

Dialog-pm om Göteborgs äldre stadsplaner och framtida innerstadsutbyggnad

GÖTEBORGS FÖRSUNNA ELLER FRAMTIDA INNERSTAD



Göteborgs stad
Stadsbyggnadskontoret dnr: 0120/16

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."

(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, diariernr 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**."

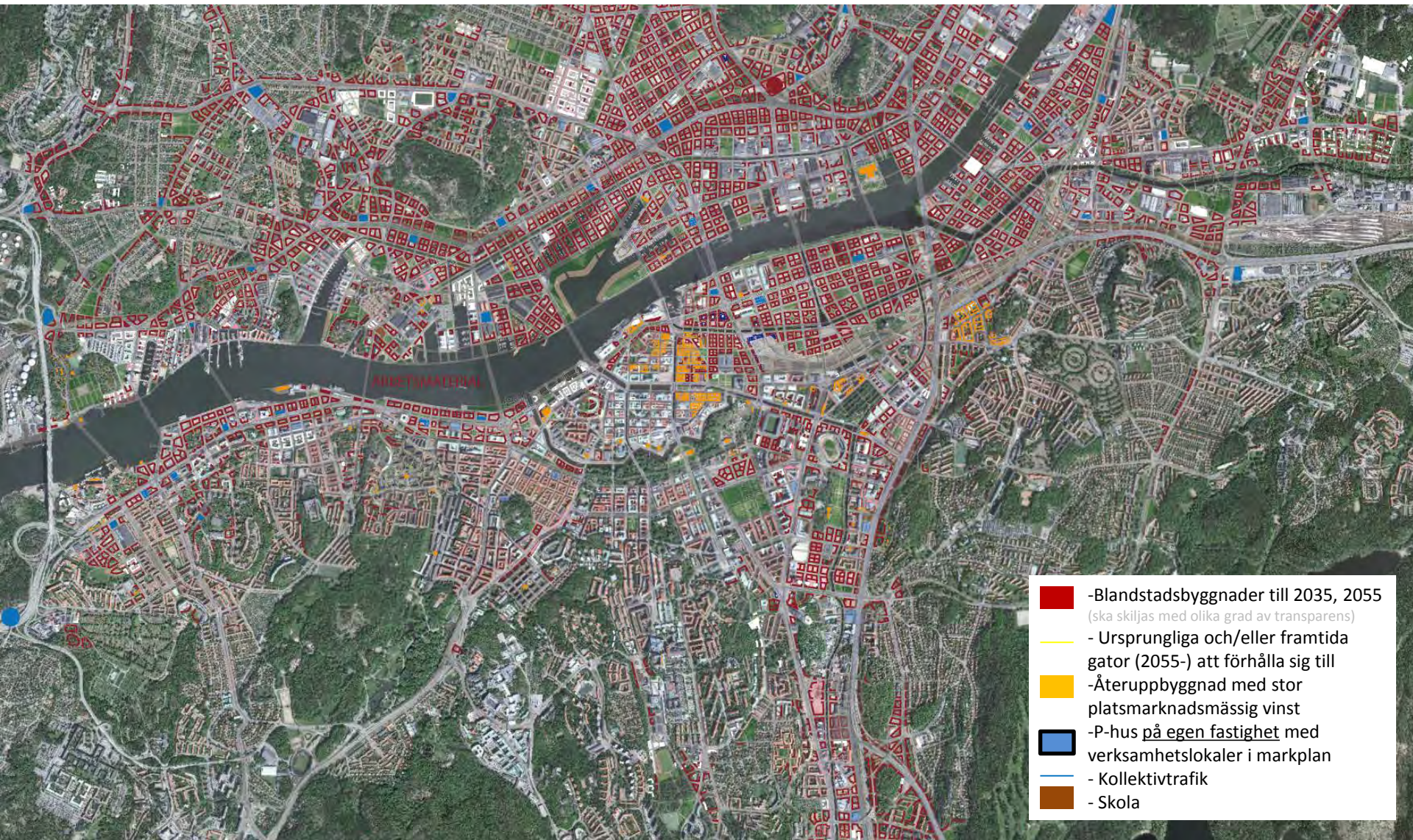
= En **historisk stadsplaneanalys** över möjliga byggytor i en utvidgad innerstad på kort & lång sikt, mycket baserat på gamla planer men framförallt en konkret tolkning av stadens nya strategiska dokument.

Handläggare:

Lukas Memborn & Sophia Älfvåg

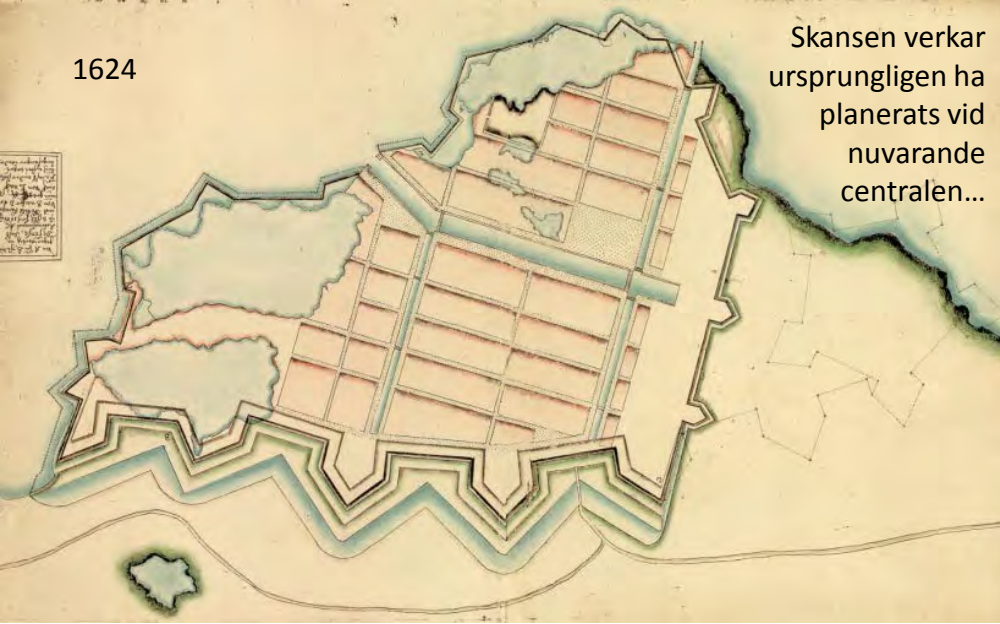
Historisk stadsplaneanalys över Göteborg: (första steget i arbetets upplägg)

Gör en historisk stadsplaneanalys över möjliga byggytor i en utvidgad innerstad på kort & lång sikt, mestadels baserat på gamla stadsplaner men framförallt en konkret tolkning av hur stadens nya strategiska mål skulle kunna se ut i sin helhet. **(jämka målkonflikter & lös barriärer)**



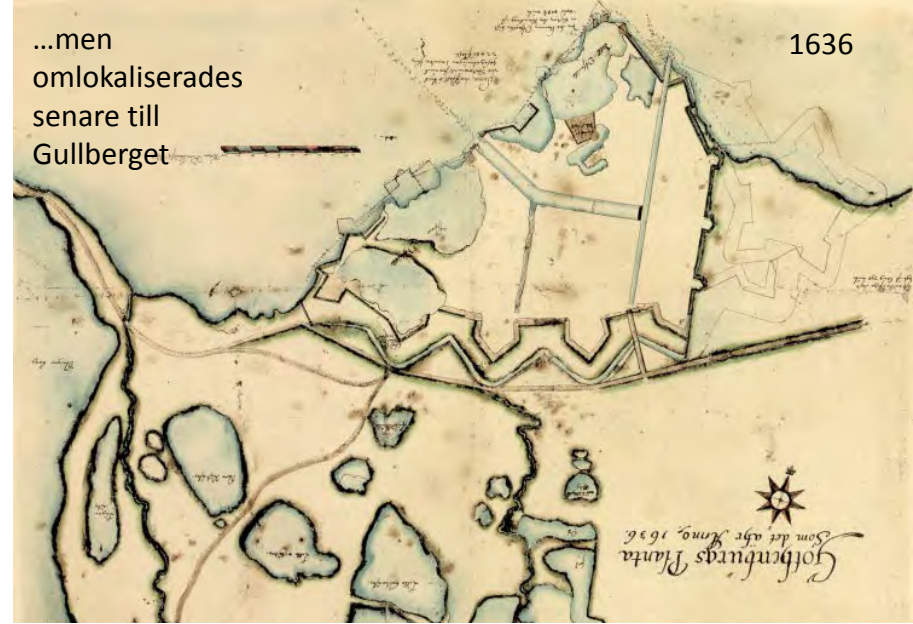
Innerstadens framtida utvidgning (= minst 80 % av all blandstadsbyggnation i Göteborg under typ 100 år & resterande ca 20 % bör ske i satelliternas viktigaste kärnpunkter)

1624



Skansen verkar
ursprungligen ha
planerats vid
nuvarande
centralen...

1636

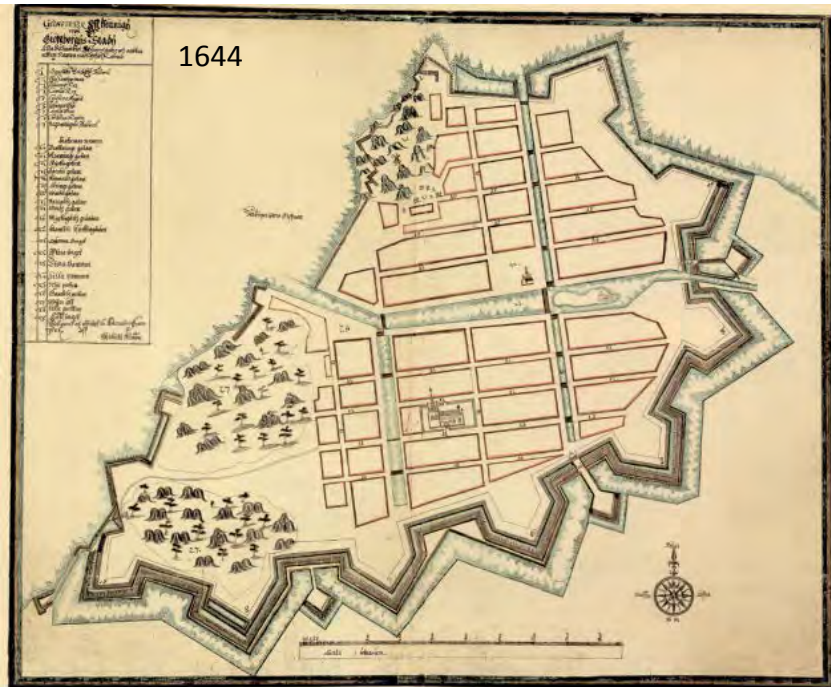


...men
omlokiserades
senare till
Gullberget

Gullbergsvass
Som det var Anno 1636

Centralen/"Region city" & Gullbergsvass: (...först en konkret analys av äldre stadsplaner:)

