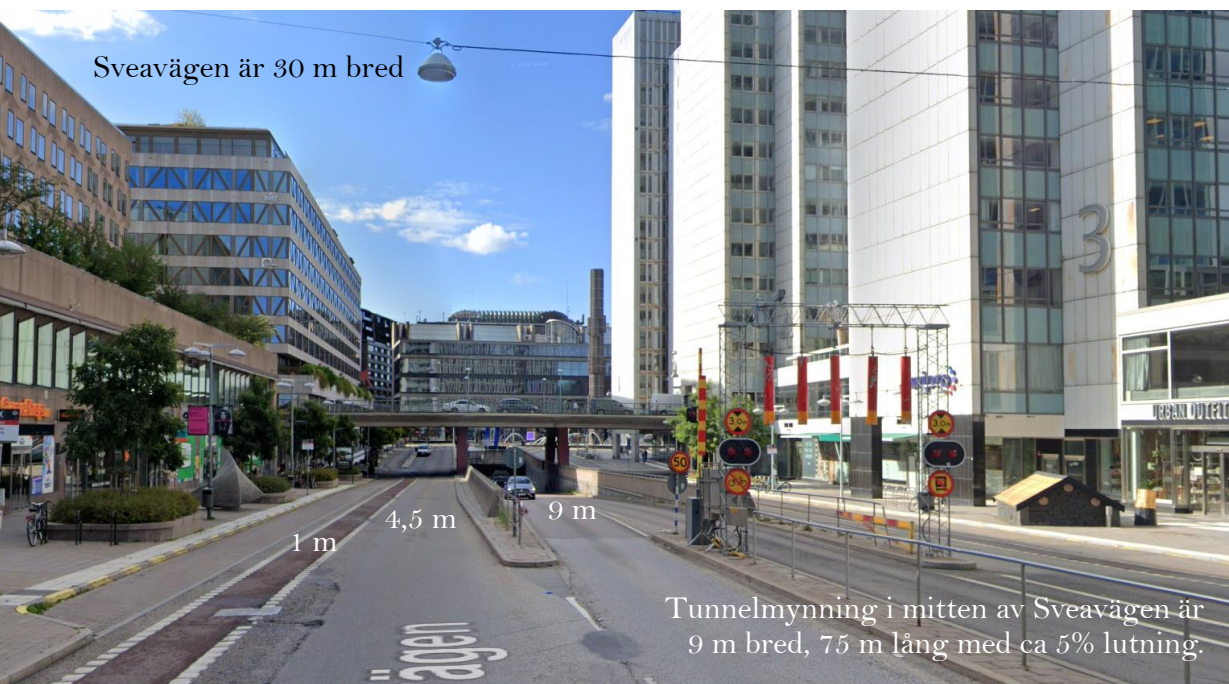
Täcker hela stadsdelens parkeringsbehov.

Verksamheter i markplan.

Antal parkeringsplatser enligt efterfrågan - ej norm. Fristående marknadsprodukt likt båtplatser... på sikt.



