

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, diariennr 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**."

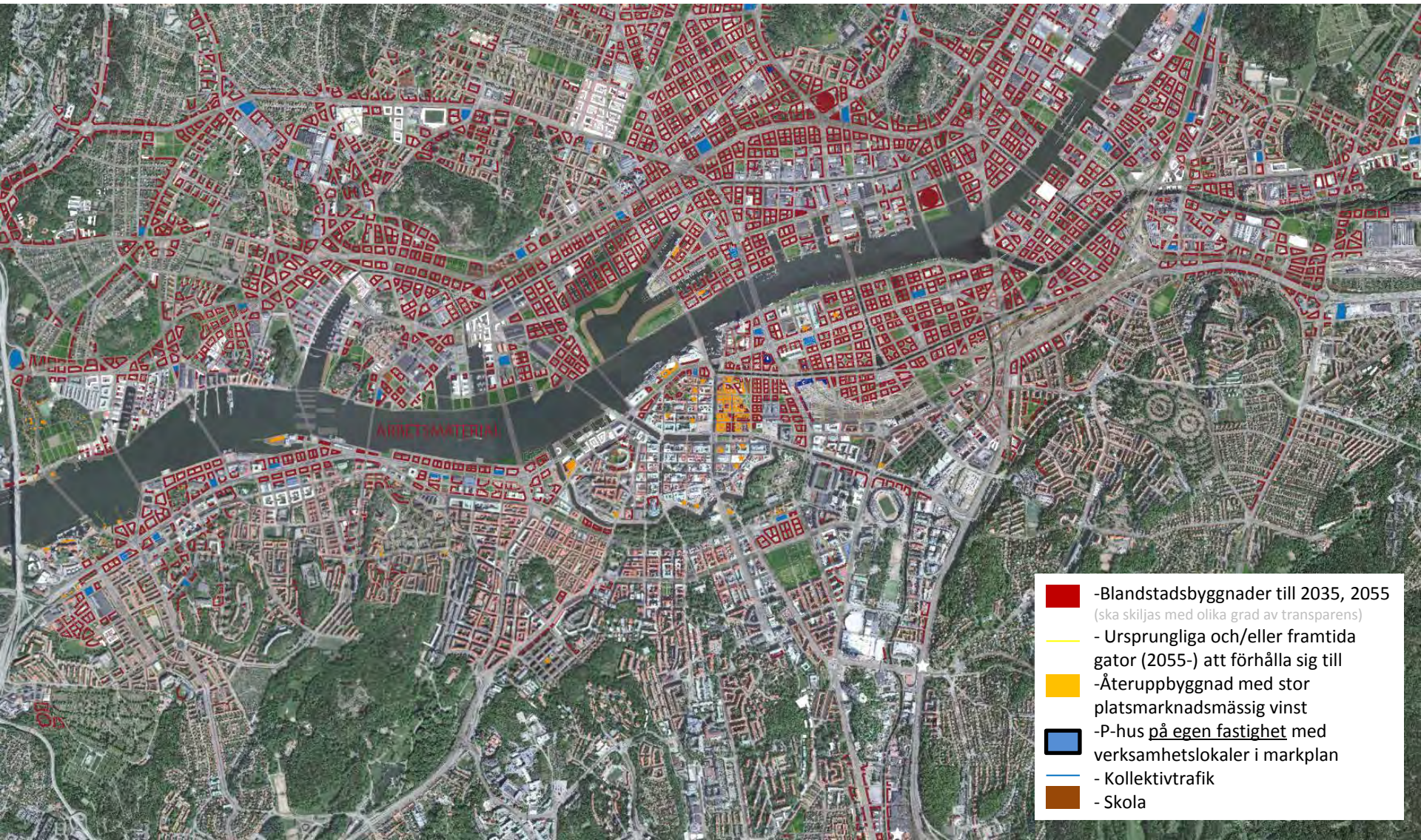
= En **målbild/stadsplan** över möjliga byggytor i en utvidgad innerstad på kort & lång sikt, så mycket som möjligt baserat på stadsplaner före massbilismen men framförallt **en konkret helhetstolkning av stadens nya strategiska dokument** i ett mindre pressat sammanhang.

Handläggare:

Lukas Memborn & Josefin Westerlund

Göteborgs försvunna eller framtida innerstad, steg 1: (arbetets upplägg)

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



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

RTA Öfver HISINGSBRON

Utgången är 1888 af
Förstapris Simon
Förstapris fördrag och egendom.
Skala 1:4000

