

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**."

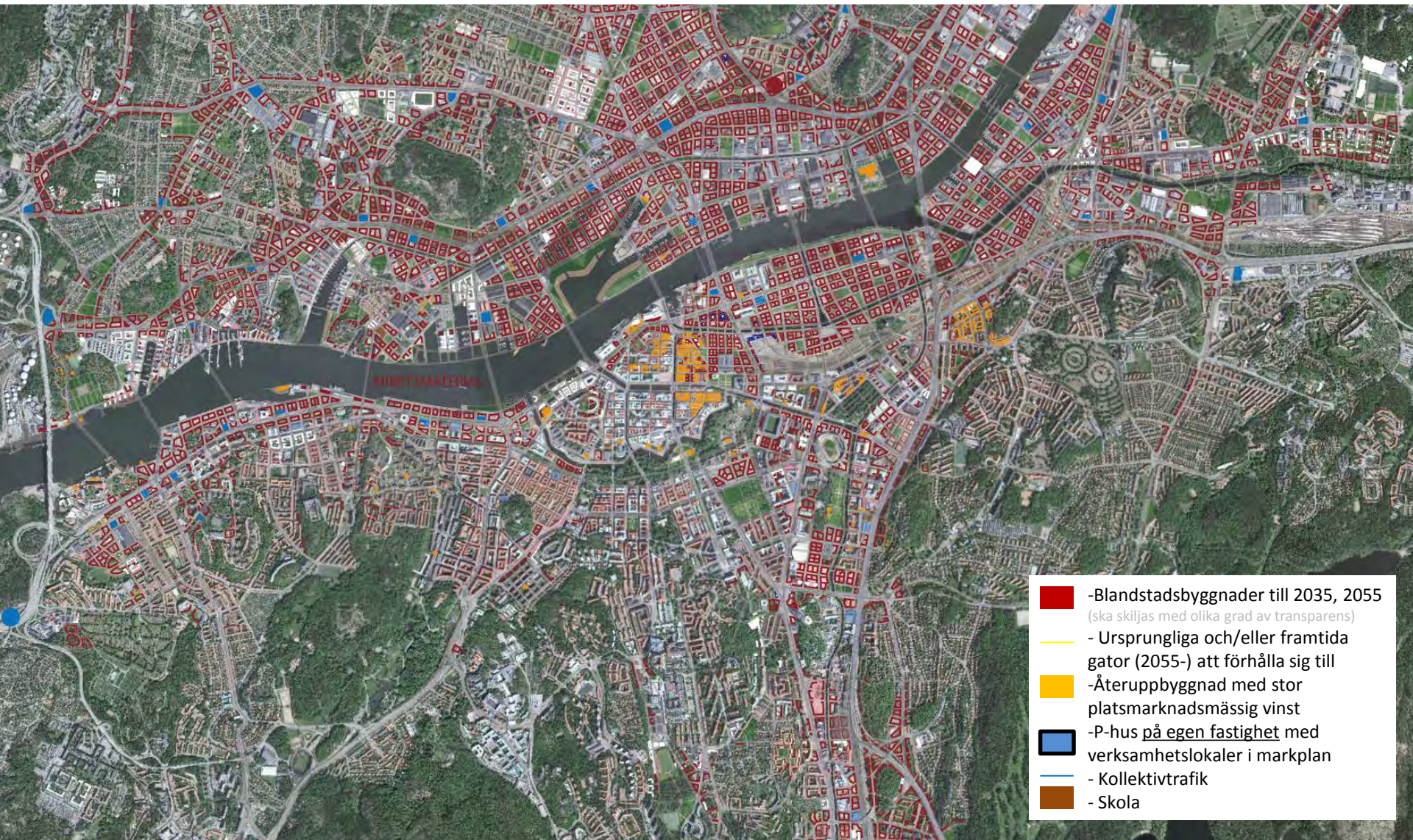
= En **historisk stadsplaneanalys** över möjliga byggytor i en utvidgad innerstad på kort & lång sikt, mycket baserat på gamla planer men framförallt en konkret tolkning av stadens nya strategiska dokument.

Handläggare:

Lukas Memborn & Sophia Älfvåg

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

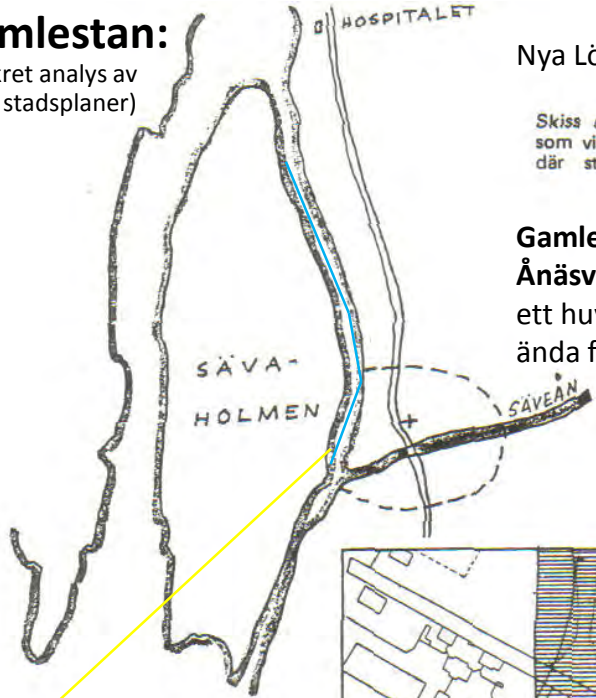
Gör en historisk stadsplaneanalys över möjliga byggytor i en utvidgad innerstad på kort & lång sikt, mestadels baserat på gamla stadsplaner men framförallt en konkret tolkning av hur stadens nya strategiska mål skulle kunna se ut i sin helhet. **(jämka målkonflikter & lös barriärer)**



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

Gamlestan:

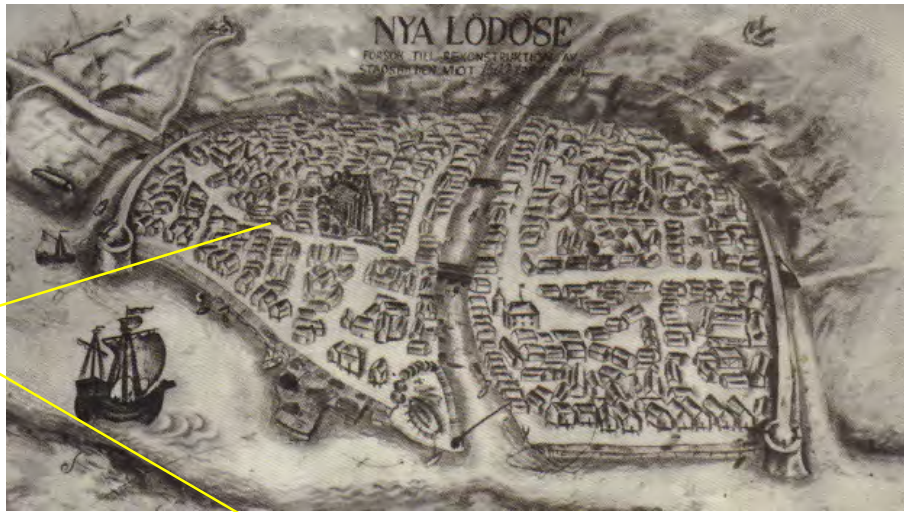
(konkret analys av äldre stadsplaner)



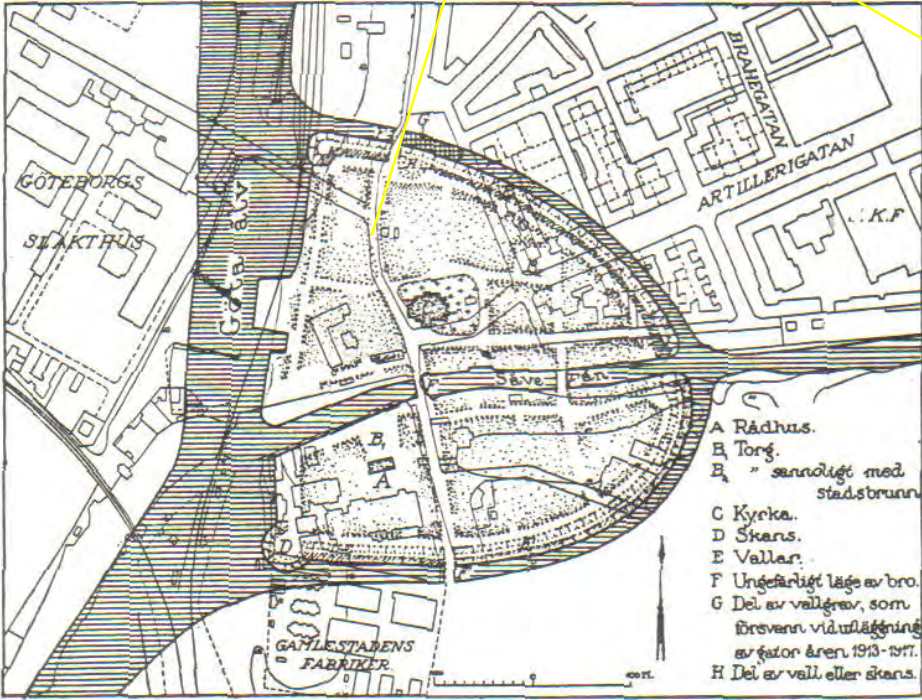
Nya Lödöse grundat 1473

Skiss efter Lydinghielms karta av 1877, som visar Nylöses läge, samt Sävaholmen, där staden först planerades att ligga.