Sveavägen är 30 m bred

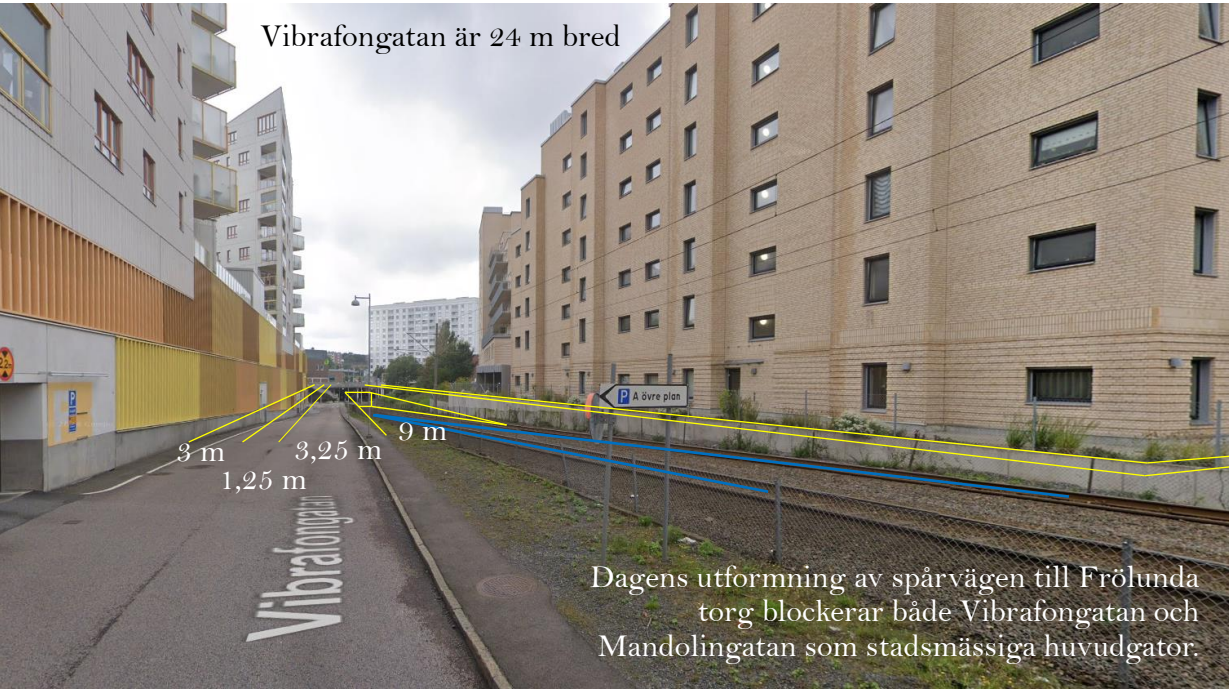


Tunnelmynning i mitten av Sveavägen är 9 m bred, 7,5 m lång med ca 5% lutning.

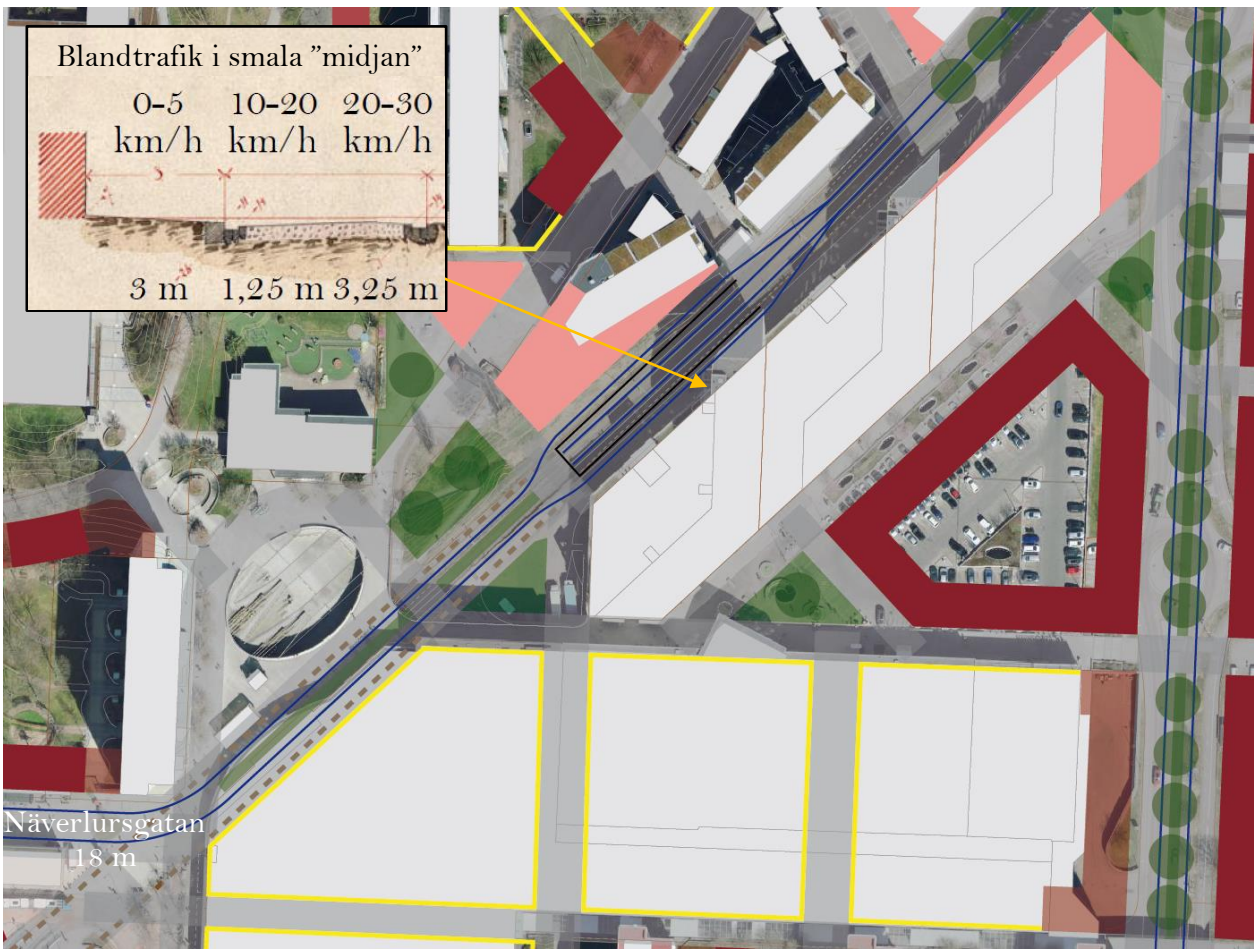
#### 4. VIBRAFONGATAN SOM EN STADSMÄSIG HUVUDGATA:

En av de svårare ombyggnationerna som krävs för att Frölunda ska bli en sammanhängande småstad är att lyfta upp körbanorna på Vibrafongatan så att de landar i Näverlursgatans höjd. Om tunnelmynningen blir lika bred som på Sveavägen återstår 7,5 m i vardera körriktning i den smalaste "midjan" för gång, cykel och blandtrafik i 20-30 km/h

Vibrafongatan är 24 m bred



Dagens utformning av spårvägen till Frölunda torg blockerar både Vibrafongatan och Mandolingatan som stadsmässiga huvudgator.





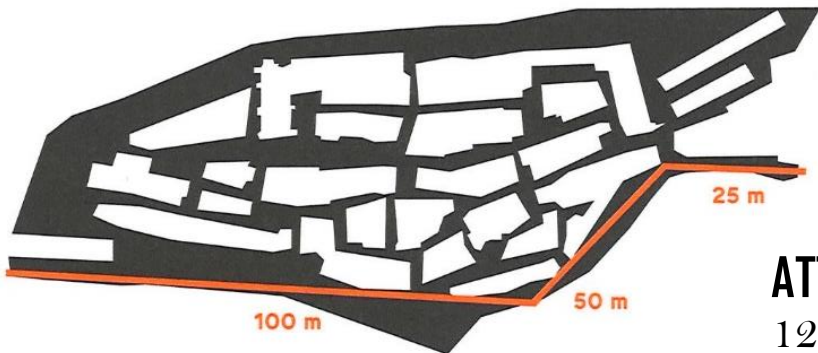
## MÄNNISKOR VILL GÅ SÅ GENT, PLANT OCH LÄTTORIENTERAT SOM MÖJLIGT:

”Den traditionella stadens gator löper däremot vidare genom angränsande stadsdelar (och ibland hela staden) och skapar en nätstruktur.” [s. 97]  
[Modernistisk stadsplanering i en...] ”trädstruktur gör istället att flödet inom stadsdelen inte har med resten av staden att göra, utan bara med stadsdelen, och det räcker inte för att ge upphov till något intensivt och varierat stadsliv. [s. 99]

”Vill vi skapa en livfull gata måste vi se hur gatan hänger samman med andra gator, ofta på stort avstånd.” [s. 113] ”Den kan geometriskt beskrivas med rätta linjer eftersom människors förmåga att både se och förflytta sig i grunden är linjär.” [s. 115]

”- en riktningsförändring på 90 grader är för en människa mer ansträngande än en på 40 grader. Mer specifikt är en förflyttning med många och stora riktningsförändringar en större mental ansträngning: man behöver hela tiden aktivt orientera sig” [s. 119]

Ur: Lars Marcus, Städernas stenar 2022.



