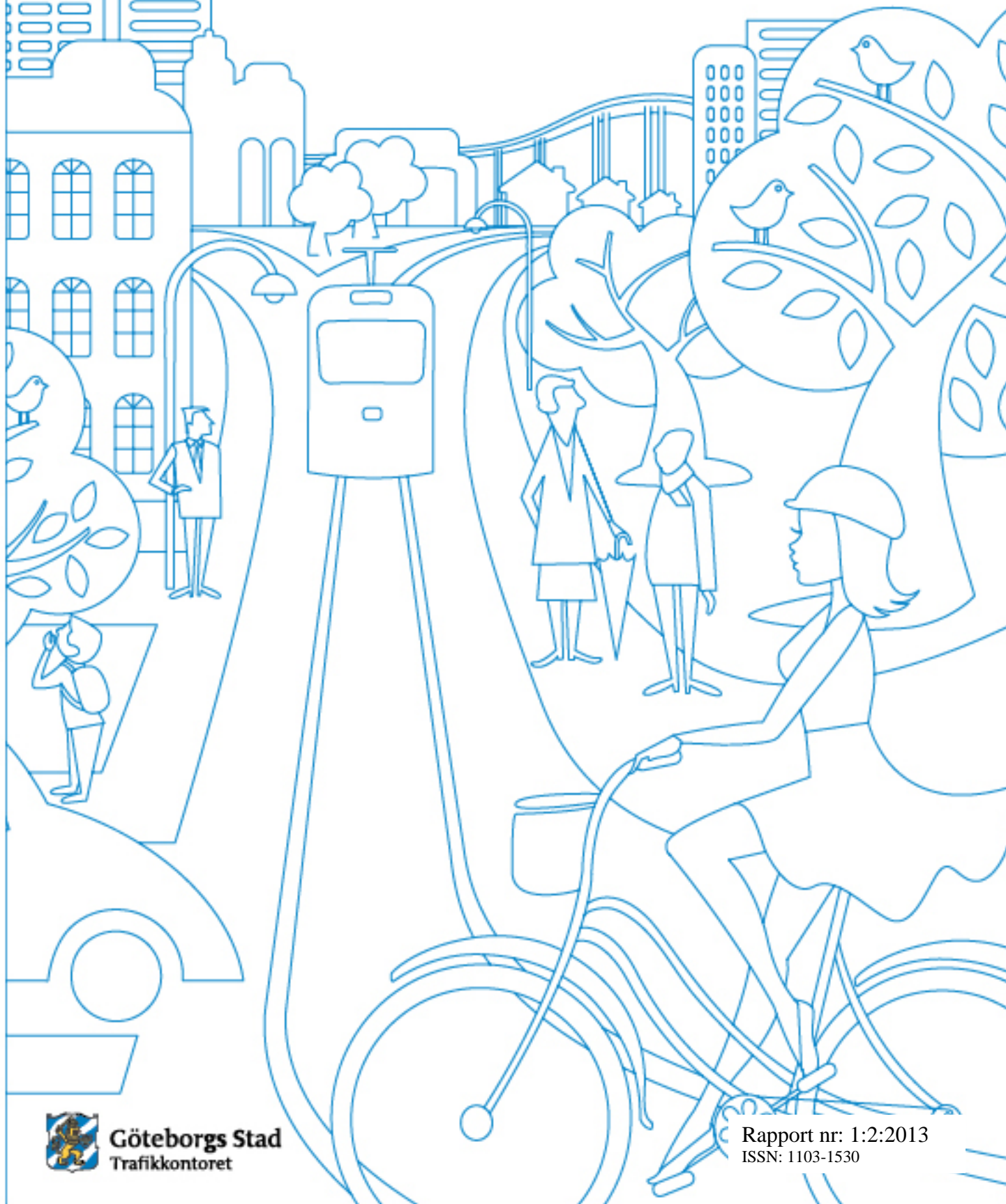


# TRAFIKSTRATEGI FÖR GÖTEBORG UNDERLAGSRAPPORT

## HISTORISK TILLBAKABLICK



**Göteborgs Stad**  
Trafikkontoret

Rapport nr: 1:2:2013  
ISSN: 1103-1530

2013-XX-XX

Trafikkontoret dnr 0894/11

ISSN 1103-1530

Rapportnummer 1:2:2013

Trafikkontorets projektledare: Sofia Hellberg/Per Bergström Jonsson

Författare underlagsrapport: Bo Asplind/Pia Pettersson, Ramböll Sverige AB

# FÖRORD

Detta är en underlagsrapport till Trafikstrategi för Göteborg. Rapporten är en sammanställning av resultat från arbete under år 2012. Rapporten ingår i en serie av underlagsrapporter från samma tidsperiod.

Under år 2012 har flera delprojekt arbetat med Trafikstrategi för Göteborg på olika teman. Delprojekten har kallats Trafikanten, Attraktiv Stadsmiljö, Vägsystem, Kollektivtrafiksystem och Godssystem. Deltagare i de olika delprojekten har varit tjänstemän från Trafikkontoret, Stadsbyggnadskontoret, Fastighetskontoret, Västra Götalandsregionen, Västtrafik och Trafikverket samt expertstöd från flera konsultbolag. Delprojekten har bedrivit sitt arbete i grupp och med konsultstöd i olika utredningar. Resultatet av årets arbete har sammanställts och sammanfattats i ett antal underlagsrapporter, där denna utgör en.

# INNEHÅLL

1	TIDIG BEBYGGELSE .....	5
2	GÖTEBORG UNDER 1600- OCH 1700-TALET .....	6
2.1	Landsvägarna .....	6
2.2	Stadsportarna och de första gatorna .....	7
2.3	Knutpunkter .....	8
2.4	Vattenvägarna .....	8
3	STADSUTVECKLING UNDER 1800-TALET .....	9
3.1	Staden växer .....	9
3.2	Tre starka stråk tar form .....	10
3.3	Spårburen trafik och stadsbyggnaden .....	11
3.4	Fast förbindelse till Hisingen .....	12
4	STADSUTVECKLING UNDER 1900-TALET .....	13
4.1	Vattenvägarna torrläggs .....	13
4.2	Stadsutbredningen och vägutbyggnader under tidigt 1900-tal .....	13
4.3	Stadsutbredningen fortsätter .....	14
4.4	Kollektivtrafiksystemet utvecklas .....	14
4.4.1	Utredningar om alternativa spårssystem .....	17
4.5	Förbindelserna till Hisingen .....	19
4.6	Förorter och trafikleder .....	20
4.7	Zonsystemet .....	22
4.8	Trafiklederna som inte har realiserats .....	22
4.9	Barriärer och brutna samband .....	24
5	TRAFIKPLANERINGENS AKTÖRER .....	25
6	PLANERA INFÖR FRAMTIDEN MED HISTORIEN SOM GRUND .....	27
7	KÄLLFÖRTECKNING .....	28

# 1 TIDIG BEBYGGELSE

Närheten till havet och Göta Älv har spelat en viktig roll för utvecklingen av både Göteborg och dess infrastruktur. Flera större bosättningar kring älven har föregått det moderna Göteborg. Tidigt ansågs Göta Älvs mynning vara en strategiskt viktig punkt för Sverige, varför fästningen Älvsborg anlades på 1300-talet vid det som idag utgör Klippan i Göteborg. Över ett sekel senare anlades den första staden i det som idag utgör Göteborgsområdet. Nya Lödöse (Nylöse) grundades då, vid nuvarande Gamlestaden, en mer strategisk och lättillgänglig plats jämfört med stadens föregångare Lödöse, som ligger drygt fyra mil norr om Göteborg. Gamlestaden utgjorde redan vid denna tid en viktig knutpunkt för transporter och handel.

Med Nylöse förbättrades förutsättningarna för regionens handelsverksamhet och Sverige att utkräva tull, vilket var en av de huvudsakliga anledningarna till att stadens lokalisering. Vid sidan av Nylöse fanns under medeltiden ett flertal byar och säterier i Göteborgsområdet, bland annat på Hisingen, i Västra Frölunda, Askim, Lärjeholm och Råda.



Karta 1: Gamla Älvsborg år 1655  
Källa: Göteborgs Stadsmuseum

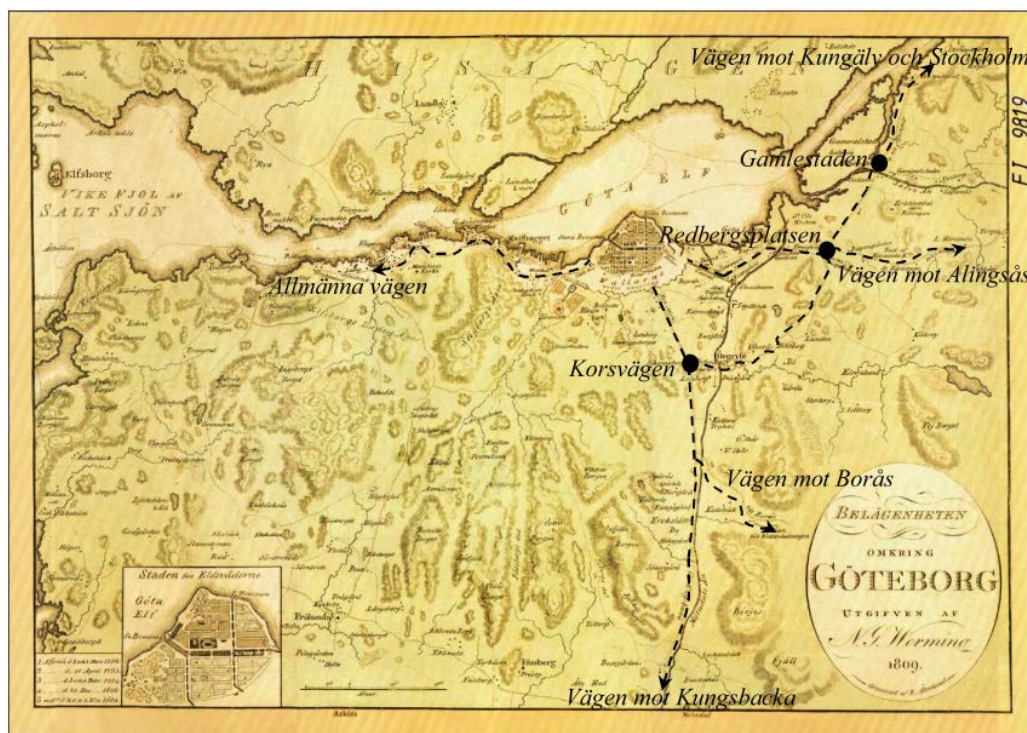


## 2 GÖTEBORG UNDER 1600- OCH 1700-TALET

Det moderna Göteborg anlades av Gustav II Adolf år 1621. Målet var att bygga en ny hamnstad i västra Sverige, som dessutom skulle vara ointaglig för fienden. Ursprungligen utgjordes stadskärnan av det område som idag kallas Inom Vallgraven. Haga och bosättningarna i Masthugget och Majorna utgjorde vid denna tid förstäder, då en stor del av hamnverksamheten var knuten till södra älvstranden (Majorna, Masthugget, Haga och Klippan). Utanför stadskärnan låg även stadens donationsjord, vilket var stadens gemensamma mark som nyttjades för lantbruk av olika slag.

### 2.1 Landsvägarna

Redan på 1600-talet utgick tre etablerade landsvägar från Göteborg, se karta 2.



