

# Stadsmiljöplan inom Vallgraven



# Innehåll

## Stadsmiljöplan inom Vallgraven

Version 2022-05-20

Trafiknämndens beslut § 175 2327/20

## Trafikkontorets projektgrupp

**vid remissbearbetning och slutversion** Åsa Hagnestål projektledare 2022, Maria Olsson, Hanna Kuschel och Fredrik Lundgren.

**vid analys och remissversion** Erik Florberger projektledare 2020-2021, Gunilla Gombrii, Anna Boberg, Maria Olsson, Malin Michaelsson, Amanda Jonasson, Hanna Kuschel, Johan Sabel och Fredrik Lundgren.

**Arbetsgrupp White** Louise Didriksson uppdragsledare, Linda Ekman handläggande, Kajsa Sperling ansvarig specialist. Sofie Granberg, Ulrika Bergbrant, Phoebe Xi Hu medverkande.

Visualiseringar av Rikard Sjöberg, Jennifer Dunlop och Samuel Michaelsson, White View. Charlotte Berglund underkonsult från Sweco Traffic.

**Foton** Försättssida Brunnsparken ©James Silverman. Historiska foton och kartor är från Göteborgs stadsmuseums arkiv respektive Televerkets arkiv. I övrigt uppges copyright i bildtext.

## Introduktion - Stadsmiljöplan inom Vallgraven

Förord	3
Sammanfattning	4
Uppdrag och syfte	6
Kort om stadsmiljöplanens innehåll	7
Backspegeln - förlagan från 1997	8
Framtidskikaren - Omvärldstrender	9
Styrande dokument	11
Innerstaden - utmaningar och möjligheter	12

## Ledstjärnor och strategier

Sammanfattande strategisk stadsmiljöplan	16
Ledstjärnor för att uppnå framtidens innerstad	17
Hållbar mobilitet	17
Robust ekosystem	17
Plats för alla	17
Välbefinnande & skönhet	17
Samverkan	17
Stärk mobiliteten i gångvänligt tempo	18
Grönskande och klimatsäkrad innerstad	24
Värna barnen och de äldres plats i staden	26
Skapa plats för vistelse, ro och aktivitet	28
Samverkan lyfter helheten	30

## Stråk och platsförslag

Stora Hamnkanalen - Knyter samman öst och väst	34
Delprojekt	35
Stora Hamnkanalen - vår soliga veranda	36
Nordstans folkliga veranda	38
Slussgatan - den blågröna entrén	40
Återskapad glans på Sluss- och Hotellplatsen	41
Larmgatorna - Hela stråket	44
Delprojekt	45
Harry Hjörnes plats - en hyllning till demokrati och öppenhet	46
Östra Larmgatan - ett värdigt avslut eller en ny början	48
Södra Larmstråket vid Pedagoggen - den saknade länken	50
Vallgravsstråket: Varvet runt Göteborgs historiska kärna	52
Delprojekt	53
Kungsporten möter paradgatan	54
Stora Nygatan - det vackra, det enkla	56
Kungstorget - handel & basar får nytt liv	58
Grönsakstorget - möter åter vattnet	62
Sahlgrensgatan - en rofylld parkgata	64

Kasernstråket: Från väg till stadsrum	66
Delprojekt	67
Kungsgatans korsning och förlängning	68
Kaserntorget med mer parktorg än gata	70
Hvitfeldtsgatan med plats för fler	71
Ekelundsgatan vänder svaghet till styrka	72

## Konsekvenser och fortsatt arbetet

Aspekter kring genomförande	77
Konsekvensbeskrivning	78
Hamnkanalstråkets måluppfyllelse	80
Förslag för att nå ledstjärnorna	81
Vallgravsstråkets måluppfyllelse	82
Förslag för att nå ledstjärnorna	83
Larmstråkets måluppfyllelse	84
Förslag för att nå ledstjärnorna	85
Kasernstråkets måluppfyllelse	86
Förslag för att nå ledstjärnorna	87
Fortsatt arbete	88
Förslag till planeringsprocess	89

## Appendix

Pågående planering inom Vallgraven och dess närhet	92
--	----

## Bilaga Stråkanalys

# Förord

Göteborg och dess stadskärna har nu funnits i 400 år!

Stadslivet, oavsett pandemitider tar plats i det som är vårt gemensamma allmänna offentliga rum och aldrig har det väl varit så tydligt vad livet på platser, gator och torg betyder för stadskärnan som under de senaste åren. Det spelar stor roll hur stadsmiljön ser ut och bjuder in till delaktighet och aktivitet.

Med en stadsmiljöplan fortsätter samtalet kring hur stadens historiska kärna kan utvecklas. I en äldre stad är det relativt trångt och därför behöver vi titta på hur alla trafikslag - gång, cykel, bil och kollektivtrafik - ska samsas, för att staden ska bli framkomlig men också uppfylla miljökrav och skapa ytor där människor vill vistas utan att nödvändigtvis vara på väg någonstans. Innerstadens platser, gator och torg hyser fortfarande stor potential för att utformas och gestaltas för fler att ta del eller fler att transporteras genom. Trycket på den historiska stadskärnan som det gemensamma vardagsrummet för staden och omlandet ökar. Fler människor kommer i framtiden att röra sig på gatorna.

Stadsmiljöplanen utgör en konkretisering av den nya översiktplanens stadslivsstråk inom Vallgraven och visar hur trafikstrategins mål om en attraktiv stadsmiljö samt hållbar mobilitet kan realiseras genom utveckling av allmän plats. Planen förhåller sig också till stadens arkitekturpolicy och att gestaltad livsmiljö tar sin utgångspunkt i människan, hens behov och livskvalitet vid formandet och förvaltandet av våra livsmiljöer. Det ska uppnås genom att: hållbarhet och kvalitet inte underställs kortsiktiga ekonomiska överväganden; kunskap om arkitektur, form och design utvecklas och sprids; det offentliga agerar förebildligt; estetiska, konstnärliga och kulturhistoriska värden tas till vara och utvecklas; miljöer gestaltas för att vara tillgängliga för alla; samarbete och samverkan utvecklas, inom landet och internationellt.

Välkommen att ta del av idéer och tankar om hur stadskärnans gator och platser kan utvecklas vidare för ett gott stadsliv i ytterligare 400 år! Med stadsmiljöplanen vill vi inspirera till vad som är möjligt, hur vi skapar de goda platserna med framkomlighet i de mest centrala delarna av Göteborg.

Med hjälp av stadsmiljöplanen kan samtalet om en god gestaltad livsmiljö kopplat till hållbar mobilitet fortsätta tillsammans med stadens andra förvaltningar, fler aktörer och göteborgare. Det är ett lagbygge att forma helheten i en attraktiv och hållbar stadsmiljö.

Kristina Lindfors

Trafikdirektör - Trafikkontoret

2022-05-02

*Genom att skapa en attraktiv stadsmiljö, bereda plats för en mångfald av verksamheter och skapa ett rikt utbud av service och kultur kan Göteborgs attraktionskraft ökas såväl nationellt som internationellt.*

**Vision Älvstaden**

*En sammanhängande innerstad med utgångspunkt i den gåendes räckvidd och upplevelser är en förutsättning för en blandad stad med levande gator, torg och parker. Ur trafiksynpunkt innebär det en utmaning. Önskemål om gena och snabba resor med kollektivtrafik för att klara längre avstånd konkurrerar ibland i samma stråk med behovet av attraktiva närmiljöer på gåendes villkor, med fler korsningsmöjligheter.*

**FÖP innerstaden**

*» Rörelse: Ge gående och cyklister förtur och anpassa hastigheter efter i första hand gående.*

*» Yta: Omdisponera gaturummet och skapa mer yta där människor vill vistas och röra sig.*

*» Struktur: Skapa ett mer finmaskigt och sammanhängande gatunät utan barriärer.*

**Trafikstrategin**

*Arkitekturpolicy för Göteborgs stad innebär att Göteborg utvecklas till:*

*» En attraktiv stad med stark identitet*

*» En stad för människor*

*» En modig förebild inom arkitektur*

**Arkitekturpolicyen**

# Sammanfattning

Stadsmiljöplanen ger förslag för utveckling av gator och platser inom Vallgraven som en konkretisering av översiktsplanens stadslivsstråk, genom trafikstrategins inriktningar att skapa förutsättningar för attraktiva stadsmiljöer och hållbar mobilitet. Utgångspunkten för arbetet är en förändrad mobilitet där gång och cykel ses som de i framtiden viktigaste transportslagen i Göteborgs historiska stadskärna. Utformningen av gator och platser utgår från att hitta balansen mellan olika trafikantgruppers anspråk på framkomlighet och att samtidigt skapa plats för vistelse med ett rikare stadsliv och tilltalande gaturum.

Stadsmiljöplanen är konkret och visar hur en gata eller plats kan utformas och vilka kvaliteter som kan uppnås, där gatans funktion, upplevelse och möblering är centrala begrepp. Planen utgör ett underlag för vidare planering och urval till trafikkontorets egna drifts- och investeringsprojekt i den allmänna gatumiljön.

Stadsmiljöplanen utgör också en framtida inriktning och svar till kommande upprustningsprojekt som till exempel Kanalmursprogrammet, vilket innebär en framtida omdaning av gaturummen utmed Stora Hamnkanalen och Fattighusån.

## Ledstjärnor och strategier

I del 2 presenteras ledstjärnor som strategier för planen, vilka är en tolkning av hur stadens övergripande dokument om hållbar utveckling och goda livsmiljöer kan översättas till konkreta förslag och genomföras som fysiska åtgärder. I gaturummen inom Vallgraven är prioriteringar nödvändiga då utrymmet med de givna måtten består medan behoven och användandet av stadsrummen förändras. Med utgångspunkt i ledstjärnorna omfördelas ytorna för att optimera stadslivet på torg och i gaturum. Utifrån förutsättningarna som finns och för att uppfylla nutida behov måste en omfördelning ske som prioriterar stadens uppsatta mål. De fem ledstjärnorna är;

- » Hållbar mobilitet, stärk mobiliteten i ett gångvänligt tempo
- » Robusta ekosystem, grönskande och klimatsäkrad innerstad
- » Plats för alla, värna barnens och de äldres plats i staden
- » Välbefinnande och skönhet, skapa plats för vistelse, ro och aktivitet
- » Samverkan lyfter helheten

## Platsförslag och möjliga delprojekt

I del 3 beskrivs fyra stråk där förslag fördjupas och konkretiseras kring hur gator och platser kan gestaltas.

- » Stora Hamnkanalen

Stråket längs Stora Hamnkanalen sträcker sig från älvrummet vidare österut mot Trädgårdsföreningen. Det är viktiga entréer från båda håll; porten in i centrum från havet och älven respektive från evenemangsstråket och trafiklederna i öster. Generellt lyfter förslaget fram hur entréerna och rörelsen igenom stråket förbättras. Genom att omfördela ytor skapas mer plats för vistelse och framkomlighet för cyklister och fotgängare. Staden förädlas med nya tillägg som ska förankras i kulturmiljön för att förstärka gators och platsers identitet. Attraktionskraften

i stråket kan bli väldigt hög och bjuda in både stadens invånare och besökare. Stråket ska vara lika tydligt i dagsljus som under dygnets mörka timmar.

En tidlös och sammanhållen karaktär föreslås för gaturum och kanalpromenad. Fem platser längs Hamnkanalenstråket får tydliga program och utformas med höga kvaliteter. Dessutom konkretiseras de möjliga inriktningarna som framkommit i studier för ny spårväg längs Alléstråket med slopad spårvagnstrafik på Norra Hamngatan vid Nordstan. En del av dagens täta spårvagnstrafik förbi Brunnsparken skulle i så fall kunna ersättas av stråk för gående och cyklister och vistelseytor i några av stadskärnans soligaste lägen utmed Stora Hamnkanalen.

Sammanfattningsvis kan de östra och västra delarna sammanlänkas i högre grad när hela stråket omhändertas, samtidigt som de soliga lägena och vattenkontakten maximeras.

- » Larmstråket

Stråket sträcker sig från Kaserntorget till Hotellplatsen. Förslaget är att gatu-stråkets låga, behagliga skala förstärks genom omsorgsfullt utformade möbler, grönska och detaljer. Det pulserande gatulivet och kvällsekonomi - de många kvällsöppna verksamheterna - stötts genom belysning och tillägg som kan aktivera och locka fler. Särskilt prioriteras en ny utformning av Östra Larmgatan som idag utgör en svag länk i stråket och området med stor andel befintliga gångfartsområden.

Sammanfattningsvis kan stråket utformas mer sammanhängande genom att prioritera ett kontinuerligt golv för fotgängare med en ökad tillgänglighet och att se över placeringar och möbleringszoner för uteserveringar.

- » Kasernstråket

Kasernstråket sträcker sig från Rosenlundbron och nya station Haga till Lilla Torget. Det är idag en transportsträcka med blandad upplevelse som kan bli ett livfullt och aktiverat stråk med höga vistelsekvaliteter, inte minst för ungdomar. Det föreslås att hela stråket ändrar karaktär och funktion, från väg till stadsgata.

Kasernstråket har många spännande rumsligheter och kopplingar till omgivande områden. Kopplingarna bör stärkas och de inaktiva delarna som upplevs som otrygga behöver omarbetas för att stråket ska bli ett attraktivt gaturum. Prioriteringen av delprojekten syftar till att skapa ett större sammanhang i hela stråket, där kvaliteten idag är ojämn. Kasernstråket har en stor potential att bli ett an-norlunda stråk, grönare och friare i sin utformning, i jämförelse med övriga stråk samt de parallella Västra Hamngatan och Magasingatan. Haga station kommer bidra till ett ökat fotgångarflöde i stråkets södra delar.

Sammanfattningsvis bidrar förslaget fler sociala och fysiska aktiviteter med några offentliga sittmöjligheter och möjligheter att stanna upp och mötas. Plats för rörelse och lek finns längs med stråket. Ekosystemtjänsterna utökas också genom mer grönska, träd och planteringar.

- » Vallgravsstråket

Vallgravsstråket är en del av försvarsanläggningen från 1600-talet, det vill säga fronten för den ursprungliga fästningsstaden. Det soldränkta stråket som idag

upplevs som en bakgata blir med förslaget en inbjudande framsida med vattenkontakt och större interaktion med parkstråket på andra sidan Vallgravsstråket.

De samlade delstrategierna för stråket är en levande Vallgravspromenad dag och natt, sammankopplat och inbjudande samt att möta vattnet. Utmed vattnet ligger två av stadens mest outnyttjade torg, Kungstorget och Grönsakstorget, som här beskrivs särskilt;

**Kungstorget:** Omvandlingen av torget ger möjligheten att återskapa Kungstorget till ett torg som sjuder av liv och rörelse, en självklar mötesplats i centrala Göteborg med fokus på mat och dryck, en plats för mångfald, trygghet och trivsel med en tydlig koppling till försvarsbastionen Johannes Dux. För att nya Kungstorget ska bli ett torg som sjuder av liv har torget frigjorts från privat trafik och parkering. När bilparkeringen tas bort ges plats för mer grönska, generösa och inbjudande sittplatser av olika slag, mer plats för uteserveringar och fortsatt gott om plats för den dagliga torghandeln. Torgets basarer föreslås att återuppbyggas i ny tappning, i delvis nytt läge intill de befintliga kastanjeraderna. Basarerna kommer att dela upp torget i ett inre stort, öppet och flexibelt torgrum och ett yttre grönt torgrum under kastanjernas krontak.

**Grönsakstorget:** Omvandlingen av torget ger möjligheten att skapa en plats i stadens centrum med stark relation till vattnet. Tidigare fanns det en bred trappa från kajen ner till vattnet. Genom att återskapa trappan får göteborgarna en till Lejontrappa. Trappan ligger i söderläge och ger invånarna en ny fantastisk mötesplats. Storleken på torget passar för olika småskaliga aktiviteter, marknader och evenemang. En flexibel, öppen och plan yta gör torget multifunktionellt och dess historia som marknadstorg kan åter få liv. Med träd och sittmöjligheter förstärks platsens funktion som ett attraktivt vardagstorg, samtidigt som det ramar in torget vid evenemang.

## Konsekvenser och fortsatt arbete

I del 4 beskrivs planens konsekvenser samlat och utifrån de tematiska ledstjärnorna måluppfyllelsen för respektive stråk. Planen konstateras skapa utökad plats för vistelse i attraktiva lägen och bidra till en större variation av omhändertagna platser för fler grupper och åldrar. Samtidigt innebär ett genomförande en begränsning av bilparkering på gatumarken, medan framkomlighet till fots och cykel stärks. Planen redovisar en möjlighet att välja ut delprojekt som kan skapa underlag till handlingsplaner och åtgärds- och investeringsplaneringen.

Om stadsmiljöplanen ska kunna genomföras behövs ett större grepp tas separat kring åtgärder som ligger i linje med stadens parkeringspolicy och trafikstrategins inriktning. För att förslagen i stadsmiljöplanen ska bli verklighet behöver en parkerings- och mobilitetsplan tas fram, med åtgärder som stöttar ett optimalt nyttjande av gatumarken. Återstående arbete finns också gällande stadslivsstråket Östra Hamngatan, där ett fördjupat utformningsförslag behöver tas fram och samordnas med pågående planering för Avenyn. Andra aspekter som fördjupande överväganden av kulturmiljövärden och exempelvis dess tålighet kring grönska är viktiga i det fortsatta arbetet och i genomförandet av respektive delprojekt.



Brunnsparken; omgestaltad och ombyggd under 2019-2020. En av stadens senaste satsningar på att lyfta stadsmiljön inom Vallgraven.  
Foto: ©James Silverman Photography

# Uppdrag och syfte

## Uppdraget

Stadsmiljöplanen är ett utvecklingsprojekt som är initierat och genomfört på trafikkontoret under perioden 2020-2022. Arbetet inleddes med en omfattande stråkanalys som identifierade brister och potential i stråk och på platser, vilka sedan legat till grund för ställningstaganden i stadsmiljöplanen. En remissversion av planen sändes på tjänstepersonsremiss i november 2021, för förankring och synpunktsinhämtning. Dokumentet har därefter reviderats inför beslut.

## Bakgrund

Staden har under lång tid arbetat strategiskt med att utveckla stadsmiljön innanför Vallgraven, ofta i samarbete med fastighetsägare. För många av de genomförda projekten har cityplanen från 1997 fungerat som en tydlig planeringsinriktning för den gradvisa omdaning av gatumiljön. I takt med att flera projekt har genomförts och att stadskärnan växer, har behovet av en tydligare geografisk inriktning uppstått, även för fortsatt utveckling av gator och platser.

Göteborg är nu inne i ett expansivt skede där planering och byggande av den framtida staden sker parallellt. Den centrala staden behöver i framtiden kunna inrymma fler boende och verksamma och vara attraktivt för besökare i alla åldrar. Vallgraven berörs av ett flertal projekt, i vilka det finns ett behov av kompletterande förslag på hur angränsande gaturum ska återställas. I andra stora projekt som exempelvis Haga station, skapas nya förutsättningar för kopplingar och flöden till området, vilka har analyserats och förstärkts i stadsmiljöplanen.

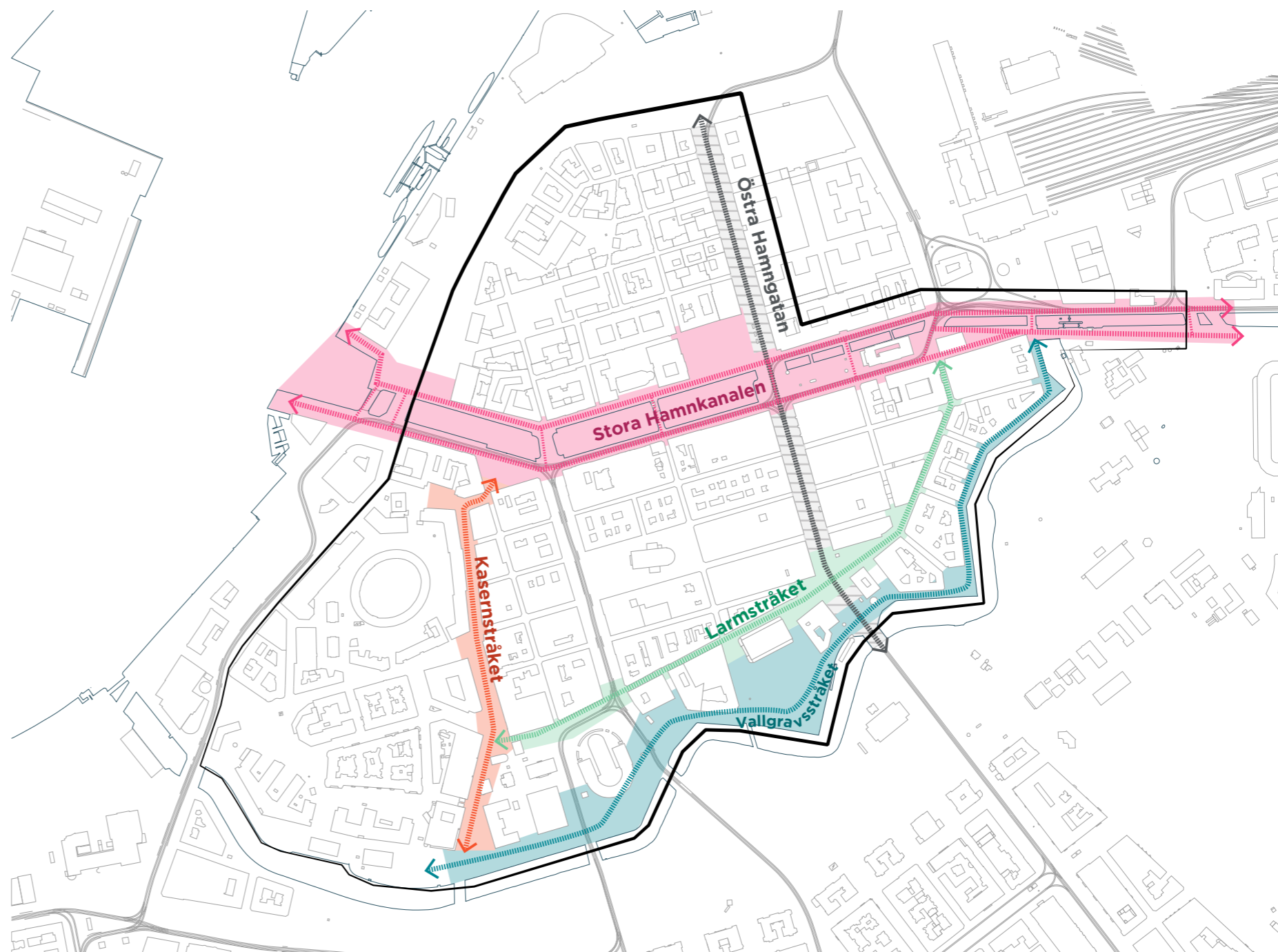
## Syfte och Innehåll

Stadsmiljöplanen syftar till att visa potentialen i hur stråk, gator och platser inom Vallgraven kan utvecklas. Det sker för att:

- » Skapa en inriktning som underlag för investeringsplanering.
- » Komplettera angränsande projekt med ett stadsmiljöperspektiv.
- » Visa hur trafiknämndens och stadens mål om en attraktiv stadsmiljö samt hållbar mobilitet kan realiserars genom utveckling av allmän plats.

Materialet rymmer vägledande strategier på stråknivå, med förhållandevis enkla åtgärder samt mer komplexa och omfattande platsförslag. Tillsammans skapas en katalog över olika idéer, tänkbara funktioner och kvaliteter som kan utvecklas på gator och platser. Stadsmiljöplanen utgör en viljeinriktning för trafikkontoret där stadsmiljöperspektivet förstärks. Planen kan även fungera som underlag i diskussioner med externa intressenter och vara ett stöd för frågor kring aktivering av allmän plats. Den fungerar som ett underlag för projekt som kan lyftas in i åtgärds- och investeringsplaneringen. De idéer som redovisas är inte färdiga åtgärdsförslag utan är en ambitionsnivå för hur en omDisposition och förädling av olika ytor kan tillföra ett mervärde för innerstaden.

Planen lyfter fram vikten av nyttorna med god samverkan med externa aktörer och behovet av nya lösningar för mobilitet och parkering. Dessa två aspekter är avgörande för planens realiserande och därmed utgångspunkter i arbetet framåt.



## Till vem vänder sig planen

Stadsmiljöplanen utgör en vägledning för flera aktörer. Den vänder sig i första hand till trafikkontorets tjänstepersoner och politiker med ansvar för planering eller förvaltning av det offentliga rummet. I andra hand även till tjänstepersoner i staden som vill få en helhetsbild över trafiknämndens inriktning inom Vallgraven. Planen kan också användas av den intresserade göteborgaren, näringsidkaren eller fastighetsägaren. Planen utgör ett då underlag för att skapa en diskussion kring den potential som trafikkontoret ser på allmän platsmark.

## Avgränsning och stråkurval

Stadsmiljöplanen konkretiserar de i översiktsplanen utpekade stadslivsstråken respektive det blågröna Vallgravsstråket, i området innanför Vallgraven och Västra Nordstan, som här benämns som city, stadskärnan respektive innerstaden. Undantaget är stadslivsstråket Östra Hamngatan, vilket pausats efter analyskedet i avvaktan på tävlingen om utformningen av stråkets förlängning i Avenyn. Även för området kring Södra Älvstranden och Centralenområdet svarar andra delar av organisationen.

# Kort om stadsmiljöplanens innehåll



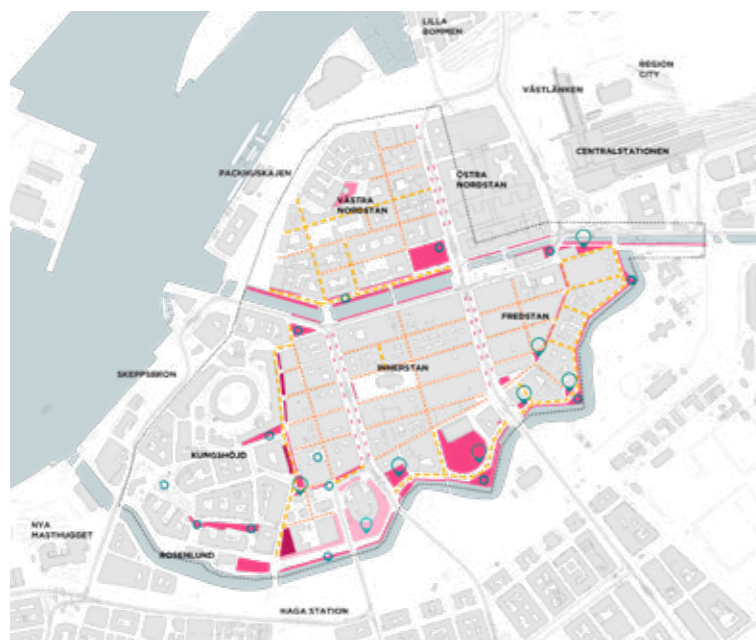
## 2. Ledstjärnor och strategier

### Stadsdelens utvecklingspotential på allmän plats

Del 2 i dokumentet tar ett översiktligt grepp utifrån fem grupperade ledstjärnor. Inom respektive ledstjärna redovisas strategier och övergripande förslag till lösningar som syftar till att på olika sätt utveckla en attraktiv och hållbar stad. Här hanteras frågor som behöver lösas i sitt sammanhang, till exempel vad som är viktigt för att skapa god fysisk tillgänglighet, hur och var ny grönska bäst kan tillföras och var fler vistelseytor kan tillföras. Med andra ord redovisas övergripande principer för att utveckla social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet i planeringen.

De ledstjärnor som tagits fram är följande:

- » Hållbar mobilitet
- » Robust ekosystem
- » Plats för alla
- » Välbefinnande och skönhet
- » Samverkan



Del två redovisar tematiska inriktningar för gatumiljön inom stadsdelen. Den visar möjliga principlösningar kring framkomlighet, grönskastruktur, vistelse för olika målgrupper, områden för samverkan med mera.



## 3. Stråk- och platsförslag

### Utformning- och gestaltungsforslag gator och platser inom Vallgraven

Del 3 i dokumentet redovisar förslag för specifika gator, platser och torg i respektive stråk. Stråkenurvalet har sin grund i tidigare analyser om vilka gator som har störst potential att utvecklas. Förslagen som presenteras är idéer och illustrationer som behöver utredas inom ramen för kommande projekt.

Förslagen tar, utöver ledstjärnorna från del två fasta på:

- » Omfördelning av gaturummet för ökad framkomlighet för fotgängare och cykel, plats för vistelse med både permanent och tillfällig möblering och fortsatt god närhet för leveranser och kollektivtrafik.
- » Stadsmiljöns rumsliga kvaliteter, fördelat över dygnet.
- » En utveckling av allmän plats som förstärker kulturmiljövärdet i den historiska stadskärnans gatunät, kanaler och bebyggelse, samtidigt som det tillför funktioner för en hållbar stadsutveckling.
- » Stadsmiljöpolicy och dess inriktningar stadens färg, ljus, träd och möbler, som här kompletteras med platsbundna förslag.



Del tre i stadsmiljöplanen redovisar idéförslag för gator, platser och torg. Förslagen redovisas i plan, sektion eller vy/perspektiv. Genomförbarhet för respektive plats behöver kompletteras ytterligare genom trafik-, parkeringsutredningar, ledningar, markförutsättningar med mera.



## 4. Konsekvenser och fortsatt arbete

### Utveckla och förvalta

I del 4 redovisas en översiktlig bedömning av konsekvenserna för framkomlighet och omfördelning i markanvändning, mellan till exempel parkeringsplatser och ytor för gång och vistelse, samt förslag till vidare arbete. Stadsmiljöplanen bedömer också måluppfyllelsen för respektive stråk i förhållande till ledstjärnorna.

Del fyra redovisar också en samlad lista för vilka åtgärder som kan utföras inom mindre upprustningsprojekt. Det är möjligt att stadsmiljöplanens förslag och gestaltungsriktningar resulterar i mindre projekt eller i temporärt platsbyggande.

Stadsmiljöplanen som helhet bidrar också med förutsättningar till pågående och kommande arbeten, exempelvis till renovering av kanalmurarna eller delar av kollektivtrafikprogrammet Målbild Koll2035.

### Prioritera/samverka



### Stora investeringsprojekt



### Drift/mindre investeringsprojekt



### Platsbygga/Testa "Ta plats"



Stadsmiljöplanen redovisar idéförslag som är möjliga att utgå ifrån vid vidare arbete med genomförande; i omfattande projekt som till exempel upprustningsprojekt till att pröva enklare ombyggnader temporärt genom exempelvis trafikkontorets "Ta Plats"- uppdrag.

# Backspegeln - förlagan från 1997

Historien skrivs ständigt. Stadsmiljöplanen avser att tillåta staden utvecklas över tid som en föränderlig ram för människa och samhälle, utan att spåren som berättar om stadens historia suddas ut. En kan tro att innerstaden alltid sett densamma ut men våra vackra, stenlagda gator i centrum är resultatet av ett långsiktigt och ihärdigt samarbete som påbörjades för 25 år sedan.



## City plan 1997 - Ledstjärna med målsättningar

City plan 97 var ett viktigt och stort avstamp för utvecklingen av regionens centrum. Del 1 var en fördjupad översiktsplan och i del 2 presenterades ideér och förslag till försköning och upprustning av stadsmiljö och stadsbild. Under 2020 - 2022 pågår nu framtagandet av en ny fördjupad översiktsplan av stadsbyggnadskontoret, samtidigt som trafikkontoret valt att ta fram detta visionsdokument för utformningen av stadsmiljön.

Cityplanen har varit en ledstjärna och fungerat som en tydlig planeringsinriktning för den gradvisa omdaning av gatumiljön inom Vallgraven. Av de fyra mål och föreslagna åtgärder som sattes upp i cityplanen har mycket kunnat realiseras. I slutet av 1990-talet var Agenda 21 och hållbar utveckling relativt nytt på dagordningen. Cityplanen utvecklades till ett verktyg både för att minska buller, luftpartiklar, trafikolyckor och att öka demokratin, stärka kollektivtrafikens roll och ett vackrare centrum.

Staden brottas med liknande utmaningar idag, men vår omvärld och krav på livsmiljöer står i konstant förändring. På efterföljande sidor kommer nuvarande kunskapsunderlag, knäckfrågor och mål beskrivas.

## Sammanfattning - Framgångsfaktorer

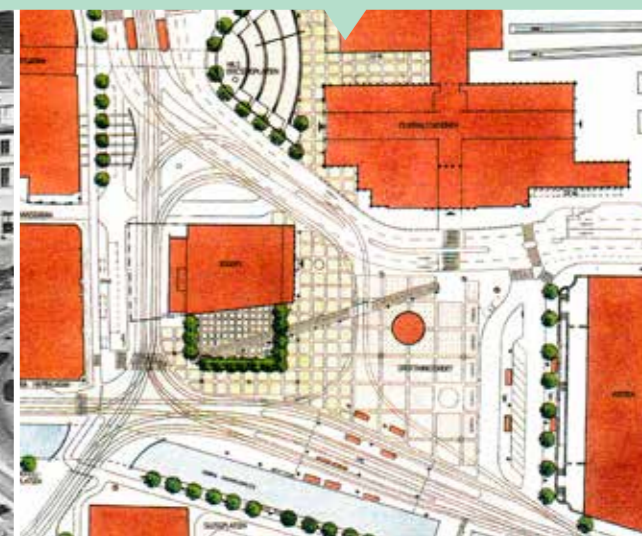
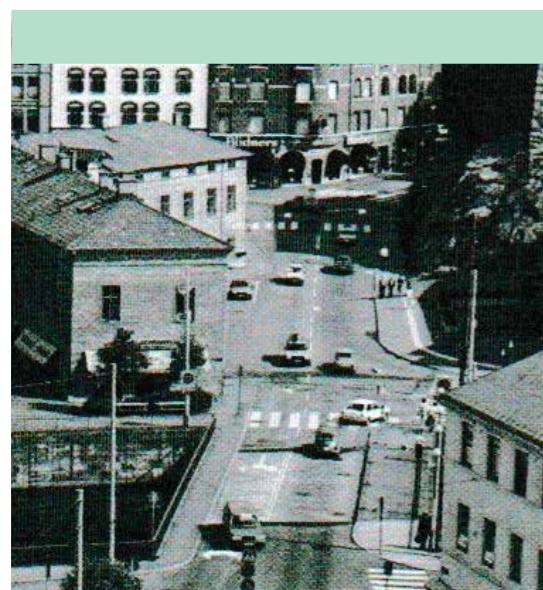
City plan 97 innehåller intressanta utblickar, perspektiv och ställningstaganden. En betydande begränsning för biltrafiken hade redan skett med införandet av zonsystemet på 1970-talet. Nu skiftade markanvändningen fokus från hamn- och industri till större fokus på handel, evenemang, kultur och nöjesliv. Sedan dess har staden under en lång tid arbetat strategiskt med att utveckla stadsmiljön inom Vallgraven, ofta i samarbete med fastighetsägare.

Under 1990-talet beslutades det om flera stora projekt, till exempel Götatunneln (-95). Många gator och torg kom också att omvandlas. Den så kallade Vallgatan-modellen (-96) utgjorde grund för den fortsatta ombyggnationen av innerstadens gaturum till det nuvarande systemet av gångfartsgator. Modellen innebar att staden och fastighetsägarna delade jämnt på kostnaderna. Som en konsekvens av dessa projekt minskade genomfartstrafiken och trivsamteten ökade.

Här följer exempel på de mest värdeskapande realiserade förslagen:

- » Esperantoplatsen gick från att vara en genomfartsled med rondeller till att bli en av stadens mest vistelsevänliga platser. Förlagan till omdaning av Rosenlund är också beskriven i cityplanen och har skapat stor positiv förändring.

- » Packhusplatsen och kajstråket fick sin nuvarande utformning efter det att Götatunneln grävts ned. Ett första steg i en förändring för att bryta barriären och komma närmare vattnet.
- » Brunnsparken och Drottningtorget förändrades med omfördelning av trafik och större stenlagda ytor till fördel för fotgängarna. Det blev en klar förbättring när privata fordon fick ge plats för kollektivtrafiken. Lejontrappan blev en ny favoritplats.
- » Kungsporsplatsen, delar av Larmstråket och Harry Hjörnes plats fick ny utformning. Idag är de några av stadens mest attraktiva platser för vistelse.
- » Vallgravsstråket förändrades genom att fler p-platser flyttades in i garage till exempel vid Pedagogen, tidigare Sociala huset, som tillkom under början av 2000-talet.
- » De första ledstråken introducerades och en markbeläggningsplan togs fram (-94). Planen beskrev strategin för den nya typologin gårdsgata. Vallgatan blev ett pilotprojekt för att testa den nya utformningen.



Esperantoplatsens utveckling under de senaste 50 åren. I mitten idéskiss från City plan 97 (FFNS).

Drottningtorget dominerades av körfält och hållplatser för kollektivtrafiken. T.h. planförslag (Räntfors).



# Framtidskikaren - Omvärldstrender

Villkoren för framkomlighet och stadsliv står i ständig förändring och har utvecklats sedan 1997 när cityplanen togs fram. I Framtidskikaren försöker vi ge en bild av hur förutsättningarna för centrala staden har förändrats och lyfta fram några av de trender vi ser för framtiden.



## Klimatpåverkan

Vår tids ödesfråga, klimatförändringarna, påverkar den historiska stadskärnan på många sätt. Övergripande trafik- och mobilitetsfrågor eller stigande havsnivåer och ökade vattenflöden hanteras på systemnivå i staden men också i det lokala. Att minska koldioxidutsläpp genom att öka framkomligheten för gång och cykel; att tillföra grönska som sänker temperaturen är exempel på åtgärder som påverkar klimatet positivt.

## Ökat fokus på cykelresor och gångresor

Coronapandemin har skyndat på de europeiska storstädernas planer för mer gång och cykelvänliga strukturer och gator. I Paris lanseras 15-minutersstaden, i London ökar antalet cykelbanor. Under pandemin ökade antalet tillfälliga cykelbanor och gågator i världens storstäder.

## Digitalisering

De flesta områden i samhället påverkas av digitalisering i någon form. Det kan vara näthandel, geofencing eller autonoma fordon som i sin tur påverkar anspråken på den allmänna platsen, inte minst på trottoaren, så kallat curbside management.

## Nya trafikslag

Nya typer av fordon och trafikslag utvecklas vartefter, lätta och tyngre. Den så kallade mikromobiliteten såsom elsparkcyklar och små autonoma transportvagnar är exempel på små, lätta fordon med delvis ny funktionalitet. Kapacitetsstarka, tunga kollektivtrafikfordon är andra exempel där valet blir att lämna de nya typerna utanför den historiska kärnan.

## Samverkan

Trenden att olika aktörer samverkar runt utvecklingsfrågor är stark på många områden. Det kan vara konkret utveckling på fysiska platser eller test av ny teknologi. Strategisk samverkan genomförs för att hantera komplexa frågor, sprida risker och finna samsyn kring framtida utveckling.

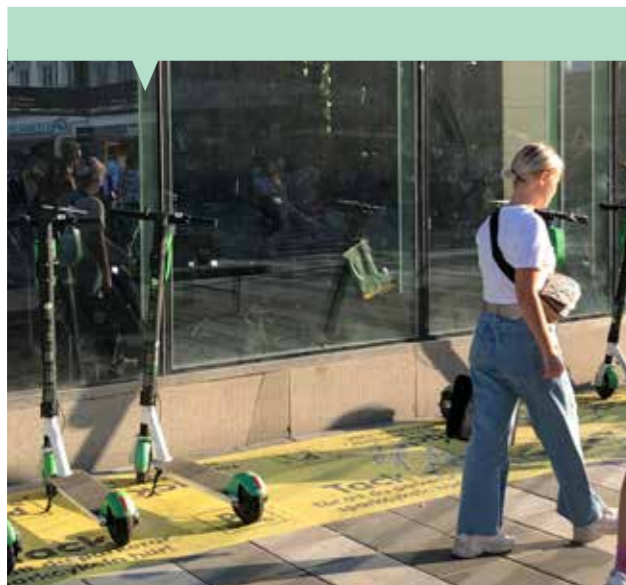
## Hälsosamma gator

Allt fler ställer hälsa i fokus för gaturummens omvandling. Hälsa används exempelvis som utgångspunkt i London för att se gator som mångfunktionella och möta dagens samhällsutmaningar. Ofta framhålls behovet av att minska den motoriserade trafikens dominans för att göra plats för sociala möten. Dessutom

lyfts de ekologiska värdena utifrån att en gatutransformation gynnar en rad aspekter kopplade till mänskligt välbefinnande.

## Förtätning och hållbara livsmiljöer

Urbaniseringstrenden med ökat krav på täthet och ökande markpriser minskar mellanrummen yta. Behovet av en insiktsfull programmering av varje plats för att ge möjlighet till ett varierat stadsliv blir allt större. Under pandemitiden 2020-2021 förändrades stadslivet över världen, arbetspendling och cityliv ersattes av vistelse i bostadsnära miljöer dygnet runt. Stadskärnor, likt Göteborgs, med ett fåtal boende gick från trängsel till ödslighet med förödande konsekvenser för näringslivet. Den förändring som sker pekar på att innerstadens utbud kan komma att breddas och ge plats för mer upplevelse-baserad handel och ökat fokus på aktiv och passiv rekreation. Generellt under coronaperioden har efterfrågan på gröna miljöer ökat påtagligt. Urban grönska i befintligt och nytt förväntas därför att öka. Det kommer troligtvis att resultera i att nya typologier av gator och rum. Denna förändring sker redan i dag i städer som Köpenhamn som har stora utmaningar med ökad nederbörd. De nya typologierna är hybrider är till exempel naturlig plantering med regnträdgårdar på centrala platser eller gator som aktivitetsstråk.



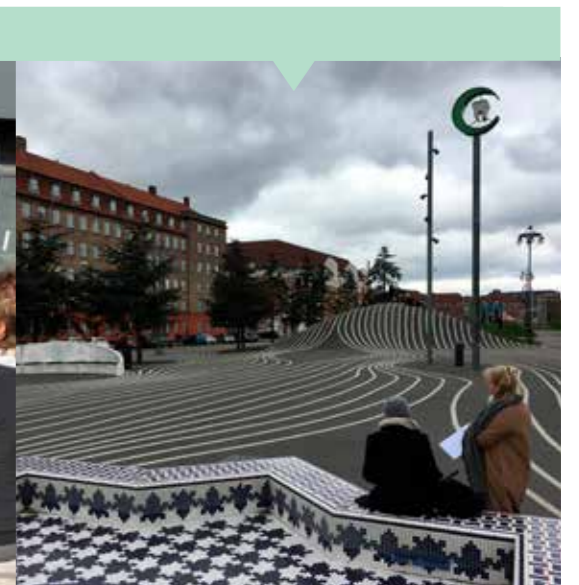
Infrastruktursatsningar för hållbar mobilitet och nya typer av fordon.



Ökad efterfrågan på urban grönska för välmående och för att möta klimatförändringar.



Framväxt av nya typer av stadsrum för att öka kvaliteten på våra livsmiljöer. Foton: ©White





Magasinsgatan är en del av det nätverk av gångfartsgator som byggdes i början av 2000-talet. Foto ©Louise Didriksson

# Styrande dokument

Utvecklingen av innerstadens stadsmiljö påverkas av styrande dokument, handlingsplaner och andra planeringsunderlag. Här beskrivs hur stadsmiljöplanen inom Vallgraven förhåller sig till dem som har störst koppling till planens syfte och uppdrag. Dokumenten som presenteras innehåller förutsättningar och mål som stadsmiljöplanen tar fasta på i utformningen av stråk, gator och platser.

## Beslutade planeringsunderlag

### Översiktsplan för Göteborg, inriktning innerstaden (KF 2022)

I översiktsplan för Göteborg anges utvecklingsinriktningen att planera för en robust, nära och sammanhållen stad. Stadsmiljöplanen konkretiserar översiktsplanens stadslivsstråk och blågröna stråk inom Vallgraven.

### Vision Älvstaden (KF 2012)

Vision Älvstaden är stadens inriktning för området runt Göta älv, till största delen en omvandling av hamn och industriområden till blandstad. Göteborgs stadskärna ska växa över älven. Visionen är att Göteborg ska vara öppen för världen, inkluderande, grön och dynamisk. Det uppnås genom tre huvudstrategier: hela staden, möta vattnet och stärka kärnan. Vi ska värna den historiska stadskärnans blandade verksamheter och rika utbud av aktiviteter. Nordstan ska utvecklas mot Lilla Bommen och Centralenområdet.

### Trafikstrategi för en nära storstad (TN 2014)

Trafikstrategi för en nära storstad är trafikkontorets viktigaste dokument avseende hur trafiksystemet och gaturummet i Göteborg ska utvecklas. Två av de övergripande målen i trafikstrategin handlar om att skapa förutsättningar för ett lättillgängligt regioncentrum och att skapa attraktiva stadsmiljöer. Strategierna är utarbetade med hänsyn tagen till utmaningarna för en ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbar utveckling. Stadsmiljöplanen är ett försök att konkretisera strategin för stadsrum och belysa hur attraktiva stadsmiljöer och ett rikt stadsliv i Göteborg kan skapas, genom att:

- » Rörelse: Ge gående och cyklister förtur och anpassa hastigheter efter i första hand gående. Gatumiljöer och hastigheter anpassade i första hand till gående och i andra hand till cyklisters behov och villkor skapar förutsättningar för trygga, säkra och levande gatumiljöer utan att stänga ute andra trafikantslag.
- » Yta: Omdisponera gaturummet och skapa mer yta där människor vill vistas och röra sig. Genom att omfördela yta mellan olika trafikslag och mellan framkomlighet och vistelse skapas förutsättningar för attraktiva, livliga och därmed tryggare stadsrum. Parkering ska i första hand ske i parkeringshus eller garage och varudistribution ska i första hand ske på tider då få människor störs.

- » Struktur: Skapa ett mer finmaskigt och sammanhängande gatunät utan barriärer. Orienterbarhet, genhet och avsaknad av barriärer i gatunätet gör det lättare att ta sig fram. Det bygger samman staden och sprider stadslivet till fler platser.

### Cykelprogram för en nära storstad, 2015-2025 (TN 2015)

Cykelprogrammet är en konkretisering av trafikstrategin med målet att öka andelen cykelresor. Viktiga åtgärdsområden inom Vallgraven är behovet av ett mer sammanhängande cykelvägnät utan avbrott och plats för fler cykelparkeringar.

### Målbild Koll2035 (KF 2018)

Kollektivtrafikprogrammet innehåller förslag till åtgärder för att avlasta centrala Göteborg. Den historiska stadskärnan ska i första hand ses som en målpunkt och inte som en bytespunkt. Kollektivtrafiken genom city kan omfördelas och framförallt kan Brunnsparken avlastas genom en förbifart för spårvagn med hållplatser i randen till city. Angörings- och bytespunkter som kompletterar Brunnsparken kan vara Stenpiren, Kanaltorget, Nordstan, Polhemsplatsen och Avenyn/Storan. Genom att sprida bytespunkterna flyter trafiken på, samtidigt som det ges möjlighet till en mer attraktiv stadsmiljö.

### Göteborg - modig förebild inom arkitektur (BN 2018)

Arkitekturpolicyn för Göteborgs Stad baseras på det nationella målet för gestaltad livsmiljö, som tar utgångspunkt i människan, dess behov och livskvalitet vid formandet och förvaltandet av våra livsmiljöer, och kompletterar stadens tre strategiska dokument från 2014: strategi för utbyggnadsplanering, trafikstrategi och grönstrategi. Arkitekturpolicyn fastställer att Göteborg ska utvecklas till en attraktiv stad med stark identitet, en stad för människor och en modig förebild inom arkitektur, vilket stärker trafikstrategins mål om attraktiva stadsmiljöer.

### Utvecklingsplan för den befästa staden Göteborg 2018 - 2022

Planen är framtagen av Göteborgs Stad och Statens fastighetsverk i syfte att öka allmänhetens kunskap om Göteborgs tillkomst och historia. De anläggningar som ingår är bland annat bastionerna Carolus Dux och Otterhälleverken, Kronhuskvarteret, Stora Hamnkanalen, Vallgravsstråket och Länsresidenset. Beröringspunkten med Stadsmiljöplanen kan ses som närheten till och den fysiska tillgängligheten vid anläggningarna inom Vallgraven.

### Göteborg Stads miljö- och klimatstrategiska program 2021-2030 (KF 2021)

Stadsmiljöplanen bidrar framförallt till miljömålen Naturen och Människan genom de tvärgående strategierna att skapa förutsättningar för att leva hållbart, driva på utvecklingen av hållbart byggande, planera för en grön och robust stad samt att driva på utvecklingen av hållbart resande.

### Fler underlag med strategier tillämpliga i stadsmiljöplanen:

Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program (KF 2018), Göteborgs Stads plan för en jämlik stad (KF 2018), Grönstrategi för en tät och grön stad (PoNN 2014), Göteborgs stadsmiljöpolicy och Parkeringspolicy för Göteborgs Stad (KF 2009).

## Kunskapsunderlag

### Stråkanalys för stadsmiljöplan inom Vallgraven (TK 2020)

I bilaga Stråkanalys redovisas en serie gaturumsbeskrivningar och platsanalyser. Under gätursanalysen och efterföljande skrivbordsstudier har brister, möjligheter och potential identifierats. Analysen av gaturum och platser har utgjort underlag för de strategier, principer och förslag som tagits fram i Stadsmiljöplanen.

### Trafiknätsplan och trafikområdesplan (TK)

Trafiknätsplanen är trafikkontorets kunskapsunderlag över det samlade gatunätet med respektive trafikslags anspråk idag och i framtiden. Trafikkontorets pilotprojekt med en trafikområdesplan för Stora Hamnkanalen och Fattighusån kan tillsammans med stadsmiljöplanen landa i ett gemensamt arbete med nya trafikföringsprinciper och gestaltning av gator och platser längs kanalerna.

### Kunskapsunderlag för fotgängare, Gångvänligt Göteborg (TK)

Gångvänligt Göteborg är ett stödande kunskapsunderlag för planering inom Göteborgs Stad. Underlaget syftar till att höja kunskapen om fotgängare och vilka grundprinciper som kan stötta stadens planering för att fler ska kunna och vilja gå i Göteborg.

### Stadslivet i Centrala Göteborg (Göteborgs Stad 2012)

Stadslivsanalysen syftade till att genom insamlade data beskriva stadslivet och dess förutsättningar genom att belysa kvaliteter och problem i den nuvarande stadsmiljön. Med utgångspunkt i analysen togs rekommendationer fram för att stärka stadslivet och bidra till utvecklingen av stadens kvaliteter.

### Handlingsprogram för ett stärkt riksintresse - Göteborg förstärkt, Fästningsstaden (SBK, Stadsmuséet, Västlänken i staden, 2017)

Med bakgrund i 400-årsjubiléet och ett flertal pågående stadsutvecklingsprojekt som Västlänken togs handlingsprogrammet fram för att förstärka och lyfta historien kring fästningsstaden. Intentionen med stadsmiljöplanen är att bereda en samlad inramning av stadsrummet, med utrymme även för andra lämpliga stadsmiljöåtgärder. Planerade permanenta åtgärder kan med fördel vägas samman med idéförslagen i stadsmiljöplanen.

### Kulturmiljöutredning för Kanalursprogrammet (TK 2021)

Utredningen är ett kunskapsunderlag till kanalursprogrammet, men också för de delar av stadsmiljöplanen som berör Stora Hamnkanalen och Fattighusån. Materialet tydliggör de kulturhistoriska värden som är knutna till murarna samt fyra av broarna över kanalen.

### Gångflödesanalys (TK 2019)

Under åren 2018-19 arbetade trafikkontoret med en omfattande mätning av fotgängarflöden vid 50 stationer inom Vallgraven. Mätningen gav insikt om flödesnivåer, vägval och fördelning mellan gator under veckodygnens olika tider.

