

En gångvänlig stad - hur då?



Idéskrift om GBG:s framtida city
En innerstad igen eller enbart ett "Central Business District"?

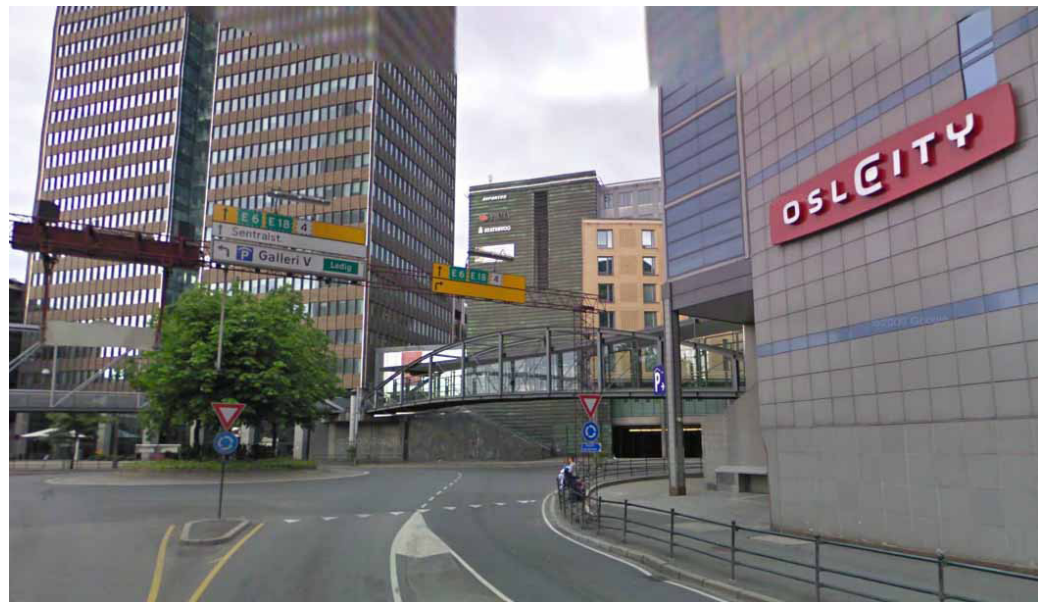


Ska vi knyta ihop staden med trafikleder eller stadsgator?

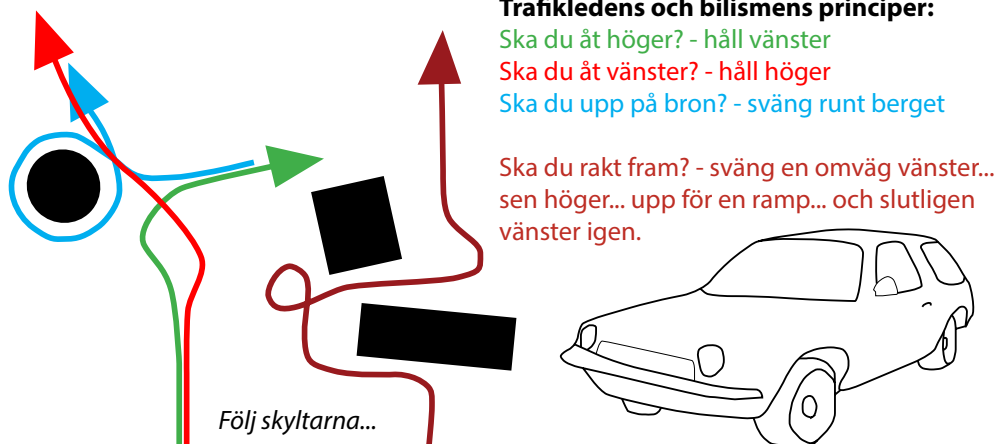
Ska bangårdsförbindelsen bli en trafikled...

Göteborgs centralaste delar står inför en kraftig ombyggnation. Arbetet med den centrala älvstaden, bangårdsförbindelsen och västlänken sker samtidigt, allt på en gång. Vad som beslutas just nu är så tongivande att det kom-

mer att påverka nästan all stadsutveckling under flera decennier. Så det är även just nu vi borde bestämma om Göteborgs city ska bli ett trafikområde med kontor-komplex eller en innerstad, de kräver nämligen helt olika rörelselogik:



I Oslo city har man valt trafikleder runt sin centralstation (a la Central Business District)



eller en innerstadsgata?