Gamlestadsvägen-Ånsvägen-Danska vägen är ett huvudstråk med anor ända från 1400-talet...



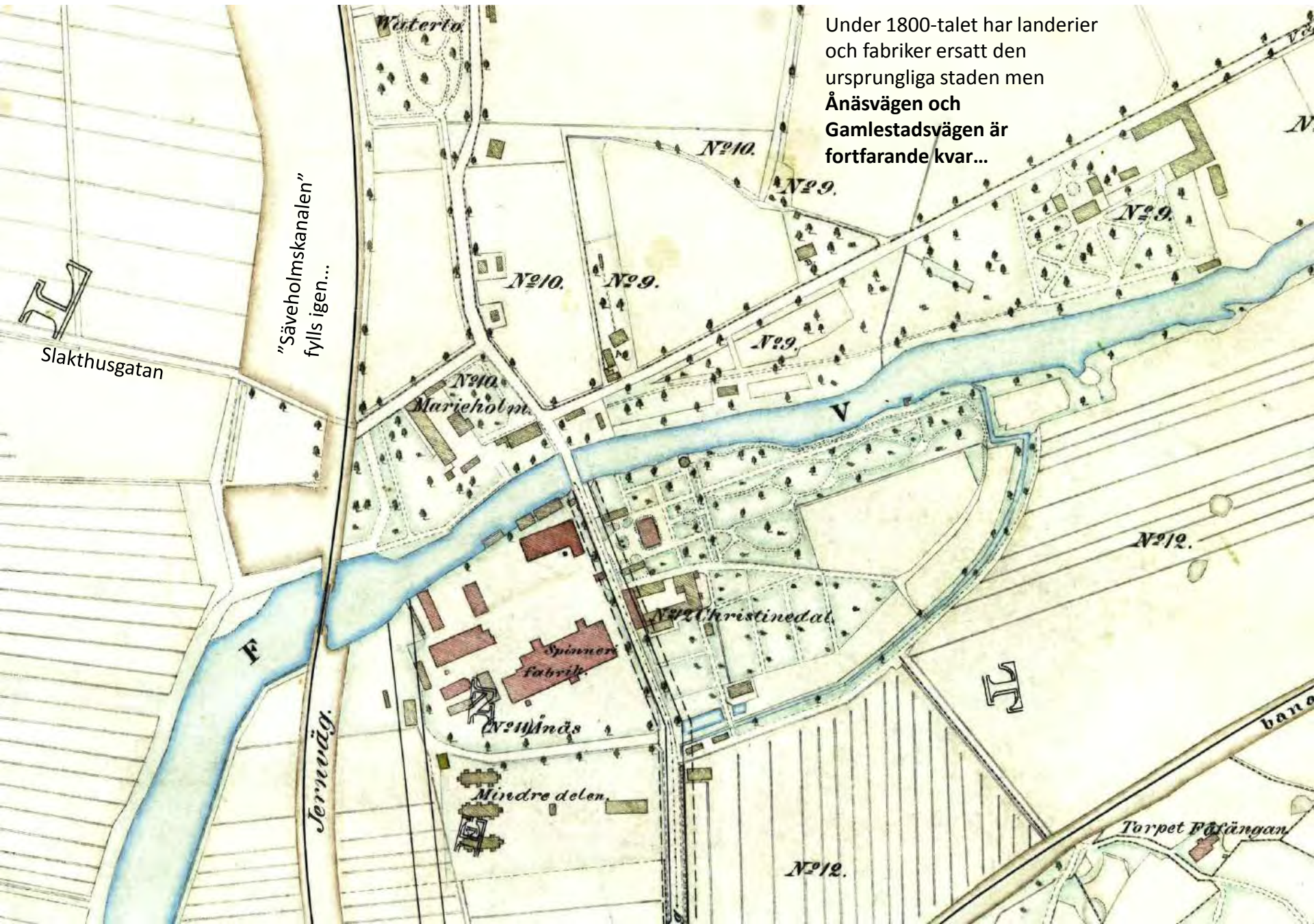
Göta älv hade en östlig förgrening: "Säveholmskanalen"?



- A Rådhus.
- B Torv.
- B " sannoligt med stadsbrunn
- C Kyrka.
- D Skans.
- E Valler.
- F Ungefärligt läge av bro.
- G Del av vallgrav, som förevann vid utläggning av fästet åren 1913-1917.
- H Del av vall eller skans.



Stadsområdet var format som en halvcirkel. I väster begränsades det av Göta älv, i öster sträckte det sig fram (ungefär) till nuvarande Banérsgatan och i söder ungefär till Byfogdegatan.



Under 1800-talet har landerier och fabriker ersatt den ursprungliga staden men **Ånsvägen och Gamlestadsvägen** är fortfarande kvar...

"Säveholmskanalen"
fylls igen...

Slakthusgatan

F

Sernväg.

N°10
Mariehölm

N°10

N°9

N°10

N°9

N°9

N°9

N°12

N°12
Christinedal

Spinnersfabrik

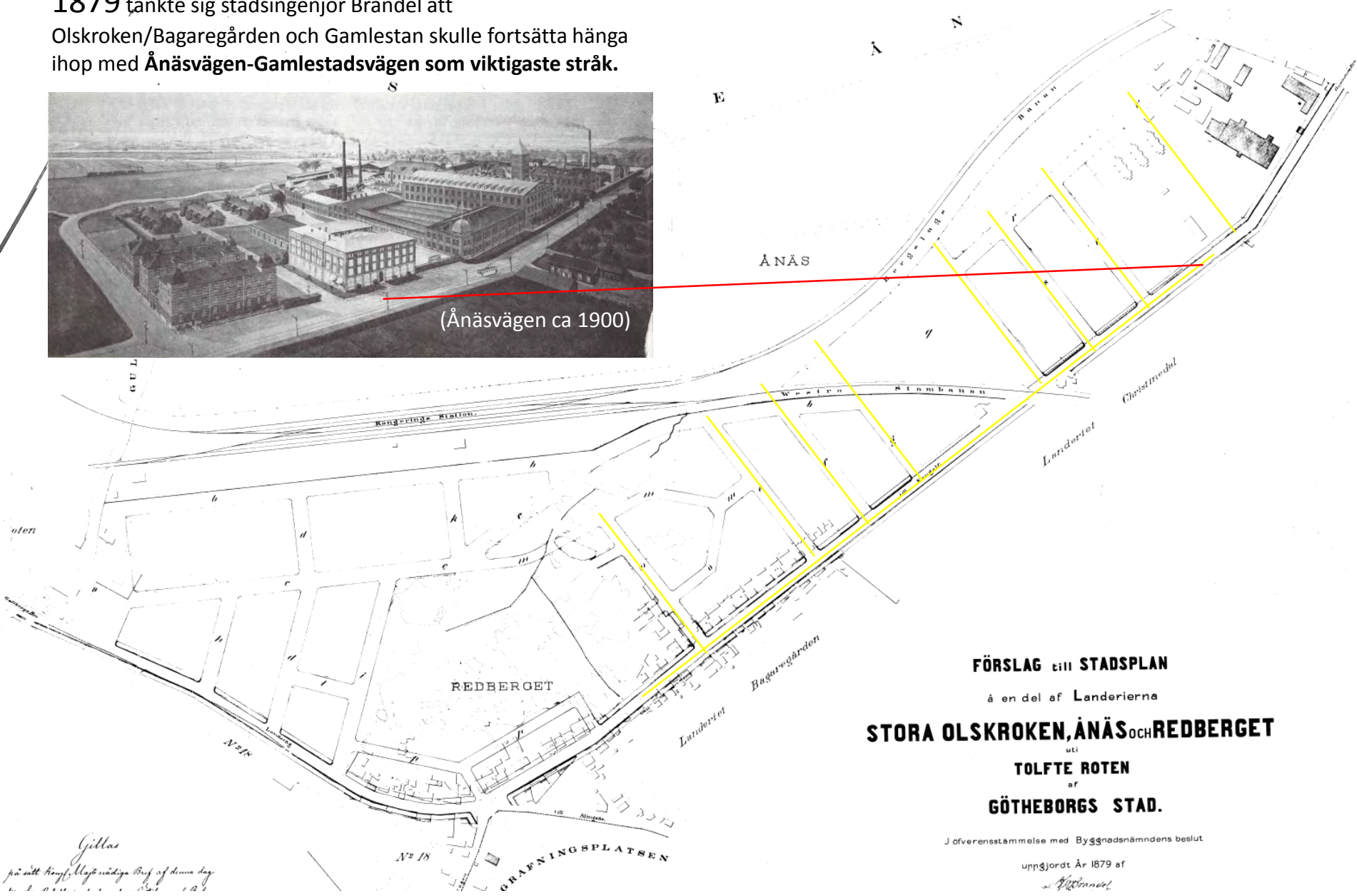
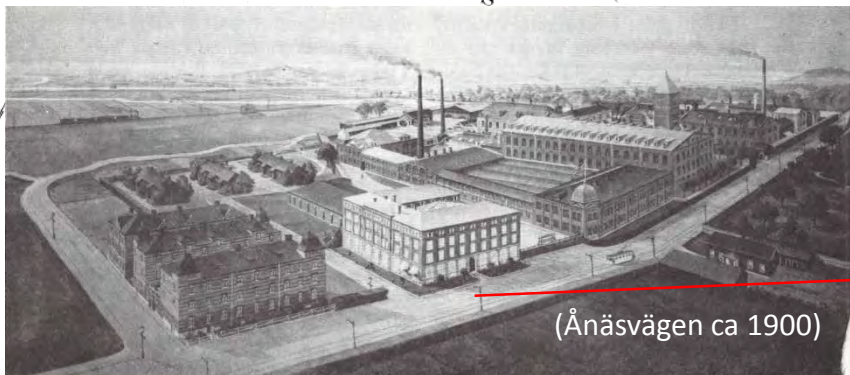
N°11
Mindre delen

N°12

Tarpet Pölängan

banan

1879 tänkte sig stadsingenjör Brandel att
 Olskroken/Bagaregården och Gamlestan skulle fortsätta hänga
 ihop med **Ånäsvägen-Gamlestadvägen** som viktigaste stråk.