Karta 2: Göteborg år 1809  
Källa: Historiska kartor

Landsvägarna gick i riktning mot:

1. Sydost, mot Geteberget.  
Vägen söderut (Södra vägen) utgick från Kungsporten och passerade Johanneberg (Korsvägen), Geteberget och Kallebäck där den delade sig mot Halland och Skåne respektive Småland. Vid nuvarande Korsvägen anslöt en äldre väg från Gamlestaden (Danska vägen).
2. Nordost, mot Gullbergsbryggan.  
Den gamla riksvägen mot Stockholm (Stora Landsvägen) utgick från Drottningtorget och följde Fattighuskanalen mot Stampen och

Gullbergsbryggan (Olskroken). Vid Redberget fortsatte riksvägen norrut mot Gamlestaden och Kungälv och en annan väg ledde vidare mot Västergötland.

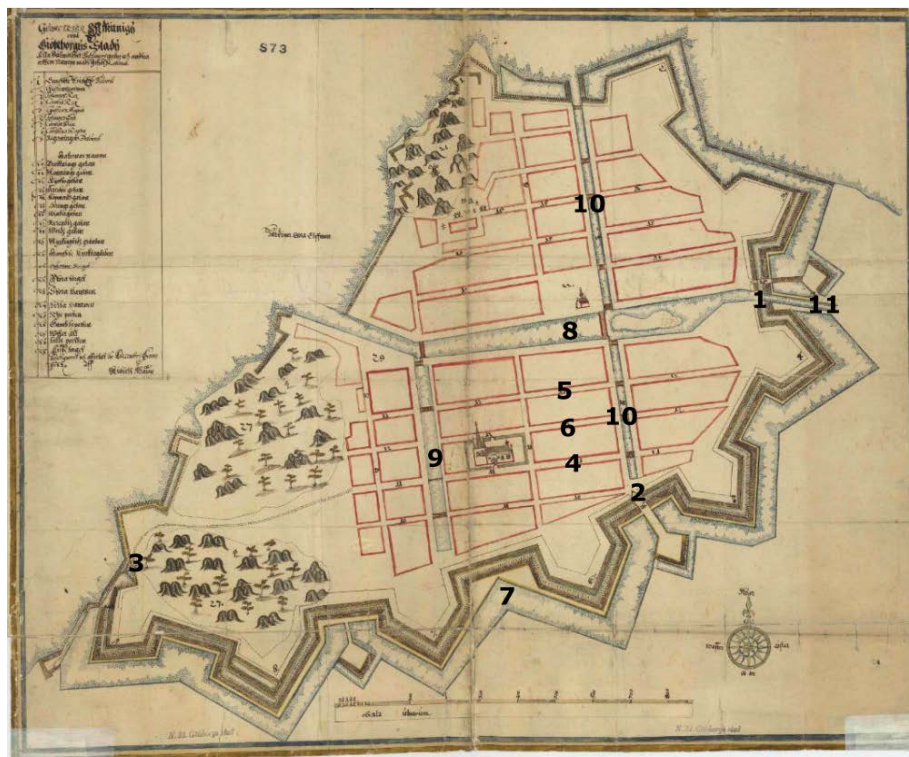
### 3. Väster, mot Stigberget.

Den så kallade Allmänna vägen, som idag går genom Majorna, utgjorde en del av denna gamla landsväg som gick västerut. Den knöt samman Göteborg med Klippan och Älvsborgs fästning. Vägen härstammar från tiden då Majorna var en av den befästa stadens förstäder och fungerade också som Majornas huvudgata innan Karl Johansgatan var helt färdigställd år 1882.

Dessa landsvägar var tydliga stråk för både lokala och långväga transporter. Dels knöt de samman stadskärnan med förstäder och donationsjorden och var därmed viktiga för transporter i stadens direkta omnejd, dels förband de Göteborg med städer i både de omkringliggande länen och i Danmark och Norge.

## 2.2 Stadsportarna och de första gatorna

De tre landsvägarna utgick från de forna stadsportarna: Drottningporten (vid Drottningtorget), Kungsporten (vid Kungstorget) och Carlsporten (vid Kungsgatans västliga slutpunkt), se karta 3.



### Teckenförklaring karta 3

1. Drottningporten
2. Kungsporten
3. Carlsporten
4. Kungsgatan
5. Drottninggatan
6. Kyrkogatan
7. Vallgraven
8. Stora Hamnkanalen
9. Västra Hamnkanalen
10. Östra Hamnkanalen
11. Fattighuskanalen

Karta 3: Göteborg år 1644

Källa: Historiska kartor



Figur 1: Stadsmönster traditionell kvarterstad

Källa: Stadsbyggnadskvaliteter

De viktigaste gatorna i den befästa staden inom vallgraven var Kungsgatan, Drottninggatan och Kyrkogatan. Samtliga dessa gator anlades under 1600-talet.

Kombinationen av gatu- och bebyggelsemönstret, stadsmönstret, hade vid denna tid strukturen av traditionell kvarterstad (se figur 1). Kvarterstaden karaktäriseras av tydliga samband mellan platser och kvarter. Gatustrukturen är sammanhängande och husen har en stark koppling till den intilliggande gatan.

### 2.3 Knutpunkter

Gamlestaden var redan före Göteborgs tillkomst en viktig knutpunkt. Här korsade landsvägen mellan Sverige, Norge och Danmark (Treriksvägen) Sävveåns utlopp i Göta älv. Sävveån var vid denna tid en viktig transportled för varor från inlandet. Vid Redberget, strax söder om Gamlestaden mötte Treriksvägen landsvägen från Västergötland, i en knutpunkt som idag utgör Redbergsplatsen.

Vid sidan av Gamlestaden var även Drottningtorget och Korsvägen viktiga knutpunkter i Göteborgs tidiga historia. Som namnet Korsvägen antyder korsade flera landsvägar varandra här, nämligen de från Västergötland och Småland, samt den från Skåne och Halland.

Dessa historiska knutpunkter fungerar ännu idag som viktiga trafikplatser i stadens gatunät.

### 2.4 Vattenvägarna

Redan tidigt i stadens historia anlades stadens många vattenvägar. Kanalerna i stadens centrala delar var viktiga transport- och rörelsestråk för stadens invånare. Vallgraven, Stora Hamnkanalen (belägen mellan Norra och Södra Hamngatan), Västra Hamnkanalen (idag Västra Hamngatan), Östra Hamnkanalen (idag Östra Hamngatan) och Fattighuskanalen (även kallad Fattighusån) fyllde alla funktionen som viktiga transportvägar för gods som skulle skeppas in till staden. Vallgraven anlades dock huvudsakligen av försvarsskäl och Fattighuskanalen hade även en viktig roll för vattenomsättningen i de övriga kanalerna och Vallgraven. Kanalerna fungerade också som populära mötes- och rekreationsplatser för befolkningen och hade dessutom ett stort värde för stadens identitet.

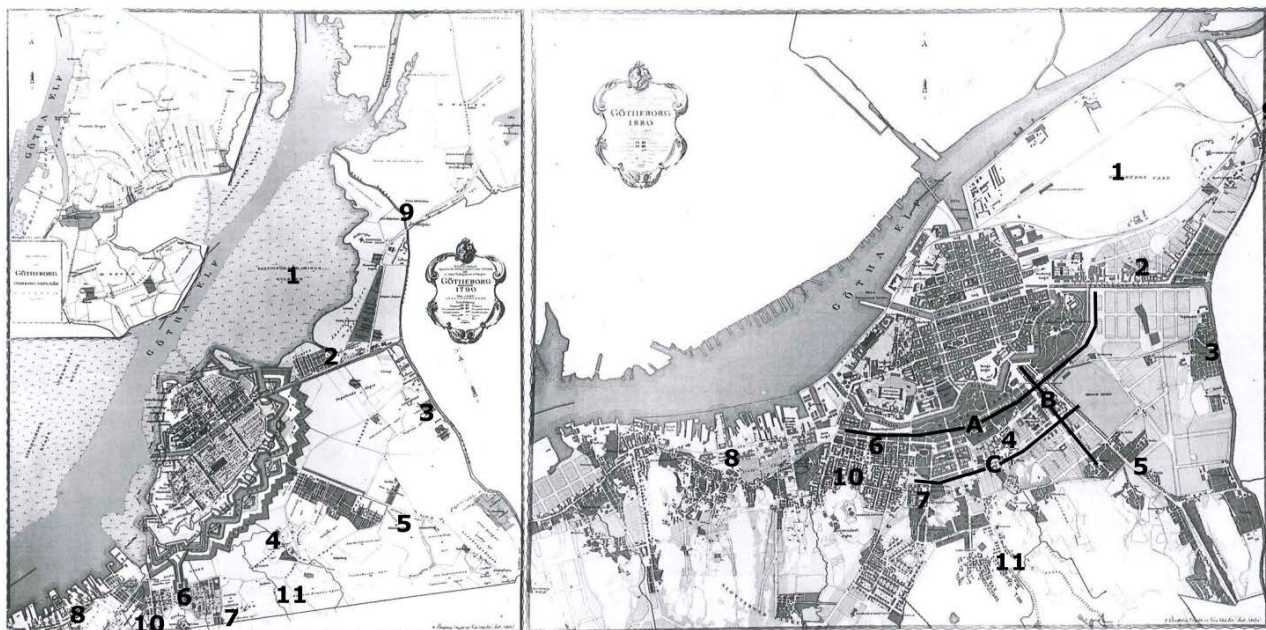
Vad gäller de naturliga vattenvägarna har, förutom Göta Älv, även Sävveån, Mölndalsån och Kvillebäcken sedan mycket tidigt varit viktiga stråk för såväl transporter som lokalisering av både bostäder och näringsliv.



## 3 STADSUTVECKLING UNDER 1800-TALET

### 3.1 Staden växer

Under främst den senare delen av 1800-talet hade Göteborg en kraftig befolkningstillväxt, framför allt tack vare inflyttning från omkringliggande landsbygd. Dessutom inkorporerades Majorna 1868 och Landala 1880. Sammantaget innebar detta att staden växte, både vad avser bebyggelse och gatunät, i områden som idag räknas som centrala (se karta 4 och 5).



Karta 4: Göteborg år 1790

Källa: Göteborgs Stadsmuseum

Karta 5: Göteborg år 1880

Källa: Göteborgs Stadsmuseum

Under denna period anlades stadsmiljöer som är typiska kännetecken för Göteborg. Landshövdingehus i områden såsom Masthugget, Majorna, Gullbergsvass, Stampen, Gårda, Haga och Annedal, samt stenstaden i Vasastaden och Lorensberg, restes. Traditionell kvartersstad var fortfarande det rådande stadsmönstret. Även Krokslätt och Lundby växte vid den här tiden. Utöver vägutbyggnaden i dessa områden, skedde viss vägutbyggnad även i områden som Olskroken, Kommendantsängen och Landala under slutet av 1800-talet. Resultatet av merparten av utbyggnaderna under 1800-talet kan ses i karta 5.