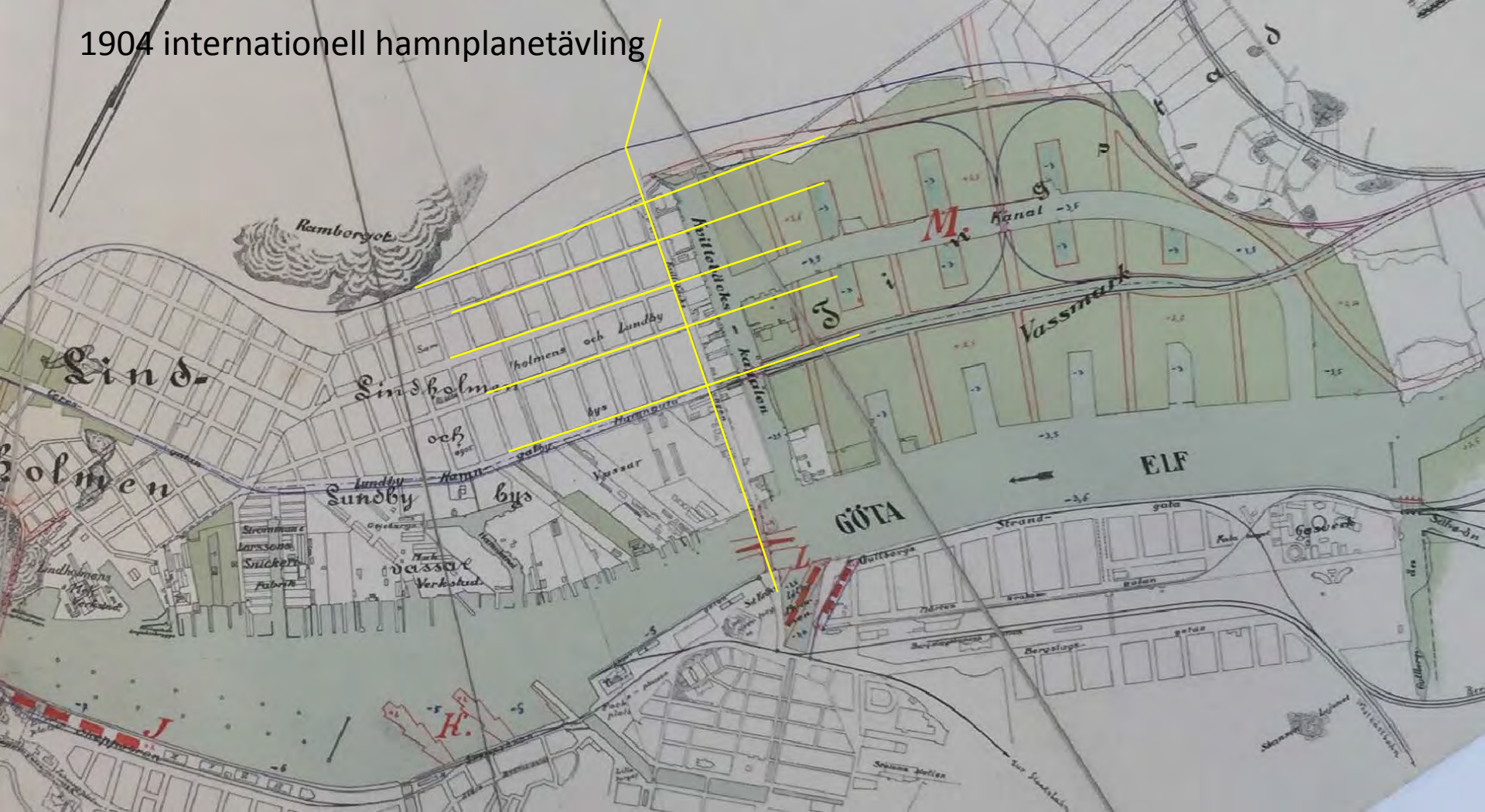


1888 är Hisingsbron byggd mellan nuvarande operan och Kvillegatan som leder rakt fram till Kvilletorget och vidare norr ut via Tuvevägen. Huvudgata i öst-västlig riktning är Hisings strandgata.

Fotot på Hisingsbron är taget från Hisingsidan söderut vid sekelskiftet 1900. Det var en vridbro.



1904 internationell hamnplanetävling



I den gamla stadsplanen över Lundby (före 1904) var Lundbyledens trafikflöde i öst-västlig riktning tänkt att silas på ca 5 st gator:

- Herkulesgatan,
- Norra/södra Neptungatan, (nuvarande Lundbyleden)
- Floragatan (nuvarande Lindholmsallén)
- Irenegatan/Jupitergatan,
- Ceresgatan/Lundby hamngata (som föreslås som huvudgata ihop med Järnmalmsgatan i detta tävlingsförslaget 1904)

ÖVER GÖRGS HAMN

1904 internationell hamnplanetävling
gränsande områden



I ett annat förslag från 1904 föreslås istället **Lindholmsallén & Ringögatan** som **huvudstråk** samt en utvidgning av stadskvarteren västerut mot lindholmen.

(...samt en ny centralstation öster om nya allén!)

1906 förtätningsutredning inför Införlivning av Lundby socken till Göteborg

Wald. Zachrissons Förlag, Göteborg

Pris Kr. 1,25

A.

Förslag till Stadsplan för delar af Lundby församling

uppgjordt af underleknad på uppdrag af
en af Stadsfullmäktige i Göteborg och
kommunfullmäktige i Lundby
för sådant afseende tillsatt
kommitté.

Göteborg i december 1906

E. Blom

- Med blått bebyggda kvarter
- Villakvarter
- Industrikvarter
- Plantager och skog
- Terrassvall
- Välfen
- Landsvägar
- Biken