FÖRSLAG till STADSPLAN
 å en del af Landerierna
STORA OLSKROKEN, ÅNÄS OCH REDBERGET
 uti
TOLFTE ROTEN
 af
GÖTHEBORGS STAD.

J öfverensstämmelse med Byggnadsnämndens beslut
 uppgjordt År 1879 af
A. Brandel

*Gillas
 på sitt Konf. klopprindiga Brief af denna dag
 den 18. 11. 1879*

Planförslaget syns bättre på
översiktskartan från 1888



Öfver Göteborgs byggnadsplan 1889 utskickad till Stadsfullmäktige den 29 Mars 1889.

KARTA öfver LANDERIET N°9 MARIEDAL jemte VIDLIGGANDE OMRÅDE uti TOLFTE ROTEN af GÖTHEBORGS STAD,

med förslag till Stadsplan: uppgjordt i enlighet med Stadsfullmäktiges beslut år 1889 af

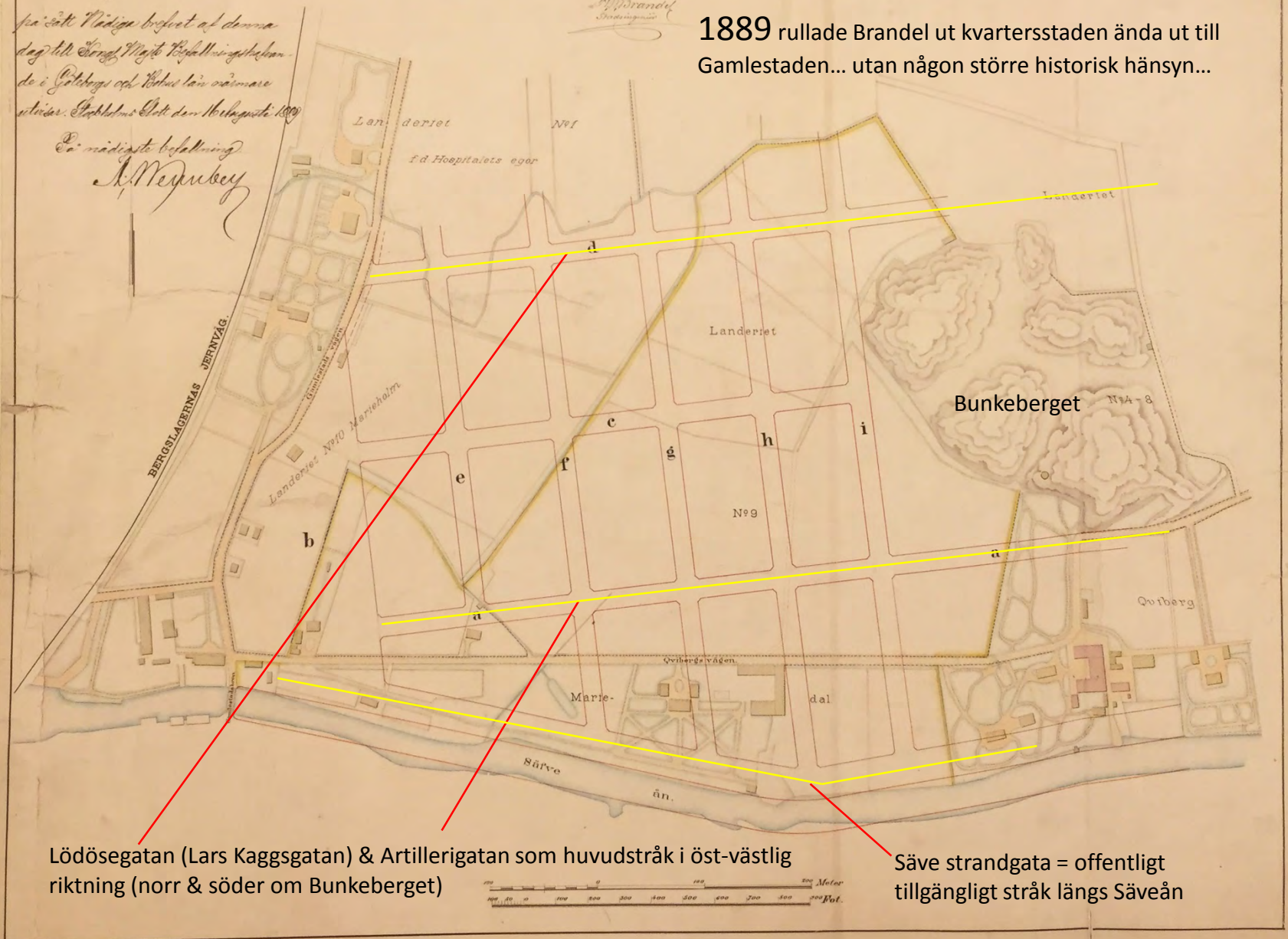
Gillas

från öfver Värdiga befohl af denna dag till Stadsfullmäktige utskickad i Göteborgs och Bohus län närmare utvisad. Utskickad den 29 Mars 1889

*En närmare befohlung
A. Meybeck*

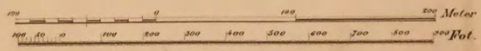
*A. Brandel
Stadsingenjör*

1889 rullade Brandel ut kvarterstaden ända ut till Gamlestaden... utan någon större historisk hänsyn...



Lödösegatan (Lars Kaggsatan) & Artillerigatan som huvudstråk i öst-västlig riktning (norr & söder om Bunkeberget)

Säve strandgata = offentligt tillgängligt stråk längs Särveån



Karta 1906

TINGSTAD

...så Slakthusgatan kopplas tyvärr ihop med återvändsgatan Götaholmsgatan (p.g.a. Bunkeberget) istället för Lödösegatan/Lars Kaggsgatan eller Artillerigatan...



De nord-sydliga gatorna i Gamlestan skulle alla nå Säveån... men de blockerades senare av SKF.

1917

ÖVERSIKTSKARTA.

Göteborg, år 1917
Hans Lilienberg

Teknisk samfundningsplan i Göteborg beslutad
10/1 18 68 g. l., intygar
Ex officio:
H. Lilienberg



FI 00 741

1917 föreslår dessvärre Lilienberg att bryta den logiska kopplingen mellan Ånäsvägen och Gamlestadvägen. Troligtvis på grund av lämpligare korsningsmöjlighet under järnvägen?

Men han föreslår även en intressant bro i E20s förlängning över till Ringön/Brunnsbo



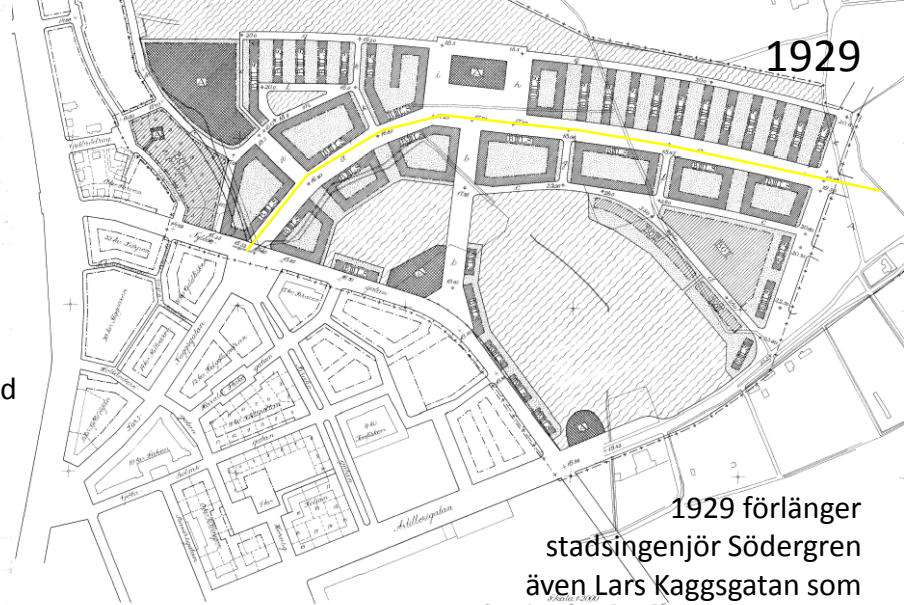
Tanken var ursprungligen att Gamlestan även skulle hänga ihop med Munkebäck, Härlanda och Örgryte...