# Innerstaden - utmaningar och möjligheter

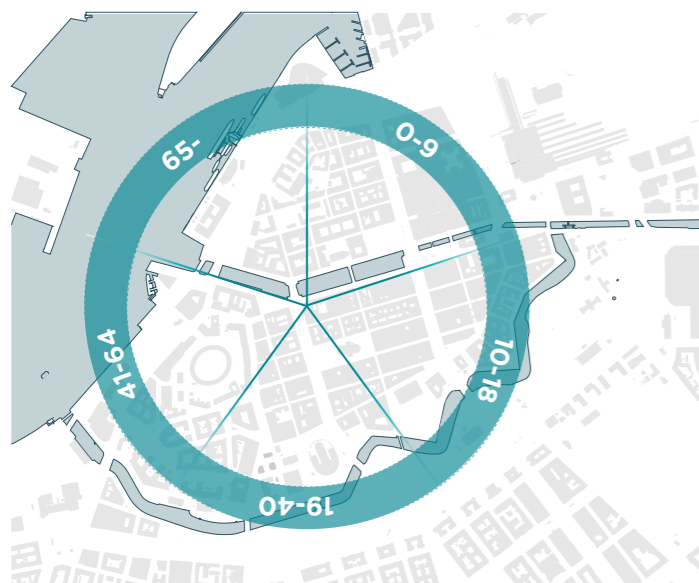
Innerstadens gaturum står inför en rad utmaningar som påverkar möjligheterna att utveckla attraktiva stadsrum tillsammans med en hållbar mobilitet där gång-, cykel- och kollektivtrafik främjas. Det finns dessutom möjligheter att skapa platser och gator i stadsmiljön som i större grad kan bidra till social och ekologisk hållbarhet.

## Plats för alla

Den historiska stadskärnan är Göteborgs centrum. Men vem välkomnas på innerstadens allmänna platser? Idag råder det brist på ickekommersiella ytor och det finns få platser för mindre barn. 20-40-åringar är idag överrepresenterade bland dem som vistas på gator och platser i city. När fler känner sig välkomna och trygga i stadskärnan bidrar det till en ökad integration. Utmaningen är att skapa en innerstad som bidrar till en rättvis fördelning av ytor mellan människor i olika åldrar, med olika bakgrund och förutsättningar, alltså sambandet mellan offentligt liv, offentliga rum, samt social och spatial jämlikhet.

Genom att utforma platser med varierande karaktärer och teman kommer stadskärnan att erbjuda plats för fler. Att använda sig av universell utformning säkerställer att innerstaden blir tillgänglig för alla vilket är en förutsättning för ett rikt och varierat folkliv.

Stadens attraktivitet ökar när ett större gatuutrymme frigörs för gående och cyklist, och ytor skapas för vistelse, aktivitet och lek. Störst potential finns kring punkter där många redan uppehåller sig. Både med publikt och bland kommersiellt innehåll kan fler attraktiva platser inom stadskärnan skapas.



Målbilden är att utveckla kvaliteter så att människor i alla åldrar vill och känner sig inbjudna till att vistas innaför Vallgraven.

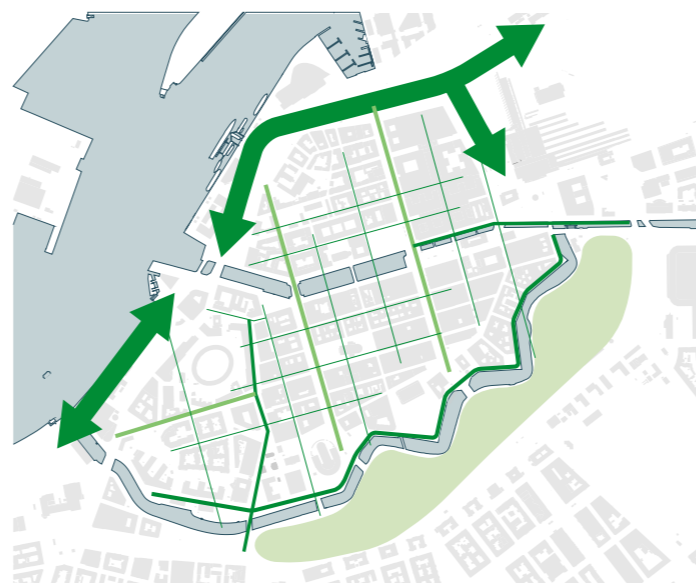
## Grönska och ekosystemtjänster

Den sammanhängande Kungsparken omgärdar den historiska stadskärnan och bidrar med gröna och rekreativa parkmiljöer med ekosystemtjänster som svalka och dagvattenfördröjning. De gamla, stora träden bidrar också till den biologiska mångfalden. Innanför Vallgraven är det däremot en stor brist på ekosystemtjänster. Det finns några få platser med grönska och vistelsevärden: Domkyrkoplan, Pedagogen, Brunnsparken och Kronhusparken. Utöver detta några trädplanterade gator såsom Hamngatorna, impediment i anslutning till bergsbranterna och några små anslag här och var. Det finns också en brist på kopplingar mellan grönytor. Områden med närhet till vatten och blågröna stråk bidrar positivt. Procentuellt återfinns där den största andel av innerstadens ekosystemtjänster.

Grönska och biologisk mångfald ger staden många värden i form av till exempel hälsa, rening av luft och vatten, och minskat buller. Innanför Vallgraven finns det potential att öka ekosystemtjänsterna och få en mer robust stad. Det som begränsar möjligheterna att tillföra fler ekosystemtjänster är plats i gaturummet. Många motstående intressen ska samsas om utrymmet när det gäller bland annat ytanspråk för samtliga trafikslag, skötsel aspekter och ledningar under mark.

De ekosystemtjänster som bör prioriteras är biologisk mångfald, reglering av lokalklimat, skydd mot extremväder, luftrening, reglering av buller samt rening och reglering av dagvatten. Konnektiviteten är viktig, att de blågröna delarna genom omfördelning i gaturummet kan kopplas ihop, små som stora.

Den historiska stadskärnans möjlighet till att tillföra mer grönska finns i omgivande huvudgator som genom Centralenområdet, med en planerad boulevard, det vill säga ett långt trädplanterat gatustråk mellan Stenpiren och Gullbergsvass. Största potentialen innanför Vallgraven ligger i tillförandet av träd i gatukorsningar och på torg. Utmed Vallgraven och dess bastioner finns möjlighet till mer sammanhängande trädrader.



Fler växtbäddar och stadsträd ökar andelen ekosystemtjänster och stärker den gröna nätverksstrukturen i den hårdgjorda innerstaden.

## Göteborgarna vill möta vattnet

Göteborg är en hamnstad som vuxit fram enligt en holländsk inspirerad kanalstadsplan vid Göta älvs mynning. Vallgraven, Stora hamnkanalen och Fattighusån ligger i direkt anslutning till den historiska stadskärnan. Trots närheten finns det relativt få platser där det går att komma riktigt nära vattnet. Göteborgs historiska utbyggnad och förändring syns tydligt i gatunätet. Gator som Torggatan, Norra Hamngatan, Östra Hamngatan och Postgatan är de historiska länkarna ner mot Göta älv. Idag slutar dock gatunätet vid det tidigare industriområdet som låg längs älven och bryts av Operagatan. Runt den historiska stadskärnan har befästningsverk och hamnområden ersatts av gator där biltrafik och transporter prioriteras, medan stadslivs- och vistelsekvaliteter fått stå tillbaka.

Esperantoplatsen och Rosenlundskajen har upprustats under det senaste decenniet. Platserna bjuder nu på vistelsekvaliteter och framhäver vattenkontakten. Jämförelsevis kantas gatorna längs Vallgraven fortfarande av parkering och saknar attraktiva ytor för fotgängare i alla åldrar.

Platserna vid Rosenlund, Grönsakstorget, Kungstorget, Slussplatsen kan knytas samman till ett promenadstråk utmed Vallgraven. Från Centralenområdet via Lilla Bommen, Kanalstorget och ned till Packhuskajen behöver gångstråken en tydligare och sammanhållen gestaltning. Nils Ericsonplatsen, Kanalstorget och Jussi Björlings plats ligger längs sträckan och är alla i behov av en ny universell utformning för att utveckla förutsättningarna för vistelse och stadsliv som platserna har.

Om de två delsträckorna ovan kopplas samman till en sammanhängande promenadslinje blir den cirka fyra kilometer lång, längs Vallgraven, utmed södra Älvstranden och genom Centralenområdet. Platserna längs den här rundan kan liknas vid pärlor på ett pärlhalsband. Om deras historia och identitet förstärks vid upprustningen ges karaktärer som kan liknas vid pärlor, vilket också ökar mervärdet i att röra sig från plats till plats.



Förutsättningarna för att utveckla ett rekreativt "Vallgraven runt" är goda. Ett pärlband av soliga platser med vattenkontakt är del av lösningen.

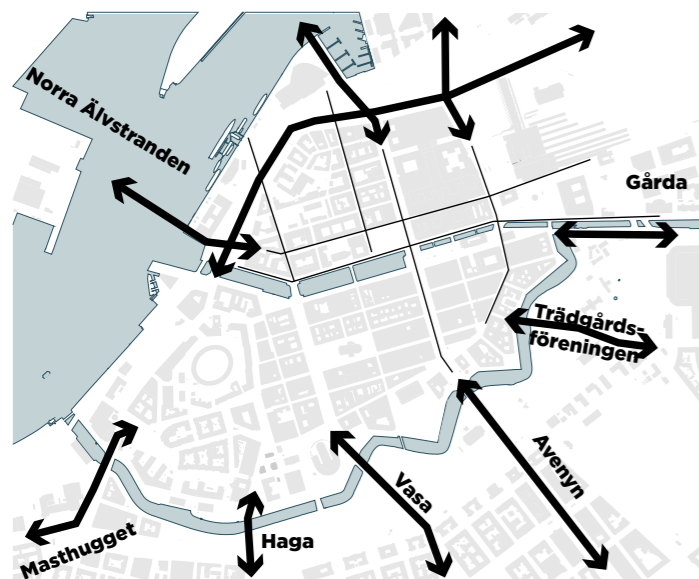
## Gatunätets finmaskighet och kopplingar

Göteborgs historiska stadskärna har en stor dagbefolkning och utgör en viktig handelsplats för dagligvaruhandeln i form av både butiker och restauranger men är också en viktig mötesplats. Närheten till, från och genom området är därför av stor betydelse, liksom den fysiska tillgängligheten längs stråk och målpunkter.

Idag finns ett antal kopplingar till och från området. Dessa är fortsatt viktiga att optimera och komplettera i takt med att citykärnan växer. Det faktum att innerstaden är omgiven av vatten innebär extra utmaningar. Sammanhängande stråk för längre förflyttningar för bland annat fotgängare och cyklister behöver särskilt omhändertas, både genom och runt området. Dessa trafikslag kräver en större genighet i nätet för att vara tillräckligt attraktiva. Samtidigt behöver den strategiska ringen av kapacitetsstarka stråk runt stadskärnan förstärka de viktigaste kopplingarna in till det befintliga, finmaskiga gatunätet. Det får inte bli en barriäreffekt, utan måste utformas så att gående och cyklister kan korsa dem smidigt och trafiksäkert.

Den historiska stadskärnan, och omgivande centrum, är en kontinuerlig kvartersstad uppbyggd i rutnät, som bryts av Vallgraven, där huvudstråken förbinds med broar. Fotgängare och cyklister saknar gena och tillgänglighetsanpassade vägar för att nå vattnet och vissa kopplingar för att ta sig genom den historiska stadskärnan. Exempelvis saknas en cykelkoppling in i stadskärnan från öster och genom området. Göta älv utgör en barriär för fotgängare och cyklister och skulle behöva förstärkas med fler förbindelser.

Ett finmaskigt och korsningstätt gatunät för fotgängaren behöver även prioriteras i de långa stråk som omger stadskärnan, utmed Nya Allén och den planerade boulevarden mellan Stenpiren och Gullbergsvass. Genom stadsdelen behövs ett öst-västligt cykelstråk och den planerade gång- och cykelbron prioriteras för att främja gång- och cykelströmmarna.



Potentialen att stärka tillgängligheten till och från innerstaden ligger i att utveckla nya stråk genom broar samt att stärka befintliga stråk.

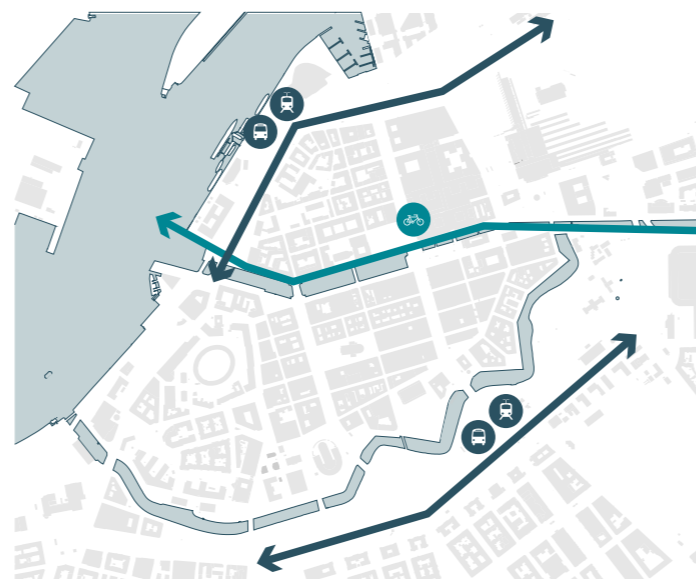
## Kollektivtrafik och oskyddade trafikanter

Kollektivtrafiken är viktig för närheten till centrum och bidrar till att uppfylla trafikstrategins huvudmål för resor. Den moderna spårvägstekniken och Västtrafiks strategier för att öka resandet medför också en hel del utmaningar i stadsmiljön. Dagens system bygger till stor del på ett linjenät med city som mål- och bytestpunkt. Busslinjer har under de senaste åren successivt lyfts ut från området men det är fortfarande trångt med spårvagnar runt Brunnsparken. Att genomföra de storskaliga förändringarna som föreslås i Målbild Koll2035, bland annat att flytta ut större andel av kollektivtrafiken runt stadskärnan, kommer dröja och innebär att delar av trafiken genom centrum kommer att finnas kvar en lång tid framöver. Det utgör inte bara ett problem för kollektivtrafiken med långa restider på grund av en låg reshastighet och många stopp, utan spårvagnar och bussar i rörelse innebär också en konflikt med framför allt fotgängare och cyklister. Det är en utmaning att möta kollektivtrafikens anspråk och samtidigt skapa en tillgänglighetsanpassad, trygg och säker miljö för gående i olika åldrar.

Kollektivtrafiken är också viktig för en social hållbarhet och på många sätt en möjliggörare. Kollektivtrafikens hållplatser kan fungera som viktiga målpunkter, inte minst nattetid då andra mer öde platser kan upplevas som otrygga.

Kollektivtrafikens barriäreffekt behöver överbryggas med väl utformade korsningspunkter där hänsyn tas till både trafiksäkerhet och framkomlighet för fotgängare och cyklister. Även kollektivtrafikens anspråk på reshastighet måste anpassas till det faktum att det rör sig många människor i stadskärnan. På sikt kan en större avlastning av Brunnsparken, exempelvis med Engelbrektslänken och ny spårväg i Parkgatan, innebära nya möjligheter, exempelvis att öka närheten till vattnet i Brunnsparken och att stärka cykelstråket i öst-västlig riktning.

Sammanfattningsvis behövs strategier och åtgärder för att omfördela kollektivtrafik från Norra Hamngatan och Brunnsparken till andra stråk, till exempel genom "Boulevarderna" eller via Nya Allén. Vid förslag som berör spårvägen är det av stor vikt att beakta lagstiftningen för, samt de föreskrifter som finns kring säkerheten vid spårväg.



Framtida förslag är att omfördela kollektivtrafik till Vallgravens krans. Utrymme ges då för ett genomgående, starkt cykelstråk i öst-västlig riktning.

## Fördelningen i gaturummet

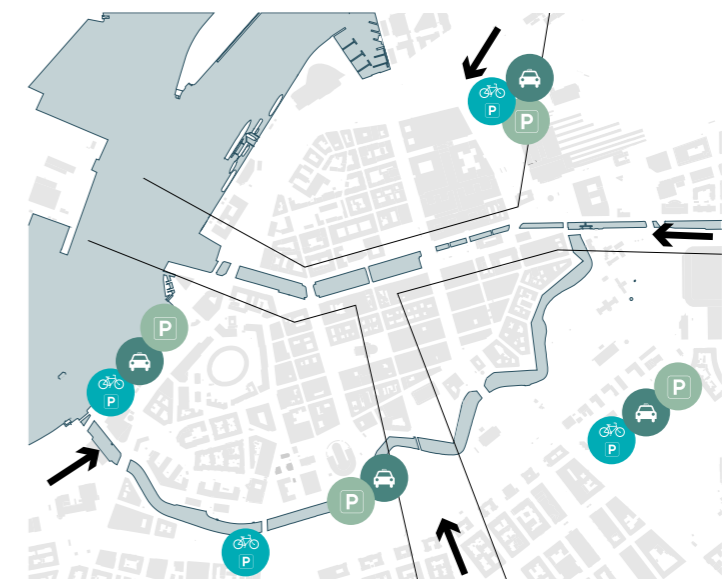
Många intressen ska samsas om platsen på gatorna i den centrala staden. Utöver att ta hand om de förflyttningar som sker behöver ytor finnas för exempelvis cykelparkering, varuleveranser, vistelse, grönska, uteserveringar och besöks-parkering. På Hamngatorna dominerar kollektivtrafiken och cykelstråken leds i blandtrafik medan trottoarerna varierar i bredd. I Vallgravsstråket dominerar kanalkanterna av parkering. Övriga gator har en blandad karaktär med allt från asfalterade körbanor och parkering med smala trottoarer längs fasader, till gågator med släta hållar från fasad till fasad. Även torg och platser används till parkering.

Förtätning av staden medför att fler människor ska samsas om samma yta, vilket innebär att gaturummet behöver bli mer multifunktionellt. För att utveckla stadslivet behöver både boende- och annan gatuparkering flyttas till parkeringsanläggningar som garage på kvartermark. Boendeparkering på gatan behöver också minska för att ge plats åt korttidsparkering även för cykel och annan mikromobilitet, samt kollektivtrafiken. Detta överensstämmer med parkeringspolicens strategiska åtgärdsområden, men det är många intressen som behöver samsas för ett lyckat genomförande.

Uteserveringar ger ett viktigt bidrag till folklivet och med rätt utformning kan de förhöja upplevelsen av stadsrummet, genom att bidra till en tilltalande miljö där människor vill vistas. För att uteserveringarna ska passa in i gaturummet bör utbredningen och utformningen harmoniera med omgivningen på ett tillgänglighetsanpassat sätt. I anslutning till uteserveringarna ska den allmänna platsen även ha kvar tillräckligt stora ytor för förbipasserande.

Varuleveranser behöver optimeras och tidsstyras för att inte dominera i stadsrummet på bekostnad av gångytor. Även utvecklingen av helt nya fordonsslag, mikromobilitet, ställer krav på flexibilitet och eget utrymme i stadsrummet.

Sammanfattningsvis är det nödvändigt med en nydanande prioritering av de anspråk som finns i gaturummet. Stora möjligheter öppnar sig om en del av dagens gatuparkering flyttas till parkeringshus eller andra mobilitetslösningar i randen av området.



Mobilitetshubbar som ankomstplatser till innerstaden. Parkeringsanläggningar inom 5 min promenadavstånd till Vallgravens mitt.



# Ledstjärnor och strategier

**Detta kapitel handlar om att ta vara på den potential som finns inom Vallgraven för att möjliggöra en förflyttning för livet och den offentliga miljön: Göteborg är älvstaden – öppen mot världen. Människor ska möta vattnet och vi ska stärka kärnan. Samtidigt ska staden helas och vi ska skapa fler anledningar att röra oss över älven. Kapitlet belyser hela området inom Vallgraven och hur ledstjärnorna kan uppnås genom tematiserade kartor över stråken.**

# Sammanfattande strategisk stadsmiljöplan

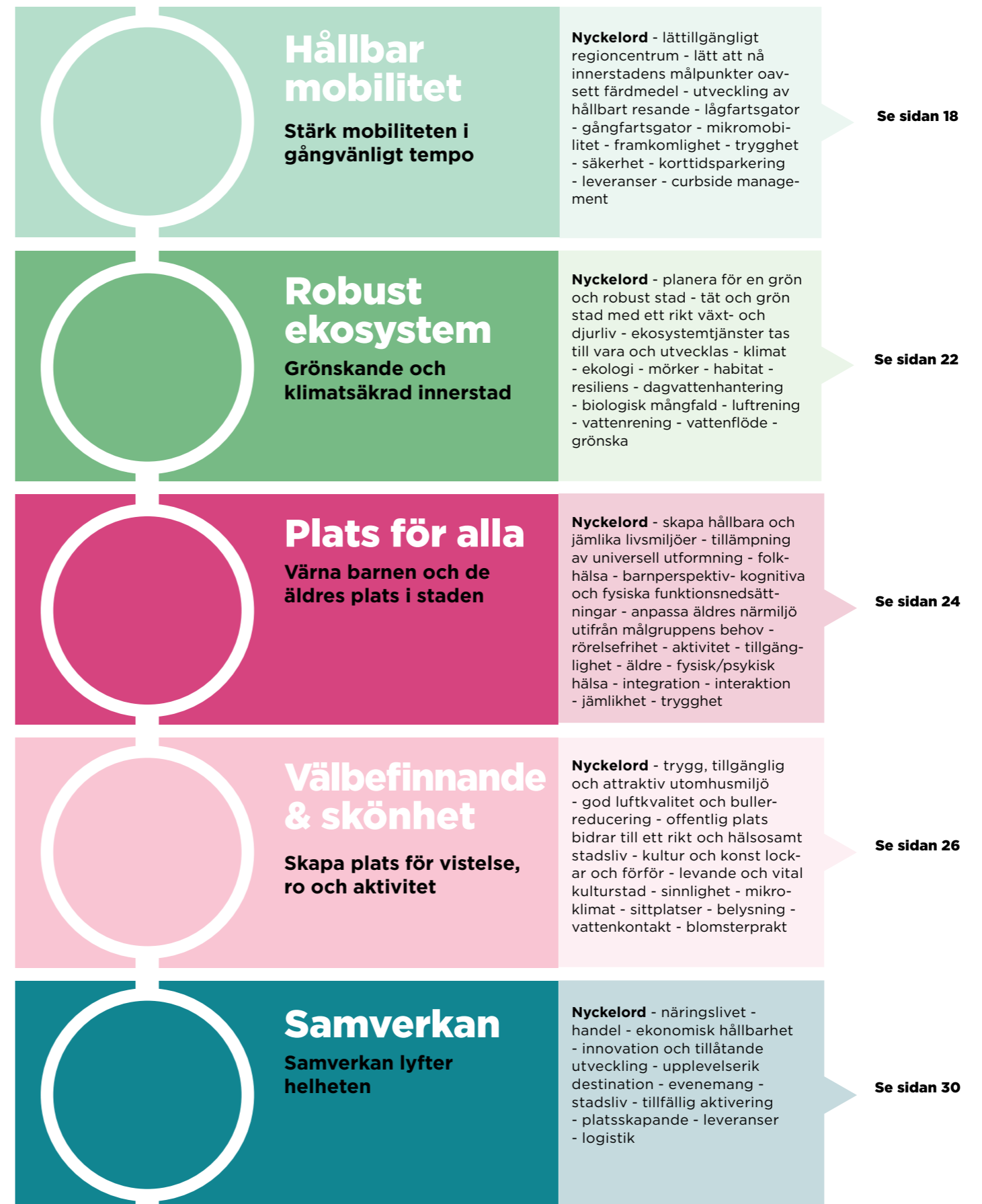




# Ledstjärnor för att uppnå framtidens innerstad

Övergripande mål om hållbar utveckling och goda livsmiljöer måste översättas till konkreta förslag och genomföras som fysiska åtgärder för att få effekt. Ledstjärnorna arbetades fram i en tidig workshop där det gjordes en genomlysning av stadens styrande dokument för att hitta de specifika medskicken in i stadsmiljöplanen inom Vallgraven. De specifika aspekterna grupperades sedan i fem kategorier, vilka här benämns som ledstjärnor.

För stadsmiljön inom Vallgraven är prioriteringar nödvändiga. De givna måtten ger innerstaden sina begränsningar, där behoven förändras medan utrymmet består. Följande strategier handlar om att bidra till en attraktiv stad, genom att optimera ytorna för gående, cyklisterna och vistelse med omfördelning och universell utformning.



# Stärk mobiliteten i gångvänligt tempo

Under de senaste 30 åren har ett antal åtgärder genomförts med omfördelning av ytor i innerstadens gaturum. Ett exempel är att biltrafiken innanför Vallgraven har begränsats och fotgängare har fått ett ökat rörelseutrymme tack vare gångfartsområdena, vilket är en av de mest påtagliga och lyckade omdaningarna. Innerstaden har varit centrum för handel och kommers sedan Göteborg etablerades för mer än 400 år sedan.

Under pandemiåren 2020-21 kom många av våra vanor och beteenden att förändras. Pendlandet med cykel och som fotgängare och ökade och är förhoppningsvis här för att stanna. Det är då av allra högsta vikt att utforma tydliga cykelstråk genom stadskärnan.

En god nåbarhet till och fysisk tillgänglighet inom Göteborgs stadskärna är central för en levande innerstad. Området inom Vallgraven utgörs av ett välintegrerat och finmaskigt gatunät som till redan idag gynnar fotgängares framkomlighet.

Här finns dock många olika intressen att ta hänsyn till vilket gör att fördelningen av utrymme i gatan blir central. Begränsat utrymme och ett flertal anspråk på samma yta betyder att gatumiljöerna behöver utformas för samspel mellan användarna och lämplig hastighet.

## Sammanhängande stråk med goda kvaliteter

Staden ska aktivt planera för stråk med olika karaktär och funktion. I city behöver stråk för snabbare förflyttningar kompletteras med stråk för lek, rekreation och återhämtning. Kontinuitet, orienterbarhet och en god gestaltning är viktigt för att stråken ska bli funktionella och attraktiva.

Tilltalande vistelsemiljöer kan göra att fler väljer att gå, och när fler väljer att gå befolkas stadens offentliga platser. Ofta är gränsen flytande mellan när någon är fotgängare med avsikt att transportera sig från ett ställe till ett annat respektive att dröja kvar och vistas på en plats.

För cyklister är det viktigt att tydligt och enkelt kunna ta sig igenom stadskärnan, men även att närheten inom området är god eftersom det också utgör en stor målpunkt.

## Trafiksäkra och tillgängliga miljöer

Trygghet, säkerhet, orienterbarhet och fysisk tillgänglighet är nyckelfaktorer för upplevelsen av staden. Mänsklig hastighet minskar barriärverkan i områden där fotgängare och cyklister vistas och samspelar med annan trafik och är nyckeln till en säker och attraktiv stadsmiljö. För användarna, inte minst personer med kognitiv funktionsnedsättning, är det positivt få en överblick över platser och att intuitivt kunna läsa av platser eller stråk för ökad orienterbarhet och förståelse av stadsmiljöns funktioner.

I alla miljöer där fotgängare och cyklister samspelar med fordons- och spårvägs- trafik behöver fordons- och spårvägs- trafikastigheten vara låg, mellan gångfart och 30km/h. Inom Vallgraven är mötet mellan gående, cyklister och kollektivtrafik både en nödvändighet och en trafiksäkerhetsrisk. Därför behöver punkter med korsande anspråk utformas med särskild omsorg för att bli både trafiksäkra och enkla att passera. Kollektivtrafikens anspråk på resastighet behöver alltså ställas mot att fotgängares och cyklisters framkomlighet prioriteras högst inom Vallgraven.

Fall- och singelolyckor med cykel har ökat och därför är det viktigt med slät markbeläggning utan höga kantstenar i korsningspunkter.

Universell utformning är grundläggande för att en god fysisk tillgänglighet ska kunna skapas. Ur cykelperspektivet är tillgången till cykelparkering och anpassade korsningspunkter med fasade kanter viktiga aspekter att beakta.





## Gatunätets övergripande struktur och funktion - nuläge

Omfördelningen som skedde vid införandet av zonsystemet och Vallgatanmodellens utveckling av gångfartsområden och gågator har successivt bidragit till att minska biltrafiken i city.

Hamngatorna kan ses som stommen för förflyttningar med kollektivtrafik och cykel inom Vallgraven. Fordon och spårväg blandas dels i samtrafikering och dels med separata körbanor respektive cykel- och kollektivtrafikfält, medan fotgängare hänvisas till separata trottoarer på respektive sida.

I övrigt har gatunätet olika funktioner och består av allt ifrån gågator till vanliga lokalgator med trottoar. På dessa gäller generellt att framkomligheten sker på de gåendes villkor och att hastigheten bör vara låg.

För cykel återfinns de snabba stråken med pendlingscykelbanor i randen av city där de utgörs av separerade stråk med väl tilltagna bredder.

Lagar och förordningar fastställer att spårvagnarna ska ha prioritet före all annan trafik, vilket ställer särskilda krav på att korsningspunkterna ska vara trafiksäkra. Ett motstående intresse är att genheten och den fysiska tillgängligheten för fotgängare bör prioriteras i korsningar, genom exempelvis upphöjda övergångsställen, gångpassager eller genomgående gångbanor.

Ofta räcker inte trottoarernas bredd till för allt som ska få plats, exempelvis uteserveringar, cykelparkeringar och bänkar som konkurrerar om ytan, ger ett brokigt intryck och lämnar för lite utrymme för det fria gångflödet. Många attraktiva ytor upptas också av parkering framförallt längs Vallgraven och torgytorna Grönsakstorget och Kungstorget. Inom området finns ett antal gator med trottoar och körbana som har potential att byggas om till gångfartsområden eller lågfartsgator.

Även befintliga gångfartsområden rymmer olika funktioner som till viss del konkurrerar med varandra. De skiljer sig dock åt, både vad gäller utseende och funktion.

De flesta gångfartsområdena är lokaliserade kring köpgatorna i Innerstan samt i Västra Nordstan. De utgörs av relativt smala affärsgator med restauranger och kaféer, uteserveringar samt andra målpunkter som lockar besökare och skapar ett myllrande folkliv. Markbeläggningen består av smågatsten och gångbanelhallar på sidorna som utgör släta gångstråk. De släta stråken bryts dock på flera ställen av uteserveringar, cykelparkeringar och annan möblering vilket påverkar den fysiska tillgängligheten.

I Västra Nordstan är det en annan typ av karaktär. Här är det relativt många boende och färre verksamheter än i Innerstan. Det finns inte lika många butiker, kaféer och restauranger som utgör målpunkter, vilket gör att inte lika många människor rör sig här. Gatorna är inte heller möblerade i någon större utsträckning vilket medför raka siktlinjer och få saker som signalerar låg hastighet. Markbeläggningen varierar i både utformning och skick och de släta stråken utgörs av plattor.

### Nulägesbilder



**Korsningspunkter: Exempel Östra Hamngatan/Södra Hamnkanalen. Stor yta att korsa för fotgängare och cyklister utan visuell vägledning. Foto: ©Louise Didriksson**



**Gångfartsområde i Västra Nordstan. Cykelparkering och lågt sittande skylt tar yta i anspråk från det släta stråket. Foto: ©Gunilla Gombrii**



**Gångstråk längs Västra Hamngatan. Parkerade cyklar, uteservering och reklamskylt står över det släta stråket där fysisk tillgänglighet ska finnas. Foto: ©Gunilla Gombrii**

### Inspirationsbilder



**Korsningspunkter: Gott exempel Västra Hamngatan/Södra Hamnkanalen. Stor yta att korsa för fotgängare och cyklister med visuell vägledning. Foto: ©Linda Ekman**



**Släta stråk i centrala Bordeaux med sten i olika färg längs fasad och i mitten av stråket. Foto: ©Gunilla Gombrii**



**Slätt centralt stråk i Odense med gata i en och samma nivå för att underlätta rörelse tvärs gatans riktning. Foto: ©Louise Didriksson**

## Omdisponering av ytor i fyra huvudstråk

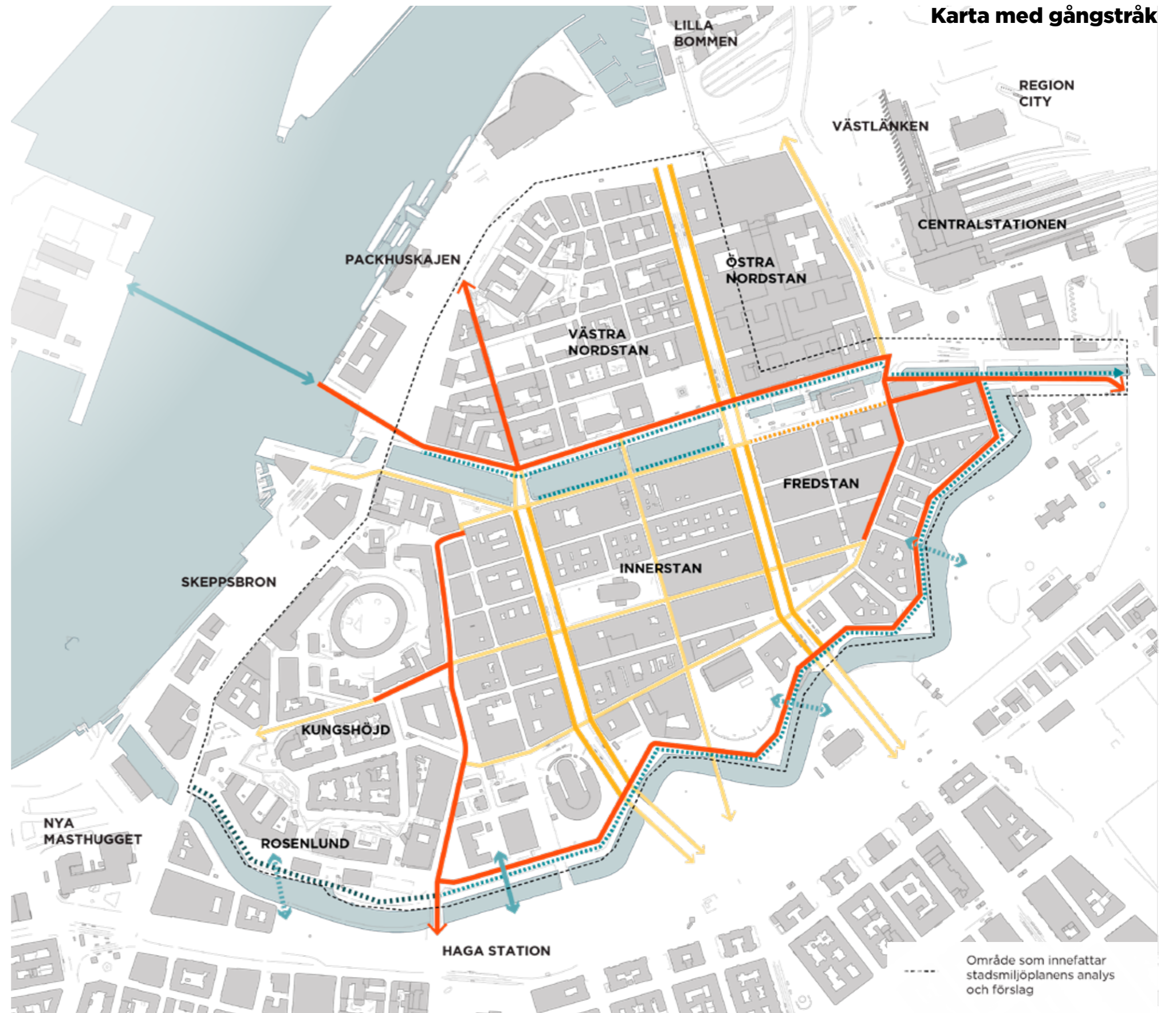
Genom en omfördelning av ytor och väl genomtänkt gestaltning kan området göras mer attraktivt och nya sammanhängande stråk skapas.

Stadsmiljöplanen pekar ut fyra huvudstråk som på olika sätt kommer att stärka den hållbara mobiliteten i staden innanför vallgraven. Stråket längs Stora Hamnkanalen utvecklas till ett attraktivt och gent väst-östligt gång- och cykelstråk från Packhusplatsen till Slussplatsen. Stråket kopplas i öster till befintligt gång- och cykelstråk längs Ullevigatan, i väster kopplas stråket vidare mot Hisingen genom den planerade nya gång- och cykelbron över älven. Promenadstråken längs kanalen utvecklas och ger möjligheter att möta vattnet.

Vallgravsstråket utvecklas till ett rekreativt gång- och cykelstråk med utrymme att färdas i ett lugnare tempo. Ett pärlband av vistelseplatser längs stråket ger möjlighet att möta vattnet och njuta av Kungsparken och Trädgårdsföreningens grönska.

Kasernstråket utvecklas till ett attraktivt och gent nord-sydligt stråk som förstärker gång- och cykelflöden mellan nya Station Haga och stadskärnan. Många sociala vistelseplatser längs stråket bidrar till ökad attraktivitet och trygghet både dag- och kvällstid. Larmgatestråket har potential att bli Göteborgs motsvarighet till Köpenhamns "Strøget", ett attraktivt och myllrande shoppingstråk med ett rikligt utbud av serveringar. Genom att utveckla stråkets båda ändar med fokus på gång, cykel och vistelse blir det ett attraktivt och gent upplevelsestråk från Centralen och Drottningtorget mot Haga station.

-  Befintligt huvudstråk för fotgängare
-  Föreslaget ökat utrymme för fotgängare i befintlig trottoar/gångbana
-  Föreslaget tidsreglerat ökat utrymme för fotgängare i lastzoner
-  Föreslagen omdisponerad gata med utökat utrymme för fotgängare och mer plats för vistelse
-  Befintligt promenadstråk längs Rosenlundskajen
-  Föreslaget kontinuerligt promenadstråk utmed vattnet
-  Planerad framtida gång- och cykelbro
-  Möjliga framtida lägen för bro



Fler kopplingar över Vallgravsstråket skulle ytterligare öka närheten till och från city. Kartan visar möjliga framtida lägen för broar.

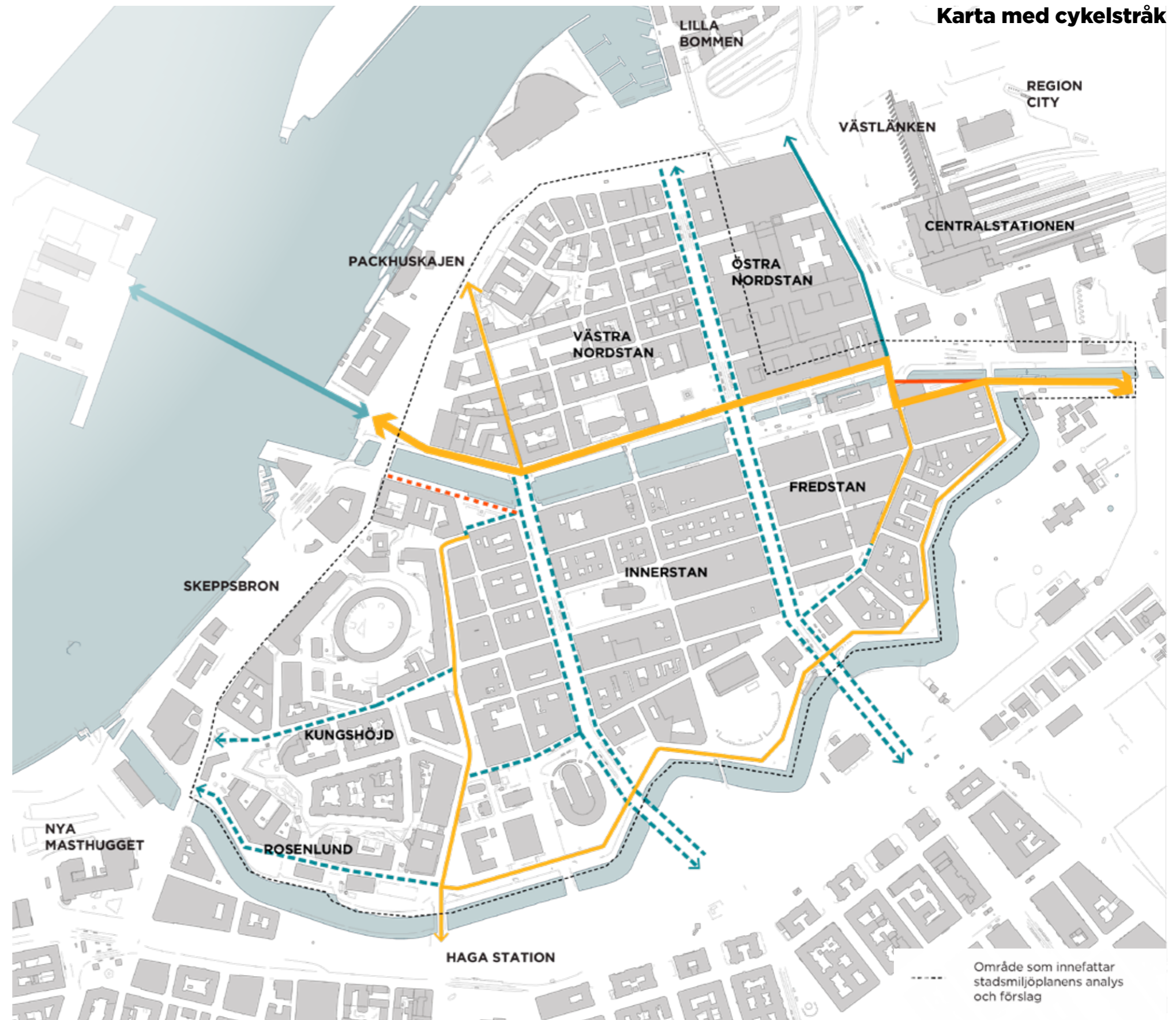
Även Hamngatornas kvalitet kan öka genom generösa, sammanhängande och genomgående gångstråk med en tydlig zonering, välordnat möbleringsstråk och mer flexibelt användande av parkeringsytorna.

För att skapa gator som bidrar till mer stadsliv och trivsel kan gångfartsområdena i Västra Nordstan omdanas. Många av gatorna är eftersatta och folktomma, men området har potential. Här kan det istället skapas trivsamma gator som är anpassade för fotgängare och cyklister. Viktiga stråk genom Västra Nordstan kan förstärkas och knyta samman området till övriga staden.

Vid en omdaning eller nybyggnation av gångfartsområden i området, behöver de släta stråken placeras så att de inte riskerar att möbleras över. Gatorna kan med fördel förses med en slät markbeläggning över hela ytan från vägg till vägg.

Markbeläggningen ska även anpassas så att den blir hållbar över tid, både för att tåla de laster den kan utsättas för och ur ett drift- och underhållsperspektiv.

- - - Befintligt cykelstråk i cykelfartsgata, cykelfält eller i blandtrafik
- Befintligt cykelstråk i cykelbana
- Befintlig cykelbana som utgår
- Föreslaget nytt huvudcykelstråk i omdisponerad gata i blandtrafik (låg fart)
- Föreslagen omdisponerad gata med cykelstråk i blandtrafik (låg fart)
- - - Saknad länk för cykel
- ↔ Planerad framtida gång- och cykelbro



## Parkering

Genomförandet av de strategiska åtgärdsområden som pekas ut i stadens parkeringspolicy är en förutsättning för att fullt ut lyckas med en omfördelning av ytorna i city. Policyn anger att bilparkering i första hand ska ordnas på kvartersmark och att parkeringsanläggningar ska vara infogade i stadsbilden. På så sätt kan gator, torg och kajer frigöras till förmån för de som bor, arbetar och vistas i staden. Stora vinster skulle kunna skapas i form av ökade vistelsekvaliteter, med större ytor för hållbara trafikslag och framförallt gång och cykel.

I takt med parkeringspolicyn genomförs kommer avståndet mellan parkeringar och målpunkter i vissa fall att öka. För personer med begränsad rörelseförmåga behöver plats bibehållas för angöring och parkering nära målpunkter. Ett samlat grepp kring innerstadens parkeringslösning krävs för att komma vidare i frågan.

Fotgängare och cyklister står för en stor andel av den lokala handeln och det ska vara enkelt att ställa ifrån sig sin cykel. Det finns tre olika typer av cykelparkering, natt- och säkerhetsparkering, långtidsparkering samt korttidsparkering. Dessutom behöver parkering för Styr & Ställ inordnas i stadsrummet. Beroende på parkeringstyp finns det olika funktionskrav som berör lokalisering, trygghet, säkerhet, tillgång till service, beläggningsgrad och väderskydd.

Korttidsparkering behöver finnas i nära anslutning till målpunkter och frekvent använda entréer för att undvika olämplig uppställning. Regelbunden placering av parkeringar är viktigt. I vissa stråk, exempelvis Hamngatorna, kan möbleringszoner och bilparkeringsytor med fördel användas till cykeluppställning, så att fri parkering undviks och att den fysiska tillgängligheten inte begränsas för fotgängarna.

Det behöver också finnas utrymme för mer samlade cykelparkeringar, där gång kan utgöra det fortsatta färdvägset. I första hand bör ytor med befintliga bilparkeringar omvandlas till cykelparkeringar. Inom Vallgraven skulle Kungstorget kunna utgöra en lämplig placering för en sådan. Även parkeringshusen skulle kunna användas för mer långtidsuppställning, genom samarbete med fastighetsägarna.

Antalet lådcyklar ökar och för att möta efterfrågan kan det behövas några strategiskt placerade, säkra cykelparkeringar. I gatornas möbleringszoner kan utrymmet öka för fler att parkera eller lasta cyklar med varor.

Mikromobilitet, idag främst i form av elsparkcyklar men i framtiden troligen en rad olika fordon, behöver beaktas i den utsträckning det är möjligt. En flexibilitet när det gäller parkering av olika typer av fordon behöver finnas. Samtidigt tål inte city mer parkeringsytor än det finns idag, då parkering i sig, oavsett fordon, begränsar användningen av allmän plats.

Även angöring och uppställning av turistbussar behöver ses i ett strategiskt sammanhang. Uppställningsytor bör kunna lokaliseras så att Göteborg behåller sin attraktivitet som besöks- och turiststad, men samtidigt inte genererar för stora målkonflikter med stadsmiljökviteterna och andra trafikslag. Inom Vallgraven finns utrymmen för angöring som fungerar förhållandevis väl, medan uppställningsytorna längs till exempel Norra Hamngatan istället skulle kunna utnyttjas som större utrymmen för fotgängare och vistelse.

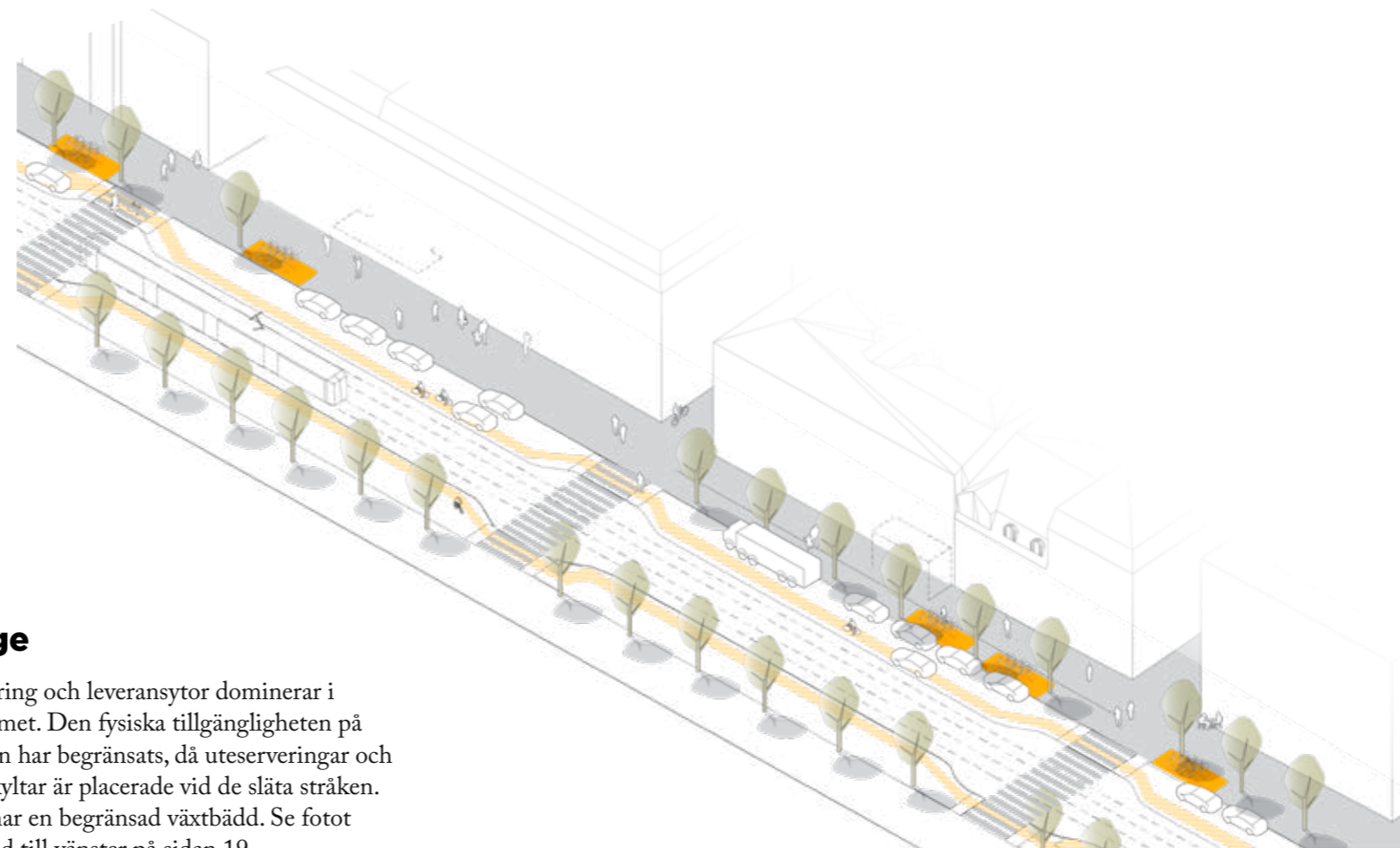
## Leveranser och angöring

För att stödja gröna, tysta och effektiva logistiklösningar, som leveranser med lådcyklar och mindre lastvagnar, måste detaljer i gatornas utformning ses över. Fler kantstenar behöver exempelvis fasas av för att underlätta manövrering.

För att fördela användningen av det offentliga rummet över dygnet bör en tidsstyrning av leveranser införas. Genom att utnyttja fler av dygnets timmar skapas bättre arbetsförhållanden med minimalt med konflikter i gaturummet.

Omlastning från större till mindre fordon är redan en etablerad lösning, som kan utökas för passande varuflöden och vidareutvecklas med hjälp av digitaliseringen. Även principer för samlastning och distribution behöver utvecklas. För att detta ska fungera krävs platser för mikrohubbar av varuleveranser.

Avfallshanteringen har delvis andra förutsättningar än godsleveranser, både vad gäller tidsstyrd angöring samt om- och samlastning. Framförallt underlättar närhet inom 25 meter och en gatumiljöutformning med släta stråk för avfallshandling med kärl.



## Nuläge

Bilparkering och leveransytor dominerar i gaturummet. Den fysiska tillgängligheten på trottoaren har begränsats, då uteserveringar och reklamskyltar är placerade vid de släta stråken. Träden har en begränsad växtbädd. Se fotot längst ned till vänster på sidan 19.