Bilismens principer för rörelse följer en egendomlig logik. Mödosamma och tidskrävande omvägar kompenseras av bensindrivna hästkrafter och högre maxhastighet. Förlorad orienterbarhet ersätts av skyltar och filer. Men en

trafikled är en monofunktion = hög maxhastighet sker på bekostnad av integration eller affärslägen. Sociala, miljömässiga eller ekonomiska problem som uppstår av trafikleders barriärverkan får gång på gång lösas av någon annan...



I Paris har man istället valt stadsgator runt stationen Gare du Nord - det ger ett annat liv...

Stadsgatans principer baseras istället på en multifunktionell hänsyn mellan stadens *alla* intressen: Där flödet är viktigt går det att prioritera en hög medelhastighet och där arbetstillfällen är viktigt kan verksamheternas behov av passerande kunder lösas med lägre hastighet och många korsningar. Stadsgator är ett flexibelt system med många möjligheter men är samtidigt väldigt känsligt eftersom det baseras på promenerande människors logik. Ser vi att gatan innebär en omväg, att den blockeras, blir allt för jobbig på grund av topografin eller är för tråkig så väljer vi troligtvis en annan väg.

För om vi ska gå eller cykla någonstans med vår egen muskelkraft i en "hållbar stad" spelar nog vägen dit en minst lika viktig roll som själva målet...





Siena

Florens

I Siena (i Italien) så syns stadsgatans principer tydligt; att människor vill ha minsta möjliga motstånd. Huvudstråken följer kortaste vägen längs bergsryggen och är så sammanhängande att de då nådde ända ner till Rom utan att blockeras! Torget ligger sen strategiskt i deras förgrening, precis där allra flest människor passerar förbi.

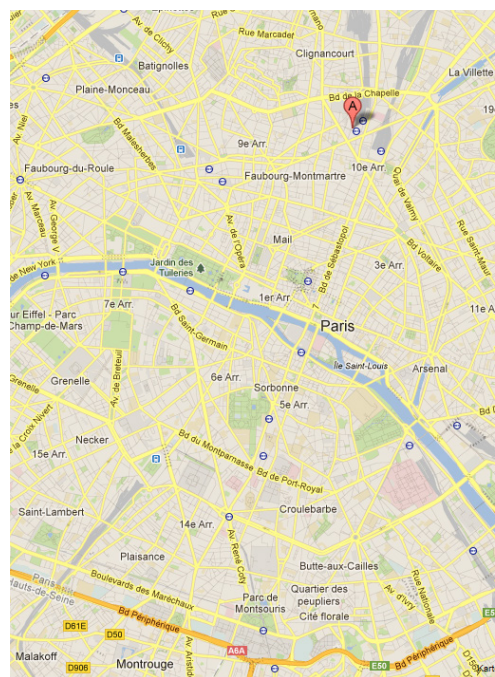
De flesta tvärgatorna korsar huvudstråken i förlängningen av sina siktlinjer likt fiskens revben och ryggrad. Även om gatorna kröker sig ger siktlinjerna en antydning om att gatan fortsätter utan stopp, vilket underlättar de gåendes orienterbarhet.

Rom

Rom

alla vägar bär till Rom...

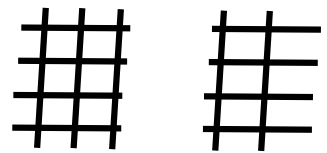
3



Paris

Bangårdsförbindelsen & innerstadsgatan Rue La Fayette med jättetydlig fortsättning

Paris som visserligen varit bebyggt i 4000 år har under senare århundraden fått en ganska tuktad struktur av de strikta rutnätsidealerna... men gatorna följer ändå samma principer som i medeltidsstäder. **Rörelselogiken är precis samma** oavsett om gatorna är breda och linjalraka (eller trånga och krökta som i Siena).



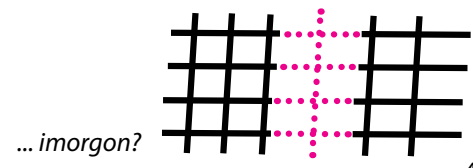
GBG idag...

enorma barriärområden emellan. Vi står alltså inför en märklig uppgift: att knyta ihop hela vår grundstruktur... som många städer gjorde redan under medeltiden.