1922



1922 vrids
 "Nylösegratan"
 österut för att
 förgrena
 Gamlestan med
 Örgryte.

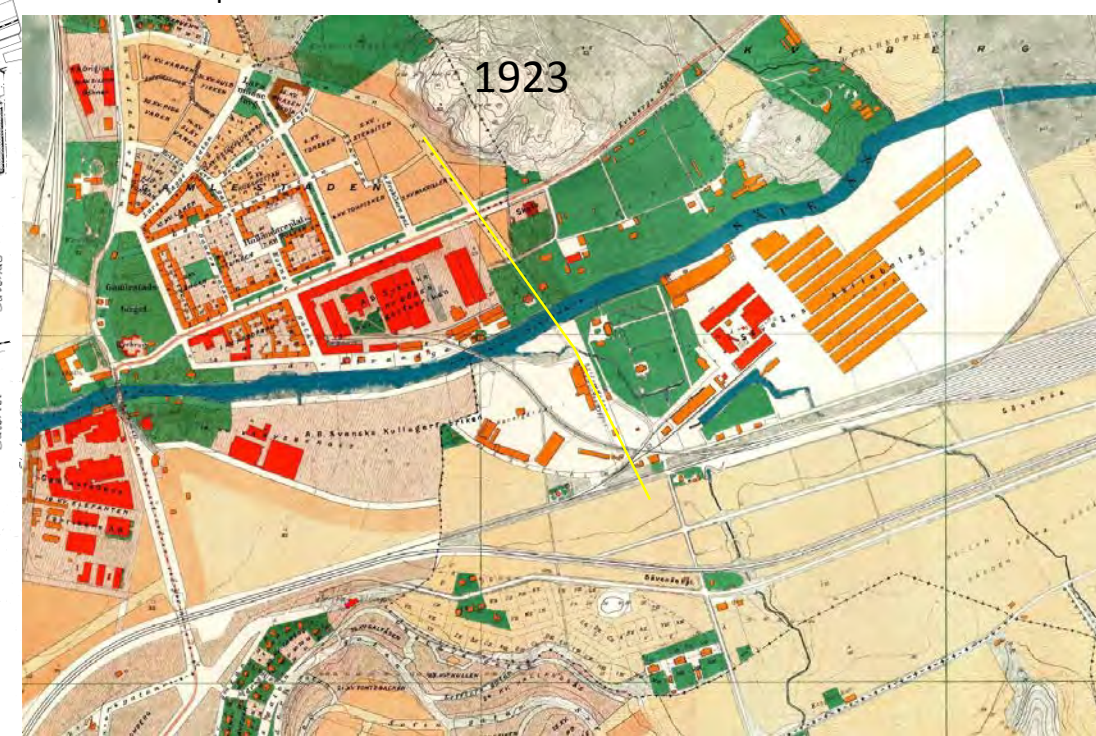
1929



1929 förlänger
 stadsingenjör Södergren
 även Lars Kaggsgatan som
 huvudgata österut mot
 Kviберг...

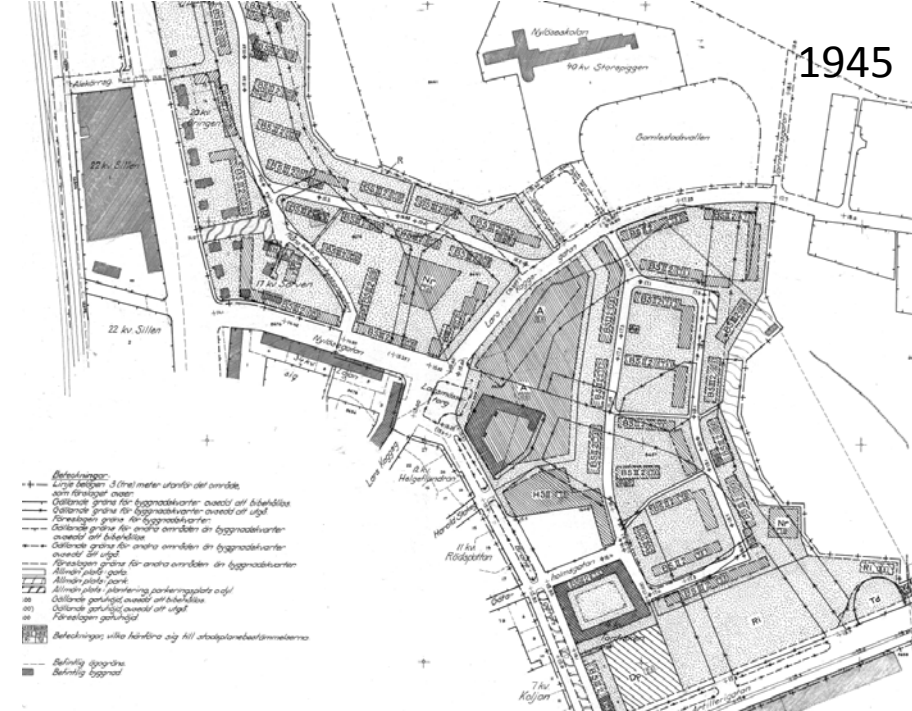
Det syns ännu tydligare
 på 1923 års karta:

1923

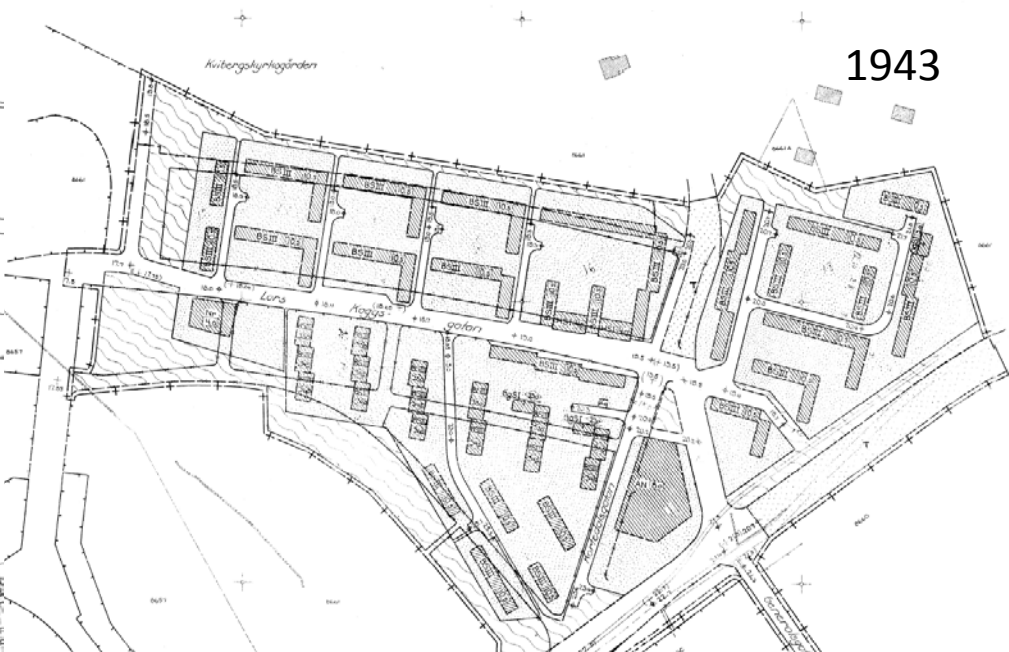




Flygfoto 1931 visar vad som hann bli byggt.



1945



1943

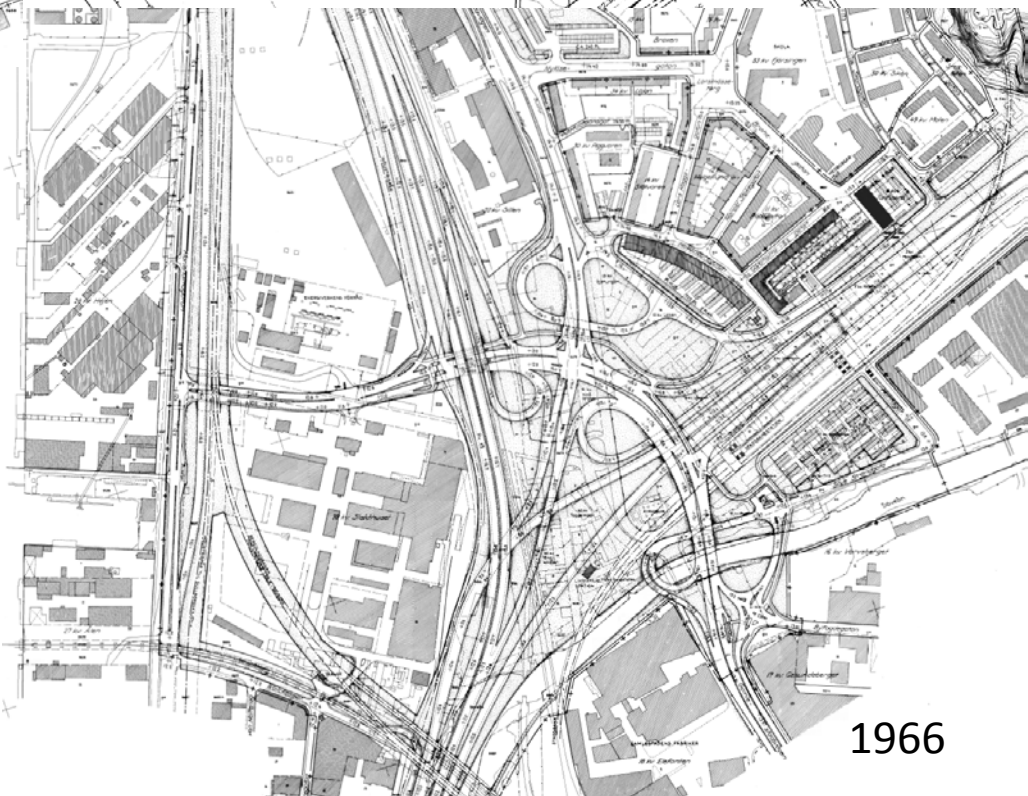
Upprivning:

1943 rivs Södergrens kvarter längs Lars Kaggsgatan delvis upp av Uno Åhrén.