## Inspirationsbild



**Breddad trottoar med 15 min parkering för leveranser. Lösningen möjliggör olika anspråk över dygnet. St. Anns Plads, Köpenhamn, Köpenhamn. Foto: ©Louise Didriksson**

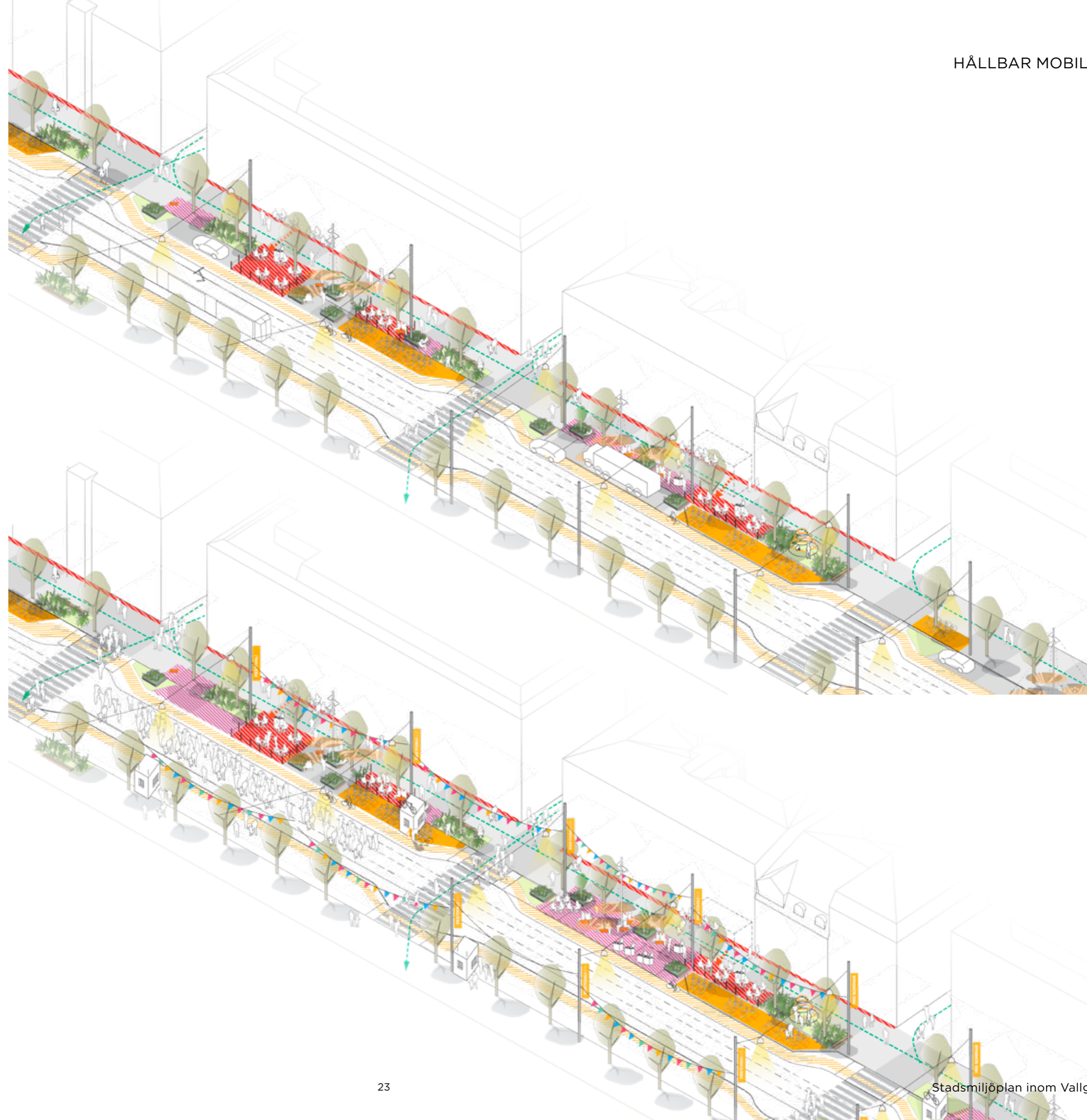


## Möjlig utveckling av en flexibel zon mellan körbana och trottoar

Zonen för parkering och leveranser kan utvecklas för att optimera flexibilitet och funktion i gaturummet. Tidsstyrd leverans öppnar upp för ökad användning av dagens kantzoner för andra ändamål. Möbleringszonen utvecklas med ökad andel vistelseytor, grönska och andra sociala funktioner.

## Temporär möblering under evenemang

Under vissa perioder av året kan lastzonen ute i gatan programmeras om och ge plats åt temporära evenemang och uteserveringar.

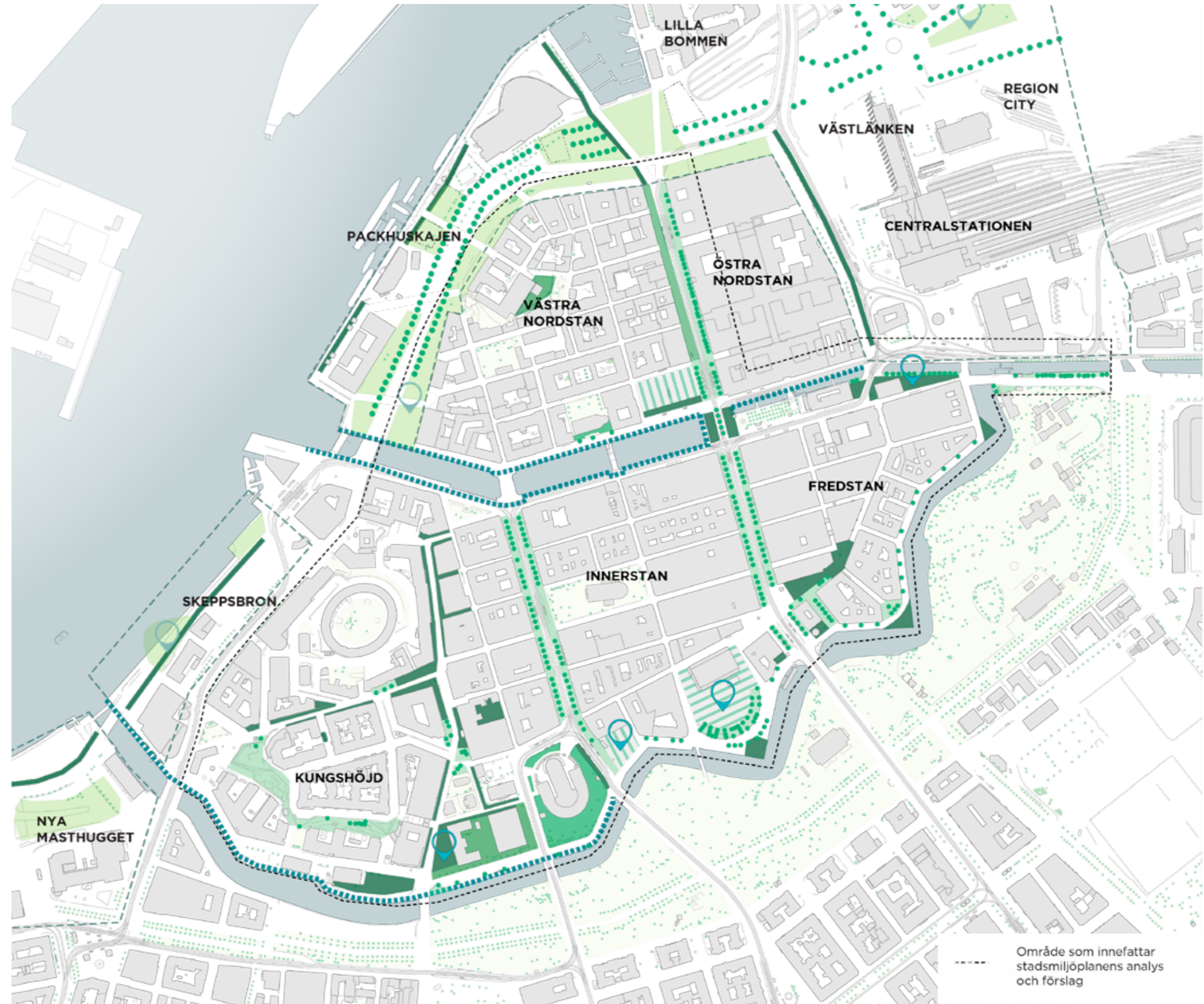


# Grönskande och klimatsäkrad innerstad

Innerstaden har stora möjligheter till att inhysa mer grönska som stadsträd och planteringar på platser och gator. I grönstrategin är ett av de prioriterade målen att öka det gröna på hårdgjorda ytor. Grönskans ekosystemtjänster kan bidra till en mer klimatsäkrad och rekreativ stad, med ett förbättrat lokalklimat som renare luft och minskat buller samt reglering av skyfall. På köpet ges ett ökat välbefinnande, attraktiva mötesplatser, möjlighet till lek, lärande och en ökad folkhälsa. Den historiska stadskärnans gator och torg har potential att rymma mer grönska, men först behöver tåligheten avseende kulturmiljön på respektive plats utredas för att sammanvägas med de gröna vinsterna.

- Nytt grönt stråk/plats\*
- Möjlig ny grön plats att utveckla på kvartersmark\*
- Potentiella nya gröna stråk/platser utanför området\*
- Befintlig grönska
- Befintligt grönt stråk/plats med förstärkta blågröna kvalitéer\*
- Åkantskydd enligt struktur- och åtgärdsplan, Gbg Stad
- Potentiella fördröjningsytor
- Potentiella fördröjningsytor utanför området

\* Utsräkning innebär inte att hela den markerade ytan ska bli grön utan att platsen/stråket har potential att rymma mycket eller mer grönska och grön-blåa lösningar.





## Utveckla förutsättningarna för de befintliga gatuträden

Innerstaden har idag trädplanteringar på framförallt Västra och Östra Hamngatan, som bildar karaktärsfulla gröna gaturum genom stadsdelen. På några få platser som Brunnsparken, Domkyrkoplan samt Kronhusparken är träden också avgörande för platsens funktion och vistelsevärden. De omgivande större parker som Kungsparken och Trädgårdsföreningen har en viktig funktion som stadsdelsparker i kontrast till det mer pulserande stadslivet i de hårdgjorda gaturummen. Parkerna är även en del av ett sammanhängande bälte av grönska utmed Vallgravsstråket och formar en unik, historisk stadsbild för området.

Att bibehålla och skapa goda livsförutsättningar för befintliga träd och övrig stadsgrońska i innerstaden är en viktig utgångspunkt. Utöver Park- och naturförvaltningens stadsdelsplan och strategier så pågår ett arbete med att kartlägga de befintliga stadsträdens status, vilket kommer ligga till grund för en utvecklingsplan för gatuträden i innerstaden. En sådan plan kan samspela med behov för exempelvis ledningsomläggningar och större beläggningsarbeten.

Förbättrande åtgärder för befintliga träd i en sådan plan kan vara;

- » Generellt, att ge träden bättre utrymme både under och ovan mark. Träd med kronäckning ger värdefull skugga på sommaren och släpper igenom solen på vintern.
- » Förbättrade växtbetingelser genom växtbäddar där rötterna får ett gott luftutbyte.
- » Tillägg av grönska i form av undervegetation och planteringar vid befintliga träd.
- » Möjligheter att ta vara på dagvatten i form av regnbäddar och skelettjordar i samband med renoveringar och upprustningar av gator.

### Inspirationsbilder



Förbättrade markförhållanden för befintliga stadsträd genom ökad luft- och vattentillgång ger friskare och mer livskraftiga träd. Foto: ©Gunilla Gombrii

## Behovet av fler stadsträd och nya planteringar

Den största potentialen till att öka andelen grönska och därmed ekosystemtjänsterna i innerstaden ligger i anslutande omvandlingsområden, Centralenområdet och Skeppsbron. Samtidigt finns plats i innerstaden för att tillföra grönska på flera allmänna platser som idag till stor del är hårdgjorda markytor som torg, gator och platser. Några huvudprinciper för att öka det gröna i stadsrummet är;

### Utanför och i anslutning till området

Nya större trädplanterade gator är främst möjliga direkt utanför Vallgraven och i de områden som benämns Centralenområdet. Genom strategisk placering av träd som bryter vinden kan bättre mikroklimat uppnås. Träd är speciellt viktiga vid de nya stråken utmed Södra Älvstranden, med Vallgravsstråkets entré, Skeppsbron, Packhusplatsen och Packhuskajen.

### På torg och platser

Grönsakstorget och Kungstorget är platser där öppenheten kan bevaras, men samtidigt kan tillföras rumsliga avgränsningar med rader eller grupper av träd. Dessa träd skulle framförallt öka de rekreativa värdena på torgen, som valmöjlighet mellan sol och skugga, skydd för sittplatser.

Historiskt har bastionerna och Vallgravskanten varit naturligt gräsbeklädda, vilket kan motivera ett återinförande av planteringar. Där utrymme saknas eller hänsyn till kulturmiljön inte medger trädplanteringar skulle lägre vegetation kunna användas.

### På gator och stråk

Särskilt fokus på att utveckla ny vegetation finns i: 1) Kasernstråket; genom att omvandla Kasernstråket från väg till gata frigörs utrymme för ett ordentligt grönt stråk. 2) Larmgatorna; i Larmstråkets smala sektion, pågår omvandling av flera fasader, där olika typer av fasadgrönska har tillförts. Genom plantering av träd och perenner i hela stråket blir det en karaktärsfull och trivsamt helhet. 3) I utvecklingen av Hamngatorna kan omfördelning göras för att skapa plats för mer grönska, förslagsvis i möbleringszonen.



Tillföra nya planteringar i befintliga stadsmiljöer såsom på St. Kjelds Plads, Köpenhamn Foto: ©White

## I smalare gaturum och på trånga platser

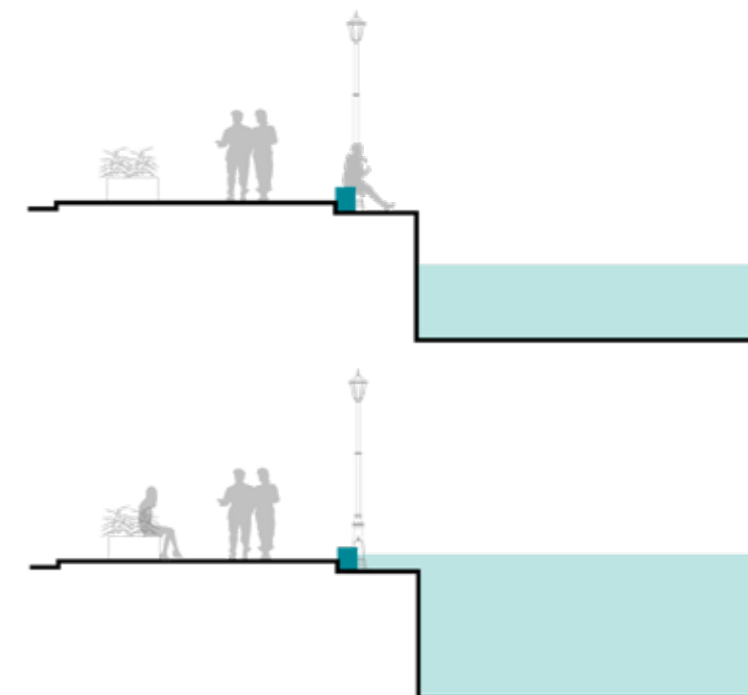
För att öka den biologiska mångfalden är även de många små hårdgjorda ytorna relevanta att omvandla till blågröna växtbäddar. Även i de smalaste gaturummen, som sju meter breda Kyrkogatan, kan små grönbå ytor få plats. På samma yta som en parkeringsplats upptar kan en mikropark, så kallad parklet, få plats. Överallt där det är möjligt utgör åtgärder på tak, fasader, innergårdar och i gaturummen betydande skillnad. För samverkan med fastighetsägarna, se sid 30.

## Platser och kajkanter utmed blågröna stråk

De närmaste åren väntar omfattande upprustningar av kanalmurarna, vilket är en stor investering för att behålla karaktären i de vackra kanalrummen och samtidigt säkerställa bärigheten i de omgivande gatorna. Vid upprustningen planeras på vissa sträckor en höjning av muren för att ge skydd mot höga vattenstånd, och då ges möjlighet till att omforma kantzonen för vistelse, promenad och grönska utmed vattnet. Möjligheten att bygga ett funktionellt och vackert å-kantskydd bör också tas tillvara.

Generellt behöver fler översvämningssbara ytor med möjligheter till fördröjning och avledning av dagvatten integreras i stadsmiljön, till exempel;

- » Den nya huvudgatan genom Centralenområdet "boulevarden" kan tillsammans med Packhusplatsen inrymma plats för lokal dagvatten- och skyfallshantering.
- » Torg och stora platser med hårdgjorda ytor kan i högre grad användas för fördröjning av dagvatten.
- » I framtida upprustningar av huvudgator bör möjligheten att fördröja dagvatten i form av regnbäddar med så kallade skelettjordar utnyttjas.



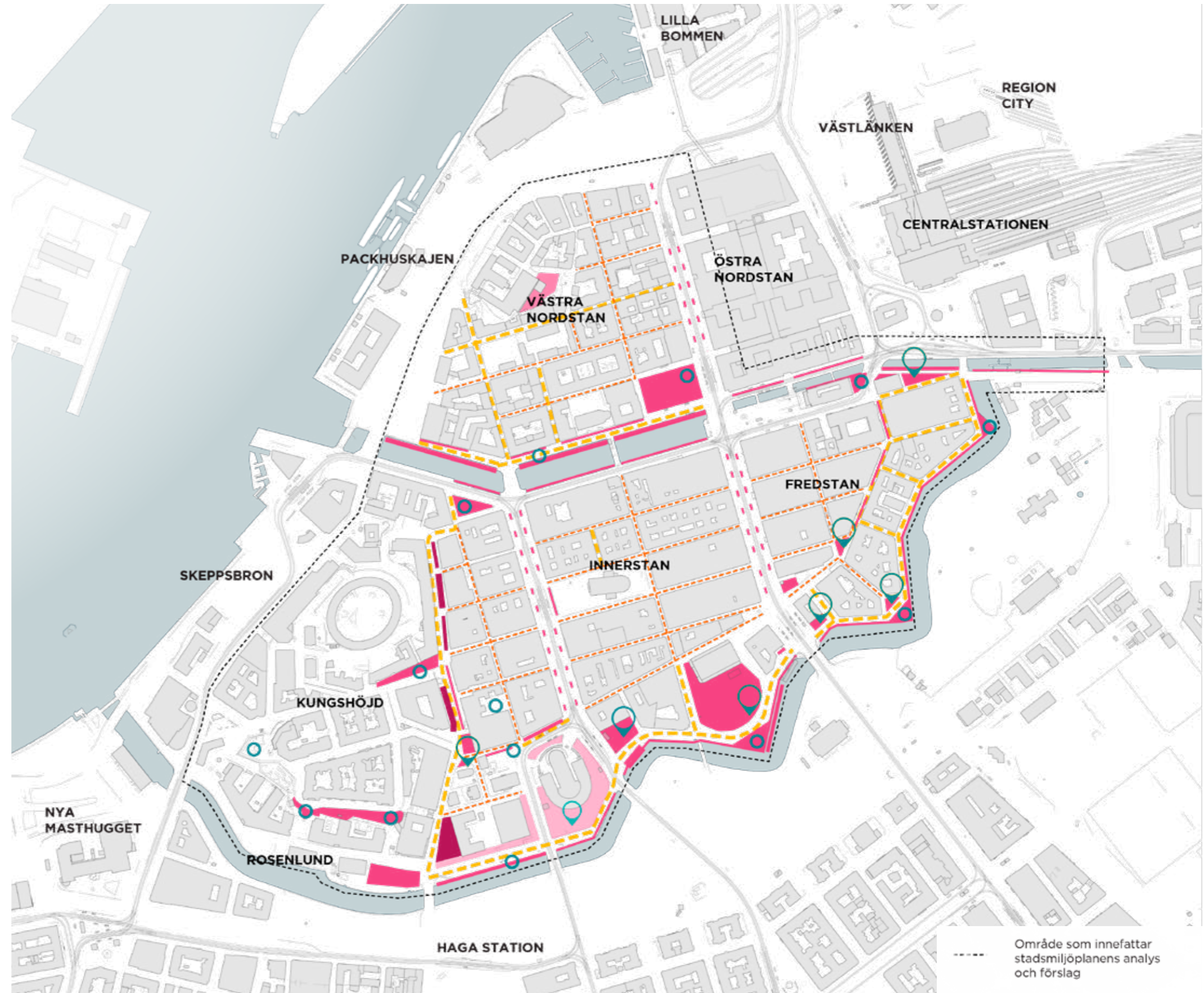
Exempel på principiell utformning av å-kantskydd med ett multifunktionellt översvämningsskydd i form av en sittbar yta.

# Värna barnens och de äldres plats i staden

Innerstadens offentliga rum ska vara fysiskt tillgängliga för alla invånare och besökare oavsett bakgrund. Det är nödvändigt att platser ges en universell utformning för att välkomna alla, och för att människor inte ska uppleva att de utesluts från delaktighet i stadslivet. Platser kan ha olika karaktär och ge varierande upplevelser genom att exempelvis bjuda på överraskande moment och uppmuntra till lek och fysisk aktivitet eller fungera för nedvarvning och sinnlig avkoppling.

- Allmän plats med stort inslag av vistelseytor
- Potential för ökad andel vistelseyta inom kvartersmark
- Aktiva platser på allmän plats
- Platser med större utrymme för barn
- Potentiella nya/utvecklade platser med större utrymme för lek
- Lekfulla inslag eller inslag som stimulerar olika sinnen
- Befintligt gångvänliga nät av gångfartgator
- Förstärkt nät av nya gångfartgator/lågfartsgator

*\* Utsträckning innebär inte att hela den markerade ytan ska bli en vistelseyta utan att platsen/stråket har potential att rymma mycket eller mer plats för vistelse*



## Ge fler anledning att stanna längre

För att förenkla orienterbarheten inom stadskärnan behövs en blandning av konsekvent utformning och variation. Genom att utveckla stråk och platser med olika karaktär som rofyllda, livliga, eller aktiva välkomnas många människor med olika ärenden. Vid långsamt strosande bör utformningen stimulera fler sinnen, vilket leder till längre uppehåll på platsen. Med en mångfald och variation av sittplatser välkomnas människor att ta plats och spendera mer tid i stadskärnan. Staden tillgodoser att det finns allmänt tillgängliga sittplatser på regelbundet avstånd.

## Ge plats för rörelserikedom

För att inbjuda till samvaro och ökad fysisk aktivitet är det viktigt att tillföra lekbarhet och rörelselust i de offentliga rummen.

Genom att göra staden lek- och upptäckarvänlig blir den skönare för fler. Antalet torg och platser som attraherar människor med olika förmågor och åldrar ökar. När människor med olika förmågor och intressen naturligt möts på offentliga platser gynnas social hållbarhet genom ökad sammanhållning i samhället.

Utformningen av stadsmiljön ska stimulera såväl barn som äldre till ökad rörelserikedom, för att bidra till en aktivare vardag och fritid. Det innebär att delområden på platser och torg bör bjuda in till lek och rörelse. Som exempel kan små, interaktiva lekfulla och multifunktionella element integreras i stråk och på platser.

## Universell utformning

Kvaliteten på stadsmiljöer avgörs i detaljer som formgivning och omsorg i materialval. Inlevelse i brukarnas situation måste hålla hela vägen, ända fram till hantverksskickligheten hos utförarna.

Universell utformning är en hörnsten i arbetet för att främja jämlikhet i stadsmiljön, utan särskilda lösningar för enskilda individer. Genom universell utformning säkerställs att framkomlighet, produkter och tjänster fungerar för personer i alla åldrar med funktionsvariationer oavsett situation eller omständigheter. Den allmänna platsen i stadskärnan ska upplevas som en självklar plats att nå och en jämlik plats för alla invånare.

Stadens golv ska vara slätt och gångytorna generösa där människor rör sig. Att framgent sätta gatorna med slätare stenmaterial i generösare utbredning gör att rörelsefriheten ökar i stråken. I nuläget är gatorna i stadskärnan lagda med övervägande råkilade gat- och kullerstenar. Att till exempel ta sig fram med rullstol där är så obekvämt att det kan leda till att gatorna undviks och att rullstolsburna på det sättet utesluts från stadslivet. Omsorg behöver visas dem som har synnedsättning så att deras möjligheter att röra sig på olika platser inte begränsas av till exempel parkerade cyklar eller skyltar.

Gator och platser ska möbleras med sittmöbler för att möta olika människors behov av såväl samvaro som en stunds ro och vila. Att kunna välja sittplats efter ljudmiljö, sol eller skugga är en viktig aspekt. En placering av möbler med inlevelse i dygnets och årstidernas olika förutsättningar visar på omsorg om stadskärnans invånare och besökare.

Gångfartsgator som ges en utformning med genomtänkt placering av träd och möblering kan bryta siktlinjen och därmed signalera en låg hastighet där fotgängare kan prioriteras. En sådan utformning kan också öka lekbarheten.

## Öka barns och ungdomars rörelsefrihet

Barns självständiga mobilitet är idag begränsad, vilket är kopplat till biltrafik och brist på säkra cykel- och gångvägar. Inom Vallgraven blir det extra påtagligt då trafikmiljöerna ofta är komplexa och alstrar både buller och luftföroreningar. En tryggare och mer tillgänglig stadskärna är viktigt för att barn ska kunna röra sig fritt och på egen hand i stadsrummet. För att skapa mer attraktiva miljöer för barn behövs framförallt fler grönområden och friytor, samt en tryggare trafiksituation. Genomgående i förslaget presenteras en omfördelning av ytorna för fotgängares ökade rörelsefrihet i allmänhet, samt ett antal platser längs stråken med särskild potential att utvecklas för lek.

I området inom Vallgraven finns även ett antal gymnasieskolor och målpunkter för ungdomar. De flesta skolorna har inga eller mycket begränsade utomhusytor. Det allmänna gaturummet utgör därför en viktig plats för ungdomars vistelse, vilka gynnas av ökad trygghet och ytor för att sitta, umgås eller vila på. En omfördelning av ytor där fotgängare prioriteras ökar även rörelsefriheten för ungdomar att själva eller i grupp ta sig trafiksäkert till, från och inom området.

## Inspirationsbilder



En rofylld zon för kontemplation uppe på High Line, New York. Foto: ©Gunilla Gombrii



Ytor för spontan lek och plats för unga och unga vuxna längs Fredriksdalskajen, Stockholm. Foto: ©Louise Didriksson



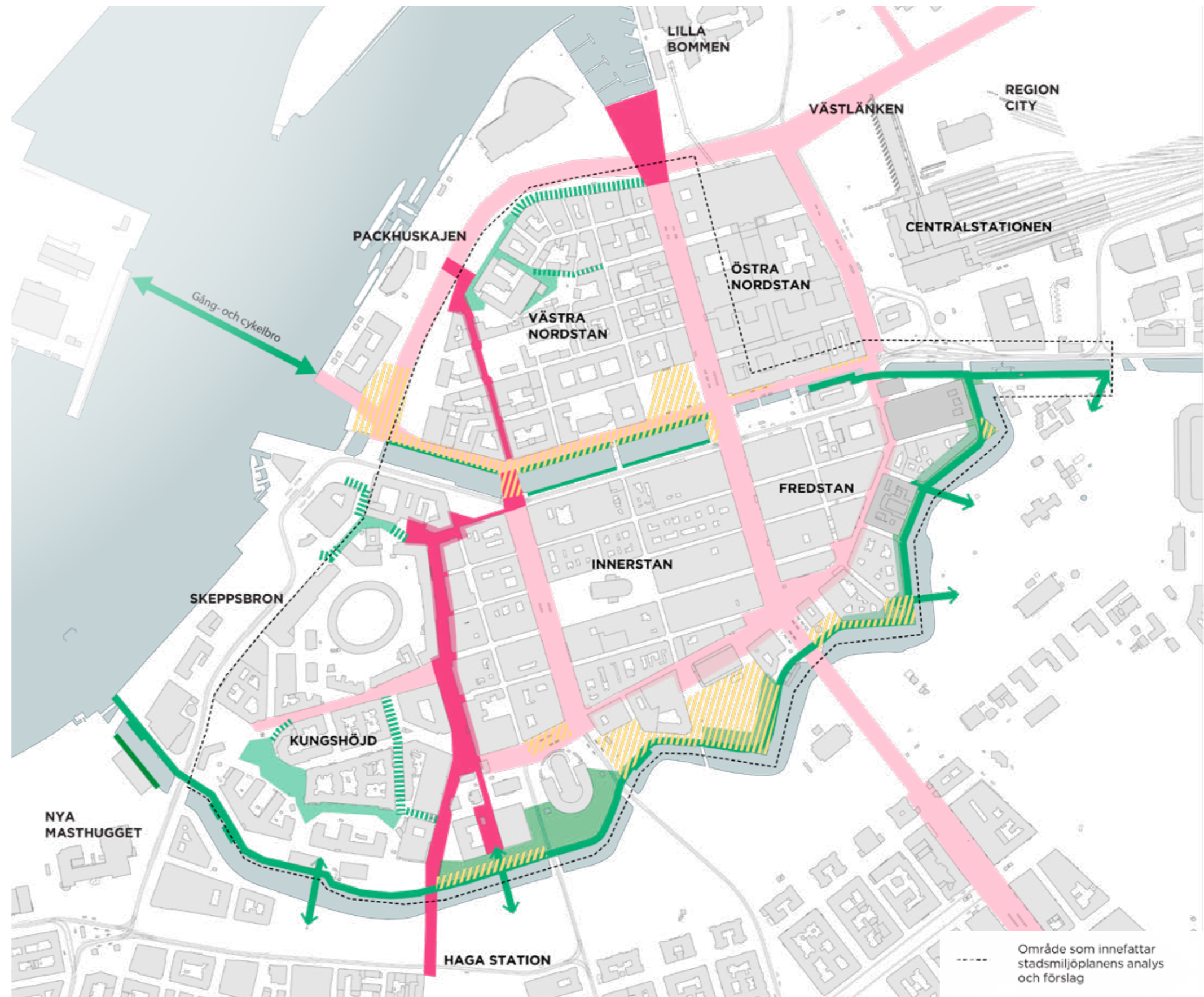
Central affärsgata som utvecklats genom medborgardialog. Lekytor, vattenspeglar och generell inbjudan för barn att ta plats. Chur, Schweiz. Foto: ©Louise Didriksson

# Skapa plats för vistelse, ro och aktivitet

Kvalitativa mötesplatser och stråk är viktiga beståndsdelar för att bygga attraktiva livsmiljöer. När stadskärnan inte längre är en plats dit människor måste ta sig på grund av arbete eller handel, kan den utvecklas som rekreativ oas med stadsmiljöer som ger välbefinnande, återhämtning och sköna upplevelser. För att öka vistelsevärdena behöver gaturummen och platserna optimeras efter de positiva aspekterna av vårt nordiska klimat. Genom att utveckla och förstärka stråk med olika karaktär – livliga, rofyllda eller aktiva – ges fler anledningar att besöka innerstaden.

En god gestaltad livsmiljö kännetecknas av väl utformad arkitektur med vackra proportioner, material och detaljer som håller över tid. Gaturummens utformning ska ha en harmonisk linjeföring så att sinnet kan hitta lugnet. Som helhet bör ett fåtal tydliga gestaltungsgrepp användas i stråk och stadsrum. Att uppleva det vackra även under dygnets mörka timmar ger ett trygghetskapande mervärde.

- Utvecklade huvudstråk
- Nya aktiva platser och stråk
- Nya/utvecklade zoner med vattenkontakt
- Nya/utvecklade rofyllda platser med utsikt
- Stärkta stråk upp till höjderna
- Nya vistelsezoner i gott mikroklimat



## Huvudgatornas attraktivitet och utformning

Gator som Östra och Västra Hamngatan bör utformas med större omsorg kring de stora flöden som fotgängarna utgör i dessa stråk. Det ska vara tillräcklig bredd för att kunna röra sig i olika tempo, och det ska finnas möjlighet att slå sig ner och betrakta folklivet. Östra Hamngatan är tillsammans med Kanaltorget i norr samt Bältesspännarparken och Kungssportsavenyn i söder en huvudaxel genom staden, där gatans utformning med fördel kan gestaltas utefter samma principer. Generellt är det många och mycket som ska samsas på det som idag benämns gångbana eller trottoar. En samordning av möbler, skyltar och utrustning i gaturummet är ett första steg för att renodla och höja kvaliteten i dessa stråk. Som ett mer övergripande steg kan trottoaren utformas med en tydlig möbleringszon med plats för fast möblering, uteserveringar, cykelparkering och inte minst för fotgängare.

Östra Hamngatan kan användas som exempel på hur karaktären av ett huvudstråk kan förtydligas genom att gångbanan ges en sammanhängande och slät markbeläggning för högre tillgänglighet och flexibilitet. Ett brett sammanhängande golv ger möjlighet att skapa möbleringszoner samtidigt som fotgängare kan röra sig mer obehindrat, i olika tempon. Inom möbleringszonen ryms till exempel soffor, cykelställ och uteserveringar. En möjlig huvudprincip kan vara att ge plats för en smal uteserveringszon längs med fasader, för att berika gatulivet på en året runt basis. En utökad yta för uteserveringar föreslås lokaliseras till en breddad möbleringszon, vilket illustreras på sidan 23. För att ytterligare öka vistelsekvaliteten och frigöra plats i huvudstråken bör cykelparkeringarna lyftas ut och placeras i gatornas nuvarande angöringszoner.

I flera av huvudstråken spelar gatuträden roll för hur gatan får en egen karaktär och identitet, vilket är viktigt att bevara och vidareutveckla genom exempelvis medvetna artval i nyplanteringar. Träden kan bilda genomsläppliga krontak som skänker skugga och soliga dagar. Gatuträden skapar kontinuitet och bryter ner skalan i det stora gaturummet, vilket bidrar till att det blir attraktivt att promenera och vistas i dessa huvudgator. I och i anslutning till trädgröparna kan fina planteringar tillföras, vilka dels kan skapa bättre växtbetingelser men framförallt upplevelsevärden i form av årstidsvariationer, blomning och skönhet i gaturummen.

### Inspirationsbilder



Exhibition Road i London, ett sammanhållet och generöst huvudstråk med gemensamt golv. Foto: ©Louise Didriksson



Kanalpromenad i Århus där grönska och vistelsezoner i form av trädäck ger utrymme för biodiversitet och återhämtning. Foto: ©Louise Didriksson



Nyttja de soliga zonerna till sin fulla potential. Norra Hamnkanalen en skön höstdag. Foto: ©Louise Didriksson

Exempel på ytterligare huvudgator med särskild möjlighet att skapa tydliga egna karaktärer och funktion är;

- » Den planerade "boulevard" utmed Packhusplatsen till Gullbergsvass.
- » Kungsgatans förlängning till Esperantoplatsen.
- » Norra - och Södra Hamngatan i den fortsatta utvecklingen av kanalmurarna.

## Vallgravsstråket, kulturhistoria och rekreation

Genom att satsa på sammanhängande rekreativa stråk ges större möjligheter att söka sig till vattennära lägen i stadskärnan. Samtidigt kan stadens historia som fästningsstad lyftas fram. I stadens program för den Befästa staden finns exempel på hur historiska delar inom Vallgraven och Stora Hamnkanalen kan lyftas fram i gestaltningen.

Attraktiviteten i det kulturhistoriska arvet och särskilt utmed Vallgraven kan tillsammans med en omsorgsfull gestaltning bilda en unik tillgång för stadens invånare. Det är också en rekreativ möjlighet att promenera utmed vattendragen i city. Förslaget är att öka närheten till vattnet med utblickarna mot grönskan på andra sidan och möjligheten till vistelse i solläget. Det behöver då ske en omDispositionering av ytan längs Vallgraven med en minskning av antalet parkeringsplatser för att göra de unika kvaliteterna synliga och fysiskt tillgängliga. Exempel på ytterligare potential för ökade vistelsezoner utmed vattnet är de befintliga trapporna längs kanalerna och möjligheten att återskapa den breda trappan vid Grönsakstorget. Generellt finns goda möjligheter att återskapa gamla tvättbrygger respektive att tillföra nya trappor och flytbryggor i lämpliga lägen.

Sammantaget kan sammanhängande, rekreativa och upplevelserika gångstråk skapas utmed;

- » Vallgravsstråket, tillsammans med Centralensområdet och Packhuskajen

- » Stora Hamnkanalen. I det historiskt förnäma hamnkanalstråket måste speciellt fokus läggas på att gestalta en robust och konsekvent kanalpromenad i samklang med den historiska kontexten.
- » Fattighusån med möjligheten att röra sig utmed vattendraget och österut.

## Gator och platser med goda sollägen och vyer

Fler av gatorna och platserna i city har möjligheter till sittplatser och vistelse i goda sollägen. I vårt klimat är det viktigt att förlänga utesäsongen under vår och höst, genom att använda platser med gott mikroklimat och god komfort. Platser som är södervända med solinstrålning och dessutom med lä är särskilt intressanta att tillvarata. Södervända fasader med murar i sten och tegel kan utnyttjas som stöd i ryggen då dessa behåller värmen över längre tid.

Exempel på platser med potential är torg i södervända lägen som Grönsaks- och Kungstorget men även delar av Norra Hamngatan vilka relativt enkelt skulle kunna förses med fler sittplatser i soliga lägen. Exempel av mer tillfällig karaktär är uteserveringar där grönskande avgränsningar kan förbättra mikroklimatet genom att ge lä och svalka.

Stadskärnan rymmer platser med utblickar och vyer som inte används, för att få har anledning att ta sig upp till dessa dolda pärlor. De "Göteborgska" - höjderna är dock alla spännande och har stor potential att utvecklas. Höjderna bör göras nåbara så att det känns enkelt och naturligt att ta sig upp på dem. Det finns möjlighet att skapa fantastiska målpunkter med fina utblickar över älvlandskapet med upplevelser av både sol, vind och vatten. Exempel på sådana potentiella utsiktsplatser är Kungshöjd, Otterhällan och Kvarnberget.

# Samverkan lyfter helheten

Genom utbyggnad i omgivande stadsdelar som Masthuggskajen och Centralenområdet, Västlänkens nya stationer samt planerade broar över älven och Vallgraven aktiveras nya delar av stadskärnan. Stråk och kvarter får på sikt ökade flöden av gående och cyklande och har stor potential att förstärkas genom riktade insatser i de gemensamma gaturummen samt på privat kvartersmark. Det är viktigt för stadslivet att verksamheterna innanför väggarna kan och vill knyta an till det offentliga rummet över dygnets timmar och årets månader. Tillsammans kan olika aktörer bidra till att förstärka och utveckla innerstadens identitet och attraktivitet.

Genom stadsmiljöplanen visar Göteborgs Stad och trafikkontoret på en viljeinriktning kring hur allmän plats kan utvecklas. Planens idéer och förslag kan fungera som ett underlag för vidare samverkan mellan olika parter som verkar i och påverkas av utvecklingen i city.

## Samverkan kring platser och gator och temporärt platsskapande

Att skapa stadsmiljöer som inbjuder till ett varierat stadsliv kräver att aktörer i och omkring en plats eller gata kan och vill samverka.

När bottenvåningarnas verksamheter öppnar upp och bjuder in till sin verksamhet redan utanför väggarna vitaliserar gatans liv och gränserna mellan ute och inne, offentligt och privat löses upp. Att vistas i city blir mer intressant och karaktären hos olika stråk präglas också av dem som valt att ha en del av sin verksamhet i det gemensamma rummet, på gatan eller torget.

De kommersiella aktörerna bidrar till stadslivet eftersom verksamheterna aktiverar gatukanterna och därmed befolkar stadsrummen. De flesta nyttjar också möjligheten till att expandera ut i det offentliga rummet när detta medges.

Fyra stråk lyfts fram i planen där stor potential finns. I dessa stråk kan bottenvåningar och gårdar öppnas upp och bli mer offentligt tillgängliga från gatan. Några exempel på gator är Sahlgrensngatan utmed Vallgravsstråket och Ekelundsgatan med Hvitfeldtsplatsen utmed Kasernstråket.

Fler platser behöver aktiveras för att öka attraktiviteten i den historiska stadskärnan. Det framtagna konceptet Ta plats för tillfällig och snabb omvandling av gaturum kan användas som för att i samverkan med Göteborgs Stad pröva nya aktiviteter och utformning av allmän plats. Kanske finns möjligheten att vara extra tillåtande och ordna platser med möjlighet att skapa pop-ups, måla på mark, spela musik, uppträda och så vidare.

## Uteservering, handel och upplevelser

Upplåtelse av allmän plats för uteserveringar och handel kan utvecklas för både platser och torg. Möbleringszoners utbredning och placering, typer av avgränsningar, färgsättning och stil kan bli mer platsspecifika och bidra till att en plats uppfattas mer sammanhållen och fysiskt tillgänglig.

I anvisningar för uteserveringar som tagits fram av Göteborgs Stad under 2021 finns en del specifika krav på utbredning och utformning. Uteserveringar ska ha en öppenhet som möjliggör kontakt mellan insida och utsida. De ska bidra till att den allmänna platsen som helhet uppfattas trivsam, sammanhållen och även bidra till stadslivet.

En minsta nivå på utformning av avgränsning för att förlänga utomhussäsongen kan vara att markiser och gröna avgränsningar ökar komforten för de gäster som väljer att sitta utomhus. För att begränsa vinden längs gatorna är det möjligt att klä kortsidorna med ett transparent väderskydd men glasavskärmningar mellan golv till tak tillåts inte. Det finns möjligheter att ytterligare samverka kring enhetlig utformning för specifika gator, liksom disponering av ytor för uteserveringar, så att balans mellan de allmänna och tillfälligt privata uppnås.

Stadens torghandel kan utvecklas, särskilt kring Kungstorget och Grönsakstorget. Utöver att torgen fysiskt kan anordnas för ytterligare stadsliv genom handel och uteserveringar, behöver också förvaltning och upplåtelse utvecklas för att svara på senaste årens ökade behov av ytor för evenemang och handel. En mer samlad torgförvaltning, med ansvar för programplanering och förvaltning, är en möjlig väg framåt för att aktivera torgen och att främja stadslivet.

### Inspirationsbilder



Medborgardriven process för att aktivera ett bortglömt, sekundärt stråk. "The Luchtsingel", Hofplein, Rotterdam. Foto: ©Louise Didriksson



Välordnad och attraktiv uteservering längs Larmstråket. Foto: ©Louise Didriksson



## Staden om kvällen och natten

Ett område där samverkan har stor betydelse är att öka tryggheten i city dygnet runt. Genom en samverkan mellan staden, fastighetsägare och verksamhetsutövare kan en balans mellan stadens ljus och ljus från fasader, portar, entréer, skyltfönster och ljusskyltar skapas. "Nattstaden" ska fungera lika bra som staden på dagen.

Ljuset kan berätta om stadens historia och väcka nyfikenhet. Stadskärnan hyser en alldeles unik möjlighet att lyfta fram vattenrum, och de historiska byggnaderna även nattetid. Skapa ett vackert och tillgängligt vallgravsrum genom att bejaka rymden och himmelsljuset som finns runt vattnet med belysta fasader, broar och murar och med ljussatta blickfång i parkerna.

Trafikkontoret har tagit fram en vägledning för belysning av allmän plats, vilken föreslår att belysningen bör planeras i en samverkansprocess. Målet är att de olika belysningsanläggningarna som påverkar det offentliga rummet ska komplettera varandra. Det finns behov av att ta fram en strategi för belysningen i centrala staden och samverka kring en gemensam målbild kring områden, stråk, platser och landmärken. Genom att samordna belysningen för att skapa behagliga ljusnivåer som inte bländar, skapas en balans mellan stadens ljus och ljuset från fasader, portar, entréer, skyltfönster och ljusskyltar. Då bidrar belysningen med förbättrad tillgänglighet och trygghet under dygnets mörka timmar. Med en samordnad belysning kan attraktiviteten i stråk och på platser förstärkas, så att människor känner sig trygga att vistas ute i större utsträckning under kvällstid.

Tillsammans kan olika aktörer fortsätta att lyfta stråk som upplevs otrygga kvällstid för att göra gemensamma insatser för förändring. Några exempel på redan utpekade stråk är Postgatan, flera gator i Västra Nordstan, Otterhällan, Ekelundsgatan samt delsträckor utmed Vallgraven.

## Gröna gator och platser

Stadskärnan är i många avseenden sedan länge färdigbyggd men har stor potential att utvecklas, inte minst med hjälp av grönska. I den täta innerstaden med gatumått som ofta inte tillåter några större träd kan omgivande väggar eller tak i högre grad kläs med vegetation för att öka trivselen och ekosystemtjänsterna. För att uppfylla mål om till exempel bullerreducering, biologisk mångfald, sänkta temperaturer i form av behagligare lokalklimat med exempelvis skugga på sommaren, är det viktigt att berörda aktörer hjälps åt.

Kommunen ansvarar för planteringar på allmän platsmark, medan fasadgrönska och takgrönska ligger på fastighetsägarens ansvar. Urban grönska kan integreras i fasader eller som klättrväxter på linspänn. Fasadgrönska kan vara med att skapa mjuka fasader med stor variation över året som bidrar till att berika gatumiljön.

En stor potential ligger i att utveckla de befintliga taklandskapen, vilka utgör en stor yta i city. Utöver att taken i hög grad redan idag används för vistelse så kan de ekologiska värdena utvecklas där till exempel ett sedumtak kan innehålla mer än 50 olika växtarter. Integrerad grönska kan bidra med ekosystemtjänster som ätliga resurser, vattenhantering och livsmiljöer för många insekter och andra djur.

## Innergårdar och passager

Det finns flera saker på kvartersmark som bidrar till stadslivet även på den angränsande allmänna platsen. Över tid har allt fler innergårdar och smala passager öppnats upp och möjliggjort ett förändrat flöde mellan gatorna i city. En intressant utformning av gårdsmiljöerna i kombination med sällanköpshandel och uteserveringar kan bidra till nya upplevelser och utöka fotgängarens möjlighet att röra sig genom stadskärnan. Det är mycket positivt om fler sådana halvoffentliga rum görs nåbara genom att utvecklas med aktivitet och handel.

## Inspirationsbilder



Historisk och finstämd karaktär vid Feskekörka. Kulturvärden tar plats i stadsrummet under mörka timmar. Foto: Pixabay



Fasadgrönska berikar gaturummet med färg och textur över hela året, Östra Larmgatan. Foto: ©Louise Didriksson



Konst och kultur blandas i en rofylld innergårdsmiljö, Bordeaux. Foto: ©Gunilla Gombrii

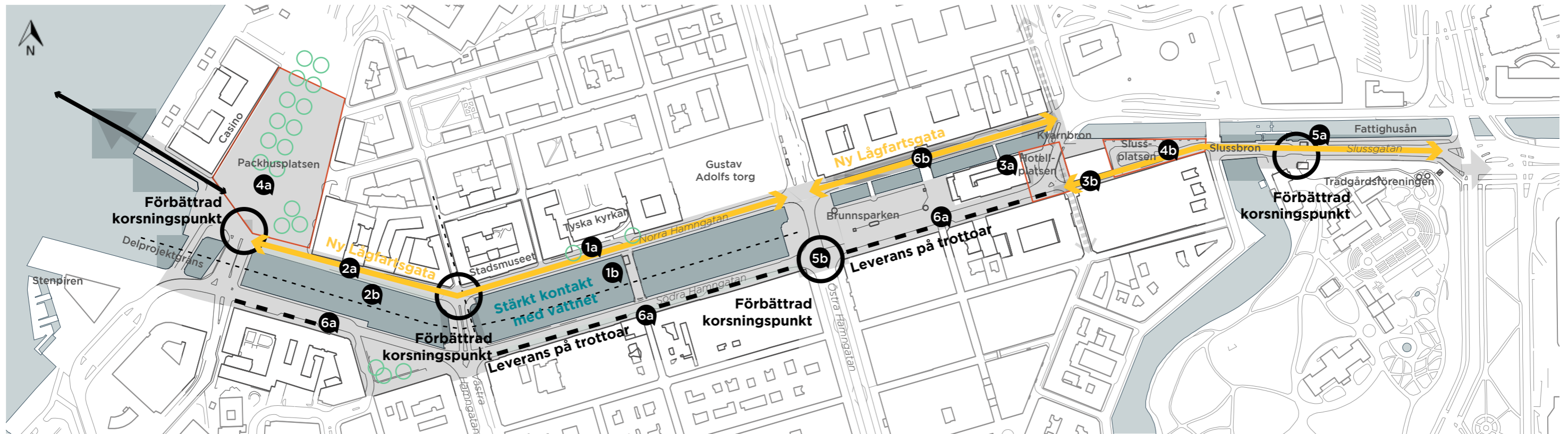




# Stråk och platsförslag

**I detta kapitel beskrivs förslag på hur stråk och platser för fyra stråk kan utvecklas. Förslagen beskriver stråken i sin helhet och bryts ner i en rad möjliga delprojekt. Utgångspunkten är de ledstjärnor och strategier som beskrivits i föregående kapitel och stråkanalysen som tagits fram som ett underlag till planen. Platsförslagen ska inte ska ses som färdiga utan som en grund för fortsatt dialog och avvägningar. Detaljeringsnivån på förslagen varierar utifrån att förutsättningarna är olika utredda på olika platser.**

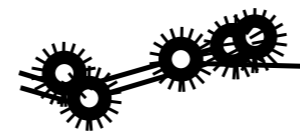
# Stora Hamnkanalen - knyter samman öst och väst



Schematisk redovisning av fysiska åtgärder och delprojekt

Tiden är inne för att förädla de vackra rummen längs med vattnet. En tidlös och sammanhållen karaktär föreslås för gaturum och kanalpromenad. De sex platserna längs stråket får tydliga program och utformas med höga kvaliteter.

Stråket sträcker sig från älvrummet vidare österut mot Trädgårdsföreningen. Det är viktiga entréer från båda håll; porten in i centrum från havet och älven respektive från motorväg och evenemangsstråket i öster. Generellt lyfter det här förslaget fram hur entréerna och rörelsen igenom stråket kan förbättras. Genom att omfördela ytor skapas mer plats för vistelse och högre framkomlighet för cyklister och fotgängare. Staden förädlas med nya tillägg och platser med stark karaktär som samordnas med den kulturhistoriska miljön. Attraktionskraften i stråket kan bli väldigt hög och bjuda in både stadens invånare och besökare. Stråket ska vara lika tydligt i dagsljus som under dygnets mörka timmar.



## Öst och väst kopplas ihop

Genom att omfördela ytor, ta i anspråk långsgående parkeringar och på sikt även flytta kollektivtrafik kan mer plats skapas för fotgängare och cyklister och den svåra knuten att som cyklist ta sig genom staden i öst-västlig riktning lösas upp. En ny bro över älven medverkar till att förstärka stråket lägespotential.

## Bortglömda platser omhändertas

Flera befintliga platser längs stråket är idag osynliga. De är dåligt omhändertagna och inbjuder inte till vistelse. Genom en omsorgsfull gestaltning kan dessa bidra till att länka samman dåtid och framtid och visa Göteborgs framsida i all sin potentiella glans.

## Solsidan och vattenkontakten maximeras

Hamnkanalens norra sida kallas i förslaget för "Vår soliga veranda". En delsträcka som är innerstadens mest fotograferade vy. Genom att bygga en rejäl kanalpromenad tillskapas många möjligheter att utveckla livet på vattnet och vistelsekvaliteter på land och mot vattnet. Även södra sidan av kanalen ligger i soligt läge och kan utvecklas med en kanalpromenad för att ge mer plats för gående.

# Delprojekt

## 1a Norra Hamnkanalen - Tyska kyrkan Gustav Adolf torg, se sidan 36

Genom att omfördela gatans ytor och ta bort parkeringar, turistbussar och på sikt kollektivtrafik frigörs plats för gående, cyklister och vistelse i solen. Vid behov kan gatan fortfarande användas för trafikomläggningar av vissa busslinjer, då nyttjas de släta cykelstråken.



## 2a Norra Hamnkanalen - Packhusplatsen

Körbanan på Norra Hamngatan har parkering/lastzoner/ uppställningsplatser för turistbussar på norra sidan. Från Smedjegatan och västerut finns långsgående parkeringar på båda sidor om gatan. Sektionen ändras så att det enbart blir kvar boendeparkering på ena sidan. Verksamheterna kan nyttja trottoaren och cyklisterna ta plats.



