Stadslivet i centrala Göteborg

Upplevelsen, användningen och förutsättningarna

- ett planeringsunderlag

Göteborgs Stad

SPACESCAPE PPS Trivector TRAFFIC AB

Oktober 2012

Begreppsförklaring

Mötesplatser

Med mötesplats menas här träffpunkter och offentliga platser av social betydelse.

Rekreation

Rekreation handlar om möjligheten att koppla av eller att vara fysiskt aktiv.

Stadsliv

Stadsliv innefattar här människors aktiviteter och rörelse i stadens rum och platser.

Stadsrum

Stadsrum är här avgränsat till den offentliga fysiska miljön i staden.

Stadsmiljö

Stadsmiljö används för att beskriva hela miljön, samspelet mellan stadsliv och stadsrum.

Stråk

En långsträckt passage - en lång gata, kan ibland bestå av flera gator i följd.

Tillgänglighet

Tillgänglighet beskriver möjligheten att ta del av stadsmiljön och kan mätas i till exempel. gångavstånd eller orienterbarhet.

Trygghet

Trygghet betyder här människors upplevda känsla av trygghet och säkerhet i stadsmiljön, i synnerhet kvällstid.

Utåtriktade verksamheter

Utåtriktade verksamheter är exempelvis restauranger och handel i gatuplan som aktiverar stadsmiljön.

Förord

Vad är en stad?

Är det dess byggnader? Är det dess bilvägar, cykelvägar, trottoarer? Är det ledningsstrukturen under gatorna? Är det parkerna?

Javisst är den fysiska miljön av stor betydelse men stadens egentliga syfte och värde är dess invånare och besökare. Städer grundades för att människor skulle mötas, utbyta tjänster, varor och erfarenheter. Vägar, hus, parker, ledningar, mm, är stödfunktioner till det mänskliga livet, stadslivet. De skapar förutsättningarna.

Vi har generellt mycket kunskap om dessa stödfunktioner, hur de fungerar och vad de kräver för att fungera väl. Däremot har vissa delar av kärnvärdet, stadens liv - varit mindre utforskad.

Vi inom Göteborg stad är nu stolta över att ha tagit fram en studie av stadslivet i centrala staden. Den har som syfte att studera hur och varför människor rör sig och vistas på våra gemensamma ytor, i det offentliga rummet. Med mer kunskap kan vi stärka stadslivet och främja fler möten.

Stadens liv kan studeras på en mängd olika sätt. Den här studien bygger främst på kvantitativa mätbara metoder, vilket vi har ansett passar syftet och den geografiska avgränsningen. Vi tror att det är en bra start, som sedan kan byggas på med andra typer av analyser i delar eller för större områden.

Analysen ”Stadslivet i centrala Göteborg” är avsedd att användas som underlag i både strategisk stadsplanering och mer detaljerade planeringsprojekt. Projektet Centrala Älvstaden har deltagit i processen och har använt resultat i sin vision för Älvstaden.

Livet i staden är något som förändras över tid, dels beroende på hur vi bygger ut dess strukturer, men också beroende på trender i tiden. Vi hoppas därför att vi kan följa upp den här rapporten i framtiden och lära av tidens gång. Vi hoppas också att den skall ge inspiration till många och fruktbara samtal om vår stad och det liv den skapar.

Vi vill passa på att tacka alla de som deltog i vår webenkät ”Bästa platsen!”:

Gunwor N, Agneta W, Isak, Anton, Yasmine L, Linn H, Ninna B, Patrik A, Erik, Dan M, Karin, Magnus M, Kristina F, Tove N, Johan P, Mikael K, Gunnar E, Håkan T, Krister S, Jonas G, Erika J, Jonatan W, Jonas E, Rune E, Lazarus B, Pia B, Pelle, Niklas T, John K, Cecilia W, Lars E, Valter P, Sara W, Lisa, Mehmet A, Christer O, Mariana D, Sofia H, Johanna T, Mona L, Leif L, Maggan O, Inger K, Helena, Lena O, Johanna A, Isabella W, Elisabeth P, Helena T, Christian J, Margaretha, Primo R, Agneta W, Camilla S, Gunilla L, MajBritt K, Anders Garton, Anette A, Karl H, Pia J, Victoria S, Flanders B, Mårten M, Emma G, Staffan Ö, Anneli H, Madelene, Mirja Välipakka, Karl L, Christine N, Fredrik S, Frida H, Laila S, Martin H, Jesper L, Kastoris, Rolf L, Johanna K, Karolina L, Agnes H, Eva M, Niklas S, Malin A, Johanna, Birgitta D, Christina P, Niklas A, Bodil J, Elli A, Olof A, Linda W, Klas A, Janne B, Inka, Renate, Jim K, Ami L, Elin Asplind, Tove N, Gunilla K, Björn W, Fredrik F, Per H, Barbro H, Mona, Hans, Max T, Lena G, Linnéa, Viktoria V, Mattias, Michelle, Jens L, Anders A, Sanna G, Malin M, Malin B, Labbe L, Anders E, Robert G, Björn F, Tove N, Jessica G, Eva B, Lennart W, Robin S, Jan J, Valdemar M, Ylva, Anna A, Cecilia S, Maria A, Emil J, Calle W
samt alla de som valde att vara anonyma.

Göteborgs stads beställargrupp

Innehåll

Förord 3
Sammanfattning 5

1. Inledning 7
1.1. Stadsrummets betydelse för stadsliv 8
1.2. Bakgrund 10
1.3. Syfte 10
1.4. Process 10
1.5. Avgränsningar 11
1.6. Upplägg 11
1.7. Metod 12
1.8. Analysområdet 14

2. Centrala Göteborg 15
2.1. Upplevelsen 17
2.1.1. Göteborgarnas favoritplatser 18
2.1.2. Upplevda stadslivskvaliteter 20
2.1.3. De mest efterfrågade förbättringarna 21

2.2. Användningen 23
2.2.1. Gångflöde 24
2.2.2. Vistelse 28
2.2.3. Offentliga möten och demonstrationer 30
2.2.4. Rekreation 31
2.2.3. Cykelflödet 32

2.3. Förutsättningar 33
2.3.1. Om analysmodellen 34
2.3.2. Tillgänglighet i gatunätet 36
2.3.3. Gaturummens trafikprioritering 40
2.3.4. Fördelning av gatuutrymme 44
2.3.4. Cykelnätets kvalitet 46
2.3.6. Kollektivtrafik 48
2.3.7. Täthet 50
2.3.8. Boende- och arbetandetäthet 52
2.3.9. Rekreation 54
2.3.10. Trygghet kvällstid 56
2.3.11. Barnens tillgänglighet i staden 58

3. Platser och stråk 62
3.3. Brunnsparken 64
3.4. Nordstadstorget 66
3.5. Järntorget 68
3.6. Hagaparken 70
3.7. Landala Torg 72
3.8. Kvilletorget 74
3.9. Övre Husargatan 76
3.10. Avenyn-Östra Hamngatan 78
3.11. Andra Långgatan 80
3.12. Eriksbergskajen 84

4. Slutsatser 87
4.1. Centrala stadens särdrag 88
4.2. Samband mellan stadsrum och stadsliv i centrala Göteborg 90

5. Rekommendationer 93

6. Källhänvisning 99
6.1. Litteratur 99
6.2. Kartor och statistik 99

Beställare

Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs stad
Trafikkontoret, Göteborgs stad
Centrala älvstaden

Kommunens beställargrupp

Karolina Örneblad (Stadsbyggnadskontoret)
Sophia Älfvåg (Stadsbyggnadskontoret)
Daniel Sjölund (Trafikkontoret)
Max Falk (Trafikkontoret)
Anna-Karin Sintorn (Centrala älvstaden och Park- och naturförvaltningen)
Gerd Cruse Sondén (Centrala älvstaden, S2020 och Tryggare mänskligare Göteborg)

Konsultgrupp

Tobias Nordström (Spacescape, projektansvarig)
Alexander Ståhle, (Spacescape)
Ethan Kent (Project for Public Space)
Daniel Latorre (Project for Public Space)
Helena Sjöstrand (Trivector)
Joachim Karlegren (Trivector)

I avsnittet om barnens tillgänglighet i staden har Pia Björklid, Stockholms universitet, och Sofia Cele, Uppsala universitet, bidragit med värdefull kunskap.

Text, kartor och illustrationer: Spacescape
Foto: Spacescape (om inte annat anges)

Referensgrupp

Helena Bjarnegård (Göteborgs stad)
Hans Lind (KTH)
Christer Ljungberg (Trivector)
Ulrika Lundqvist (Göteborgs stad)
Sören Olsson (Göteborgs universitet)
Anna Persson (Domens konstskola)
Gert Wingårdh (Wingårdhs arkitekter)

Sammanfattning

Syftet med stadslivsanalysen är att kartlägga hur staden används, upplevs och hur stadens byggda miljö ger platser olika förutsättningar för detta. Genom ökad kunskap om stadsrummets betydelse för stadsliv ökar möjligheten till att uppfylla målen om ett mer varierat och rikt stadsliv i centrala Göteborg.

Till grund för förståelsen av stadslivet har såväl en webbenkät, för att fånga upplevelsen av staden, observationer, för att beskriva användningen, och en stadrumsanalys, för att undersöka förutsättningarna, genomförts.

De populäraste platserna i centrala Göteborg är enligt webbenkäten Trädgårdsföreningen, Kungsportsplatsen, Andra Långgatan och Haga. Intressant nog representerar de alla olika ansikten av centrala Göteborg. Den lugna och vackra parken, den intensiva men samtidigt rofyllda träffpunkten, det brokiga och händelserika gatuståket och den trygga barnvänliga stadsdelen mitt i staden.

En intressant slutsats från webbenkäten var att såväl parker och centrala mötesplatser kan upplevas som rofyllda, så länge som omgivande gator inte är dominerade av biltrafik eller allt för mycket kollektivtrafik. Bland förbättringsförslagen var en mer gångvänlig stad den vanligast förekommande kategorin.

Stadsmiljön i centrala Göteborg har många olika ansikten. Vissa av dessa innebär stora stadslivskvaliteter för de som går, cyklar eller vistas i staden. Andra innebär problem i form av såväl begränsad tillgänglighet som otrygghet.

Ett av de tydligaste särdragen i centrala Göteborg är den ”koncentrerade staden” kring Nordstan och Centralstationen. Här är flödena under dagtid många gånger större än i övriga delar av staden, samtidigt som utrymmet för gående är starkt begränsat. Kvällstid är den koncentrerade staden däremot ödslig på grund av få boende.

Den ”sammanhängande staden” består av ett antal långa gatustråk som är både tillgängliga och gångvänliga. Älvrummet utgör ”den frånvarande staden” genom dess många omgivande barriärer och närmast oanvända stadsrum. ”Den bildominerade staden” utgörs av de vägar och gator där biltrafiken är prioriterad och som skär av kontakten med många av stadens parker och minskar vistelsekvaliteterna i dess omgivning.

Vad som också framkommit i stadslivsanalysen är att tätheten har en avgörande betydelse för stadslivets intensitet och utbud av exempelvis restauranger. Men för att bygga en attraktiv stad för både boende och arbetande krävs samtidigt en tillräcklig tillgång till rekreationsytor. I centrala Göteborg finns också exempel på stadsmiljöer som är både täta och gröna, vilka därigenom borde ses som förebilder för framtida stadsbyggande. Med både täthet och grönska i omgivningen uppstår goda förutsättningar för en tillgänglig mångfald av vistelsekvaliteter.

Stadslivsanalysen har särskilt synat barnens möjlighet att röra sig fritt inom sin boendemiljö och till omgivande viktiga målpunkter som grundskolor, lekplatser, lekområden och parklekar. Resultatet visar att barnens tillgänglighet är starkt begränsad utan vuxnas sällskap. Ett undantag är Haga som förefaller ha mycket goda förutsättningar att vara en attraktiv stadsdel för barn.

Med bakgrund av stadslivsanalysen och stadens mål har tio rekommendationer formulerats inför det fortsatta arbetet med att utveckla stadslivskvaliteter i centrala Göteborg.

Rekommendationer

- Utveckla långa gatustråk med ett pärlband av målpunkter
- Utveckla älvrummet till ett rekreativt gång- och cykelstråk
- Bejaka en variation av tillgängliga och mindre tillgängliga stadsrum
- Utveckla parallella snabba, tillgängliga och rofyllda cykelstråk
- Omvandla vägbarriärer till stadsgator och främja gående längs centrala stråk
- Bygg blandat, tätt och grönt
- Fördela kollektivtrafiken på fler knutpunkter
- Utveckla torg för både boende och besökare
- Utveckla värdetäta platser för alla och gemensamma platser för grannskapet
- Möjliggör lokaler i gatuplan där förutsättningarna finns

CAPPUCCI

1. Inledning

1.1. Stadsrummets betydelse för stadsliv

Syftet med denna utredning är att bidra till en ökad förståelse om relationen mellan stadsliv och stadsrum i centrala Göteborg. Det finns skäl att förtydliga dessa begrepp: vad menas med stadsrum? Vad menas med stadsliv? Och inte minst, vad menas med att det finns en relation mellan dessa?