1945 rivs Lillienbergs kvarter och huvudgata mot Munkeback och Örgryte upp av Tage W Olsson

1966 river den s.k. "moderna" stadsplaneringen upp nästan allt som återstod av de ursprungliga stadsplanerna och ersätter Gamlestan med ännu ett motorvägsmot. Allt blev dock inte genomfört men...

= **Gamlestan blev tillslut som en isolerad ö** med kopplingarna mot Redbergsplatsen (Ånäsvägen) och Munkeback/Örgryte stort sett blockerade samt kopplingarna mot Backa (Slakthusgatan och en utebliven bro) och Kviberg (Lars Kaggsgatan) kraftigt försvagade.



1966

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



Trafikledens och bilmens principer:

Ska du åt höger? - håll vänster
Ska du åt vänster? - håll höger
Ska du upp på bron? - sväng runt berget

Ska du rakt fram? - sväng en omväg vänster...
sen höger... upp för en ramp... och slutligen
vänster igen.



Följ skyltarna...

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.



Gå dit näsan pekar...

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 biltunnelarna 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)



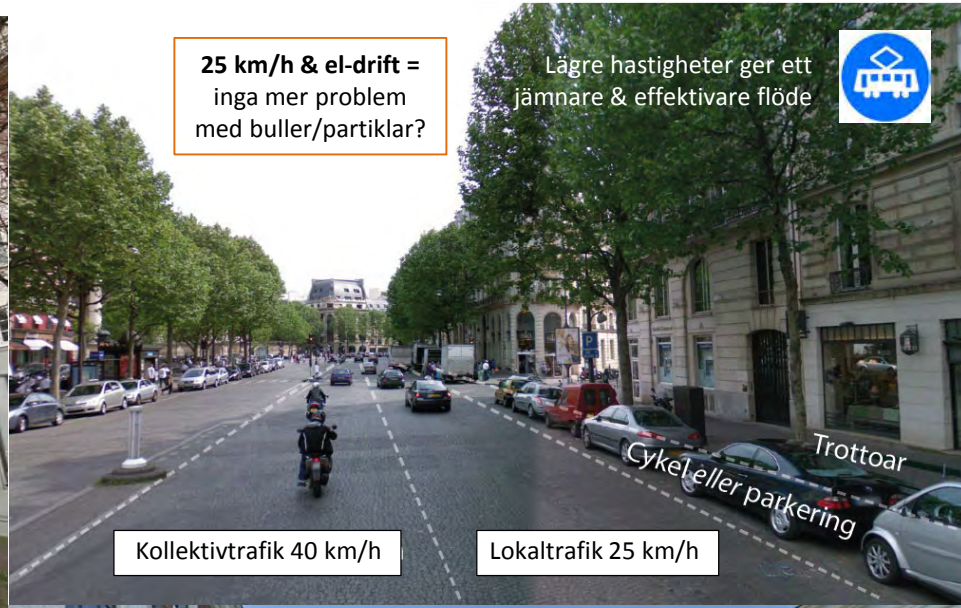
Rikstrafik 40 km/h

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

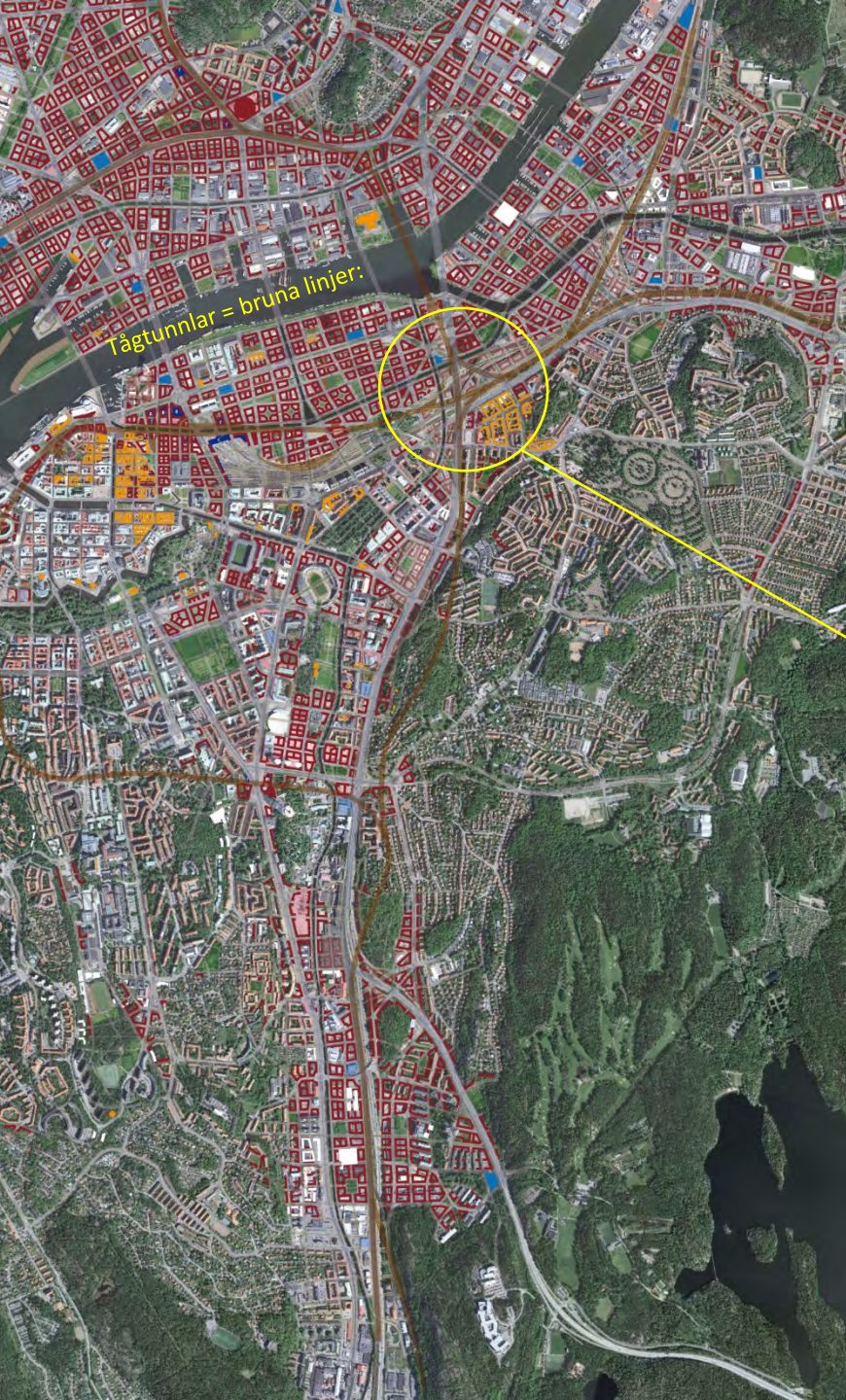
...inom den utvidgade innerstaden

(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? (inom 20 min cykelväg)

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

- Väster om Älvsborgsbron - Säterigatans tågtunnels västra tunnelmyning = 0,5 km och även förlängning vidare österut från
- Säterigatans tågtunnels östra mynning - Tingstadstunneln norra mynning = 4 km samt förgrenas med
- Bohusbanan vid Brunnsbo = 1 km 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 = 1,5 km (...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!!!) men att gräva ner tågräls istället för biltrafik verkar vara en mycket kortare sträcka och därigenom faktiskt en mycket billigare lösning? (...om finns det ännu billigare alternativ i bergtunnlar etc. så var så god). Gullbergsmotet ser ut att kunna bli en superknutpunkt för tåg...

Gräv ner järnvägen i Marieholm & Sävenäs så att Gamlestan kan kopplas både till Örgryte och Göta älv:



Gamlestan ligger geografiskt lika nära centralstationen i GBG som Gärdet i Stockholm, ca 3 km. Det är de kraftiga barriärerna som gör att det känns som om det vore längre. Marieholm ligger ännu närmre och har dessutom attraktiv vattenkontakt åt nästan alla väderstreck...