#### Teckenförklaring karta 4 och 5

1. Gullbergsvass
2. Stampen
3. Gårda
4. Vasastaden
5. Lorensberg
6. Haga
7. Annedal
8. Masthugget
9. Olskroken
10. Kommendantsängen
11. Landala

A. Nya Allén

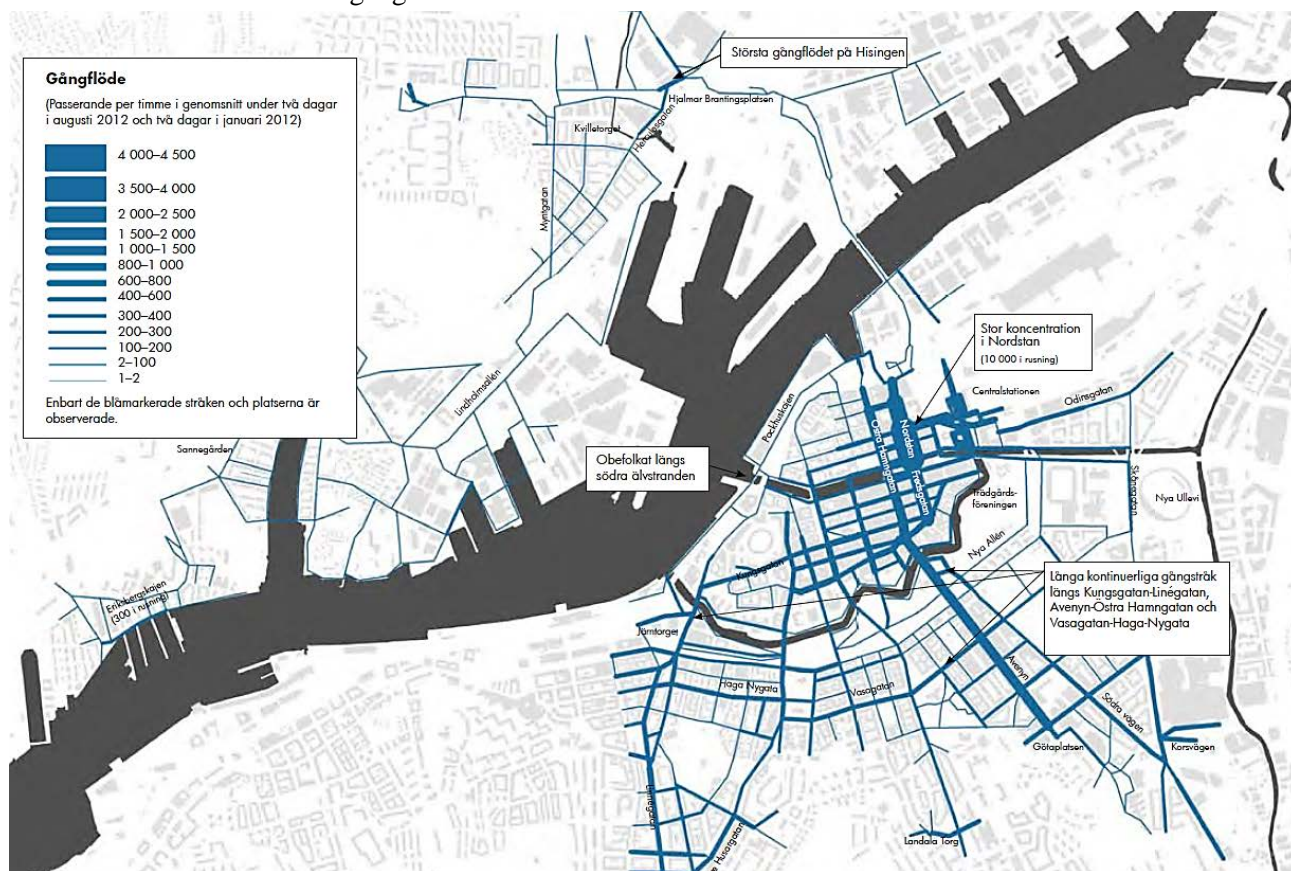
B. Kungsporsavenyn

C. Vasagatan

### 3.2 Tre starka stråk tar form

De delar av centrala Göteborg som byggdes ut under 1800-talet, anlades efter stadsplanen från 1864. Denna förespråkade att gatunätet skulle karaktäriseras av boulevarder och paradgator in mot centrum. Planen realiserades inte i sin helhet, men har gjort avtryck i gatunätets utbredning i form av en solfjäder i centrala Göteborg.

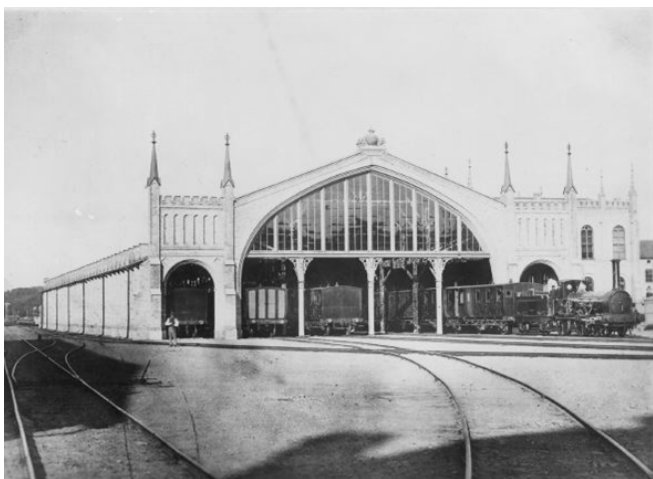
Tre gator i Göteborg som bär starka kännetecken av idealen om boulevarder och paradgator är Nya Allén, Kungsporsavenyn och Vasagatan (se A-C, karta 5). Nya Allén började anläggas i början av 1800-talet, i och med raseringen av stadens befästningsvallar och är idag ett av stadens mest dominerande gatustråk för framförallt biltrafik. Kungsporsavenyn, som började byggas på 1870-talet, korsar Nya Allén och anlades med syfte att bli en paradgata där stadens mer bemedlade invånare skulle kunna flanera. Det var först på 1930- och 40-talen som Kungsporsavenyns karaktär förändrades i en mer kommersiell riktning. Kungsporsavenyn är idag ett av stadens starkaste stråk för gångtrafik. Vasagatan utgör huvudaxel i Vasastaden och anlades med komplett trädplantering 1878-1886. Vasagatan är även idag ett naturligt stråk för människor att röra sig längs, till stor del tack vare omvandlingen av Haga och färdigställandet av Handelshögskolan och Samhällsvetenskapliga fakulteten. Dessa utgör attraktiva målpunkter i gatans västliga slutpunkt och har bidragit till att generera det folkliv som idag gör Vasagatan till ett av stadens viktigaste gångstråk.



Karta 6: Gångflödet i centrala Göteborg  
Källa: Stadslivet i centrala Göteborg. Upplevelsen, användningen och förutsättningarna – ett planeringsunderlag.

### 3.3 Spårburen trafik och stadsbyggnaden

En viktig milstolpe gällande transportstråken under 1800-talet är utbyggnaden av järnvägen och spårvagnstrafiken. Järnvägar anlades i stadens omgivande dalgångar under mitten av århundradet. Västra stambanan mellan Göteborg och Jonsered invigdes 1856. Två år senare invigdes centralstationen i Göteborg; samma år som järnvägsutbyggnaden till Falköping stod klar. Västra stambanans sträckning till Stockholm färdigställdes år 1862, efterföljd av Bergslagsbanan år 1879, linjen Göteborg-Varberg år 1888, Boråsbanan år 1894 och linjen Göteborg-Uddevalla år 1909.



*Göteborgs Centralstation, vy från väster, år 1858  
Källa: Göteborgs Stadsmuseum*



*Göteborgs Centralstation, vy från sydost, 1930-talet  
Källa: Göteborgs Stadsmuseum*

Med järnvägen skapades en ny lokaliseringsfaktor för näringslivet och industrin, vilken ditills hade varit nära knuten till Göta Älv och övriga vattendrag i regionen. Med näringslivets nya lokaliseringar följde den övriga bebyggelsen, varför bebyggelseutvecklingen i Göteborg övergick till att ske nära industrikvarteren. När spårvagnsnätet började byggas ut i slutet av 1800-talet övergick dock den övergripande stadsbyggnaden till en koncentrisk utbyggnad längs med spårvagnslinjerna. Därmed förlorade de nya bostadsområdena ofta den direkta närkontakten med intilliggande arbetsplatser.

Sedan järnvägsutbyggnaden startade i mitten av 1800-talet har järnvägsnätet utökats i samtliga riktningar från staden. I dagsläget är Göteborgs Centralstation samlingspunkt för följande linjer:

- Västra Stambanan: Göteborg-Alingsås-Stockholm
- Västkustbanan: Göteborg-Kungsbacka-Lund
- Kust-till-kustbanan: Göteborg-Borås-Kalmar/Karlskrona
- Norge/Vänerbanan: Göteborg-Trollhättan-Karlstad/Oslo
- Bohusbanan: Göteborg-Uddevalla-Strömstad



### 3.4 Fast förbindelse till Hisingen

Den första fasta broförbindelsen till Hisingen, Hisingsbron, invigdes år 1874. Hisingsbron var en svängbro av järn som förband platsen där Göteborgsoperan ligger idag med nuvarande Kvillegatan. Färjetrafik mellan den södra och norra älvstranden hade funnits sedan länge. Men med Hisingsbron etablerades ett fast stråk mellan Lilla Bommen och Kvillebäcken, vilket under lång tid hade varit efterfrågat bland stadens befolkning. Bron blev genast en populär transportled som fanns kvar till 1969, då den revs.



*Hisingsbron i förgrunden, Göta Älvbron i bakgrunden, vy mot öster  
Källa: Göteborgs Stadsmuseum*



*Hisingsbron, vy mot sydväst  
Källa: Göteborgs Stadsmuseum*

## 4 STADSUTVECKLING UNDER 1900-TALET

### 4.1 Vattenvägarna torrläggs



Västra Hamngatan 1870-talet, vy söderut  
Källa: Göteborgs Stadsmuseum

Kanalerna fungerade som viktiga transportvägar och rekreations- och mötesplatser för Göteborgs invånare ända fram till 1900-talets början. Med de många kanalerna följde även att det fanns ett stort antal broar, vilka också utgjorde viktiga stråk. På den norra delen av Östra Hamngatan (cirka 475 meter) fanns inte mindre än sex broar. Vid sekelskiftet beslutade man dock att fylla igen både Västra och Östra Hamngatan (södra delen), på grund av att mer plats behövdes för den ökande trafiken i stadskärnan. Igenfyllnaden av de stora kanalerna kom drastiskt att förändra karaktären hos Göteborgs innerstad. Den norra delen av Östra Hamngatan fylldes igen 1936.