## 3a Hotellplatsen, se sidan 41

För att möjliggöra omläggningen av cykelstråket från Lilla Bommen genom södra Hamngatan istället för längs med kanalen utmed Slussplatsen måste Hotellplatsen prioriteras i utbyggnadsordningen. En historisk plats som förtjänar mer omsorg i utformning och innehåll. Förslaget innehåller ett sammanhängande golv, plats för vistelse och vattenkontakt.



## 4a Packhusplatsen- och parken

Området ingår i planen för centralenområdet och västlänken. Det är viktigt för kanalstråket att det stora, öppna området planteras med träd för att bryta de starka vindarna från älven. Det är en optimal lokalisering för en gång- och cykelbro som kopplar samman centrala staden i öst- och västlig riktning. Turistbussar kan stå här istället för Norra Hamngatan.



## 5a Slussgatan - Fattighusån, se sidan 40

Entrén till innerstaden från öst. Gatan omfördelas för att ge bättre balans mellan trafikslagen. Trädgårdsföreningens entré mot gatan ges större pondus och omdaning som sträcker sig ut över gatan skapar samtidigt en tydlig entrépunkt till innerstaden. Promenaden längs Fattighusån blir attraktivare som stråk genom bättre belysning, planteringar och sittmöjligheter.



## 6a Södra Hamngatan, se sidan 38

Idag får man cykla i spåren eller på gångbanan. Om residensets angöringsyta skulle kunna lösas på annat sätt kunde ett cykelstråk binda ihop Stenpiren med cykelfartsgatan i Västra Hamngatan. På resterande del av sträckan föreslås leverans på trottoar för att tidsstyrt bredda gångytan i den smala sektionen.



## 1b Norra Hamnkanalen - Kanalpromenad, se sidan 36

En kanalpromenad på bryggor med vattenkontakt och härligt lä mot kanalvallen ökar välbefinnandet och lyfter fram härligheten i det centrala finrummet. Denna utbyggnad krävs inte för en förbättrad mobilitet utan syftar till att lyfta attraktiviteten i centrum och skapa en destination.



## 2b Norra Hamnkanalen - Kanalpromenad, se sidan 36

Det idag tränga gaturummet förändras för att ge plats till cykeltrafik och verksamheter. Trots detta finns det för lite yta för gångtrafikanter. En kompensation blir att bygga ut en promenad längs med vattnet. Här är bryggan alltså både en förutsättning för bättre mobilitet och ett sätt att öka välbefinnandet.



## 3b Södra Hamngatan, se sidan 42

Omdisponeras för att göra plats åt cykeltrafik i båda riktningar. Cyklisterna leds rakt fram i Södra Hamngatan som byggs om till en lågfartsgata. Cykling mot enkelriktningen markeras genom ett tydligt utmarkerat cykelfält. Angöring för hotellgäster sker på torgytan. Lastning till hotellet sker på Drottninggatan.



## 4b Slussplatsen, se sidan 41

Slussplatsen blir ett finrum med fläkt av flärd. En vacker och intressant entréplats med rum för gäster från när och fjärran. Möjlighet till paus från konferensen, arbetsmöten, lek, samtal och mindre samlingar och en vacker plats som möter tillresande från Centralstationen.



## 5b Korsning Brunnsparken

Den extremt trafikerade korsningarna i Östra Hamngatan/ Södra- samt Norra Hamngatan är svåra att korsa. Korsningen behöver studeras ur tillgänglighets- och trygghetssynpunkt för att lyfta ett av våra mest trafikerade rum och möjliggöra en gångpassage utan ett hjärta i halsgropen.



## 6b Norra Hamnkanalen - Brunnsparken, se sidan 38

På lång sikt krävs det att kollektivtrafiken lämnar plats i Brunnsparken för att ge rum åt fotgängar- och cykeltrafik. Den södervända fasaden längs Nordstaden kan då få blomma ut med serveringar och folkliv på de generöst tilltagna gångstråken samt ett centralt placerat cykelstråk.

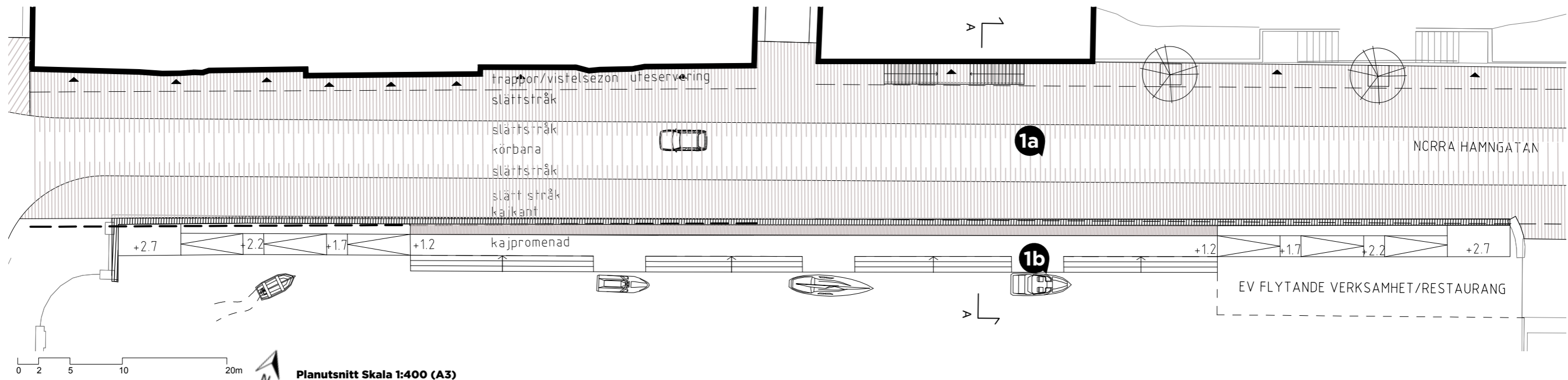
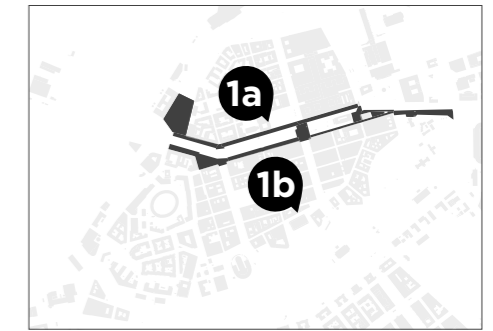


# Stora Hamnkanalen - vår soliga veranda

Nyttja det goda mikroklimatet och bygg en gata värdig det kulturhistoriska rummet. En gata som stärker stadslivet i det centrala stråket. Genom en robust och värdig kanalpromenad med generös publik vistelsyta längs med vattnet stärks stadens destinationskraft.

**Gatan:** Kollektivtrafiken med buss utmed Norra Hamngatan föreslås flyttas norr ut i systemet för att gatan ska kunna ge plats för cykel, breda trottoarer och plats för vistelse. Det vackra vattenrummet lyfts fram då det inte längre påverkas av trafik som skapar en barriäreffekt. Den förändrade sektionen ger vistelsezoner med vackra utblickar och högt välbefinnande. Ytbeläggningen blir sammanhållen och lagd med natursten i varierad storlek och släthet. Verksamheter såsom stadsmuséet kan ta plats i gaturummets vistelseyta.

**Kanalpromenaden:** Genom att bygga ut en promenad i kanalen ges fler möjlighet att vistas i Hamnkanalsstråket. Det blir ett viktigt tillägg för att aktivera en del av stadskärnan, med hög potential att attrahera besökare. Promenaden nedanför kanalmuren ger utrymme för långvarig vistelse, flanörer samt angröning för båt. Nivån anpassas för att stå emot översvämningar men samtidigt ge god kontakt med vattenytan. Genom att sänka däckat närmare vattnet tillskapas en skyddad och bekväm "rygg" mot kanalmuren. Utformningen måste vara rejäl men inpassas i områdets karaktär och underordna sig den kulturhistoriska kontexten som ett tydligt tillägg.





Visualisering: White  
Bilden visar en idé och är inte ett färdigt åtgärdsförslag.

# Nordstans folkliga veranda

Genom en förändrad sektion tillförs gaturummet en helt ny kvalitet genom tillägg av serveringszoner i grönska längs Nordstan. Utformningen med genomgående stenmaterial signalerar låg hastighet. Gaturummets väggar och bottenvåningar utvecklas i samverkan för att framhäva stråkets unika karaktär. Södra Hamngatan får bredare gångstråk genom att leveranser löses tidsstyrt på trottoaren.

Gångbanan närmast Nordstan är väldigt smal i förhållande till det stora flödet av gående och väntande på hållplatsen. Mot hamnkanalen är det ännu trängre. Det är svårt att passera hållplatsläget. Cyklister blir trängda mellan spårvagnar och riskerar att fastna i spåren. Verksamheterna i Nordstan har inget utrymme att nyttja det goda solläget och utsikten mot Brunnsparken.

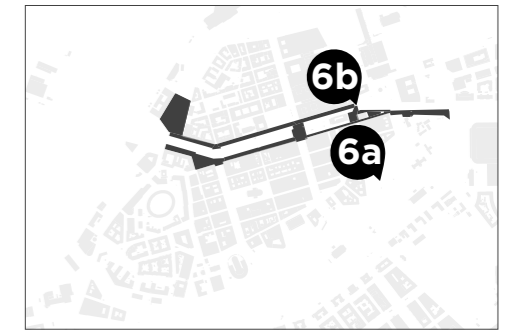
Sträckan är en viktig led i det stora pendelcykelstråket som kommer in till centrum via Ullevi och Lilla Bommen vidare västerut mot planerad ny G/C-bro över älven. Norra sidan av Hamnkanalen prioriteras för att få ett ökat gång- och cykelflöde i öst-västlig riktning. Gångbanorna på båda sidor blir breda och mittdelen av gatan ges till ett cykelstråk och angöring/inlast till verksamheten. En generös zon dedikeras för att maximera det goda läget intill den upprustade Brunnsparken. Det bidrar till en stor förändring av hela stråket.

En förutsättning för att kunna genomföra detta förslag är att kollektivtrafiken på Norra Hamngatan flyttas ut i samband med utbyggnad av Allélänken och Operalänken. Det är nödvändigt för att få tillräckliga ytor för både gång och cykel samt att kunna skapa goda vistelsemöjligheter. Längs Nordstan höjs Norra Hamngatan upp till en enhetlig nivå.

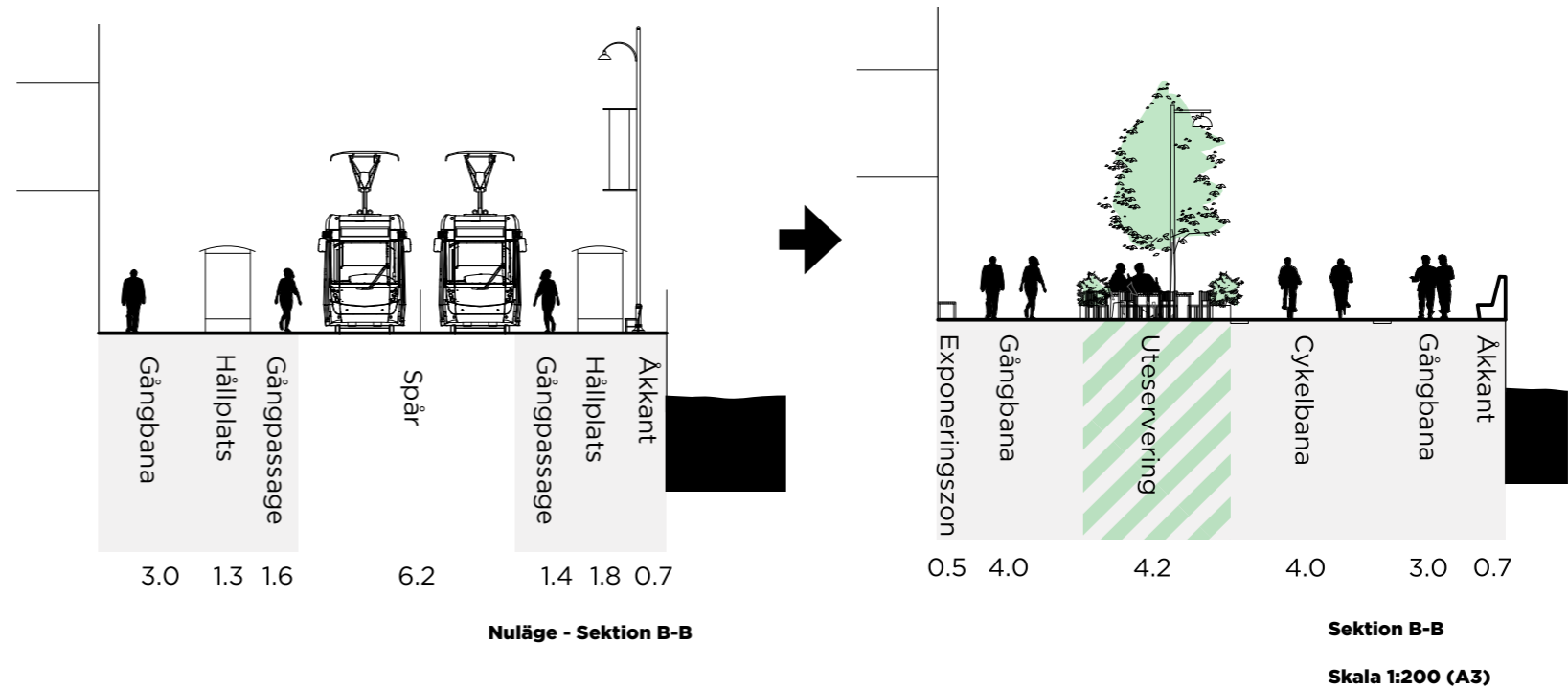
För att skapa en harmonisk ljusmiljö kring Stora Hamnkanalen där rummet är överordnat de enskilda byggnaderna belyses fasaderna på ett enhetligt sätt. Samordning krävs mellan stadens ljus, enskilda fastighetsägare och verksamheter för att skapa ljusa och trygga stråk längs fasaderna.

Vid korsningen Östra Hamngatan/Södra Hamngatan ligger en reservhållplats och gångytan är därför inledningsvis bred nog att gå på. Många lockas att gå där och hamnar sedan plötsligt på en väldigt smal och lutande yta vid Tyska bron. Gångbanan utmed Södra Hamngatan ligger i skugga under större delen av året och ger inte utrymme för serveringar/verksamheter i gatan. Tyngdpunkten ligger istället på logistik och boendeparkering. Gaturummet är hårt trafikerat med flera spårvagns-linjer.

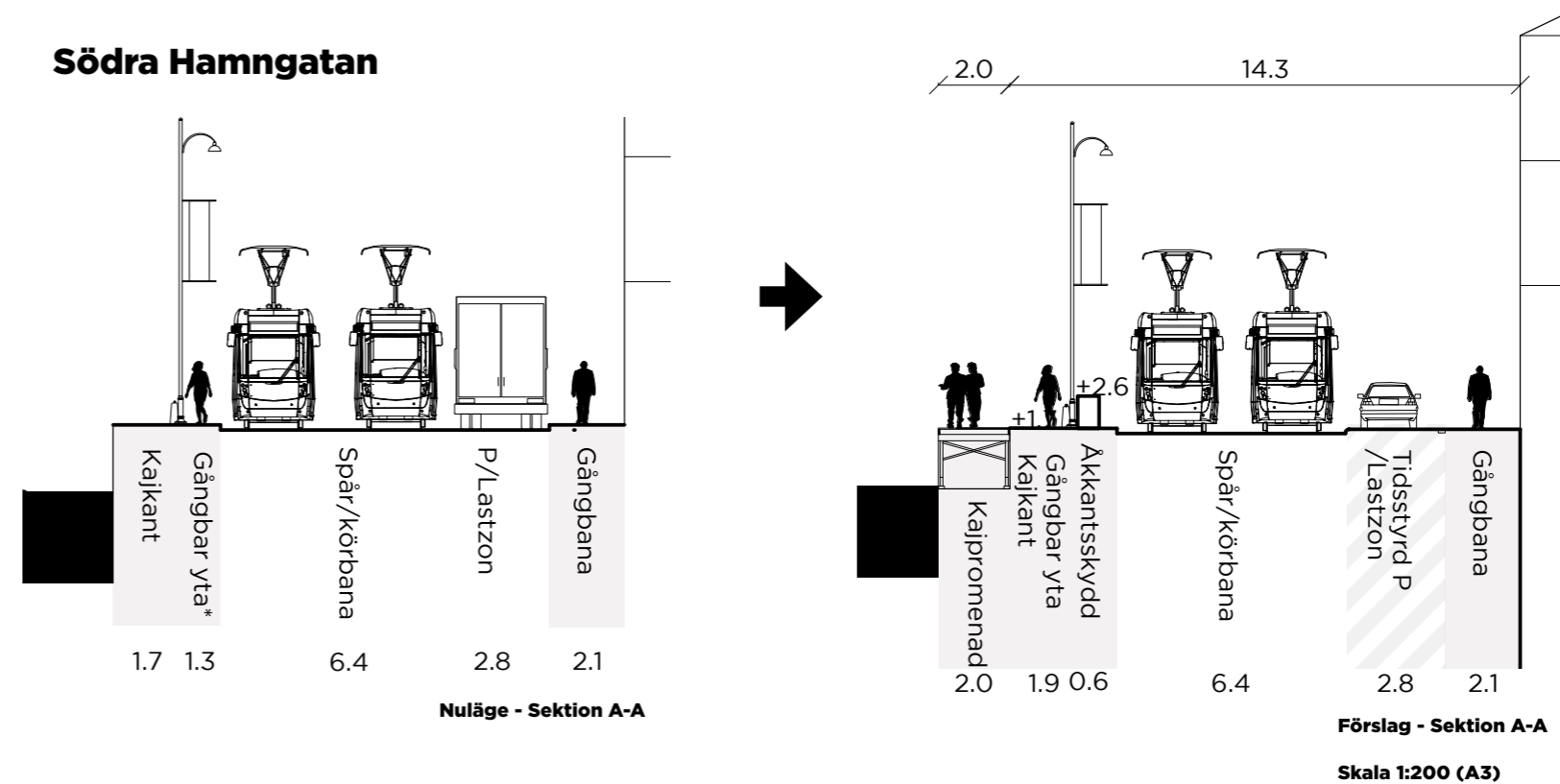
För att möjliggöra ökad trygghet, framkomlighet och välbefinnade även på den södra sidan föreslås här ett tillägg i form av ett utbyggt stråk längs med vattnet. Solen når kajkanten.



## Norra Hamngatan (Nordstan)



## Södra Hamngatan





Visualisering: White  
Bilden visar en idé och är inte ett  
färdigt åtgärdsförslag.

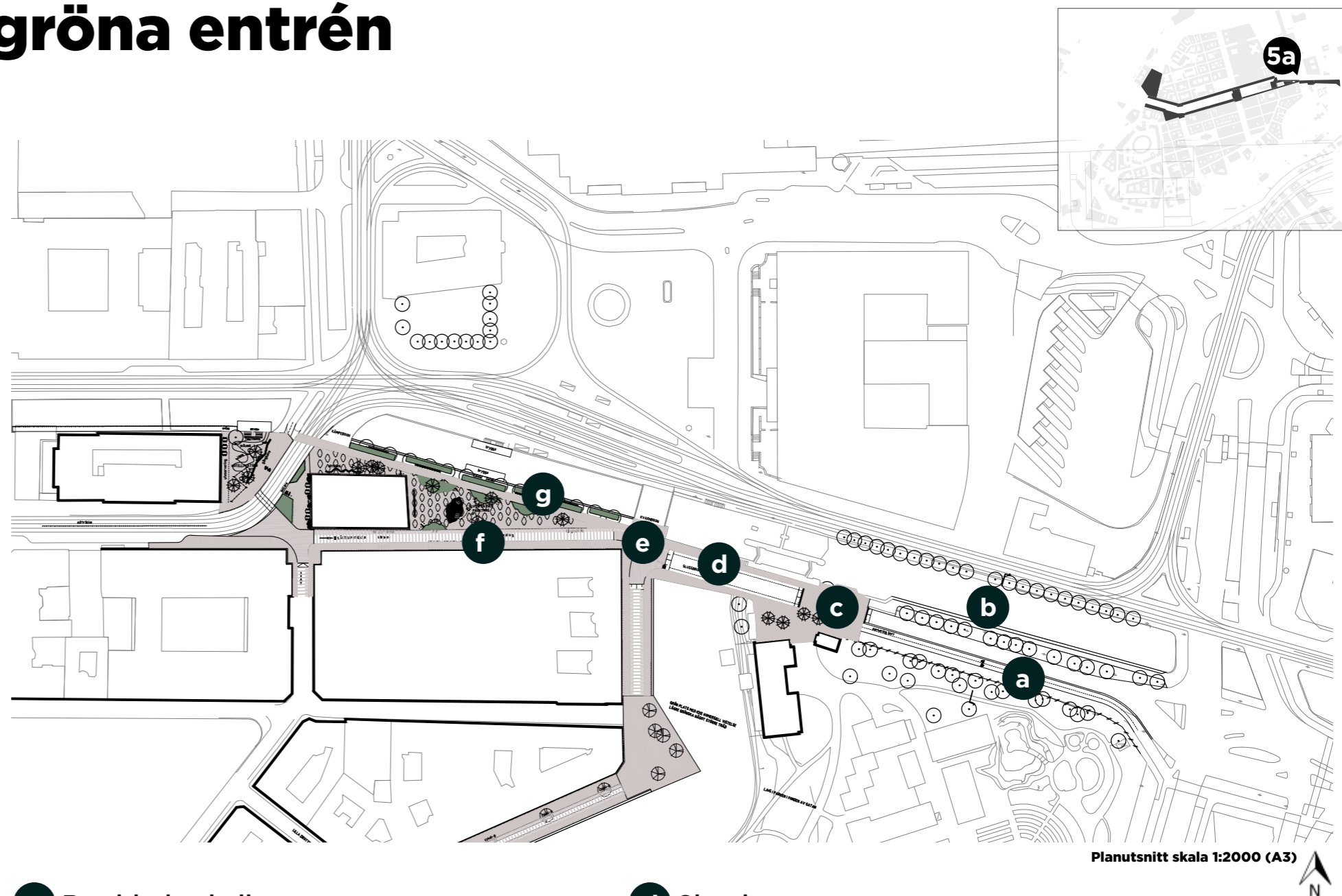
# Slussgatan - den blågröna entrén

Slussgatan är innerstadens entré från öst men entrén till en av stadens stora turistattraktioner, trädgårdsföreningen, ligger dold och promenaden längs Fattighusån är bortglömd. Med en omfördelning av ytorna kan det bli en värdig entré till det historiska centrumet och ett attraktivt blågrönt promenadstråk.

Cykel- och gångstråket breddas, idag upplevs det smalare än vad det är då gångytan är ojämn och många gående istället väljer att gå i cykelbanan. Flödena av gående och cyklister är stora till vardags och väldigt stora vid evenemang. Ytan skapas genom att parkering tas bort, besökare hänvisas till Fredsgaraget. Tillräcklig yta för angöring och parkering personer med tillstånd för rörelsehindrade kan skapas vid huvudentrén till Trädgårdsföreningen. Genom en ny utformning av entréytan lyfts de två slussbyggnaderna fram och formar en tydlig port in till innerstaden. Efter Slussbron leds cykeltrafiken vidare rakt in på Södra Hamngatan, istället för att som idag tvära in över körytorna och trängas med gående längs vattnet.

I korsningen mellan Nya Allén och Slussgatan minskas körytorna från fyra filer till två, vilket kan göras då bilflödena inte är så stora. Då skulle Trädgårdsföreningen kunna ges en yta för en ny kompletterande entré från Ullevi. Korsningen blir också enklare att ta sig över för gående och det blir lättare att ta sig fram till Å-promenaden.

Omfördelningen av ytor gör att mer grönyta kan skapas mot ån. Samtidigt kan den ges en högre biologisk mångfald genom att gräset byts mot en artrik ängsplantering som gynnar pollinatörer. Promenaden längs ån blir mer livgivande. Hela upplevelsen av ett blågrönt gaturum stärks på detta sätt mellan Fattighusån och Trädgårdsföreningens trädkronor.



## **a** Breddad cykelbana

Parkering hänvisas till P-garage.

## **b** Återuppväckt Å-promenad

Möjligheterna att ta sig till stråket förbättras. Sittplatser frächas upp och grönytan ges högre biologisk mångfald.

## **c** Entré Trädgårdsföreningen

Ny port in till staden med förbättrad gång- och cykelpassage över gatan. Den dubbelriktade cykelbanan delas upp i två enkelriktade cykelbanor.

## **d** Slussbron

Cykel i blandtrafik över bron och breddade gångbanor.

## **e** Minskade konflikter

Cykel fortsätter rakt fram i Södra Hamngatan och vidare mot Östra Nordstan eller på sikt mot norra Hamngatan. Gångtrafikanterna får finsidan mot ån utan konflikter med cyklister och den livliga gångtrafiken över Drottningtorgsbron.

## **f** Cykelstråk

## **g** Gångstråk längs kajkant



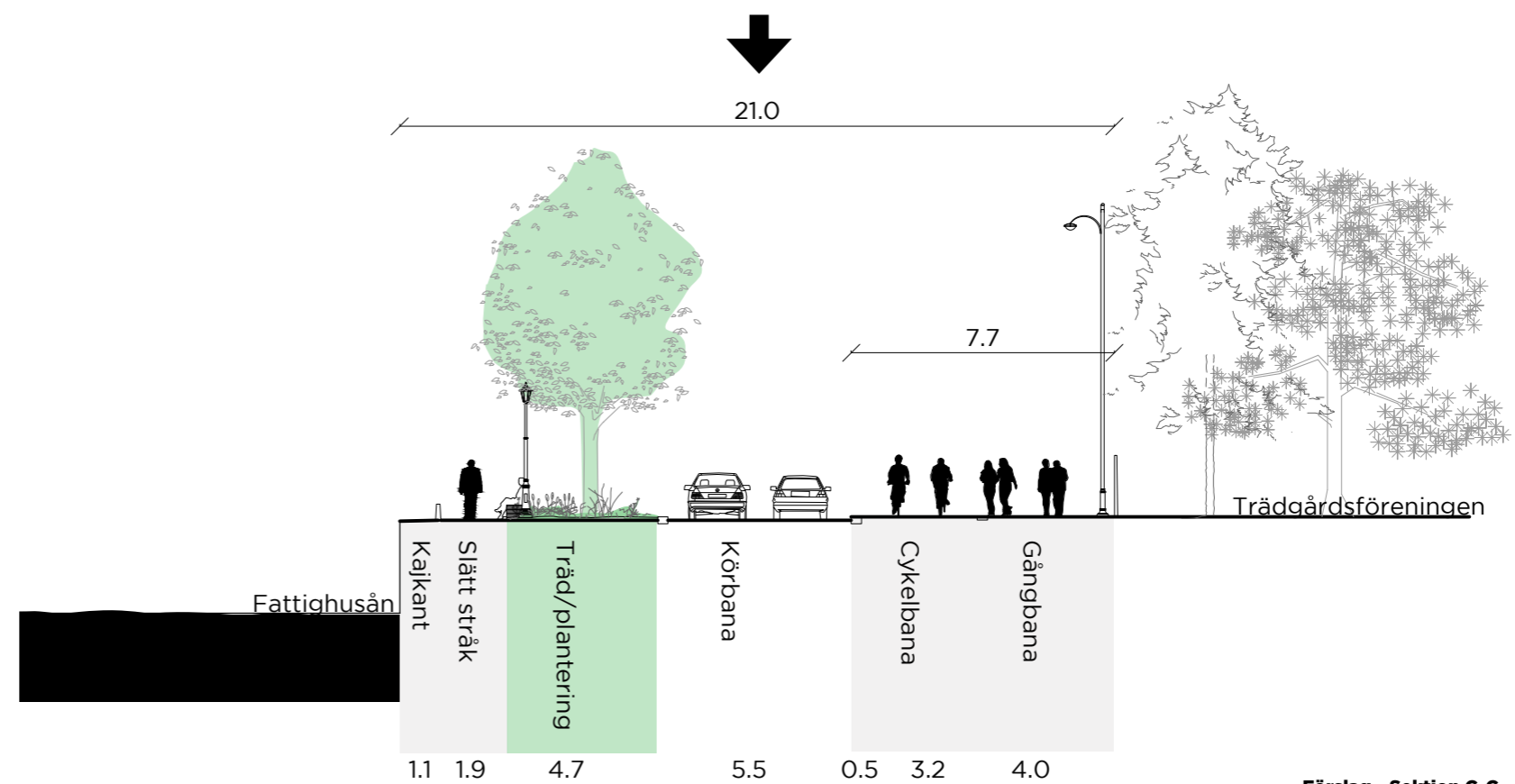
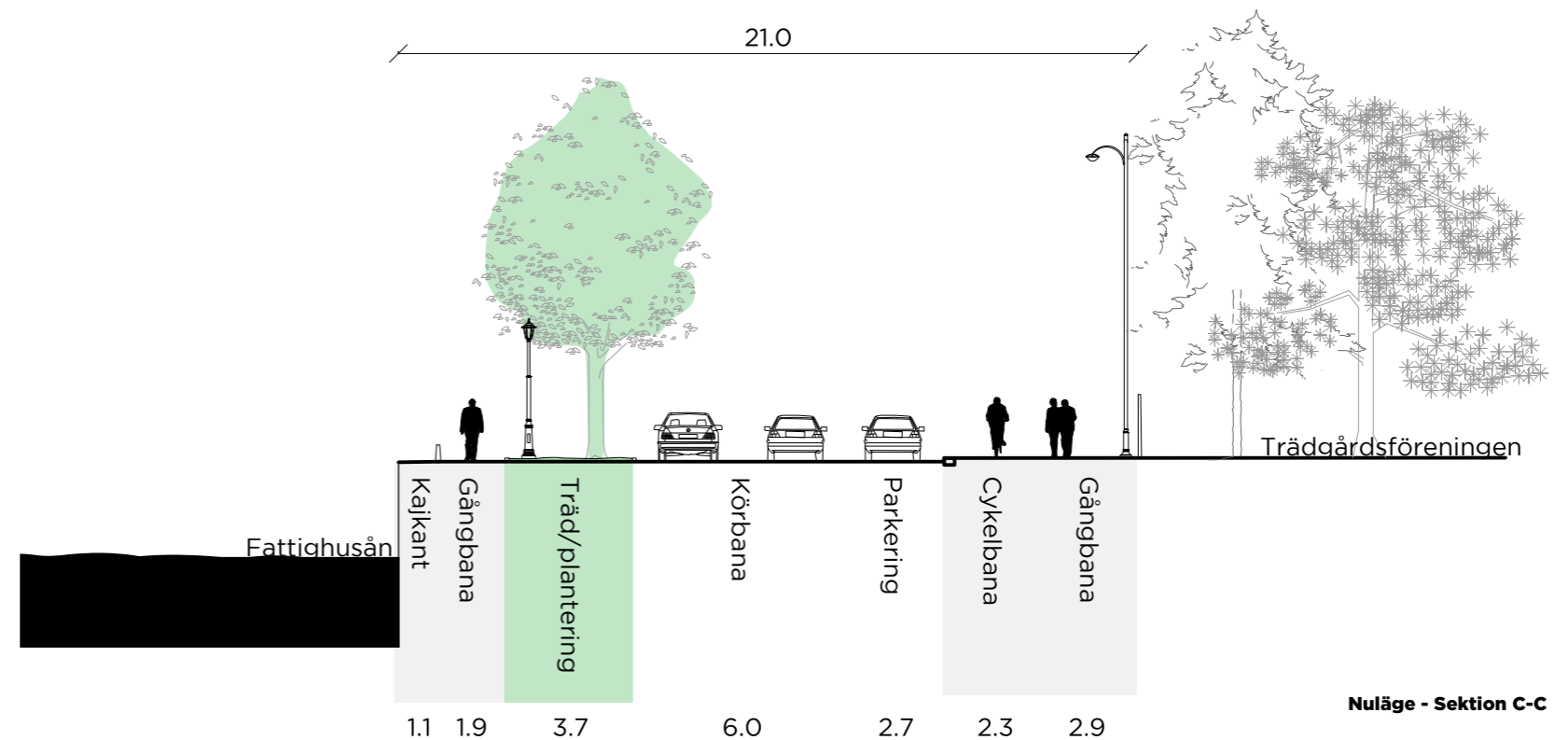
# Återskapad glans på Sluss- och Hotellplatsen

Två nästan bortglömda platser är för många tillresta det första mötet med staden efter att de passerat Drottningtorget. Genom grönska, inbjudande aktiviteter, taktila upplevelser, ljus och vatten kan förslaget återuppväcka de två platserna och ge dem glansen åter, samtidigt som det löser en del i länken på ett sammanhängande öst-västligt cykelstråk.

Slussgatan är en viktig port in till staden från det stora trafikrummet kring Ullevi. Genom att minska körytorna skapas ett cykel- och gångstråk med tillräcklig bredd för de stora flödena. Efter Slussbron leds cykeltrafiken vidare rakt in på Södra Hamngatan, istället för att som idag tvära in över körytorna och trängas med gående längs vattnet. Vid Hotellplatsen kopplas stråket ihop med den dubbelriktade cykelbanan längs Nordstans östra sida och förbereds för en framtida fortsättning i Norra Hamngatan. Längs Fattighusån görs plats för flanörer med sittplatser och grönska. Hotellplatsen får ett sammanhängande golv. Trappan som en gång har funnits återskapas för att ge vattenkontakt. En påhängd spång längs kanalen aktiverar flödena över platsen. Kanske var just det här en plats för finfolket att anlända med båt men kan få berätta om allt det som krävdes för att hålla glansen i de fina salongerna. På Slussplatsen föreslås istället medaljongerna från finrummen som får flytta ut och skapa plats för möten, lek och samtal eller kanske en paus i hotellkonferensen. Tillresande möter dessa stolta och vackert utformade platser när de går av tåget eller bussen. Förslaget behöver avvägas jämfört med kulturmiljövärdena på platsen.



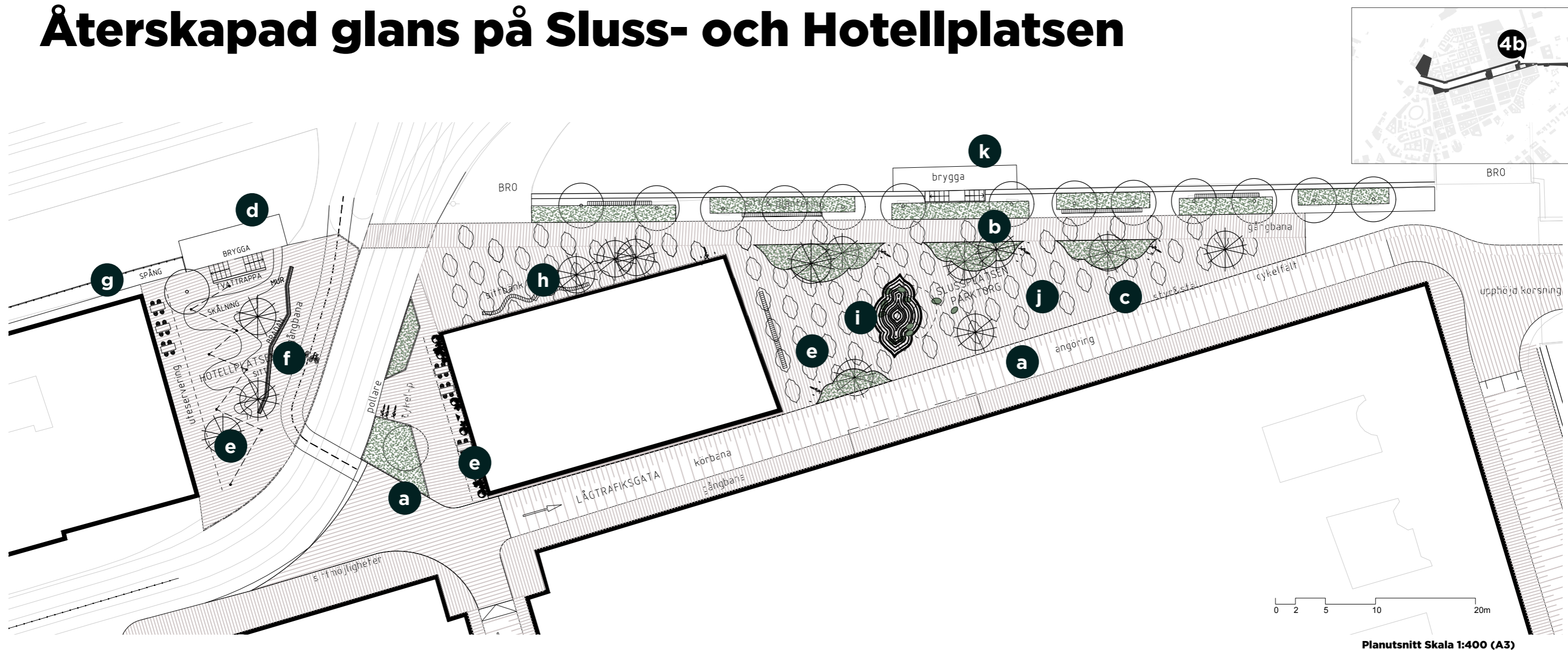
Hotellplatsen i början på 1900-talet. Formell entré till det anrika hotellet Göta Källare. Notera trappan ner till Hamnkanalen.



**Förslag - Sektion C-C**

Skala 1:200 (A3)

# Återskapad glans på Sluss- och Hotellplatsen



## a Öst-västligt cykelstråk

Cyklisterna leds rakt fram i Södra Hamngatan som byggs om till en lågfartsgata. Utformningen av gatan och korsningen med Östra Larmgatan behöver fortsatt utredning.

## b Gångstråk längs vattnet

Gott om plats för gående skapas med möjligheter att slå sig ner och njuta av grönskan invid vattnet.

## c Mer plats för gående

Möjligheten till rundkörning runt platsen tas bort, de är inte nödvändiga för transporter och angöring som nås via Kämpebron resp Södra Hamngatan. Inlasten sker redan idag via Drottninggatan. De verksamheter som använder lastzonen idag får nya möjligheter att stanna i en ombyggd Östra Larmgata.

## d Trappan återskapas

Vattenkontakten återskapas genom att trappan byggs. En flytande tvättbrygga läggs utanpå. Platsen vänder sig plötsligt mot något.

## e Torgytan

Hotellens vackra gavelmotiv lyfts fram både i dagsljus och mörker med en mer formell inramning, plats för krukor, bänkar och uteserveringar skapas.

## f Höjdskillnad tas upp i sittmur

## g Spång aktiverar flöden

En enkel spång läggs till längs kanalmuren för att aktivera flödena över platsen. Detta ökar känslan av trygghet och attraktivitet.

## h Långbänk i västersol

I västersolen ger en klätternvänlig långbänk plats för många.

## i Trygg plats för möten

En skulptural samlade trygg och lekfull rumslig struktur skapar plats för det mindre samtalet, starten på en historisk rundvandring eller gruppaktivitet i konferensen. Strukturen är lektälig, kanske rymmer den varma stenar, ljudinstallationer och evenemang? Med vattenånga eller rinnande vatten som gör att de mest suggestiva bilderna tas en grädisig novemberdag.

## j Karaktärsfullt golv

Markmaterialets utformning kan ta sin inspiration i härligt, svulstiga medaljongtapeter från en svunnen hotellepok. Den rika grönskan kan få låna samma lekfulla formspråk.

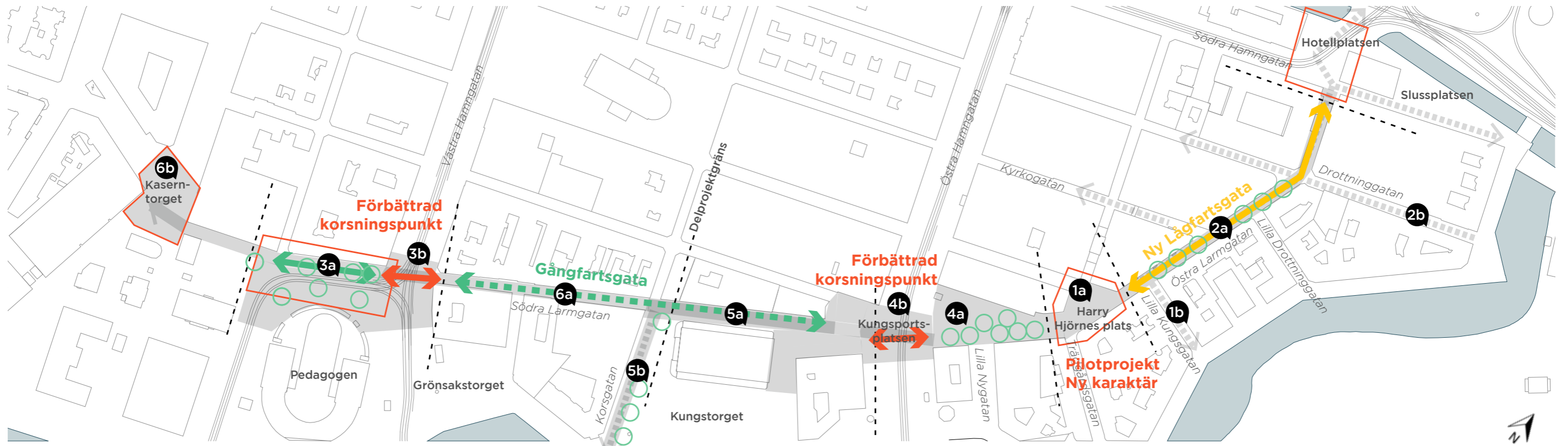
## k Brygga

En flytande tvättbrygga läggs utanpå.



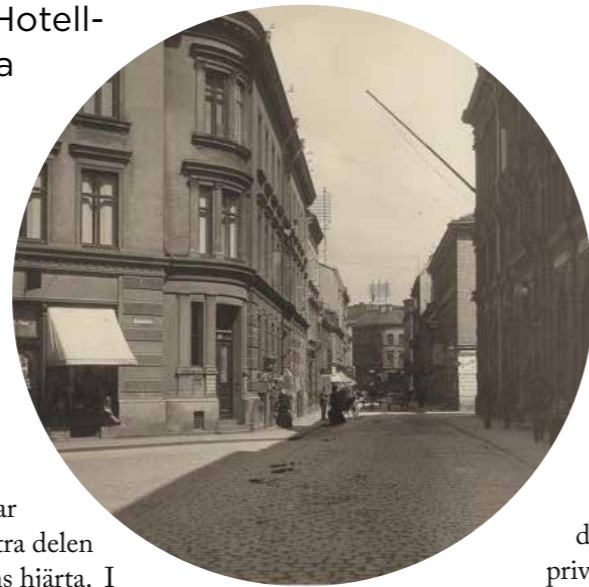
Visualisering: White  
Bilden visar en idé och är inte ett  
färdigt åtgärdsförslag.

# Larmgatorna - Hela stråket



Schematisk redovisning av fysiska åtgärder och delprojekt

Stråket sträcker sig från Kasernstorget till Hotellplatsen. Gatustråkets låga, behagliga skala förstärks genom omsorgsfullt utformade möbler, grönska och detaljer. Det pulserande gatulivet och nattstadens ekonomi - de många kvällsöppna verksamheterna - stöttas genom en samordnad belysning och tillägg som kan aktivera och locka fler.



Larmgatorna fick sina namn 1669 efter sin placering innanför fästningsvallen, där behovet av snabb uppställning av trupper var avgörande. Det myllrande, täta finns kvar i atmosfären. Den östra delen av stråket kopplar samman Centralenområdet med innerstadens hjärta. I denna del domineras gaturummet av asfalt och flera p-husentréer. För att länka samman och ge hela stråket en likvärdig hög kvalitet bör dessa delprojekt prioriteras i utbyggnadsordningen och ges en helt ny utformning i både sektion och plan.

Det starka flödet av fotgängare ställer höga krav på framkomlighet samtidigt som den höga densiteten av målpunkter, uteliv och handel har sina ytanspråk. Längs Östra Larmgatan tillkommer även en betydande del

cyklister, som hamnar i konflikt med det stora fotgängarflödet. Balans mellan privata och offentliga ytor är en viktig del av förslaget. Genom att både förstärka möjligheten till uteserveringar och att skapa icke

kommersiella sittplatser ökar vistelsekvaliteterna utmed stråket vilket gagnar allas intressen. Hela stråket utformas som lågfarts- respektive gångfartsgata. För att utveckla det myllrande, sköna livet i stråket krävs fortsatt samverkan och utveckling av till exempel konst, belysning och gröna fasader. Även anslutande sidogator måste utvecklas för att det historiskt viktiga området ska bli ett så sammanhängande, tryggt och livfullt stråk som det har potential att bli.

## Lagade länkar

Hela stråket från Kasernstorget till Hotellplatsen ska upplevas som ett sammanhängande stråk genom att laga de länkar som saknas - Södra Larmgatan vid Pedagogen och sista delen av Östra Larmgatan - och knyta ihop öst och väst över de svåra korsningspunkterna med Västra och Östra Hamngatan.

## Framhäv de fina platserna

Några av Göteborgs finaste och mest avgränsade stadsrum finns i Larmstråket. Kasernstorget, Kungstorget och Harry Hjärnes plats kan bidra med att stärka innerstaden som destination genom att bli mer inbjudande och vackra i sin utformning.

## Öka tillgängligheten och närbarheten

Serveringszonerna har vuxit ut över de släta stråken längs flera sträckor. I sista delen av Östra Larmgatan har gångstråken krympt kraftigt när arkader byggts igen. Balansen mellan verksamheternas behov och plats för gående och cyklister behöver ses över.

# Delprojekt

## 1a Harry Hjörnes plats, se sidan 46

Genom samverkan med fastighetsägarna i Fredstan kommer den centrala platsen i sydöstra centrum att bli först ut att gestaltas utifrån Stadsmiljöplanens mål och principer. Serveringszonerna minskas för att skapa större plats för de stora gångflödena och platsen får en ny konstnärlig utsmyckning.



## 2a Östra Larmgatan, se sidan 48

Denna sträcka är den mest otrygga delen av stråket. Gatan byggs om till lågfartsgata med små platser för vistelse och mikrogrön-ska. Ingår i fastighetsägarnas satsning på att lyfta Fredsstaden. Fortsatt samverkan kring P-garagets fysiska miljö och arkaderna är viktigt liksom satsning på belysning, konst och skyltning.



## 3a Södra Larmgatan vid pedagogen, se sidan 50

Södra Larmgatan - idag en saknad länk på sträckan - stärks som ett viktigt stråk inom vallgraven genom att gånfartsgatan förlängs fram till Västra Hamngatan. Det idag trafikdominerande delen av stråket vid hållplatsen utformas som en grönskande plats i bästa solläge.



## 4a Kungssportsplatsen

Kungssportsplatsen ges en rikare upplevelse genom konst, ljus och fina detaljer. Mer yta för gångtrafikanter, vistelse, och lekbara inslag skapas genom en översyn av möblerings- och serveringszoner. Samtidigt förbättras de konfliktpunkter som finns idag mellan gående och cyklister, det som var tänkt som ett slät stråk uppfattas av många som en cykelbana.



## 5a Saluhallen i Larmstråket

På kort sikt omfördelas serveringszonen genom fördelning av två ytor på ömse sidor av det släta stråken. På lång sikt behöver hela gatusektionen ses över för att tillgodose fysisk tillgänglighet för gående och otydlighet för bilister.



## 6a Södra Larmgatan

Andelen serveringszoner är inte lika hög som utmed sträcka 5a men problematiken är den samma. Uteserveringar har växt ut över de släta stråken och den långsgående indelningen av gatan är otydlig för bilister. De stora gångflödena gör att det upplevs trångt längs de släta stråken.



## 1b Lilla Kungsgatan

Gångytorna är väldigt smala. Gatan utformas som en lågfartsgata med ett slätt golv där fotgängare, cyklister och bilister samsas. I gatans förlängning finns ett potentiellt läge före en ny bro som kan koppla ihop Larmstråket med andra sidan av Vallgraven. Belysningen ses över i samverkan med fastighetsägare och Trädgårdsföreringen ljussätts som ett tryggt blickfång.



## 2b Drottningsgatans förlängning

Gångytorna har inte justerats i samband med ombyggnaden av arkaderna. Gatan utformas som en lågfartsgata med ett slätt golv där fotgängare, cyklister och bilister samsas. Belysningen ses över i samverkan med fastighetsägare.



## 3b Passage över Västra Hamng, se sidan 50

Korsningspunkten med Västra Hamngatan byggs om för att underlätta passage. Staketet som idag begränsar den följsamma rörelsen i stråket justeras så att den trygga gångpassagen flyttas närmre hörnet Södra Larmgatan/Västra Hamngatan. Överfarten kompletteras med stensatta öar att landa på lika ombyggnaden som gjorts i korsningen mellan Västra och Södra Hamngatan.



## 4b Passage över Östra Hamngatan

Korsningspunkten får en tydligare utformning där markbeläggning och utrustning underlättar och stöttar en trygg och tillgänglig passage. Gestaltningen kan tex. förbättras genom belysning, ljus och pollare.



## 5b Korsgatan mot Bazarbron, se sidan 60

Trottoaren och torget rensas upp och cykelparkeringar flyttas över till Kungstorget samtidigt som ett generösare gångstråk skapas även på torgsidan. Den viktiga promenadlänken mellan innerstaden och Vasaplatsen via Bazarbron får den tyngd den förtjänar att ha.



## 6b Kaserntorget, del av Kaserenstråket

De två öarna med träd förses med en bottenvegetation som ger högre biologisk mångfald och en utformning som stöttar vistelse med många sittplatser på den soliga platsen. Ytan under häng-pilen bildar en egen liten värld att upptäcka och kan förses med lekbara inslag.



# Harry Hjörnes plats - en hyllning till demokrati och öppenhet

En flock vita duvor som lyfter symboliserar fred och frihet och står som inspiration för en lekbar sittmöbel och en svävande lampa i platsens mitt som bjuder in till skön vila från stråkets myller. Minskade serveringszoner ger större plats för de stora flödena av människor över platsen och mer plats för vistelse.

Som en nytolkning av ett spekaers corner kan göteborgarnas egna ord, poesi, tankar eller åsikter projiceras på duvorna. Möbelen rymmer många och bjuder in till samtal och möten. Hela möbelen lockar att klänga runt på men där duvorna lyfter från marken lockar höjden till mer hissande lek. En yta med porlande vatten lockar också.

Uteserveringarna ordnas upp och får en enhetlig inramning av gröna markiser och gröna avgränsningar utefter borden. Den mer öppna inramningen ger möjlighet till kontakt mellan de som sitter och de som går förbi. Klättrväxter ges plats i hushörnen och kompletteras eventuellt av en grön växtvägg på Centrumhuset. Tillsammans bildar de en grön ram kring platsen som en varm omfamning eller duvans gröna kvist. Fler serveringar kan ges plats på sikt utmed Centrumhuset så att platsen får ett ännu större fokus på mat. Duvorna ger möjlighet att slå sig ner med lunchlådan.

Markbeläggen behålls men rensas upp. Banden av gatsten och den röda stenen tas bort och ersätts med samma grå granitplattor som ligger på större delen av ytan. Ett nytt träd ersätter platanen som inte är i gott skick. Stolparna som håller lampan projicerar ett behagligt ljus på marken med gobbos som ger intrycket av ett lövverk. Armaturer på fasaden ger ett ljus i mänsklig höjd.

## Inspirationsbilder



Forumsoffan Softa i Uppsala. Framtagen med parametrisk design i ett robust kompositmaterial. Foto: ©White



Behaglig ljussättning med en skuggverkan som minner om ett större lövverk. Visby torg. Foto: ©White

### a Minskade serveringszoner

Uteserveringarna minskas till 3 meters bredd för att ge plats till stora flödena av fotgängare och cyklister.