Samla ihop all riksentressant trafik på E6 mellan Jordfallsbron-Mölndal (E45 blir "pendelfartsgata"):



Lokal trafik
25 km/h

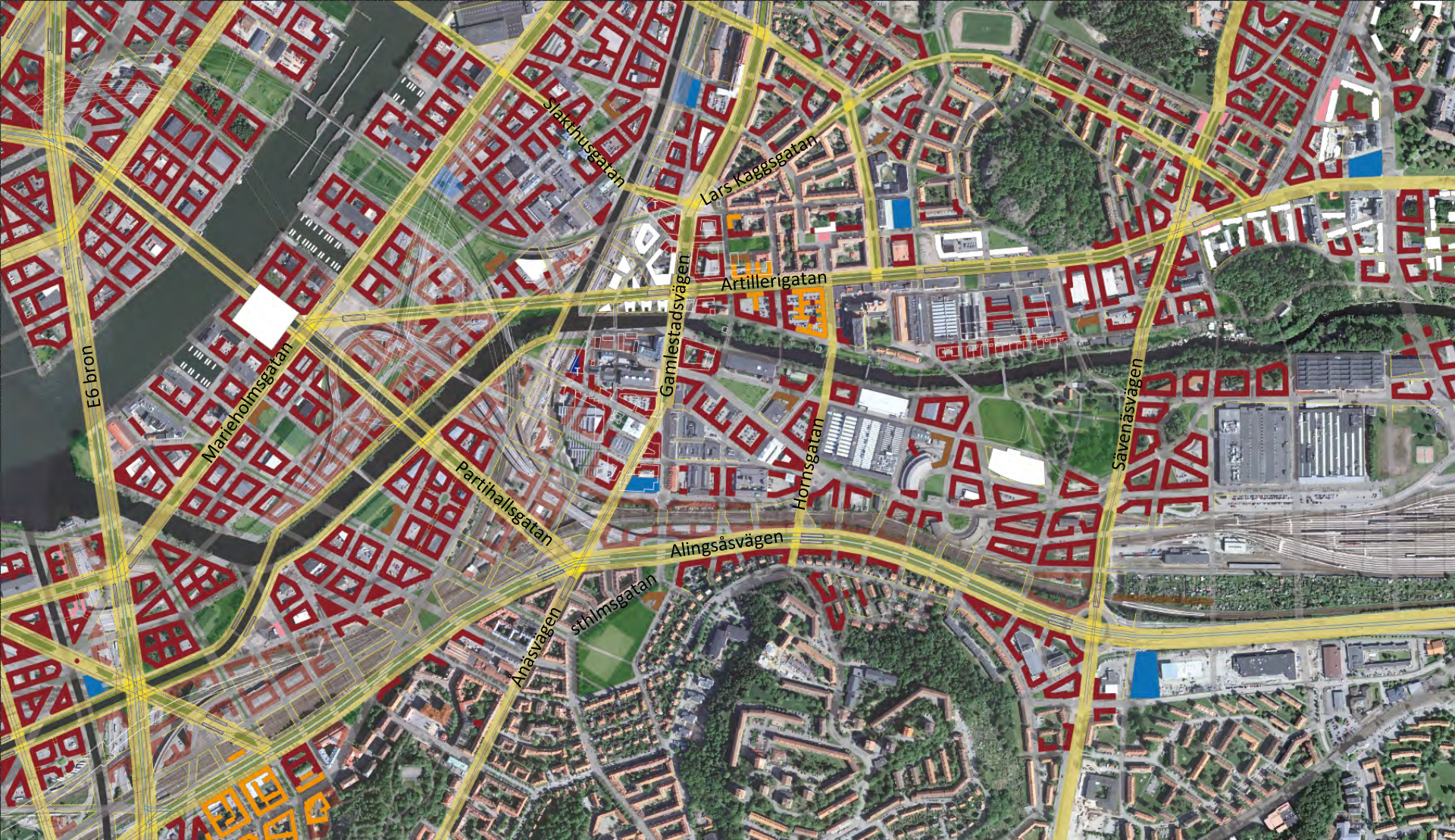


Riks-
trafik
40 km/h



Lokal trafik
25 km/h

Ha enbart rikstrafik i egen trädkantad fil i mitten (eller ihop med stomkoll, men ej lokal trafik). Rikstrafik har förtur (självkörande karavaner eller signalsystem) men kan ej svänga av för än hamnen eller utanför innerstaden. Riksgatorna kan korsas...



De viktigaste huvudstråken för att läka ihop Gamlestan med den omkringliggande staden:

- **Slakthusgatan och Lars Kaggsgratan** (om de två gatorna kopplas ihop så behöver vi inte lägga ca 1-2 miljarder på en onödig biltunnel)
- **Artillerigatngatan** (kan i framtiden förlängas till Marieholmsgatan ifall järnvägen grävs ner...)
- **Partihallsgatan ihop med Alingsåsvägen** (45m bred med riksintressant trafik i egen trädkantad fil i mitten)
- ! **Marieholmsgatan (E45)** (35m bred stadsgata, liknande Vasagatan)
- ! **Ånäsvägen** och **Gamlestadsvägen** (kopplingen till Stockholmsgatan i Bagaregården är mycket svagare än Ånäsvägen)
- ! **Sävenäsgatan** (mellan Örgryte/Munkeböck och Bellevue/Gamlestan/Kortedala som kan öka markvärdet norrut)...



Huvudstråken delar därmed in området i 10 st. stadsdelar/"super blocks": (ca Hagas storlek)

- **Grundskolorna (9 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 stadsplaner till dagens planarbete i Gamlestan & Marieholm:

1. Bevara Ånsvägens fulla bredd genom Gamlestans fabriker: (24m & i linje med Bagaregårdens landshövdingehus kvarter)



Samrådsförslaget har blockerat Ånsvägen med så många kanter att Ånsgatan går i zick-zack... trots att det är den **viktigaste kopplingen in mot city**, på sikt. Om man vill skydda området mot buller och risk så gör det istället med temporära åtgärder som lätt kan plockas bort. Anpassa även bebyggelsestrukturen så att stadsdelen kan växa västerut... (det geografiska läget har för hög potential för att skärmas av).

2. Öppna upp Lars Kaggsgatan för cykel- och biltrafik i 25 km/h och undvik en biltunnel för ca 1-2 miljarder:



Blandstadsgata...



Lars Kaggsgatan är redan förberedd för blandstad med ett lugnt trafikflöde i 25 km/h. Bilarna kan undvika Artillerigatan.

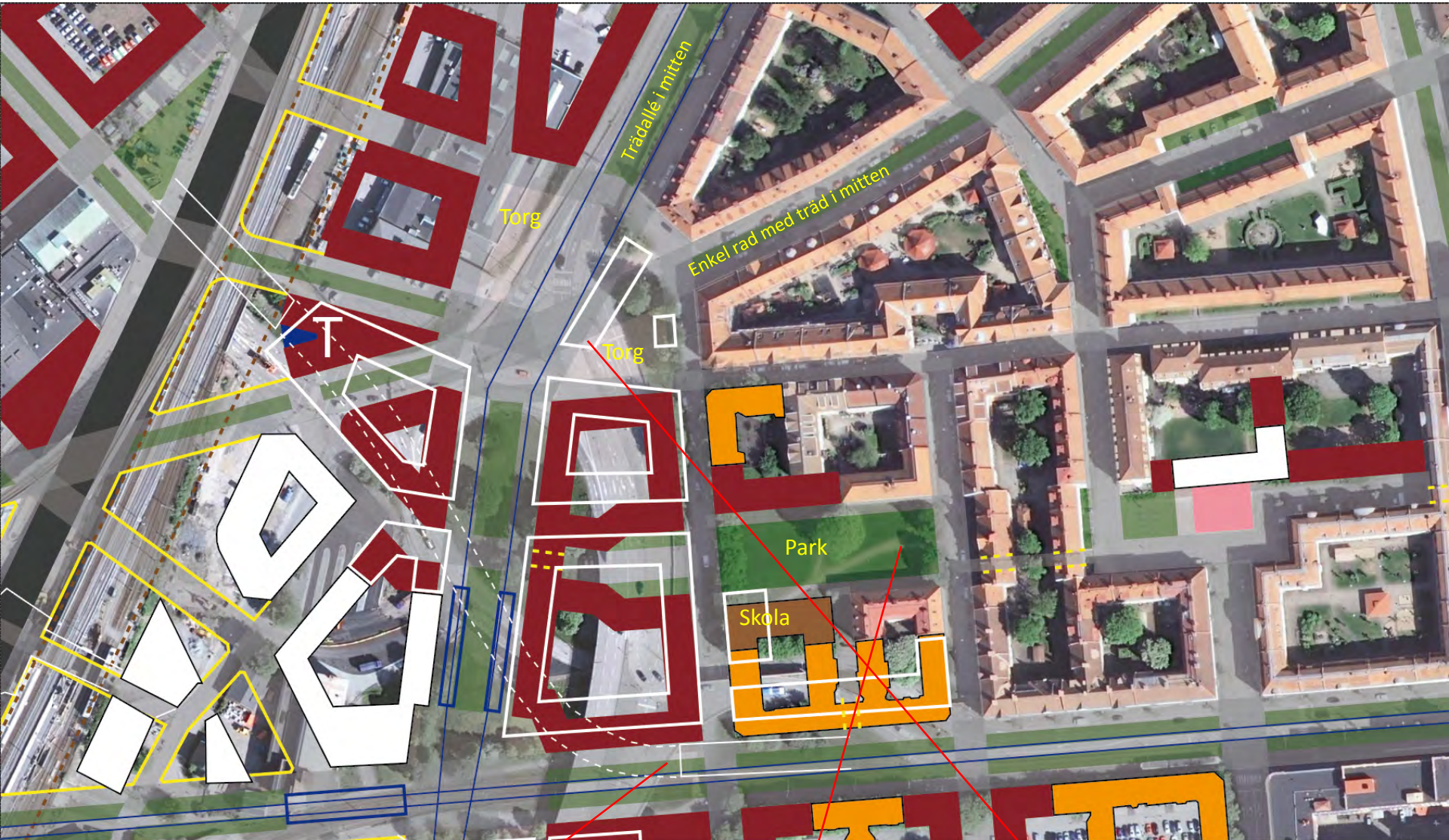


Stopp???