Östra Hamngatan 1912, vy söderut  
Källa: Göteborgs Stadsmuseum



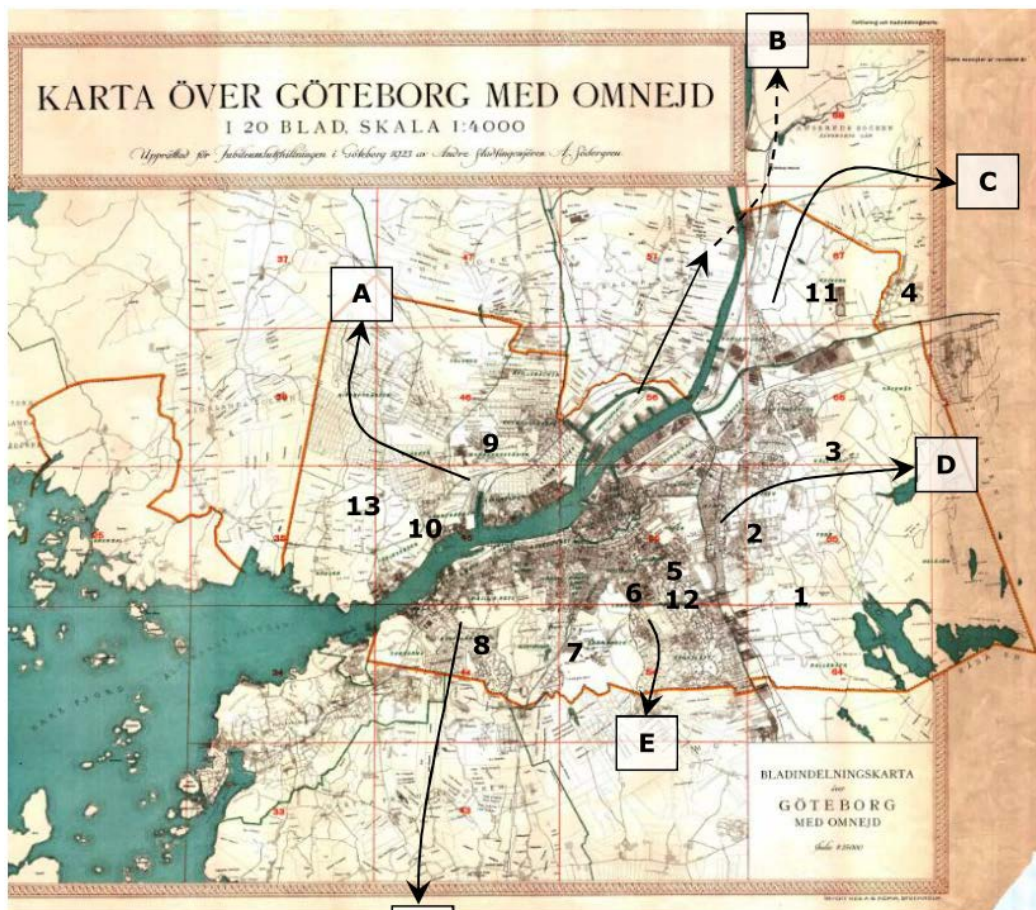
Östra Hamngatan 1920-talet, vy norrut  
Källa: Göteborgs Stadsmuseum

### 4.2 Stadsutbredningen och vägutbyggnader under tidigt 1900-tal

Under den tidiga delen av 1900-talet gjorde bilen sitt intåg i staden, samtidigt som både Lundby och Örgryte inkorporerades i Göteborgs Stad.

Vägutbyggnaden fortsatte då både på Hisingen och i de östra delarna av Göteborg (Skår, Bö, Kålltorp, Utby). Även i områdena Lorensberg, Landala, Änggården, Kungsladugård, Rambergsstaden, Eriksberg och Lödöse anlades nya vägar, liksom i Johanneberg och Bräcke. Under denna tid var Albert Lilienberg stadsplanechef i Göteborg och hans ämbetsperiod ses idag som stadens storhetsperiod inom stadsbyggnad.





#### Teckenförklaring karta 7

1. Skår
2. Bö
3. Kålltorp
4. Utby
5. Lorensberg
6. Landala
7. Änggården
8. Kungsladugård
9. Rambergsstaden
10. Eriksberg
11. Kviberg
12. Johanneberg
13. Bräcke

A-E visar utbyggnadsriktningarna för stadsbebyggelsen under 1900-talets senare hälft.

Karta 7: Göteborg, år 1923  
Källa: Historiska kartor

### 4.3 Stadsutbredningen fortsätter

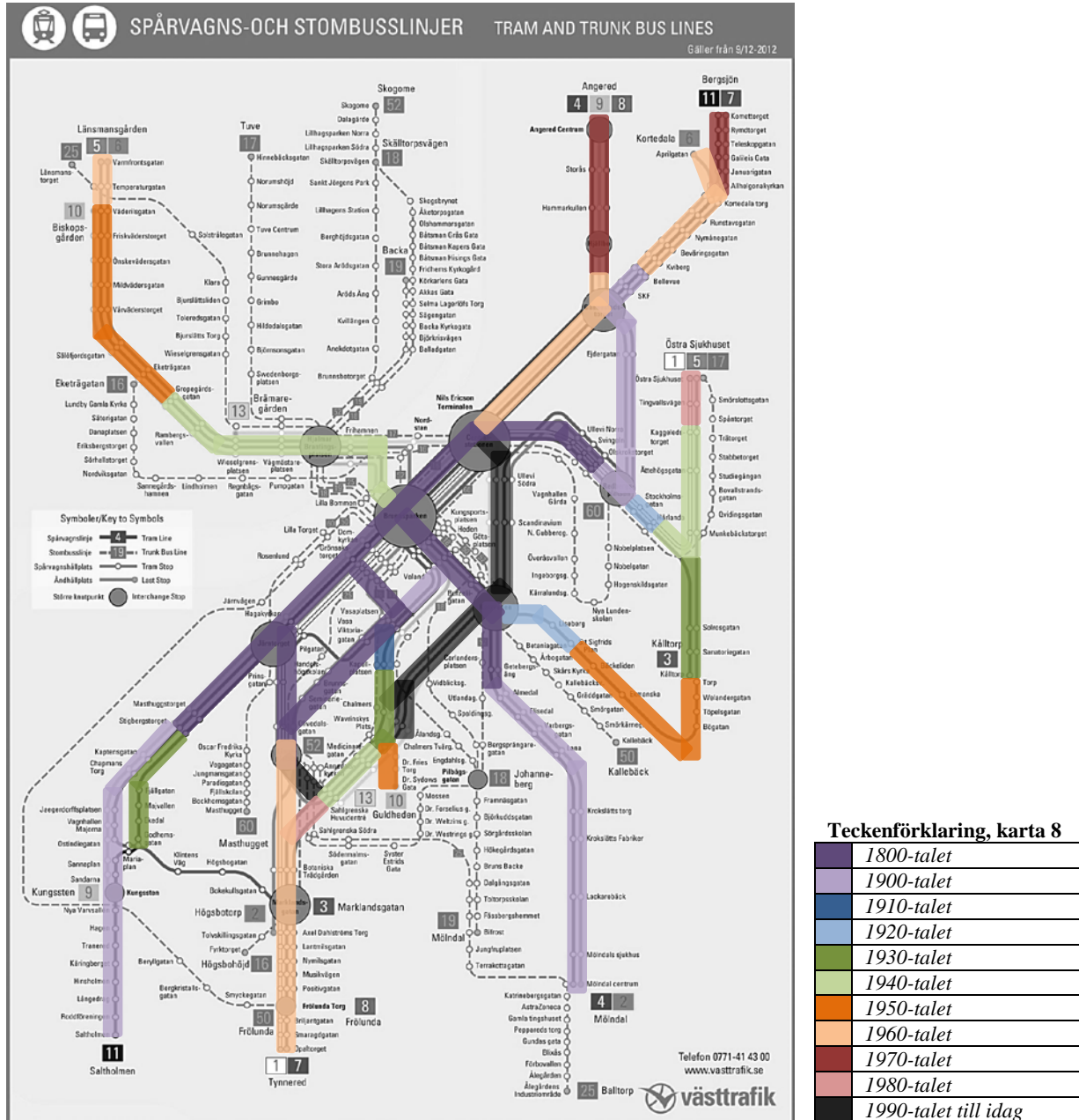
Fram till cirka 1930 skedde stadsutbredningen i samtliga väderstreck, men fortfarande i det som idag räknas som relativt centrala lägen. Avstånden i staden var fortfarande överblickbara, vilket var positivt för gång- och cykeltrafiken. Staden hade blandstadskaraktär och var fortfarande sammanhållen. Det är först efter 1930-talet som funktionssepareringen och den tydliga utglesningen av staden har skett och då i fem huvudsakliga riktningar (se karta 7):

- A) i nordvästlig riktning mot Länsmansgården
- B) i nordlig riktning längs med Göta älv, mot bland annat Angered
- C) i nordöstlig riktning mot Kortedala och Bergsjön
- D) i östlig riktning mot Lunden, Kålltorp och Björkekärr
- E) i sydlig riktning mot Guldheden, Toltorpsdalen, Frölunda och Askim

### 4.4 Kollektivtrafiksystemet utvecklas

Spårvagnar började trafikera Göteborgs gator 1879. Riktningen på utbyggnaden av spårvagns nätet gick från innerstaden till stadens ytterområden. Under 1800-talet drogs spårvagnarna av hästar. Den första linjen gick mellan Brunsparken och Stigbergsliden. På 1880-talet invigdes också hästdrivna spårvagns linjer på sträckorna Drottningtorget-Korsvägen-Getebergsäng samt Centralstationen-Redbergslid.

På 1900-talet tog kollektivtrafiksystemets utveckling ordentlig fart. Efter att den nationella och regionala tågtrafiken hade etablerats under mitten utav 1800-talet, utökades den lokala rälsbundna trafiken kraftigt under den första halvan av 1900-talet. Med etableringen av spårvagnsnätet förstärktes de naturliga stråk som redan fanns i staden, samtidigt som nya stråk etablerades. I karta 8 redovisas de huvudsakliga etapperna i utbyggnaden av spårvagnsnätet.



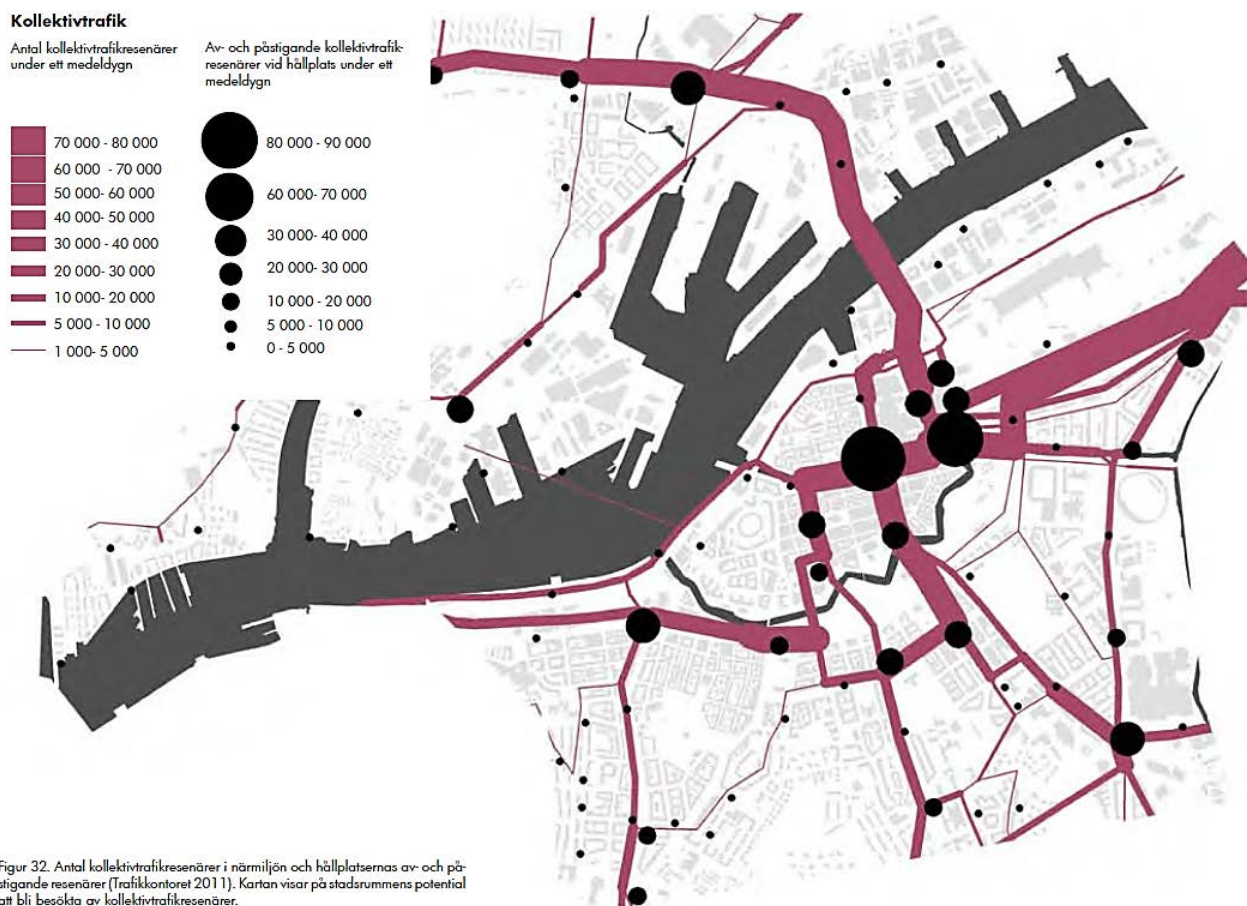
Karta 8: Spårvagns- och stombussnätet, år 2013

Källa: Västtrafik

De första sträckorna Brunnsparken-Stigbergsliden, Drottningtorget-Olskrokstorget och Brunnsparken-Getebergsång förstärkte de tre historiska stråken som de tidiga landsvägarna utgjorde redan under 1600-talet. Även spårvägarna mot Mölndal och Kviberg, som var en del av den tidiga fasen av stadens spårvagnsnät, förstärker viktiga historiska transportstråk: Mölndalsån och Säveån.