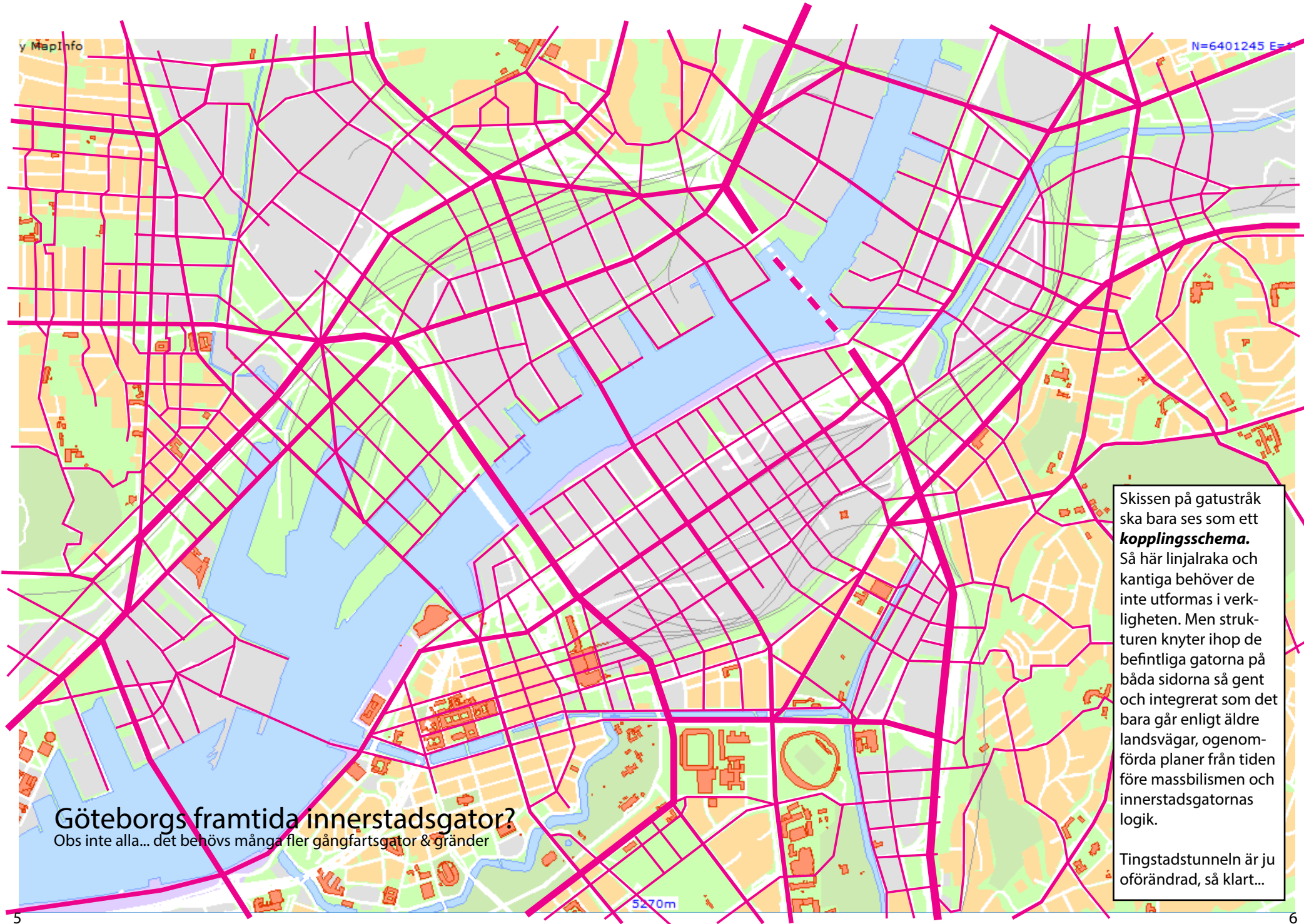
De norra och södra delar i Paris är dessutom förgrenade med ca 20 st. centrala broar som nästan alla landar i en gatas siktlinje. Går man här som turist råder det ingen tvekan om att man når ända fram utan att tvingas vända vid en återvändsgata, det räcker nästan att orientera sig efter solens läge för att komma fram.

Med lärdom ifrån Paris och Siena skulle även Göteborg kunna integreras på liknande sätt. Våra små stumpar av gator bör också knytas ihop enligt innerstadsgatans logik för största möjliga gång- & cykelframkomlighet (se nästa uppslag).