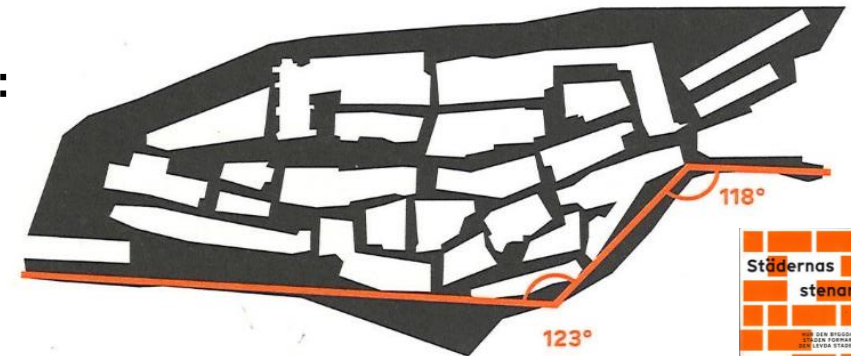
### ATT MÄTA AVSTÅND I TOTALT ANTAL METER:

$100 + 50 + 25 = 175$  meters sträcka

### OCH/ELLER...

### ATT MÄTA AVSTÅND I TOTALT ANTAL GRADER:

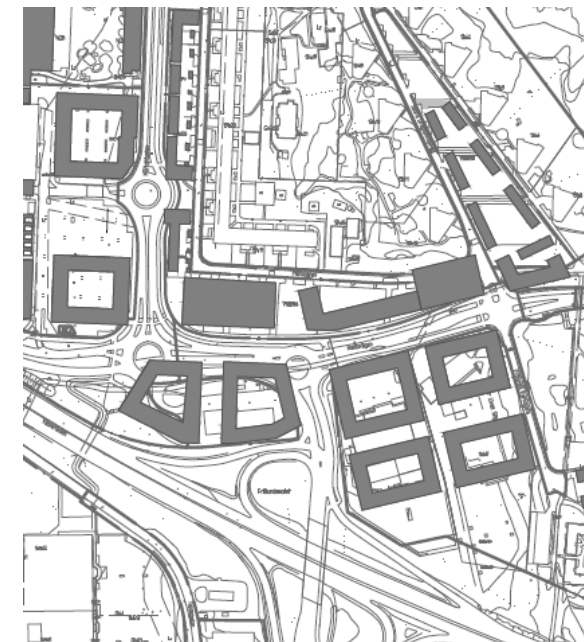
$123^\circ + 118^\circ = 241^\circ$  graders riktningsförändring





**5. GÅNGVÄNLIG HUVUDGATA:**  
För att undvika att behöva bygga en ny bro över Västerleden så kopplas Marconigatan gent och logiskt ihop med befintlig bro. En stadsmässig huvudgata kan inte gå i sick-sack med för skarpa svängar i cirka 90°.

Gångtunnel eller två 90°-svängar i program 2024.





FÖRE



EFTER

I-670 Cap, Columbus, Ohio, USA. Meleca Architects 2004



## ÖVERDÄCKNING SOM EN GATA

I staden  
Columbus, Ohio  
USA så låg två  
stadsdelar på  
var sin sida om  
en väldigt  
bullrande  
trafikled, precis  
som Frölunda  
och Tynnered.  
Genom att  
bygga 1-vån  
affärslokaler på  
var sin sida om  
bron blev den  
som en  
bullerskyddad  
stadsgata. Typ  
som Allum i  
Partille men  
utan tak, eller  
delvis som  
Mölnåls bro.