Spårvägssystemet är byggt med en mycket begränsad del av stadskärnan (Brunnsparken) som nav, ifrån vilken samtliga linjer utgår i sina respektive riktningar. Detta leder till överbelastning i navet under högtrafik, varför man under 1990-talet påbörjade byggnationen av en ringlinje. En del av denna är sträckan från Chalmers till Centralstationen, via Korsvägen och Skånegatan. Ringlinjen ska färdigställas under 2013/2014 med en spårvägslinje längs Skeppsbron.



Figur 32. Antal kollektivtrafikresenärer i närmiljön och hållplatsernas av- och påstigande resenärer (Trafikkontoret 2011). Kartan visar på stadsrummets potential att bli besökta av kollektivtrafikresenärer.

*Karta 9: Antal resenärer i kollektivtrafiksystemet*

*Källa: Stadslivet i centrala Göteborg. Upplevelsen, användningen och förutsättningarna – ett planeringsunderlag*

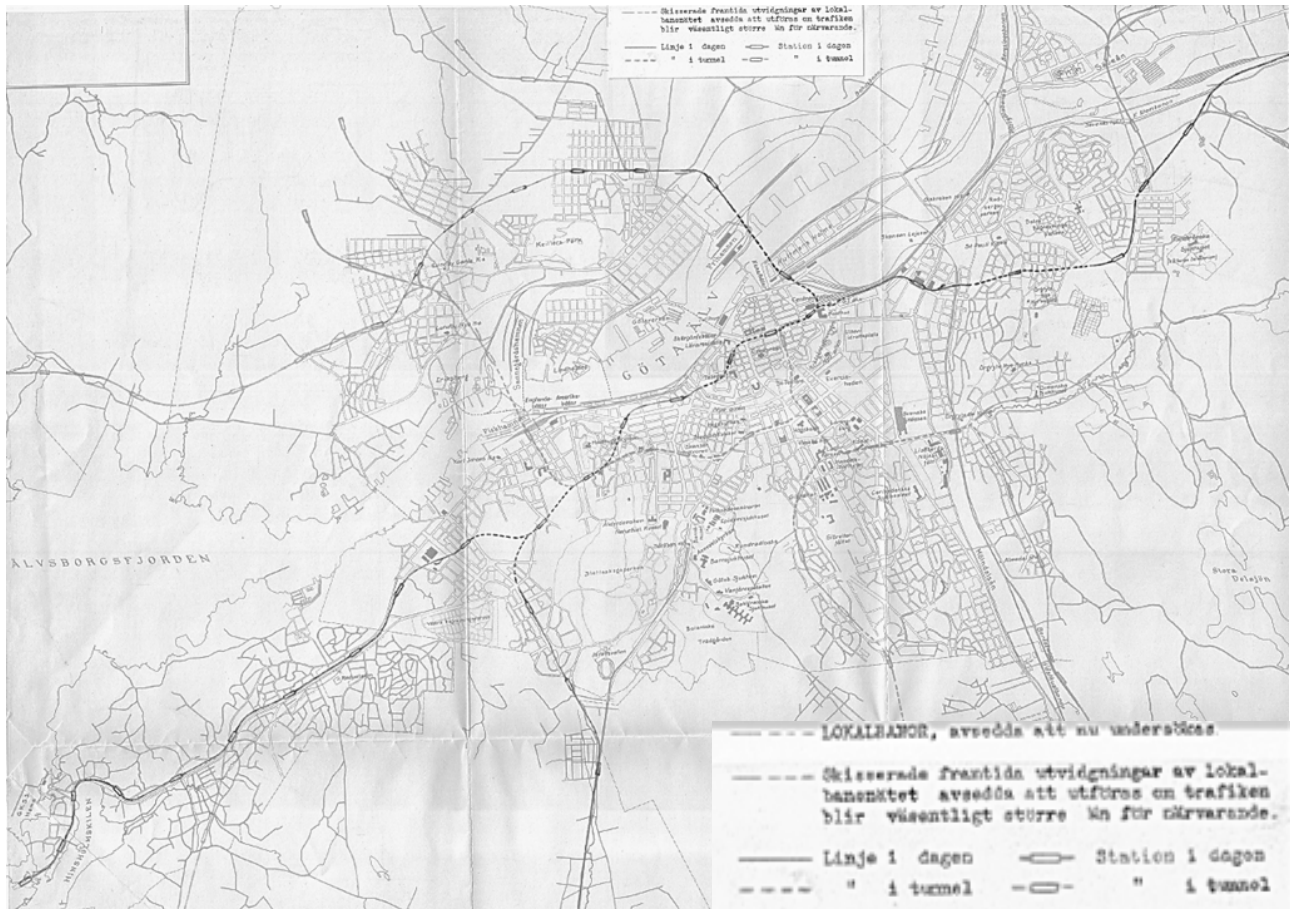
De tidigt etablerade kollektivtrafikstråken mot Stigbergsliden, Korsvägen och Olskroken är även idag bland de mest frekvent utnyttjade, se karta 9. Även de centrala delarna av stråken som leder ut mot de nordöstra stadsdelarna, mot Hisingen och mot Frölunda torg, vilka bebyggdes på 1940-1970-talet, utnyttjas i stor utsträckning av kollektivtrafikresenärerna idag.

Vid sidan av dagens spårvagnar och bussar har även tråd- och rälsbussar trafikerat stadens väg- och spårssystem. Trådbussar trafikerade sträckorna Lilla Torget-Masthugget och Järntorget-Jaegerdorffsplatsen mellan 1940 och 1965 och rälsbussar sträckan Linnéplatsen och Särö under en kortare period på 1950- och 1960-talen.

#### 4.4.1 Utredningar om alternativa spårssystem

Under senare delen av 1900-talet har flera förslag till utveckling av stadens kollektivtrafiksystem presenterats. Framför allt har flera alternativa spårburna system utretts utan att några beslut har fattats om genomförande.

Förutsättningarna för att bygga en tunnelbana har utretts två gånger; första gången på 1930-talet, av spårvägens dåvarande direktör. Begreppet tunnelbana var inte förankrat vid denna tid och synonymer som lokalbana, stadsbana och underbana förekom. Utredningen, som presenterades 1934, gick under namnet Lokalbaneutredningen. Ambitionsnivån i arbetet hade varit hög och utredningen innehöll både kostnads- och intäktskalkyler för en 31,5 kilometer långa banan som skulle ha 35 stationer; vissa ovan och andra under jord. Banans tänkta sträckning gick mellan Vidkärr och Långedrag med planerade anslutningar till Kyrkbyn, Bräcke, Mölndal och Säröbanan (se karta 10). Lokalbaneutredningen nådde dock aldrig politikerna och föll därför snabbt i glömska. Drygt ett decennium senare presenterades en omarbetning av Lokalbaneutredningen för kommunens byggnadsnämnd. Trots att nämnden inte hade några invändningar mot utredningen fattades aldrig något beslut om genomförande.



Karta 10: Förslag till sträckning för tunnelbanan, 1934  
Källa: Lokalbaneutredningen

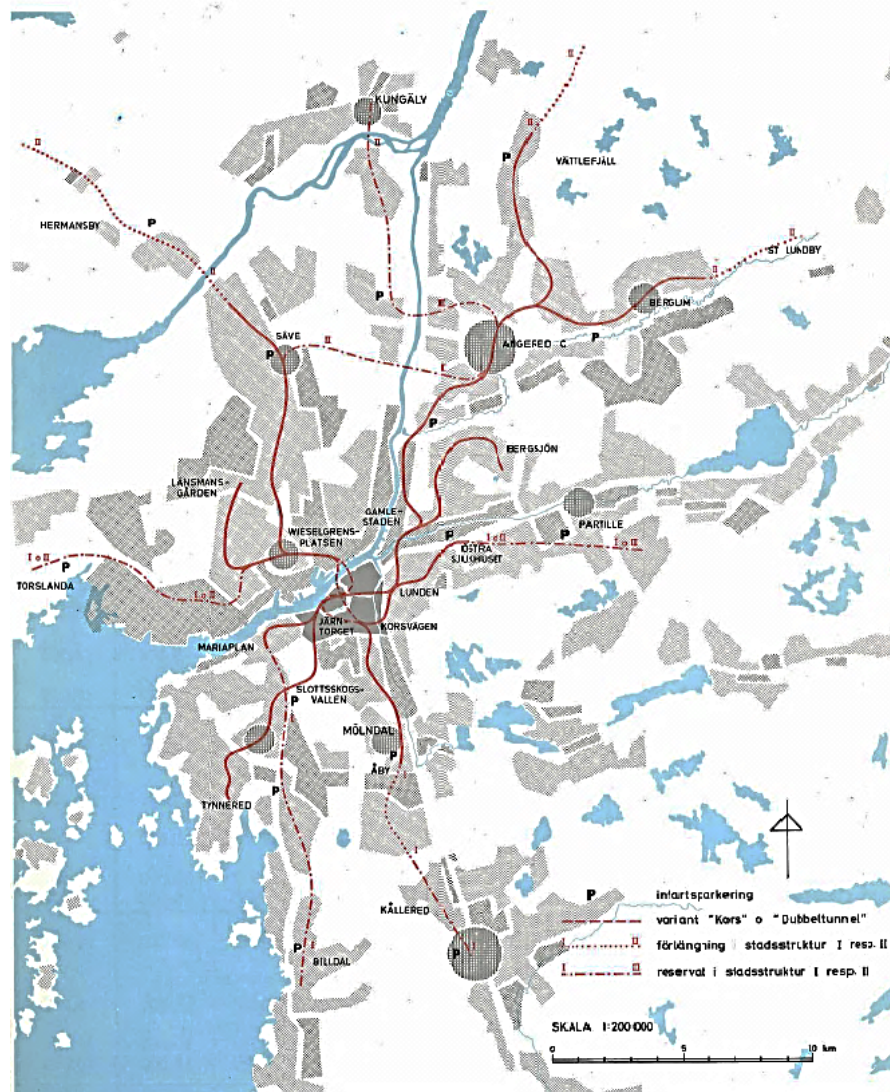


År 1967 genomfördes den så kallade Snabbspårvägsutredningen. Startskottet för utredningen var att statsbidrag betalades ut för tunnelbanebygget i Stockholm, varför intresset för en tunnelbana även i Göteborg åter väcktes. I valet mellan en stadsbana och snabbspårväg förordade utredningen utbyggnaden av en stadsbana, med två banor. Skillnaden mellan stadsbana och snabbspårväg är att stadsbanans linjesträckningar är helt åtskilda från övrig trafik, medan snabbspårvägens linjesträckningar går i reserverade fält i körbanan, alternativt på egen banvall. Ytterligare en skillnad är att man för snabbspårvägen accepterade plankorsningar med gång- och biltrafik. Stadsbanans två banor förslags få följande huvudsträckningar:

- Bergum-Angered-Gamlestad-Lunden-City-Järntorget-Tynnered
- Säve-Wieselgrensplatsen-City-Korsvägen-Lunden

Till huvudsträckningarna planerades anknjutningar till Bergsjön, Vättlefjäll, Mariaplan, Länsmansgården, Mölndal och Östra sjukhuset. Stadsbanans föreslagna sträckning i Göteborg kan ses i karta 11.