Stadsliv kan sägas bestå av två nivåer där stadsrummet har en direkt betydelse. På den *individuella nivån* kan stadsrum medverka till att platser blir mer använda. Det kan exempelvis handla om att en plats är en naturlig del av vägen till jobbet eller att en park erbjuder möjligheten till just en viss sorts vistelse som personen uppskattar. Den andra nivån, vilken kan kallas för *systemnivå*, kan sägas utgöra summan av alla dessa individuella val. Med andra ord, platsens stadsliv.

För att förstå stadsrummets förutsättningar behöver vi förstå dess sammanhang

Om en plats är en naturlig del av många individers väg till jobbet eller om en park genom sin utformning attraherar många människor blir platsen naturligt mer välanvänd. Denna systemnivå kan med ett ekonomiskt perspektiv kallas för platsens eller stadsdelens lokala marknadsunderlag, eller från ett socialt perspektiv: dess grannskap. Grannskap kan vara mycket lokala till sin användning och karaktär, eller mer blandade beroende på platsens tillgänglighet i staden och regionen.

Denna diskussion leder oss in på ytterligare en viktig distinktion, den mellan två huvudsakliga rumsnivåer i staden. För att förklara hur stadsrummet påverkar stadslivet har stadsbyggnadsforskningen visat på betydelsen av att analysera både *platsens utformning* och *platsens läge i staden*. Förenklat uttryckt kan platsens läge i staden sägas ladda platsen med en lägespotential som antingen kan förvaltas eller motverkas genom platsens utformning. Naturligtvis finns det mycket annat som också inverkar på stadslivet men tillgängligheten har visat sig ha en både grundläggande och långlivad inverkan på platsernas användning. De olika rumsnivåerna gör en analys av stadsrummets betydelse för stadsliv mer komplex. På senare tid har dock stadsbyggnadsforskningen utvecklat mer precisa analysverktyg som kan underlätta beskrivningen av lägets betydelse för stadslivet. (Spacescape/ Evidens 2011).

Stadsrum kan både uttrycka och skapa förutsättningar för stadsliv

För att konkretisera begreppet stadsrum behöver ytterligare en distinktion göras. Stadsrummet kan sägas ha både en *symbolisk* och en *funktionell* sida. Den symboliska sidan handlar om vad formen uttrycker eller representerar. Den funktionella sidan om vad stadsrummet ger upphov till och hur den påverkar användningen av en plats.

Syftet med analyser av stadsrummets funktionella sida är att motverka ett av stadsbyggandets största problem av idag: att stadsrummet ibland uttrycker en sak men gör någonting annat. Utan kunskap om de principer som bygger upp stadsrummets funktionella egenskaper finns en överhängande risk att vi väljer lösningar som ser ut att lösa ett problem men i praktiken inte visar sig göra det. Men detta problem är heller inte ett nytt problem. Förenklat har hela efterkrigstidens stadsbyggande kännetecknats av just brist på kunskap om stadsrummets funktionella sida, såväl inom grannskapsplaneringen som inom de mer stadsmässiga idealen under 1970- och 1980-talet. Problemet är att båda dessa varianter har gjort oss besvikna vad gäller deras funktion - grannskapsenheterna har många gånger inte levererat den grannskapskänsla vi eftertraktat och den ”stadsmässiga” planeringen inte den levande stadsmiljö vi hoppades på. Orsaken är att vi varit dåliga på att fånga, beskriva och analysera denna funktionella nivå av stadsrummet.

Det är just med analyser av stadsrummets funktionella sida som stadslivsanalysen bidrar till en stadsbyggnad som inte bara uttrycker de mål som formulerats, utan också bidrar till att skapa dem.

”Det är just med analyser av stadsrummets funktionella sida som stadslivsanalysen bidrar till en stadsbyggnad som inte bara uttrycker de mål som formulerats, utan också bidrar till att skapa dem.”

Stadsliv

Stadsrum

Figur 1. I stadslivsanalysen har relationen mellan stadsliv och stadsrum studerats. Stadsliv kan här förenklat beskrivas som människors aktiviteter och rörelse i stadens rum. Stadens rum är här avgränsat till den offentliga fysiska miljön i staden.

1.2. Bakgrund

Göteborg står inför spännande utmaningar. Staden växer, näringslivet utvecklas och människor flyttar in. Målet med centrala Göteborg är att utveckla ett vitalt regioncentrum med levande stadsdelar med egen identitet.

Göteborg har unika möjligheter att utveckla regionens kärna genom stora outvecklade områden centralt i staden. Kommunstyrelsen har därför skapat ett projekt för Centrala Älvstaden med uppdraget att ta fram en strategi och vision för utvecklingen av dessa områden. Visionsarbetet ska ske i dialog med göteborgssamhället och resultatet skall spegla hela staden, alltså inte enbart de berörda och/eller angränsande stadsdelarna. Arbetet ska bygga på de den ekonomiska, ekologiska och sociala dimensionen av stadsbyggandet. Hållbar stadsutveckling är ett nyckelbegrepp.

Fram till 2027 antas också resandet med kollektivtrafik fördubblas för att skapa förutsättningar för en god livsmiljö och mer hållbar tillväxt. Det förändrade transportsystemet förväntas förändra förutsättningarna för att vistas och röra sig i staden som gående. Inriktningen i stadsutvecklingen ska också vara att erbjuda barnfamiljer i högre utsträckning än idag möjligheten att kunna bo kvar i centrala staden.

Med anledning av dessa målsättningar och pågående stadsutvecklingsprojekt ser Göteborgs Stads Trafikkontor, Stadsbyggnadskontor och projekt Centrala Älvstaden ett behov av att ta fram en stadslivsanalys för centrala Göteborg.

1.3. Syfte

Stadslivsanalysen syftar till att belysa betydelsefulla kvaliteter och problem i den nuvarande stadsmiljön genom att insamla data och beskriva dagens stadsliv och dess förutsättningar, och att med utgångspunkt i analysen lägga fram rekommendationer för att stärka stadslivet och bidra till utvecklingen av stadens speciella kvaliteter. Särskild tyngdpunkt ska läggas på barnperspektivet.

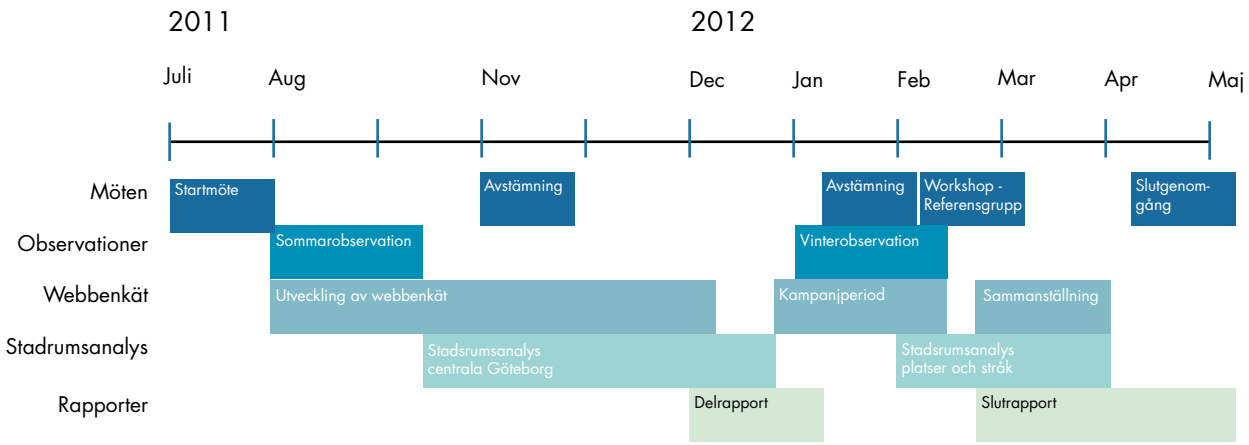
Analysen av platserna och stråken kommer att fungera som referenser i fortsatt diskussion och beslut om utvecklingen av staden och som ett underlag till vision och strategi för utvecklingen av Centrala Älvstaden. Målet är att skapa ett bättre underlag för att höja kvaliteterna i befintliga och nya stadsmiljöer.

1.4. Process

Analysen startade under 2011 med observationer av bl.a. gång- och cykelflöden samt vistelse. Under vintern 2011 - 2012 genomfördes uppföljande observationer för att undersöka skillnader mellan olika årstider. Under denna period utvecklades också en webbenkät för att öka kunskapen om göteborgarna upplevde centrala Göteborg.

Parallellt skedde också en analys av de rumsliga förutsättningarna.

Under arbetets gång har möten och workshops hållits, bl.a. tillsammans med projektets referensgrupp för att kvalitetsäkra metoder och diskutera slutsatser. Deltagit har även representanter från olika förvaltningar inom Göteborgs stad.



Figur 2. Stadslivsanalysens arbetsprocess.

1.5. Avgränsningar

Stadsliv är onekligen ett komplext ämne som inrymmer många dimensioner. Denna analys har emellertid valt att fokusera på de mest grundläggande aspekterna, så som vart människor rör sig och helst vistas och vilka de viktigaste rumsliga förutsättningarna är för detta.

Stadsrum och stadsliv förändras över tid. Stadslivsanalysen har avgränsats till den befintlig situation. Hur stadsdelar förändras när efterfrågan på bostäder och lokaler i centrala lägen ökar är viktiga och intressanta frågor i stadsbyggandet men har inte utretts vidare i denna analys.

Stadslivsanalysen har geografiskt sett avgränsats till centrala staden samt till de närliggande stadsdelarna norr om älven, vilka är aktuella för stadsutveckling.

En annan rumslig avgränsning är att observationerna av stadsliv begränsats till offentliga gator, parker och torg. Vistelsen har enbart analyserats på platser och inte längs gator, vilket tyvärr inte hunnits med inom projektets tidsram.

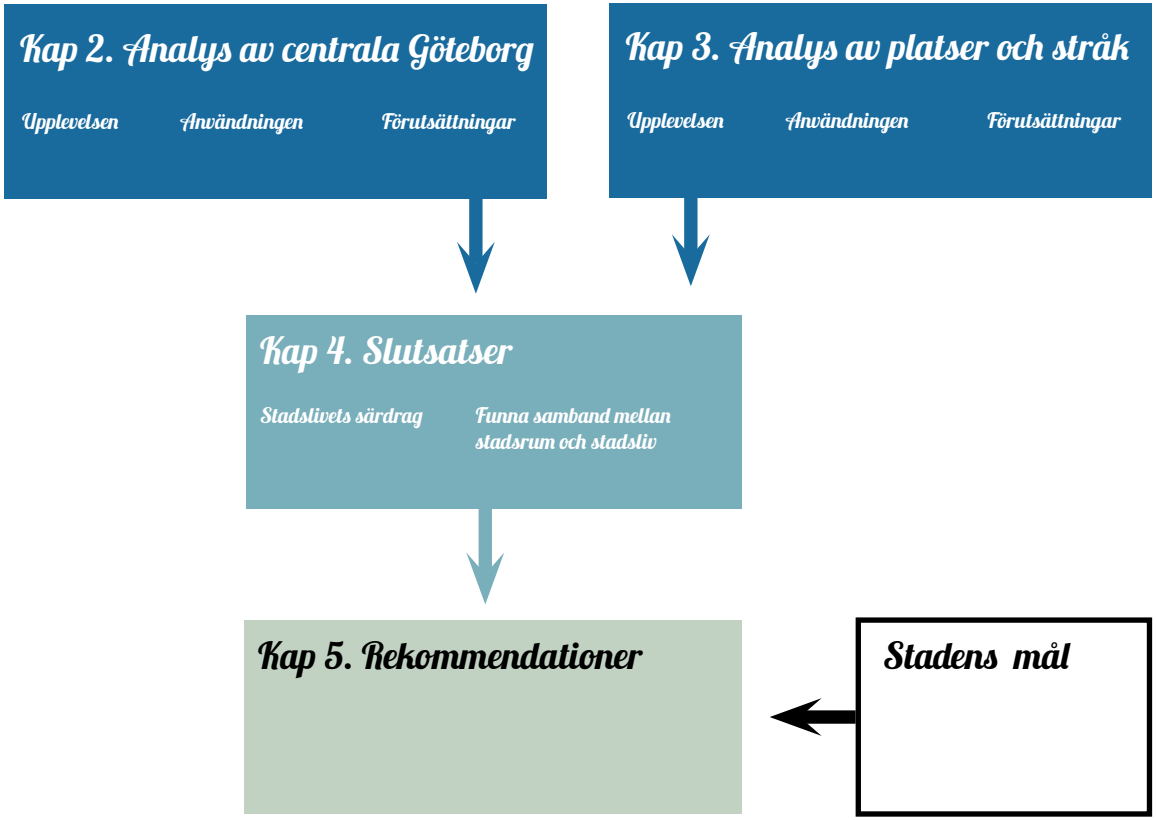
I tid har analysen avgränsats till observationer mellan kl. 8 på morgonen och kl. 9 på kvällen. Givetvis är även nattlivet en betydelsefull del av stadens liv, vilket kommande utredningar kan undersöka.