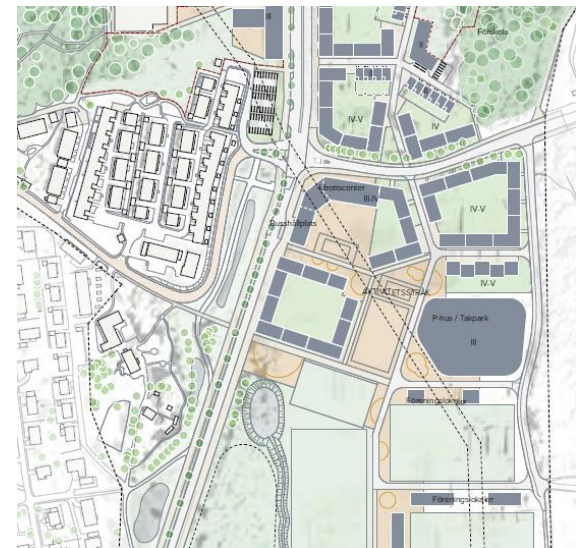




## 6. NÄSETVÄGEN – VÄLENS IP:

För att koppla ihop stadslivet mellan Frölunda och Tynnered koncentreras bebyggelse på impedimenten längs Nasetvägen och bibehåller befintlig 24 m i bredd. För att värna Välen IP och naturområde läggs enbart publika byggnader söder om Reningsverksgatan.

Bostäder på Välen IP i program 2024, se nedan.



Slussgatan 24 m småstadsboulevard i Örebro



## STORA TRÄDKRONOR FÅR BÄTTRE PLATS I MITTEN AV GATAN:

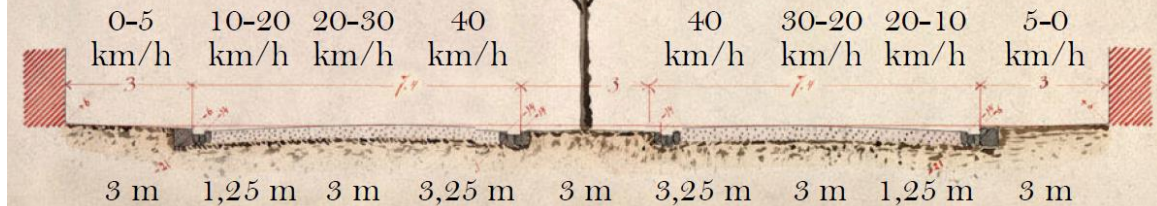
För att få plats med stora träd Kronor placeras träden i mitten av gatan. För att möjliggöra parkering mellan träden står de med 7 m mellanrum – då slipper bilarna stå vid kantsten som skulle blockera möjliga cykelbanor. Vill man hellre ha cykelparkering, plantering, gemensam plattform för en hållplats går det lika bra, mellan träden.

Näsetvägen 24 m trafikled i Göteborg



Parkering mellan träd i Örebro

## HUVUDGATA\* 24 m

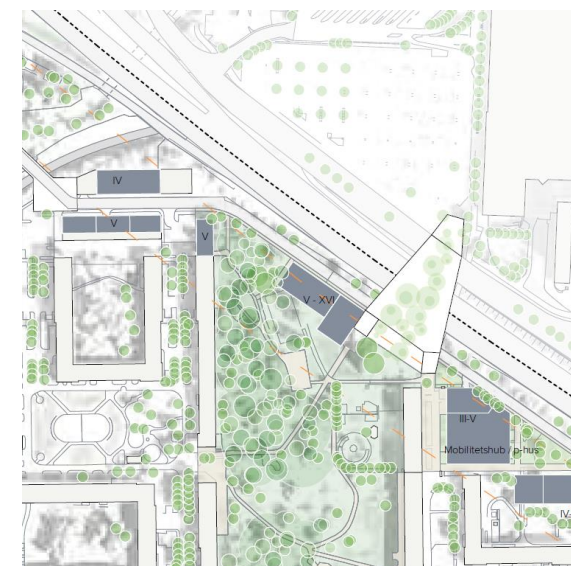


Obs trädrefugen i mitten av 24 m gatan är bara 3 m bred i Göteborgs utvidgade innerstad, för att få plats med kollektivtrafikfält.



**7. TOPASBRON MED BUTIKER:**  
För att kunna koppla ihop Frölunda och Tynnered, utan att påverka Västerleden, breddas även Topasbron med lokaler, likt I-670 cap i Columbus. Det skapar bättre förutsättningar för ett mer levande och varierat stadsliv även på Tynneredssidan.

Överdäckning som en ekodukt i program 2024.