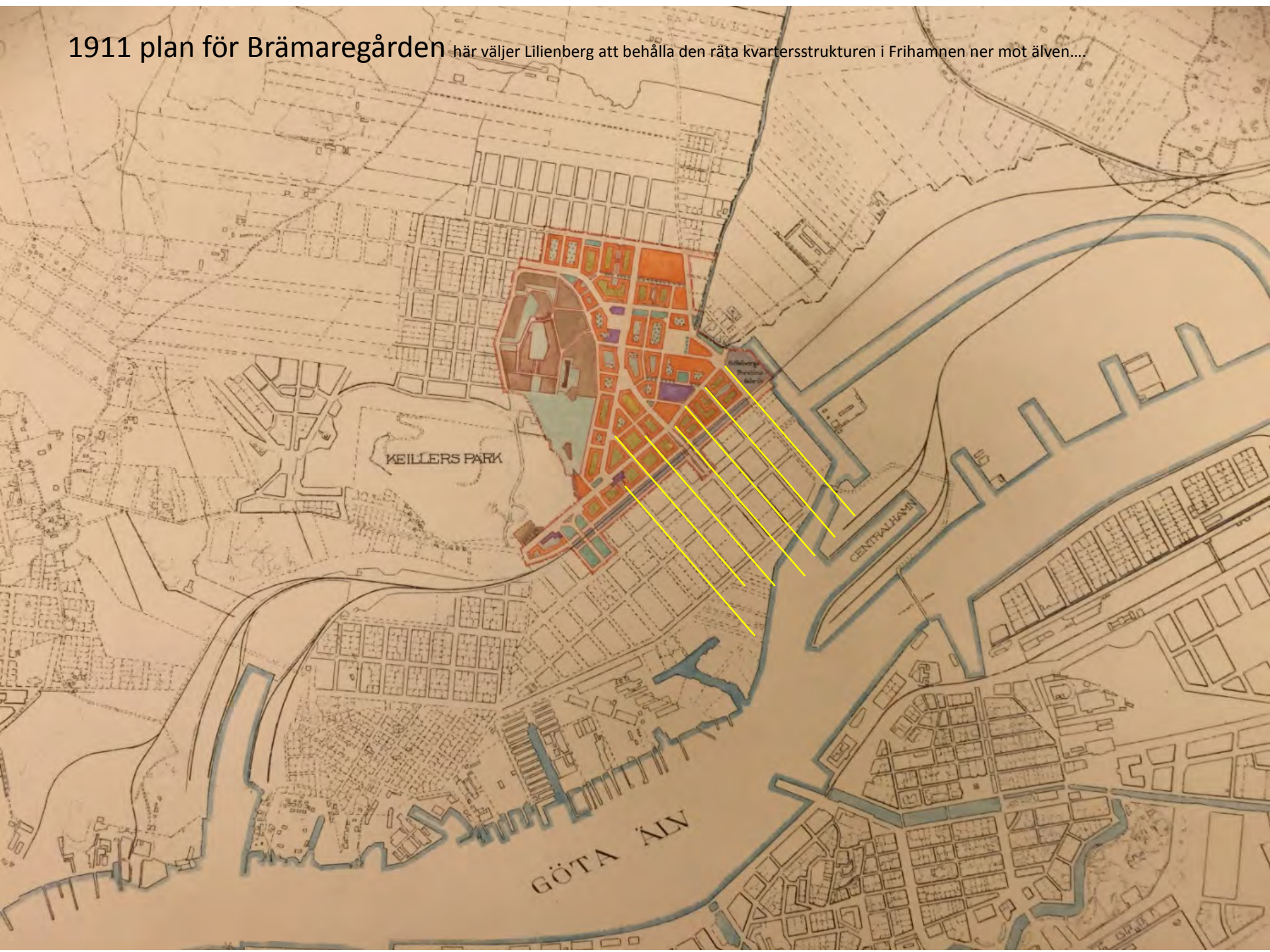
WALD. ZACHRISSENS FÖRLAG
GÖTEBORGS
GÖTEBORGS

WALD. ZACHRISSENS LIT. O.S.B.