Stadsliv är uppenbart väderkänsligt. Då sommarobservationerna inte gjordes i solsken finns det skäl till att i kommande observationer göra uppföljande studier för att undersöka platsernas stadsliv under bättre väderförutsättningar.

Avgränsningen i urvalet av stadsrumsanalyser för att undersöka stadslivets förutsättningar har gjorts med bakgrund i stadsbyggnadsforskning där tidigare funna samband mellan stadsrum och stadsliv har varit vägledande.

1.6. Upplägg

I rapporten ges först en överblick av upplevelsen, användningen och förutsättningarna för hela centrala Göteborg. Därefter ges en fördjupad beskrivning av enskilda platser och stråk. I kapitel fyra summeras rapporten genom ett antal särdrag för centrala Göteborgs stadsliv och de grundläggande samband mellan stadsrum och stadsliv som identifierats. Slutligen formuleras rekommendationer för fortsatt stadsutveckling.



Figur 3. Upplägg. Visar på hur stadslivsanalysen leder fram till rekommendationer.

1.7. Metod

Stadslivsanalysen baseras på tre dimensioner av stadsliv: hur människor upplever stadsmiljön, hur de använder den och vilken betydelse som stadsrummet har för detta. Dessa tre dimensioner är grundläggande för att öka kunskapen om hur stadsbyggandet kan bidra till socialt hållbar stadsutveckling och ett välfungerande stadsliv i framtida stadsdelar.

Figur 4. Stadslivsanalysens tre delar.

Upplevelsen
Kartlagd genom webbenkät

För att ta reda på mer om göteborgarnas egna upplevelser av centrala staden utvecklades webbenkäten ”Bästa platsen!”. De inkomna beskrivningarna byggde tillsammans upp en interaktiv karta på webben med såväl idéer på hur olika platser kan förbättras som beskrivningar av vad som gör dem till favoritplatser eller mindre bra platser med potential. På så vis uppmuntrande också webbenkäten till en diskussion om stadsmiljön bland göteborgarna själva.

Med webbenkäten har kommunen prövat ett nytt sätt att inhämta information och öka dialogen mellan medborgare om hur stadsmiljön bör utvecklas. Kommunen har inte tagit på sig ansvar att följa upp de individuella förslagen. Däremot är webbenkäten av stor betydelse för stadslivsanalysen och dess beskrivning av upplevda kvaliteter.

Under en period av två månader inkom 370 svar. Webbenkätens ska framförallt ses som en kvalitativ undersökning av hur människor upplever platser och inte som en metod för att samla statistiskt säkerställda fakta. Resultatet förefaller dock stämma väl överens med projektet Centrala älvstadens mer omfattande medborgardialog. På så vis finns det goda skäl till att tro att resultatet av webbenkäten som presenteras här faktiskt representerar en stor del av göteborgarnas upplevelse, trots de relativt få svaren.

Webbenkäten ”Bästa platsen”	
Period	111222–120213
Antal platsbeskrivningar	370
Antal unika besökare	784

Användningen
Kartlagd genom observationer

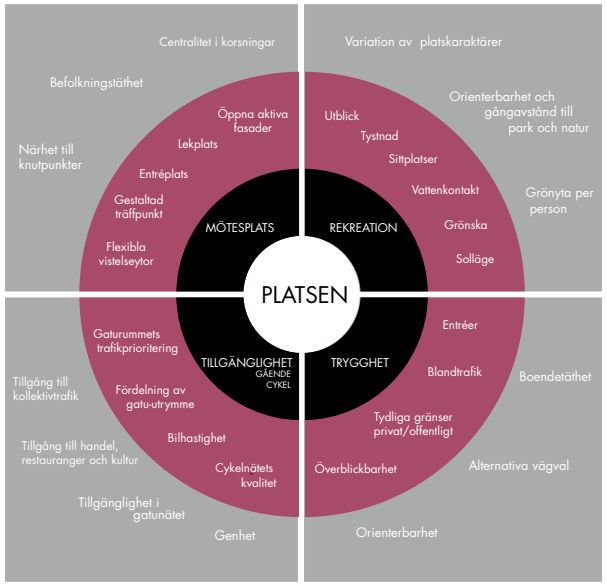
Användningen av stadens platser och stråk har kartlagts med hjälp av systematiska observationer av vistelse och gång- och cykelflöden. Observationerna kompletterades med platsenkäter för att ta reda på besökarnas hemvist. Totalt observerades stadslivet under fyra dagar och totalt 272 timmar, fördelade på 452 gaturum och 36 platser. Resultatet av observationen ska bedömas med viss försiktighet då studiens omfattning i tid var begränsad och vädret mulet och bitvis regnigt under sommarmätningarna. Detta kan tänkas missgynna de lugnare och grönare platserna i studien, sett till användningsgraden. Ändå är omfattningen av mätpunkter som observerats unik bland svenska stadslivsutredningar.

Vistelseobservation	
Period	110827, 110829, 120114, 120116
Antal platser	36 st
Tidpunkter	Kl. 11–12, 15–16
Mättid, tillfällen,total tid per plats	20 min/8 st/2 tim och 40 min
Antal observationer	3 060

Gång- och cykelflödesmätning	
Period	110827, 110829, 120114, 120116
Antal mätpunker	452
Tidpunkter	Kl. 08–09, 12–13,16–17, 20– 21
Mättid/tillfällen/ total tid	5 minuter/16 st/80 min

Förutsättningarna
Kartlagda genom stadsrumsanalyser

Stadsbyggnadsforskningen har på senare tid utvecklat nya verktyg för att bättre förstå hur gatunätet och stadsrummens utformning påverkar stadslivet. I analysmodellen nedan är förutsättningarna för de fyra stadslivskvaliteterna tillgänglighet, mötesplats, trygghet, rekreation beskrivna. I modellen har dessa också delats upp efter rumsnivå, om de har med platsens utformning eller dess läge i staden att göra. En mer utförlig beskrivning av analysmodellen och finns i inledningen till kapitel 2 och kapitel 3.



Stadslivskvaliteter
Platsförutsättningar
Lägesförutsättningar

Figur 5. Analysmodell för att förklara stadslivets förutsättningar.

Figur 6. Stadslivsanalysen geografiska avgränsning.

2. Centrala Göteborg

Jafaris
Donut

2.1. Upplevelsen

Göteborgarnas upplevelse av stadsmiljön har sammanställts med hjälp av webbenkäten "Bästa platsen!". De mest populära platserna visade sig vara Trädgårdsföreningen, Andra Långgatan, Kungsportsplatsen och Haga. Fyra platser med olika karaktär men med det gemensamt att de alla upplevs som gångvänliga. Mer gångvänlighet i centrala Göteborg var också det vanligast förekommande önskemålet bland göteborgarna själva.

2.1.1. Göteborgarnas favoritplatser

Bakgrund och metod

Genom att göteborgarna har besvarat frågan om favoritplats och vad som kännetecknar denna har betydelsefull information om vad som skapar bra platser i staden kunnat sammanställas. Frågan om favoritplats (Ex. Stockholms stad 2002) är vanligt förekommande i brukarundersökningar då den hjälper till att utkristallisera de viktigaste stadslivskvaliteterna på en plats.

På kartorna till höger syns de inkomna favoritplatserna och de mindre bra platserna med potential. Varje punkt i kartan motsvarar en plats.

Resultat

Trädgårdsföreningen, Andra Långgatan, Kungsportsplatsen och Haga är de mest populära platserna

Resultatet visar på en stor variation av favoritplatser inom analysområdet. Vissa kluster av favoritplatser har dock uppstått vid såväl brokiga gator som Andra Långgatan, gröna avskilda rum som Trädgårdsföreningen, gångprioriterade stadsdelar som Haga och centrala men samtidigt rofyllda träffpunkter som Kungsportsplatsen.

Stena-terminalen och Heden är mindre bra platser med utvecklingspotential

Kännetecknande för många av de mindre populära platserna är att de är bildominerade och att de är lite bebyggda och relativt oanvända givet det centrala läget. Heden och Stena-terminalen förefaller vara platser som göteborgarna i synnerhet ser en stor utvecklingspotential i.

Figur 5. Trädgårdsföreningen - Göteborgs populäraste plats i webbenkäten.

Figur 6. Barriäreffekten mellan staden och älvstranden - ger en av de mindre bra platserna enligt göteborgarna i webbenkäten.

Favoritplatser

Figur 7. Utpekade favoritplatser från webbenkäten ”Bästa platsen!”. Särskilt populära platser är Trädgårdsföreningen, Kungsportsplatsen och Andra Långgatan. Kartan redovisar inte alla svar från enkäten då vissa av dessa berörde hela stadsdelar och inte enskilda platser.

Sämre platser med utvecklingspotential

Figur 8. Platser som utpekats som sämre platser med utvecklingspotential i webbenkäten ”Bästa platsen!”. Kartan redovisar inte alla svar från enkäten då vissa av dessa berörde hela stadsdelar.

2.1.2. Upplevda stadslivskvaliteter

Bakgrund och metod

I webbenkäten har medborgarna fått betygsätta sina platser utifrån stadslivsanalysens centrala stadslivskvaliteter tillgänglighet, mötesplats, trygghet och rekreation samt om platsen är trevlig för små barn. Detta har gjorts för att få mer information om vad som karaktäriserar bra respektive mindre bra platser.

Resultat

Centrala Göteborg kännetecknas av både gångvänliga stadsrum och upplevda trafikbarriärer

Stora delar av centrala Göteborg upplevs som gångvänligt. Samtidigt upplevs många av de bildominerade gatorna som stora barriärer i staden. En särskilt problematisk barriär är stråket E45-Skeppsbron-Odinsgatan som avgränsar centrala staden från älven. Dålig tillgänglighet för gående upplevs även kring många knutpunkter och i anslutning till de mer fordonsdominerade gatorna.

Gångvänlighet är också kännetecknande för de mest populära mötesplatserna och de platser man vill vistas länge på. Intressant är att många platser man vill vistas länge på i många fall också är populära mötesplatser mitt i staden, såvida inte omgivande gator är dominerade av bilar eller kollektivtrafik.

Trädgårdsföreningen, Konstepidemen och Haga är de populäraste platserna för små barn

Kännetecknande för de mest populära platserna för barn är deras gångprioritering. Såväl Trädgårdsföreningen, Konstepidemin och Haga inrymmer, eller ligger i anslutning till, grönska. Haga urskiljer sig genom dess blandning av både mer omfattande vardagligt stadsliv och en stadsmiljö som samtidigt anses vara mycket lämplig för barn.

Figur 9. Summering av upplevda stadslivskvalieter i webbenkäten ”Bästa platsen!”

2.1.3. De mest efterfrågade förbättringarna

Bakgrund och metod

En viktig del av webbenkäten var att ge medborgarna möjligheten att lämna förslag på hur enskilda platser eller hela stadsdelar kan förbättras. Dessa förslag har sedan kategoriserats och sammanställts nedan.

Resultat

En tät, grön och gångvänlig stad efterfrågas

Förslagen visar på en stor efterfrågan på levande stadsmiljö, byggd på gångvänliga stadsrum omgivna av lokaler i gatuplan, en hög bebyggelsetäthet och god tillgång till grönska.

22% Mer gångprioriterat

12% fler lokaler i gatuplan

10% Mer grönska

10% Mer bebyggelse

8% Fler sittplatser

8% Bättre belysning

7% Bättre skötsel

7% Gör ingenting

4% Fler offentliga platser

4% Bättre cykelstråk

4% Fler kultur- och fritidsaktiviter

2% Mer kollektivtrafik

3% Övrigt

Figur 10. Fördelning mellan olika förbättringsåtgärder bland de 370 inkomna svaren.

2.2. Användningen

Stadslivet innefattar här de människor som rör sig och vistas längs offentliga stråk och på platser i staden. Genom att observera rörelse och vistelse kartläggs användningen av stadens offentliga rum översiktligt. Observationerna visar på stora skillnader i vistelseintensitet vid olika platser.

Foto: Anna Lamberg

2.2.1. Gångflöde

Bakgrund

Människor i rörelse är stadens livsnerv, det bidrar till ökad trygghet, ger större underlag för service och utgör mer än något annat den attraktion vi förknippar med städer. Mätningar av gångflöde ger en god indikation på hur använda olika stadsrum är som passager i staden.

Metod

I denna mätning har både gång- och cykelflöden observerats i 452 stadsrum. Mätningar har gjorts i korta perioder under fyra olika dagar mellan kl. 9 på morgonen och kl. 21 på kvällen.

Resultat

En mycket stor koncentration av gångflödena till Nordstan och Centralstationen

Som jämförelse passerar under rusningstid dubbelt så många Nordstans huvudentré som de mest använda delarna av Kungsportsavenyn, Linnégatan, Kungsgatan och Vasagatan, tillsammans.

Långa befolkade gångstråk kännetecknar centrala stadens stadsliv

I centrala staden finns många långa och välanvända passager som binder samman stadsdelarna. Exempelvis är stråket Linnégatan - Kungsgatan nästan 3 kilometer långt och använt under både större delen av dygnet och längs hela sin sträcka.