### b Enhetliga uteserveringar

Enhetliga gröna markiser och gröna avgränsningar håller samman utformningen.

### c Lekbar sittmöbel

En sitt-, häng-, kläng- och lekvänlig möbel som kan användas som yta att projicera Göteborgarnas ord på.

### d Svävande lampa

En duvflock som lyfter kan också användas för projection av poesi, tankar och åsikter på undersidan

### e Nytt träd

Ett träd med årstidsvariationer och en stor men skir krona väljs.

### f Enhetlig markbeläggning

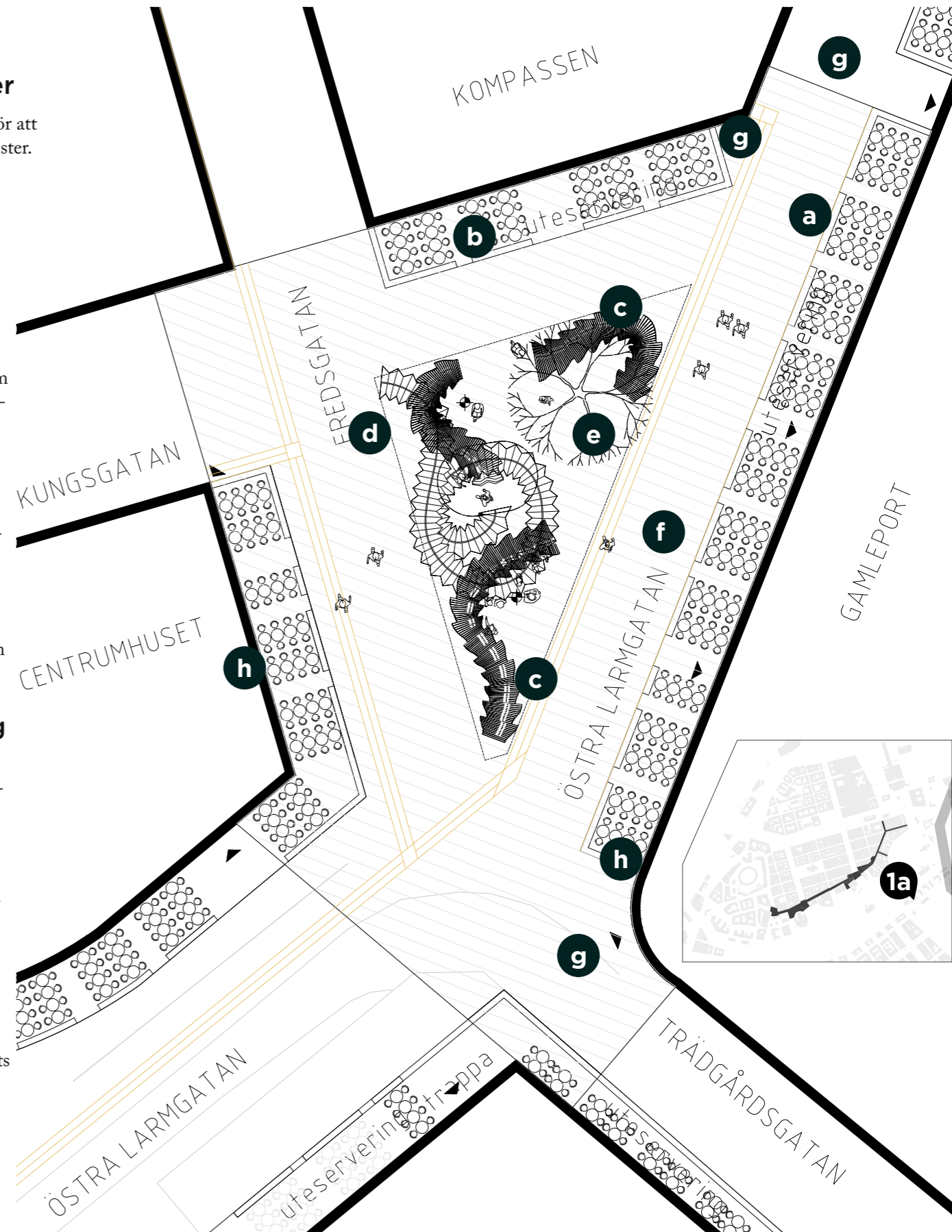
En lugn grå markbeläggning av befintlig sten som kompletteras av mer likadan och bearbetade detaljer som huggna ledstråk.

### g Transporter minskas

Transporterna stannar i hörnet mot Trädgårdsgatan och Lilla Kungsgatan för att skydda stenbeläggen och minska konflikter med fotgängare och cyklister

### h Gröna fasader

Klättrväxter rymts i hörnen och Centrumhusets fasad kan få bli en grön växtvägg i samverkan med fastighetsägaren.



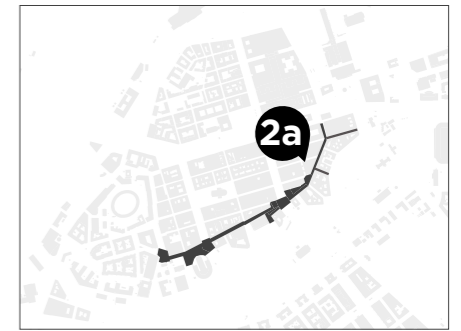
Situationsplan  
Skala 1:400 (A3)





Visualisering: White  
Bilden visar en idé och är inte ett  
färdigt åtgärdsförslag.

# Östra Larmgatan - ett värdigt avslut eller en ny början

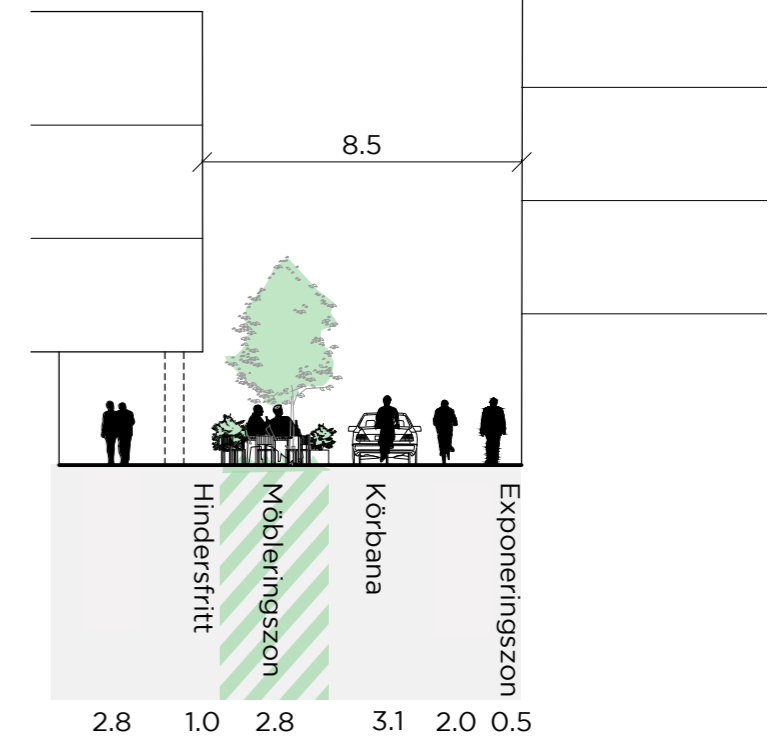
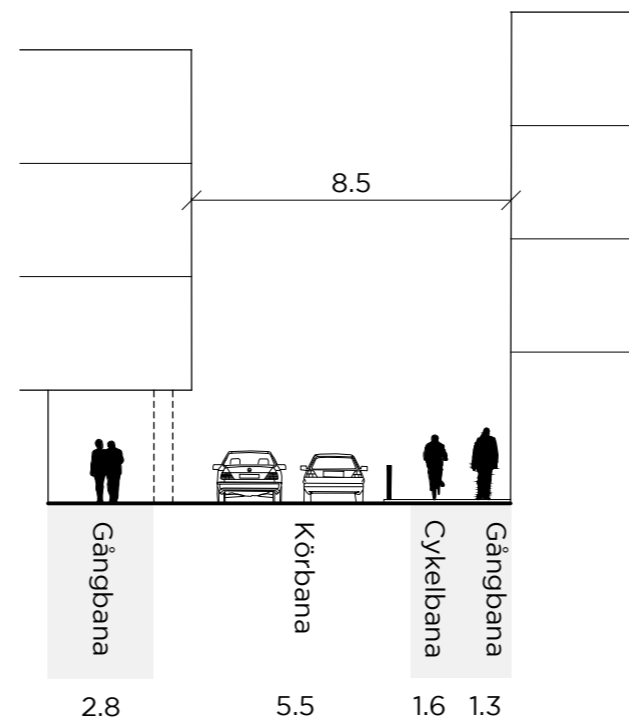


Genom en förändrad sektion tillförs gaturummet en helt ny kvalitet genom tillägg av mikrogrönka och små platser för vistelse. Utformningen med genomgående stenmaterial utan kantstenar signalerar låg hastighet. Gaturummets väggar och bottenvåningar utvecklas i samverkan för att förlänga Larmstråkets myllrande karaktär.

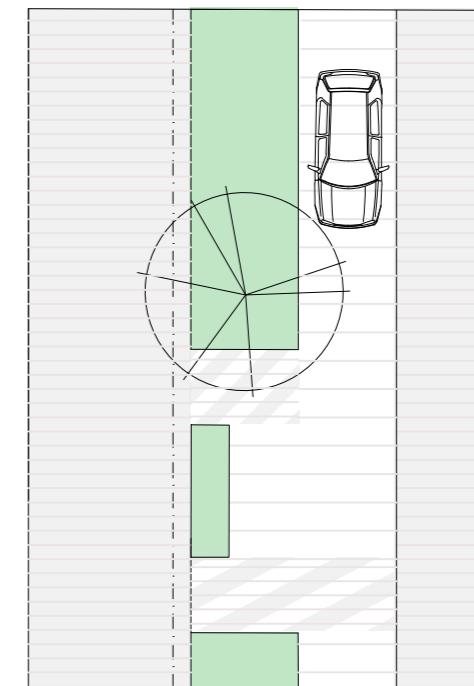
Förslaget ger stråket ett värdigt avslut - eller en ny början. Sträckan är en viktig del i att leda in de stora pendelcykelstråken som kommer in till centrum via Ullevi och Lilla Bommen. Gatusträckan utformas som en lågfartsgata för att kunna ge cyklar särskild prioritet eller skapa plats för markerade inlastplaster. Gatan höjs upp till en nivå. Gångstråken breddas och görs sammanhängande.

Östra delen av Östra Larmgatan präglas av söktrafik till p-garaget, upplevd otrygghet, smala gångstråk och konflikter mellan logistik, gångtrafikanter och cyklister. Sträckan ingår redan i Fredsstaden som är ett samverkansprojekt mellan fastighetsägarna. Fortsatt samverkan krävs för att lyfta den här delen av stadsdelen så att den upplevs tryggare. P-garagets fysiska miljö och arkaderna är en viktig del liksom fortsatt satsning på belysning, konst, skyltning och andra miljöförbättrande åtgärder. Staden kan bidra med platser för vistelse och grönska.

Cyklar får samsas med övriga fordon i gatans mitt. Materialet är slätt för att ge cyklisterna en behaglig resa. Gångstråket på östra sidan breddas och på västra sidan möjliggörs en smalare gångpassage utanför arkaderna. Genom att arkaderna behålls möjliggörs plats i gaturummet för grönska i form av grönblå lösningar som samlar dagvattnet, ökar den biologiska mångfalden och samtidigt skapar trivsamma och innehållsrika vistelsezoner.

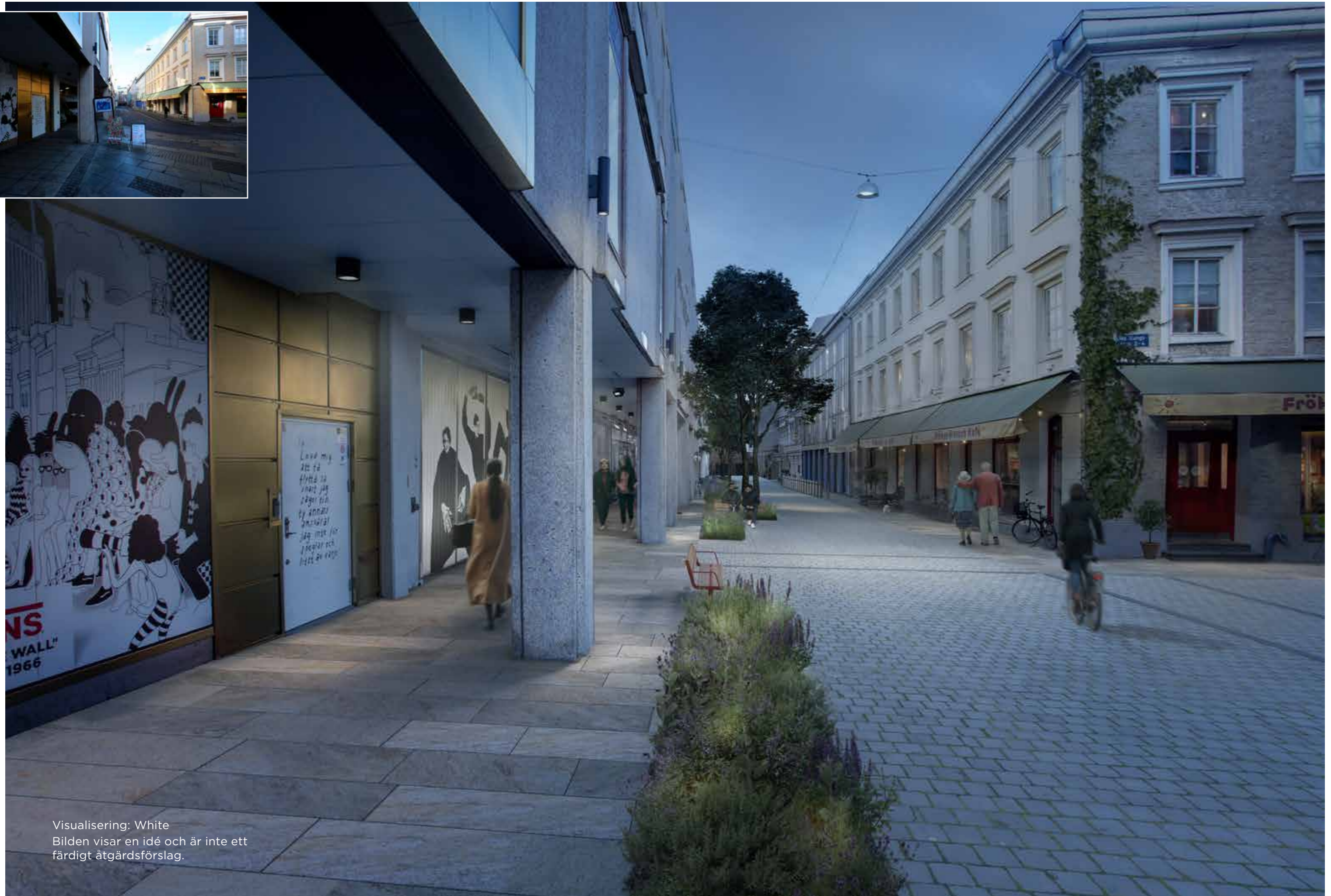


Sektion B:B. Befintlig situation



Sektion B:B. Förslag på ny sektion och plan. Skala 1:200 (A3). Planutsnittet visar gatans oregelbundna utformning med platser där bilar kan stanna upp och låta cyklister eller mötande fordon passera. En varierad zon av grönska och möbler.





Visualisering: White  
Bilden visar en idé och är inte ett  
färdigt åtgärdsförslag.

# Södra Larmstråket vid Pedagogen - den saknade länken

Södra Larmgatan stärks som ett viktigt fotgängarstråk inom Vallgraven. Ytan mellan hållplats och fasad utformas som en grönskande plats och en livlig gångfartsgata i bästa solläge.

I hela stråket och speciellt i Södra Larmgatan är det idag brist på sittplatser, särskilt med tanke på de stora fotgängarflödena. Det är trångt på trottoaren längs sträckan. Genom att förlänga gångfartsgatan hela vägen fram till Västra Hamngatan uppnås målen om att öka de gåendes möjligheter att ta sig fram samtidigt som det blir plats för att integrera öar av grönska, träd och sittmöjligheter. Det blir en helt ny plats. En plats där den framträdande byggnaden, Pedagogen, gärna kan samverka i sitt pedagogiska innehåll med platsen och förskolan intill för att ge en utökad interaktion mellan olika åldersgrupper och ge den en platsspecifik utformning som möjliggör en omdaning från vag plats/gata/hållplats till en plats på kartan och i folks medvetande.

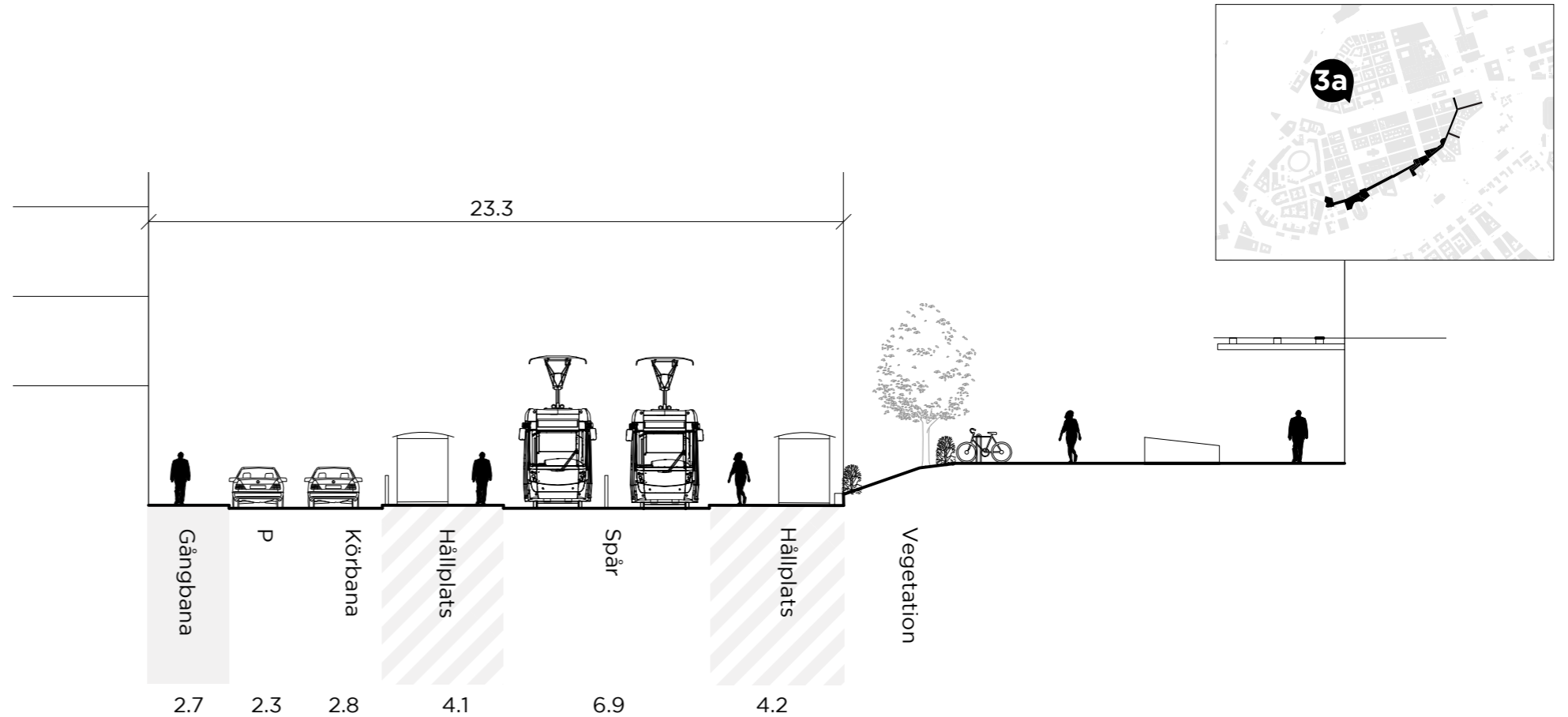
Södra Larmstråket är väldigt attraktivt på grund av dess goda solläge över större delen av dagen och året. Genom den nya dispositionen kommer göteborgare i framtiden att kunna njuta av det goda mikroklimatet och slå sig ner i en rikt grönskande miljö. Samtidigt nyttjas potentialen att stärka ekosystemtjänsterna.

Gatan beläggs med enhetligt golv som höjs upp till dagens trottoarnivå. För att skapa mer yta för gångtrafikanter, grönska och serveringar får lastning ske i den delade ytan, på samma sätt som i övriga gångfartsgator. De avgiftsbelagda 30-minutersparkeringarna utgår. Närmast fasaderna tillåts en 1,5m bred serveringszon som kan nyttja mikroklimatet vid väggen. Fordon manövrerar mellan de gröna öarna i låg hastighet på fotgängarnas och cyklisternas villkor.

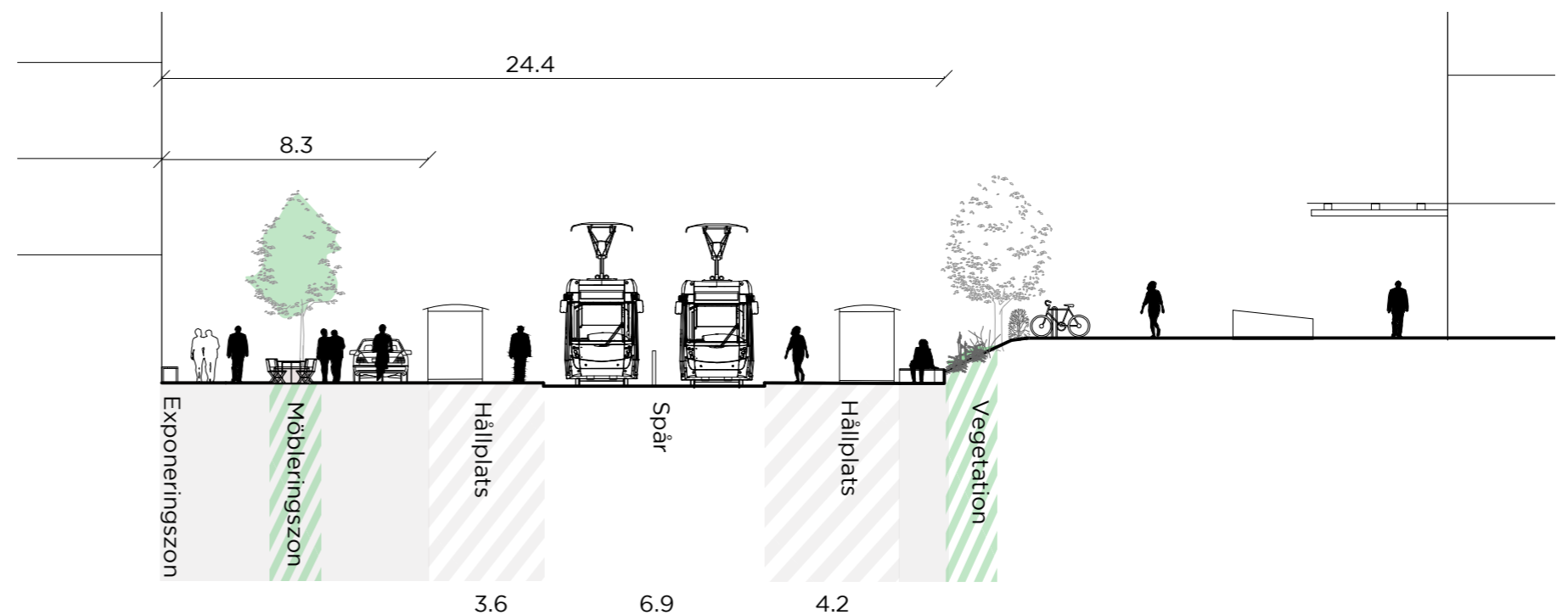
Stenpirens utformning av torgytor intill hållplatsen och borttaget sidoräcke vid kuren utgör en god förlaga för hållplatsen. Hållplatsen görs lika gångfartsgatan intill med gröna inslag och ges en utformning som speglar universitetets verksamhet och förskolan intill, en lärande miljö för både barn och vuxna där hållplatsen också kan utvecklas i samverkan med Västtrafik. Som exempel kan nämnas hållplatser i tex Singapore och Brasilien där hållplatskurens väggar utformats för byte av utlästa böcker.

Passagen över Västra Hamngatan och ihoplänkningen med andra delen av Södra Larmgatan är av stor vikt för att förenkla för de som rör sig till fots- och till cykel i stråket. Staketet som idag begränsar den direkta rörelsen i stråket tas bort och den trygga gångpassagen flyttas närmre hörnet Södra Larmgatan/Västra Hamngatan. Som utgångspunkt för utformningen utgör de senaste ombyggnaden vid korsningen Södra/Västra Hamngatan en god förlaga med sina stensatta öar att landa på.

Extrapären för högersväng av kollektivtrafik ut på Västra Hamngatan som bara nyttjas vid trafikomläggningar stenläggs för att minska det upplevda avståndet mellan de två sidorna av larmstråket.



Sektion B:B. Befintlig sektion



Sektion B:B. Förslag gångfartsgata och västra hållplatsen i samma nivå.

## **a** Förlängning av stråket

Gångfartsgatan från Kaserntorget förlängs fram till Västra Hamngatan.

## **b** Gröna öar

Gröna öar placeras ut på gångfartsgatan för att få bilar att sakta ner samt för att skapa en grön, attraktiv gata. Sittplatser ordnas i solläget intill grönskan.

## **c** Förstärkning av hörn

Kantsten från V. Hamngatan förlängs som linje över ingången till gångfartsgatan. Det motsatta hörnet förlängs ut över extraspårren.

## **d** Passage över V. Hamngatan

Skyddsstaket tas bort för att möjliggöra en direkt passage i Larmstråket.

## **e** Lättare korsningspunkt

Stenlagda ytor i korsningspunkten maximeras för att underlätta möjligheten att korsa och ge både en större upplevd trygghet och möjlighet att läsa trafiksituationen. Även för vilsna bilister blir det lättare att läsa av körriktningar.

## **f** Kvartersmark

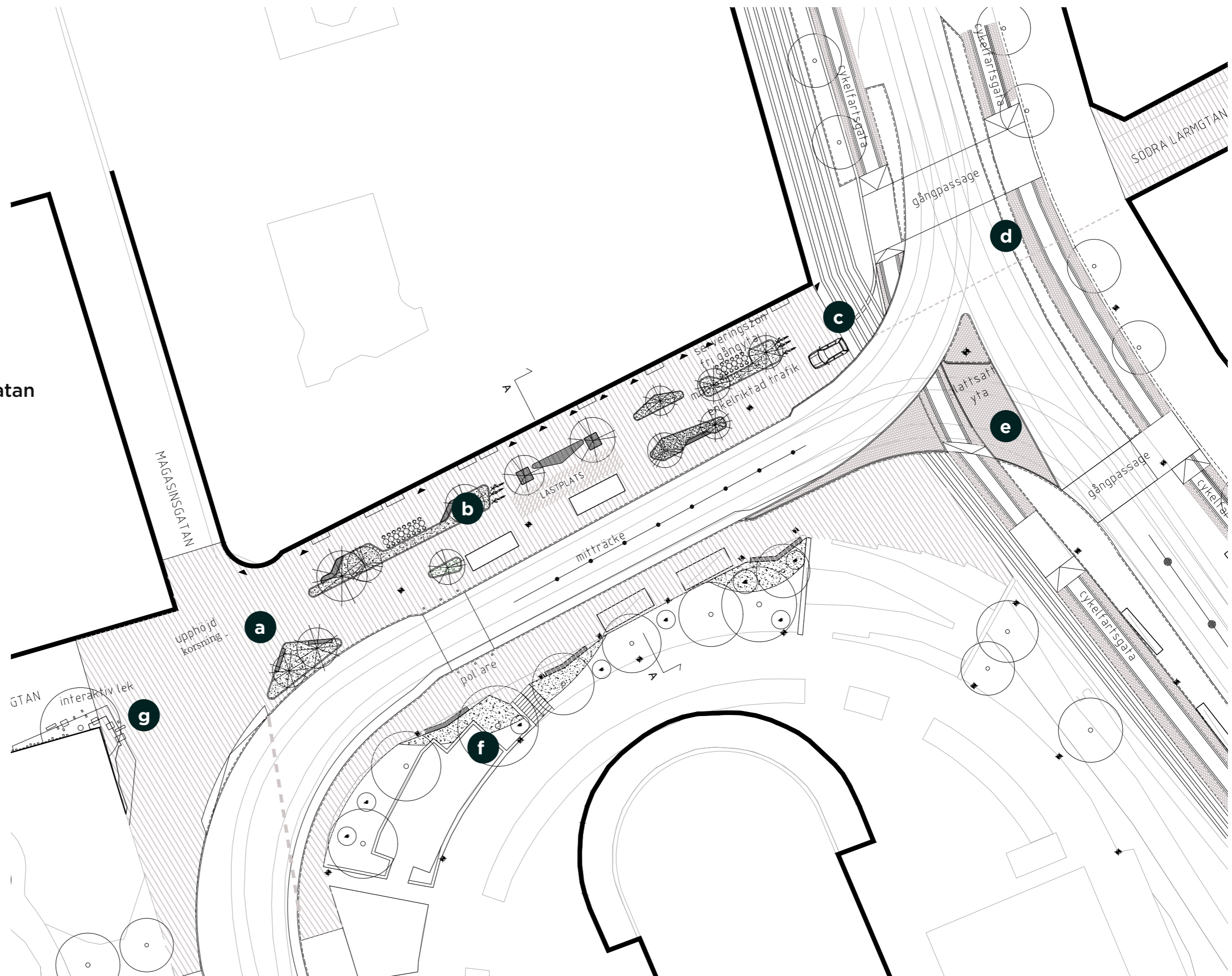
Önskvärt är en samverkan med Akademiska Hus för att utveckla platsens grönska med fler ekosystemtjänster och möjlighet till vistelse.

## **g** Lekfulla inslag

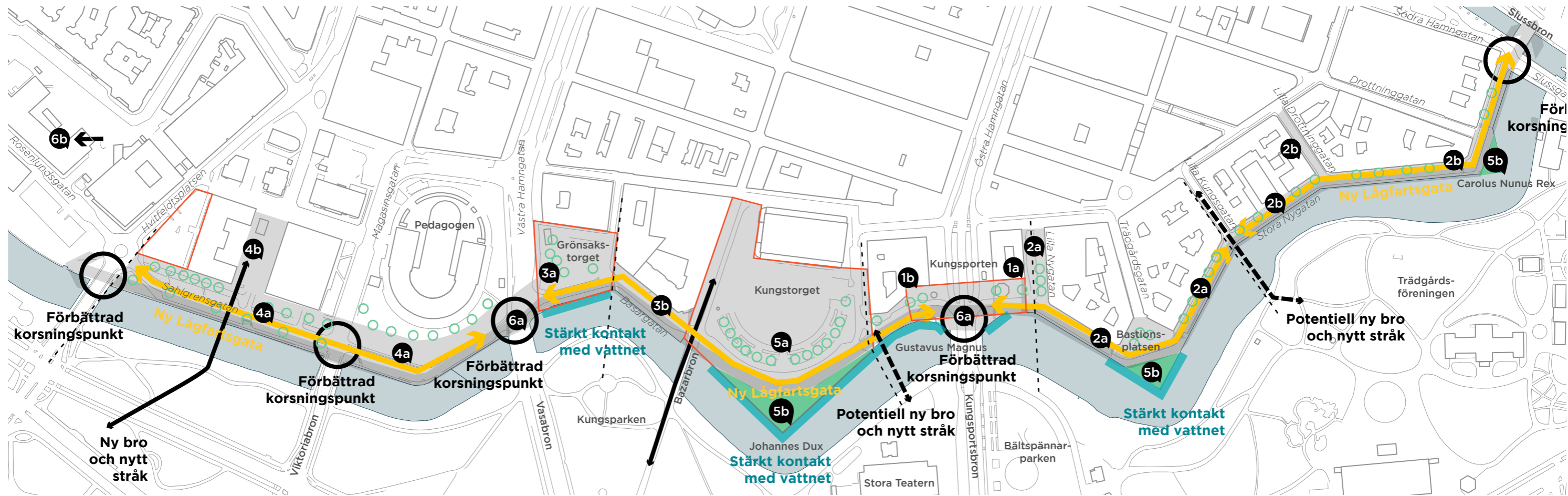
Hörnet vid det stora trädet kan utvecklas med lekfulla möbler, belysning och interaktiva lekfulla inslag, tex en skärm som kan ändra utformning genom att mobila delar, skjuts in eller ut, vrids eller snurras på.

Situationsplan  
Skala 1:400 (A3)

0 2 5 10 20m



# Vallgravsstråket: Varvet runt Göteborgs historiska kärna



Kartan ovan redovisas schematiskt de fysiska åtgärder som lyfts fram i de tre strategierna nedan t h. Kartan sammanfattar även de tematiska kartorna från föregående kapitel.

Vallgravsstråket är försvarsanläggningen från 1600-talet och fronten av den ursprungliga fästningsstaden. Det soldränkta stråket som idag upplevs som en bakgata blir med förslaget en inbjudande framsida med vattenkontakt och större interaktion med parkstråket söder om Vallgraven.



Göteborgs vallgrav verkar idag, inte helt olikt sin ursprungliga funktion, som en tydlig gräns mellan city och staden utanför. Området ingår i en miljö av riksintresse. Vallgraven skyddas generellt enligt KML kap 2 och därför ska förändringar visa stor respekt för den kulturhistoriska kontexten. Stråket står i kontrast mot det gröna parkrummet på motsatt sida men måste inte fortsatt vara kallt och hårdgjort. Siktlinjer och vyer behöver renodlas och öppnas upp och grönska läggas till för att stärka Vallgravens norrsida. Förslaget innebär att den istället upplevs som ett väl integrerat stråk med tydliga målpunkter och platsbildningar. Prioritet är att omarbete de olika sektionerna utmed Vallgraven för att få ett sammanhängande gångstråk längs med vattnet. Parkeringsytorna omstruktureras för att maximera tillgången till vattnet. Det rofyllda, långsamma rummet med vattenreflexer, lövsus och fågelkvitter förstärks och ger Göteborg ett rekreativt finrum som både andas historia och framtid.



## Promenadstråk dygnet runt

Ett av stadens skönaste stråk stärks genom att aktivera outnyttjade platser, förändra gatusektionen och bygga ett sammanhängande stråk ända från porten vid älven vidare mot Drottningporten. Parkeringsytor tas bort för att skapa plats för vistelse och för att inte blockera vyerna. Belysningen prioriteras för att skapa ett tryggt och vackert stråk. Under de mörka timmarna kan vattenytan bli en vacker spegel av fasader, broar, träd och konst. Gränderna mellan Larmgatan och Vallgraven kopplas samman med ljus.



## Sammankopplar över Vallgraven

Genhet är en viktig framgångsfaktor för att öka gåendet. Kopplingar över vallgraven i form av vackra, moderna broar blir välkommande entrépunkter som ökar trygghet och närheten. Broarna står i kontrast till Fästningsstaden och blir ett välgörande inslag som signalerar framtidsstad.



## Tillgång till vattnet

Att få möta vattnet ligger högt på Göteborgarnas önskelista. Ytorna närmast vattnet gestaltas för de gående. Gamla borttagna trappor återinförs och nya trappor anläggs för att kunna komma ner till vattenytan. Flytande bryggor och öar ger stråket nytt liv och aktiverar det stilla vattnet.

# Delprojekt

## 1a Kungsporten - Lilla Nygatan, se sidan 54

Kiosken som skapar otrygga baksidor och blockerar utblickar flyttas. Ytan framför Turistbyrån är outnyttjad. I väntan på en mer utåtriktad verksamhet föreslås denna del av Kungsporten få en större möbel för vistelse, fler träd och mer grönska. Sektion och ytskikt ändras för att stärka sammanhanget till Vallgraven, vattnet och porten. Här finns ett potentiellt läge för en ny gångbro.



## 2a Stora Nygatan: Kungsporten - Gustavus Magnus, se sidan 56

Denna sträcka av St Nygatan har låga mängder fordonstrafik. Genom omdaning till lågfartsgata och förändring av nivåskillnaderna vid kajkanten skapas breda gångzoner både intill de södervända fasaderna med gott mikroklimat och intill vattnet. I Lilla Kungsgatans förlängning finns ett potentiellt läge för en ny gångbro.



## 3a Grönsakstorget, se sidan 62

Torget blir åter ett torg med plats för småskaliga aktiviteter, marknader och evenemang. Med en bred trappa ner mot vattnet, träd och sittmöjligheter blir torget en pärla i stråket. Förslag utarbetat av Mareld våren 2020.



## 4a Sahlgrensgatan, se sidan 64

Denna sträcka är den mest ödsliga och inaktiva delen längst stråket. Pedagogens kvartersmark är kvällstid mörk och otrygg. Stråket lyfts med bättre kopplingar mellan gata och kvartersmark. Sektion ändras så att ett sammanhängande promenadstråk längs vattnet skapas.



## 5a Kungstorget & Johannes Dux, se sidan 58

Kungstorget frigörs från privat trafik och parkering och blir åter ett torg som sjuder av liv och rörelse, en självklar mötesplats i Göteborg med fokus på mat och dryck, vistelse och grönska och en tydligare koppling till bastion Johannes Dux. Förslag utarbetat av Trafikkontoret 2020-2021.



## 6a Korsningspunkterna Hamngatorna

Hamngatorna dominerar utformningen i korsningspunkterna. De är viktiga och livligt trafikerade av kollektivtrafik och cykel och måste vara tydliga. Möjligheten att tryggt kunna korsa Hamngatorna måste dock finnas. Det sammanhängande stråket i Vallgraven är viktigt ur andra hänseenden och uppfyller flera mål.



## 1b Kungsporten, se sidan 54

En viktig turistdestination med höga flöden. Sektionen ändras men med bibehållen funktion för anöring med buss. Mer grönska, sittplatser och bryggor ökar attraktiviteten. I samverkan med verksamheterna föreslås en ny terminal som öppnar siktlinjer och inbjuder till vistelse. Här finns också ett potentiellt läge för en ny gångbro.



## 2b Stora Nygatan: Carolus Nonus Rex - Slussbron

Även på denna sträckning är fordonstrafiken litet och styrs mest av tillfarten till Fredsgaraget och hotellen. Genom omdaning till lågfartsgata och förändring av nivåskillnaderna vid kajkanten skapas breda gångzoner både intill de varma fasaderna och intill vattnet. I projektet ingår även Lilla Drottninggatan som görs om till lågfartsgata utan kantstenar.



## 3b Basargatan

Ytorna omfördelas för att minska den breda asfalterade körytan i mitten, ge mer plats för fotgängare och förtydliga cykelstråket. Belysningen förbättras.



## 4b Arkitektgatans förlängning, se sidan 64

En ny bro ger detta bortglömda stråk nytt fokus. Genom att aktivera platsen i Arkitektgatan skapas en ny destination som gärna kan ha fokus på att bjuda in till rörelse. Nivåskillnaden mellan plats och gata bearbetas med trappor och nivåer. Belysningen förbättras för att minska känslan av otrygghet.



## 5b Tre bastioner

De tre kulturhistoriskt viktiga bastionerna har i dagsläget inte tillräckligt höga vistelsekvaliteter. Platserna bearbetas med tillägg såsom, vatten, ljus, låg grönska och sittplatser. I kanalen kan det bli nya tillägg som gröna öar och bryggor kopplade till trapporna. För principiell utformning av Bastionerna se sidan 59.



## 6b Porten vid Älven - Vallgravens entré

Sträckan längs värmeverket ligger i bästa parادلäge, ut mot älven. Rosenlunds fina gångstråk med härliga vistelsezoner och plats för lek förlängs ut mot älven. Skeppsbron kommer bebyggas inom de närmsta åren och området blir en länk för att knyta ihop vattenrummen med varandra.



# Kungsporten möter paradgatan

De solvända ytorna med bebyggelse i ryggen välkomnar de som rör sig från Götaplatsen ner mot centrum. De höga fotgängarflödena på ömse sidor om bron ges en tydlig, trafiksäker och tillgänglig markbeläggning. För fotgängare och cyklister förtydligas korsningspunkten i öst-västlig riktning. Paradgatan och dess intensiva kollektivtrafik råder dock över Vallgravsstråket.

I hjärtat av innerstaden vid Kungsporten är det som mest intensivt. Det sjuder av liv och rörelse. Hållplatsen är en stark destination i vardagslivet liksom så är Paddan och övriga turbåtar en stor destination för besökare. Kungsportens golv läggs på liknande vis som vid Kungsportsplatsen och Avalon. Den storslagna vyn av Stora teatern, Avenyn, Bältesspannarparken lyfts fram genom att rensa upp utrustning i ögonhöjd men framförallt genom att flytta på restaurangbåten och därigenom förändra brygga och turbåtsentrén längs med Vallgraven. De visuella kopplingarna mot vattnet skulle stärkas och Kungsporten lyftas fram på ett tydligare sätt. En annan utformning skulle samtidigt ge möjlighet att komma nära vattnet.

## Inspirationsbilder



Brygga mellan Kungsporten och bastion Johannes Dux. Visualisering av Åsa Landahl "Livet vid vattnet" SBK 2011.

Ett robust naturstensgolv med tydliga gångpassager. Alingsås gågata. Foto: ©Louise Didriksson

## a Bästa solläget - bästa vyn

En generös yta med gott mikroklimat lämpar sig väl för att bygga upp en generös lekbar sittmöbel med plats för stora grupper, ett apberg i bästa spanarläge. Platsen markeras med en beläggning som knyter ihop den med vallgraven.

## b Yta för försäljning

På flertalet platser längs med Vallgraven bör tillstånd för försäljning t ex foodtrucks ges då det i många fall saknas omgivande lokalyta som kan stötta platsen.

## c Tillägg med trädäck

Det goda läget maximeras med ett trädäck i förlängingen av brons trappa som ger möjlighet för tilläggning med småbåtar.

## d Korsningspunkt

Vallgravsstråket stärks genom att förändra markbeläggningen och ge en möjlighet för de som önskar korsa det trafikerade stråket.

## e Minskad barriäreffekt

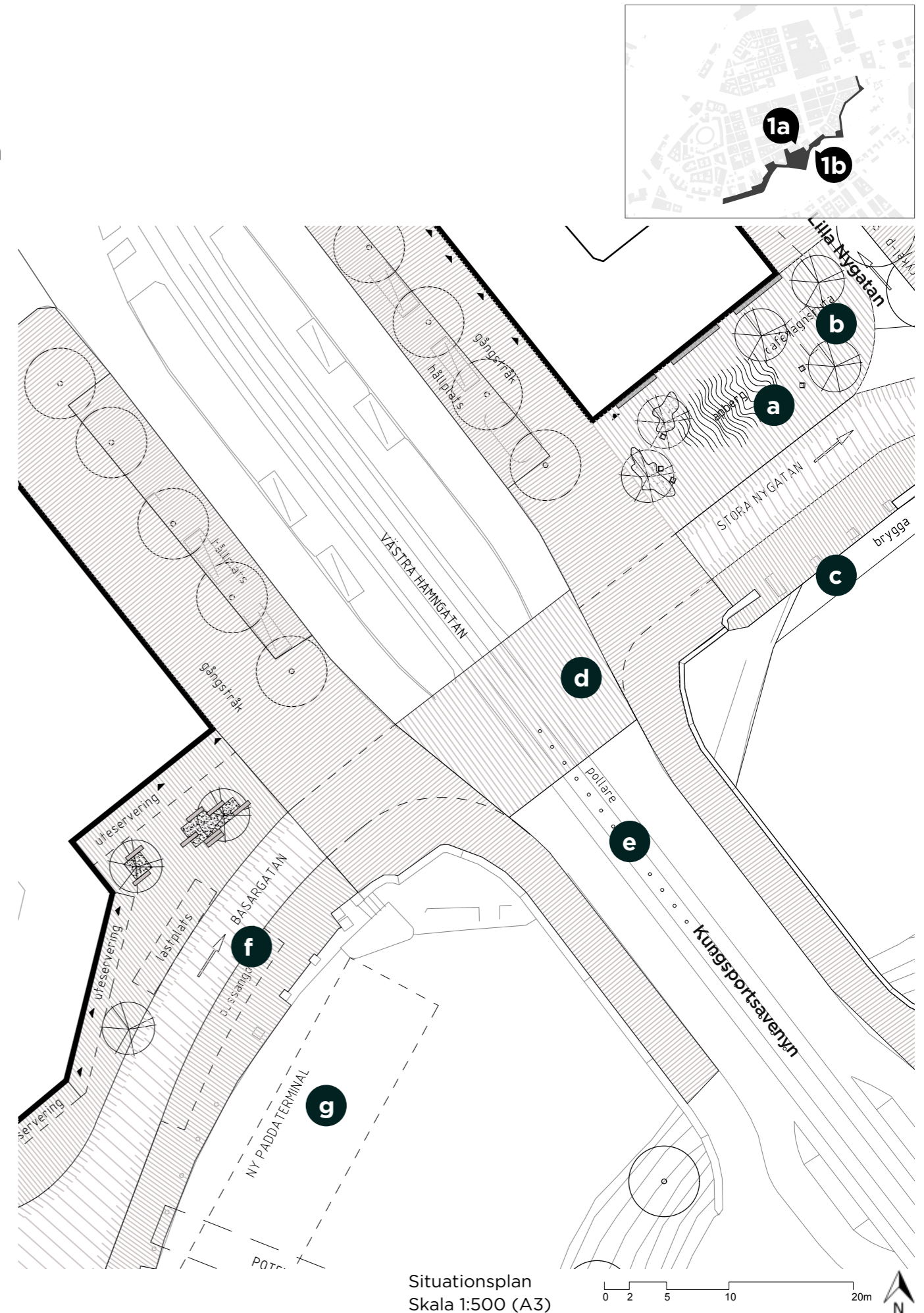
Betongkanten i mitten tas bort för att öka fotgängarnas och cyklisternas möjligheten att korsa bron i önskad linje. Pollare indikerar fortsatt den begränsade rörelsen för fordon.

## f Ett helt golv

Platsen hålls samman med naturstensbeläggning och utformas som en lågfartsgata. Trädplantering ger skugga under soliga dagar och ramar in de vackra vyerna.

## g Flytande funktioner

Liksom de nya broarna blir moderna tillägg i den historiska miljön kan även nya flytande restauranger och andra verksamheter adderas som inte blockerar vattenkontakten läggs till.



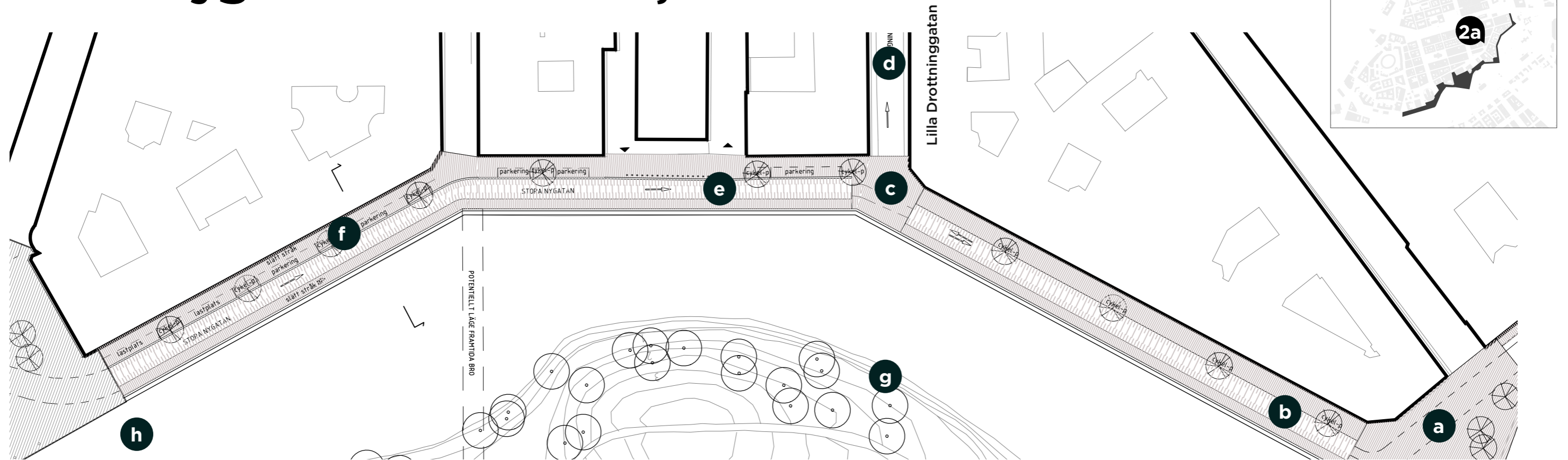
Situationsplan  
Skala 1:500 (A3)



Förslag till utformning av en terrassering för att komma nära vattnet, och en flytande servering vid Feskekörka. Visualisering: White åt Hight

Bilden visar en idé och är inte ett färdigt åtgärdsförslag.

# Stora Nygatan - det vackra, det enkla



Förändrade ytskikt ger det historiska gaturummet en vacker och enkel helhet. Stråket har generellt låga flöden och därför kan alla samsas i en smal sektion som förändras till fördel för gång- och cykel. Stora Nygatan blir ett lågfartsstråk med en rofylld, rekreativ promenad.

Stora Nygatan byggdes inom det forna befästingsstråket cirka 1850–60. Den bestod ursprungligen av tät bostadsbebyggelse och en friliggande allmän byggnad, Synagogan. Idag finns två större garage i området och fordonstrafiken rör sig från öst in till dessa. Den östra delen av Stora Nygatan är av denna anledning dubbelriktad. I den västra delen mot Kungsporten är färdriktningen begränsad till ett håll. Vid Lilla Drottninggatan är gatan enkelriktad.

Den smala sektionen på cirka 11 meter medger inte att alla trafikslag får sitt eget utrymme. Cykelhastighet blir därför rådande hastighet för alla fordon.

## a Bastionerna förstärks

Se principiell utformning på sid 48. Markbeläggningen läggs med samma natursten över körytan och fram till fasad.

## b Vallgravspromenaden

Ett genomgående promenadstråk längs vattnet är den största förändringen från dagens utformning.

## c Sittbar vallgravskant

Vallgravens kanalkant är ojämn och sluttande. Trots detta sätter sig folk idag framför pollarna för att njuta. Nivåskillnaden föreslås tas upp med en sittbar, robust kantsten.

## d Lilla Drottninggatan

Utformas som en lågfartsgata utan kantstenar med en sammanhängande jämn beläggning från fasad till fasad.

## e Lågfartsgatans utformning

Slät beläggning för gående och cyklister. Smågatsten sätts i körytan för fordon för att signalera låg hastighet.

## f Varierad parkering/möbleringszon

Ett fåtal gatuträd bidrar med skugga för vistelse längs med fasad. Inlastning och parkeringsytor placeras jämnt utefter stråket.

## g Belysta blickfång

Belysta blickfång i Trädgårdsföreningen och längs Stora Nygatan ger orienterbarhet längs gatan och inifrån Fredstan. Speglingar i vattnet från träd, broar, konst och andra objekt är rumsskapande och identitetsskapande kvällstid. Platserna och sittplatserna längs gatan kompletteras med ny belysning med fokus på det sociala ljuset nära människan.

## h Belysta broar

Samtliga broar och brofästen belyses för att speglas i vattnet, även dess undersidor. Belysningen utförs på ett lågmått sätt så att den smälter in i helheten och att mörkret på vattnet också får sitt utrymme.