Storgatan 18 m småstadsgata i Örebro

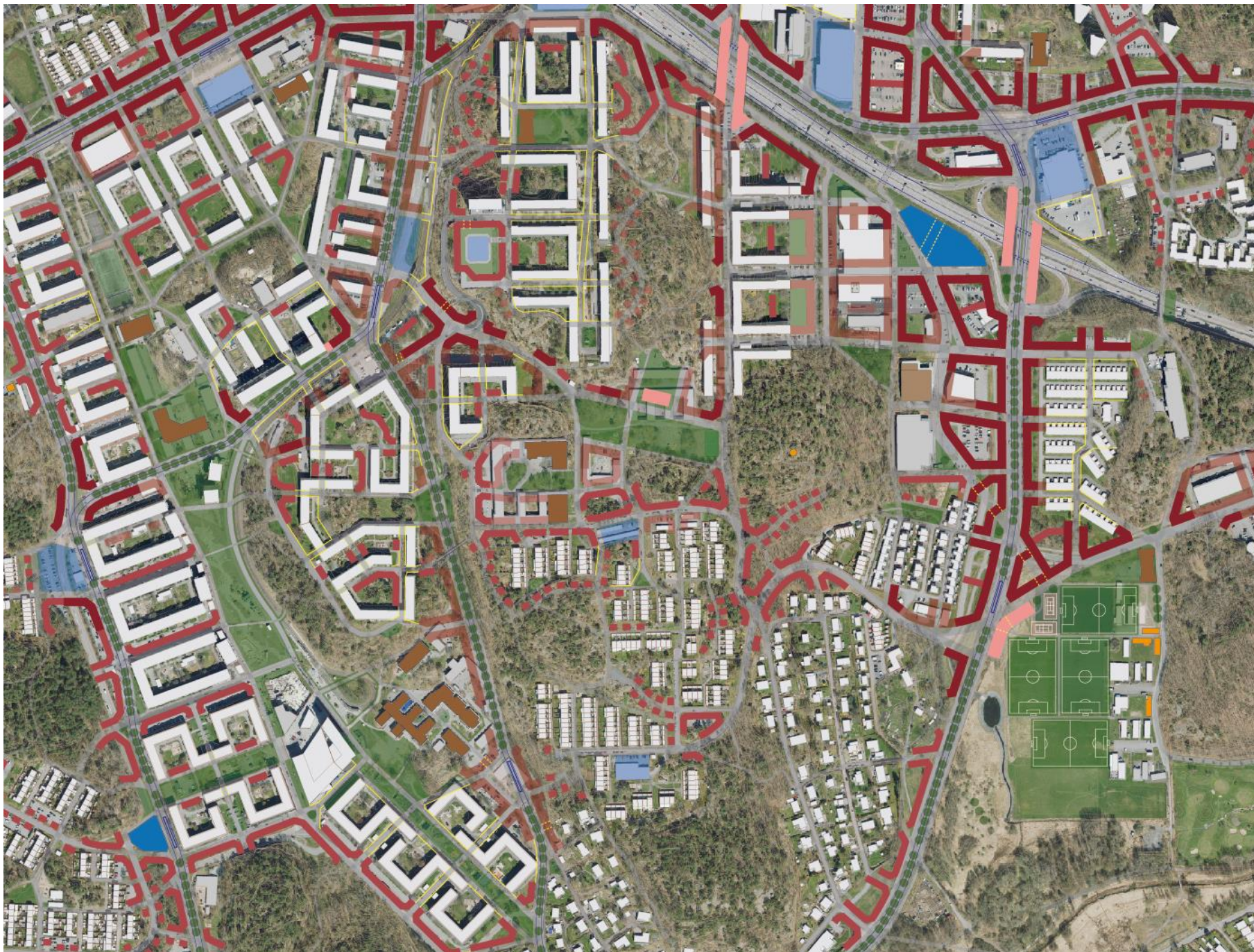
**EN 18 M BRED LOKAL HUVUDGATA MED ELLER UTAN TRÄD I MITTEN**  
 För mer lokala huvudgator, utan jättestora trafikflöden, kan en något smalare bredd på 15 - 18 m vara mer attraktiv.