Tvära kontraster mellan välanvända och oanvända gångstråk i centrala staden

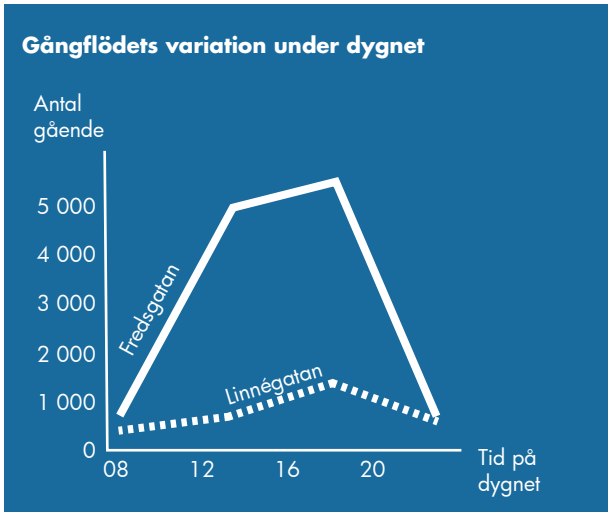
I centrala Göteborg finns många stadsrum som är närmast obefolkade längs älvrummet. De tvära kontrasterna mellan mycket välanvända och oanvända gatustråk kan också sägas karaktärisera centrala Göteborg.

Mycket få människor rör sig längs älven

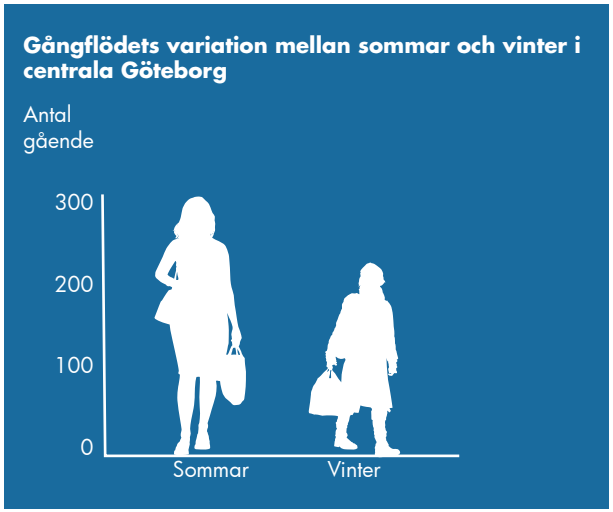
Det mest använda gångstråket i närheten av älvstranden på Hisingen är gångstråket från Hjalmar Brantingsplatsen och vidare längs Herculesgatan. I övrigt är gångflödena mycket låga så väl i som mellan stadsdelarna.

Under sommaren ökar gångflödet med 40%

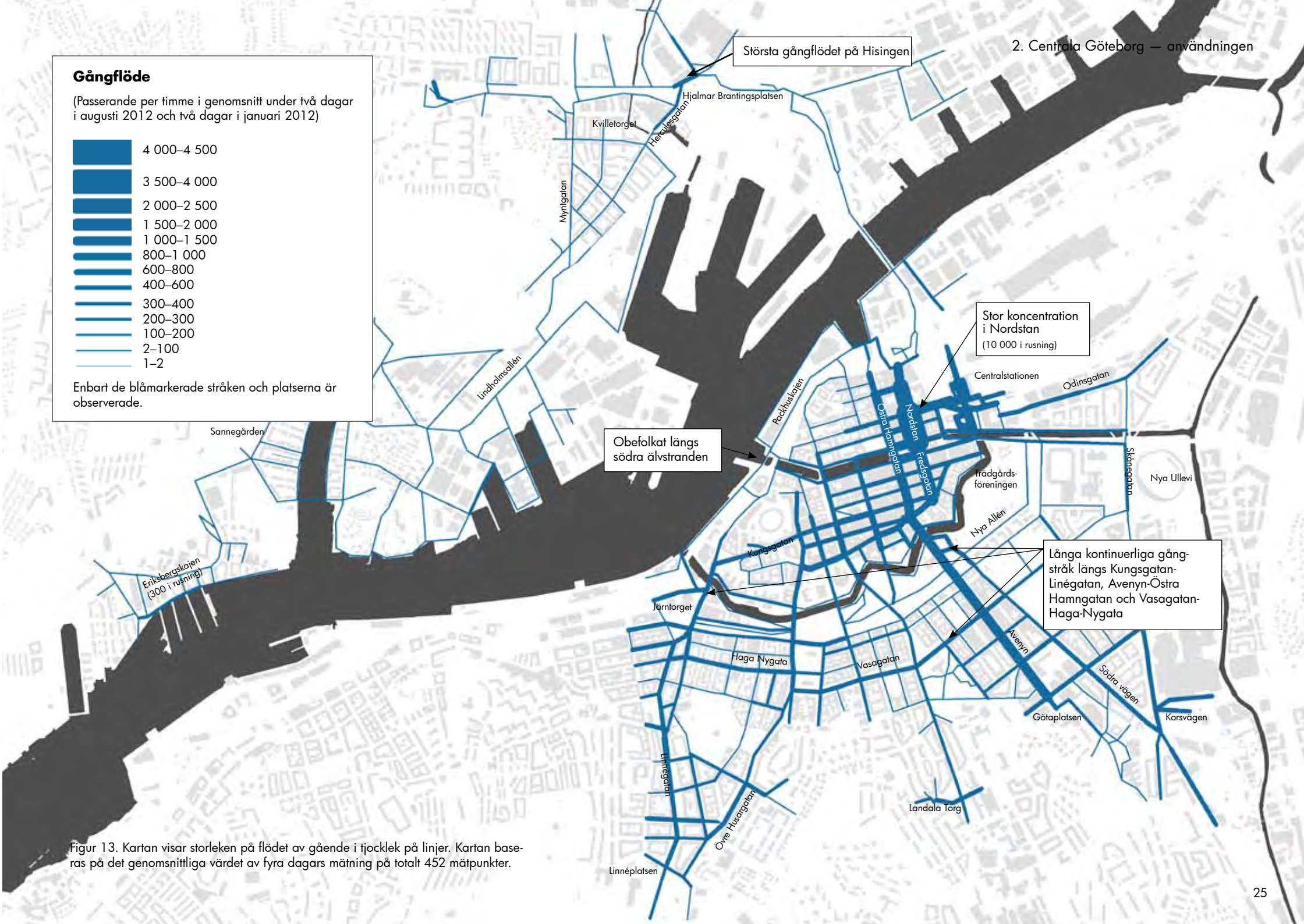
Den stora skillnaden mellan sommar och vinterflödena kan bero på att gångflödena under sommaren består av både vardagliga ”nödvändiga” rörelser och mer rekreativa ”frivilliga” rörelser. Enligt Gehl Architects kan denna skillnad också ses som en indikator på hur attraktiv stadsmiljön är (Gehl Architects 2005). Ju attraktivare stadsdel för gående, ju större skillnad mellan vinter och sommarflöden, då andelen ”frivilliga rörelser” till stor del beror på stadsmiljöns attraktivitet. I centrala Köpenhamn var sommarflödet 50% större än vinterflödet. I Göteborgs Centrum innanför Vallgraven är gångflödet hela 62% större än vinterflödet, vilket pekar på en mycket attraktiv och gångvänlig stadskärna.



Figur 11. Snittvärdet av gångflödet mellan kl. 08–20 på två olika gator i centrala Göteborg. Kontrasten mellan Fredsgatan, som är en utpräglad shoppinggata i Centrum, och Linnégatans gångflöde under dygnet är stor.



Figur 12. Snittvärdet av gående i timmen under sommar och vinter. Gångflödet är 43% högre under sommaren.



Figur 13. Kartan visar storleken på flödet av gående i tjocklek på linjer. Kartan baseras på det genomsnittliga värdet av fyra dagars mätning på totalt 452 mätpunkter.

Det välbefolkade centrala Göteborg

Det obefolkade centrala Göteborg

2.2.2. Vistelse

Bakgrund

Med vistelse menar vi här de aktiviteter som sker när människor uppehåller sig på en plats. Vistelseobservationen har summerats för att ge en bild av vad platser generellt används till i staden, och av vem.

Metod

Genom att observera vilka som vistas och snabbintervjua förbipasserande på 36 olika platser har en kartläggning av platsernas stadsliv genomförts. Platserna är utvalda för att de representerar olika sorters stadsliv i olika stadsdelar och på olika sorters platser i staden.

Resultat

Offentliga platser används i stort sett lika mycket av män och kvinnor

Platserna används till 48% av kvinnor och 52% av män. De lokala skillnaderna mellan platserna är små.

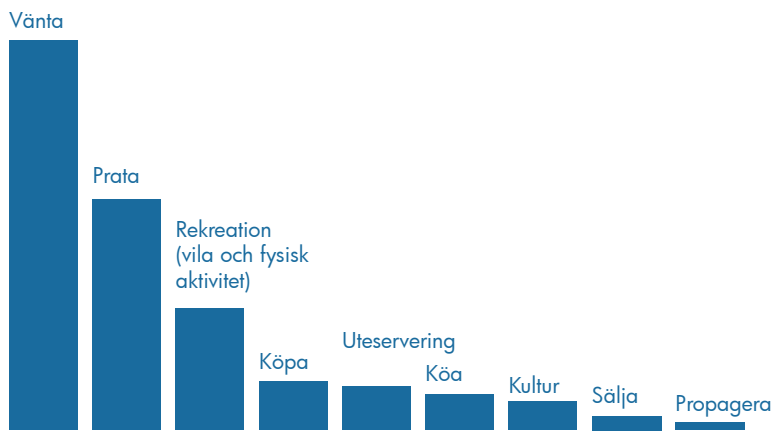
20-40 åringar är överrepresenterade

Sett till befolkningstatistiken i Stor-Göteborg är det andelen 20-40 åringar som är överrepresenterade i stadslivet, medan barn upp till 14 år är underrepresenterade.

Blandningen av kortväga och långväga besökare varierar kraftigt

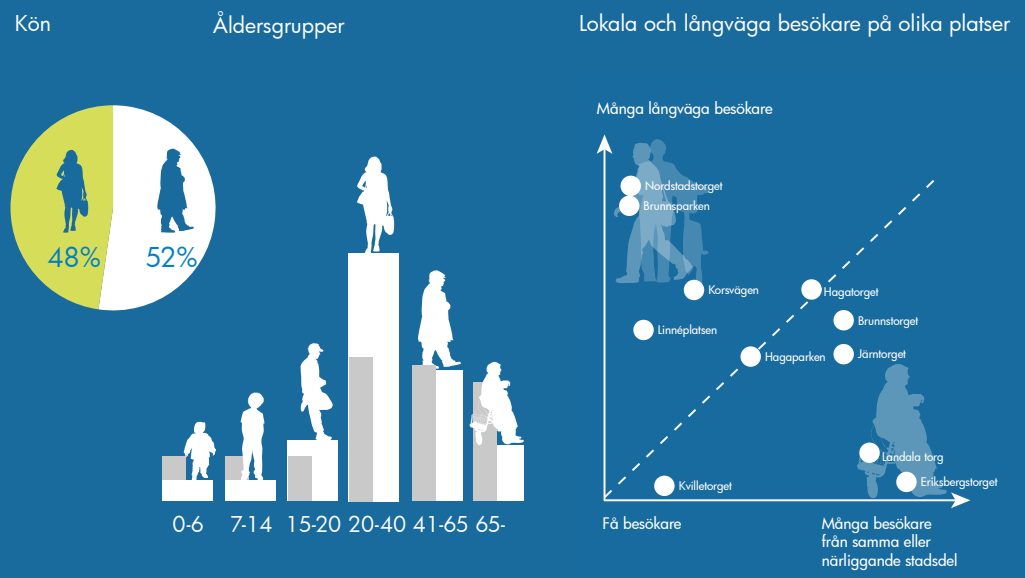
Platser som Landala Torg, Kvilletorget och Eriksbergstorget är mycket lokalt använda medan Nordstadstorget och Brunnstorget domineras av långväga besökare. Bland de platser som har lika många besökare som bor i stadsdelen som besökare från andra stadsdelar, städer eller länder finns Haga och Brunnstorget i Annedal.