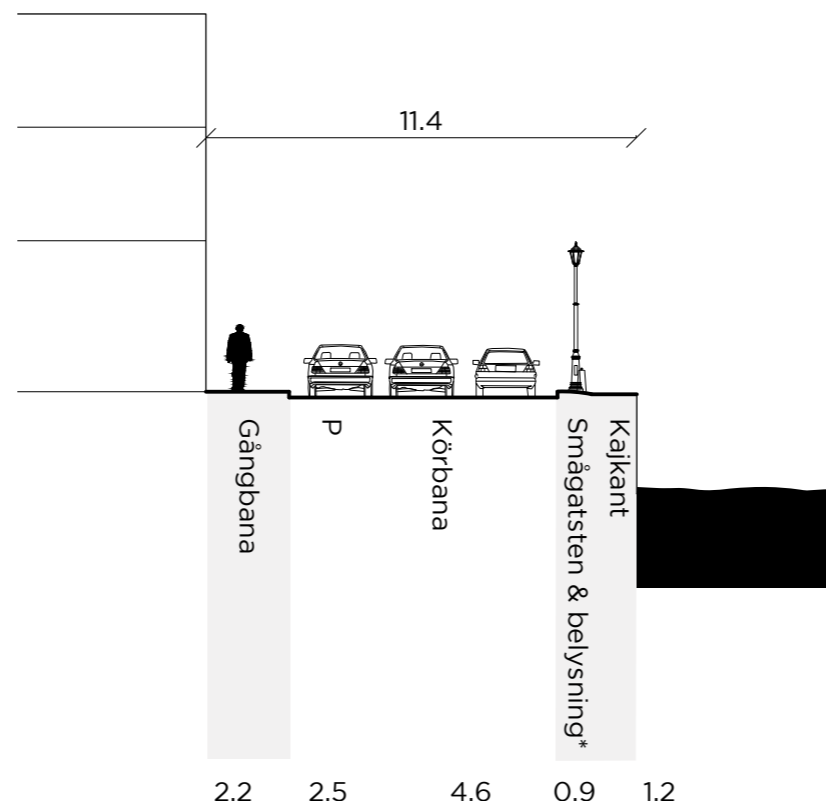
Situationsplan  
Skala 1:500 (A3)

0 2 5 10 20m



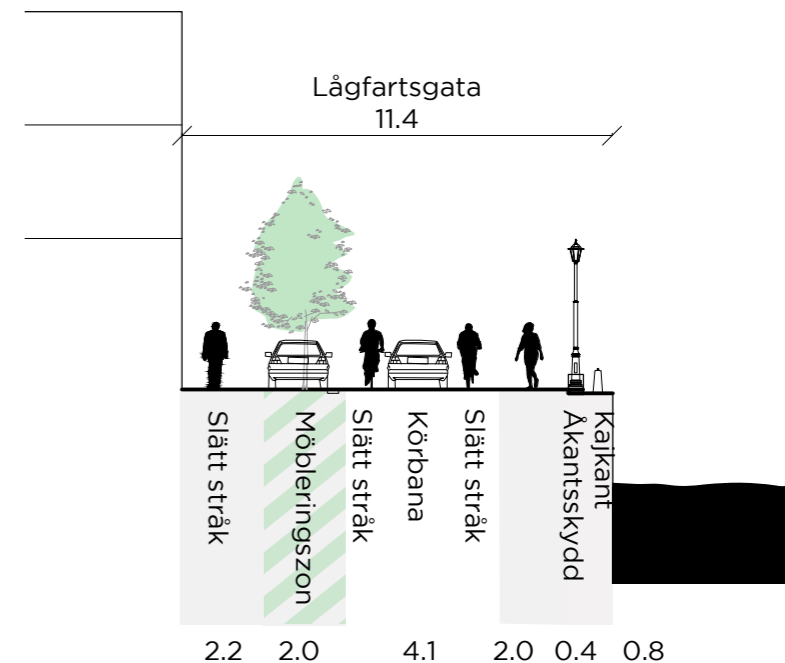
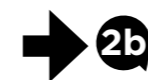


Den enkla, promenadvänliga St Nygatan i slutet av 1800-talet.



**Nuläge - Sektion A-A Stora Nygatan mot norr**

\* Ej gångbar yta, möblerade med staket och belysningsstolpar



**Förslag - Sektion A-A Skala 1:200 (A3)**

Befintlig belysningsprincip bibehålls men de gamla gaslyktorna ombestyrkas med svagare ljuskälla.

**Inspirationsbilder**



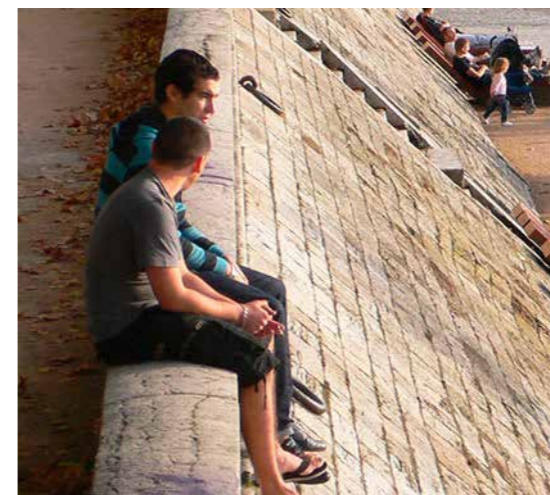
Låga planteringsytor som ramar in sittplatser. Geometriska former som stärker platsens identitet. Foto: ©White



Robusta naturmaterial med grönska i möbleringszonen. Lekfulla element i mindre format. Foto: ©White



Belysning fokuserad i bakkanten av stråket. Pollare längs med vattnet. Genomarbetad balans mellan ljuset få fastigheter och i det publika rummet. Foto: Stora torget och Sävveån, Alingsås ©Louise Didriksson



Rekreativ promenad med sttbar kant där man kan dingla med benen. Foto: In-situ les Berges du Rhone ©White



Detaljer och andra konstnärliga inslag som berättar historier om den rika kulturhistoriska miljön. Foto: Nordhavn, Köpenhamn ©Louise Didriksson

# Kungstorget - handel & basar får nytt liv

Omvandlingen av torget ger möjligheten att återskapa Kungstorget som ett torg som sjuder av liv och rörelse, en självklar mötesplats i centrala Göteborg med fokus på mat och dryck, en plats med mångfald, trygghet och trivsel med en självklar och tydlig koppling till bastion Johannes Dux.

För att nya Kungstorget ska bli ett torg som sjuder av liv är torget frigjort från privat trafik och parkering. När bilparkeringen tas bort frigörs plats för mer grönska, generösa och inbjudande sittplatser av olika slag, mer plats för uteserveringar och förstås även gott om plats för den dagliga torghandeln.

Torget basarer föreslås att återuppbyggas i ny tappning, i nytt läge norr om de befintliga kastanjeraderna. Basarerna kommer att dela upp torget i ett inre stort, öppet och flexibelt torgrum och ett yttre grönt torgrum under kastanjernas krontak.

Torget rumslighet förstärks genom att grupper av träd placeras mot gatorna i väster och öster och förses med många nya sittplatser på olika ställen och av olika slag. Nya Kungstorget kommer också att ha plats för betydligt mer uteserveringar, i huvudsak samlade till tre lägen på torget.

Det ska kännas lätt att korsa torget på alla ledder. Gångstråken över torget förtydligas, de är visuellt lätta att hitta och är genomgående. En saknad diagonal gånglänk mot Basarbron skapas och kopplingen mellan Saluhallens huvudentré och vallgraven förstärks.

Nya Kungstorget ska fortsatt fungera som ett stort, öppet och flexibelt torg för såväl vardagens torghandel som för större evenemang och andra former av tillfälliga möbleringar.

## Inspirationsbilder



Kungstorget föreslås bli ett trafikfritt torg vilket kommer att göra att barn kan röra sig fritt över torget utan att hålla en vuxen i handen. I torgets södra del föreslås att en del av ytan utvecklas specifikt med tanke på barnen och barnens behov av lek, rörelse och skaparlust. Foto: ©Johan Bävman



En variation av sittplatser föreslås; lounge-möbler i kombination med lösa stolar och bord samt soffor med god tillgänglighet. Foto: ©Gunilla Gombrii



Soliga, inbjudande möbler med inramande grönska. High Line, New York. Foto: ©White



Långbänk längs muren. Här exempel från New York. Foto: ©White



Låga planteringsytor som ramar in sittplatser. Geometriska former som stärker platsens identitet. Foto: ©White



Torget får ett nytt robust, körbart golv bestående av stor- och smågatsten med tvärbånd av granithällar. På gångstråken är stenen slät, flammad eller krysshramrad. Antwerpen Foto: ©Louise Didriksson

## a Basarer i ny tappning

Torget basarer återuppbyggs i ny tappning. Paviljongerna möjliggör att torgets fokus på mat och dryck kan stärkas med större plats för caféer och restauranger.

## b Det öppna flexibla torget

Större delen av torget ska även i framtiden vara öppet och flexibelt och kunna rymma såväl vardaglig torghandel som evenemang av olika slag.

## c Det sköna gröna

Mellan de nyuppförda basarerna och Basargatan bilda ett torgrum under trädkronorna. Marken ges förslagsvis en beläggning av grus som förstärker känslan av rofylldhet och lugn.

## d Förstärkt rumslighet

Idag uppfatts torget som stort och ödsligt, torget flyter ut över gatorna. Torgets rumslighet förstärks genom att grupper av träd placeras mot gatorna i väster och öster. Frodiga perennplanteringar förstärker rumsligheten och ökar både trivselen och den biologiska mångfalden.

## e Generösa uteserveringar

Torget uteserveringar utökas. Längs Saluhallens södervända fasad breddas serveringsytan. Norr om de nyuppförda basarerna förläggs en stor halvcirkelformad möbleringszon som rymmer såväl uteserveringar som sittplatser tillgängliga för alla. Platsen söder om basarerna möbleras med lösa café-möbler såväl som robusta bänkbord.

## f Generösa sittplatser för alla

Flera sittplatser tillförs torget. I torgets soliga nordöstra hörna placeras generösa långsoffor som vänder sig mot sydväst. Sofforna kompletteras av stora sittplattformer som bjuder in till olika former av socialt umgänge. Mot stödmuren vid Basargatan uppstår ett gott mikroklimat, muren kompletteras med generösa långbänkar med fint "spanläge" över Kungsparken och bastionen.

## g Upprensade gångstråk

Det nordsydliga gångstråket väster om torget rensas upp. Den viktiga promenadlänken mellan innerstaden och Vasaplatsen via Basarbron återfår den tyngd den förtjänar att ha.

## h Cykelparkering

Torget förses med flera platser för cykelparkering. Under trädgrupperna väster om torget finns två större parkeringsplatser.

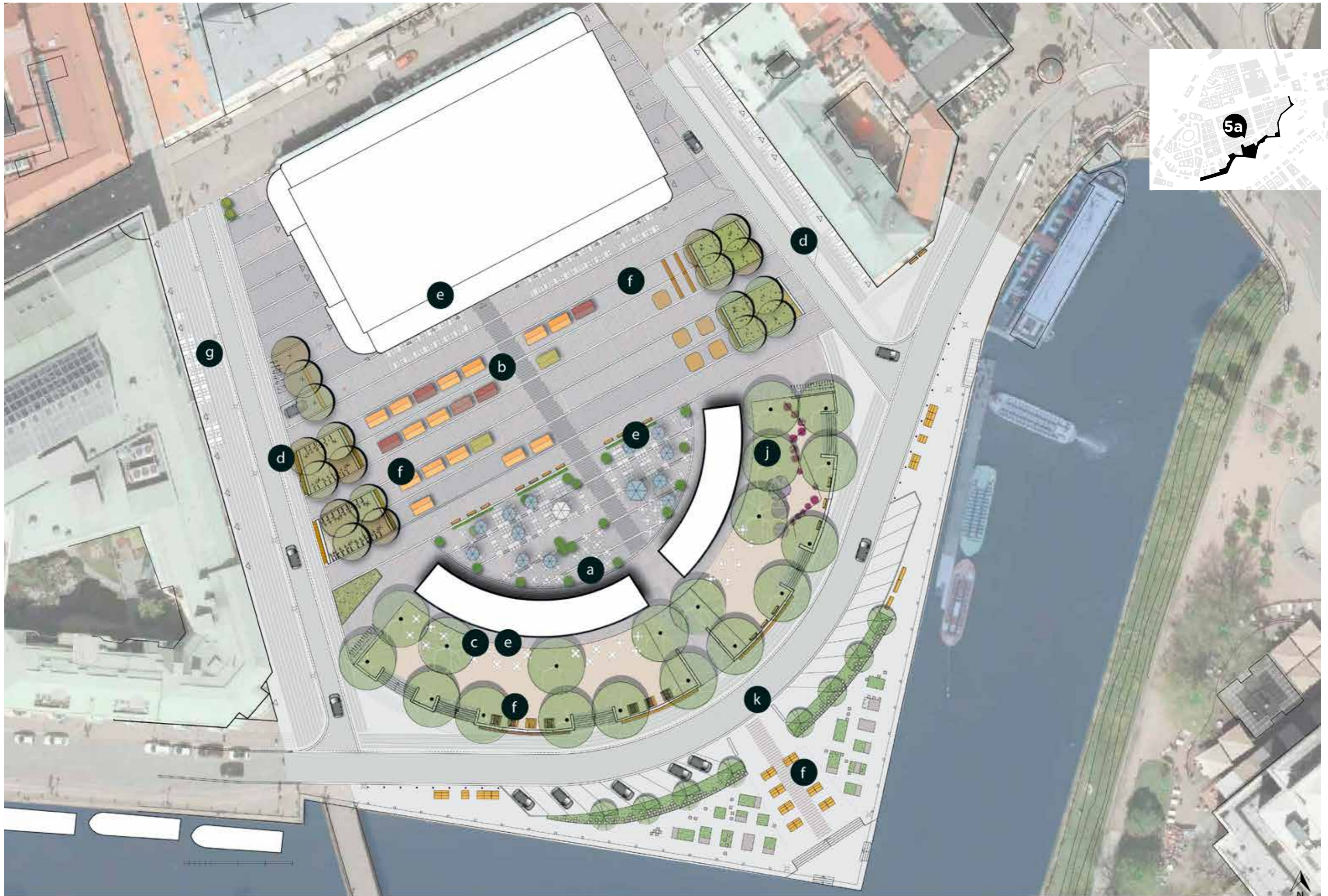
## j Plats för barnen

Kungstorget föreslås bli ett trafikfritt torg vilket kommer att göra att barn kan röra sig fritt över torget utan att hålla en vuxen i handen.

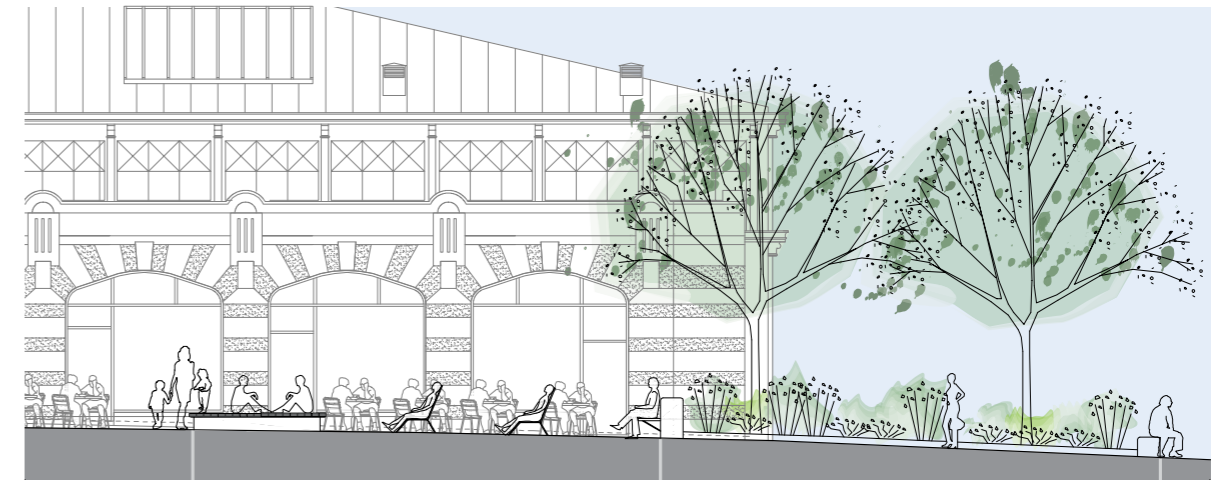
I torgets södra del föreslås att en del av ytan utvecklas specifikt med tanke på barnen och barnens behov av lek, rörelse och skaparlust.

## k Bastionen

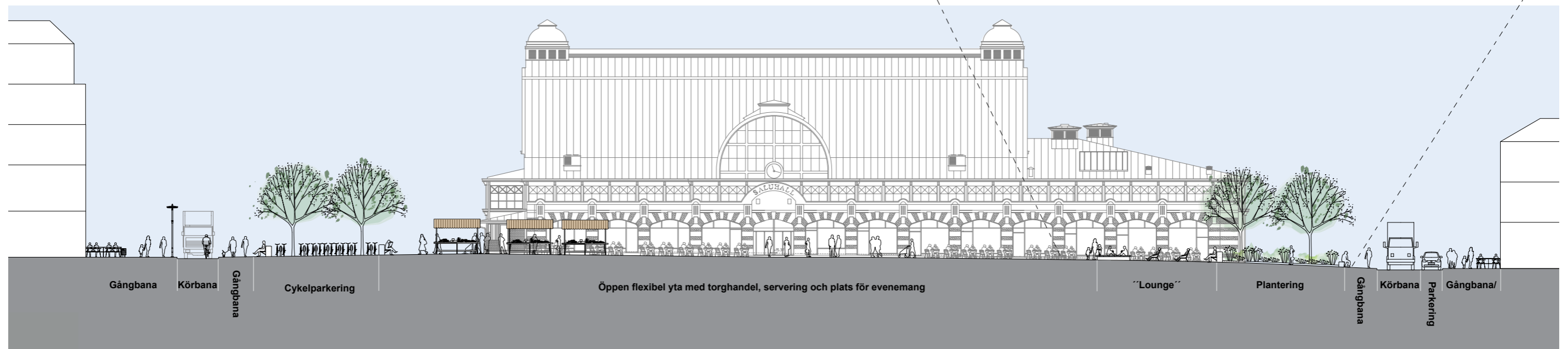
Det historiskt viktiga stadsrummet hålls visuellt öppet men tillförs vistelsekvaliteter genom tillägg av sittplatser och grönska. De spetsiga platserna blir platser att ta sig till och stanna upp. De kulturhistoriska miljöerna värnas genom respektfulla, vackra tillägg. Till höger redovisas en gestaltungsprincip för bastion Johannes Dux; gröna "arméer" med rikligt med sittplatser står uppställda i en geometri som minner om den forna försvarsplatsen.



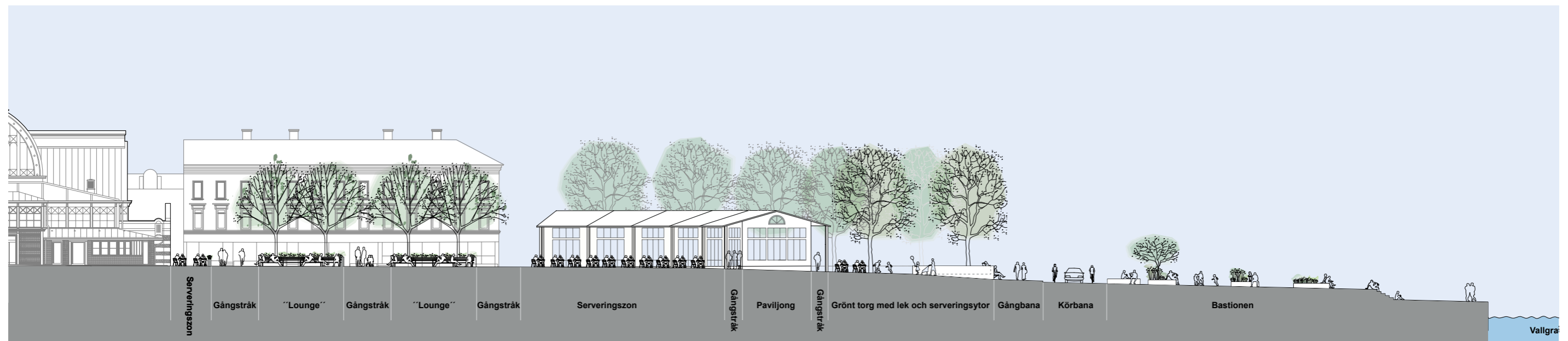
VALLGRAVSSTRÅKET



Grupper av träd ramar in torget. Frodiga perennplanteringar välkomnar och skapar en rygg för torgets generösa "sittlounge"



Sektion A-A, skala 1:400 (A3)



Sektion B-B, skala 1:400 (A3)



Visualisering: White  
Bilden visar en idé och är inte ett  
färdigt åtgärdsförslag.

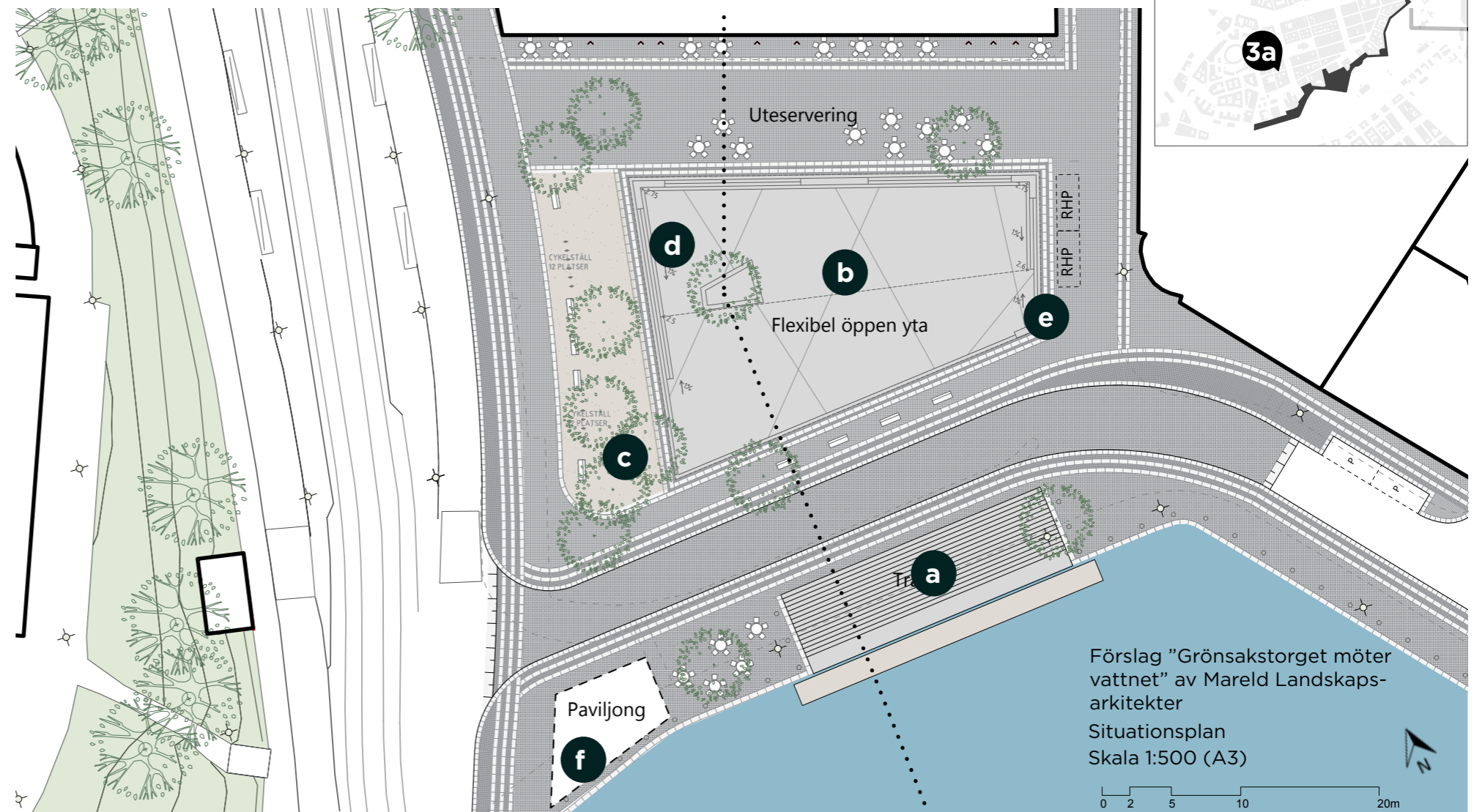
# Grönsakstorget - möter åter vattnet

Omvandlingen av torget ger möjligheten att skapa en plats i stadens centrum med stark relation till vattnet. Tidigare fanns det en bred trappa från kajen ner till vattnet. Genom att återskapa trappan får göteborgarna en till Lejontrappa. Trappan ligger i söderläge och ger invånarna en ny fantastisk mötesplats.

För att kunna bredda trottoaren längs kajen och få utrymme att återskapa trappan flyttas körbanan en bit från kanalen. Samtidigt smalnas den av och höjs upp till samma nivå som torget och får också dess markbeläggning. Istället för att köra på en bred asfaltsyta rör sig motorfordon genom torget som sträcker sig från fasaderna och ner till kanalen. Den böjda fasadlinjen längs Västra Hamngatan fortsätter längs trottoaren till Vasabrons norra fäste.

Storleken på torget är perfekt för olika småskaliga aktiviteter, marknader och evenemang. En flexibel, öppen och plan yta gör torget multifunktionellt och dess historia som marknadstorg kan åter få liv. Med träd och sittmöjligheter förstärks platsens funktion som ett attraktivt vardagstorg, samtidigt som det ramar in torget vid evenemang.

Mänsklig närvaro på torget förstärks genom de intelligande verksamheternas uteserveringar och som tillägg läggs en paviljong i nära anslutning till trappan. Här finns möjlighet till ett nytt café med uteservering direkt i anslutning till kanalen.



## Inspirationsbilder



**a** STOR TRAPPA MOT VATTNET

En bred trappa förbinder torget med kanalen och hänvisar till historien. Trappan är ett ställe att njuta av solen med utsikt över vattnet och parken. Bryggan nedanför trappan kan fungera som en tillfällig plats att förtöja vid och släppa på och av passagerare.

Kopplingen till den kulturhistoriska kajen förstärks genom design- och materialval.  
Foto: ©White



**b** ÖPPEN FLEXIBEL YTA

En öppen och plan yta på cirka 2500 m<sup>2</sup> möjliggör en mängd olika aktiviteter. Genom att använda en elementbeläggning är det möjligt att nå ledningar under ytan och gör det enkelt att reparera beläggningen efter ledningsarbete.

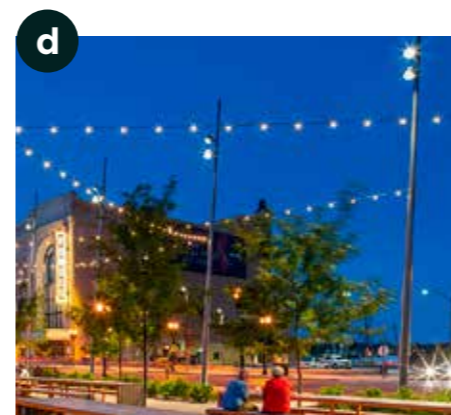
Foto: ©Louise Didriksson



**c** RUMSBILDANDE TRÄD

Träden bildar en rumslighet och en trevlig atmosfär på torget. Med en slumpmässig placering skapas en övergång från de linjeplacerade träden längs Västra Hamngatan till Kungsparken på andra sidan kanalen. Genom att plantera olika arter blir de attraktiva på olika tillfällen under året.

Foto: ©Zhu Zheng



**d** MULTIFUNKTIONELLA LJUSMASTER

Olika aktiviteter kräver olika typer av belysning. Robusta men eleganta stolpar gör det möjligt att belysa torget med strålkastare, men också att hänga ljusslingor eller segel som väderskydd vid evenemang.



**e** STEG OCH SITTKANTER

Den öppna, flexibla ytan omges av trappor och murar. Dessa ger ytterligare flexibilitet för informell användning; att sitta på, att spela på, att visa saker vid marknad eller att använda som scen med mera.

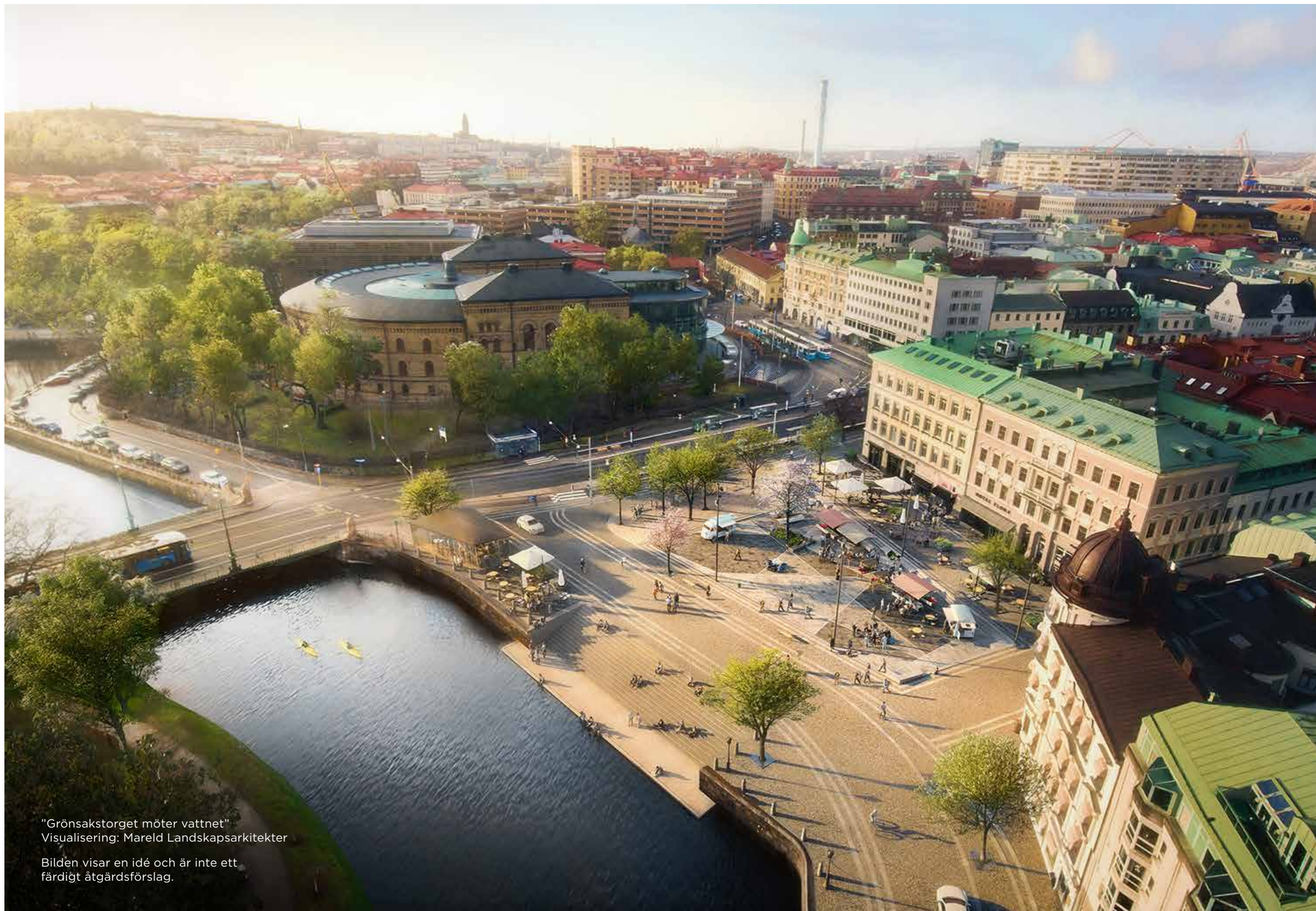
Foto: ©Louise Didriksson



**f** BÄNKAR OCH CYKELSTÄLL

Under trädkronorna, mellan spårvägen längs Västra Hamngatan och torget, finns ett utrymme med bänkar för vila, väntan eller umgänge, samt ett antal cykelpollare.

Foto: ©Zhu Zheng



"Grönsakstorget möter vattnet"  
Visualisering: Mareld Landskapsarkitekter

Bilden visar en idé och är inte ett  
färdigt åtgärdsförslag.

# Sahlgrensngatan - en rofylld parkgata

I denna del av stråket ligger två institutioner som ger området en lugn och publik karaktär. Arkitektbron bidrar med att sätta ett nytt tidlager och det nya stråket för in liv och aktivitet. Förslaget handlar helt enkelt om att förädla de befintliga kvaliteterna.

Västra delen av gatan har ett gångstråk längs vattnet men det döljs av parkerade bilar. Stråket breddas och förses med en skyddande kant mot de parkerade bilarna. Kanten ger sittplatser, lekmöjligheter och inslag av grönska. Resterande del av sträckan kompletteras gångstråket längs vattnet. Gångstråket längs gatans norra sida byggs ut och breddas för att ge plats för påhängda trappor över den gamla muren runt Pedagogerna. Trapporna gör parken runt Pedagogerna tryggare och mer tillgänglig.

För att öka tryggheten och aktiviteten i området blir bron ett välgörande inslag. Innehållet i byggnaderna runt omkring kan också förändras för att få fler att röra sig och vistas under större delen av dygnet. Stråket i sig kan med hjälp av belysning och utformning locka till ökad närvaro.

Infarten till parkeringsanläggningen och de mörka zonerna längs med fasaderna måste lyftas fram för att skapa en fin helhet av gaturummet som inte upplevs otryggt. Möjligheten att parkera bibehålls men minskas i omfattning.

De gröna kvaliteterna med stora träd och den gröna sluttningen förstärks med fler träd och perennplanteringar. Vistelseytorna blir utformade med bänkar och trädäck. Utöver detta så förses vistelsezonerna med detaljer som väcker intresse för kulturmiljöhistoria och lekfulla mindre konstverk eller former. Tvättbryggor återskapas för att nå vattnet vilket ökar interaktionen med parksidan.

## a Lågfartsgata

Vallgravsstråket i sin helhet gestaltas som en lågfartsgata där fordon anpassar sin hastighet till cyklister och gående som korsar gatan. Körytan delas upp i slätt yta för cyklister och grövre för fordon.

## b Längsgående parkering

Alla parkeringsplatser ändras så att de ligger längsgående i gaturummet. Detta minskar risken för olyckor samt ger en ökad trygghet. Genom att rotera de befintliga platserna möjliggörs plats längs med vattnet för promenaden.

## c Vistelsezoner i promenadstråket

Promenadstråket får en konsekvent bredd i Sahlgrensngatan. Den förstärks med en möbleringszon med sittplatser och grönska. Det blir fina små platser att njuta av omgivningarna, både i dagsljus och mörker

## d Grönska vid vattnet

Grönskan med träd längs med kanalpromenaden bryter vinden och förbättrar mikroklimatet.

## e Åkantskydd som kvalitet

I framtiden kommer risken för översvämning att öka. Analysen visar att sträckan från älven och in till Grönsakstorget är utsatt. Vi föreslår att åkantskyddet utformas som en naturlig del i kantzonen längs med promenaden.

## f Arkitektbron och gatan

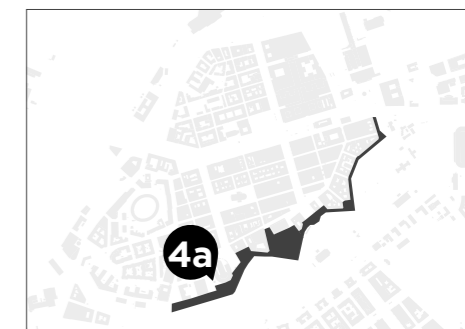
Den vackra bron blir ett vackert kontrasterade tillägg som länkar till nya station Haga. Bron blir en destination i sig.

## g Gatan utformas för unga

Den nya stråket som korsar Sahlgrensngatan föreslås programmeras med lek och aktiviteter för barn och speciellt unga då det finns många institutioner och gymnasium i omkringliggande område. Detta medför en ökad aktivitet och liv under kvällen då det vanligtvis är öde och otryggt i denna del av stråket.

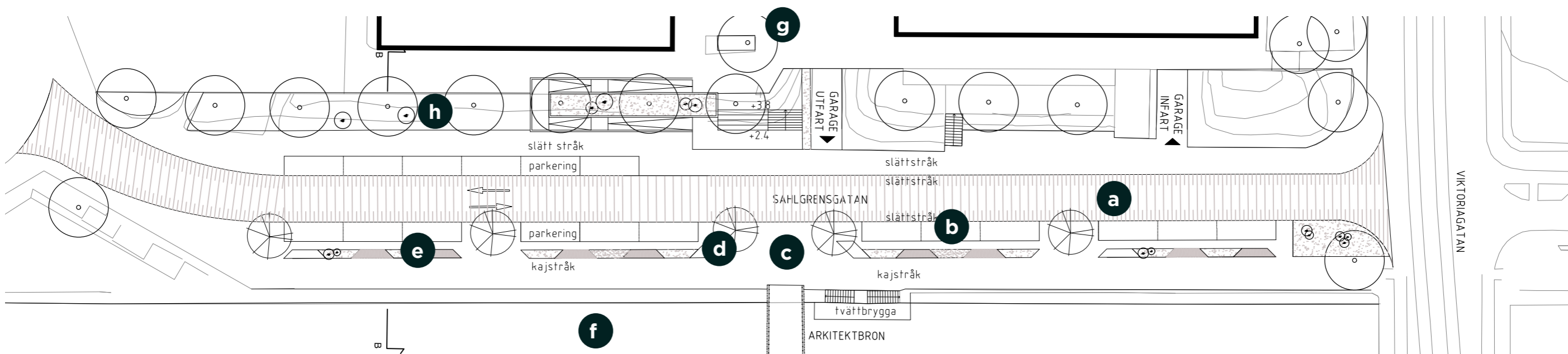
## h Ökad trygghet

Genom att belysa de mörka zonerna kring pedagogerna och sociala huset ökar överblicken och tryggheten längs Sahlgrensngatan. Genom att sänka skalan på den befintliga gatubelysningen och komplettera den med andra armaturer får gång och cykelstråk, slänter, trappor och planteringar ljus.

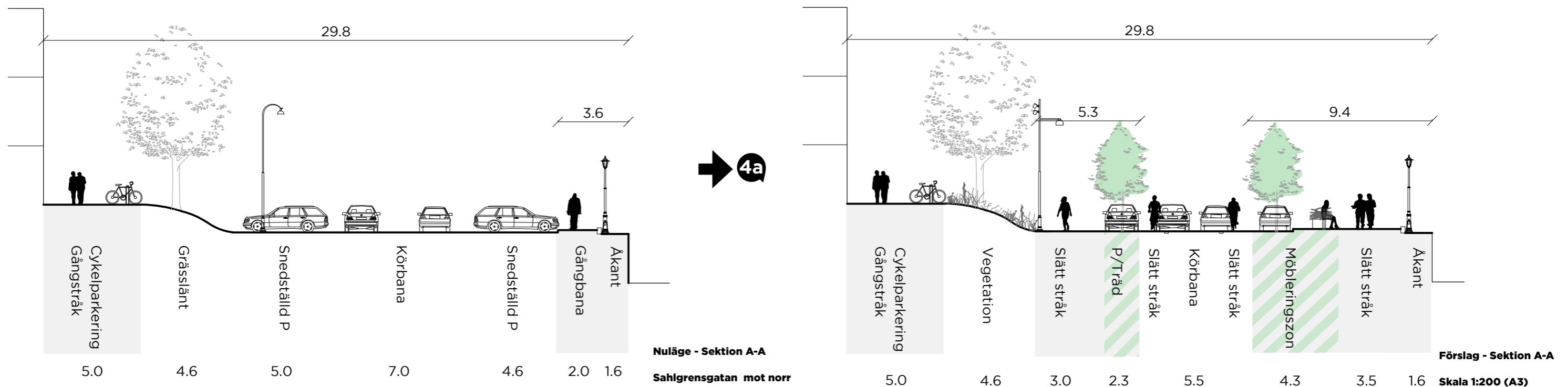


Situationsplan  
Skala 1:500 (A3)

0 2 5 10 20m







De gamla gaslyktorna ombestycas med svagare ljuskällor och gångstråk och gata belyses med en mer lägskalig belysning med möjlighet att accentbelysa slanter, buskage och trappor från stolpen. Den låga muren med sittplatser längs stråket får ett integrerat ljus för att sänka skalan och ge ljus på markyta och växter.

**Inspirationsbilder**



Förslag på ny bro i Arkitektgatans förlängning. Kopplingen innebär ramp och trappa mellan Sahlgrensngatan och Arkitektgatan. Bron kommer inte att utformas som visualiseringen utan ha en rak sträckning över vattenytan.. Visualisering ©Erik Andersson Arkitektur



Bänkar och bord längs med ett vattendrag. Skön lövskugga, doft och sinnlighet. Gott med yta för flanerande. Foto: Ågatan i Uppsala ©Luc Pagé

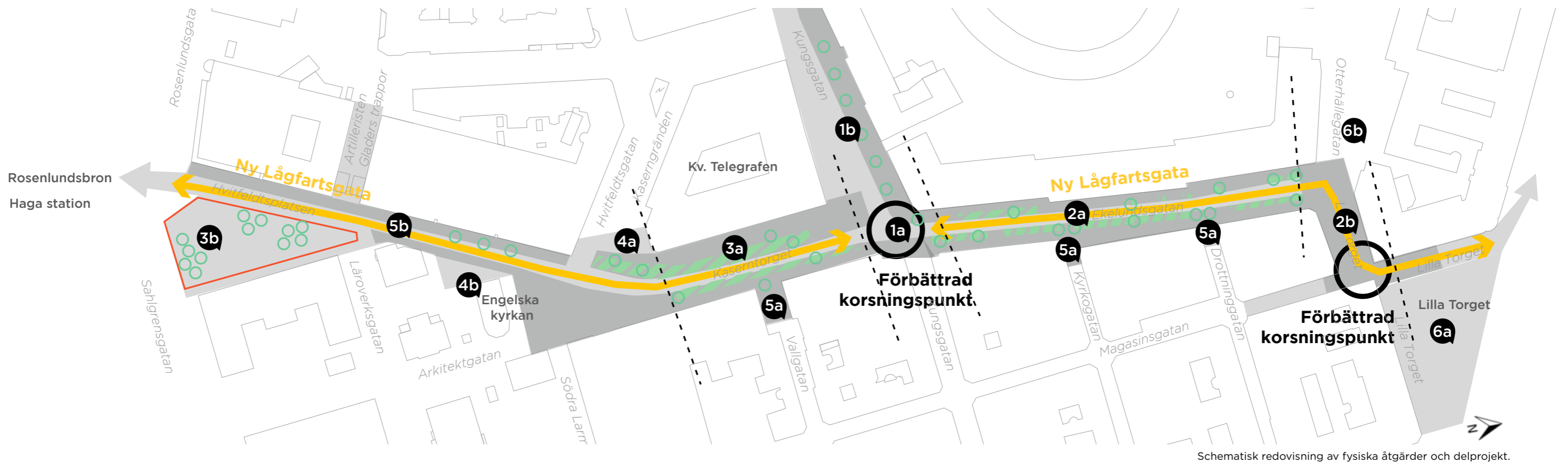


Skapa framsidor mot vattnet. Spegling av entrétrappan på motsatta sidan Pedagogen. Visualisering: Åsa Landahl "Livet vid vattnet" SBK 2011.



Roliga och lekfulla inslag som aktiverar längs stråket. Foto: Köpenhamn ©Louise Didriksson

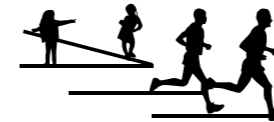
# Kasernstråket: Från väg till stadsrum



Stråket sträcker sig från Rosenlundsbron och nya station Haga till Lilla Torget i norr. Idag är det en transportsträcka med splittrad upplevelse som imorgon blir ett livfullt och aktiverat stråk med höga vistelsekvaliteter.

Kasernstråket har många spännande rumsligheter och kopplingar till omgivande områden. Dessa kopplingar ska stärkas och de delar som upplevs otrygga och inaktiva lyftas för att stråket ska upplevas som ett attraktivt gaturum. Kvaliteten i stråket är ojämn och prioriteringen av delprojekten syftar till att skapa ett större sammanhang över hela stråket. Kasernstråket har en stor potential att bli ett annorlunda stråk, grönt och friare i sin utformning, i jämförelse med de parallella Västra Hamngatan och Magasingsgatan. Haga station kommer bidra till ett ökat fotgängarflöde utmed stråkets södra delar.

Kasernstråket upplevs på kvällstid ganska otryggt på grund av brist på överblick och att gatan upplevs ödslig. Vissa zoner i stråket är väldigt mörka och det påverkar tryggheten i hela stråket. Genom att fördela ljuset på ett annat sätt, kan belysningen stärka rummet, lyfta fram identiteten och uppmuntra till ökad användning av stråket och anslutande platser även när det är mörkt.



## Fokus på fysisk och social aktivitet

Vänd svagheter till en styrka. Från att inte ha några offentliga sittmöjligheter till att ha många och mycket möjligheter att stanna upp och mötas. Plats för rörelse och lek på platserna och längs med stråket.

## Den gröna mångfalden ökar

Bredden i stråkets sektion möjliggör en gestaltning med mycket mer grönska och trädplanteringar. Genom att bygga vidare på den varierande grönskan som finns idag blir stråket rikt på färg och sinnlighet över hela året. Grönskan lyfts fram med belysning för att stärka den låga skalan och det taktila.

## Ett tryggare stads- och gaturum

Idag har sträckan från Kaserntorget mot Lilla Torget stark prägel av en väg med utformning för 50 km/h snarare än en gata. Genom att utformas som en lågfartsgata ändras karaktären vilket bidrar till att stärka innerstadens attraktivitet med fokus på folkliv och upplevelse. För att lyfta tryggheten läggs stort fokus på upplevelse av nattstaden.

# Delprojekt

## 1a Korsningen Kungsgatan, se sidan 68

Gätagans slut vid Kaserntorget upplevs som ett slut på gatan. Genom att höja upp korsningen och ge den ett annat golv kommer hela Kungsgatustråket att hänga samman ända bort till Esperantoplatsen. Den förhöjda korsningen underlättar fotgängarflöden i alla riktningar. Hastigheten blir låg och ökar trygghet och säkerhet.



## 2a Ekelundsgatan, se sidan 72

Stråkets mest outnyttjade del. De inaktiva bottenvåningarna är en utmaning som innebär att det offentliga rummet måste bidra i allt högre grad till ökad urban kvalitet. Eftersom det är få boende är området inte så störningskänsligt. Det kan aktiveras genom en spännande gestaltning med ljus, konst, lek och delar som lockar till rörelse och träning samt en hög andel grönska.



## 3a Kaserntorget - Televerket, se sidan 70

Vid Kaserntorget sammanstrålar flera stråk i en spännande del av innerstaden. Torget lyfts fram i stråket genom bearbetning av markmaterial, kantstenar, nivåskillnader och omfördelning av gatans sektion.



## 4a Kaserngränden

Genom samverkan med fastighetsägarna kan Kaserngränden bli en intressant del av staden istället för att upplevas som en mörk och undanskymd gränd. Konst och belysning kan bidra till denna förändring liksom inbjudande vägvisning till bastionerna på Kungshöjd.



## 5a Sidogatorna/platser till Ekelundsgatan

Det strikta rutnätet inom Vallgraven kan i två platser på Ekelundsgatan, ses i hela sin utsträckning. Nivåskillnaden bidrar till att framhäva hela Drottninggatan och Kyrkogatan. Nivåskillnaden skapar dock även en otrygg återvändsgränd. Genom att gestalta dessa fina sidogator som små platsbildningar lyfts kvaliteterna fram.



## 6a Lilla torg

Lilla torg är en fin, formell plats. Här finns bänkar, naturstensmaterial, staty och god belysning. För att aktivera stråket krävs dock något mer på Lilla torg. Ökad rumslighet för att få lust att slå sig ner, anledning till att nyttja ytan genom plantering av kvalitativ och varierad grönska.



## 1b Förlängning Kungsgatan, se sidan 68

En justering av sektionen och omfördelning av ytan på Kungsgatans norra sida ger en tydligare riktning mot Esperantoplatsen. Trädraden kan förlängas, mer offentliga sittplatser integreras. I möbleringszonen kan en sitta och se på gatans liv. Cykelparkering justeras för att fullt utnyttja den skuggiga delen av gatan. Ny belysning ger gaturummet ökad attraktivitet.



## 2b Lilla Torget gata - Ekelundsgatan

Det breda körfältet bjuder in till snabb genomfart. För att ta tillvara på de fina utblickarna och solbelysta ytor, breddas både den norra och södra trottoaren för att öka vistelsemöjligheten, gynna den hållbara mobiliteten och förenkla möjligheten att korsa gatan. Magasinsgatans förlängning som gångfartsruta till Lilla Torg innebär att kaserenstråket landar i en plats.



## 3b Hvidfeldtsplatsen - parktorg

Den stora platsen som idag tjänar som markparkering ingår i arbetet kring Haga västlänken. För öka aktiveringen av Kaserenstråket föreslås att fokus läggs på rörelse och fysisk aktivitet i en grön miljö. Det finns en brist på ytor för unga. Med närhet till gymnasieskolor och kollektivtrafik samt med få boende är det en perfekt del i innerstaden för denna målgrupp.



## 4b Engelska kyrkan

En av de vackraste byggnaderna i centrala Göteborg är istället för ett smycke en otrygg och mörk zon i stråket. Genom ljussättning av Engelska kyrkan i samverkan med fastighetsägaren kan den under de mörka timmarna ge orienterbarhet, riktning och skönhet åt stråket. Fönsterglasen och kyrkofasadens detaljering lyfts fram för att stärka sinnesintrycken i området.



## 5b Hvitfeldtsgränd, se sidan 71

En ökad mängd fotgängare rör sig längs Hvitfeldtsgränd och när Västlänkenstationen öppnar förändras geografin i staden vilket kommer öka flödet ytterligare. Sektionen ses över för att få sammanhang med Kaserntorget. En trädrad längs den västra sidan skyddar och ger kvalitet åt gaturummet och zonen närmast fasad.



## 6b Otterhällan

På toppen av Otterhällan finns kulturhistoriska miljöer. Vägen dit är tyvärr inte någon skön upplevelse. Asfalt, bilparkering, vägskyltar och betong. Som sista delprojekt förändras gatans karaktär och samverkan med fastighetsägarna sker för att belysa fastigheter och uppmuntra till ökad aktivitet i gaturummet. Den lilla platsen längst ner kan ges tillägg i form av t. ex. konst.



# Kungsgatans korsning och förlängning

Kungsgatan knyts ihop över Ekelundsgatan genom att hela korsningen förhöjs. På så sätt blir stråket tydligare och fotgängarna prioriteras i högre utsträckning. Det ger en värdig fortsättning av stadens mest frekventerade stråk.

Ett naturstengolv läggs i korsningspunkten och förlänger stråkets karaktär mot Esperantoplatzen. Hastigheten blir låg och ökar trygghet och säkerhet. Kungsgatans norra sida stärks med trädplantering och sittplatser som tar tillvara på sol och skugga. Ny belysning ger gaturummet ökad attraktivitet och ökar känslan av trygghet.

## a Upphöjt golv

Ett robust golv i natursten länkar samman innerstadens viktigaste stråk - gågatan - med västra centrum.

## b Trädrad och sittplatser

En förlängd trädrad berikar och skapar en skyddad gångzon innanför.