### KOLLEKTIV STOMLINJEPLAN ÅR 2000 ALTERNATIV **STADSBANA**, SYSTEM MED TVÅ BANOR



Karta 11: Förslag till sträckning för en stadsbana med två banor  
Källa: Snabbspårvägsutredningen



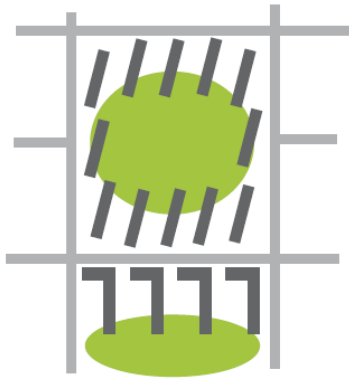
På 1990-talet gjordes ytterligare en spårutredning, Automatbaneutredningen 1992. Utredningen var en del av det så kallade Adelsonpaketet – en utredning om trafiksituationen i hela Göteborgsregionen. Bland åtgärderna för att utveckla och skapa en väl fungerande regional kollektivtrafik, studerades en så kallad automatbana. Tre förslag till linjedragningar presenterades. Huvudalternativet – Älvslingen – hade stationer vid Centralstationen, Stampen, Gårda, Korsvägen, Chalmers, Guldheden, Sahlgrenska, Linnéplatsen, Järntorget och Lilla Bommen.

Även ett spårtaxisystem har utretts under 1900-talet. Den dåvarande spårvagnsdirektören ändrade, i samband med Snabbspårutredningen 1967, ståndpunkt i tunnelbanefrågan och blev motståndare mot projektet då han ansåg kostnaden inte motsvarade samhällsnyttan. Istället ville han införa ett system som möjliggjorde ett mer flexibelt resande, varför idén om spårtaxi väcktes. Resultatet blev att man 1970 presenterade en utredning som föreslog införandet av ett spårtaxisystem bestående av 18 000 obemannade vagnar, i vilka Göteborgs invånare skulle kunna transporteras mellan 360 stationer. Detta trots att något liknande system inte hade implementerats i full skala någon annanstans i världen. Idén fick aldrig något ordentligt fäste, men återuppväcktes igen i en utredning från 1990-talet. Denna utredning slog bland annat fast att ett spårtaxisystem skulle bli både dyrt och omfattande och rekommendationen blev att den kunskap som hade framkommit i utredningen, skulle införlivas i den kommunala trafikplaneringen.

#### **4.5 Förbindelserna till Hisingen**

År 1939 invigdes den andra fasta förbindelsen till Hisingen, Götaälvsbron, vilken finns kvar och används även idag. Götaälvsbrons sträckning ligger cirka 400 meter öster om föregångaren Hisingsbrons tidigare sträckning. Med anledning av att E6 (dåvarande Riksväg 2) gick via Hisingen när bron invigdes, blev bron ett naturligt stråk för all norrgående genomfartstrafik. Hamnens och de stora industriområdenas lokalisering på Hisingen bidrog också till att Götaälvsbron blev ett intensivt trafikerat stråk.

På 1950-talet hade hamnens och industriernas lokalisering lett till att behoven av fler förbindelser till Hisingen var så stora, att man beslutade att bygga både Älvsborgsbron och Tingstadstunneln. Götaälvsbron var vid denna tid så högt belastad att man dessutom valde att utöka antalet körfält på bron från fyra till sex stycken.



Figur 2: Stadsmönster lamellhus i park och kvarter, 1940- och 50-talet



Figur 3: Stadsmönster punkthus vid gata, 1950- och 60-talet



Figur 4: Stadsmönster trafikseparerad kvartersstad, 1960- och 70-talet



Figur 5: Stadsmönster öppna storgårdar i park, 1950- och 60-talet  
Källa figur 1-5: Stadsbyggnadskvaliteter Göteborg

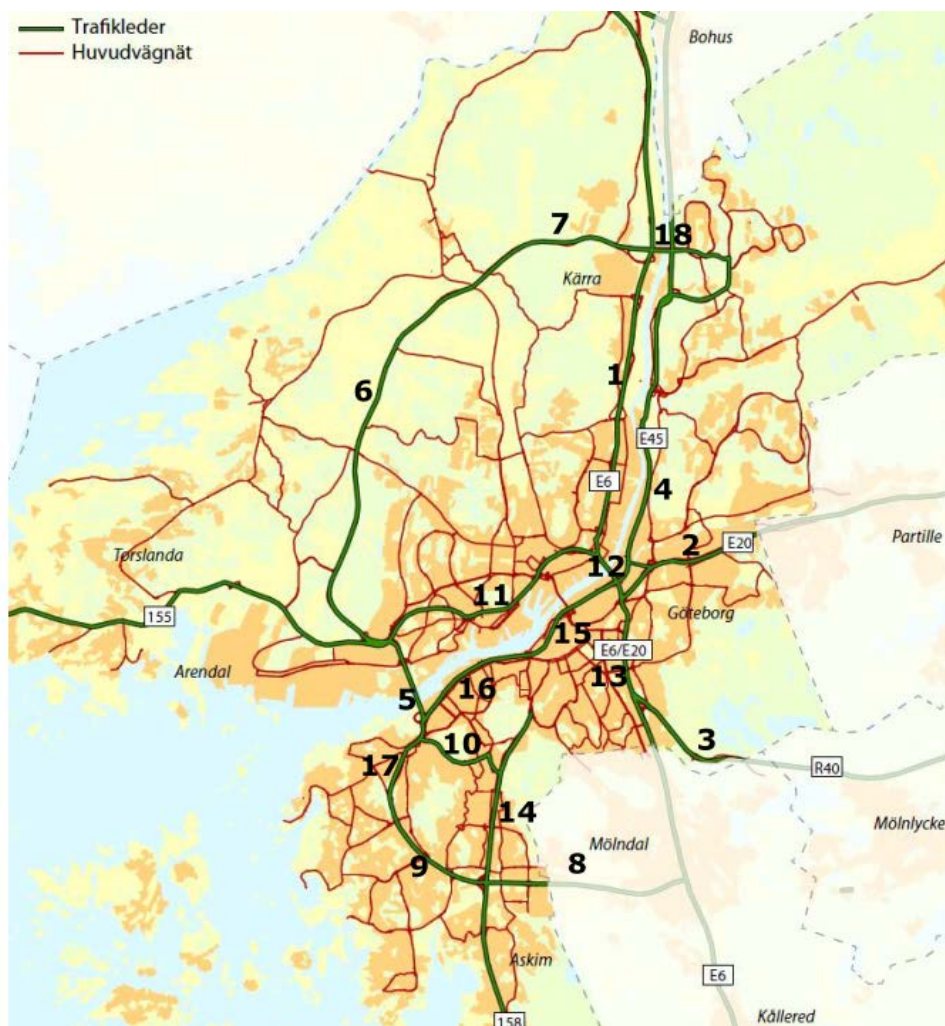
## 4.6 Förorter och trafikleder

Stadsmönstret förändrades med funktionalismens intåg i stadsbyggandet. I mitten av 1900-talet hade den traditionella kvarterstaden därför ersatts av en stadsplanering som framför allt karaktäriserades av grannskap. Huvudtanken i grannskapsplaneringen var att de nya stadsdelarna skulle vara tydliga enheter som fungerade ur både social, arkitektonisk och funktionell aspekt. Varje stadsdelscentrum fick stor betydelse då stadsdelens service och handel skulle vara koncentrerad där. Husens placering i förhållande till gatunätet kunde ta sig olika uttryck under grannskapsepoken och resultera i till exempel lamellhus i park och kvarter, samt punkthus vid gata (se figur 2-3).

Under 1960-talet växte staden återigen kraftigt, dels genom att Torslanda, Tuve, Säve, Angered och Bergums socken införlivades i staden, dels genom att den storskaliga bostadsutbyggnaden i miljonprogrammet påbörjades. I Angered gick utvecklingen fort, då man redan ett år efter införlivningen hade utarbetat en generalplan. Enligt denna skulle området inom en tjuugoårsperiod hysa bostäder för 170 000 människor. Under 1960-talet lades också grunden till den stadsstruktur som har haft stor påverkan på göteborgarnas resebehov under efterföljande tid. Den expansiva utbyggnaden av bostäder i bland annat Angered, Bergsjön, Frölundaborg, Västra Frölunda och Tynnered, samt industriområdena i Torslanda på Hisingen, innebar att stora arbetsplatser och bostadsområden förlades långt ifrån varandra. När bilen vid denna tid också blev något av en var mans ägodel, fick bilismen ytterligare större inflytande över stadsutvecklingen än tidigare. Att bilen skulle ha hög framkomlighet var den klart viktigaste prioriteringen i stadens trafikplanering under denna tid. Trafikledsplanen från 1959 förordade därför en utbyggnad av ett stomvägnät med huvudtrafikleder, andra viktiga trafikleder och trafikplatser. Trafiken och bostadsbebyggelsen skulle hållas åtskilda och gatumönstret kom därför att karaktäriseras av en uppbruten gatustruktur, med funktionsseparerade gator. Detta resulterade i stadsmönster som exempelvis trafikseparerad kvartersstad och öppna storgårdar i park (se figur 4-5). De planerade vägutbyggnaderna dimensionerades för att möta den förväntade ökningen av biltrafiken under de kommande årtiondena, vilken baserades på att Göteborgsregionen skulle ha en miljon invånare kring millennieskiftet. Trafikledernas kapacitet var därför tänkt att vara tillräcklig i ett långt tidsperspektiv.

Infartsvägarna till Göteborg började därför byggas om för ökad trafikkapacitet. Först ut var E6 (dåvarande Riksväg 2) som uppgraderades till motorväg redan på 1950-talet, efterföljd av E20 och Riksväg 40 till Borås som byggdes ut under 1960-talet (se karta 12). Det fanns också behov av trafikleder i form av ringleder och tvärförbindelser och det ansågs vara viktigt att trafikledningens sträckning inte enbart gick genom stadens ytterområden utan även relativt centralt. I slutet av 1960-talet ansåg man att Göteborgs trafikledssystem skulle utgöras av tre ringleder kring stadens centrum. Med utbyggnaden av Väster- och Söderleden togs de första stegen mot en motorvägsring. Denna kompletterades senare med Hisingleden och Norrleden. Idag utgör kombinationen av dessa trafikleder en halvcirkel som sträcker sig genom hela västra Göteborg. Planerade tvärförbindelser var Högsboleden och Engelbrektsleden, varav endast Högsboleden kom att byggas.

Flertalet av trafiklederna byggdes med hel- eller delvis statlig finansiering, vilket starkt bidrog till den snabba och omfattande utbyggnaden.