De vanligaste aktiviteterna

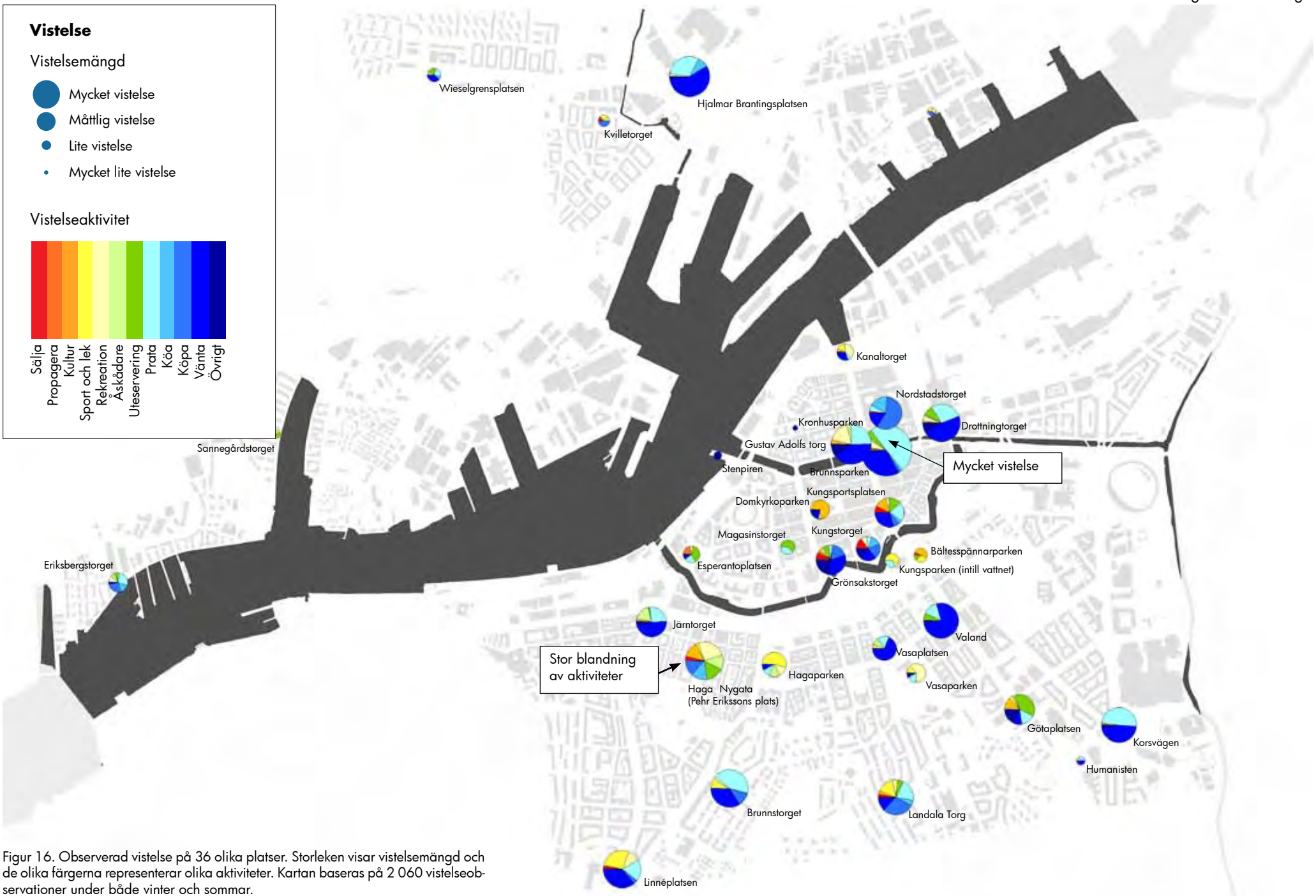


Figur 14. Fördelning av 3 060 observerade aktiviteter vid 36 utvalda platser (varav två parker).

Social blandning



Figur 15. Köns - och åldersfördelning bland människor som vistas på offentliga platser. Gråa staplar visar åldersfördelningen i Stor-Göteborg 2011



Figur 16. Observerad vistelse på 36 olika platser. Storleken visar vistelsemängd och de olika färgerna representerar olika aktiviteter. Kartan baseras på 2 060 vistelseobservationer under både vinter och sommar.

2.2.3. Offentliga möten och demonstrationer

Bakgrund

Till offentliga möten och demonstrationer räknas här de evenemang som fått tillstånd av Polisen att använda en offentliga plats. Dessa möten fyller en viktig funktion i det demokratiska samhället. Att det finns plats för dessa och dessutom i lägen där många passerar, är en viktig del i en levande och demokratisk stad.

Bakgrund

Planerade torgmöten har sammanställts genom kommunens statistik om polistillstånd för möten på offentlig plats under 2011. Evenemang på privatägd mark som t ex Nordstadstorget räknas alltså inte med.

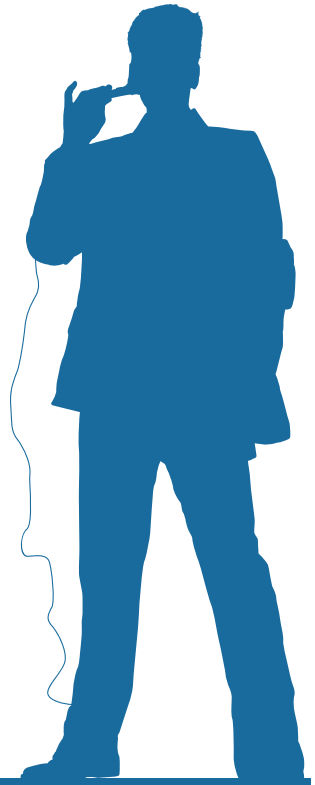
Resultat

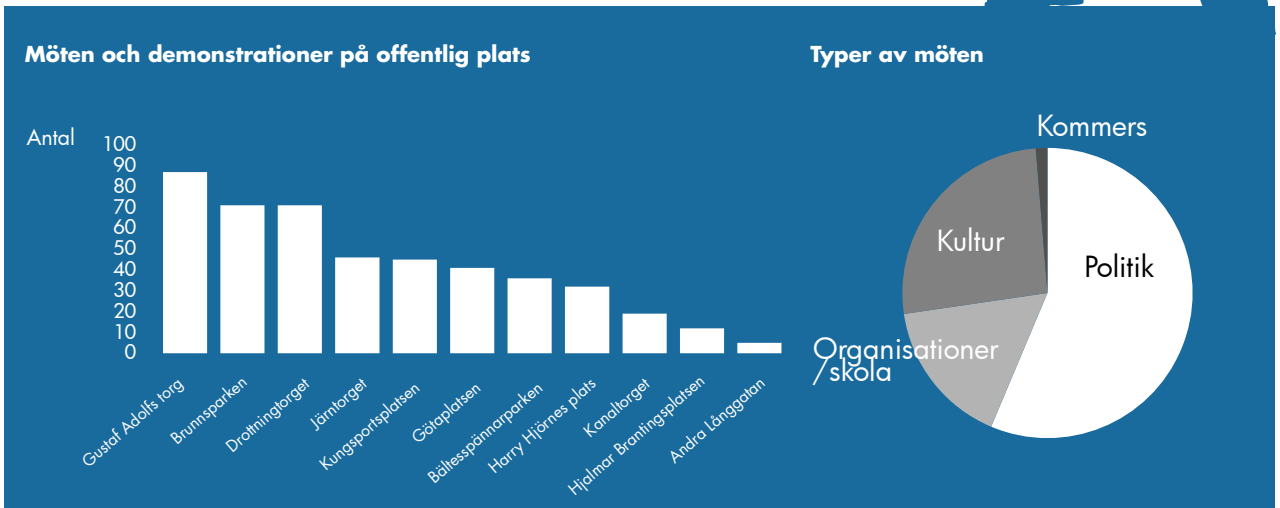
Exponering har betydelse - ju högre gångflöden ju fler offentliga möten och demonstrationer

Undantagen är de politiskt representativa platserna Gustaf Adolfs torg och Kanaltorget som används mer frekvent än vad de omgivande gångflöden visar.

Majoriteten av de offentliga mötena är politiska

De offentliga mötena sker framför allt i politiskt syfte. De kommersiella evenemangen står för en mycket liten andel medan möten arrangerade av skola, olika kulturutövare och föreningsliv är mer vanligt förekommande.





Figur 16. Antal och typer av offentliga möten under 2011 (Trafikkontoret 2011)

2.2.4. Rekreation

Bakgrund

Med ”rekreation” menas här möjligheten till vila eller fysisk aktivitet. Erfarenheter från tidigare sociotopkartor är att platser med många och olika rekreationsvärden är mångas favoritplatser och används av många olika grupper (Ex Spacescape 2007). Sociotopkartan är ett intressant komplement till de utförda vistelseobservationer då den haft ett tydligare fokus på vistelsevärden kopplade till rekreation och dessutom kartlagt vistelsen i parker som inte observerats inom ramen för stadslivsanalysen.

Metod

I Göteborgs sociotopkarta har de offentliga och kommunalt ägda platsernas rekreationsvärden kartlagts av Park- och naturförvaltningen. En uppskattning av rekreationsvärden i övriga ytor har gjorts av Spacescape. På kartan redovisas bara större offentliga ytor på 0,25 hektar eller mer.

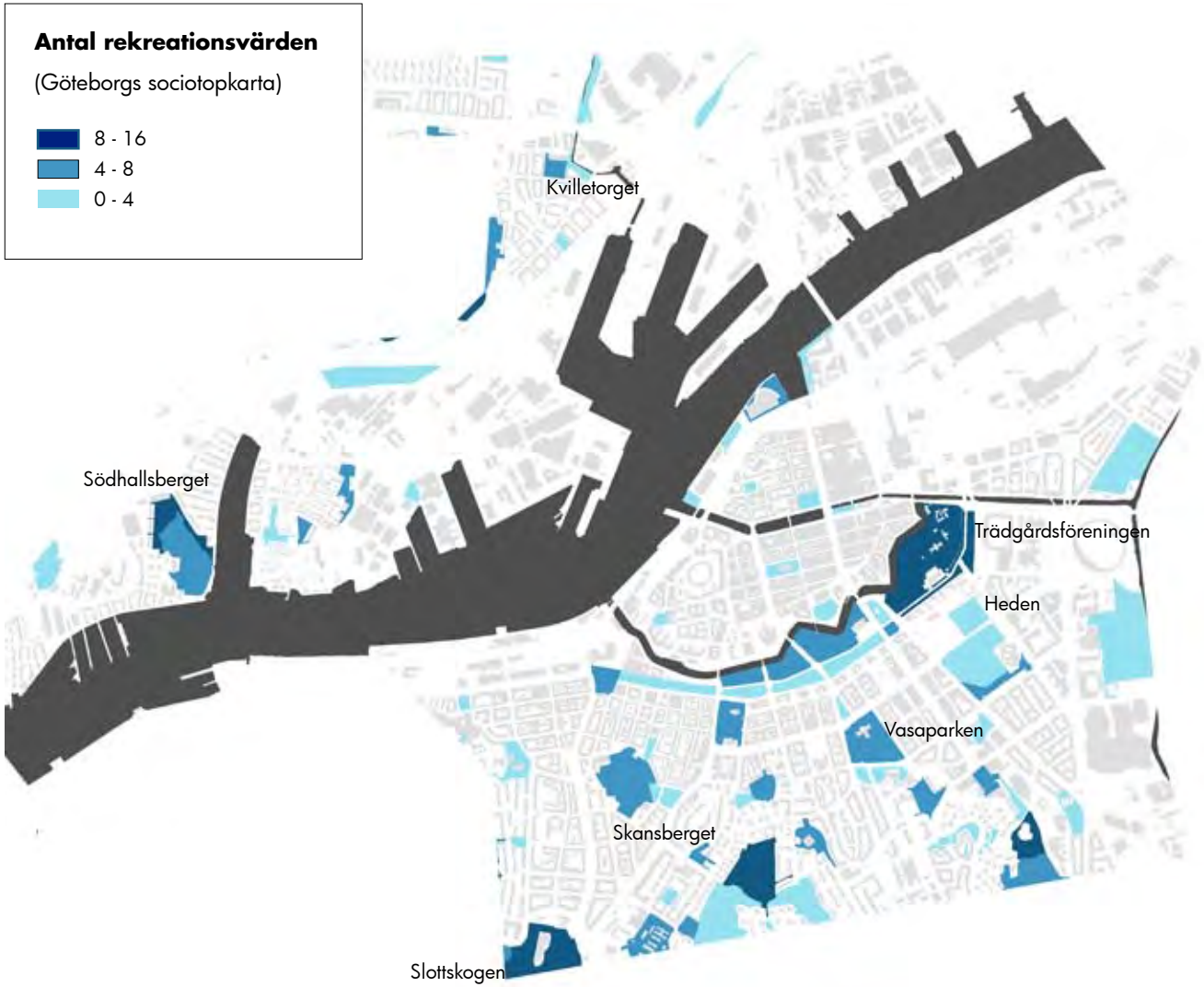
Resultat

Slottskogen och Trädgårdsföreningen är de mest mångsidiga rekreativa platserna i centrala Göteborg

Slottskogen har flest rekreationsvärden av alla parker i Göteborg. Bland rekreationsvärdena finns bl.a. bollsport, evenemang, grön oas, lek, motion och picknick. Näst Slottskogen är Trädgårdsföreningen den plats i centrala Göteborg med flest rekreationsvärden.

Mycket få rekreationsvärden längs älven och i östra sidan av centrala Göteborg

Längs älvstranden är de offentliga platserna både små och har få rekreationsvärden. I östra centrala Göteborg finns större rekreationsområden men med relativt få rekreationsvärden. Ett exempel på detta är Heden.



Figur 17. Kartan visar mängden rekreationsvärden på olika offentliga platser och parker. Mörkare färg indikerar fler rekreationsvärden. Underlaget är hämtat från stadens sociotopkarta över de kommunalt ägda ytorna. En uppskattning av rekreationsvärden i övriga ytor har gjorts av Spacescape. Enbart platser över 0,25 visas på kartan.