Jämför man Göteborg med andra städer är det slående att vår innerstad istället består av små "öar" av stadsgator med



... imorgon?



Göteborgs framtida innerstadsgator?

Obs inte alla... det behövs många fler gångfartsgator & gränder

Skissen på gatustråk ska bara ses som ett **kopplingschema**. Så här linjalraka och kantiga behöver de inte utformas i verkligheten. Men strukturen knyter ihop de befintliga gatorna på båda sidorna så gott och integrerat som det bara går enligt äldre landsvägar, ogenomförda planer från tiden före massbilismen och innerstadsgatornas logik.

Tingstadstunneln är ju oförändrad, så klart...



1921 var idén om en tätbebyggd innerstad fortfarande synlig, innan bilism & industri tog över...



Karl Johansgatan från byväg till stadsgata 1893

Många av våra nu mest attraktiva stadsgator följer än idag sträckningen av de gamla stigarna som trampats fram under århundraden likt Siena... som i Majorna (kartan till vänster). Vi behöver inte börja på ruta noll... Det fanns en grundstruktur som integrerade hela stan och den går att återuppliva och använda sig av igen för att premiera levande stadsliv, hållbart resande och **mycket byggbar mark**.



Kanske behövs det en gång och cykelbro mellan operan och Kvilletorget igen?



Göteborgs norra och södra delar borde knytas ihop med en "circle line"-gata i markplan

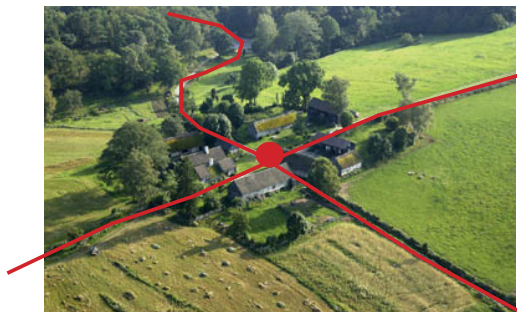
Men vi har nog inte riktigt vant oss vid tanken; att vi faktiskt ska bygga mängder med tät innerstad åt både norr och öst i framtiden. De ytorna som idag används för betongtillverkning i Gullbergsvass kommer antagligen kännas lika centrala år 2050 som Odenplan eller Östermalmstorg i sthlm (de har ju samma avstånd till en centralstation).

Den nya Göta Älvbron behöver därför i mina ögon integreras med de östra delarna av city, bangårdsviadukten & parkgatan snarare än **återvändsläget vid Drottningtorget** för att möjliggöra en utbyggnation. Om kollektivtrafiken

placeras i så gena och sammanhängande stråk som möjligt minskar onödiga omvägar... vilket kanske även dämpar behovet av jättehöga hastigheter? Göta Älvbron bör nog ses som en del av en "Circle line" i framtiden som kan förbinda: Backa - Centralstationen - Hedens knutpunkt (längs parkgatan) - Haga C - Järntorget - Stigbergstorget (via en bro... biltunnel vore pengar i sjön) - över till Chalmers.

Ingen större stad så vitt jag vet har undvikit att tydligt och gent koppla ihop sina broar med huvudgator - speciellt inte om de som vi bara har en enda central bro, jag tror det är helt avgörande.

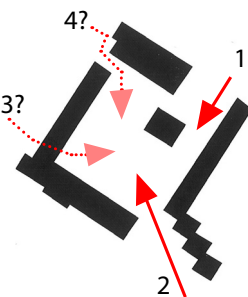
Ha torg där människor passerar - inte på baksidan



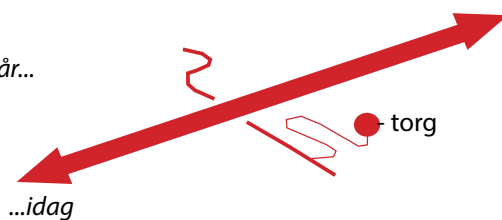
Förr ledde stråken ända fram till torget, idag leder de snarare bort eller förbi...

Om vi dessutom vill skapa en "blandstad" så spelar torgens tillgänglighet i gatunätet en livsavgörande roll för verksamheternas kundunderlag och överlevnad. Men det är oroande hur många lokala torg som redan har placerats på väldigt märkliga platser om man måste gå eller cykla dit. De kan ligga bakom bebyggelse så man inte ser det, otillgängligt på andra sidan en för bred gata, topografiskt olägligt eller som vanligast helt avskilt från huvudgatan med bara en enda offentlig återvändsgata som når ända fram.