1644

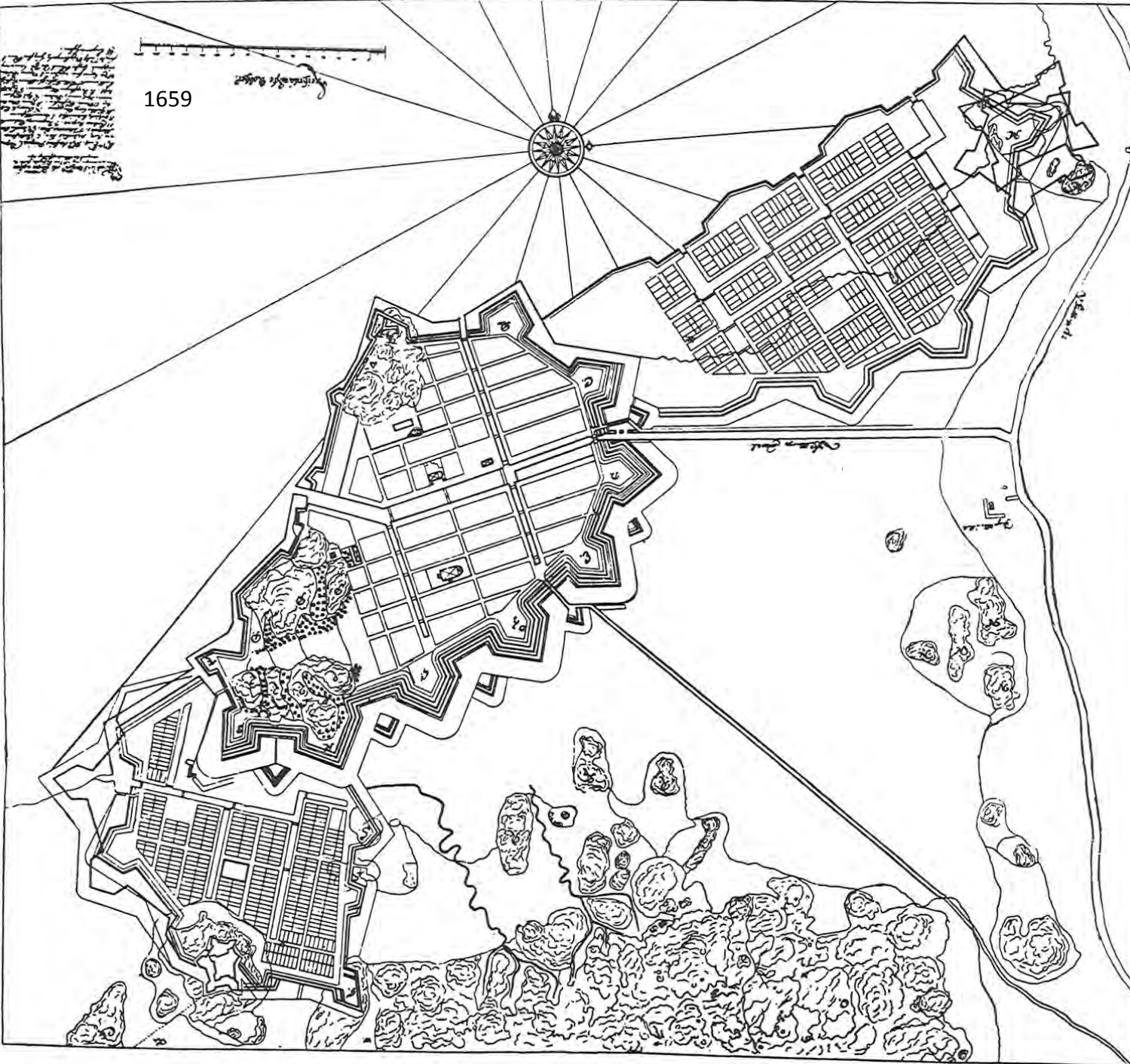


1684



Haga "kåkstad"...

1659

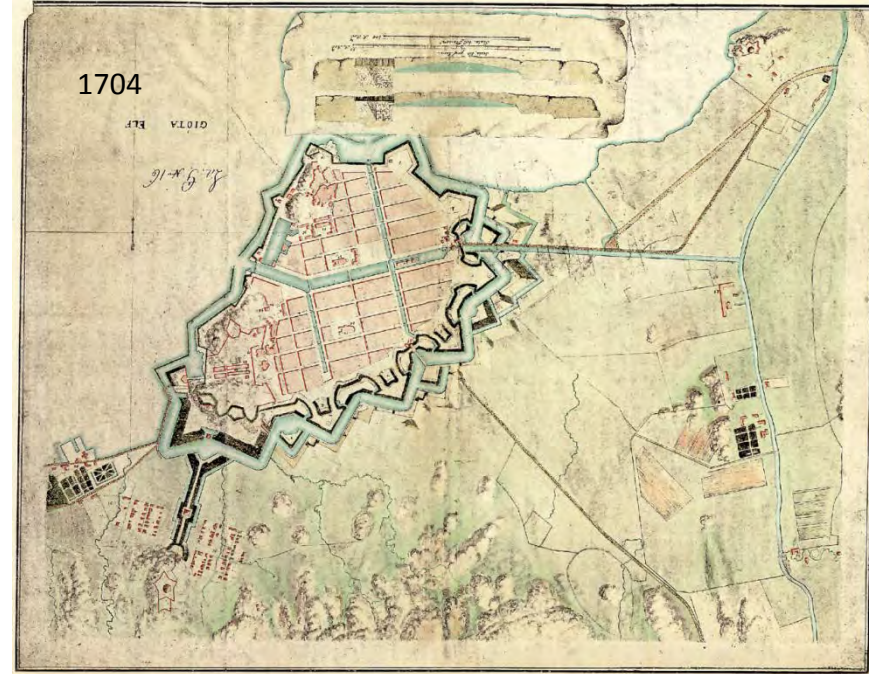


Göteborgs första utvidgningsförslag verkar vara från 1659 av J Wärnschiöldh. Både Haga och Gullbergsvass tänktes ha omfattande försvarsmurar och kanalsystem inne bland bebyggelsen. (ill. Lilienberg 1928)

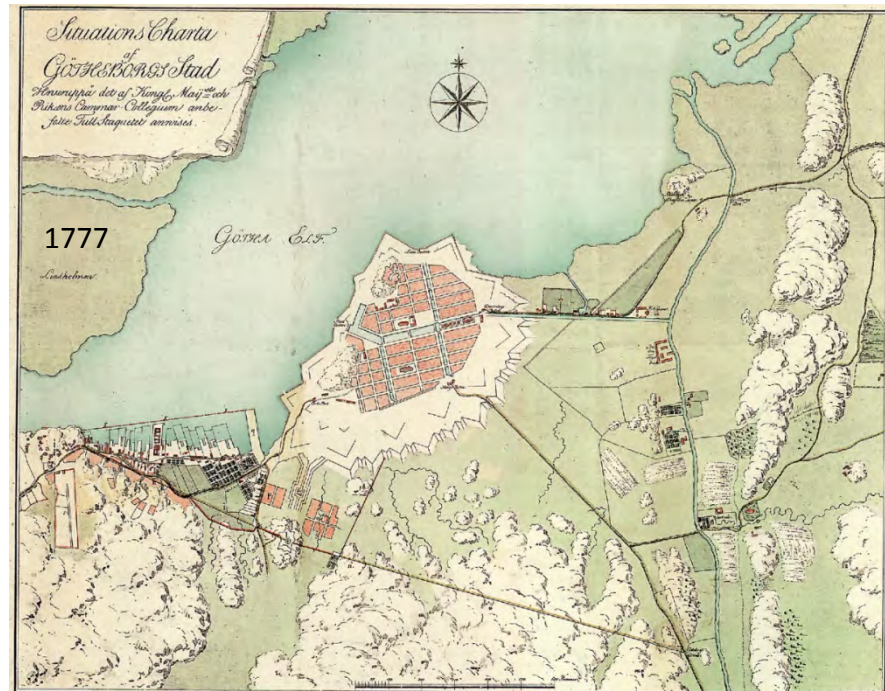
1696



Men förslaget blir inte realiserat och Gullbergsvass fortsätter att vara vatten-/vassområde i nästan 200 år...



Göteborg införde istället ett förbud mot innerstadens planerade utvidgning tills staden innanför vallgraven hade blivit fullt utbyggd.



1792



Först på kartan från 1792 börjar tankarna på att riva försvarsmurarna synas för att utvidga innerstaden.



Försvarsmurens södra del

(Gullbergsvass före utfyllning under 1700-talet)



Plan
af
GÖTHEBORG
med
Nya Utvidningen
1815.



Konungens
Troman, Landshöfdingen, Kammarherren,
Kommandören af Kongl. Nöjesregim. och Rådman
af Kongl. Svärts. Västn. Högskolans Ordes
Herr AXEL P. VON ROSEN
viljigas denna förtä graverade Plan-karta
i afseende på
Geo. Löwegrn.

Anmärkning:

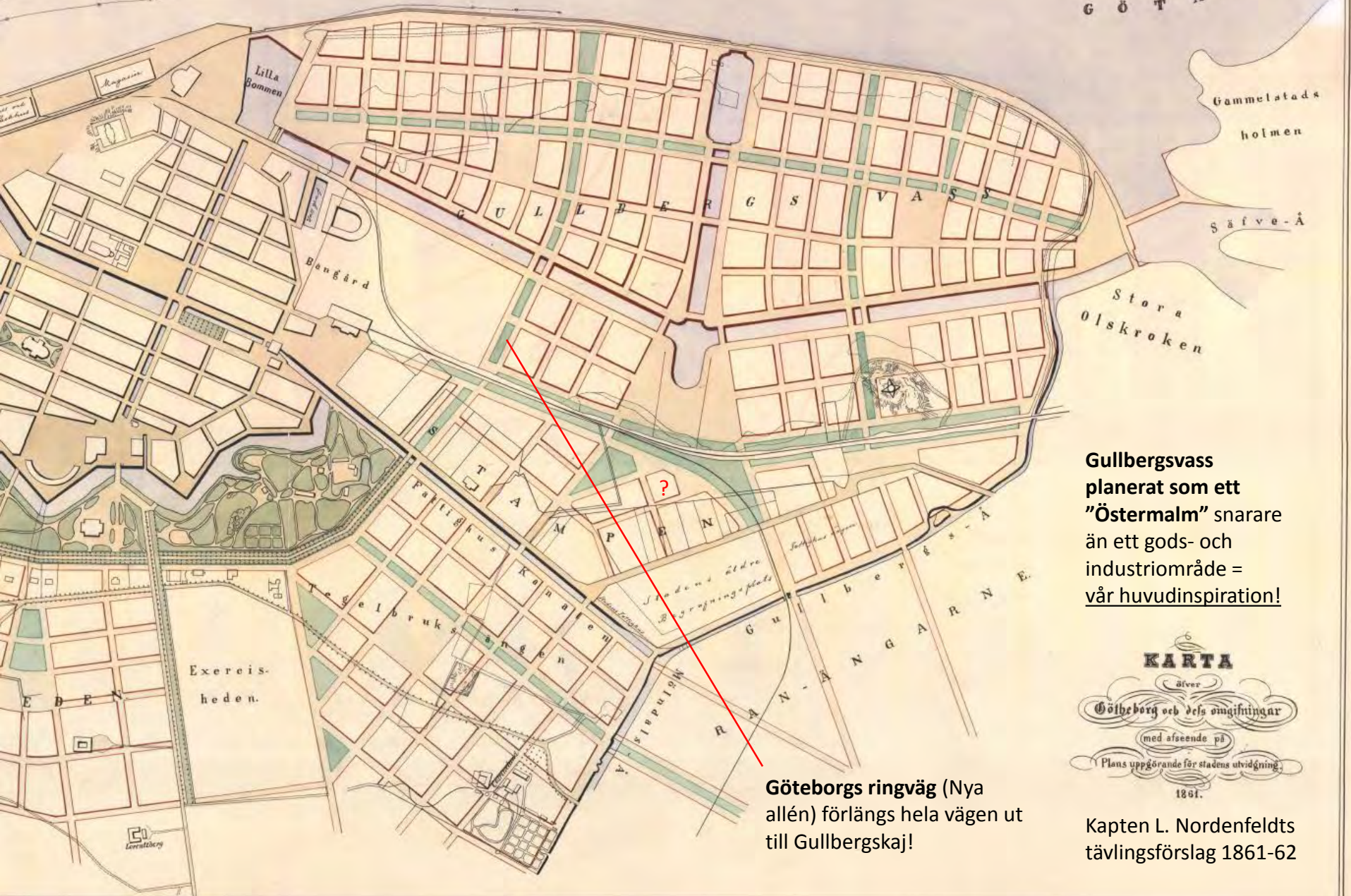
A Landshövdingens Residens. B Lands Rådhus. C Kommandants huset. D Rådhuset. E Stads huset. F Kronhuset. G Frimurare huset. H Ost. indiska Kompaniets hus. T Sjöfalls-kammaren och Rådhuset. K Auktions-kammaren. L Sahlgrenska sjukhuset. M Työns Skolhuset. N Svenska Skolan med Gymnasium. O Contubernium. P Lavarettet. Q Källförsörjningens Arbetshus. T Fiskaren. S Laboratorium. T Artilleri Förrådshus.
Alla de öppna rutorna utgör utparten af nya utvidningen.