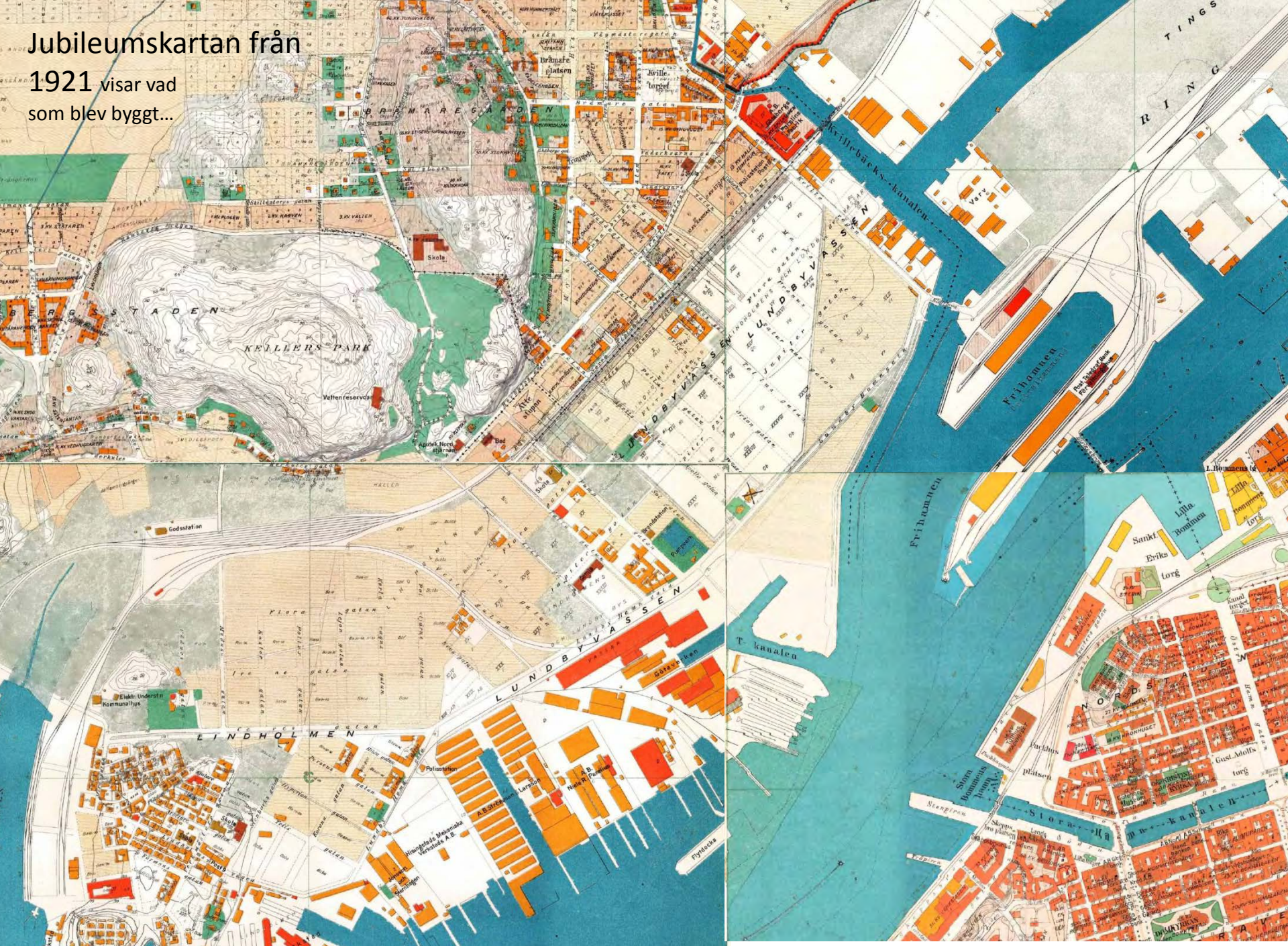
A 16296

De orangea kvarteren är bebyggda med "blockhus" (d.v.s slutna kvarter med brandväggar)... ända ut till Biskopsgården i väst!

1911 plan för Brämaregården här väljer Lilienberg att behålla den räta kvartersstrukturen i Frihamnen ner mot älven....



Jubileumskartan från
1921 visar vad
som blev byggt...





1931 flygfoto visar också vad som blev byggt... cirklarna ringar in de viktigaste byggnaderna som var byggda i sten

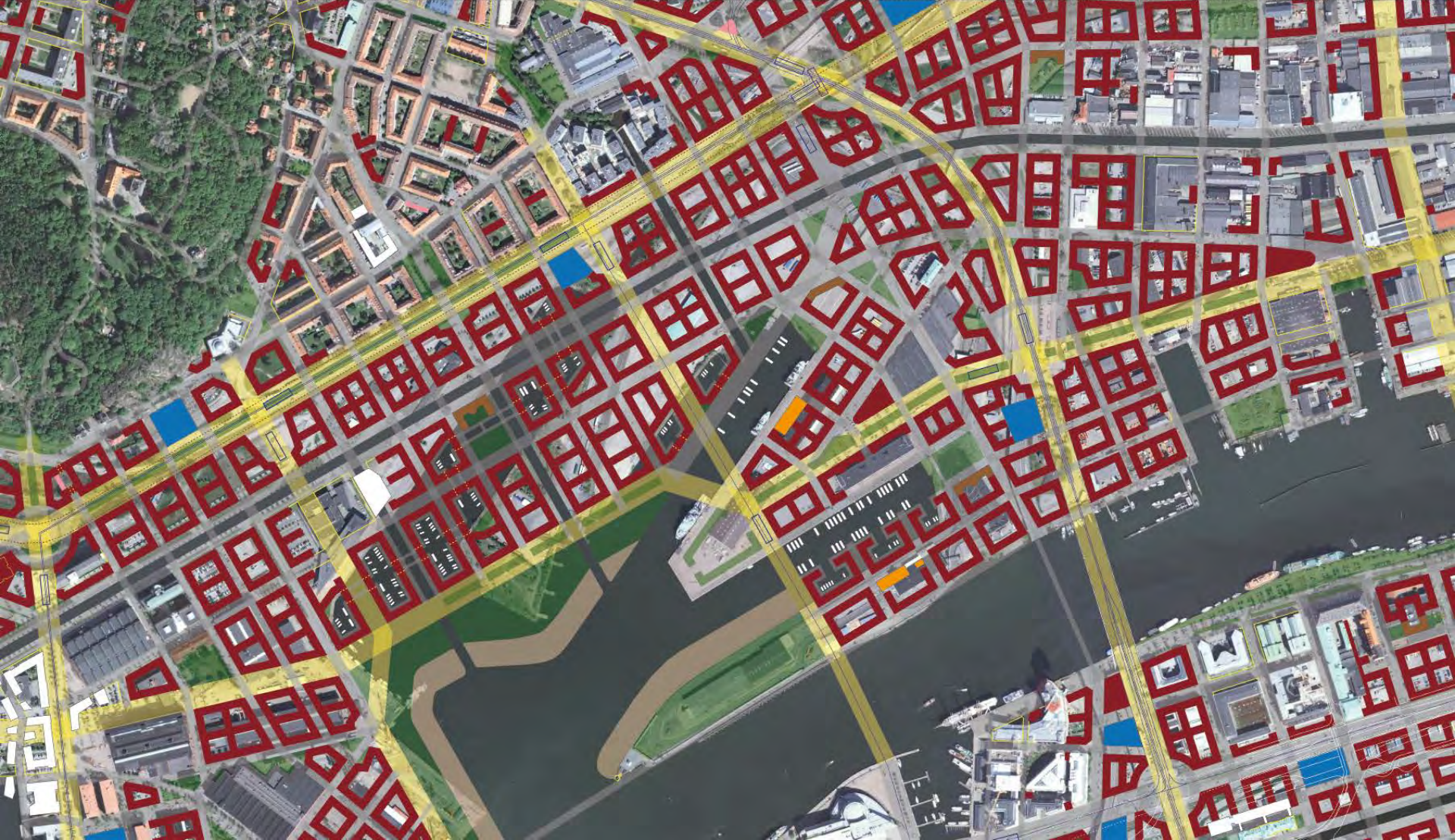
- Lagerhus i 4-5 vån (rivet)
- Förvaltningshus med post, telegraf & bank samt tillhörande vaktmästarbostad (rivna)

Se även hur långt den rätvinkligna stadsplanen i Lindholmen hann byggas ut med både gator och kvarter innan den senare revs.