Blandstadsgata...

3. Behåll Artillerigatans bredd och öppna upp Gamlestads torg åt de förbipasserande kunderna på Gamlestandvägen:



Om **Artillerigatan** inte längre behöver byggas om till en biltunnel (för ca 1-2 miljarder) så slipper gatan breddas och förstöras av långa betongmurar och ramper som stänger av möjligheten för gående att korsa den... vilket underlättar om man vill ha ha **blandstad** även där.



Gör Gamlestads torg och Gamlestandvägen till livliga och kommersiellt fungerande platser och låt istället parken bli en tyst och vilsam plats. Att skärma av torget från buller och förbipasserande kunder gynnar inte butikernas kundflöden...

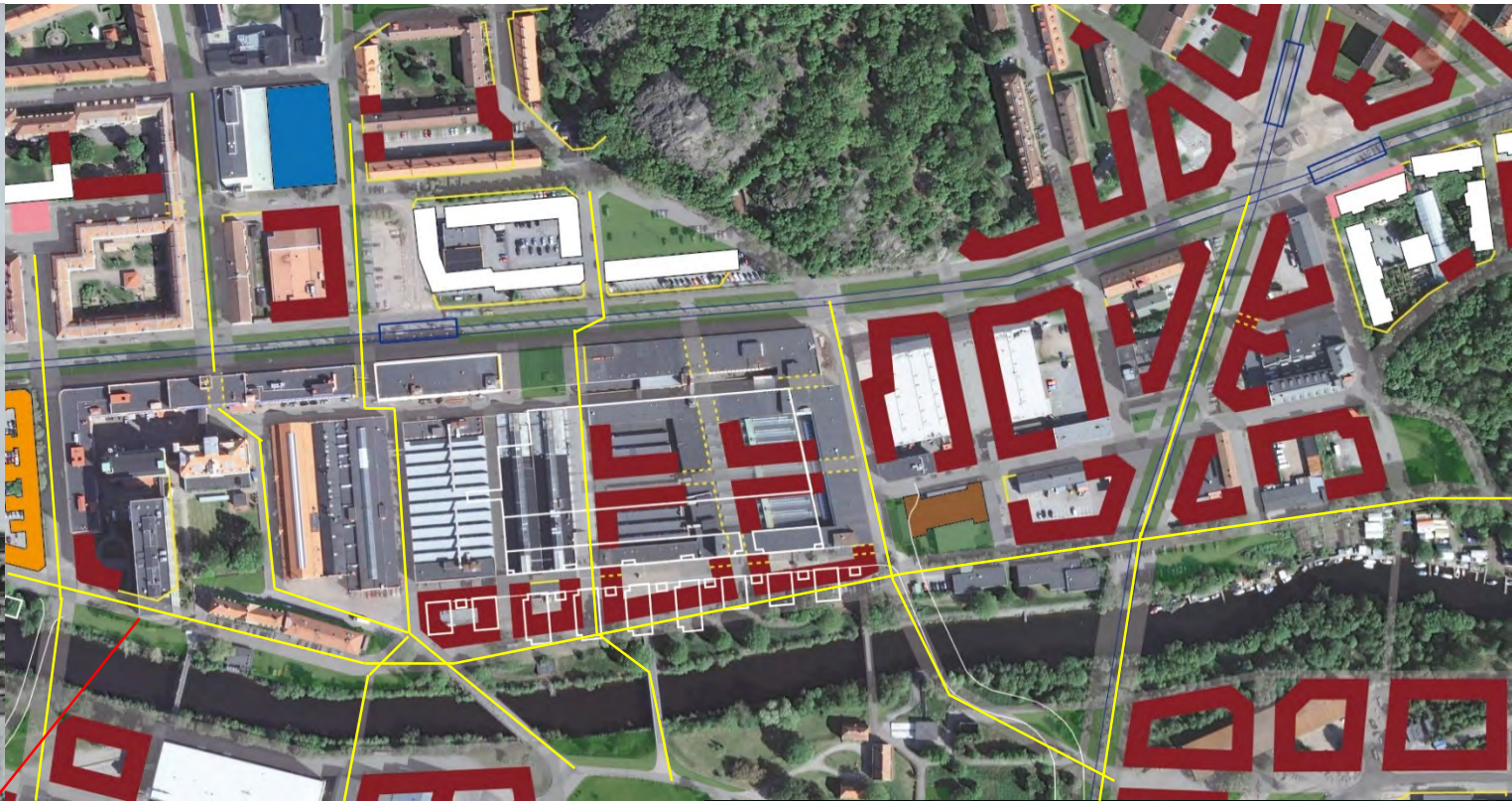
4. Öppna upp de ursprungliga stadsgatorna & kopplingarna igenom SKF samt Säve strandgata (som tidigare gick längs med Säveån):



Original:
Philadelphia
Saving fund
Pennsylvania,
USA 1932



Pastisch:
SKF 1966



SKFs slutna fasad i hela 450m gör att Artillerigatan idag upplevs som trafikled trots att den skulle vara lysande för blandstad. Med relativt små rivningar av vissa byggnadsdelar från efterkrigstiden kan korsningarna och kunderna komma fram igen.

Säve strandgata blockeras av SKF:s huvudkontor från 1966 men skulle nog benämnas som en uppenbar "pastisch" på arkitektspråk = d.v.s inget speciellt originellt att anpassa hela gatustrukturen efter... så vi har istället inspirerats av Brandels ursprungliga idé om riktiga stadskvarter och offentlig tillgänglighet längs med Säve strandgata.

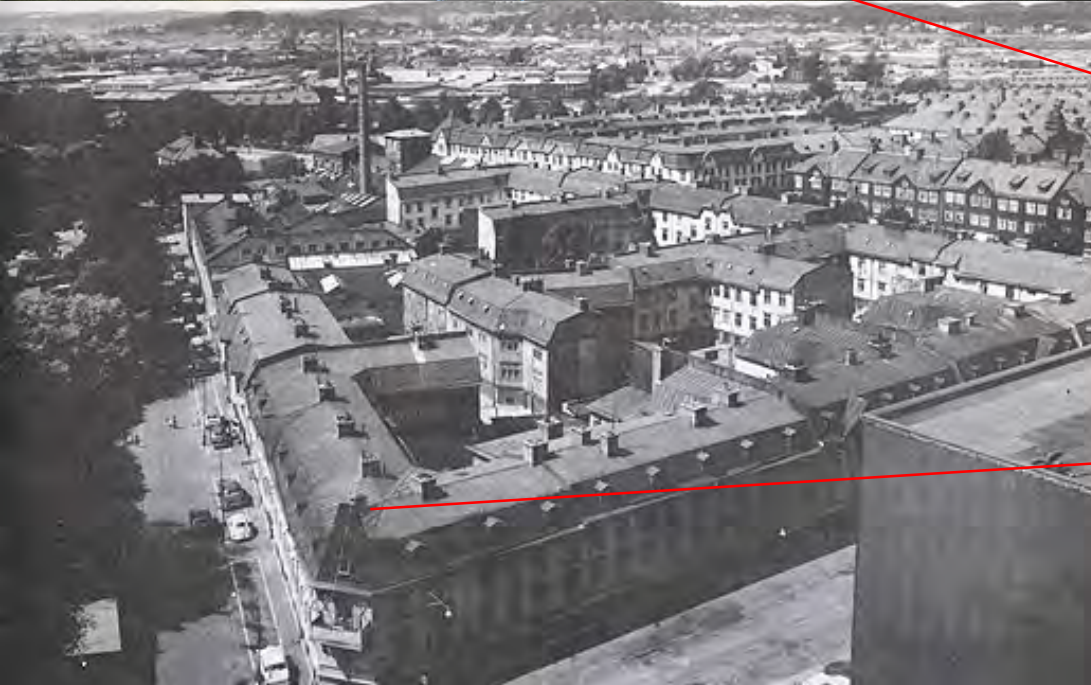


1920-talet; innan Artillerigatans korsningar blockerades av SKF:

5. Återuppbygg flera av Gamlestans unika byggnader:



När man tittar på äldre bilder över Gamlestan så slås man över **hur mycket Göteborg som innerstad har krympt igenom rivningar och en så ensidig bostadsområdesbyggnation under så många decennier.** Återuppbygg några av Gamlestans guldorn men lägg även till någon/några extra våningar (för ekonomis skull)..