Större Eldsväder på 30 Års tid:

1 ^o Quartet	afbränd	den 1 Nov. 1804
2 ^o Quartet		do Dec. 1802
3 ^o Quartet		do Mars 1803
4 ^o Quartet	afbränd	den 1. Febr. 1803
5 ^o Quartet		den 10. April 1803
6 ^o Quartet		den 19. Sept. 1803
7 ^o Quartet		den 1. Febr. 1804

1815 kommer ett förslag på innerstadens utvidgning utanför vallgraven... med en ringväg och bebyggelse på båda sidor om vallgraven...

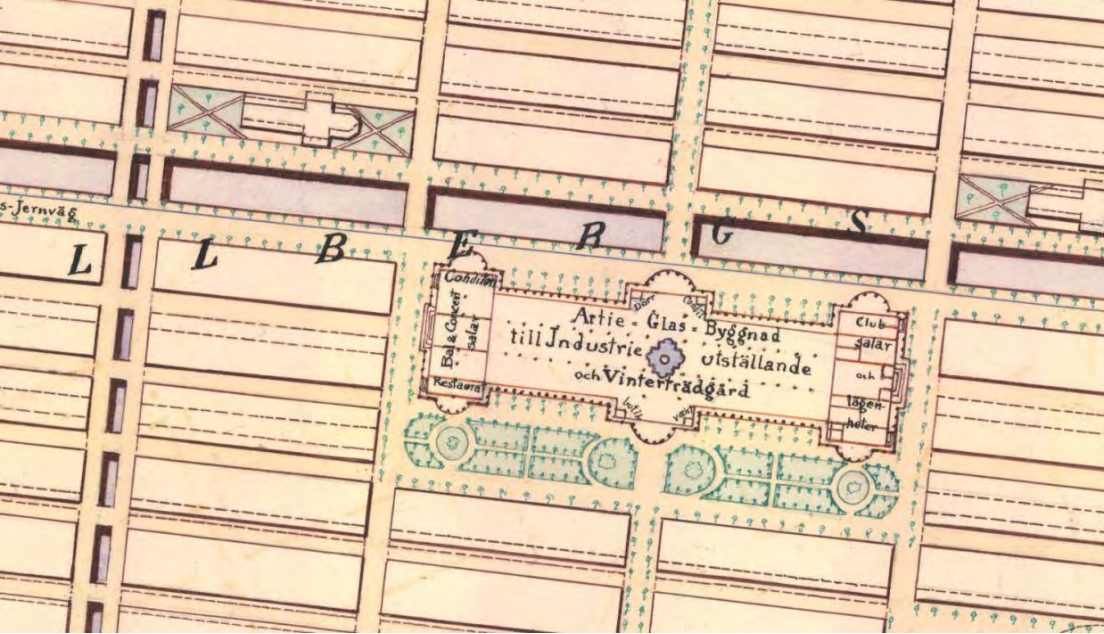
1861-62 års utvidgningstävling: Gullbergsvass ingick i tävlingsområdet men marken hade nog inte hunnit sätta sig riktigt...



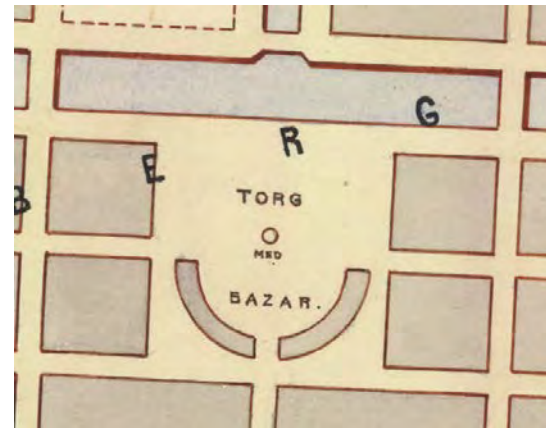
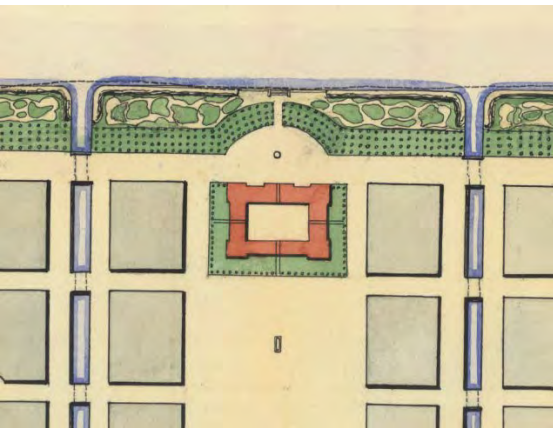
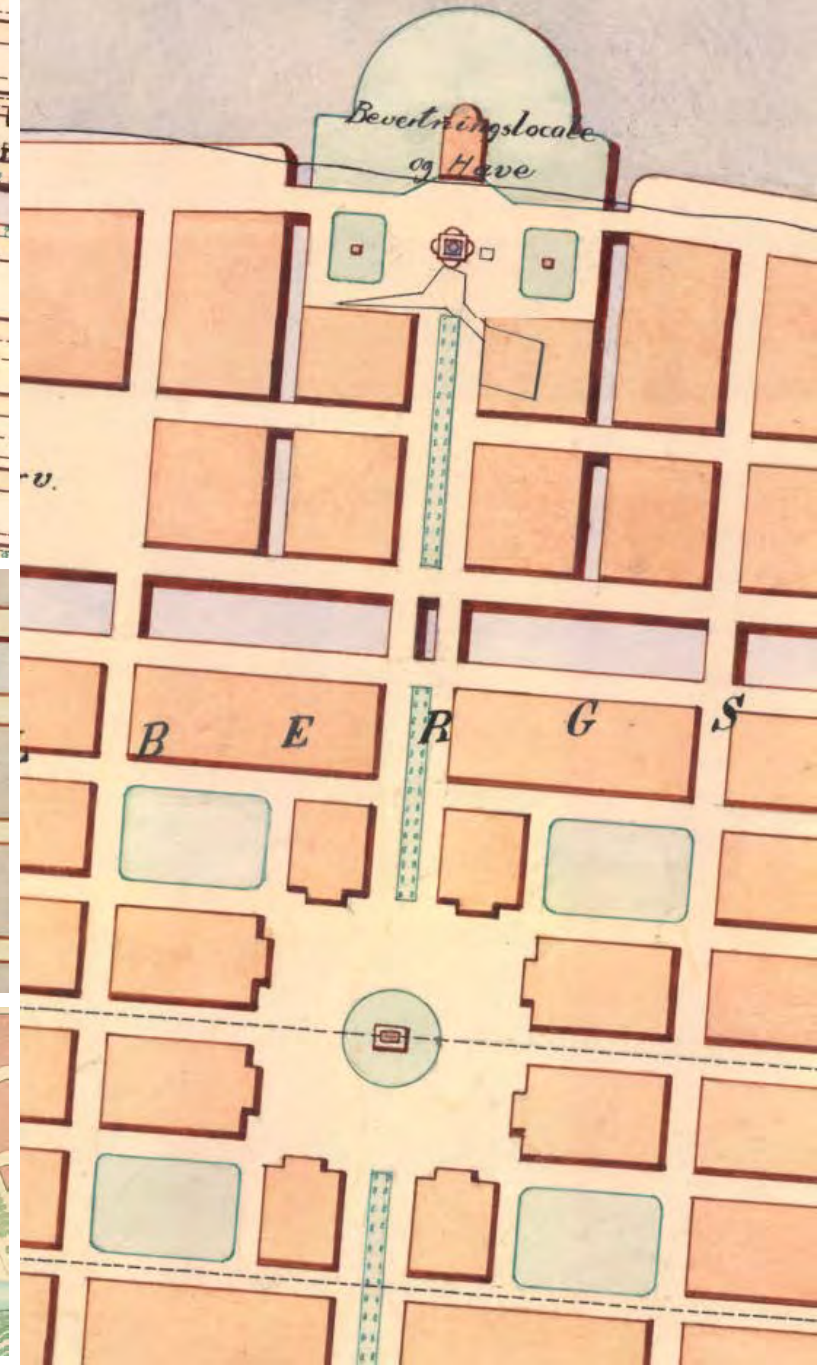
Gullbergsvass planerat som ett "Östermalm" snarare än ett gods- och industriområde = vår huvudinspiration!

Göteborgs ringväg (Nya allén) förlängs hela vägen ut till Gullbergskaj!