#### Teckenförklaring karta 12

1. E6/Kungälvleden
2. E20/Alingsåsleden
3. Riksväg 40/Boråsleden
4. E45/Marieholmsleden
5. Älvsborgsbron
6. Hisingsleden
7. Norrleden
8. Söderleden
9. Västerleden
10. Högsboleden
11. Lundbyleden
12. Tingstadstunneln
13. Kungsbackaleden
14. Dag Hammarskjöldsleden
15. Götaleden/Götatunneln
16. Oscarsleden
17. Gnistängstunneln
18. Angeredsbron

Karta 12: Trafiklederna i Göteborg

Trafiklederna utgör idag viktiga stråk för biltrafiken i Göteborg. De viktigaste lederna är:

- E6, E20 och E45 och väg 40 – som är huvudstråk för genomfarts- och infartstrafik.
- Väg 155 (Lundbyleden/Lundbytunneln/Torslandavägen) – som utgör huvudstråk till hamnen, Torstrand och Öckerö kommun.
- Söderleden/Västerleden/Hisingsleden – som utgör huvudstråk mellan södra Göteborg och Hisingen.
- Götaleden/Oscarsleden – som utgör infartsled till stadscentrum.

#### 4.7 Zonsystemet

Med de nya älvförbindelserna förändrades trafikbilden i Göteborg radikalt. En stor del av trafiken genom centrum flyttade till de nya trafiklederna, vilket möjliggjorde förbättringar av trafiksituationen i innerstaden. År 1970 genomfördes zonsystemet i city (innanför vallgraven), vilket innebar att city delades in i fem avgränsade zoner. För att med bil komma från en zon till en annan måste man köra ut på den ringförbindelse som omger city. Till följd av de nya älvförbindelserna och zonsystemet minskade biltrafiken i city kraftigt. Idag är biltrafiken till och från city endast cirka en tredjedel av motsvarande trafik år 1970.



Figur 6: Zonsystemets indelning

Källa: Trafiken i Göteborg – historia, nutid och framtid från 1970-talet

#### 4.8 Trafiklederna som inte har realiserats

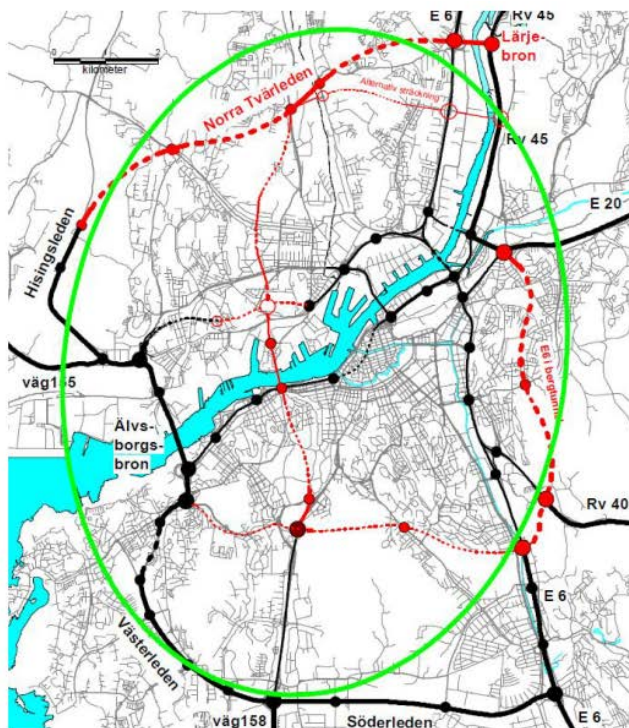
Trots att många stora trafikleder och älvförbindelser har färdigställts i Göteborg sedan mitten på 1950-talet, har det funnits planer på fler infrastruktursatsningar som av olika anledningar aldrig har verkställts. Ett flertal tvärförbindelser har föreslagits genom åren. Engelbrektsleden, en öst-västlig tvärförbindelse genom centrala Göteborg, och förbindelsen mellan Stigbergskajen och Korsvägen är två av dessa.



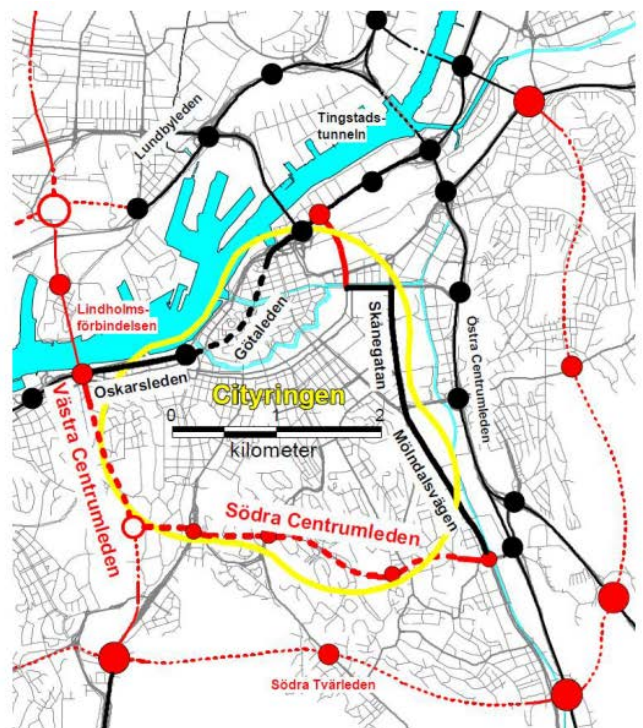
Vad gäller planerna på ett trafikledssystem med tre ringleder på olika avstånd från stadskärnan, saknas merparten av de planerade ringlederna idag. Endast en halv ringled har färdigställt (Väster- och Söderleden, Hisingsleden, Norrleden och Älvsborgsbron). Planer på att bygga ut E6 i ny sträckning öster om Göteborg har funnits sedan 1970-talet. Om planen hade verkställts hade nya E6 varit en länk i en av de planerade inre ringlederna. Detta gäller även för den så kallade Österleden, som föreslogs i kommunens översiktsplan 1989. Österleden hade en tänkt sträckning mellan Angereds Centrum och Finngösamotet i Partille. Ytterligare länkar som föreslagits i ringledssystemet, men som fortfarande inte har byggts är:

- Centrumleden, bestående av:
  - Södra Centrumleden, mellan Sankt Sigfridsgatan och Ekedalsgatan
  - Västra Centrumleden, mellan Högsboleden och Norra Tvärleden, via en ny älvförbindelse och Lundbyleden
- Norra Tvärleden: en öst-västlig tvärled på Hisingen mellan E6 Hisingsleden
- Södra Tvärleden/Guldhedsleden: en öst-västlig tvärled mellan Frölundaborg och Kallebäck

Översiktsplanen från 1989 föreslog också två alternativ till en ny älvförbindelse; Marieholmsförbindelsen och Lärjebron. Man valde att gå vidare med förslaget om Marieholmsförbindelsen och Lärjebron kom därför aldrig att byggas.



Karta 13: En föreslagen yttre trafikledsring  
Källa: Hur trafikledsplanen för Göteborg växt fram och förändrats



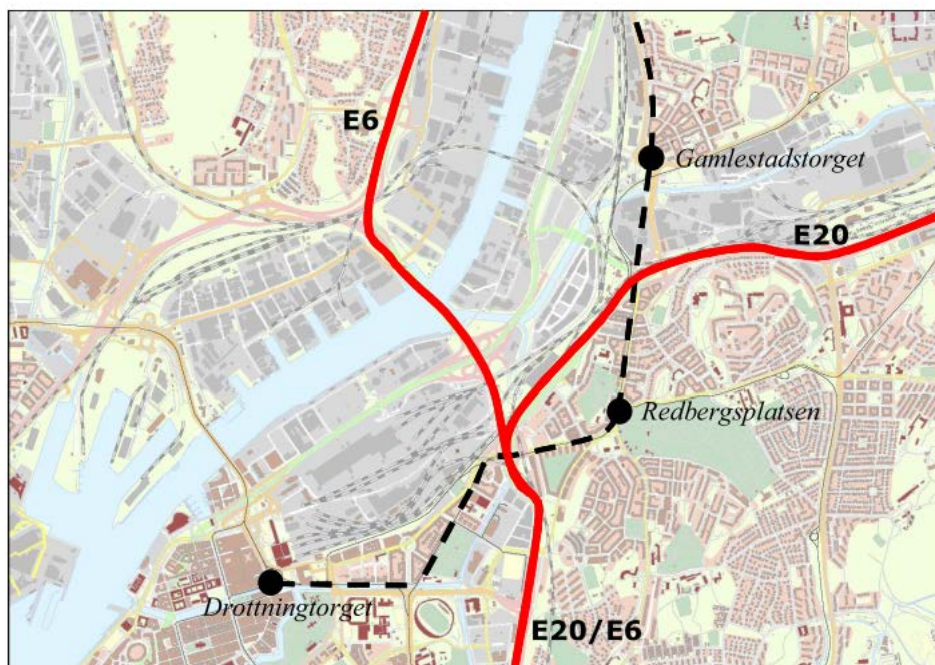
Karta 14: En föreslagen inre trafikledsring  
Källa: Hur trafikledsplanen för Göteborg växt fram och förändrats



#### 4.9 Barriärer och brutna samband

De trafikleder som byggdes genom centrala Göteborg på 60- och 70-talen medförde att äldre vägar och kommunikationsstråk bröts och att kraftiga barriärer för fotgängare och cyklister uppstod i staden. Tydliga exempel på detta är Odinsgatan/Friggagatan-Redbergsvägen som bryts av E6 och Ånäsvägen-Gamlestadsvägen som bryts av E20. Här har den gamla landsvägen mot Kungälv och vidare mot Stockholm gått under flera hundra år. Vägen utgick från Drottningtorget och följde Fattighusån till Stampgatan där den vek av mot Gullbergsbron och Olskroken. Vid Redbergsplatsen fanns ett värdshus för resande. Därifrån fortsatte vägen norrut mot Gamlestaden. Den gamla landsvägen har efterhand ersatts av gatorna Odinsgatan/Friggagatan, Redbergsvägen, Ånäsvägen och Gamlestadsvägen, som har bildat en sammanhängande väg mellan tre av stadens historiska knutpunkter, Drottningtorget – Redbergsplatsen – Gamlestaden. Då E6 och senare E20 med sina trafikplatser byggdes bröts denna den historiska vägsträckningen på två ställen. Med utbyggnaden av Partihallsförbindelsen har barriären mellan Redbergsplatsen och Gamlestaden ytterligare förstärkts. Idag är det svårt att se sambandet mellan de historiska platserna och att förstå att en av stadens äldsta vägar går här.