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



Hur stadens stråk hänger samman är avgörande för hur staden hänger samman och för hur man rör sig till fots och med cykel. Många av de viktiga stråken går att koppla ihop med små justeringar i stadsstrukturen medan en del är blockerade eller håller på att byggas för i nuläget, och kräver olika typer av ersättningskopplingar. **Ju närmare city desto fler viktiga kopplingar.** (likt navet i ett cykelhjul)



Huvudstråk genom Frihamnenområdet:

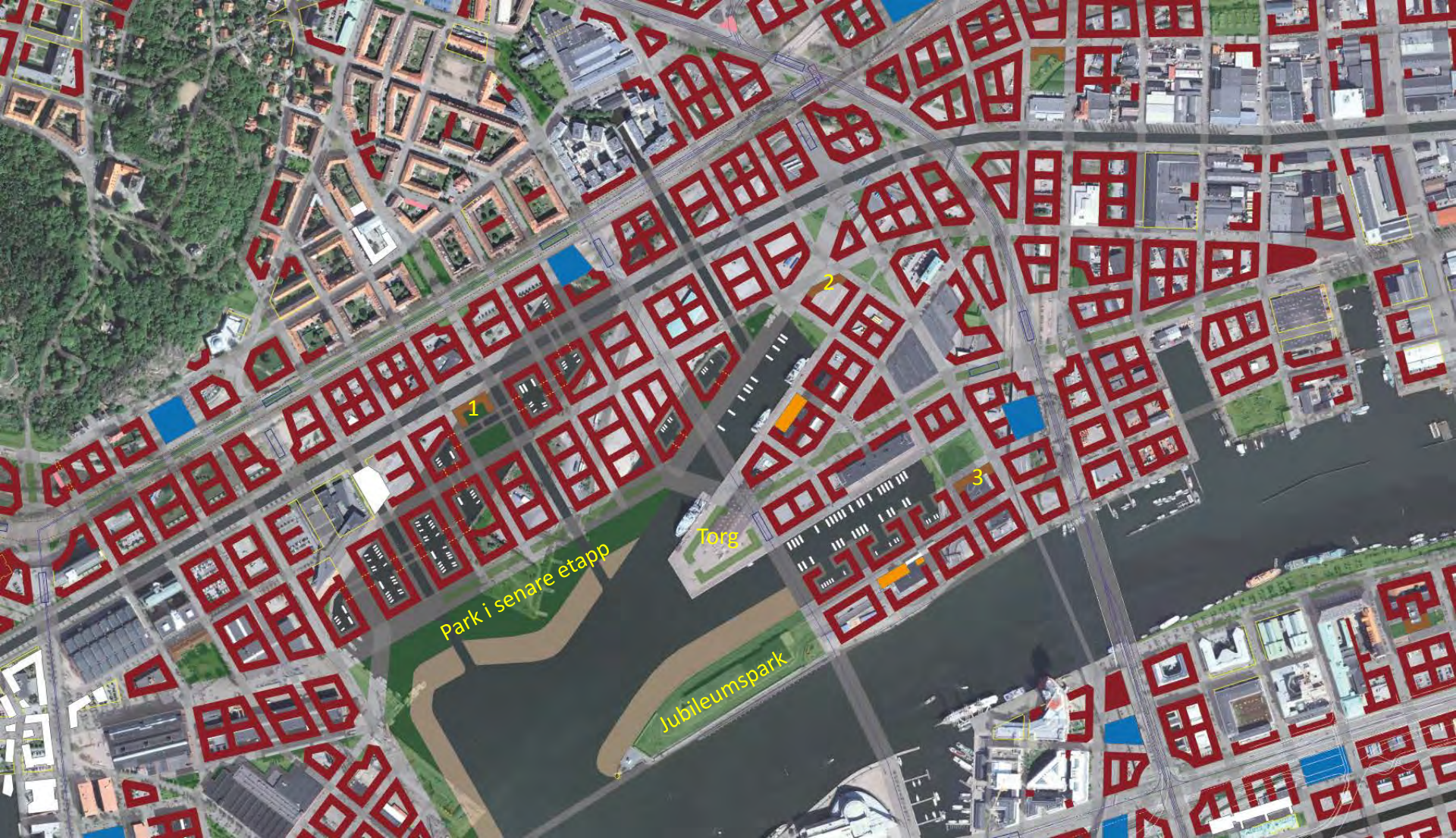
- Lundbyleden omvandlat tillbaka till Neptungatan (eller Lundbygatan) i framtiden?
- Lindholmsallén-Ringögatan (45m bred med 15m dagvattenkanal i mitten)
- Lundby hamngata (en bit av Elin Svenssons gata)-Järnmalmsgatan
- Stadstjänaregatan-Hjalmar Brantingsgatan (med nya hisingsbron)
- Kvillegatan-Operan-Östra hamngatan



Jämförelse med pågående plan:

Jämförelsen är med den senast offentligt publicerade gatustrukturen i frihamnen.

Print-screen från kartan 2016-12-22 (även den ändras löpande...)



Området rymmer 3 st stadsdelar ("super blocks") mellan huvudgatorna:

Skolorna är lokaliserade till den flödesmässigt lugnaste mitten av varje stadsdel, nära en offentlig stadsdelspark (1, 2, 3). Blå kvarter är P-hus som täcker hela områdets behov (för att kunna möjliggöra småskalig fastighetsindelning & ökad byggkonkurrens).