Kapten L. Nordenfeldts tävlingsförslag 1861-62



Olika tävlingsförslag från 1861-62:



Nordenfeldt hade lyckats koppla ihop stråken, hitta lämplig vattenavrinning och skapat **stans pampigaste torg mitt i Gullbergsvass** men **glömt en pampig fondbyggnad...** flera andra förslag hade dock tänkt sig allt från Bazar, "Crystal palace-kopia" till ett kungligt slott! = **inte direkt gods- & industriändamål...**

1863:

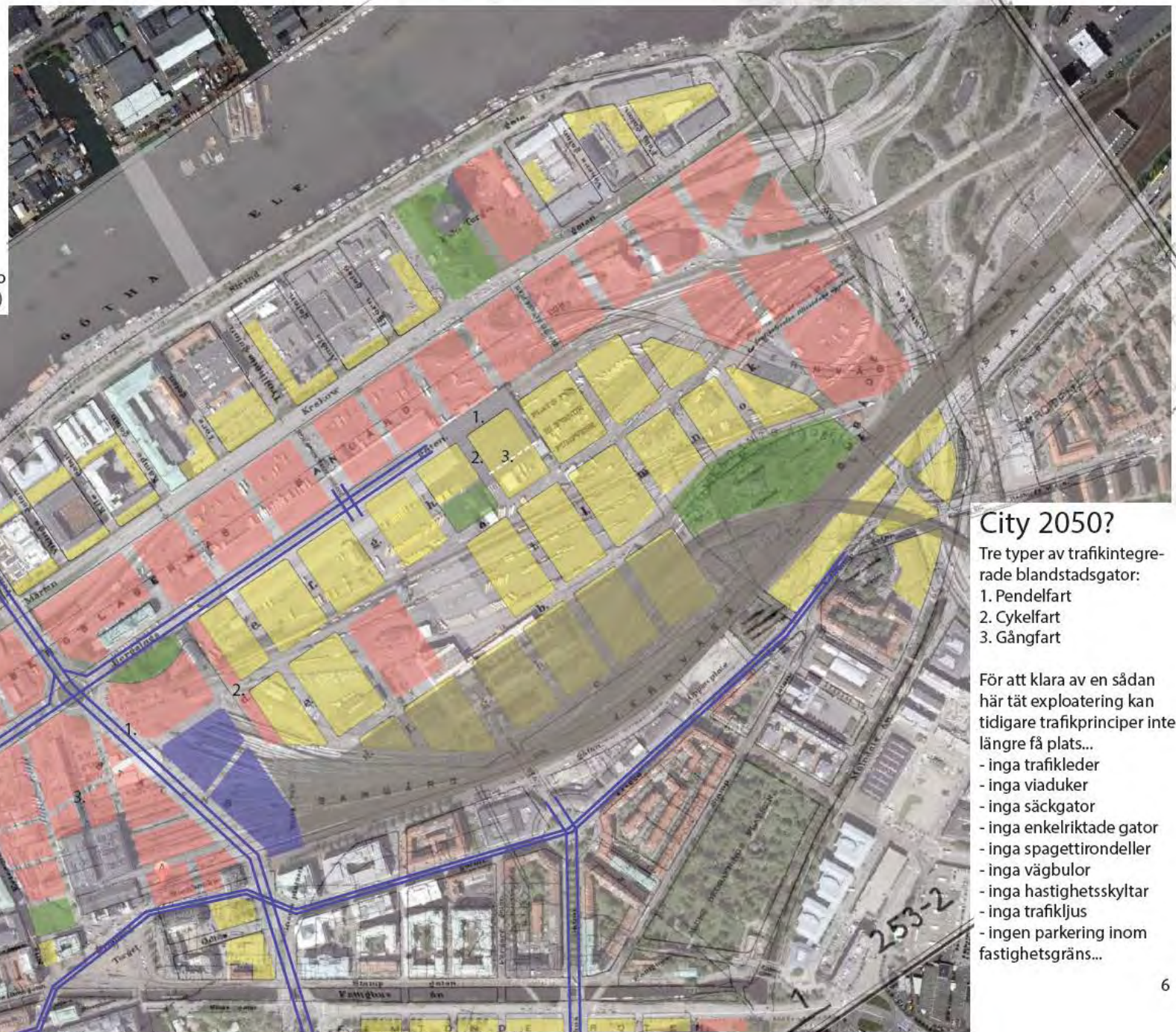
Göteborgs ringväg
(Nya allén) när
hela vägen ut till
Gullbergskaj!

...men fokus hamnade på att först bygga ut Vasastan, så Gullbergsvass inriktades mer mot
hamnverksamhet med gods och industriändamål enligt kommitténs förslag 1863...



1864 skickades en justerad
version av denna stadsplan upp för
beslut hos Kungl. Majt. och kom på så sätt
att ligga som **inspiration till Lindhagenplanen**
som innefattade **Stockholms utvidgning med**
Södermalm, Nörrmalm och Östermalm

-  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 hastighets skyltar
- inga trafikljus
- ingen parkering inom fastighetsgräns...



Ny tågstation?

Skansen Lejonet i gatans siktlinje →

Ringvägen

Ny centralstation?

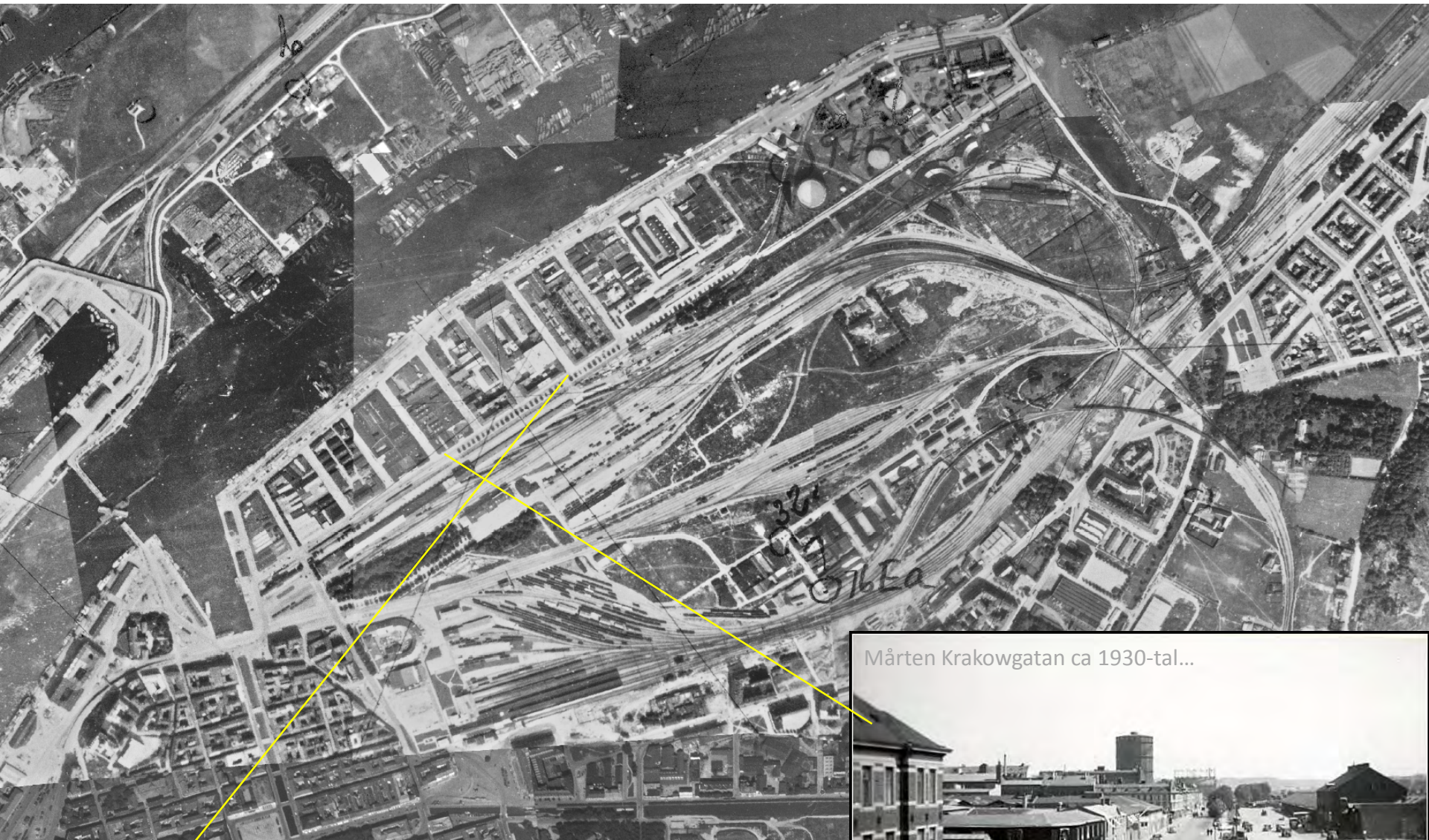
1918 vidareutvecklade staden ett liknande förslag för att bl. a få fram **Göteborgs ringväg** genom att placera stora delar av bangården ner mot sydöst i Ullevi och dagens s.k. "evenemangsstråk". Det realiserades inte...

Spana förövrigt även in gatustrukturen i området där lilla Ullevi och Göteborgs tingsrätt ligger. ...Lilienberg :)

1923: ...såg det ut så här



1931: På flygfotot syns vilka kvarter som tillslut blev byggda i Gullbergsvass...



Enstaka stenhus blev bebyggda (se till höger) men mestadels byggdes landshövningehusvarter med innergårdsbebyggelse. Flera byggnader hade så hög kvalitet att man **bör överväga en återuppbyggnad** (+ någon/några extra våningar)



Mårten Krakowgatan ca 1930-tal...

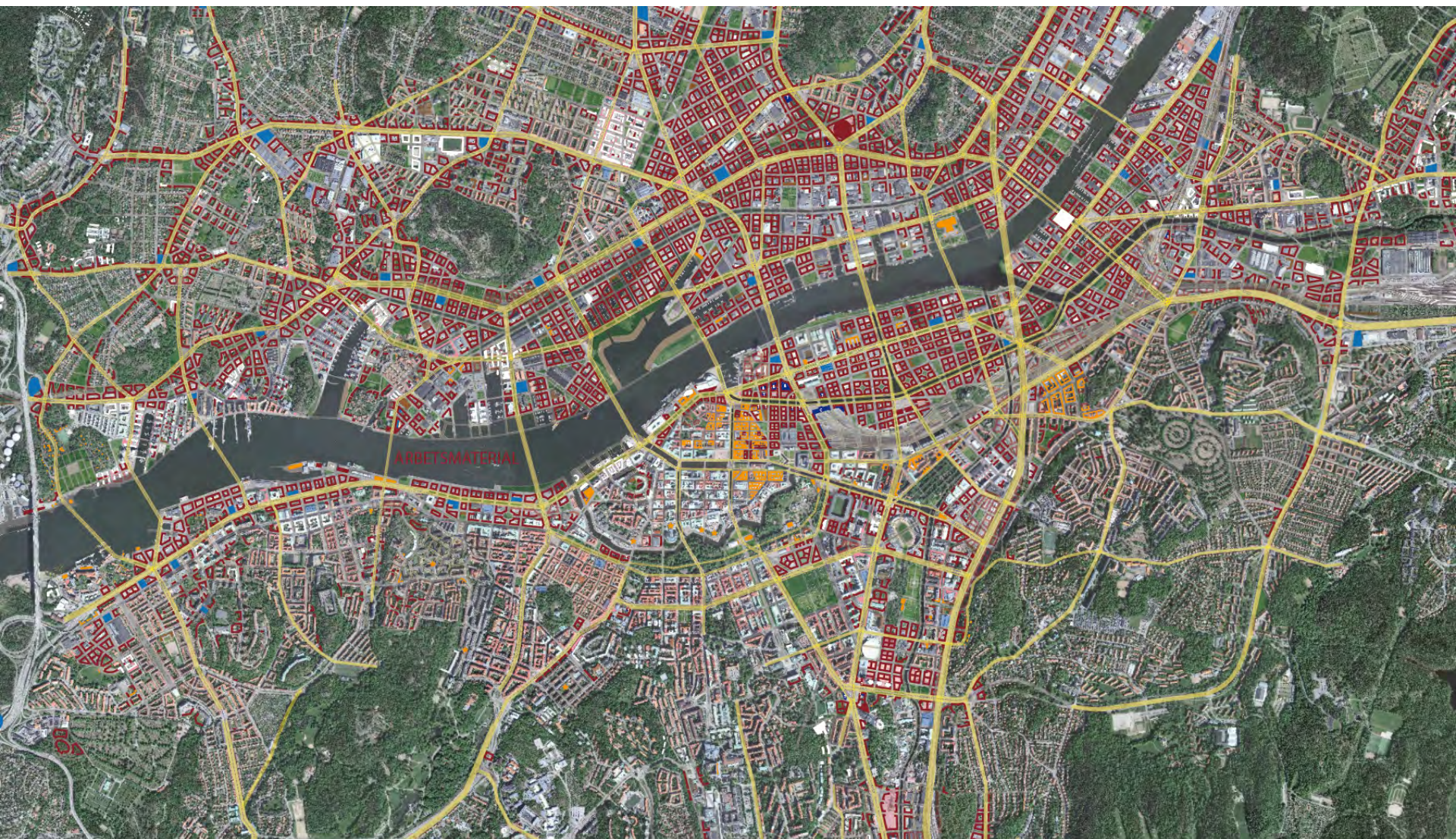
Men 1962
omvandlas
ytterligare en
stor del av
Gullbergsvass
till industri &
skrymmande
infrastruktur.