2.2.3. Cykelflödet

Bakgrund

Att cykla är en växande trend i många europeiska städer. Cykeln är ett effektivt, hälsosamt och miljövänligt sätt att transportera sig. Som cyklist är man en del av stadslivet och interagerar i olika grad med andra trafikanter beroende på stadsmiljö. Många cyklister utför idag också ärenden längs vägen, vilket gör att populära cykelstråk inte bara skapas där framkomligheten är hög, utan också där tillgängligheten till stadens utbud är stor.

Metod

Cykelflödet har liksom gångflödet mätts upp längs 452 gator under två dagar i augusti 2011 och två dagar i januari 2012 mellan kl. 9 och kl. 21. På kartan visas de uppmätta cykelflödena under vardagsrusning sommartid i samma tjocklek som gångflödeskartan.

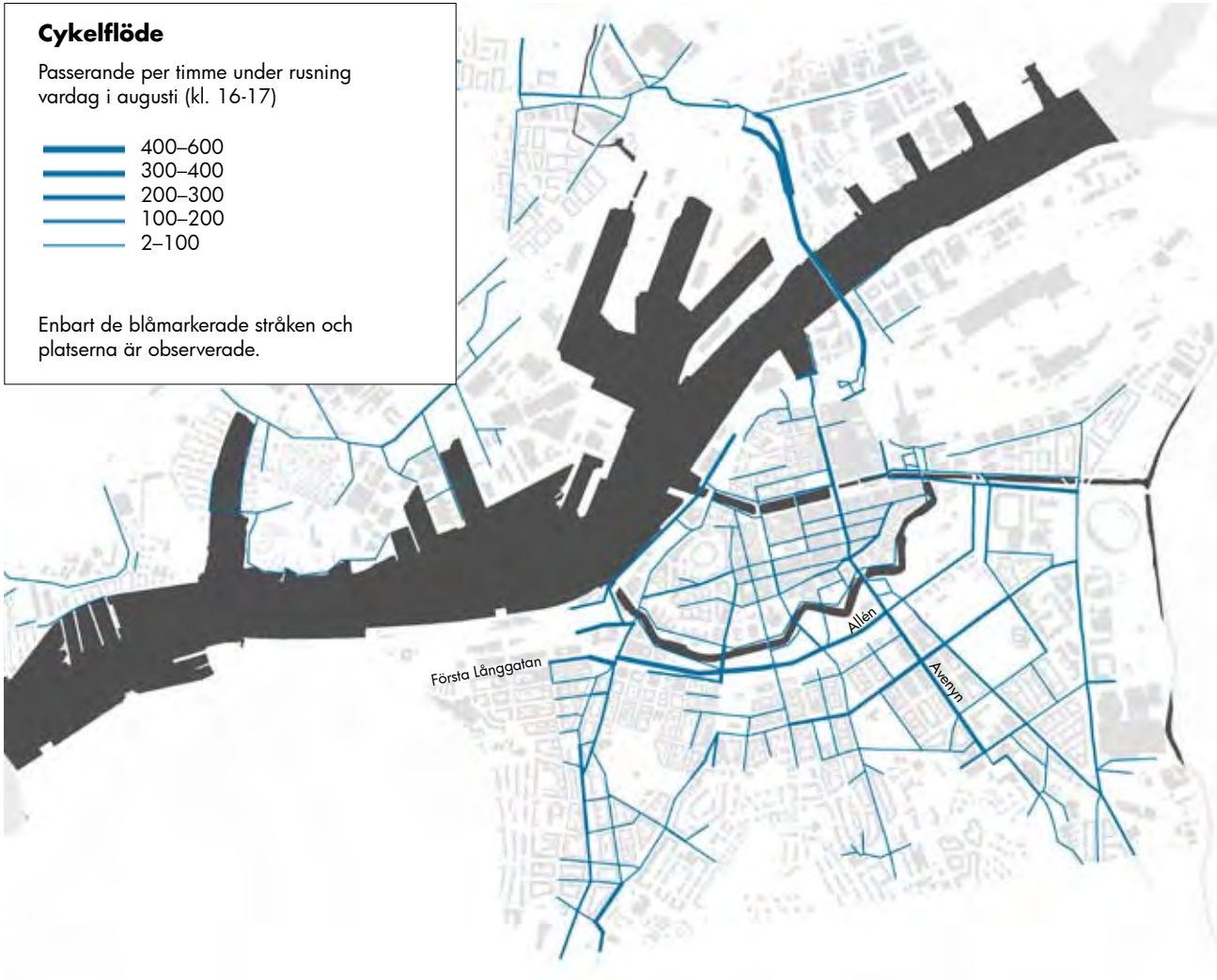
Resultat

Anmärkningsvärt låga cykelflöden såväl på Hisingen som i centrala Göteborg

I jämförelse med tidigare cykelmätningar i exempelvis Malmö är cykelflödena mycket låga i centrala Göteborg (Spacescape 2011). Det mest använda cykelstråket under rusning mellan kl.16 - 17 en vardag är Götaälvbron. Cykelflödet når då inte ens upp till 500 cyklister.

Populära cykelstråk finns både längs cykelbanor och i blandtrafik längs huvudgator

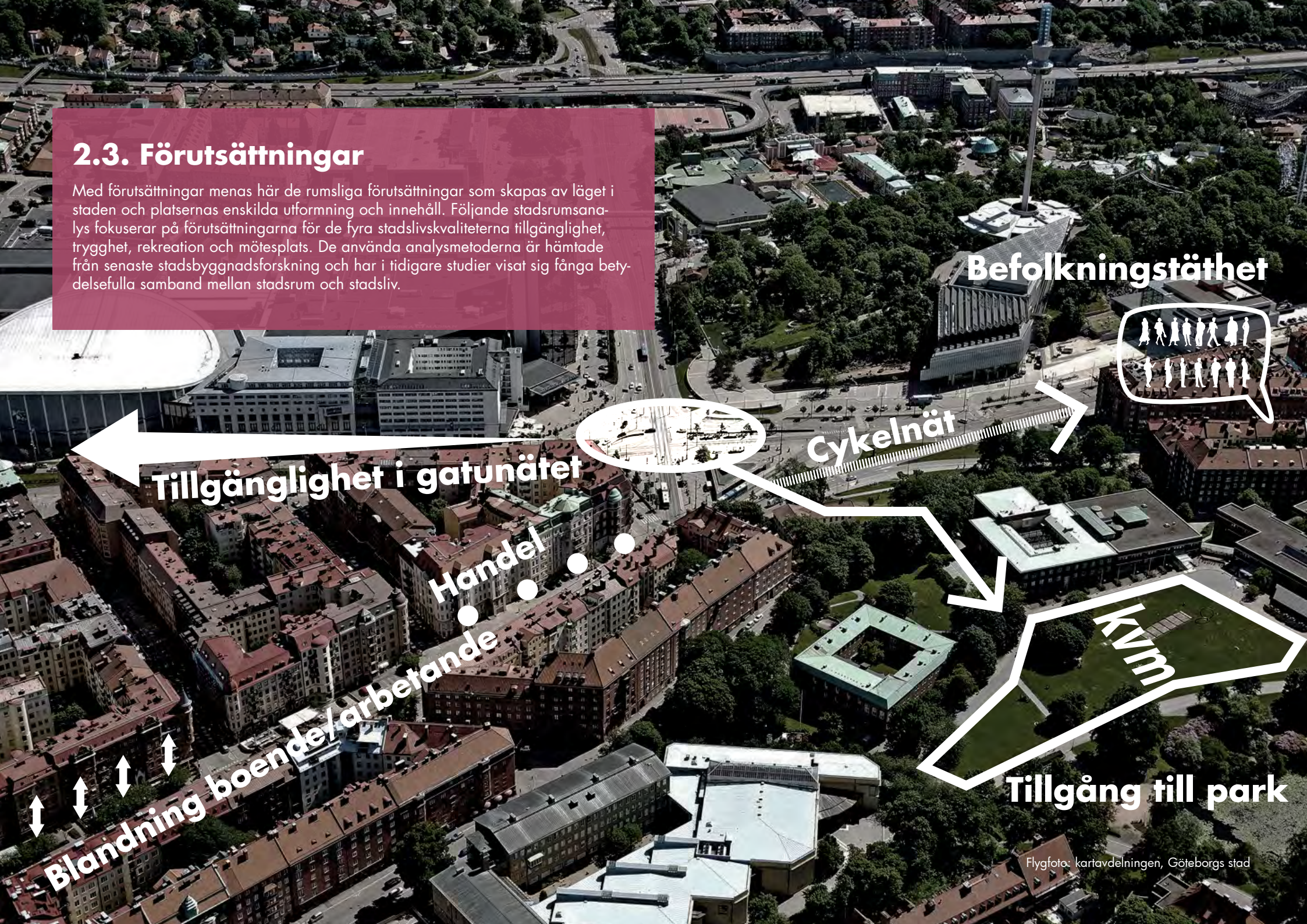
Bland de mer använda cykelstråken finns både populära gångstråk som Avenyn och Vasagatan och mer renodlade cykelstråk som Nya Allén och Göta älvbron.



Figur 18. Uppmätta cykelflöden mellan kl. 16 - 17 den 27 en måndag i augusti 2012.

2.3. Förutsättningar

Med förutsättningar menas här de rumsliga förutsättningar som skapas av läget i staden och platsernas enskilda utformning och innehåll. Följande stadsrumsanalys fokuserar på förutsättningarna för de fyra stadslivskvaliteterna tillgänglighet, trygghet, rekreation och mötesplats. De använda analysmetoderna är hämtade från senaste stadsbyggnadsforskning och har i tidigare studier visat sig fånga betydelsefulla samband mellan stadsrum och stadsliv.



Flygfoto: kartavdelningen, Göteborgs stad

2.3.1. Om analysmodellen

Analysmodellen innehåller rumsliga förutsättningar för stadslivskvaliteterna ”tillgänglighet”, ”mötesplats”, ”trygghet” och ”rekreation”. Stadslivskvaliteterna utgör tillsammans grunden för ett väl fungerande och mångfacetterat stadsliv. Givetvis finns fler förutsättningar än vad modellen inrymmer men utifrån tillgängligt underlag och given omfattning har trots allt en avgränsning varit nödvändig. Urvalet baseras här på tidigare stadsbyggnadsforskning och erfarenheter kring stadsrummets betydelse för hur platser används och upplevs.

Att analysera tillgänglighet

Med ”tillgänglighet” menas möjligheten att ta del av stadsmiljön som gående eller cyklist.

På lägesnivå

Inom stadsbyggnadsforskningsinriktningen Space syntax har just tillgängligheten i gatunätet visat sig vara av betydelse för vart människor naturligen rör sig (Hillier 1996). Genom detta samband kan analysen av tillgänglighet i gatunätet också bidra till förståelsen av hur stadsrum påverkar trygghet, handel och social integration. På senare tid har analysverktyget Place syntax utvecklats inom stadsbyggnadsforskningen på KTH i Stockholm (Ståhle 2008). Place syntax gör det möjligt att mäta tillgång och tillgänglighet i staden på ett sätt som förefaller stämma väl överens med hur boende värderar och upplever olika stadskvaliteter. Place syntax-analyser har även visat sig kunna klargöra förutsättningarna för utåtriktade verksamheter med enbart täthet. (Spacescape Evidens 2011). För tillgängligheten i staden är även tillgången till kollektivtrafik en viktig förutsättning. Förutom möjligheten att snabbt och enkelt transportera sig till olika platser är också en väl fungerande kollektivtrafik viktig för att minska utrymmet för bilar och ge mer plats för stadsliv längs gatorna. (Glaeser 2011).

På platsnivå

Prioriteringen mellan olika trafikslag är av grundläggande betydelse för vilket stadsliv som kan tänkas uppstå på en plats (Vägverket/SKL 2006). Så är även dimensioneringen av gatuutrymmet. Prioriterad framkomlighet för bilar kan delvis kompenseras av en bred trottoar för gående, cyklister och uteserveringar.

Trafikprioriteringen är av särskilt stor vikt barns rörelsefrihet i staden (Björklid 2010). I princip så innebär alla stadsmiljöer där biltrafik är prioriterad eller där gående och bilister är likvärdiga en barriär i barns vardag.

Att analysera mötesplatser

Med ”mötesplats” menas här träffpunkter och offentliga platser av social betydelse. Det kan här handla om såväl spontana möten som större planerade offentliga möten eller demonstrationer.

På lägesnivå

Kollektivtrafikens knutpunkter leder till koncentrationer av vistelse. Denna koncentration leder också till stor exponering för de organisationer eller individer som vill propagera eller bara synas. Med god tillgänglighet till kollektivtrafiken är knutpunkterna också viktiga träffpunkter för möten mellan människor från olika stadsdelar.

Naturliga träffpunkter uppstår också i korsningar mellan viktiga stråk i staden eller i stadsdelen, i synnerhet där befolkningstätheten är hög.