(inga andra funktioner är definierade i inventeringen, lämpligt läge och storlek för sjukhus & andra funktioner ryms inom kvartersstrukturen)

Tips/råd/idéer från äldre planer till dagens planarbetet i Frihamnen:

1. **Följ den äldre gatustrukturen som kopplade ihop de viktigaste stråken genom frihamnen** mellan Lindholmen och Ringön samt mellan Backa & Brämregården och staden innanför vallgraven. Om Lundbyledens barriäreffekt ska kunna minskas genom silning behövs fler sammanhängande gator som kan fördela mängden... men i lägre hastighet. (Hamnbanan föreslås grävas ner i detta uppdraget mellan Älvsborgsbron till Sävenäs enligt Lilienbergs förslag; med tråg under dagens Lundbyled.)
2. **Samla all dagvattenhanteringen mellan Sannegårdshamnen/Lindholmen-Ringön i en kanal** (liknande Ringökanalen) istället för att lösa det avskilt på varje gata. (billigare?) I Gullbergsvass diskuteras frågan om en kanal genom hela området och det skulle nog vara lämpligt även här. Lindholmsallén-Ringögatan har redan en tillräcklig bredd för att få plats med en 15m bred kanal i mitten.
3. **Placera skolor vid den lugnaste mitten av de 3 stadsdelarna ihop med en liten stadsdelspark.** (se kartbild på föregående sida)
4. **Blockera inte havsutsikten – raka gator ner mot vattnet.** Camillo Sitte som förespråkade den krokiga gatans och det slutna gaturummets estetiska fördelar menade dock att det var topografin som skulle avgöra. Vid flackare områden så som frihamnen skulle rakare gator användas (se t ex hans egen plan från 1903).

Omotiverat krokiga gator i Frihamnen riskerar rent av blockera viktiga stråk och havsutsikten från de omkringliggande stadsdelarna.

- *Blir en gata tråkigare bara för att den är rak?*
(...jämför själv nästa sida)

5. **Flytta Frihamnens torg till den mittersta piren och kombinera med en hållplats.** Ett vanligt avstånd mellan lokala torg från tiden före massbilismen i Göteborg är 0,5 km (Järntorget-Masthuggstorget etc.) och avståndet till både Backaplan och Lilla Bommen från den mittersta piren! Torget skulle i så fall nås av 5 eller 6 gator, vilket är i nivå med t ex Kungstorget...





Oxford street, London = 4 km rak siktlinje. (flaggor, bussar & folk i vägen...)



Magasinsgatan = 1,2 km spikrak siktlinje

Blockera inte havsutsikten:

Östra Eriksbergsgatan = blockerad havsutsikt...



Manövergången =
Tråkig arkitektur ger en tråkig stadsmiljö trots krokig gata?



Det är inte brutna siktlinjer som gör en gata spännande utan snarare att gatan befolkas tack vara många sammankopplade gator, småskalig fastighetsindelning (varierande arkitektur) och verksamheter i markplan.

Krokiga gator med dagens höga exploatering ger snarare känslan av "labyrinth" och i värsta fall även klaustrofobi... en tät stad behöver utblickar för att undvika att upplevas som kvävande.

Jubileumspark på bananpiren:

6. Flytta bastun och jubileumsparken till bananpiren som har det bästa utblicksläget. I en tätbebyggd stad så blir de offentliga platserna med vida utblickar väldigt viktiga för att inte känna sig instängd.

Det blåser mer på bananpiren men vinden kan dämpas med plantering av träd och buskar i lämpligt läge.

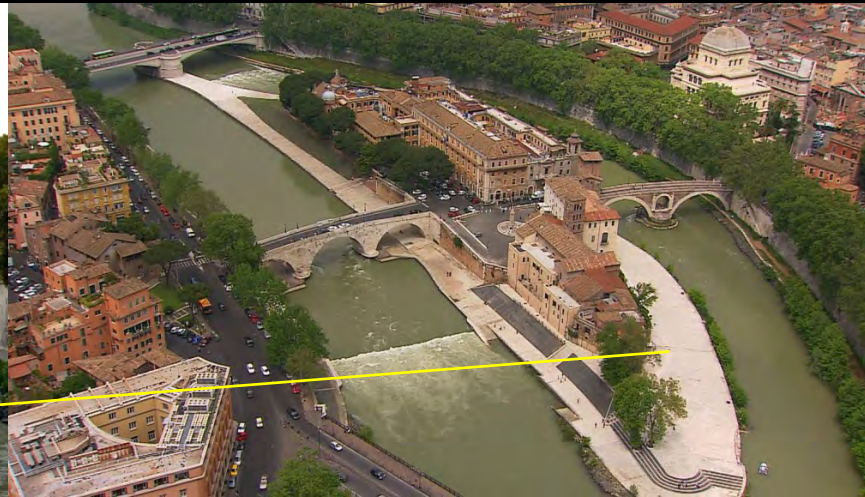
(REF.) Margitsziget, Budapest (utblickar!)



Flytta bastun till spetsen av bananpiren

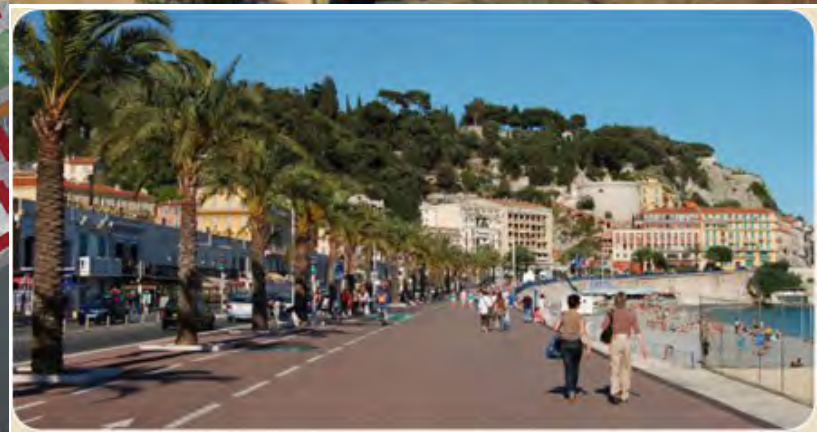


(REF;) Isola Tiberina, Rom
Kvällsbio på spetsen vid vattenfallet



Om jubileumsparken placeras på bananpiren så slipper den ligga på båda sidor om ett viktigt stråk som då blir otryggt kvällstid eller rent av blockeras och den får ett tydligare läge som hela stadens park istället för enbart en liten stadsdelspark.