En stadsmiljö
som faktiskt
ligger lika nära
city och en
centralstation
som
Östermalm i
Stockholm
blev därmed
helt blockerat
för framtida
innerstads-
expansion.

**Göteborg har
sedan 1930-
talet steg för
steg
omvandlats
från en stad
att bo i till ett
område att
snabbt köra
rakt igenom...**



Håller dagens byggnation på att blockera Göteborgs viktigaste huvudgator...? (systemfrågor:)



Logiska och gena huvudstråk är helt avgörande för hur många som **rör sig till fots eller cykel** samt möjliggör en sänkning av hastigheten utan försämrade framkomlighet för **kollektivtrafik** (istället för i zick-zack-omvägar som idag).

Om huvudgatorna blockeras återstår enbart alternativet att gräva ner biltunnlar.



Hur ska vi ha råd att gräva ner biltrafiken i tunnlar inom utvidgade innerstaden...? (området inom 20 min cykelavstånd)



- **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** (Mölnbäckskommungräns-Tingstadstunnelns södra mynning) 5 km = 15 miljarder
- **E20** (fd gasklockan-Munkebäcksmotet) 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** (Linnéplatsen- Flatåsmotet) 3 km = 9 miljarder

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

Tot = 79,5 miljarder?

och då återstår fortfarande alla andra trafikutgifter för gång, cykel & kollektivtrafik... och blockeringen av alla på- & avfartsramper till biltunnelnarna som utformas för 70 km/h och därmed skapar nästan lika ogenomträngliga barriärer som innan samt inte minst att järnvägarnas svåra barriärer inom den utvidgade innerstaden fortfarande ligger kvar... = Biltunnlar är en helt orimlig helhetslösning för innerstaden - **Lös istället trafiken genom trafikintegration, silning & sänkt hastighet på fler gator och huvudgator!**

Riksintressegata ca 45m, 40 km/h & 25 km/h

Trafikintegrering och sänkt hastighet... Pendelfartsgata ca 24-35m, 40 km/h & 25 km/h



Ex: E6, E20, Lundbyleden, RV 40
Riksintresse i egen fil, 40 km/h
(inga på/avfarter eller barriärer)



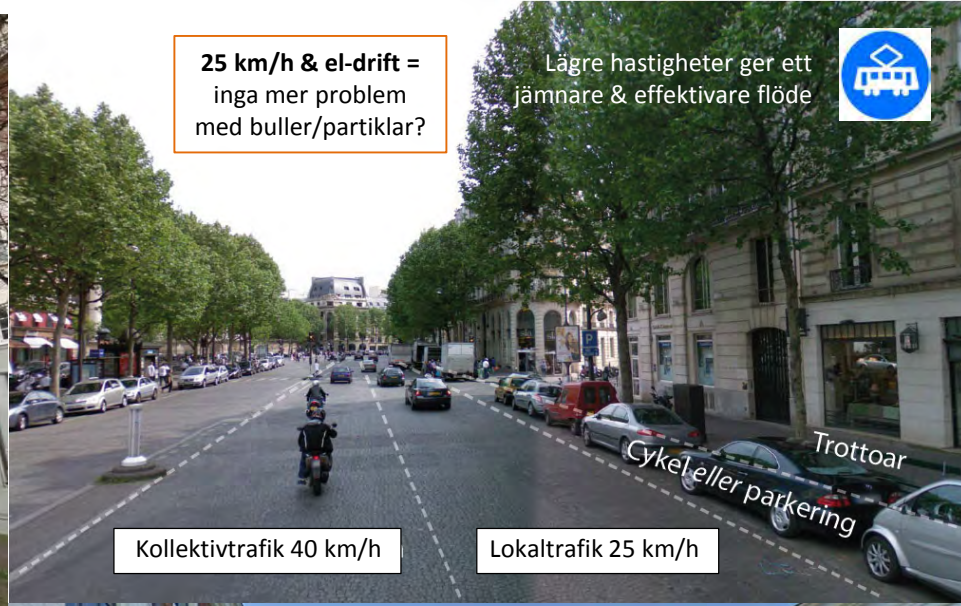
Rikstrafik 40 km/h

Kollektivtrafik 40 km/h

Lokaltrafik 25 km/h

25 km/h & el-drift =
inga mer problem
med buller/partiklar?

Lägre hastigheter ger ett
jämnare & effektivare flöde



Kollektivtrafik 40 km/h

Lokaltrafik 25 km/h

Trottoar
Cykel eller parkering



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

Cykelfartsgata ca 13-18m, 25 km/h

...inom den utvidgade innerstaden

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



Lägre hastighet låter barn och
rörelsehindrade komma ut...

Gångfartsgata ca 4-12m, ca 5 km/h

Är det samhällsekonomiskt lönsamt att gräva ner alla regional- & godståg inom innerstaden?

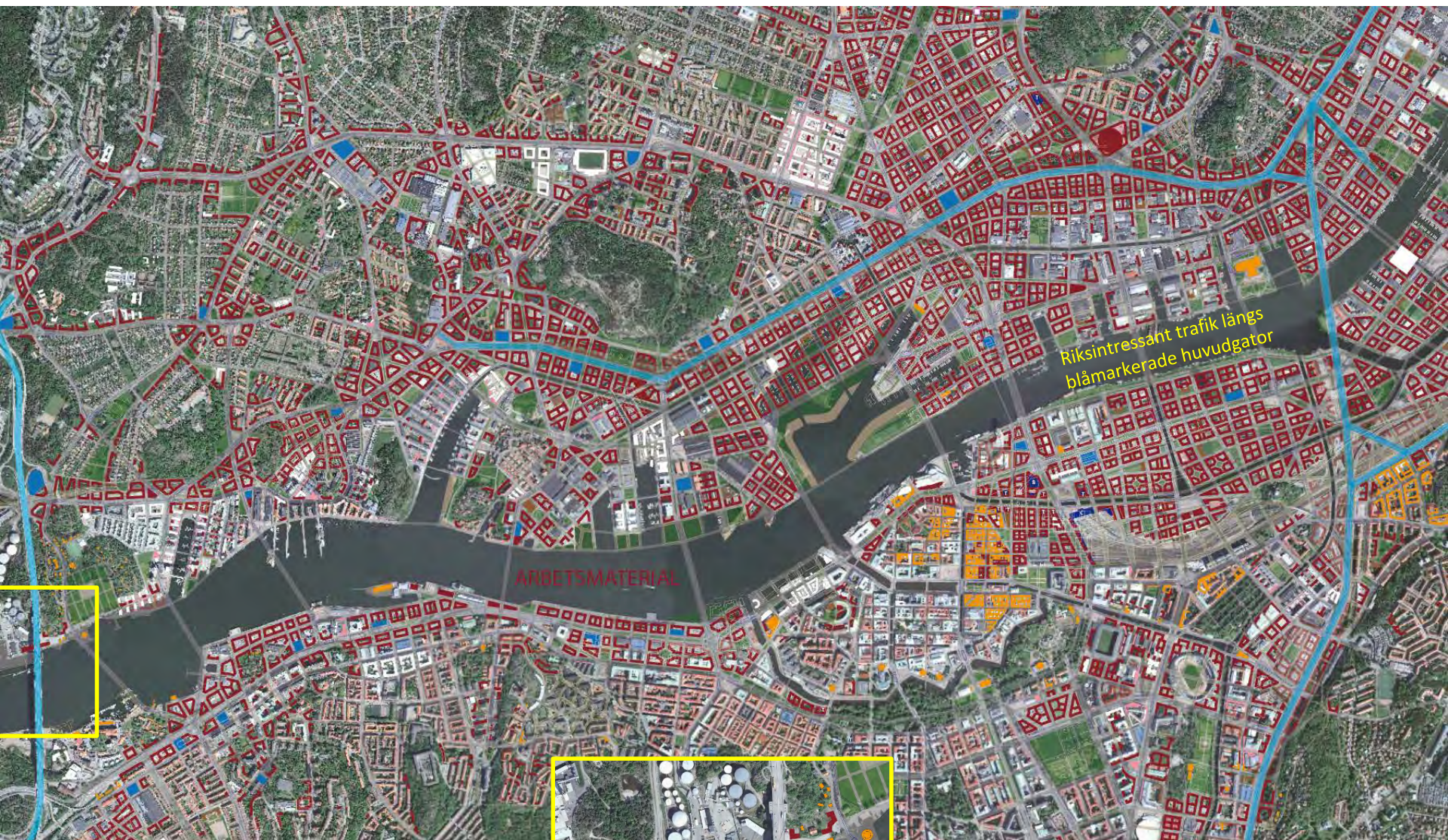
Tågtunnelnarna kan ju gå under väldigt attraktiv & exploaterbar mark mellan Älvsborgsbron till Sävenäs och Brunnsbo till Mölndal; i tråg med lock på under nya stadsboulevarder (som t ex Neptungatan) och kopplas ihop med redan befintliga tunnlar där det är möjligt:

- Väster om Älvsborgsbron - Säterigatans tågtunnels västra tunnelmyning = 05,km och även förlängning vidare österut från
- Säterigatans tågtunnels östra mynning - Tingstadstunneln norra mynning = 4 km samt förgrenas med
- Bohusbanan vid Brunnsbo = 1km och ihop under älven i Tingstadstunnelns läge från
- Tingstadstunnelns norra mynning – mynningen för den befintliga tunneln under Lunden = 2 km som på vägen söderut passerar en
- Förgreningspunkt under Gullbergsmotet = alla förgreningar tot 1 km med tunnlar åt väst (västlänken in mot centralen)
- Skansen Lejonet-Sävenäs = 2,5 km (...åt öst)
- Marieholm/Gamlestans fabriker – norr om Svangatan = 1,5km (...åt norr) och en södergående koppling mellan Lundens tågtunnel
- under St Siegfrieds plan - västlänkstunneln = 0,5 km samt en förlängning av västlänkens södra tunnelmyning vid
- Kallebäcksmotet - Mölndals kommungräns = nästan 1,5 km... på flera decenniers sikt:

Tot = 14,5 km á 2,5 miljarder/km (västlänkens ca km-kostnad) = **36,25 miljarder?** (OBS enbart grov höftning!!!)



Flytta öst-västlig riksintressant trafik till Neptungatan (ca Lundbyleden) och Stenaterminalen till Färjenäs:



Om rikstrafiken i öst-västlig riktning placeras vid Neptungatan (ca dagens Lundbyled & tunnel) så tas **all riksentressant trafik bort från södra älvstranden och Gullbergsvass**. Om Stena ska fortsätta med både gods- & persontrafik bör de



därmed **flytta Stenaterminalen till Färjenäs** som i framtiden kommer ligga idealiskt i gränsen mellan innerstaden, industrihamnen och norrleden (där farligt gods transporteras)... men vad göra med pågående bitunnel under Mårten Krakowgatan?