På platsnivå

I princip utgör varje entré till en utåtriktad verksamhet en möjlig träffpunkt. I synnerhet är entréplatserna till större utåtriktade verksamheter oftast viktiga träffpunkter. Att en plats inrymmer ett tydligt gestaltad träffpunkt, ett objekt som en fontän eller skulptur, kan också underlätta platsens funktion som träffpunkt. För större planerade möten är flexibla ytor en viktig förutsättning. Lekplatser är inte bara viktiga mötesplatser för barn, utan även för föräldrar (Björklid 2002). Enligt forskningen fyller särskilt bemannade parklekar en särskilt viktig funktion som mötesplats.

Att analysera trygghet

Med ”trygghet” menas här människors upplevda känsla av trygghet och säkerhet i stadsmiljön, i synnerhet kvällstid.

På lägesnivå

För tryggheten är närvaron av andra människor av stor betydelse. Förutsättningar för denna närvaro kvällstid är bl.a. hur många som bor i närområgivningen och naturligen passerar stadsrummet på väg till andra stadsrum. För upplevelsen är också orienterbarheten viktig, att det finns smitvägar och att det är lätt att hitta. (Polismyndigheten 2005).

På platsnivå

Kvällsaktiva entréer, lokal överblickbarhet och tydliga gränser mellan privata och offentliga ytor har alla en positiv inverkan på tryggheten (Polismyndigheten 2005).

Att analysera rekreation

Med ”rekreation” menas här möjligheten att koppla av eller att vara fysiskt aktiv. Att ha tillgång till många olika platskaraktärer är en stor kvalitet då det ökar mångfalden av möjliga aktiviteter och upplevelser.

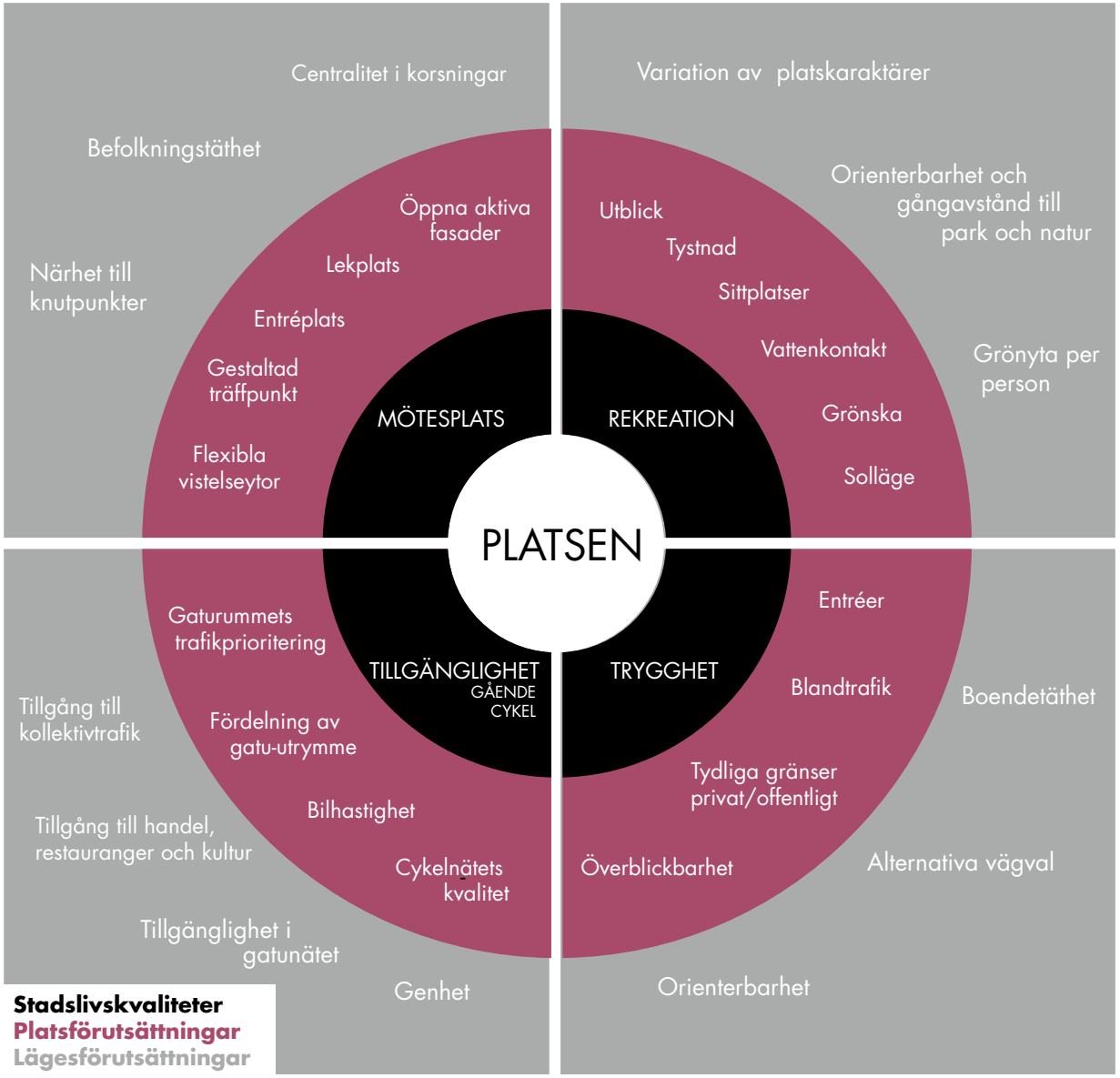
På lägesnivå

För att inte trängsel ska uppstå är mängden grönyta per person viktig. Även tillgänglighet till parker och andra rekreationsområden, mätt i riktningsförändringar via gatunätet, är betydelsefull då den i hög grad överensstämmer med människors upplevelse av park- och naturtillgång (Ståhle 2008).

På platsnivå

Tillgängligheten till rekreation kan också begränsas av lokala trafikbarriärer, trots att rekreationsområdena ligger nära. Trafikbarriärerna är i synnerhet är ett stort problem för barns tillgång till omgivande rekreationsområden. Vid sidan av trafiken är förekomsten av sittplatser en viktig förutsättning. I flertalet studier runt om i världen har sittplatser visat sig vara det enklaste och mest effektiva sättet att göra en plats mer vistelsevänlig. (Whyte 1980)

Rekreation är en stadslivskvalitet som är särskilt viktig för barn. Fysisk aktivivitet är inte bara viktig för barnens fysiska utveckling utan också för deras sociala och personliga utveckling (Faskunger, 2007). Rekreationsytor innebär oftast en frizon från biltrafik och goda möjligheter till lek.



Figur 19. Analysmodell för att beskriva förutsättningar för stadsliv.

2.3.2. Tillgänglighet i gatunätet

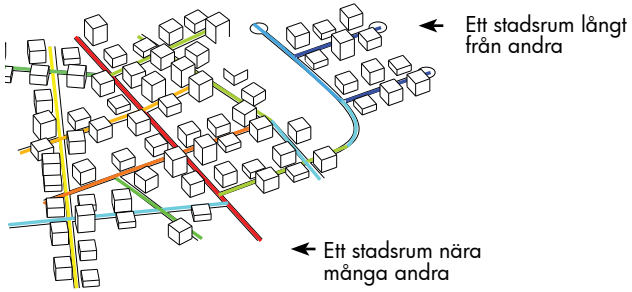
Bakgrund

Tillgängligheten i gatunätet sätter varje plats i relation till övriga platser i staden. Med hög tillgänglighet i gatunätet blir platser mer naturligt använda av alla medan en låg tillgänglighet innebär förutsättningar för en mer lokal använding av platserna. Kort sagt klargör analysen av tillgänglighet i gatunätet hur lätt det är att hitta till olika platser.

Metod

Tillgänglighet i gatunätet mäts här med en rumsintegrationsanalys hämtad från Space syntaxforskningen (Hillier 1996). I grunden består analysen av siktlinjer som representerar gång- och gatunätet. I analysen av tillgänglighet beräknas hur nära de olika stadsrummen är till varandra. Med närhet menas här den upplevda orienterbarheten genom antalet riktningsförändringar mellan gator. En väl tillgänglig gata når alltså många andra stadsrum inom få antal riktningsförändringar medan en mindre tillgänglig gata når färre. En förutsättning är att alla stadsrum i analysen är tillgängliga för gående. En färjeförbindelse som Älvsnabben räknas därför inte med i analysen.

Om att mäta tillgänglighet i gatunätet



Figur 20. Exempel på tillgängliga och mindre tillgängliga stadsrum i ett gatunät. Tillgängligheten redovisas i en färgskala från rött (hög tillgänglighet) ner till blått (låg tillgänglighet).

Resultat

Östra Hamngatan och Avenyn utgör ryggraden i centrala stadens gatunät

Analysen visar att den historiska stadskärnan innanför vallgraven främst har utvidgats söderut genom ett antal mycket tillgängliga gator som förbinder stadsdelarna Heden-Lorensberg-Vasastan med Centrum Innanför Vallgraven. Av dessa gator är särskilt Kungsportsavenyn–Östra Hamngatan så tillgänglig att den kan betraktas som gatunätets ryggrad med Kungsportsplatsen som den mest centrala platsen. Göteborgs innerstad kan sägas karaktäriseras av ett sammanhängande gatunät av längre stråk som knyter samman centrala staden. Det är längs dessa som förutsättningarna för ett mer intensivt och varierat stadsliv är som störst.

Stora kontraster i tillgänglighet på grund av trafikbarriärer och bergsryggar

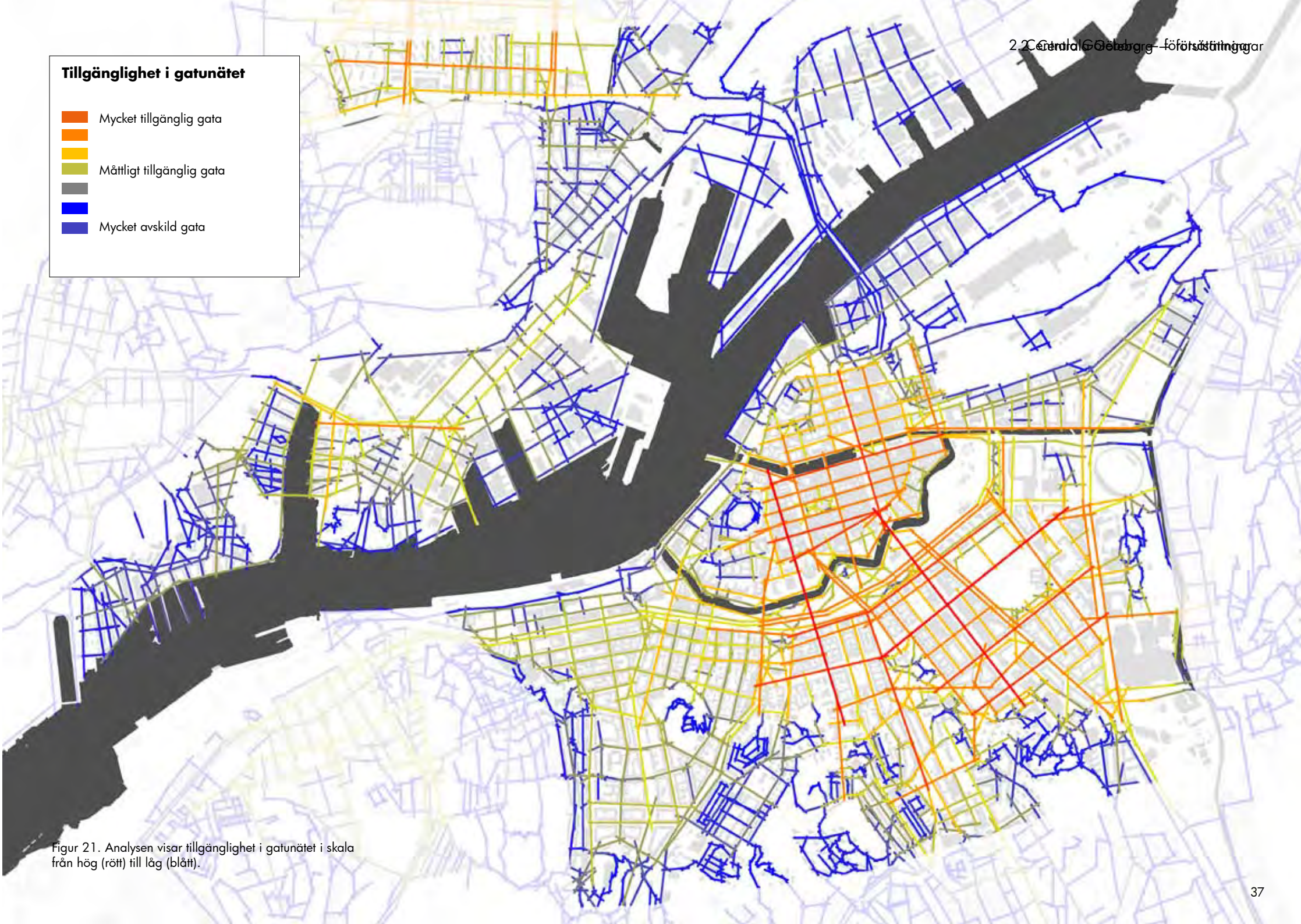
Samtidigt som staden kännetecknas av långa tillgängliga gångstråk genom de centrala stadsdelarna finns också stora variationer i tillgänglighet. Bergsryggarna, det rumsliga arvet från hamnindustrierna och de bildominerade gatorna har skapat tydliga barriärer och mer avskilda stadsrum. Stadsdelar som Kungshöjd, Lilla Bommen och Nilssonsberg är trots sitt centrala läge mycket avskilda. Troligtvis innebär detta att dessa stadsdelar till största del används av de boende och arbetande inom stadsdelen. Förutsättningarna för en naturlig blandning av kortväga och mer långväga besökare förefaller därmed som sämre här än i andra stadsdelar.