(REF,) Promenade des Anglais, Nice
(Tydligt offentlig strandpromenad...)

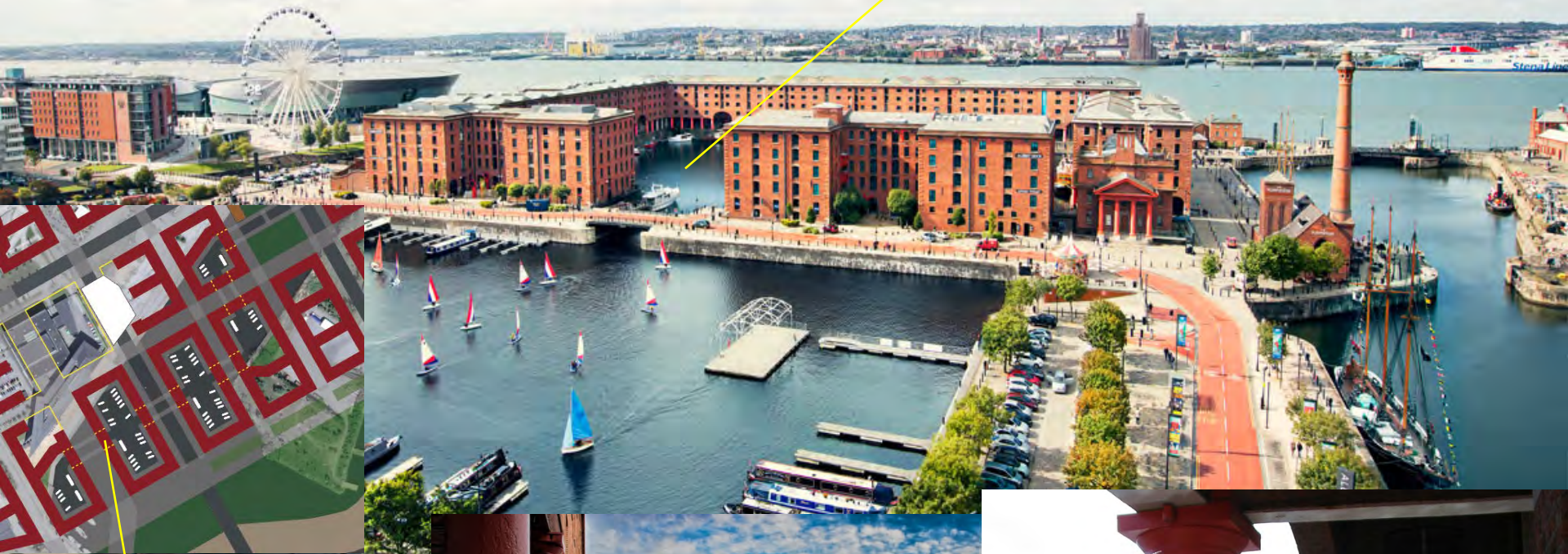


7. Ha ett tydligt offentligt stråk mellan privata kvarter och den offentliga jubileumsparken. Tydligt definierade områden blir mer använda, speciellt offentliga parker.

...Nu har ju inte Göteborg badväder lika länge som Nice men kanske kan man ändå se de sluttande översvänningsdämpande massorna från västlänken som stränder? (beroende på badkvaliteten...)

8. Behåll hamnbassängerna men som innergårdar till de nya kvarteren som står på pelare i vattnet. Ha en offentlig kajpromenad igenom hela området likt Albert docks i Liverpool eller St Kathrine docks i London (nästa bild).

(REF.) Albert docks, Liverpool (kvarter med hamnbassänger som innergårdar)



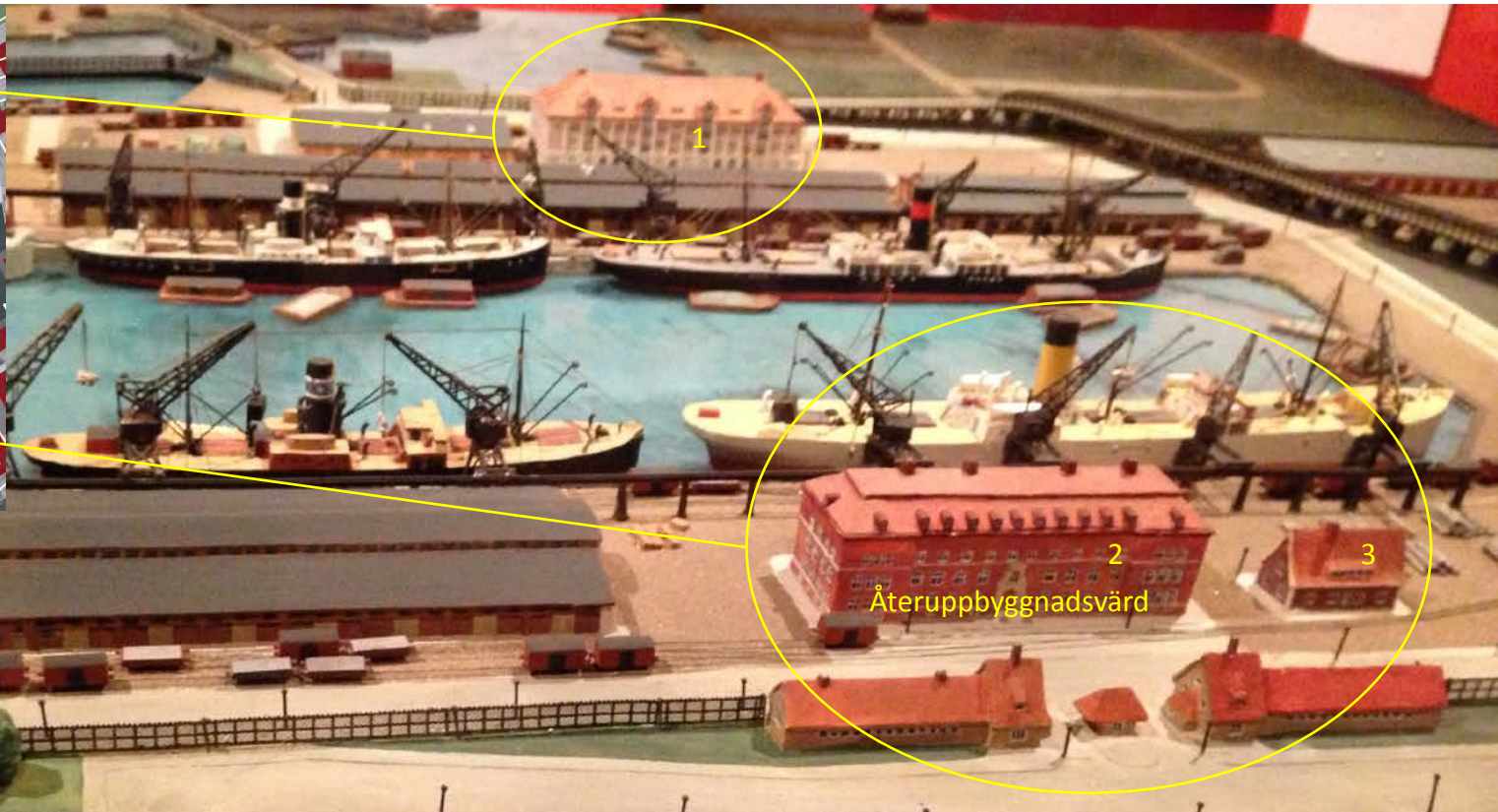
Portiker och gångar mellan kvarteren...