## c Avsmalnad köryta med plats för angöring

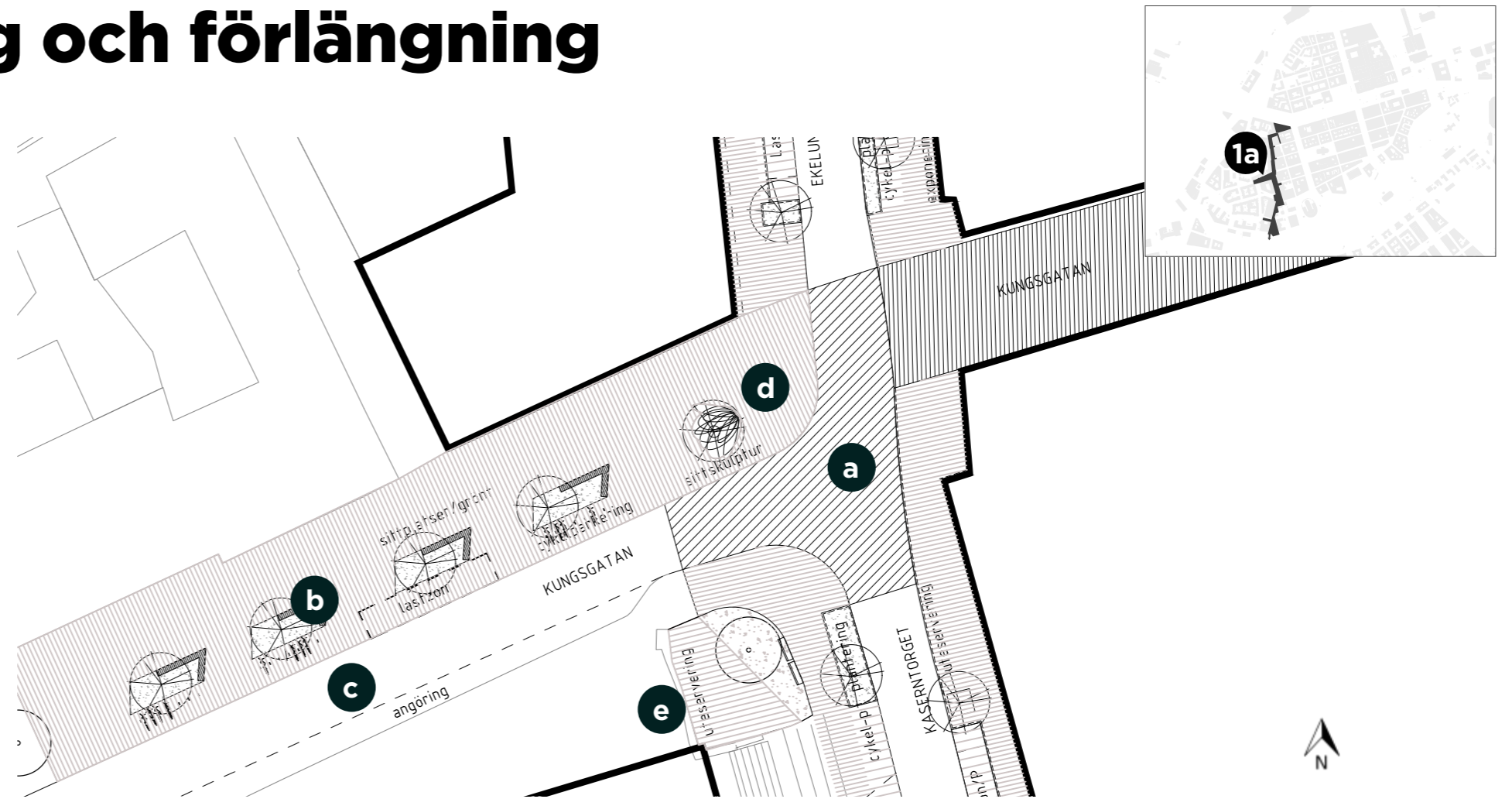
Den breda körytan smalnas av för att minska upplevelsen av genomfart.

## d Stärkt nod

Möjlighet att integrera en platsspecifik möbelskulptur samt högkvalitativ belysning i den viktiga korsningspunkten.

## e Belysning

Mötet mellan Kungsgatan och Kasernstråket har natthimlen som tak (inga linor). Historiska lyktor på före detta Televerkbyggnadens fasad och stolpar framför ger mjukt ljus på vägg och markyta. Ljuset finns nära materialen i exempelvis portar, trappor och planteringar.



Planutsnitt Kaserntorget

Skala 1:500 (A3)

### Inspirationsbilder



Ett robust slätt golv, Fredriksberg, Köpenhamn. Foto: ©Louise Didriksson



En zonindelning som ger hinderfritt gångutrymme närmast fasad. 3:e Långgatan. Foto: ©Ulrika Bergbrant



Karaktärsfull linhängd belysning som skapar ett sammanhang längs hela stråket. Stockholm Foto: ©Louise Didriksson



Visualisering: White  
Bilden visar en idé och är inte ett  
färdigt åtgärdsförslag.

# Kaserntorget med mer parktorg än gata

## a Justerad bredd på körytan

Angöring och leverans delar yta med gående för att möjliggöra vistelse och aktivera den gröna slänten. Nivåskillnaden nyttjas för att locka till rörelse och fysisk aktivitet.

## b Sidogatan landar i stråket

Vallgatan och den gamla portalen lyfts fram genom att förlänga Vallgatan ut över Kasernstråket.

## c Förstärkt terrassering

Bearbetning av slänten med tydligare struktur och kanter för att integrera möjligheter för sittplatser, lek och rörelse.

## d Varierad möblerings- och parkeringszon

Zonen på ömse sidor av gatans mitt används till lastning, parkering, plantering och uteservering. Ungefär uppdelning per kvarter med en lastzon och två p-platser.

## e Belysning

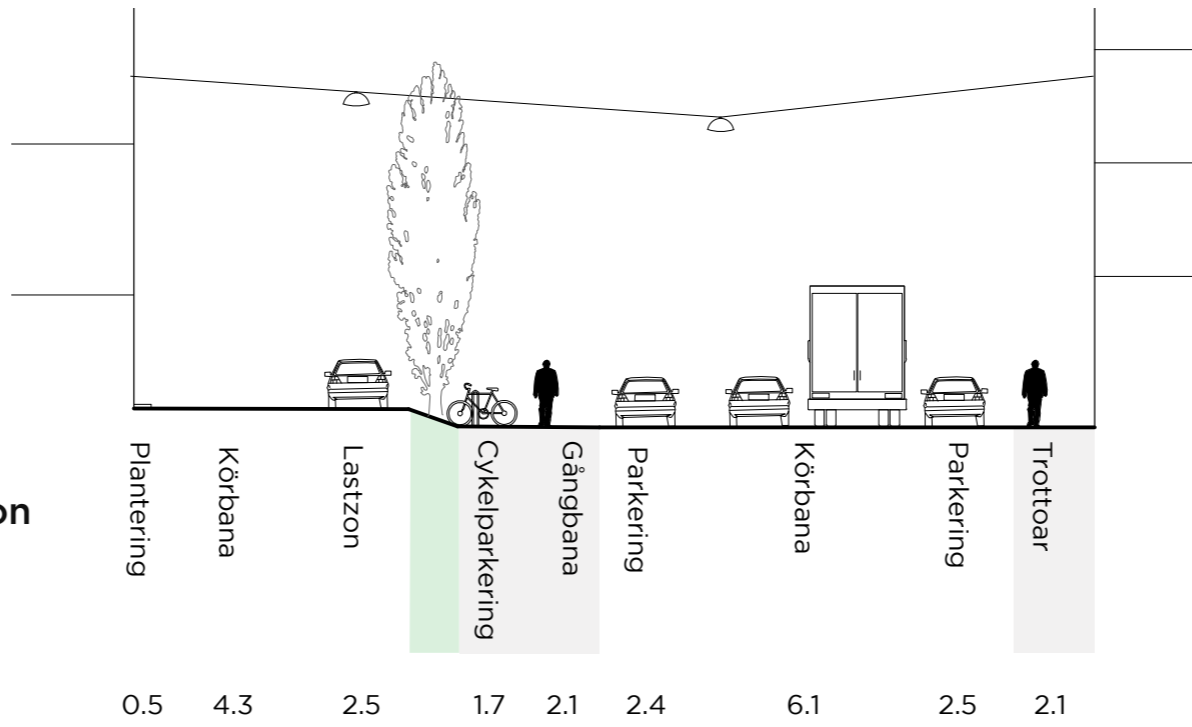
Belysningsstolpar med strålkastare i trädraden ger ljus på gångstråk, grönska, konst och samt ett mjukt ljus på fasaderna

Belysningen längs fasaderna kring portar, parkeringsgarage och skyltfönster samordnas

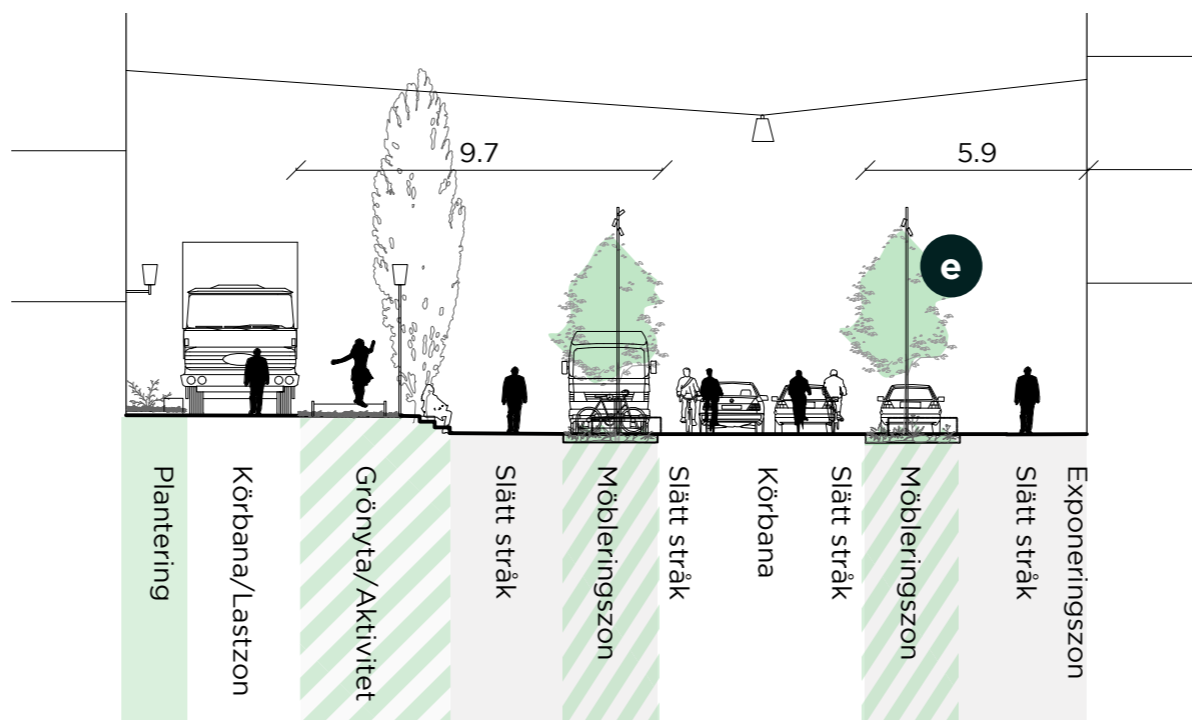
### Inspirationsbild



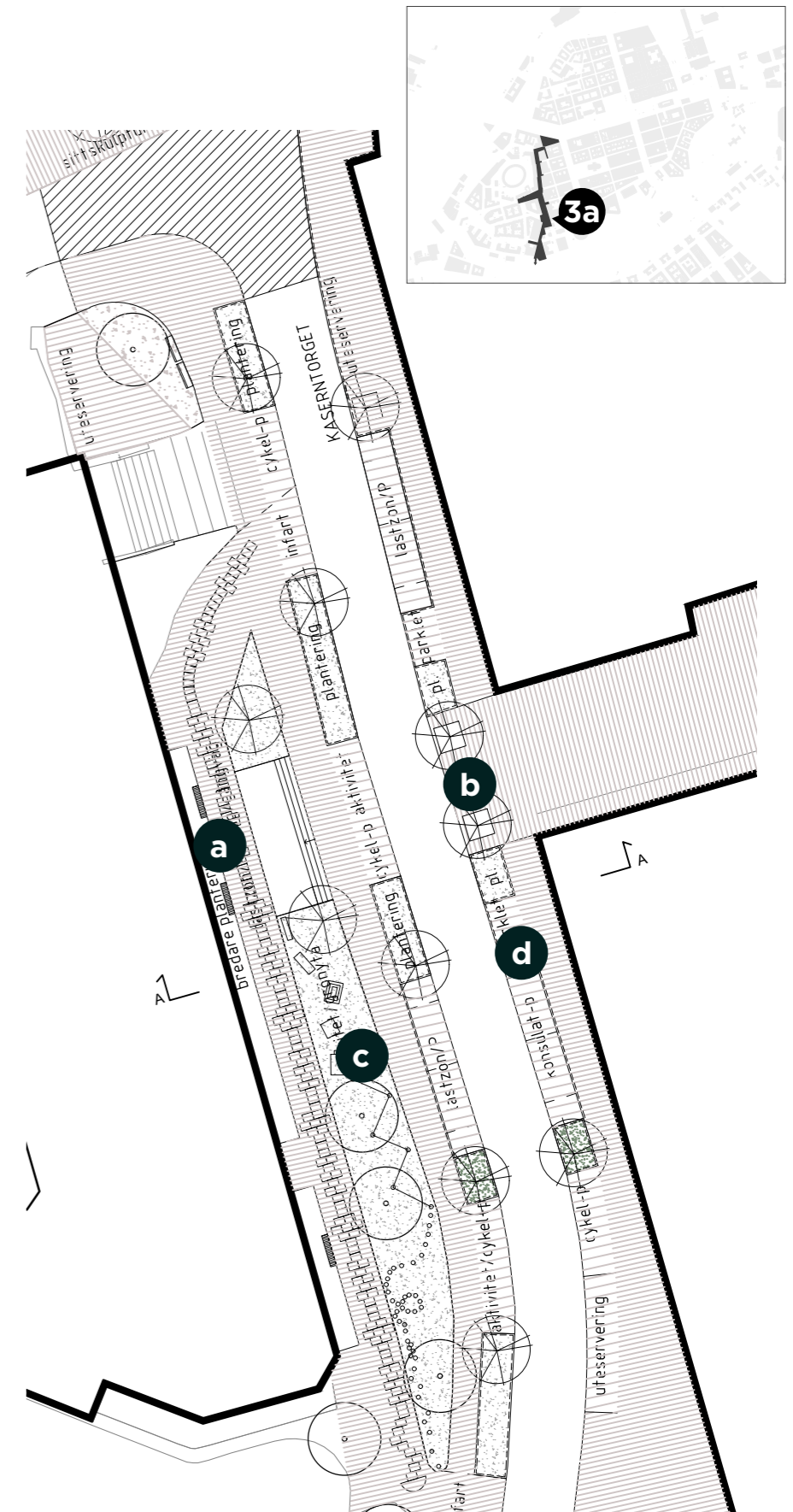
Förstärk och utnyttja terrasseringen till sitttor, grönska och öka lekbarheten. Foto: ©White



Nuläge - Sektion A-A  
Skala 1:200 (A3)



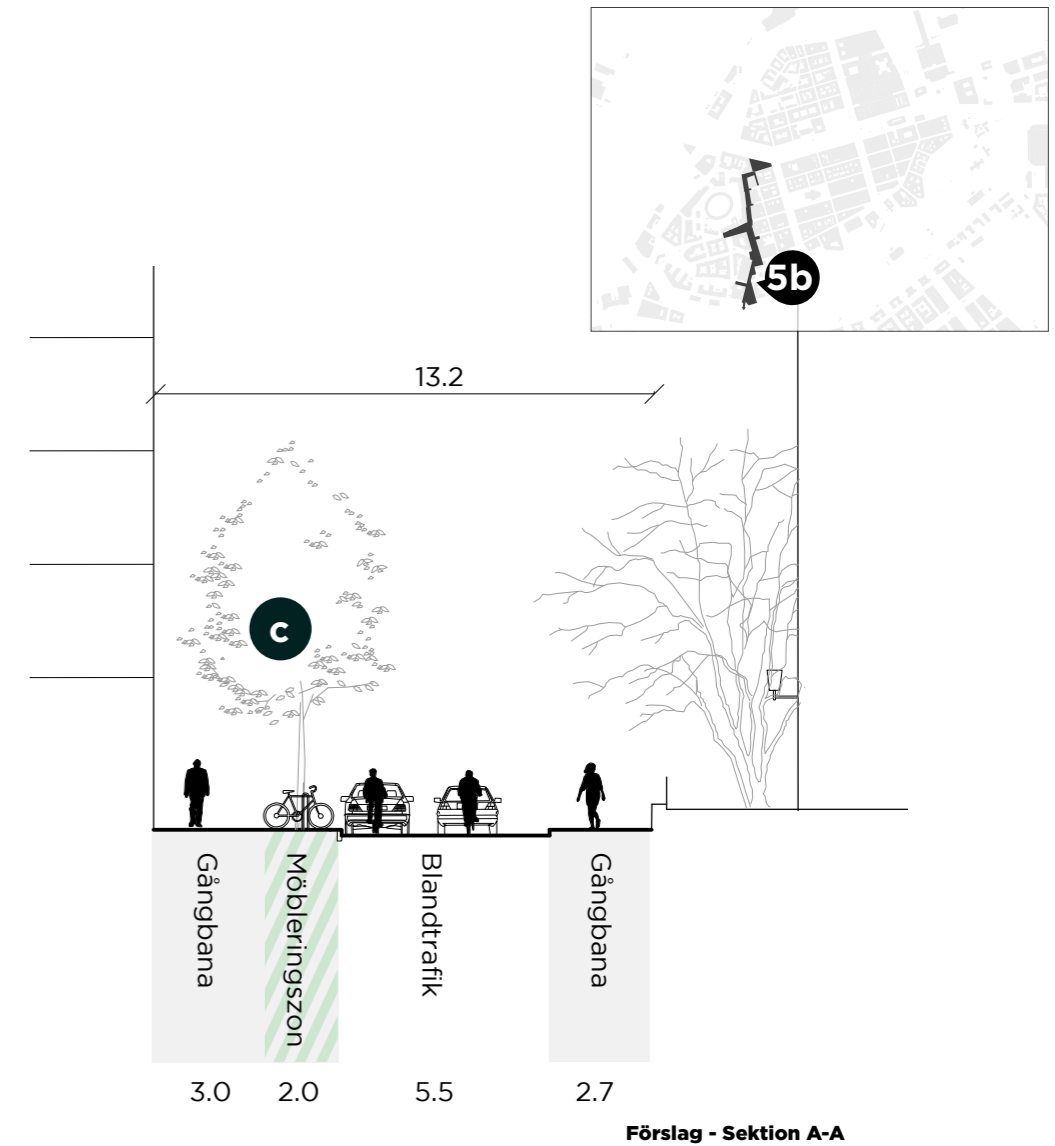
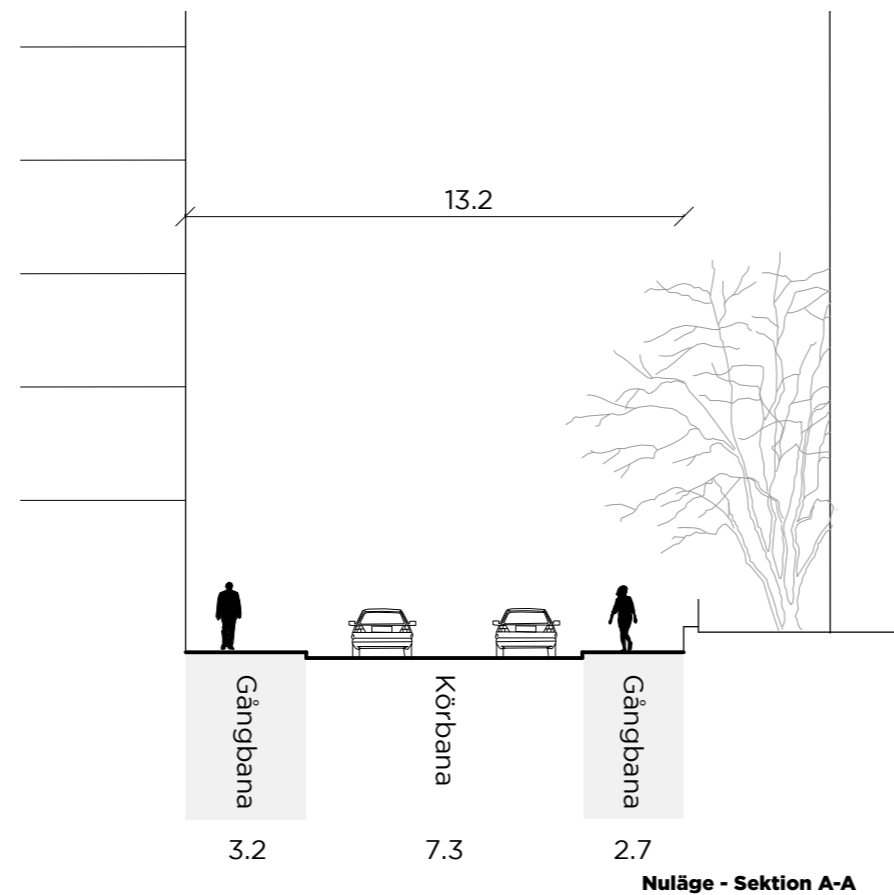
Förslag - Sektion A-A



Planutsnitt  
Kaserntorget  
Skala 1:500 (A3)

# Hvitfeldtsgatan med plats för fler

Många fotgängare rör sig längs Hvitfeldtsgatan och när Station Haga öppnar förändras geografin i staden vilket kommer öka flödet ytterligare. Sektionen ses över för att få ett sammanhang med Kaserntorget. En trädrad längs den västra sidan skyddar och ger kvalitet åt gaturummet och zonen närmast fasad samt ökar de robusta ekosystemen.



## Inspirationsbild



För att utöka den gångbara trottoaren förses trädplanteringarna med galler alt. ram med infiltrerbar ytbeläggning likt bilden. More London. Foto: ©Louise Didriksson

### a Justerad bredd på körytan

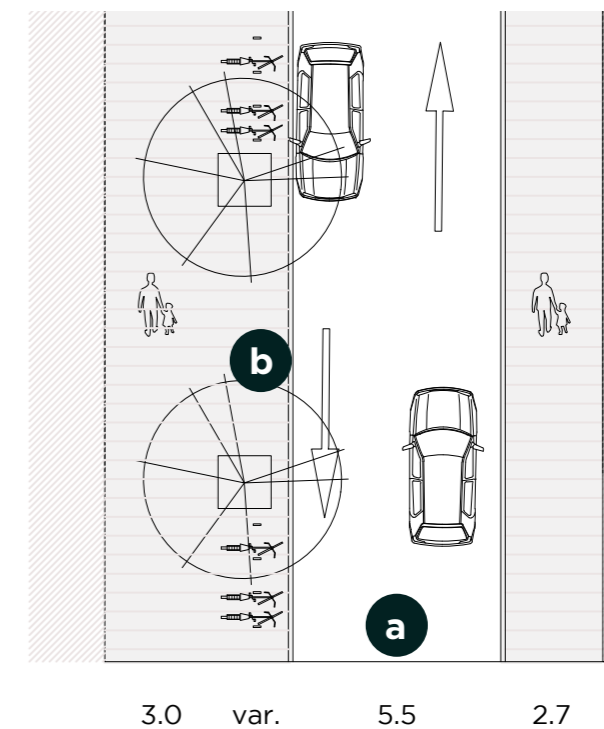
För att förstärka de gröna kvaliteterna och ge mer plats för fotgängare minskas bredden av körytan.

### b Möbleringszon

Ger plats åt trädrad som planteras i sammanhållen skelettjord. Trädgaller placeras runt stammarna för att utöka den användbara ytan på trottoaren. Ett mindre antal cykelparkeringar inryms.

### c Belysning

Idag finns en obalans mellan den västra och östra sidan av stråket. Förslaget är att förstärka ljuset på den östra sidan av stråket med lyktor på fasader och grönska kring den äldre bebyggelsen för att strärka rummet och identiteten och få ökad överblick i stråket. Ljuset kring Hemköps entré behöver tonas ner för att stadsrummet ska kännas som en sammanhållen helhet. Belysningen av trapporna upp mot Kungshöjd behöver ses över för ökad trygghetsupplevelse.



Plan och sektioner skala 1:200 (A3)

# Ekelundsgatan vänder svaghet till styrka

## a Utblickar från trapporna

Vackert bearbetade, förhöjda stenlagda ytor bryter av det långa linjära stråket och bjuder in till vistelse och utblickar från trapporna ner till Drottninggatan och Kyrkogatan.

## b Varierad möblerings- och parkeringszon

Zonen på ömse sidor av gatans mitt används till lastning, parkering, plantering, uteservering och plats för lekfulla inslag som lockar till rörelse. Ungefärlig uppdelning per kvarter med en lastzon och två p-platser.

## c Livfull lågfartsgata

Körytan delas av fordon och cyklar. Zickzacklinjerna symboliserar ett föränderligt mönster som kan skapas i samverkan med ungdomar/konststuderande i en årligt återkommande aktivitet som ger gatan en särprägel.

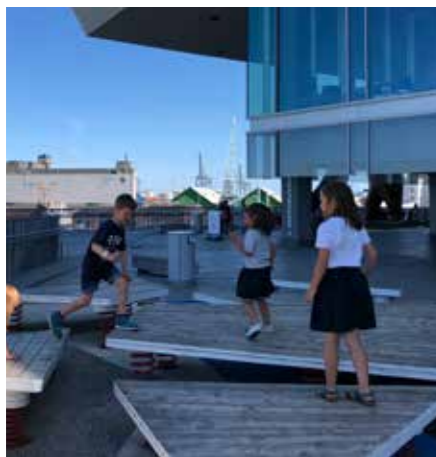
## d Sammanhang med sidogatorna

Gränderna kan göras trevligare och tryggare med ny belysning och utökade konstutsatningar. Genom samverkan med fastighetsägarna kan även ljud och lukter från fläktanläggningar ses över. Det bortglömda blir överraskande, roliga miniplatser.

## e Belysning

En rad av linspänd belysning i en rak linje över zonen för blandtrafik ger ett mjukt ljus på marken. Belysningsstolpar med strålkastare i trädraden ger ljus på gångstråk, grönska och konst samt ett mjukt ljus på fasaderna. Belysningen längs fasaderna kring portar, parkeringsgarage och skyltfönster samordnas.

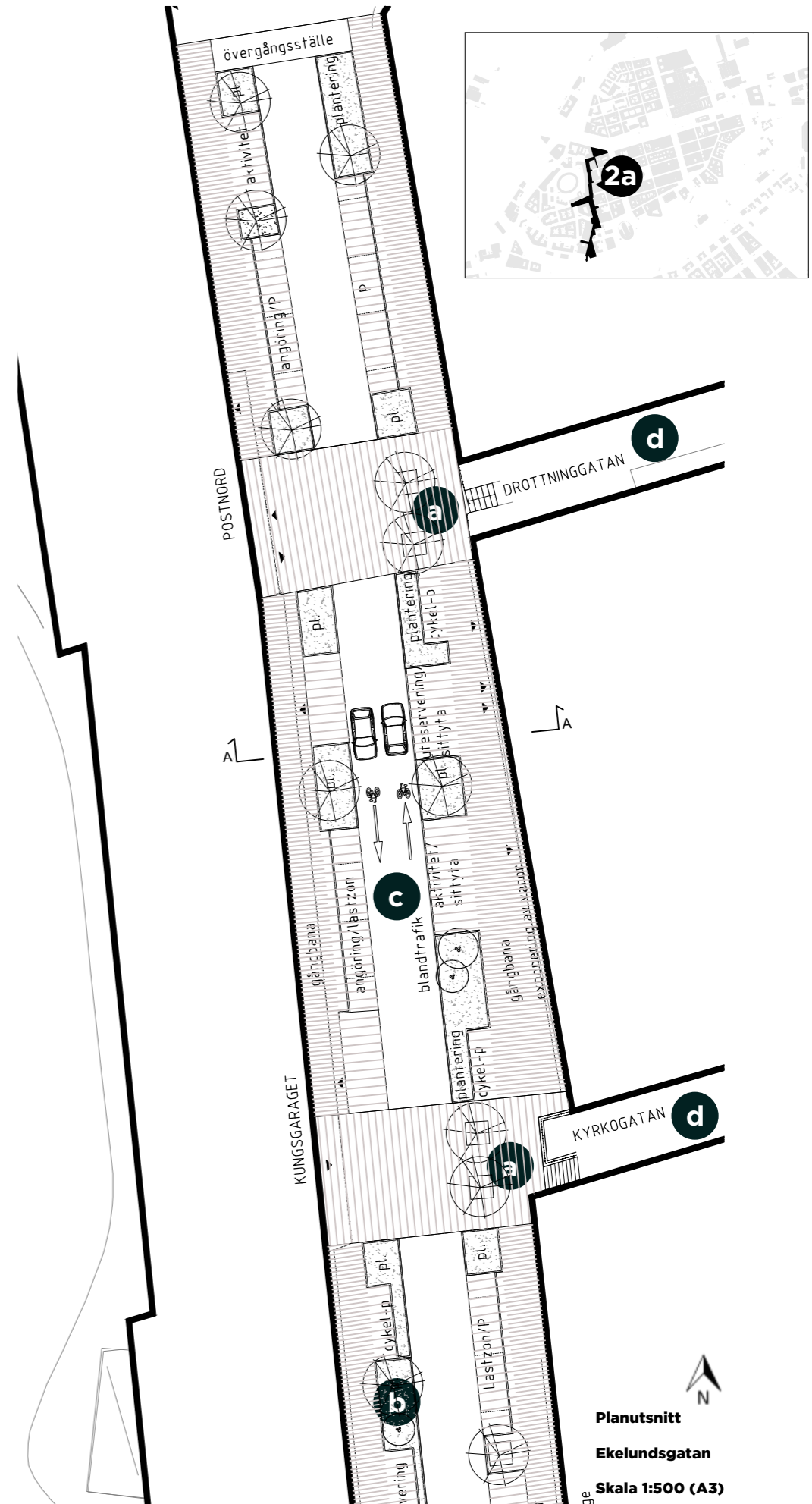
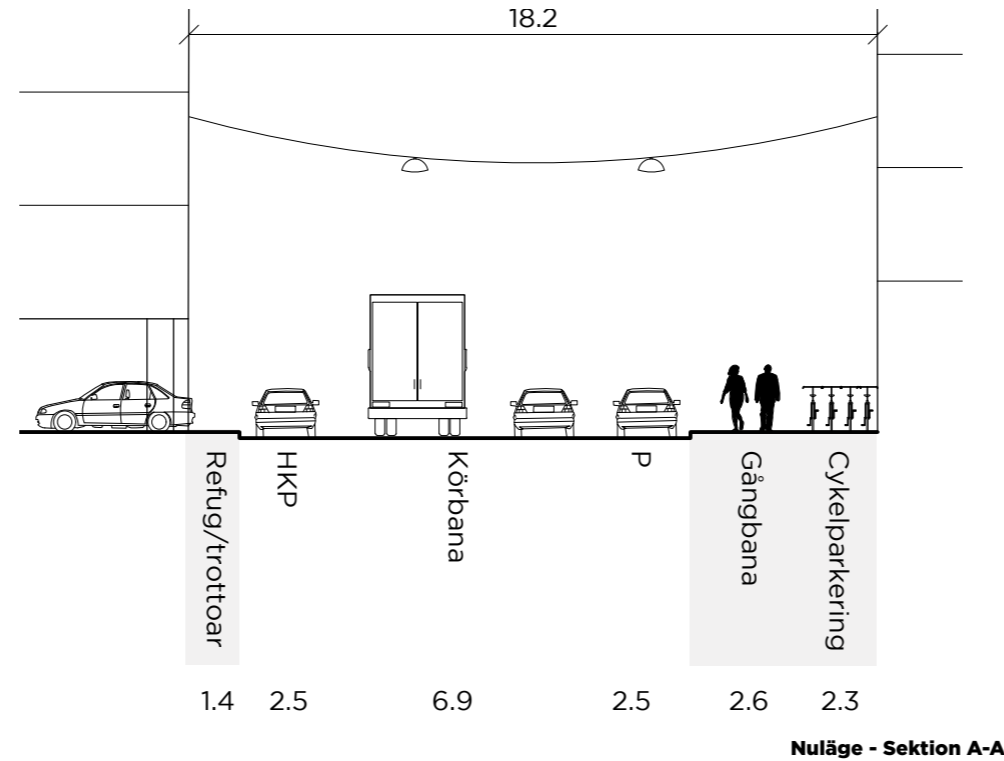
### Inspirationsbilder



Lekfulla inslag som lockar till rörelse i möbleringszonen. Foto: ©Louise Didriksson



Grönska och fina detaljer. Foto: ©White







Ett vackert, grönt stråk med god tillgänglighet,  
Bordeaux.

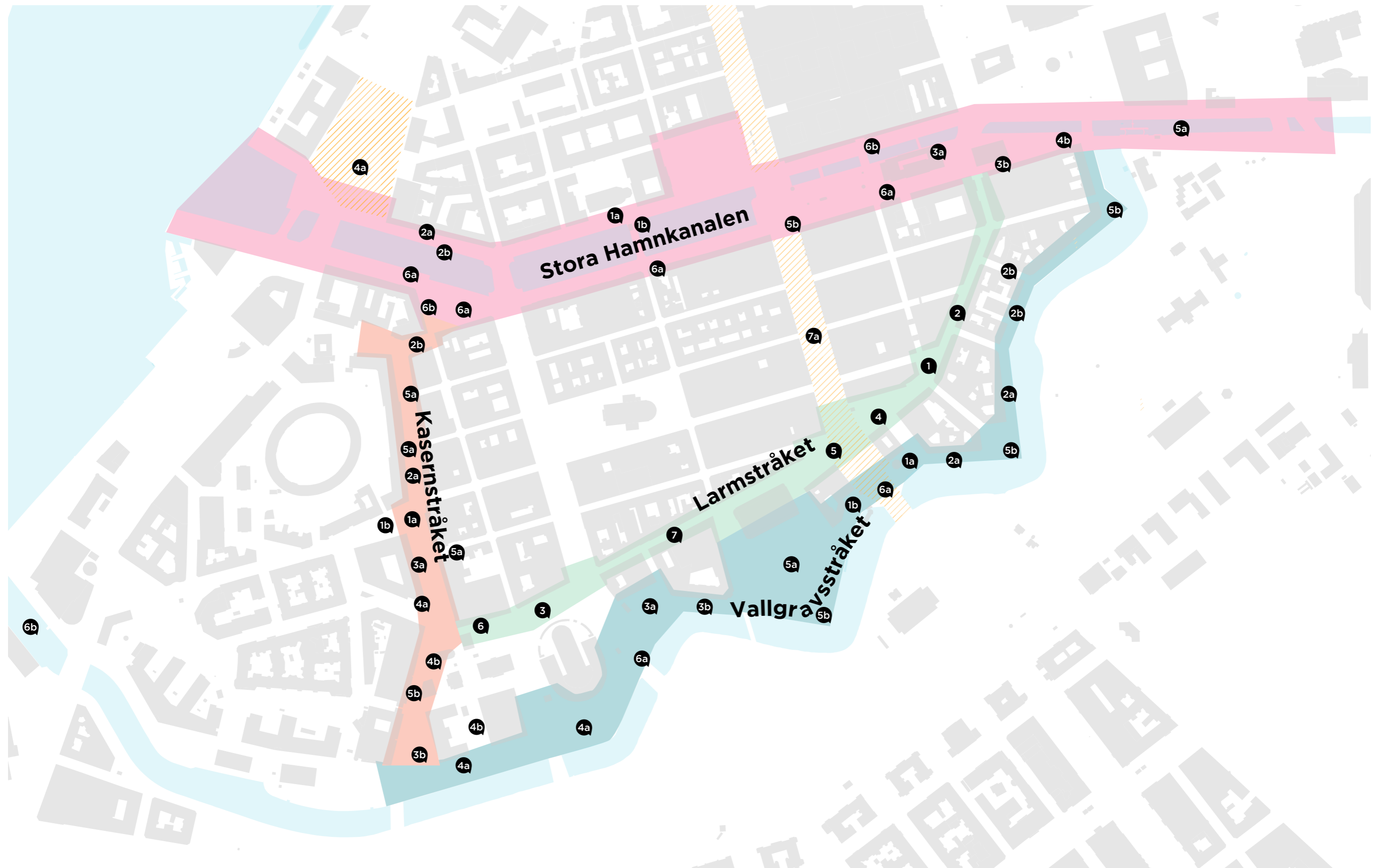
Foto: Gunilla Gombri



# Konsekvenser och fortsatt arbete

**Detta kapitel handlar om att utvärdera konsekvenserna av planen som helhet samt måluppfyllelsen för de fyra stråken utifrån de ledstjärnor som inledande beskrivits i del två. Avslutande beskrivs viktiga medskick till fortsatt arbete som behövs för planens genomförande.**

# Sammanfattande karta med föreslagna delprojekt



# Aspekter kring genomförande

Stadsmiljöplanens genomförande är till stor del beroende av andra pågående projekt inom trafikkontorets verksamhet, som till exempel kanalmurs-upprustningen och pågående arbete med Centralenområdet. Planen kan även fungera som inspel i till exempel Västlänkens delprojekt och vid flytt av spårväg utanför stadskärnan, enligt Målbild Koll2035.

Inte minst är stadsmiljöplanen användbar som trafikkontorets underlag vid inspel av åtgärdsförslag till den årliga investeringsplaneringen, för att optimera och kostnadseffektivisera ny- och ombyggnationer av allmän plats. Samtidigt behöver ekonomin och komplexiteten i olika förslag bedömas innan uppstart av projekt, då det kan ha stor påverkan på prioriteringen.

Även dialog med externa parter kring möjligheter till att maximera nyttor och behov av samskapande vägs in i prioriteringen. Stadsmiljöplanens fastställande som viljeinriktning ses som grunden för att jobba vidare med ovanstående aspekter.

## Sammanställning av samtliga delprojekt

- Föreslagen prioriteringsordning**
- 1a Harry Hörnes plats
  - 3a Grönsakstorget
  - 1a Norra Hamnkanalen - Tyska kyrkan, Gustav Adolfs torg
  - 1b Norra Hamnkanalen - Kanalpromenad
  - 2a Norra Hamnkanalen - Packhusplatsen
  - 2a Östra Larmstråket
  - 2b Norra Hamnkanalen - Kanalpromenad
  - 3a Hotellplatsen
  - 1b Lilla Kungsgatan
  - 3a Södra Larmgatan vid pedagogen
  - 2b Drottningsgatans förlängning
  - 3b Passage över V. Hamngatan
  - 3b Hvitfeldtsplatsen - parktorg
  - 1a Kungsporten - Lilla Nygatan
  - 1b Kungsporten
  - 2a Stora Nygatan: Kungsporten - Gustavus Magnus
  - 2b Stora Nygatan: Carolus Nonus Rex - Slussbron

- 1b Förlängning Kungsgatan
- 1a Korsningen Kungsgatan
- 2a Ekelundsgatan
- 2b Lilla Torget gata - Ekelundsgatan
- 4a Sahlgrensgatan
- 4b Engelska kyrkan
- 3a Televerket - Kaserntorget
- 4a Kaserngränden
- 4b Passage över Ö. Hamngatan
- 3b Basargatan
- 4a Kungsportsplatsen
- 5b Korsgatan mot Bazarbron
- 4b Arkitektgatans förlängning
- 5a Kungstorget & Johannes Dux
- 5b Tre bastioner
- 6b Kaserntorget, del av Kaserenstråket

- 5a Sidogatorna/platser till Ekelundsgatan
- 3b Södra Hamngatan
- 4a Packhusplatsen och -parken
- 4b Slussplatsen
- 5a Slussgatan - Fattighusån
- 5b Korsning Brunnsparken
- 5b Hvitfeldtsgatan
- 6b Otterhällan
- 6a Lilla torg
- 6a Södra Larmgatan
- 5a Saluhallen i Larmstråket
- 6a Korsningspunkterna Hamngatorna
- 6b Porten vid Älven - Vallgravens entré
- 7a Östra Hamngatan

# Konsekvensbeskrivning

Vilka konsekvenser kan vi förvänta oss av stadsmiljöplanens föreslagna åtgärder? Den historiska stadskärnan både påverkar och påverkas av ett antal omfattande projekt i sin geografiska närhet. Det gäller även projekt som på systemnivå påverkar stadens mobilitet. Stadsmiljöplanen kan ses som en önskad konsekvens av och för flera av dessa projekt.

## Hållbar mobilitet

### Klimatförändringarna och mobilitet

Trafikkontorets övergripande strategier innebär kraftfulla åtgärder för att öka det hållbara resandet, främja elektrifiering och hållbara bränslen. Även andra övergripande dokument för staden förespråkar liknande förändringar. Stadsmiljöplanen inom Vallgraven ger inte förslag på konkreta mobilitetslösningar, men visar idéförslag på utformning av stråk och gaturum när fotgängare och cyklister tilldelas ett större utrymme. Det minskar i sin tur framkomligheten och utrymmet för parkering av bilar. Kollektivtrafiken är en viktig framgångsfaktor när det gäller att öka andelen hållbara resor, vars utveckling främst styrs av regionala överenskommelser. Se mer under rubrik Framkomlighet.

### Parkering och transporter

Konsekvensen med omfördelning av ytor blir att privatbilsparkering måste flytta från gatukant till parkeringslösningar på kvartersmark eller utanför den absoluta stadskärnan. Denna konsekvens är samstämmig även med andra av stadens dokument som till exempel parkeringspolicyn. Kvarvarande parkering i stadskärnan riktas till personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade, cyklar, angöring och lastplatser. Parallella arbeten behöver hantera konsekvenserna för parkering och godstransporter. Den minskade biltrafiken och parkeringen innebär förbättrad luftmiljö och mindre buller.

### Framkomlighet

Mobiliteten i gångvänligt tempo stärks. I stråken föreslås även omfördelning av yta till förmån för cyklister. Det blir viktigt att i det fortsatta arbetet studera gränsen mellan ytorna för fotgängare och cyklister för om den upplevs otydlig kan en osäkerhet och en målkonflikt uppstå även mellan dessa trafikslag. Stadsmiljöplanens exempel med bredare och slätare gång- och cykelstråk och förstärkta kopplingar i korsningar förbättrar gång- och cykelmöjligheterna. Sänkta och fasade kantstenar i korsningarna, samt en universell utformning syftar till att minska antalet fallolyckor och att förenkla passagera. Det innebär dock att en avvägning mot aspekten trafiksäkerhet måste göras i varje fall.

Kollektivtrafiken får på sikt förändrade linjedragningar, då den tyngre, kapacitetsstarka kollektivtrafiken planeras i stråk utanför stadskärnan i andra projekt. I första hand kommer resenärerna från hållplatserna in i city till fots. Generellt försämras framkomligheten med personbil i stadsmiljöplanen. Framkomligheten för rörelsehindrade med parkeringstillstånd eller färdtjänst förblir oförändrad.

### Utveckling av mobilitetslösningar

En snabb utveckling av små eldrivna fordon och självkörande fordon sker hela tiden. Konsekvensen kan bli att vi kan se nya kombinationer av tjänster och lösningar för ”last-mile”, det vill säga den första och sista delen av transporten. Därför måste en flexibilitet vägas in i gaturummens ytfördelning, vilket förenklas av de i planen föreslagna släta, breda och sammanhängande stråk och ytor.

### Vallgraven och Kungsparken

Västlänkens stationsläge i Haga och planerad spårväg i Allétråket innebär att nya huvudstråk för fotgängare kommer att bildas genom Kungsparken. Behovet av nya kopplingar över Vallgraven kan komma att uppstå medan gamla kopplingars flöden kan förändras. Stadsmiljöplanen föreslår utifrån kända förutsättningar ett antal nya gång och cykelbroar över Vallgraven, delvis med grund i det antikvariska bedömningsunderlaget från 2016. Nya broar föreslås för att öka tillgången till bostadsnära park och utefter dagens och kommande analyserade rörelsebehov.

Konsekvenserna av nya passager över spårvägen hanteras inte i detta arbete.

## Robust ekosystem

### Klimatförändringar

Klimatförändringarnas lokala konsekvenser med höjd havsnivå, skyfall och extremväder hanteras med olika strategier i stadsmiljöplanen. Konsekvenserna är tydliga och utgör grund för utformningen. Skyfall hanteras inom området genom bortledning och infiltration. Stadsmiljöplanen föreslår en ökning av andelen gröna inslag, främst genom träd som har förmågan att kyla staden genom både skugga och avdunstning från bladverken. tillförande av gröna, infiltrerande dagvattenbäddar och absorberande markstrukturer är också nödvändigt.

Huvuddelen av påverkan från havshöjningen hanteras utanför den historiska stadskärnan.

### Resiliens

När stadsmiljöplanen inom Vallgraven tas fram har vi just genomlevt ett par år av världsomspännande pandemi. Längre tillbaka i tiden har livet i den historiska stadskärnan påverkats starkt av skeenden som inte kunnat förutses. Kolerans härjningar, förändrade transportsystem och innehåll inuti byggnaderna har inte förändrat den övergripande kvartersstrukturen. Den allmänna platsens användning har stegvis förändrats och ytor omfördelats för att bättre möta sin tid.

### Tillgång till grönområden

I delar av stadskärnan råder brist på bostadsnära park samtidigt som de befintliga parkerna är små och utsätts för högt slitage. Bristen på park orsakas delvis av Vallgraven som begränsar möjligheten för boende i området att nå Kungsparken. Att öka tillgången till grönytor och lekplatser förespråkas också i Park- och naturförvaltningens lokala dokument. Stadsmiljöplanens förslag till utveckling av stråk, vistelseplatser och grönska samt nya brokopplingar, ökar tillgången till bostadsnära natur. Det skapar möjlighet för fler boende att träffas i sina när-områden där spontana sociala interaktioner kan uppstå.

## Plats för alla

### Attraktivitet och vistelsekvaliteter

Vistelsekvaliteterna på allmän plats i stadskärnan kommer att öka. De olika stråken och platserna föreslås få varierande fokus och olika karaktärer. Konsekvensen kommer bli att oavsett bakgrund eller preferenser kommer boende och besökare hitta någon plats att tycka om, känna sig trygg och vilja återvända till.

### Universell design och fysisk tillgänglighet

Gatumiljöerna i den historiska stadskärnan har utformats med utgångspunkt i den befintliga kulturmiljön. Den historiska period som anger tonen är sekelskiftet 1800-1900 kraktäriserat av gatsten och stråk av hållar. Det innebär att många av gatorna inte är helt fysiskt tillgängliga. Stadsmiljöplanens idéförslag har grundats på att tillgodose en förbättrad framkomlighet för personer med funktionsnedsättningar genom att öka gångvänligheten med fler släta stråk och större ytor för vistelse. Planen föreslår tydligare karaktärer på de fyra stråken vilket förbättrar orienteringsmöjligheterna och gör staden mer lättförstådd. Parkeringsmöjligheterna minskar generellt, medan parkering för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade och angöring kvarstår, vilket innebär att framkomligheten för personer med funktionsnedsättning ökar generellt.

## Välbefinnande och skönhet

När bilar och transporter ger plats för fotgängare och vistelse ökar möjligheterna till trygghet och välbefinnande i den centrala stadsmiljön. Platser för grönska och med behagligt mikroklimat har identifierats. Genom utpekandet av fyra stråk, och den omsorgsfulla gestaltningen av dem förbättras upplevelsen och orienterbarheten i stadsrummet. Tillgänglighetsgörande av befintliga kanaltrappor ökar kännedomen om stadens historia samtidigt som trappor och tillskapande av nya bryggor ökar vattenkontakten och välbefinnandet. Sammantaget bidrar detta till att den historiska stadskärnan både blir vackrare och behagligare att vistas i.

## Samverkan

### Intressenter och dialog

Dialog med intressenter utanför Göteborgs Stad och trafikkontoret har genomförts i begränsad omfattning under arbetets gång. En konsekvens av detta är att när stadsmiljöplanens olika delar ska genomföras så behöver det göras i tät dialog, eller samskapande, med olika intressenter.

### Fastigheternas innehåll och verksamheters utveckling

Verksamheternas utveckling kan komma att innebära att handelns anspråk på gaturummet förändras. Kanske kommer en förskjutning mot fler men mindre butikslokaler att ske, samtidigt med en ökning av restauranger och caféer. Den centrala stadskärnans signum övergår till shopping som upplevelse, där livet på allmän plats blir en viktig del i helheten. Aktuell forskning kring omvärldstrender visar att näringslivet gynnas av omställning till gångvänligare miljöer med fokus på vistelse och aktivitet. Om antalet bostäder ökar markant inom Vallgraven så påverkas möjligheterna till evenemang på gator och platser, främst under nattetid.



**Parkera dig själv  
i p-parken**

Den här grön och skuggad platsen är ett p-park.  
Ta P1, P175 en promenad och njut av solbådet. Ingen bilparkering  
invid Gothenburg. Tänk på att hålla avstånd  
[www.goteborg.se](http://www.goteborg.se)



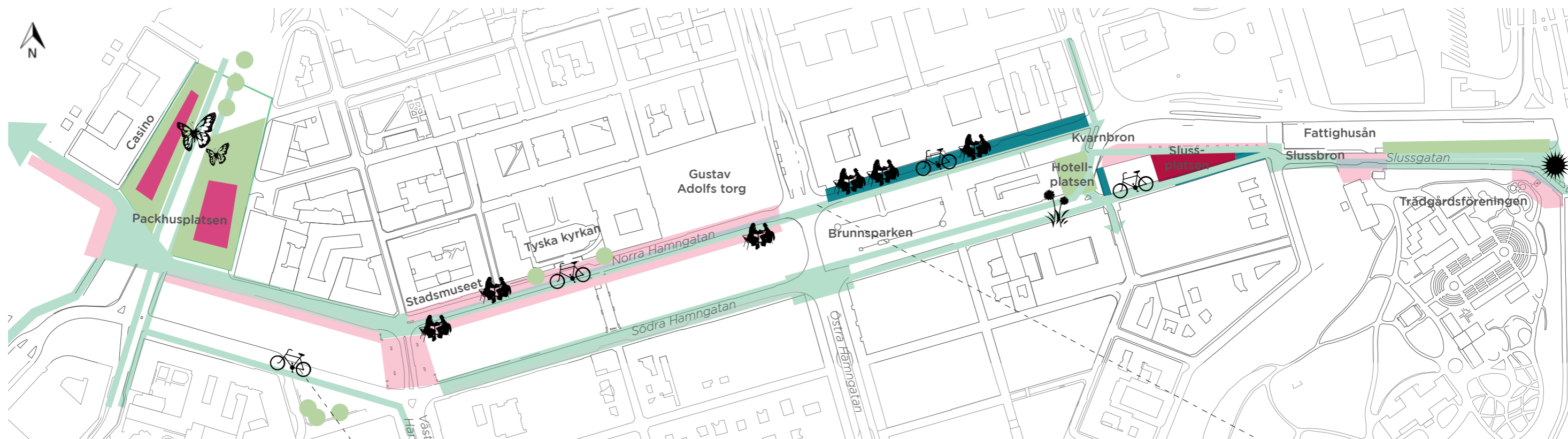
**KONDITORI**

TRÄTERGATAN 25  
EST. 1888  
HARE OF THE...