För livskraftiga torg verkar antalet helfentliga gator som leder ända fram vara av avgörande vikt: Axel Dahlströms torg har bara 2 till 4 gator (enbart offentliga gator eller även gångväg & trappa inräknat). Järntorget har det dubbla 8 st och torget i Siena har hela 9 st. Kommer du inte enkelt fram går du nog inte dit... och då försvinner kundunderlaget.

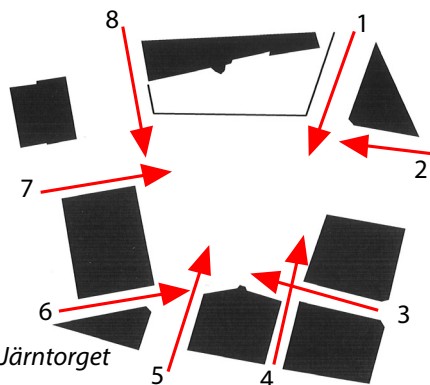


Axel Dahlströms torg



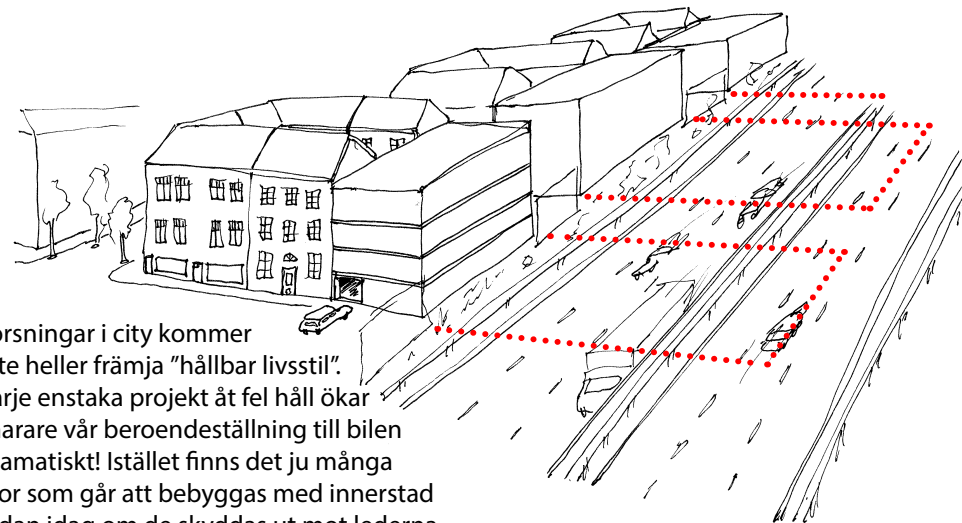
Jag tror att vi befinner oss vid ett paradigmskifte vad det gäller stadsplanering. Peak oil och möjligtvis peak travel sätter "maxhastighet" i ett annat ljus. Bilismens trafiklösningar blir helt enkelt för dyra att bygga i framtiden när de bara är anpassade för ett enda trafikslag och skapar allt för svåra sociala bieffekter. Men saker och ting står fortfarande och väger; ska vi ändå gräva ner Mårten Krakows led och "cementera" för all framtid att den enbart kan användas till just trafikled eller ska vi lämna saken öppen för en framtida stadsgata i markplan?

Mitt förslag är att vänta med projekt och frimärksplaner som inte tydligt följer Göteborgs visioner om en hållbar framtid så inte miljarderna börjar rulla iväg. Tingstadstunneln och Marieholmstunneln kommer aldrig att kunna användas som cykelvänlig stadsgata. Och nya planskilda



Järntorget & Axel Dahlströms torg

Vänta med att gräva ner trafiklederna



korsningar i city kommer inte heller främja "hållbar livsstil". Varje enstaka projekt åt fel håll ökar snarare vår beroendeställning till bilen dramatiskt! Istället finns det ju många ytor som går att bebyggas med innerstad redan idag om de skyddas ut mot lederna med parkeringshus eller kontorsbyggnader tills vidare. Det gäller dock att spara befintliga och integrerande gatustrukturers siktlinjer (se sid 5-6) så vi inte riskerar att **blockera framtida exploatering**.