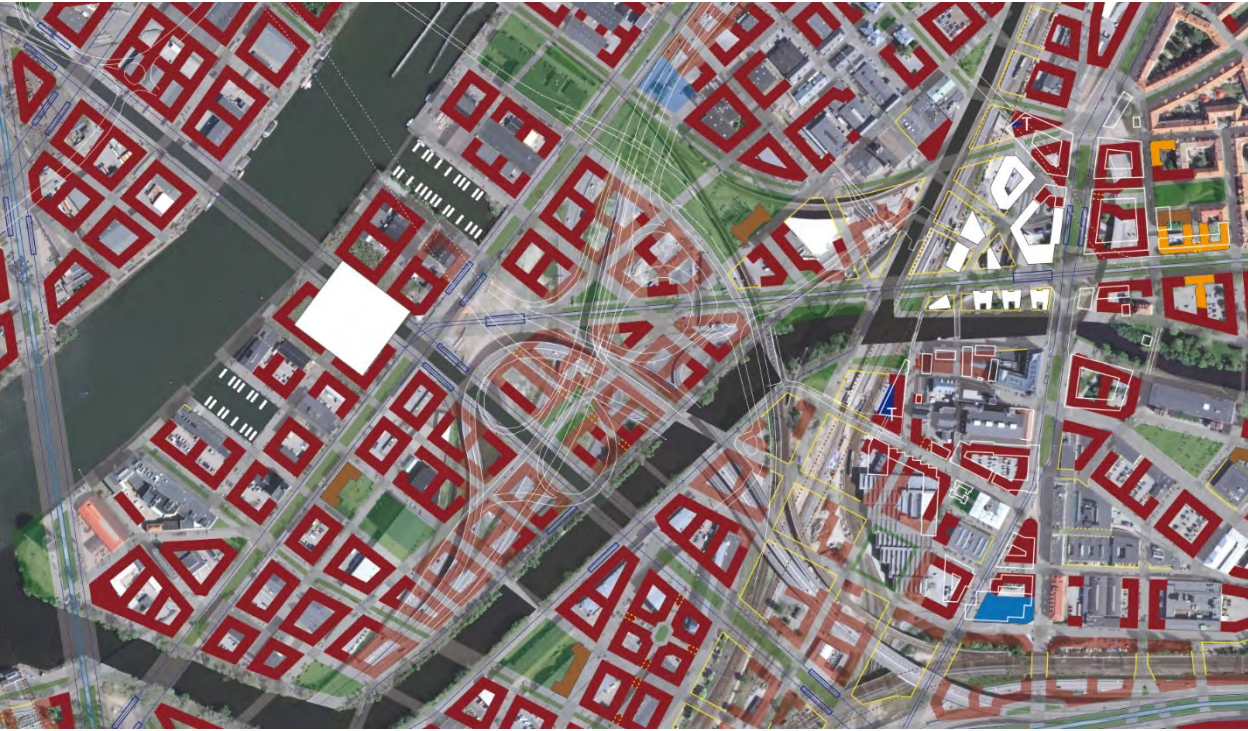
6. Riv Röde orm inom 30 år och börja bygg innerstad i Mariefholm under tiden (bit för bit där det går...):



Omvandla steg för steg:

1. Stryp alla underhållskostnader för trafiklederna inom innerstaden.
2. Sänk hastigheten för all trafik som inte är rikstrafik eller kollektivtrafik och reservera en egen fil åt enbart dem, så länge.
3. Börja bygg där det går och med det innehållet som går under tiden.
4. När trafiklederna blivit för dyra att renovera och tillräckligt många stadsgator hunnit byggas kan staten återställa marken som de har förstört med sina trafikleder.

Vad **Mariefholmstunneln** kan användas till i framtiden är oklart. Den går inte att koppla till stadsgatunätet... men kanske kan den tjäna som **översvämningmagasin** efter att den har nyttjats färdigt för trafik under byggtiden?



Mariefholm idag...



Mariefholm
...om 30 år?

(Lilla bommen ca 1950-tal)

7. Passa på att ta fram Säveholmskanalen om/när man ändå gräver ner Järnvägen (och ev. en koppling till Lindholmskanalen):



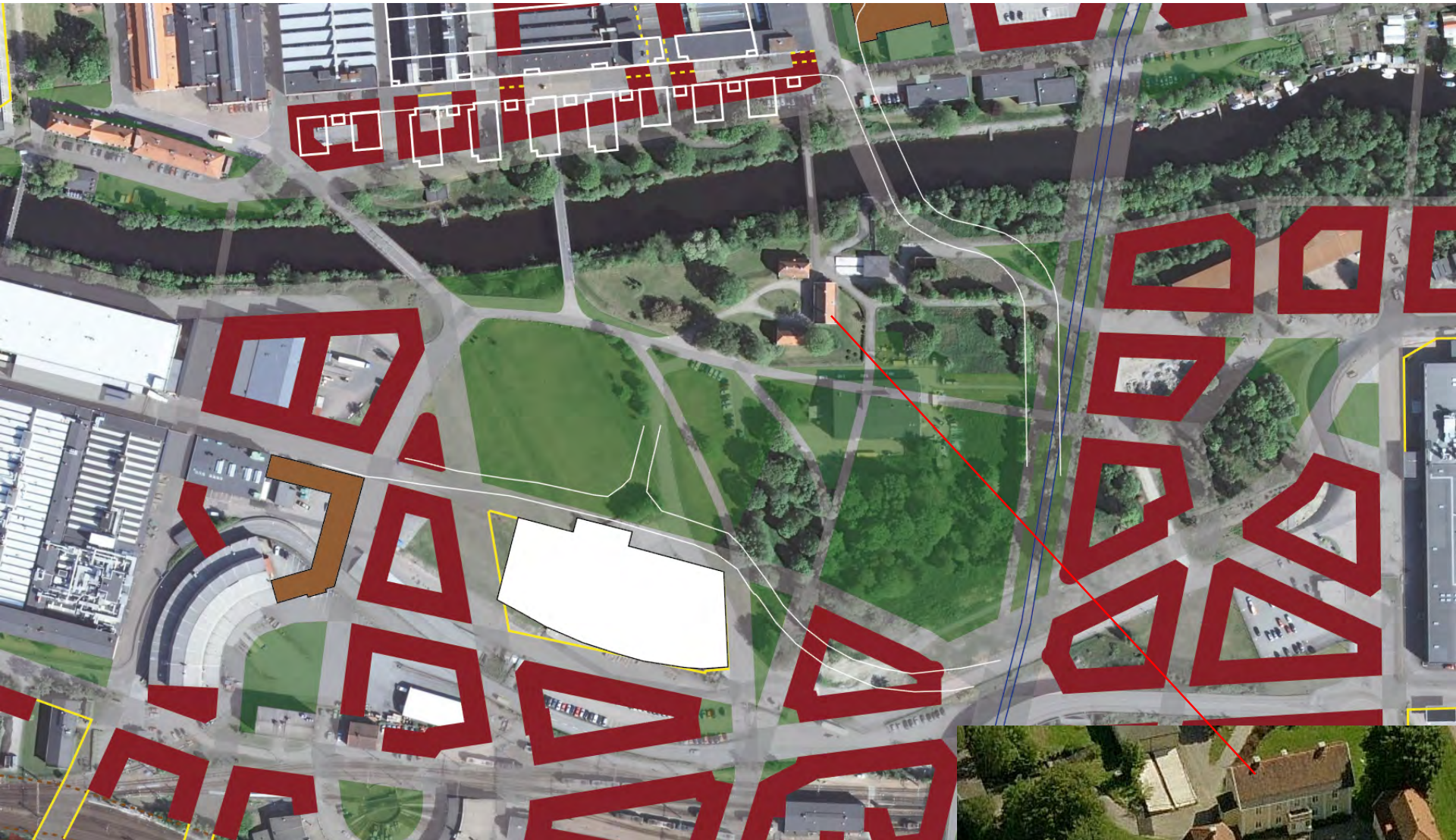
Att gräva fram kanaler är mycket dyrt så det gäller att passa på när man ändå gräver ner järnvägen. Kanske löser det vattenhanteringen och ökar markvärdet...

A: Säveholmskanalen ligger i ursprungligt läge men är mycket smalare (ca 15m)

B: Fortsättningen av Lindholmskanalen är nog mer avancerad av topografiska skäl men kan kanske lösas lika elegant som i Utrecht? Väger intäkterna upp utgifterna?

B: Kanalen i centrala Utrecht, Holland.

8. Sävenäs stadspark (Göteborgs östra "slottsskogen"):



Sävenäs stadspark ligger både flackt och nära Säveån vilket gör platsen attraktiv för en större park i östra Göteborg. För att kunna omvandlas till en allmän plats så krävs troligtvis komplicerade markförhandlingar men det skulle nog gynna både privata företag och Göteborgarna om man sparade denna oas till riktig stadspark och lät exploatera de omkringliggande skitytorna istället, med tät innerstadsbebyggelse.



9. Bygg stadsradhus för att locka medelklassfamiljer att stanna kvar i Göteborg (...och i nordöstra Göteborg inte minst.):



Stadsradhus borde blandas med flerfamiljshus!



Även New York har byggt stadsradhus

För att kunna bryta trenden att barnfamiljer flyttar ut till kranskommunerna och pendlar in så behöver Göteborg bygga många stadsradhus! Kartan visar ingen höjdskillnad på byggnader men man bör läsa trånga lägen som stadsradhus...