Ta Plats! Tillfällig p-park under sommaren 2020

Foto: Ulrika Bergbrant

# Hamnkanalstråkets måluppfyllelse

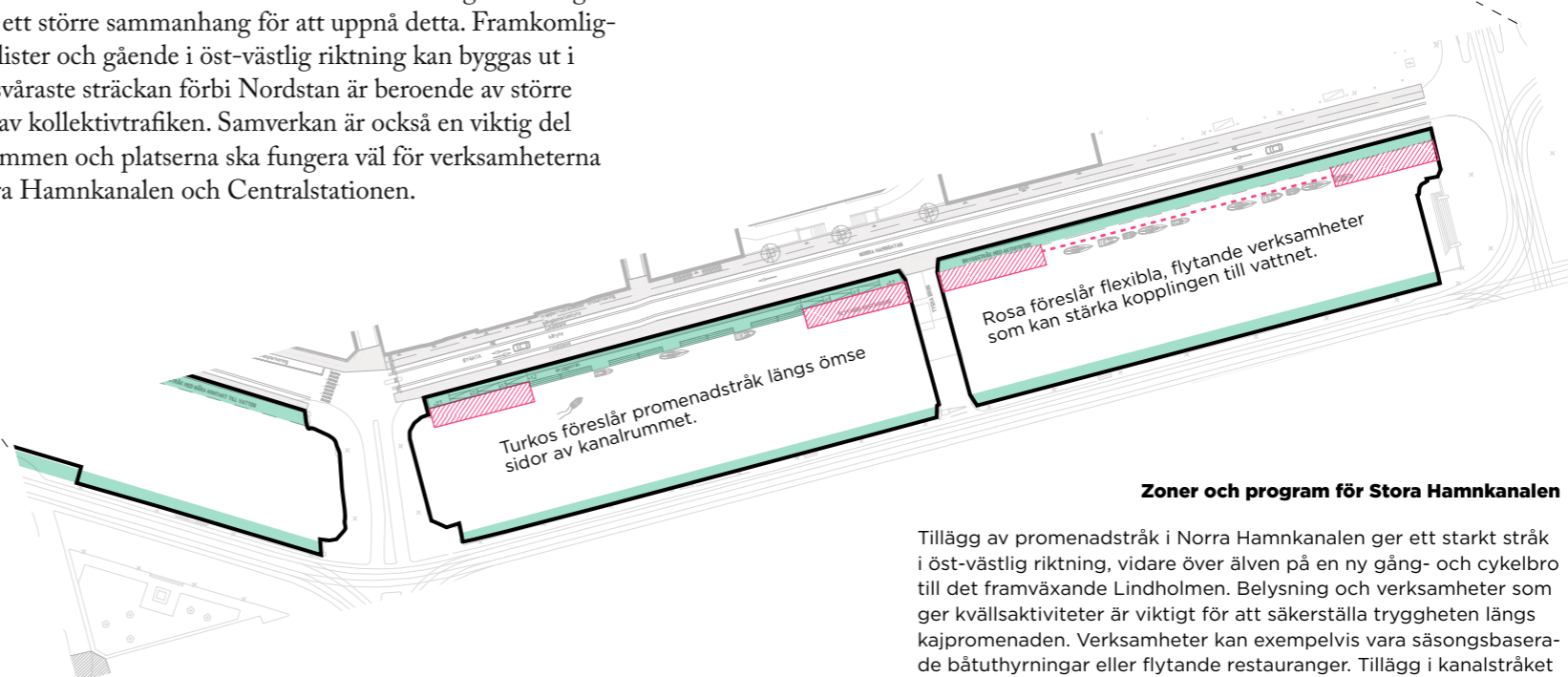
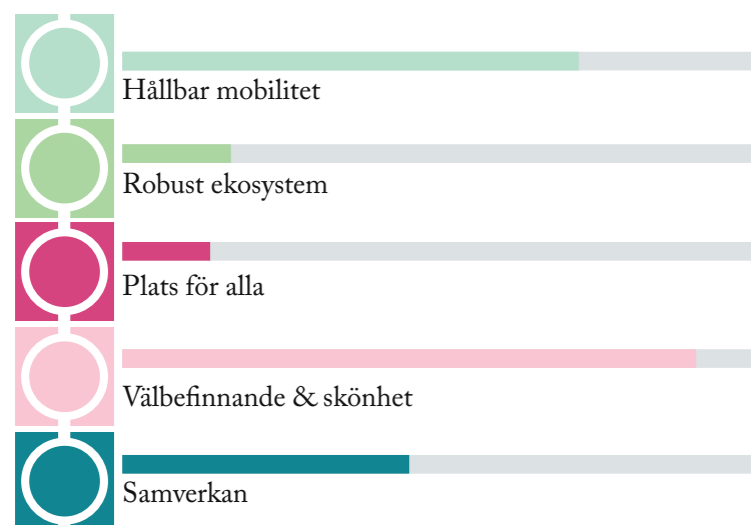


Schematisk redovisning av delprojekt och deras främsta måluppfyllnad

Bedömningen av måluppfyllelse utgår från stadsmiljöplanens ledstjärnor. Bedömningen har dels utförts per stråk, geografiskt i karta, och dels genom att jämföra de fyra stråken med varandra, för att kunna finjustera och förstärka respektive stråks karaktär.

## Det stolta, sköna vattenrummet

De mål som kommer kunna uppfyllas i hög utsträckning är främst den hållbara mobiliteten och ökat välbefinnande. Prioriteringar och vägval måste göras i ett större sammanhang för att uppnå detta. Framkomligheten för cyklister och gående i öst-västlig riktning kan byggas ut i etapper, den svåraste sträckan förbi Nordstan är beroende av större förändringar av kollektivtrafiken. Samverkan är också en viktig del för att gaturummen och platserna ska fungera väl för verksamheterna omkring Stora Hamnkanalen och Centralstationen.



### Zoner och program för Stora Hamnkanalen

Tillägg av promenadstråk i Norra Hamnkanalen ger ett starkt stråk i öst-västlig riktning, vidare över älven på en ny gång- och cykelbro till det framväxande Lindholmen. Belysning och verksamheter som ger kvällsaktiviteter är viktigt för att säkerställa tryggheten längs kajpromenaden. Verksamheter kan exempelvis vara säsongsbaserade båtuthyrningar eller flytande restauranger. Tillägg i kanalstråket behöver utredas ur ett kulturhistoriskt perspektiv.



# Förslag för att nå ledstjärnorna



## hållbar mobilitet

- » Genom omfördelning ges möjligheter till ett genomgående gång- och cykelstråk i väst-östlig riktning, vilket i sin tur starkt förbättrar mobiliteten vidare genom staden. Kräver förändrad trafikföring av kollektivtrafiken i Norra Hamngatan. Kopplar mot planerad ny gång-och cykelbro över älven.
- » Genom en tydligare omfördelning mellan olika trafikslag till fördel för gång och cykel, minskar konflikterna i gaturummet. Korsningspunkterna underlättas också för gående och cyklist.
- » Slussgatans trottoar breddas på södra sidan och det blir en förbättrad gångyta längs med kanalen. Vid Slussplatsen ges hela kanalpromenaden åt fotgängare eftersom cykelstråket flyttas till Södra Hamngatan. Den besvärlig korsningspunkten vid Trädgårdsföreningen försvinner därmed.
- » Genom en tillagd kanalpromenaden på bryggor ges mer utrymme för fotgängare längs med hela Hamnkanalen. Vid Hotellplatsen övergår den till stenlagd kaj och längs Fattighusån till ett grönt parkstråk.



## robust ekosystem

- » Mer grönska och därmed ökade ekosystemtjänster kan tillföras genom omdaning av platserna i stråket.
- » Genom plantering av träd på Packhusplatsen dämpas de starka vindarna från älvrummet och ger ett behagligare mikroklimat utmed Hamnkanalen.
- » Genom ytor för infiltration och översvämning på Packhusplatsen och Packhusparken skapas en större robusthet mot framtida skyfall och översvämningar.
- » En ökad pedagogisk möjlighet ges då mer dagvatten kan bli synligt på Slussplatsen, Hotellplatsen och Packhusplatsen.
- » Den biologiska mångfalden kan ökas med en rik undervegetation under träden utmed Fattighusån och på Slussplatsen.



## plats för alla

- » Ytor omfördelas till förmån för gång, vistelse och cykel vilket gör att det blir tryggare och säkrare att röra sig till fots- och cykel. Fler äldre och yngre invånare ges tillgång till stråket.
- » För att skapa trygga och sammanhängande stråk längs kanalrummet när det är mörkt behövs en samordning mellan stadens ljus, ljus på fastigheter och kommersiellt ljus.
- » Utvecklingen av platserna i stråket bjuder in till nya typer av aktiviteter såsom lek, rörelse, samtal och utforskande. Speciellt stor potential för ett rikare utbud av aktivitet har Slussplatsen och Hotellplatsen. Det är viktigt att Packhusplatsen också ges en utformning som bjuder in en bred skara, den blir en viktig målpunkt som också kan stärka flödena i stråket.



## välbefinnande & skönhet

- » Välbefinnandet ökar väsentligt då möjligheten att både röra sig och vistas längs med vattnet blir hög.
- » Det goda mikroklimatet med sol över större delen av dygnet tas tillvara genom ökad yta för vistelse. En kombination av fler serveringszoner och offentliga sittplatser ges plats längs med Norra Hamngatan.
- » En detaljerad utformning med hög kvalitet i material och tillägg i form av blommande grönska, vatten och konst ökar upplevelsen och de sinnliga värdena i stråket.



## samverkan

- » Fler möjligheter ges att vistas vid och röra sig på vattnet i Hamnkanalen. Verksamheter såsom till exempel uthyrning av båt, kajak och SUP-bräddor kan ges plats.
- » Generellt ökade möjligheter för angöring med privata och kommersiella båtar.
- » Nuvarande flytande restaurang kan fortsatt angöra kanalpromenaden. Möjligheter för ett försiktigt utökat utbud av mat och barer kan prövas men tyngdpunkten i stråket ska vara på ickekommersiella ytor.
- » Norra Hamnkanalen vid Brunnsparken utökas med generösa zoner för serveringar och kan därmed ge stråket ett sjudande folkliv i samverkan med Nordstan.
- » Slussplatsen blir en destination för besökare från omkringliggande konferenser och hotellverksamheter. Omformning av platsen kan ske i samverkan med dessa näringar.

## Inspirationsbilder



Vacker, generös och robust gatumiljö i en historisk kontext. Genomgående cykelstråk i öst-västlig riktning kan utformas som en helhetlig del av gaturummet. Foto ©White



Rikt och resilient växtmaterial med lekfulla detaljer. Tilllägg av grönska kan ske framförallt på de bortglömda platserna. Foto: Norra Djurgårdsstaden, ©White



Gestaltning längs stråk som multifunktionell möbel. Ett staket eller en sittplats eller lekfull form. Design som kan stödja användning av gaturummet av fler grupper i samhället integreras i stadsmiljön. Foto: Hammarby Sjöstad, White

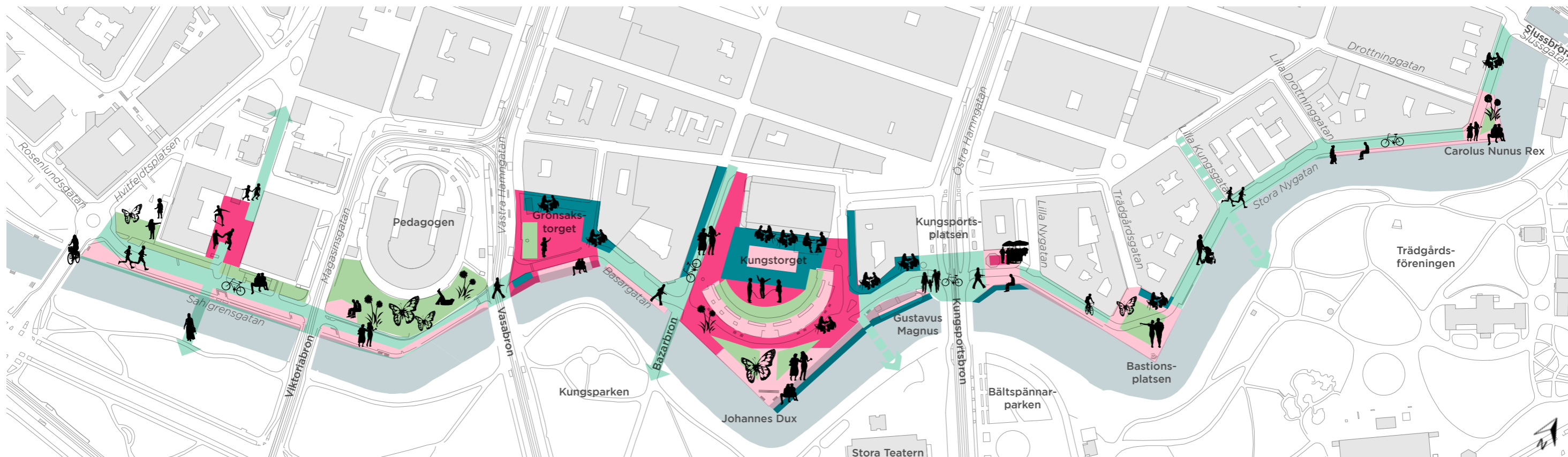


Härliga soffor i solläge och gott om plats att passera förbi. En kombination av en skön veranda i kombination med en trivsam kanalpromenad föreslås längs Hamnkanalrummet. Foto: Chicago River Walk, Sasaki and Ross Barney Architects. ©Christian Phillips Photography.



Utökade serveringar på hela norra Hamnkanalen kan prövas med försiktighet. Störst förändring kan det bli mellan Nordstan och Brunnsparken. Foto: Restaurang längs floden Spree, Berlin ©White

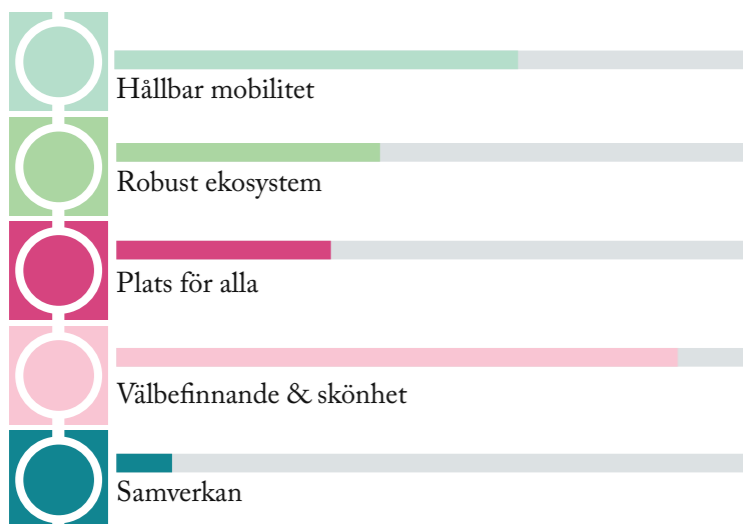
# Vallgravsstråkets måluppfyllelse



Schematisk redovisning av delprojekt och deras främsta måluppfyllnad

## En rekreativ och värdig miljö

De största förbättringspotentialerna uppfylls genom den förändrade sektionen som medger en sammanhållen rörelse för fotgängare och cyklister samt att framhäva kulturhistoriska och behagliga ytor på solsidan genom tillägg av vistelsekvaliteter. Både mobilitet och välbefinnande stärks i stor utsträckning. Genom omdaning av platserna längs stråket och i samverkan med fastighetsägarna kring Pedagoggen kan ekosystemen göras mer robusta.



# Förslag för att nå ledstjärnorna



## hållbar mobilitet

- » Kontinuerligt breddade gångstråk längs Vallgraven möjliggör ett attraktivt rörelsestråk för både strosande, vardagsmotion och arbetsliv.
- » Ett par smäckra gångbroar i Vallgravsstråket gör att närheten mellan norra och södra sidan ökar. Vattenbarriären från försvarstiden överbryggs och broarna symboliserar en fredstid med öppenhet och väl gestaltad arkitektur.
- » Vallgravsstråket ersätter inte det genare Larmstråket som cykelstråk men kan ändå bli attraktivt och rekreativt för cyklister genom att ytor omfördelas och gatuparkering med bilar som backar ut i körytan undviks. Genom fokus på kvalitet för cykel kan mängden cyklister i Larmstråket minska.
- » Med platsanpassad belysning skapas ett tryggt och vackert stråk även i mörker. Med lägre stolphöjder i mänsklig skala ökar tryggheten för de som går och cyklar så att den hållbara mobiliteten stärks hela dygnet.



## robust ekosystem

- » Åkantsskyddet som ska förhindra att stora delar av innerstaden översvämmas, föreslås bli en naturlig del av gatan. Skyddet kan få en vackert utformad sittkant som skapar en uppdelning mellan fotgängarna intill vattnet och körytan.
- » Bastionerna blir gröna spetsar. Växtlighet ökar motståndet mot översvämningar och ökar biodiversiteten. Grönka används generellt för att skapa ett bättre mikroklimat.
- » Flytande gröna öar ökar den biologiska mångfalden ovan och under vattenytan.
- » Den ökade vattenkvaliteten möjliggör en rik limnisk miljö som innebär ökad möjlighet för exempelvis fiske och bad på lång sikt.
- » Små gröna mikroplatser införs längs stråket, gärna i anslutning till befintliga trappor och nya bryggor.



## plats för alla

- » Generellt så stärks rytmen av små och stora platser längs vägen så att det blir en variation av mötesplatser och vistelseytor som kan bjuda in olika åldrar.
- » Lekomjigheter med större grepp integreras på torgen och platserna. På mindre ytor tillförs lekbara miljöer såsom rinnande vatten eller andra lekbara tillägg.
- » Vattenaktiviteter på och vid sidan av Vallgraven ges mer plats. Att möta och tillgängliggöra vattnet med trappor och fler bryggor ges hög prioritet längs Vallgraven.
- » Genom att göra långsgående parkeringsfickor längs med gatan skapas plats för vistelse längs båda sidorna av vattnet. En gemensam användning av gaturummet möjliggörs.
- » Genom att omsorgsfullt omforma otrygga och outnyttjade zoner till vackra blickfång och mötesplatser när det är mörkt ökar tryggheten hos fler att vistas i staden.



## välbefinnande & skönhet

- » Rekreationen längs Vallgraven stärks genom att skapa riktigt med vistelseytor och sittmöjligheter. Speglingar i vattnet förstärks och belysta utblickar ger vackra upplevelser vid vattnet kvällstid.
- » Folkhälsan gynnas av möjligheter till vardagsnära motion i ett sammanhängande stråk.
- » Genom att öppna upp de gamla trapporna och kanske också tillföra fler blir det lättare att njuta av vattenkontakten.
- » För att komma nära vattnet och skapa interaktion med parksidan återskapas de gamla tvättbryggorna. Bryggor knyter samman delsträckor längs med kanalvallen och tillägg av mindre bryggor föreslås för att kunna lägga till, fiska samt på sikt bada.
- » Historieberättande med hög konstnärlighet föreslås längs med vallgraven, bastionerna och ett pärlband av kända platser. Befintliga konstverk tas om hand genom att addera till exempel grönka och belysning.



## samverkan

- » Stadsfronten föreslås förstärkas med ljus både på det som är innanför och utanför Vallgraven. Belysta utblickar från innerstaden mot Kungsparken och Trädgårdsföreningen ger orienterbarhet och vackra vattenspeglingar. Merparten av träden ska dock vila i mörker på natten. Gränderna mellan Larmgatan och Vallgraven kopplas samman med ljus.
- » Bottenvåningarna längs med Stora Nygatan, Basargatan och Sahlgrängsgatan är inte så lätta att förändra för att ge utrymme för mer utåtriktade verksamheter. Vissa insatser som kan förändra atmosfären såsom transparens i fönster och belysning är dock bidragande till upplevelsen av stråket. Vid Rosenlund bör det läggas fokus på ny byggnad som aktiverar stadsrummet dygnet runt.
- » För att öka rekreation och folkliv föreslås att nya bryggor för tilläggning av småbåtar och kajaker byggs inne vid Kungsporten och Grönsaktorget. Möjlighet för tilläggning finns idag enbart vid Rosenlund.

## Inspirationsbilder



Enhetlig, enkel gestaltning av ett gaturum som medför en tidlös karaktär. Foto: Plaza del la Luna, Brut deLuxe ©White



Planteringsytter med sittbara kanter ger förbättrat mikroklimat. Det ger färg och dynamik vilket ökar attraktiviteten i det fasta, hårdgjorda Vallgravsstråket. Foto: Malmö Live, ©White



Detaljer och tillägg såsom vatten bjuder in fler åldrar till att vistas i det offentliga rummet. Stiligt och robust i sitt grundutförande. Roligt och lekfullt i sina detaljer. Foto: Fort bij Vechten, ©White

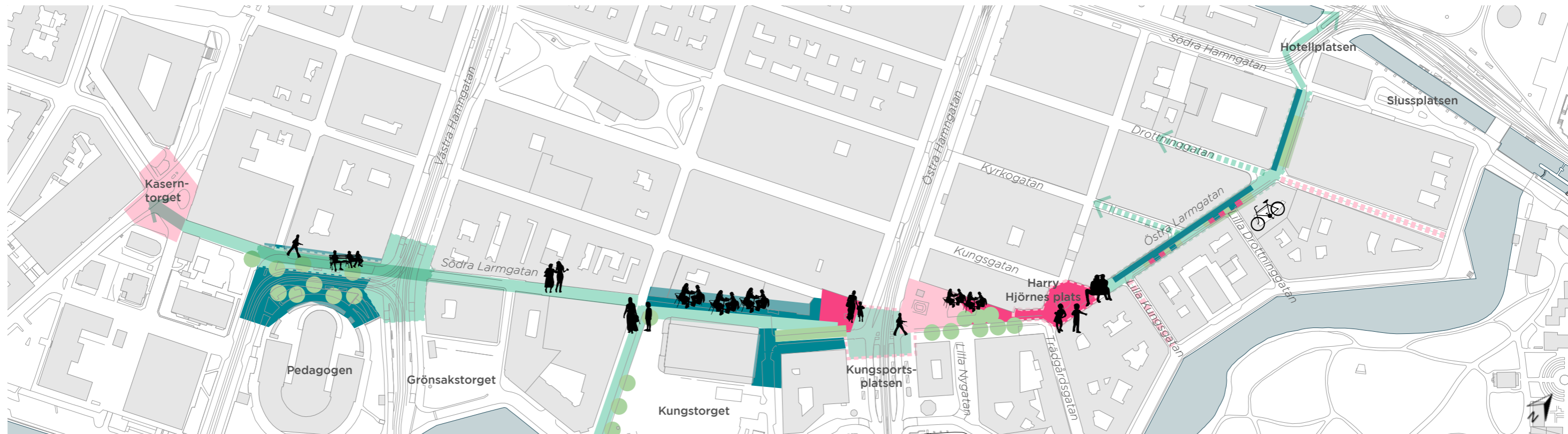


Berättelser från en svunnen tid integreras i golv, väggar och annan utrustning. Här ett foto med Kalles personfärja som trafikerade vallgraven vid Rosenlund. Foto: ©Göteborgs Stadsmuseum



Vallgraven är en stadsfront som behandlas med belysning som en helhet. Här ett foto från centrala Köpenhamn som visar en vackert belyst bro i förgrunden. Foto: Köpenhamn, ©Louise Didriksson

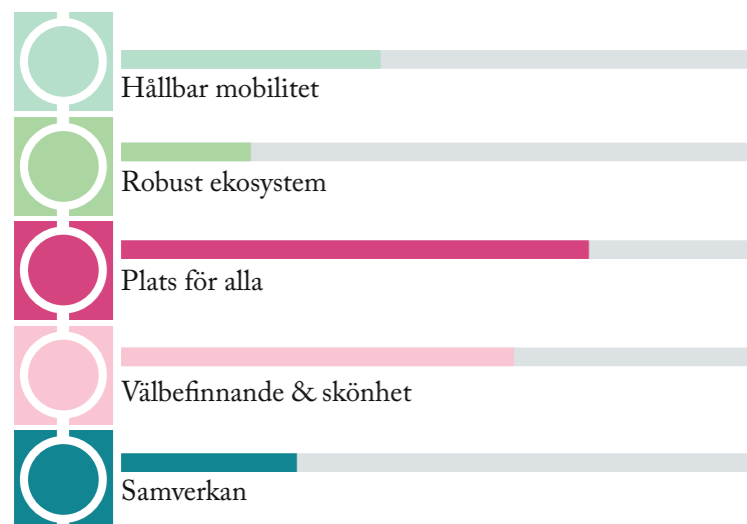
# Larmstråkets måluppfyllelse



Schematisk redovisning av delprojekt och deras främsta måluppfyllnad

## Myllrande, intimt och händelserikt

Larmstråket är brokigt och det krävs olika typer av åtgärder på respektive delsträcka. Stråket kommer inte ha en och samma utformning och beståndsdelar. På platsbildningarna prioriteras utrymme för fler målgrupper och välbefinnandet stärks bland annat av ökade ekologiska kvaliteter. Samverkansmöjligheterna i stråket är höga. Gång prioriteras i hela stråket och möjligheten för cyklister att ta sig in till och från stråket österifrån förbättras via Östra Larmgatan.



# Förslag för att nå ledstjärnorna



## hållbar mobilitet

- » De utvecklade delarna av Södra och Östra Larmgatorna kompletteras så att ett sammanhängande gångfarts- eller lågfartsområde etableras med fokus på fotgängare.
- » Korsningspunkterna med Västra och Östra Hamngatan förbättras för att ge fler möjligheter att passera och korsa.
- » Staket i korsningspunkten med Västra Hamngatan flyttas för att möjliggöra en rakare och genare rörelse för fotgängare och cyklister över Västra Hamngatan.
- » Genom utökade och förbättrade ytor för fotgängare i Östra Larmgatan underlättas också framkomligheten för cyklister som leds in i Östra Larmgatan via Hotellplatsen.



## robust ekosystem

- » Södra Larmgatan vid Pedagoggen kan utvecklas som en plats som omges av hög biologisk mångfald. Den nya gångfartsgatan utformas med skira träd och grönskande öar. Ett samspel mellan de båda sidorna av gatan vore optimalt. I samverkan med fastighetsägaren kan planeringen på kvartersmarken vid Pedagoggen utvecklas från klippta strikta häckar till en rikare och mer varierad grönska som tex gynnar pollinatörer.
- » Kungsportsplatsen och Harry Hjärnes plats ges tillägg av mer grönska och ekosystemtjänster.
- » Östra Larmgatans föreslås få mikrogrönska, med fördel nedsänkta regnbäddar som renar dagvattnet och bidrar med trivsamma vistelsekvaliteter.



## plats för alla

- » Genom att utforma delar av stråket med större fokus på aktivitet och vistelse bjuds fler brukargrupper in.
- » Östra Larmgatans typologi och karaktär dominerad av asfalt och garageinfaller förändras till en lågfartsgata med prioriterad fotgängartrafik och cyklar i blandtrafik. Grönska och möblering bjuder in fler till vistelse.
- » Södra Larmgatan vid Pedagoggen ges gärna en utformning som speglar universitetets verksamhet och förskolan intill, en lärande miljö för både barn och vuxna där hållplatsen också kan utvecklas i samverkan med Västtrafik. Hörnet under det stora trädet vid förskolegården utformas med sittytor och lekbara interaktiva inslag som ger utbyte mellan barn såväl som äldre.
- » Tryggheten i Östra larmstråket förbättras genom belysning som är väl balanserad. Mörka vrår, bottenvåningar, slutna fasader och garageinfaller får speciellt fokus.



## välbefinnande & skönhet

- » Den upplevda otryggheten längs Östra Larmgatan minskas genom en satsning på belysning, konst, blågröna lösningar, grönskande fasader (se samverkan), möblering och ett vackert och robust golv.
- » Sidogatorna som länkar samman Larmstråket mot Vallgraven har olika funktion och karaktär. Det rika arkitektoniska arvet i denna del av innerstaden kompletteras med en vacker och tidlös utformning.
- » Södra Larmgatan vid Pedagoggen utvecklas för att fånga det sköna solläget från tidig vår till sen höst. En möbleringszon och grönska stärker områdets vistelsekvaliteter.
- » Kungsportsplatsen och Harry Hjärnes plats ges en rikare upplevelse genom konst, ljus och fina detaljer. Mer yta för gångtrafikanter, vistelse, och lekbara inslag skapas genom en översyn av möblerings- och serveringszoner.



## samverkan

- » På kort sikt omfördelas serveringszonerna i de befintliga gångfartsgatorna genom fördelning av två ytor på ömse sidor av de släta stråken. På lång sikt omdanas befintliga gångfartsgator.
- » Grönska på kvartersmark och fasader är viktigt ökat välbefinnande och fler ekosystemtjänster i innerstaden. Samverkan med fastighetsägarna är en förutsättning på ytan mellan hållplatsen och Pedagoggen liksom gröna fasader på Harry Hjärnes plats.
- » Konst- och kulturyttringar ges ökade möjligheter genom att fler ytor blir mer tillåtande. Staden och fastighetsägarna går samman för att utveckla ett gemensamt satsning på nytänkande och spännande konstverk och installationer.
- » Genom samverkan ökas trygghet och välbefinnande i Östra Larmgatan. Förutsättningarna för nattstaden och de många kvällsöppna verksamheterna tas till vara och utvecklas.

## Inspirationsbilder



Tydligare utformning av anvisningar i korsningspunkterna underlättar passage för gångtrafikanter liksom att det finns stensbelagda öar i asfalten att vila i på vägen över för den som väljer genaste vägen. Foto: Odense, ©Louise Didriksson



Så kallade parklets är små parker integrerade i gaturummet, mikrogrönska. De kan ha olika storlek och form men oftast med fokus på ökad vistelse, grönska och ekosystemtjänster. Foto: ©White



Detaljer och tillägg som bjuder in fler åldrar till att vistas och röra sig i det offentliga rummet. Stiligt och robust i sitt grundutförande. Roligt och lekfullt i sina detaljer och tillägg. Släta material som gör det framkomligt och tillgängligt för alla. Foto: Köpenhamn, ©Louise Didriksson

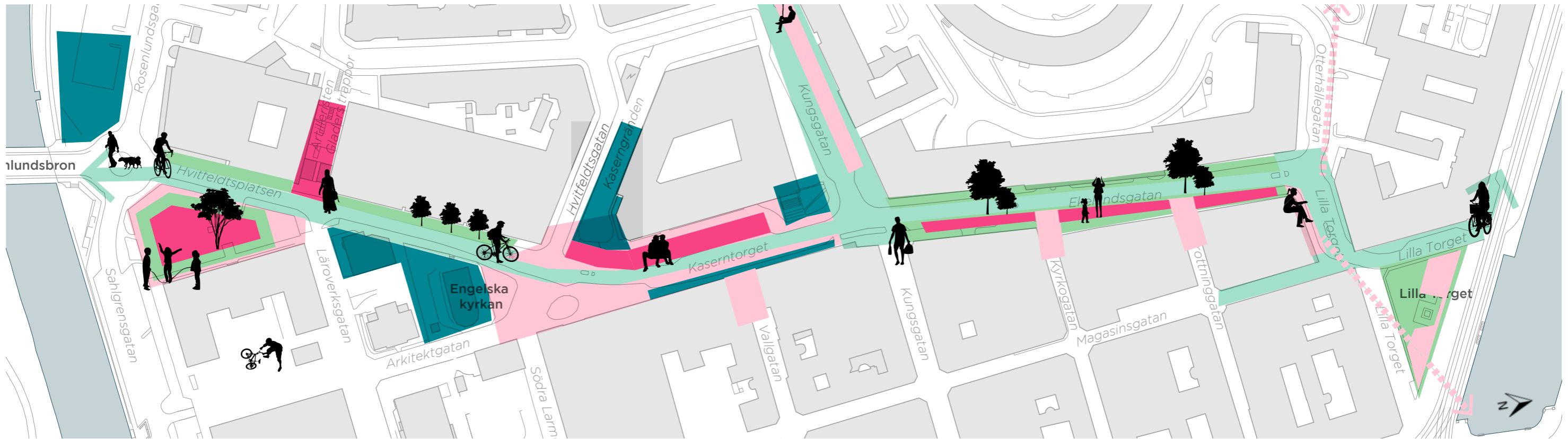


En skön avslappnad mötesplats där fasad och gaturum samspejar. Grönska genomsyrar platsen. Sittmöjligheter i olika former samt skyltar, färg och tillägg som stimulerar alla sinnen. Foto: Hamburg, ©Louise Didriksson



En ombonad kantzon med servering som både är offentlig och privat. Grönska avgränsar mot gatans körfält och möjliggör interaktion med förbipasserande på ett annat sätt än glasväggar. Foto: Rome, ©White

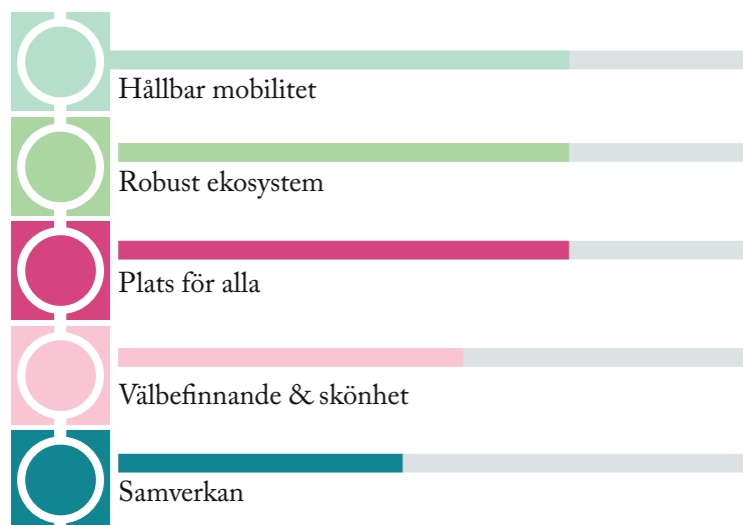
# Kasernstråkets måluppfyllelse



Schematisk redovisning av delprojekt och deras främsta måluppfyllnad

## Det aktiverade, ungdomliga stråket

Kasernstråket har tidigare prioriterats i upprustningen av Rosenlund men den norra delen mot Lilla Torget ingick inte. I och med större förändring av Hvitfeldtsplatsen, Kaserntorget och Ekelundsgatan kan de flesta mål få hög uppfyllelse. Välbefinnandet ökar som en reaktion på ökad grönska, gestaltning för vistelse och förändrad gatukaraktär. Samverkan kring belysning av stråket är en nyckel för hög måluppfyllelse.



# Förslag för att nå ledstjärnorna



## hållbar mobilitet

- » Omdaning till lågfartsgata skiftar fokus och prioriteringar från bilar och lastfordon till cyklister och gående. Stråket får en viktigare roll i ett nytt sammanhang med ett ökat flöde från station Haga.
- » Cykeltrafiken främjas genom en utformning för 30 kilometer i timmen. Även om Ekelundsgatan har nivåskillnader som tar emot blir stråket ett snabbare alternativ mot att ta sig fram längs Magasinsgatan när det är mycket folk.
- » Genomgående gångbanor som löper över garageinfarter ökar prioriteringen av gående. En konsekvent linjeföring av gatan, med samma utformningsprincip för lastzoner, parkeringsytor och trottoarer ökar gatans tydlighet för olika brukare.
- » Korsningen Kungsgatan/Ekelundsgatan förhöjs för att dämpa hastigheten och prioritera fotgängare. Korsningen förtydligar prioriteringen av Kungsgatan som högst i hierarkin. Hastigheten blir låg och ökar trygghet och säkerhet.



## robust ekosystem

- » Ekelundsgatan har en tillräcklig bredd i gatusektionen för att kunna möjliggöra mer plats för både gående och riktigt mycket grönska.
- » Stråket är ett av få platser i innerstaden där det är möjligt att tillföra grönska i större mängd och möjligheten bör utnyttjas maximalt. Genom flerskiktad grönska med olika arter, blomningsperioder ökar innerstadens resiliens och biologiska mångfald. Krontäckningen maximeras med hänsyn till att också få ner de värmande solstrålarna.
- » Träd planteras utmed Hvitfeldtsgränd, Kaserntorget, Ekelundsgatan och korsningen Kungsgatan/Ekelundsgatan.
- » Längs stråket integreras om möjligt grönbå lösningar för dagvattenhantering för att minska belastningen i dagvattensystemet och fördröja vattnets väg.
- » Hvitfeldtsplatsen kommer också att bidra till att öka grönskan i stråket. Här finns också möjlighet till öppen dagvattenhantering.



## plats för alla

- » Rosenlund har en identitet som sen gammalt är färgad av prostitution. Problembilden finns kvar på Ekelundsgatan. Genom att förändra gestaltningen av gatan och se över mörka, inaktiva zoner kan det skamfylade ryktet skifta och bidra till att fler känner sig trygga att vistas i området.
- » Idag finns inga publika sittplatser och endast ett fåtal privata bänkar. Genom ett stort fokus på vistelse och aktivitetszoner kan detta mål få en stark uppfyllelse då gatan får ett större socialt sammanhang och inbjudan till speciellt äldre, ungdomar och barn.
- » Stråket gestaltas med fokus på att fånga in och aktivera unga från flertalet gymnasieskolor i intilliggande kvarter, med en utformning som lockar till rörelse och träning och möbler utformade för skönt umgänge och interaktion.



## välbefinnande & skönhet

- » Genom nya sittplatser i strategiska lägen ökar vistelsekvaliteterna i stråket. Cykel-parkeringar placeras på ytor som är mindre attraktiva för vistelse eller genom omfördelning på ytor för angöring och parkering.
- » Genom stort fokus på belysning kan upplevelsen få ett stort positivt lyft och uppmuntra till rörelse och aktivitet hela dygnet.
- » Fina utblickar och blickfång framhävs och ger en vacker, varierad promenad från söder till norr genom att tex att trapporna mot Drottninggatan och Korsgatan lyfts fram med små platsbildningar.
- » Ett stort antal skyltar förtar intrycket av vacker arkitektur och utblickar. Med en genomtänkt utformning för lägre hastighet kan inordnas skyltningen på ett bättre sätt och mängden skyltar minskas.
- » Flera platser i soligt läge förbättras genom tillvaratagna utblickar, nya sittplatser och mer grönska.



## samverkan

- » Genom en aktiverande gatumiljö kan flöden av gång och cykel öka och bidra till nya förutsättningar för lokaler
- » För att öka tryggheten vid garage och indragna entréer krävs samverkan. Arkad-delen vid Kungsgaraget kan byggas in för att minska känslan av otrygghet.
- » Arkitektplatsen på kvartermark ligger i förlängningen av den nya bron. Utveckling av funktioner i Hvitfeldts huset kan samspela med platsen som har potential att bli en aktiv del av innerstaden.
- » Belysning av fasader med få eller inga boende kan belysas med ett mjukt ljus från stolpar i trädraden vilket ger stråket bättre rumslighet och orienterbarhet.
- » Engelska kyrkan på kvartermark bör belysas för att lyfta fram fasaderna, det vackra glaset och kyrktornet. Även de uppvuxna träden närmast stråket kan lyftas fram.
- » Belysningen i trappan Hvitfeldtsgränd måste ändras för att inte blanda de gående.

## » Inspirationsbilder



Cykelgata, en typologi som lyfts fram av regeringen och tillåts från dec 2020. Är dock inte tänkt ihop med parkeringar så möjligheterna här får utredas vidare. Foto: ©Louise Didriksson



Grönska med rik blomning, textur och färg över hela året. Foto: ©White



Sammanhang och överblick av gator genom väl avvägd belysning. Foto: ©blackljusdesign



Nivåer och ramper som bjuder in till rörelseglädje. Foto: ©Zhu Zheng



Möbleringszon med servering, offentliga sittplatser, och grönska. St. Anns Plads, Köpenhamn. Foto: ©Louise Didriksson

# Fortsatt arbete

I det fortsatta arbetet för att förverkliga Stadsmiljöplanens viljeinriktningar finns behov av ett antal utredningar och konsekvensbeskrivningar. Nedan listas exempel på arbeten som behöver göras:

## Utökad konsekvensbeskrivning

- » Förslagsvis tas en social konsekvensanalys liksom en barnkonsekvensanalys fram, för stadsdelen som helhet, stråkvis, eller i samband med inspel av respektive delprojekt.
- » Kvantitativa mått på förändrad markanvändning kan tas fram. Exempelvis kan det vara intressant att mäta hur stor del av gatan som idag upptas av olika trafikslagen och hur det skulle förändras med förslagen.
- » Även mer absoluta mått som till exempel avstånd till kollektivtrafik och tillgång till parkering kan beskrivas före och efter föreslagen ombyggnad.
- » Beskrivningar av konsekvenserna för kulturmiljön vid tillförande av exempelvis grönska, närhet till vattnet eller ett slätt golv i gaturummet.

## Förslag för Östra Hamngatan

För sträckan mellan Kanaltorget/St Eriksgatan och Kungssportsplatsen har en stråkanalys tagits fram. Gestaltungsförslag för Östra Hamngatan behöver förhålla sig till förslaget för ny utformning av Avenyn och avvaktar just nu tävlingens avgörande.

## Gatutyper, nya typer av lågfartsgator och gångfartsområden

Utvärdering av befintliga gångfartsområden samt arbete med utformning av alternativa lösningar behöver utföras, framförallt kring gatorna i Västra Nordstan.

## Handlingsplaner och genomförande

Stadsmiljöplanen pekar på utvecklingsbehov och bildar underlag för kommande investeringar. Planen utgör ett viktigt underlag till programmen för upprustning av kanalmurar och till högvattenskydd. Även separata åtgärder och delprojekt kan sammanfattas till egen handlingsplan, med förslag till investeringar i en mer långsiktig åtgärdsplanering.

## Översiktlig kostnadsbedömning

För att underlätta ett genomförande av stadsmiljöplanen är det nödvändigt med framtagande av översiktliga kostnadsbedömningar för respektive delprojekt.

## Citylogistikplan

I pågående arbete behöver förslaget till Citylogistikplan stödja de föreslagna platsförändringarna och samtidigt sträva efter en ännu mer optimerad gods-distribution inom området.

## Parkerings- och mobilitetsplan för innerstaden

Innerstaden behöver en konkret åtgärdsplan för vilka mobilitetsåtgärder som är nödvändiga för att mer optimalt kunna nyttja gatumarken. Om stadsmiljöplanen ska kunna genomföras behövs ett större grepp kring och åtgärder som ligger i linje med stadens parkeringspolicy och trafikstrategins inriktning.

## Trafiknätsplan och trafikområdesplaner

Det nuvarande och planerade gatunätet beskrivs fördjupat i det som kallas för trafikområdesplan för motsvarande område. Stadsmiljöplanen och trafikområdesplan för innerstaden behöver fördjupa förslagen till trafikföring för respektive trafikslag, leverans och angöringstrafik så att dessa helt överensstämmer på lång sikt.

## Förvaltning av torg

Stadens uppdelade förvaltning av trafikala och icke-trafikala torg gynnar inte utveckling och en aktiv förvaltning. Stadens nya organisation för stadsutveckling kommer att sammanföra det tudelade arbetet med förvaltning och daglig drift av stadens torg.

## Markbeläggningar, utförande och skötsel

När staden upprustar och bygger om gator och platser med nya markbeläggningar är kvaliteten på markmaterialet och utförandet mycket viktigt, liksom att förutsättningarna för efterföljande skötsel och förvaltning är helt utredda. Det behövs ett fördjupat arbete kring den långsiktiga förvaltningen av hårdgjorda ytor på allmän plats.

## Kulturmiljöutredningar

Där det inte finns tidigare kulturmiljöutredningar behöver det i anslutning till respektive delprojekt utföras platsanalys av kulturmiljövärden för att dessa i så stor utsträckning som möjligt ska kunna bevaras och fortsatt berika stadskärnan.

Det är angeläget att hitta en balans mellan kulturvärdet i den historiska stadskärnans enkelhet och storslagenhet tillsammans med en samtida utformning som svarar mot nutida anspråk i gaturummet, för att uppnå en attraktiv stadsmiljö.



# Förslag till planeringsprocess

Förslaget redovisar hur en mer precis områdesplanering kan föregå projekt- och åtgärdsplanering. Stadsmiljöplaner tillsammans med trafikområdesplaner för ett område eller stråk föreslås utvecklas som metod (i områden där planering enligt plan- och bygglagen i form av program saknas).

## a Stadsmiljö- och trafikområdesplan

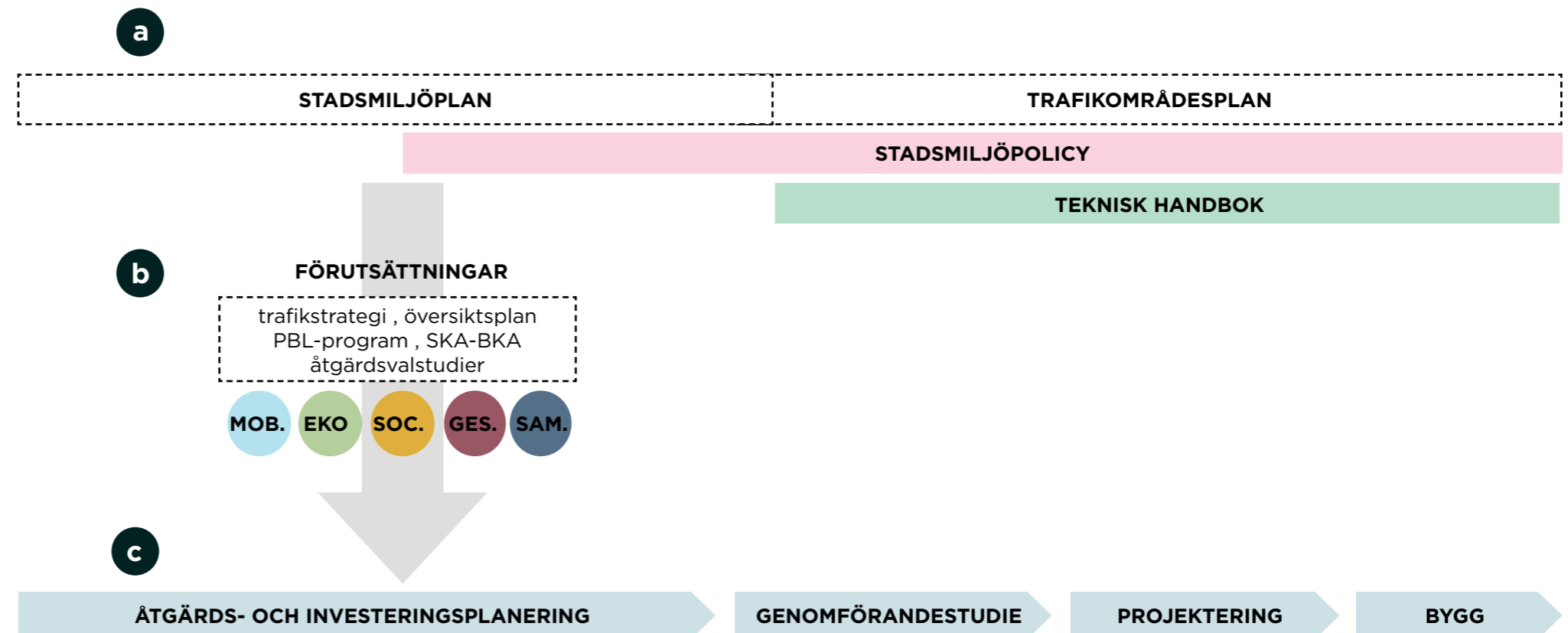
Planerna syftar till gemensam långsiktig planering av gator, torg och platser i ett område. Stadsmiljöplanen fokuserar på gaturummets funktion och gestaltning och trafikområdesplanen ser till att gatunätet utvecklas för framkomlighet och leveranser samt angöring.

## b Förutsättningar

Förutsättningar för området konkretiseras i ledstjärnor för det aktuella området. I stadsmiljöplan inom Vallgraven är de framtagna ledstjärnorna hållbar mobilitet, robust ekosystem, plats för fler, gestaltning och karaktär samt samverkan.

## c Planen som underlag för investering

Stadsmiljöplanen utgör en viljeinriktning för vad som långsiktigt vill åstadkommas för stadsmiljöer i det aktuella området. Efterföljande planering för enskilda platser eller gator tas fram i förstudier i trafikkontorets åtgärdsplanering. Tillräckligt detaljerade förslag skulle efter prioritering i investeringsplaneringen i princip kunna gå direkt till en genomförandestudie.

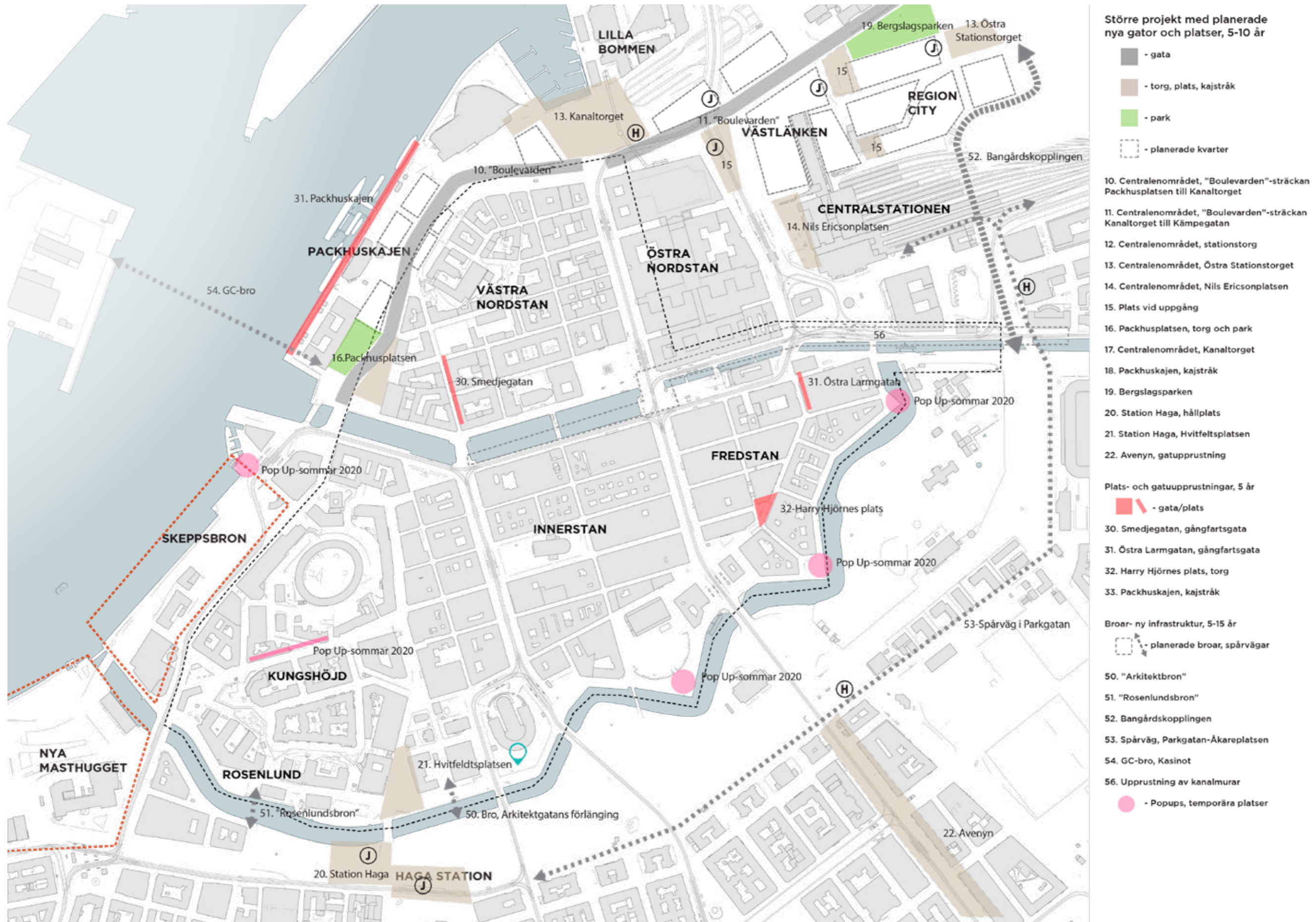




# **Appendix**

## **Pågående planering**

# Pågående planering inom Vallgraven och dess närhet





Ta Plats! Tillfällig möblering under sommaren 2020

Foto: Ulrika Bergbrant

## **Kontakt**

**Telefon:**  
031-365 00 00 (Göteborgs Stads kontaktcenter)

**E-post:**  
[goteborg@goteborg.se](mailto:goteborg@goteborg.se)