Titta på sidorna 5-6 igen. Vad krävs egentligen för att Göteborg ska kunna integreras med gåendets logik enligt skissen?
 - Först behöver tågtrafik grävas ner... vilket delvis sker i och med *Västlänken*.
 - Värnerfrakten behöver gå på *Nordre älv* (eller *omprioriteras*), så vi kan bygga broar.
 - Skrymmande *depåer* och *bangårdar* behöver flyttas utanför den centralaste regionkärnan (en glömd regionfråga?).
 - Och så måste bilhastigheten sänkas på högttrafikerade innerstadsgator från 70 till 50 km/h = kanske inom rimliga beslut?

Jag började se på trafikledningens höga flöde på ett annat sätt efter att jag hörde att nära 70 % av E6:ans trafik egentligen är lokaltrafik - det höga flödet är alltså medvetet skapat genom koncentration

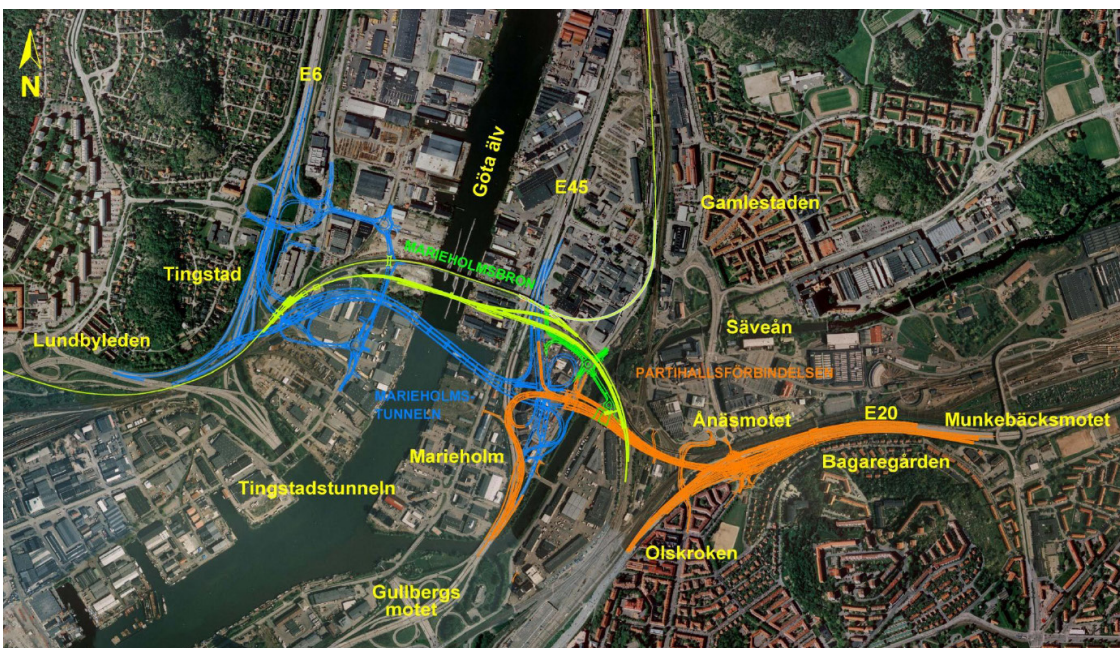
Morten Krakows stadsgata eller biltunnel?

av trafik just där. Det innebär ju att principen om silning (att fördela flödet jämnare mellan fler gator) hade kunnat skapa en helt annan situation: Även trafikleder kan ju då byggas om till vanliga stadsgator med tillräcklig framkomlighet för regionaltrafik trots en hastighetssänkning. Stadsgator ger otroligt mycket mer byggbar mark än de skrymmande lederna och stadsgator som hänger ihop med en tydlig orienterbarhet kan användas både som trafikapparat eller som sällskapsrum i framtiden, trafikleder är monofunktion...



NY Broadway från biltrafik till stadsliv...

1960-talets visioner planeras än idag; Lundbyleden, Marieholmstunneln, Partihallsförbindelsen...



... utökade köpcentra, renodlade bostadsområden & fler skrytbyggen till evenemangsområdet.

- Vi lägger tid och pengar på gamla trafiklösningar och projekt som i mina ögon kan vara obrukbara inom några decennier. De ekologiska och sociala kostnaderna blir nog mångdubbelt högre än de ynka miljarderna i statligt investeringsbidrag...