Brillantgatan 18 m trafikled + impediment i Tynnered

En 18 m bred gata var med i 1874 års byggnadsstadga och blev därmed en av Sveriges vanligaste stadsgatubredd – med stor flexibilitet för många olika trafiksituationer, utan att ändra fastighetsgränserna.

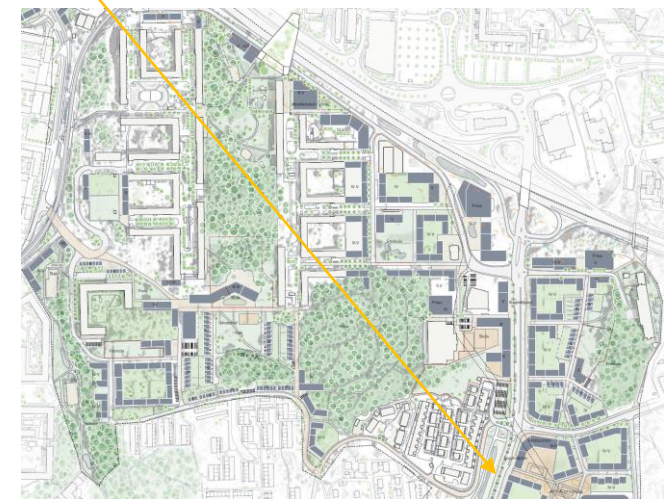




## 8. TYNNERED - TRÄDGÅRDSSTAD:

För att bygga om Tynnered till en trädgårdsstad behöver flerbostadshusen placeras vid huvudgatorna och t ex den nya Topasbron, där det finns potential till stadsliv och fungerande verksamhetslokaler. Men innanför går det att få råd att bygga mestadels småhus med skolor och park - om bebyggelsen placeras tillräckligt yteffektivt.

Matargata och impediment kvar i program 2024.





## MARKANVISNING - ÄNGÅSHÖJDEN

Inom pågående markanvisning ryms det runt 200-300 lgh, 2000 m<sup>2</sup> lokaler och 150-250 småhus, beroende på om man även räknar in de som kan tillkomma vid rivning av Ängåsskolan och temporär fsk. För att undvika onödiga utgifter bevaras eller byggs en ny Tynneredsskola ovanpå samma plats där nuvarande skyddsrum ligger.

Flerbostadshus där enligt program 2024.





### 9. GREVEGÅRDSVÄGENS SMÅHUS:

I geografiskt perifera lägen finns det en hög efterfrågan på småhus, så som stadsradhus eller stadsvillor med en egen tomt, och lägre efterfrågan på höga flerbostadshus. I många socioekonomiskt svaga områden, så som Tynnered, så finns det ofta ett för lågt utbud av småhus, vilket gör att unga familjer med barn i skolåldern ofta flyttar ifrån området, trots att de skulle vilja bo kvar. De som har råd flyttar härifrån. I andra socioekonomiskt starka områden med en hög andel småhus kan det vara brist på nya flerbostadshus vid t ex attraktiva torglägen som kan ge äldre en möjlighet att sälja sina stora villor och flytta in i en mer lättskött lägenhet. Flyttkedjor sker geografiskt väldigt lokalt. Ett ökat utbud ger områden en ökad stabilitet.

Grevegårdsvägen som trädgårdsstad imorgon...



Grevegårdsvägen som förort idag...



## BEVARA BILLIGA LÄGENHETER - UTAN PÅBYGGNATION - BYGG NYA SMÅHUS BREDVID ISTÄLLET:

För att minska segregationen men utan att gå överstyr i en allt för kraftig gentrifiering, så placerar det här förslaget nya småhus bredvid de gamla flerbostadshusen – istället för att bygga nytt ovanpå, vilket då ofta innebär så omfattande åtgärder att befintliga bostäder med låga hyror ”lyxrenoveras” bort.

Billiga gamla lägenheter är en resurs som bör användas så länge som byggnadernas tekniska livslängd tillåter – utan hyreshöjande åtgärder.

När de till slut rivs har flera etapper av ny småstadsbebyggelse då hunnit byggas bredvid. Ett ökat utbud ger områden en ökad stabilitet.