De viktigaste huvudstråken i Centralenområdet & Gullbergsvass för att läka ihop staden:

- Oscarsgatan och Märten Krakowgatan eller mellan Älvsborg-Trollhättan (ovanpå biltunneln... men som kommer blockeras vid Järnvägen)
- Bergslagsgatan
- Kruthusgatan (45m bred med 15m kanal i mitten)
- ! Ringvägen (i markplan mellan Nya allén till nya Göta älvbrons påfart)
- ! Åmålsgatan ihop med Folkungagatan & Alströmergatan (via en bro till Manufakturgatan på Ringön med en kanal i mitten)
- ! Falugatan (mellan Olskroken och Brunnsbo via en bro)...

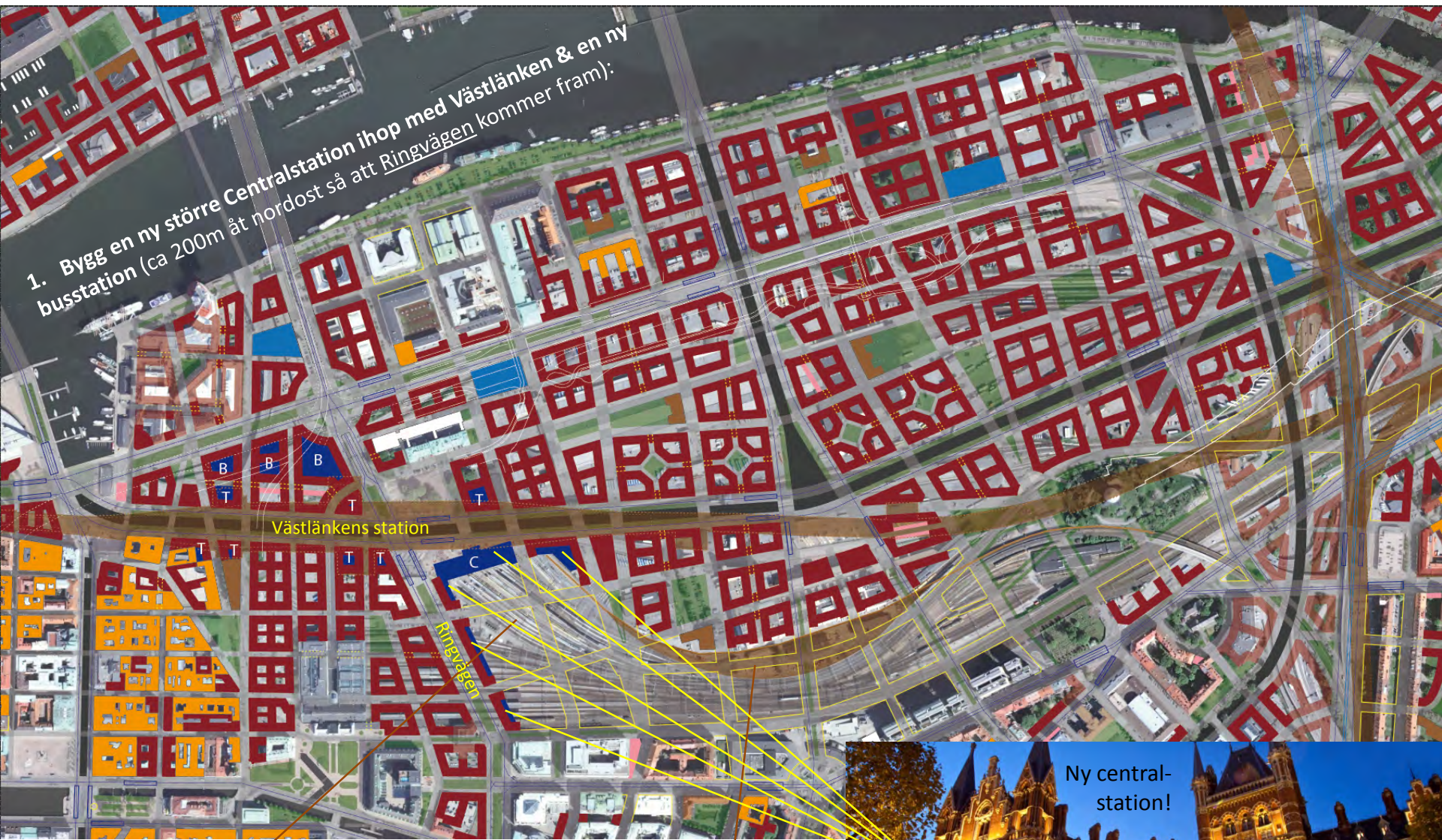


Huvudstråken delar därmed in området i 7 st. stadsdelar/"super blocks": (ca Hagas storlek)

- **Grundskolorna (6 st i brun färg)** bör lokaliseras till den flödesmässigt lugnaste mitten av varje stadsdel, nära en stadsdelspark (så gott som det går) så att skolbarnen slipper korsa huvudstråk med mycket trafik på sin väg till skolan/parken.

- **Ljusblå kvarter/byggnader = P-hus** (med verksamhetslokaler i markplan) som täcker hela områdets boendeparkeringsbehov (för att kunna möjliggöra småskalig fastighetsindelning & ökad konkurrens i byggsektorn), inga andra funktioner är definierade i inventeringen.

Tips/råd/idéer från äldre planer till dagens planarbete i Centralen & Gullbergsvass:



1. Bygg en ny större Centralstation ihop med Västlänken & en ny busstation (ca 200m åt nordost så att Ringvägen kommer fram):

Västlänkens station

Ringvägen

Behåll de befintliga stickspåren i ca 50 år och utöka spårområdet vid "midjan" tills det bli ekonomiskt rimligt att gräva ner all tågräls som går igenom innerstaden. Detta möjliggör fler långa perronger så att Ringvägen kan dras fram i markplan (rakt över dagens spårområde). Nuvarande stationsbyggnader byggs om till saluhall & butiker (& blandstad) liknande Oslos gamla centralstation...

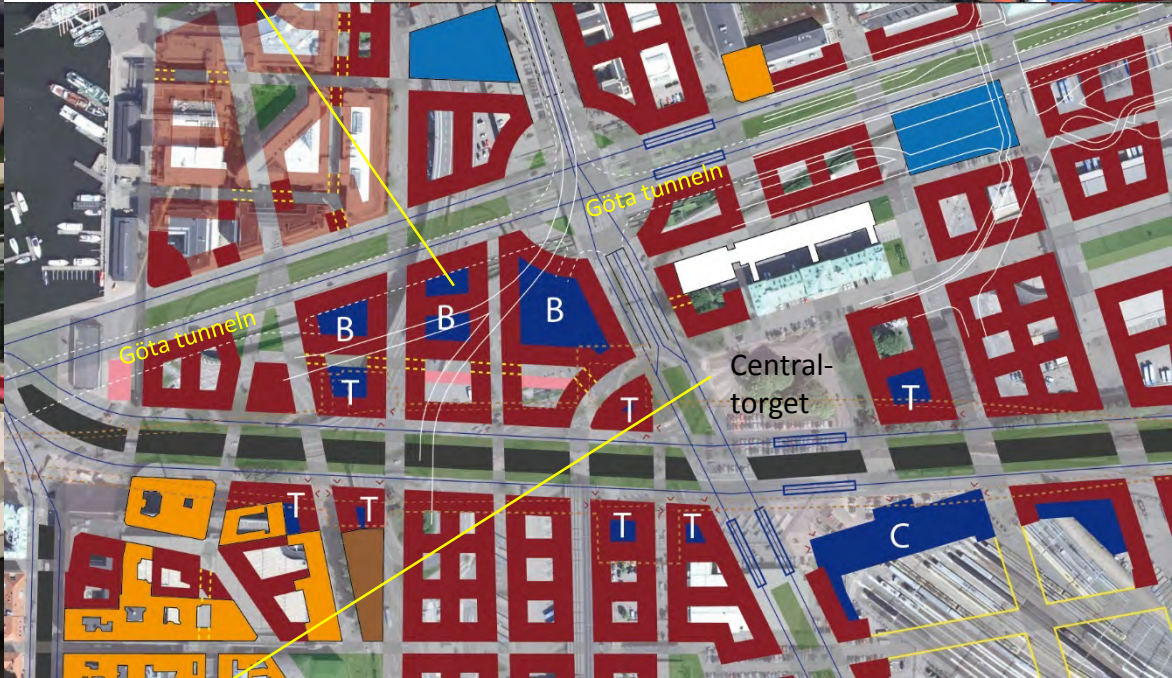


Ny central-station!

Ny buss- & tågstation (inspirerade av Florens... & London):



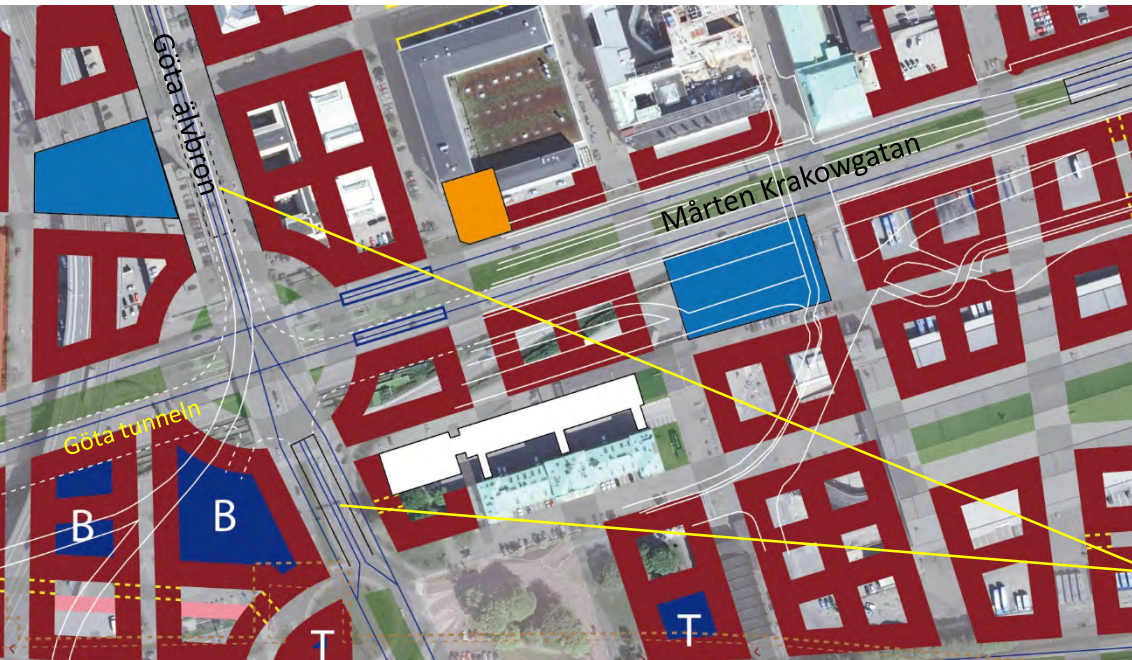
Busstationen kan integreras med blandstad ovanpå och sträcka sig flera kvarter på och under mark med direktkoppling ut till Västlänken för gående och Götatunneln för expressbussar... (som i framtiden bör användas enbart för kollektivtrafik).



Vid **Centraltorget** kan då **Västlänkens tunnelbaneanläggningar (T)**, den nya **Centralstationen (C)** med nationell tågtrafik samt en stor **busstation (B)** samlas ihop vid en enda korsningspunkt där även **lokal kollektivtrafik** har sin naturliga sammanstrålning **utan att blockera den strategiska ambitionen om en gång- & cykelvänlig blandstad...** (...alltså blandstad även i Göteborgs city – inte CBD).