(REF,) St Kathrine docks, London; kvarter med hamnbassänger och marina som innergårdar... (min favoritmiljö när jag bodde där)



9. Återuppbygg 3 av de karaktäristiska byggnaderna som revs på 1960-talet. Detta är vanligt i Tyskland och t ex bombade städer som Dubrovnik men lika välgörande för platsmarknadsföringen även i Göteborg. (slow city-filosofin)

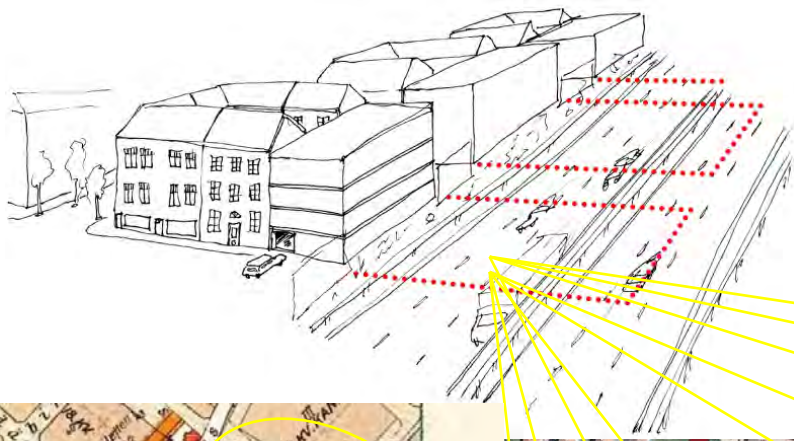


- 1: Lagerbyggnad i Kvillebäckens mynning men vriden för att följa den befintliga kajen i uppdragets karta...
 - 2: Förvaltningsbyggnad & bankkontor i ursprungligt läge
 - 3: Vaktmästarbostad i ursprungligt läge
- (med nytt innehåll)

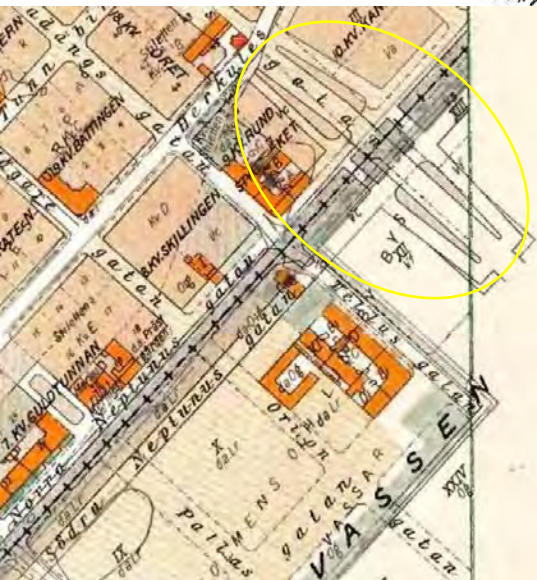


Visionsskiss från sekelskiftet

FRÄMMAN PÅ TINGSTADSVASSEN VID GÖTEBORG



Hamnbanan tänktes grävas ner i tråg enligt Lilienberg, troligtvis liknande hans förslag för Kungsladugårdsgatan från 1924



Tänkt bro över hamnbanan 1921



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

10. Vänta med den sista biten av kvarteren mot Lundbyleden & hamnbanan tills man har gjort en total "cost benefit"-analys av att bygga om Lundbyleden till en stadsboulevard & gräva ner hamnbanan men anpassa gatorna redan nu tills den dag då det är möjligt. Det är ju enorma exploateringsförluster med att låta leden ligga kvar som citymotorväg och utgifter i varje enskilt projekt. Lilienberg hade tänkt lägga hamnbanan i tråg under/mellan dagens Lundbyled (södra & norra Neptunusgatan). Frågan är om Hamnbanan behöver utöka till dubbelspår... kanske blir det läge i så fall att samtidigt gräva ner den?