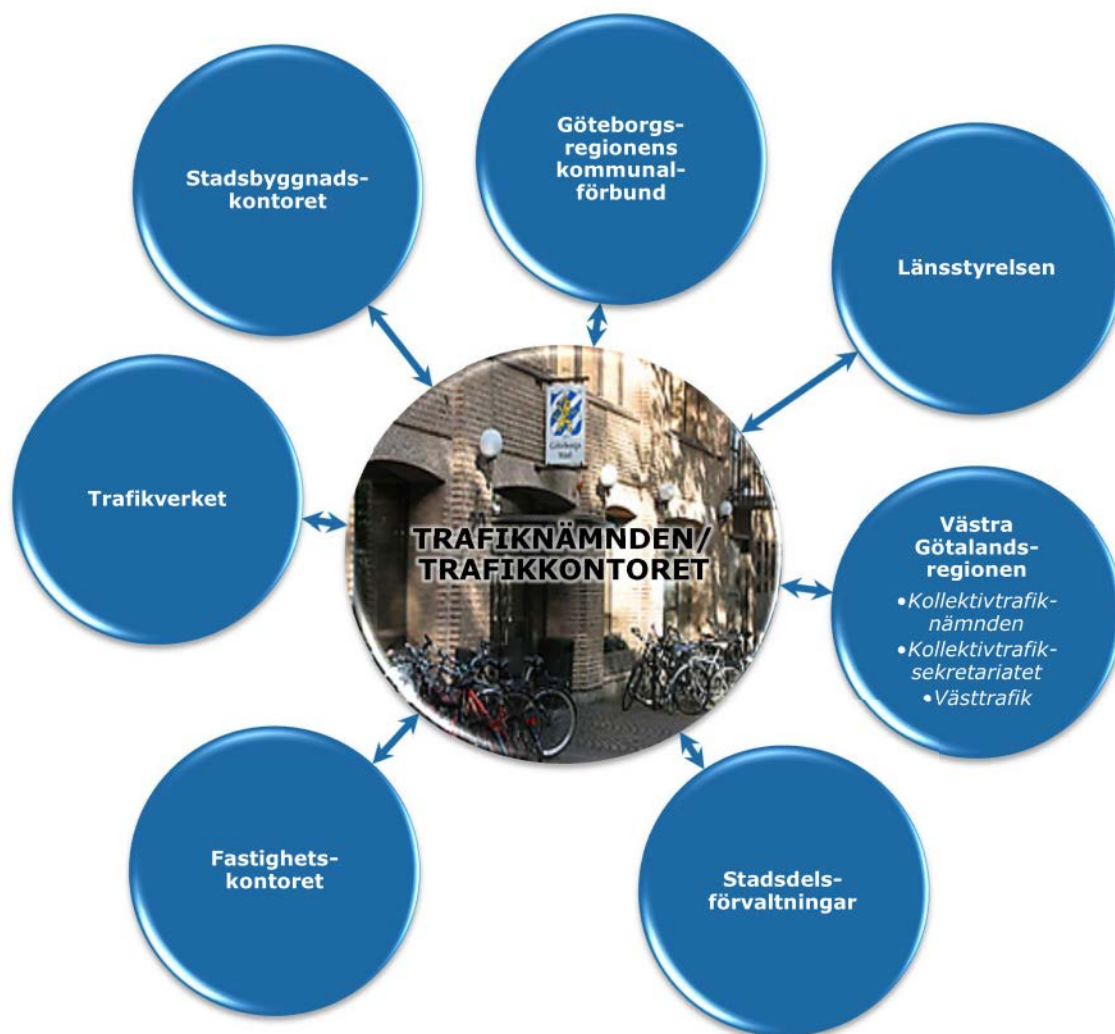
Andra trafikleder såsom Lundbyleden och Götaleden/Oscarsleden har skurit av staden från älven, som alltid har haft en viktig roll när det gäller stadens funktion och utveckling.



Karta 15: Sträckningen av den gamla landsvägen mellan Drottningtorget och Gamlestadstorget bryts av dagens europavägar

## 5 TRAFIKPLANERINGENS AKTÖRER

Under större delen av Göteborgs historia har stadens fysiska planering styrts av ett fåtal ledande tjänstemän och politiker, vilket har inneburit att planeringsprocessen varit relativt enkel. Idag är trafikplaneringen en mer öppen och komplex process som involverar många olika aktörer och som kräver väl avvägda prioriteringar mellan olika önskemål och intressen. Viktiga aktörer är Trafikverket på statlig nivå samt Länsstyrelsen, Göteborgsregionens kommunalförbund och Västra Götalandsregionen med kollektivtrafiknämnden, kollektivtrafiksekretariatet och Västtrafik på regional nivå. På kommunal nivå medverkar andra förvaltningar i planeringen, främst stadsbyggnadskontoret, fastighetskontoret och stadsdelsförvaltningarna.



Figur 7: Trafikplaneringens aktörer i Göteborg

Samhälls- och trafikplanering engagerar även högskolor och universitet, intresseorganisationer, entreprenörer, debattörer, media och inte minst allmänheten. Flera aktörer, däribland allmänheten, garanteras också rätten att påverka vägplaneringsprocessen av den gällande svenska lagstiftningen. Det är framför allt Plan- och bygglagen (2010:900) som tillsammans med Väglagen (1971:948) och Miljöbalken (1998:808) styr vägplaneringsprocessen idag. Det allmänna intresset för trafik- och stadsbyggnadsfrågor har ökat i kommunen under senare år.

Utöver den strukturella ramen som lagstiftningen ställer upp är även riktlinjer och olika planeringshandböcker viktiga instrument för trafikplaneringen. Detta då de är instrument för kommunens planerare i deras praktiska arbete. Flera riktlinjer och handböcker har haft stort inflytande på trafikplaneringen under den senare delen av 1900-talet. På 1960-talet utkom *SCAFT – Riktlinjer för stadsplanering med hänsyn till trafiksäkerhet*; en av de riktlinjer som skulle komma att få störst genomslag i den svenska stadsplaneringen någonsin. SCAFT utarbetades av både den akademiska världen och dåvarande Statens planverk och Vägverket. Riktlinjerna förordade bland annat att olika trafikslag skulle separeras, vilket man kan se tydliga spår av i nästan varje svensk stad idag. Även handboken *Lugna gatan* har haft betydelse för kommunernas planering. Idag är *TRAST – Trafik för en attraktiv stad* – den gällande handboken. Handböckerna speglar planeringsidealen för sin tid och TRAST förespråkar andra värden i stadsutvecklingen än exempelvis SCAFT gjorde på 1960-talet.

## 6 PLANERA INFÖR FRAMTIDEN MED HISTORIEN SOM GRUND

Sedan staden grundades år 1621 har Göteborg varit en stad med skiftande karaktär. I huvudsak kan skiftningarna indelas i fyra epoker – den befästa staden, handelsstaden, industristaden, samt kunskaps- och evenemangsstaden – där varje epok bär minne av sin tids planeringsideal, utvecklingsbehov och stadsbyggnad. Övergången till kunskaps- och evenemangsstad startade i och med varvsnedläggningen på 1970-talet. Staden stod då inför en betydande identitetskris. Den riktning man valde var den mot kunskapsstad, för bland annat tekniskt och medicinskt inriktad verksamhet, och evenemangsstad, för bland annat idrott och kultur.

Industristaden Göteborg lever dock fortfarande kvar, vilket medför att det finns delvis motstridiga behov och krav när det gäller tillgänglig och framkomlighet för olika trafikslag i staden. Avvägningen mellan dessa behov utgör en utmaning för dagens trafikplanerare. Vi ska planera för ett långsiktigt hållbart trafiksystem samtidigt som väsentliga delar av stadens historia och karaktär måste bevaras. Stadens struktur och människors rörelsestråk vittnar om stadens historiska utveckling. Många äldre gator och boulevarder i stadens centrala delar är idag viktiga stråk för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Biltrafiklederna som tillkom under senare delen av 1900-talet är det senaste tillskottet av viktiga transportstråk i Göteborg. Trafiklederna har starkt medverkat till stadens nuvarande struktur och utbredning. I flera fall har de tyvärr brutit och förstört historiska rörelsestråk och samband inom staden.

När vi planerar för framtiden är det viktigt att utgå från historiska strukturer och samband eftersom dessa utgör grunden för stadens karaktär och människors naturliga rörelsemönster. Med denna grund har vi förutsättningar att skapa en god bebyggd miljö och möjliggöra en positiv utveckling mot en attraktiv och hållbar stad.

## 7 KÄLLFÖRTECKNING

### **Böcker**

Baum, G. (2001) *Göteborgs gatunamn 1621 t o m 2000*. Göteborg: Tre böcker Förlag AB

Berg, K. (1994) *Göteborg genom spårvagnsfönstret*. Prag: Akademikerförlaget AB

Enhörning, G. (2006) *Landerierna i Göteborgs stadsbyggande*. Göteborg: Chalmers Tekniska Högskola

Hansson, E. (2003) *Göteborg – att bygga staden*. Göteborg: Göteborgs Stadsbyggnadskontor

Kaelas, L. & Nyström P. (1982) *Göteborg växer fram*. Göteborg: Tre Böcker AB

Lindquist, R. (1968) En stad med ny rytm. I Schånberg, S. (red.) *Vägen till Göteborg: en krönika och bokfilm om den långa vägen till Älvsborgsbro och Tingstadstunnel*, Göteborg: Göteborgs gatunämnd

Rickmann, T. (2011) *Gatan*. Göteborg: Gatubolaget

Öhnander, B.A. (2007) *Göteborgs kanaler och broar berättar*. Göteborg: Tre Böckers Förlag AB

### **Publikationer och rapporter**

Andersson, B., Jacobsson, H., Jönsson, E., Heijl, M. & Josefsson, T. (1977) *Göteborgs utbyggnad*. Göteborg: Chalmers Tekniska Högskola. Rapport 3

Banverket. (2002) *Förstudie: Västlänken – en tågtunnel under Göteborg*. Göteborg: Banverket Västra Banregionen

CTH, KTH, LTH. (2000) *Kurskompendium Vägplanering*.  
[[http://staffwww.itn.liu.se/~janlu/TNK079/komp\\_vagplanering.pdf](http://staffwww.itn.liu.se/~janlu/TNK079/komp_vagplanering.pdf)] 2013-01-22

Göteborgs Stad. (1992) *Automatbana i Göteborg*. Göteborg: Göteborgs Stad (Trafikkontoret). Rapport nr 1:1992

Göteborgs Stad. (1967) *Snabbspårvägsutredningen*. Göteborg: Göteborgs Stad (Stadsbyggnadskontoret)

Göteborgs Stad. (1993) *Spårtaxi i Göteborg*. Göteborg: Göteborgs Stad (Trafikkontoret). Rapport nr 8:1993



Göteborgs Stad. (2008) *Stadsbyggnadskvaliteter Göteborg*. Göteborg:  
Göteborgs Stad (Stadsbyggnadskontoret)

Göteborgs Stad. (2012) *Stadslivet i centrala Göteborg. Upplevelsen,  
användningen och förutsättningarna – ett planeringsunderlag*. Göteborg:  
Göteborgs Stad (Stadsbyggnadskontoret, Trafikkontoret och Centrala  
Älvstaden)

Göteborgs Stad. (2005) *Trafiken i Göteborg – historia, nutid och framtid från  
1970-talet*. Göteborg: Göteborgs Stad (Trafikkontoret). Rapport nr 3:05

Sylwan, N. *Hur trafikledsplanen för Göteborg växt fram och förändrats*.  
[kompendium]

### **Hemsidor**

Göteborgs Stad. *Historiska kartor*.

[http://goteborg.se/wps/portal/invanare/bygga-o-bo/bygga-riva-och-forandra/arkiv-och-ritningar/historiskt-material/kartor/!ut/p/b1/04\\_SjzQ0NDI2NTMzNrLQj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfGjzOIDDLOCLZwMHQ0sDH0NDTyNTcxdvU3MjEIszIEKIoEKDHAA RwNC-v088nNT9XOjciwAuUIIdNQ!!/dl4/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/](http://goteborg.se/wps/portal/invanare/bygga-o-bo/bygga-riva-och-forandra/arkiv-och-ritningar/historiskt-material/kartor/!ut/p/b1/04_SjzQ0NDI2NTMzNrLQj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfGjzOIDDLOCLZwMHQ0sDH0NDTyNTcxdvU3MjEIszIEKIoEKDHAA RwNC-v088nNT9XOjciwAuUIIdNQ!!/dl4/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/)

Sveriges Radio

<http://sverigesradio.se/sida/default.aspx?programid=246>

Västtrafik

[www.vasttrafik.se](http://www.vasttrafik.se)