Busstationen i Florens (Italien) är inbyggd inuti ett kvarter. Inget slöseri med mark för svängradier!

2. Korta ner Götatunneln, ändra dess motorvägsliknande påfarter och placera byggnader ovanpå med bäring i mitten av tunneln:



Götatunneln behövs inte om Stenaterminalen flyttar till Färjenäs, så Trafikverket lägger kanske 3 miljarder i onödan och riskerar dessutom att göra Göteborg stigberoende av ännu fler biltunnlar för upp till ca 80 miljarder samt ytterligare miljarder i förlorade exploateringsintäkter för Sveriges näst största stad? (Märkligt att Trafikverket inte behöver följa sina egna transportpolitiska mål...?)

...Men eftersom tunneln redan byggs... så **utforma i alla fall nedfarterna för max 40 km/h** för enbart kollektivtrafik och **stanna tunnelbygget väster om Trollhättegatan** för att inte blockera ett hållplatsläge och Gullbergskanalen. De västliga **påfarterna placeras i vinkel** (inte parallellt) under nya Göta älvbron samt i mitten av Ringvägen vid centraltorget.



Mårten Krakowgatan är 35m bred ovanpå tunneln och byggnaderna på den södra sidan har sin bäring i mitten av tunneln, om de nu har råd att byggas alls...



Låt Götatunnelns på- & avfarter inspireras av Sveavägen i Sthlm (40 km/h... inte motorväg)

Ingen lokal biltrafik i tunnlar
= enbart Kollektivtrafik!

3. Utveckla Östra hamngatan för kollektivtrafik, Östra larmgatan för shoppingstråk och Ringvägen som stans viktigaste huvudstråk:



Östra hamngatan är det förgrenande kollektivtrafikstråket mellan Södra vägen och via en bro vid det ursprungliga läget för Hisingsbron över till Kville igenom Frihamnen. Detta stråk bör inte ligga för nära huvudstråket för kollektivtrafik på Ringvägen och nya Göta älvbron för att kunna silas trafiken med lagom stora stadsdelar (super-blocks) emellan och därigenom även kunna erbjuda möjlighet för ett kommersiellt fungerande torg i Frihamnen som annars riskerar att bli ett avskilt bostadsområde mitt i city.

Östra Larmgatan – Nils Ericsonsgatan har god potential att bli ett fungerande shoppingstråk om det kopplas ihop med både Vallgatan och Kungsgatan i sydväst och sedan når ända upp till Backaplan via en låg gångbro & frihamnen. Nils Ericsonsgatan kan smalnas av till 15m vilket är typ som Kungsgatan vid Kungshöjd.

Om man istället satsar på att koppla Östra hamngatan till Backaplan som shoppingstråk så finns risken att gatans stora bredd (33m) medför ett halverat kundunderlag samt att stora delar av Lilla bommens hamnbassäng behöver fyllas igen och hamnskjulen rivs för att få till en tillräckligt sammanhängande och logisk koppling för flanerande turister och shoppingkunder...

Samrådsförslaget med en "bangårdsviadukt" är enbart anpassat för motorvägspendlare ifrån kranskommunerna via E6:an och blockerar Göteborgs viktigaste huvudstråk för innerstadens övriga trafik.

Jernhusen får absolut inte anpassa sitt "Region CBD" på deras mark efter den föreslagna bangårdsviadukten och därigenom blockera Ringvägen! – Om man istället bygger Ringvägen så kan ju Jernhusen fortfarande höja värdet på sin mark (vilket är ett viktigt politiskt mål), behålla möjligheterna att i framtiden kunna utöka & gräva ner järnvägen samt säkra fortsatt exploatering med lysande kopplingar i flera decennier fram - utan att omöjliggöra ett ekologiskt hållbart resande med gång, cykel och kollektivtrafik i Sveriges näst största stad... (vilket ju också är ett politiskt mål...)

4. Om Centralen flyttas österut så följer den kommersiella tyngdpunkten efter, återuppbygg då "Nordstan" som blandstad på sikt:

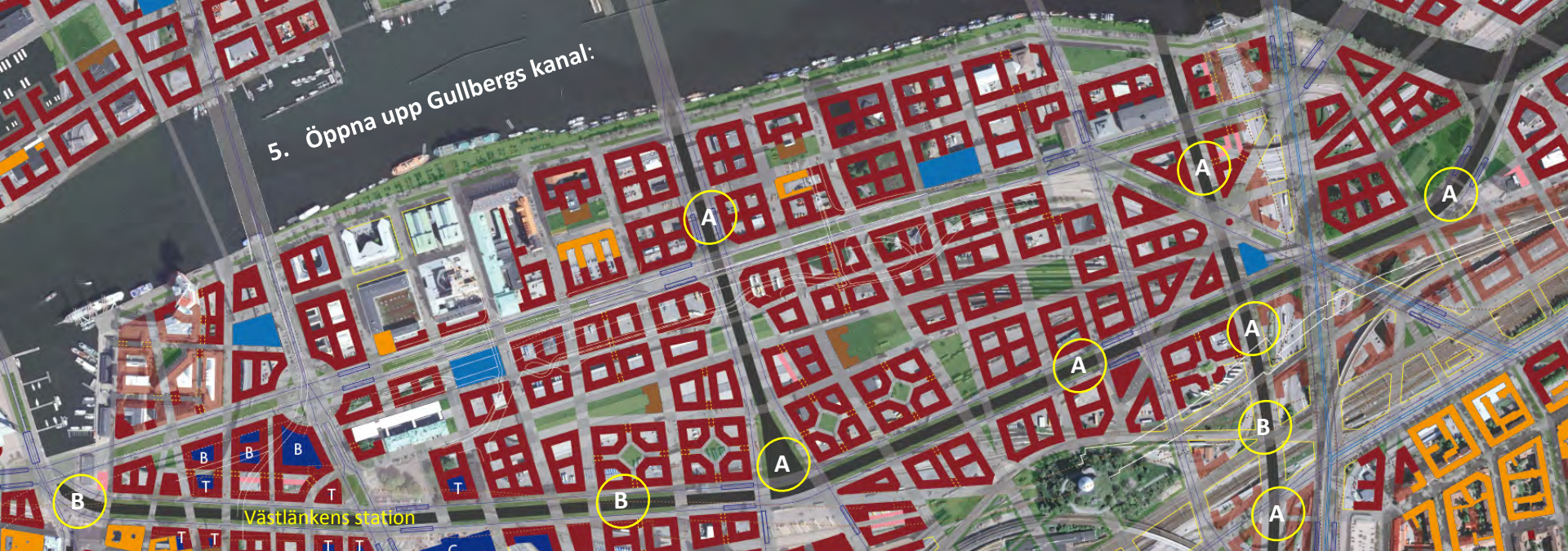


Om spårvagnsramperna från nya Göta älvbron byggs så bör de göras så billigt att de **kan rivras inom 10 år!**

Drottningtorget är ett återvänds läge och för ineffektivt för framtidens kollektivtrafik - som istället bör hamna längs Ringvägen. **Ingen bebyggelse bör anpassas efter bibehållna spårvagnsramp...**

När det kommersiella city förskjuts österut mellan Nils Ericsonsgatan och Ringvägen så uppstår förutsättningar för en **väldigt hög exploateringsgrad även på delar av dagens rälsmark** medan Nordstan nog kommer att lämna sig mer för återuppbyggnation i delar av den historiska blandstaden...

Något slott lär inte byggas i Gullbergsvass (förslag 1861) men **Drottningtorget** skulle ju kunna omvandlas till en offentlig **"slottssträdgård"** vid det slottslika Posthotellet när spårvagnshållplatserna flyttas ut till Trädgårdsföreningens nordöstra entré & Lilla Ullevi vid Ringvägen...



B: Canal Saint-Martin, Paris

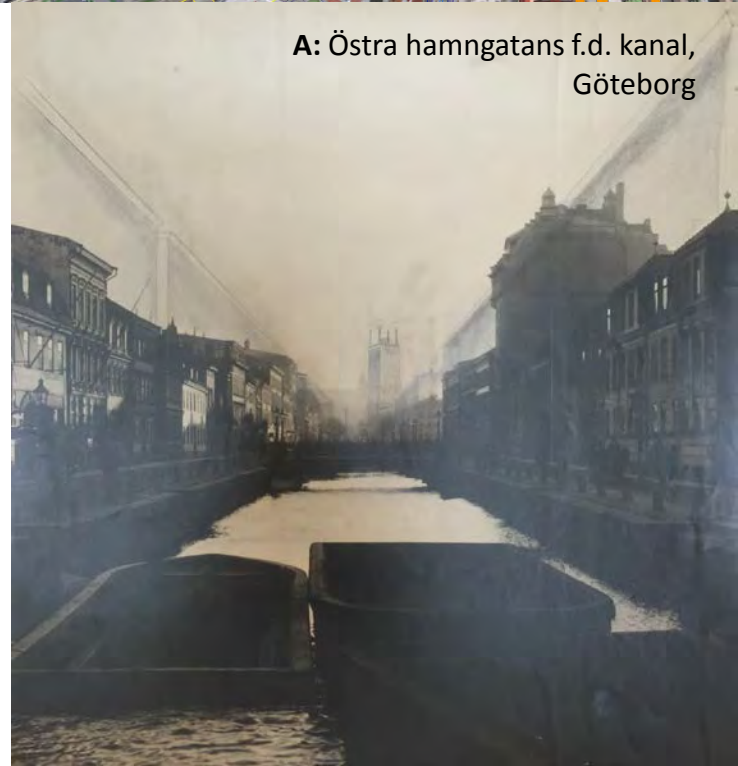


Ljuslanterniner, Sergels torg

För att ta hand om vattenavrinningen öppnas **Gullbergs kanal** upp men den består egentligen av två olika vattendjup:

A. Vanlig kanal liknande den igenfyllda Östra hamnkanalen med tillräckligt djup för pråmar.
B. Grund kanal/damm liknande rondellfontänen vid Sergels torg men längs med hela Kruthusgatan så upplevelsen blir liknande

Canal Saint-Martin i Paris. Djupet blir typ 30-50 cm p.g.a. Västlänkens tågtunnel som ligger under kanalen (väster om Folkungagatan). Det grunda djupet möjliggör dock även ljuslanterniner ner till västlänkens underjordiska perronger.



A: Östra hamngatans f.d. kanal, Göteborg

6. Låt Skansen Lejonet bli fond för 7 st. gators siktlinjer i Gullbergsvass:

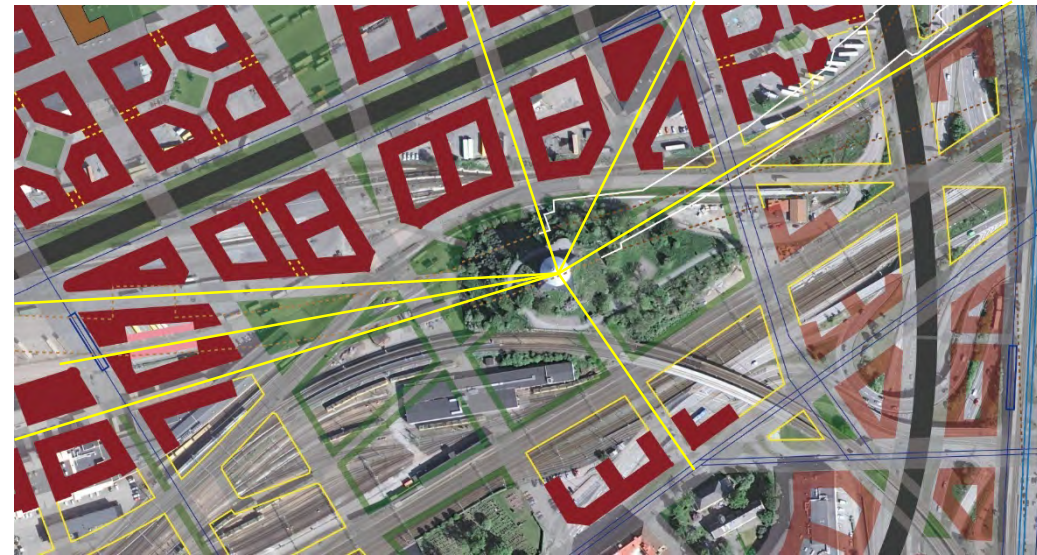


Strömberg 1862:

Stadsingenjör Strömberg lämnade 1862 in ett förslag (utom tävlan) med fokus på **pampiga siktlinjer** till en gemensam punkt uppe på Lunden ...som idag är ett lamellhus men på 1990-talet togs idén om gator med gemensamma siktlinjer upp igen – **mot Skansen Lejonet** istället!



Domén i Florens som orienteringspunkt för Via dei Servi.



7. Låt Gullbergsvass inspireras av Östermalm (så som Lindhagens planförslag i Östermalm inspirerades av Gullbergsvass 1864-66):



Hedvig Eleonora kyrka bildar fond i Jungfrugatans siktlinje



Grevgatans 800m långa vattenutsikt



Östermalms strandväg idag - Gullbergs strandgata imorgon? – varför skulle det vara tabubelagt rent gestaltningsmässigt...?

Förutsättningarna är ju lika bra för Gullbergsvass som för Östermalm:



Narvavägens pampiga och höga byggnader



Tysta gatans "pocket park"



Danderydsgatans "innergårdsbebyggelse"

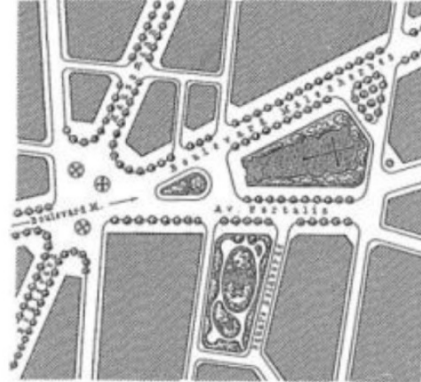


Stureplans spetsiga hörn

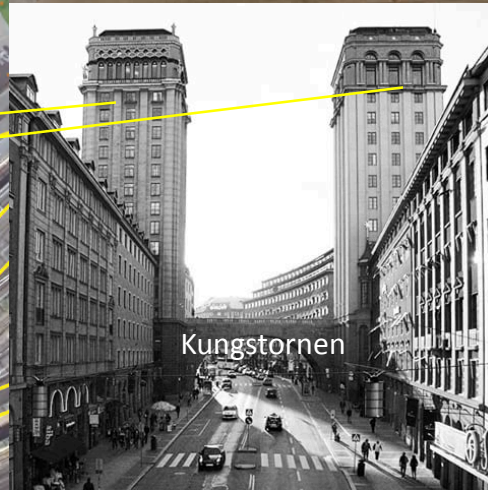
Gullbergs torg har lika långt till en Centralstation som Sergels torg i Sthlm... och **Falutorget** har lika långt som Östermalms torg! ...Om gatorna bara tillåts hänga ihop.

Gullbergsvass kan även få **vattenutsikt** långt in i stadsdelen och tät exploatering trots något lägre **innergårdsbebyggelse** p.g.a. smalare **gator i 15m och 12m** (som även Göteborgsplanen 1866 hade)

8. Gullbergs torg kan bli en av Göteborgs pampigaste "arkitekturplatser" (Inspiration från Josef Stübben & Staffan Sedenmalm):



238-239. Arkitekturplats vid Boulevard Malesherbes i Paris: St Augustin-kyrkan en monumental fond.



Gullbergs torg hamnar just i skärningspunkten mellan två huvudstråk (liksom Boulevard Malesherbes i Paris) i kombination med ett vattenrum... vilket kan bli ovanligt effektivt om det framhävs genom symmetri och kraftig variation i höjd i delar av fastigheten...

9. Ha tät stadsbebyggelse "a la Östermalm" i Centralenområdet och Gullbergsvass men med några högre hus här och där för att underlätta orienteringen: (inte ett slumpartat berg av höghus som i det föreslagna kontorsområdet "Region CBD")



Eugen Thorburns idéskisser om en tätbebyggd blandstad i Göteborgs city (från ca sekelskiftet 1900)... är istället vår utgångspunkt!



Varför måste "Region CBD" se ut som just Dallas (Texas) 1975?

Jernhusens mark är geografiskt lämplig att bebygga med hög exploateringsgrad men det finns ingen anledning till att blockera både Göteborgs viktigaste stråk och försämra "Östermalms-potentialen" genom att skärma av resterande Gullbergsvass med ett pendlingsinriktat & kvällstid ganska otryggt kontorsområde. **Man kan ju nå en jättehög exploateringsgrad i hela innerstaden & City på andra sätt:**



De äldre höghusprojekten i Göteborg visar istället på en helt annan ödmjukhet mot sin omgivning; där höghusen inplacerades vid de viktigaste gatornas och torgens siktlinjer och fasaderna dekorerades med vackra spröjs och ornament!

Höghusförslag:
Östra hamngatan
1920-tal...

Det är ju inte enbart höjden som gör höga hus så impopulära...

det är minst lika ofta för att de idag är så fula.

...och det är **markägaren** som är ytterst ansvarig.

Singer building,
NY 1908 med en vindbrytande sockel...

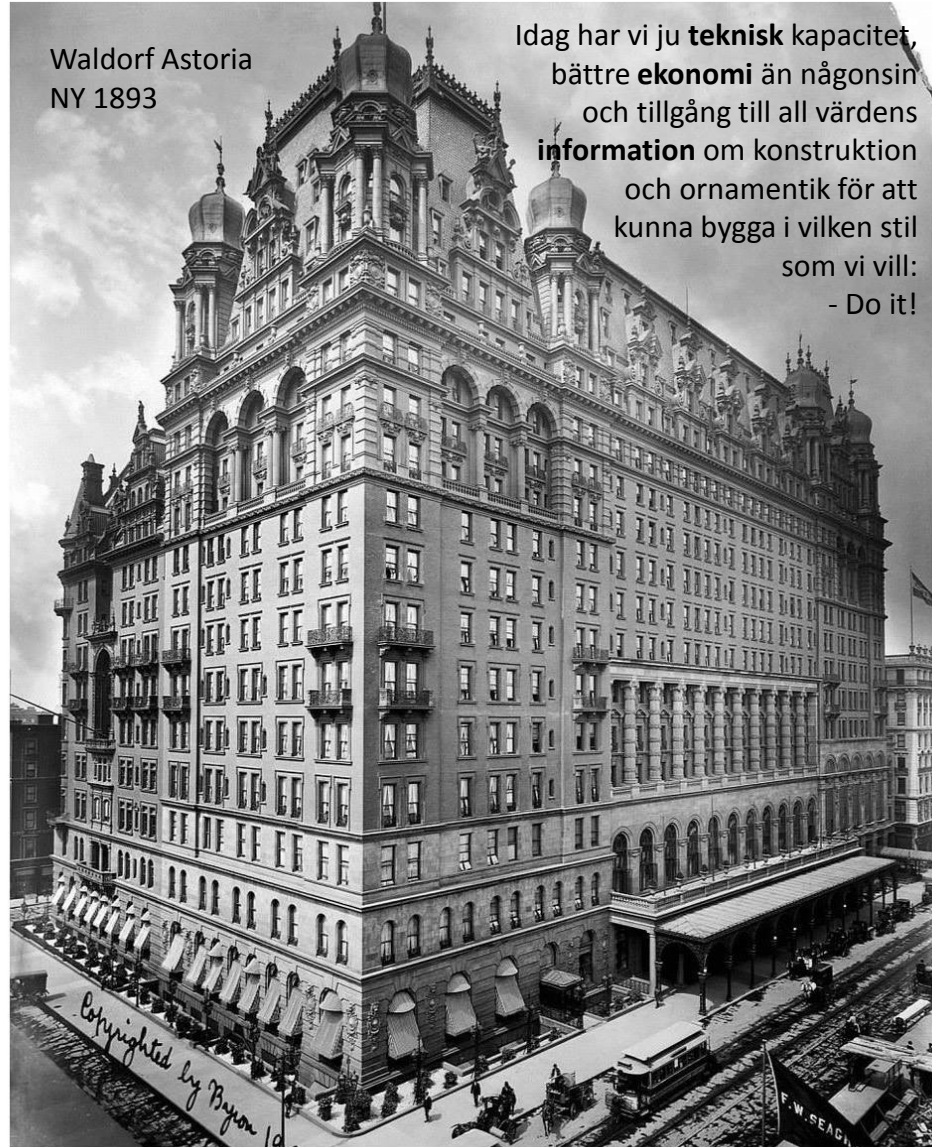


720 Park Avenue,
NY 1928



"If only we could build that 20-storey building in a traditional style.."

Waldorf Astoria
NY 1893



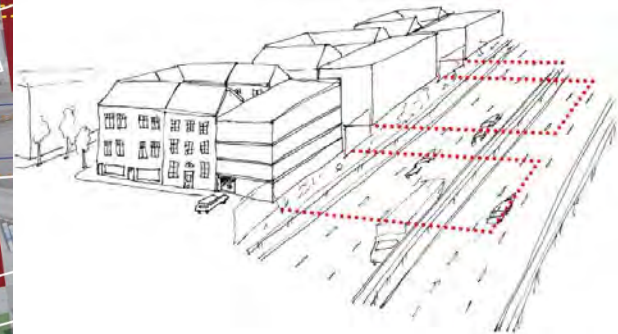
Idag har vi ju **teknisk** kapacitet, bättre **ekonomi** än någonsin och tillgång till all världens **information** om konstruktion och ornamentik för att kunna bygga i vilken stil som vi vill:
- Do it!

We did. We can. We will.
ARCHITECTURAL REVIVAL



10. När ska vi börja bygga den där gång- & cykelvänliga blandstaden som alla talar så hållbart om?

Region CBD är som en avskild ö liknande kontorsområden som planerades under 1960-1970-talen, Bangårdsviadukten är som en motorvägspåfart, Götatunneln är inte lämplig för gång eller cykel och knappt ens för kollektivtrafiken som ju måste upp & ner för ramper till sina hållplatser och spårvagnsramperna placeras som om GBG-city var ett öde landskap... på just den plats som är allra viktigast för att uppnå gång- & cykelvänlig blandstad för hela Göteborg.



Samtidigt pågår projekt som mycket väl kan byggas utan att blockera stråken:

- **Nya Göta älvbron** kan till och med bli en del av Ringvägen.
- **Västlänken** kan byggas utan att ta bort kopplingar eller "Östermalmspotential"
- **Lilla Bommens** nya bebyggelse är ganska synkad och kommer nog snart leda till en stor ombyggnation av närliggande 1980-1990-tals bebyggelse också.

= Men justera blockeringsprojekten!