Södra älvstranden är extremt otillgänglig

Analysen visar att södra sidan av älven är väl dold i centrala Göteborg. Det ger älvrummet en mindre användningspotential och innebär att avståndet till älven kan upplevas som längre än vad det är. Detta beror just på de omgivande trafikbarriärerna och bergsryggarna.

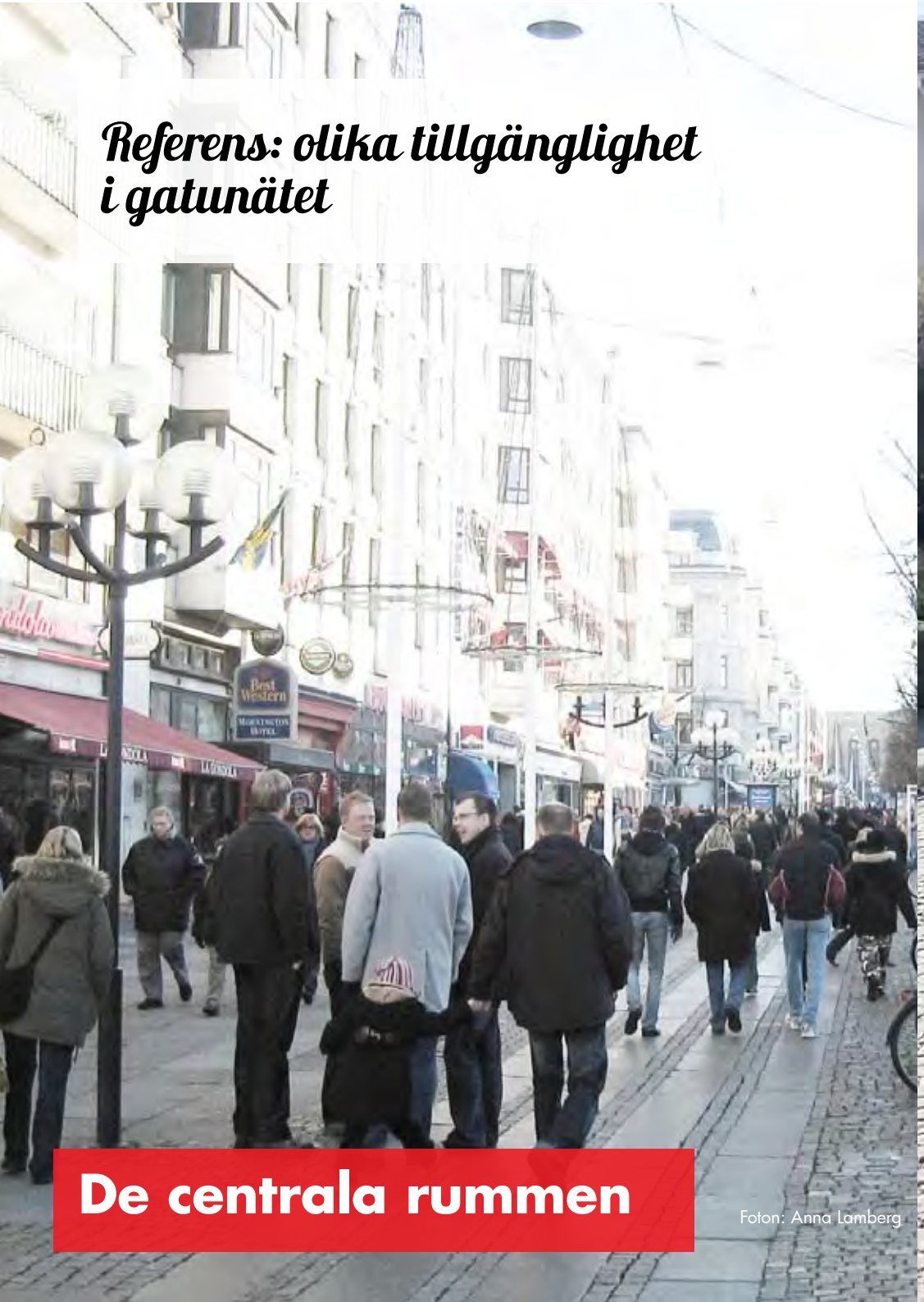
På Hisingen är stadsdelarna mindre sammankopplade

På Hisingen kännetecknas gatunätet av att stadsdelarnas mest centrala delar har få och otydliga gatuförbindelser till andra stadsdelar. Troligtvis innebär det att avståndet mellan stadsdelarna på Hisingen upplevs som längre än vad det är. Anledningen är här de mycket kraftiga trafikbarriärerna och rester av ett storskaligt industriell landskap.



Figur 21. Analysen visar tillgänglighet i gatunätet i skala från hög (rött) till låg (blått).

Referens: olika tillgänglighet i gatunätet



De centrala rummen

Foton: Anna Lamberg

De halvcentrala rummen

De avskilda rummen

De hemliga rummen

2.3.3. Gaturummens prioritering av trafikanter

Bakgrund

För att gatan ska vara trafiksäker för gående och cyklande bör gatans utformning vara tydlig. Gaturummens prioritering av trafikanter är också en förutsättning för vilket sorts stadsliv som kan tänkas uppstå och i vilken grad som gående och cyklister bekvämt kan röra sig fritt i staden.

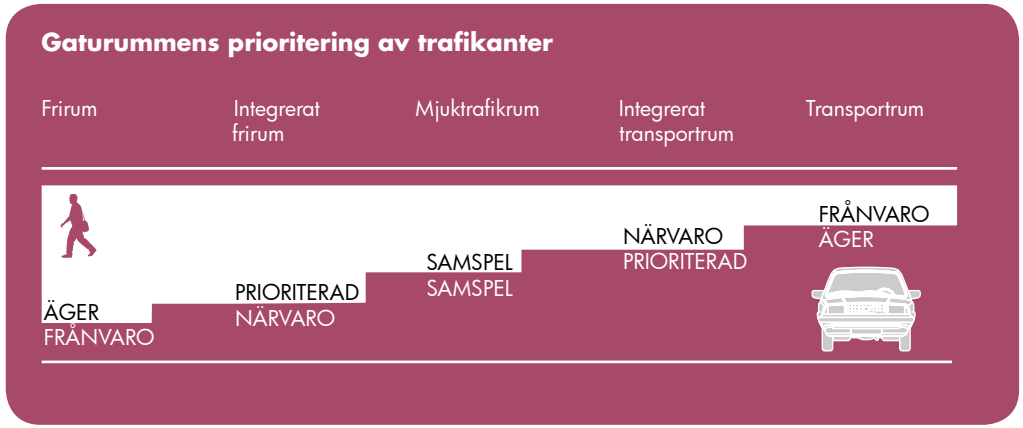
Metod

Här kartläggs gaturummens prioritering av trafikanter med hjälp av ”Livsrumsmodellen” (Trivector 2012). I livsrumsmodellen kategoriseras ”golvets”, dvs själva gatans utformning och ”väggarna”, gatans omgivning, var för sig. Det görs för att undersöka hur väl utformningen av gatan svarar upp emot omgivningens stadslivspotential. Gator som är prioriterade för bilar men som samtidigt är kantade av caféer eller offentliga torg innebär i många fall en barriär och begränsar gatans attraktivitet från ett stadslivsperspektiv.

Kategoriseringen i kartan på nästa sida utgår från utformningen av gaturummets ”golv” och hur detta bedöms påverka trafikanternas användning av gaturummet. Bedömningen graderas från helt gångprioriterat (s.k frirum) till helt bilprioriterat (transportrum).

Till frirum räknas bilfria platser. Integrerade frirum är gaturum där cyklister och gående är prioriterade. Hit hör bl.a. shoppingstråk som Vallgatan. Mjuktrafikrum bygger på ett samspel och kräver därför en låg hastighet för bilar. Mjuktrafikrum bör vara lätta att korsa för gående. Integrerade transportrum har en trafikutforming som tydligt prioriterar bilar eller kollektivtrafik men där det finns plats för gående och cyklister intill. Rena transportrum är rum för enbart motorfordonstrafik.

I kartan har också gator markerats där ”golven” är mindre gångprioriterade än vad omgivande ”väggar” uttrycker.



Figur 22. Figuren visar på de olika kategorierna av gaturum. (Trivector 2012)

Resultat

Många av de mest tillgängliga, använda och händelserika stråken har ett ”golv” som samtidigt gör dem svåra att korsa för gående.

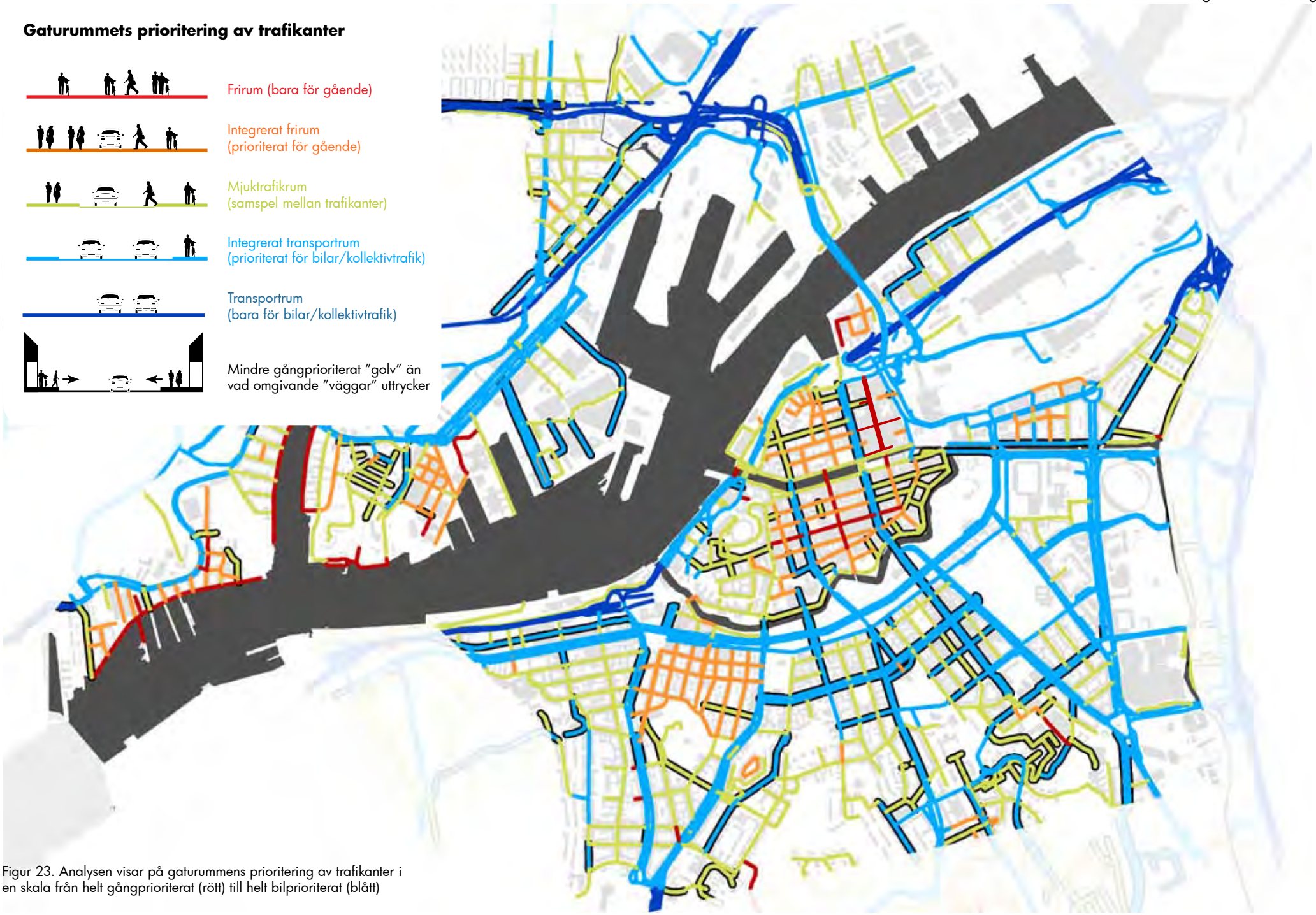
Analysen av trafikrummet klargör hur stråk som exempelvis Avenyn och Västra Hamngatan har ett ”golv”, dvs en gatuutformning, som prioriterar kollektivtrafiken eller bilar framför de gående. Denna situation minskar möjligheten för gående att korsa gatan och minskar därmed också kontakten mellan gatans båda sidor. Utifrån stråkens många lokaler i gatuplan, de betydande gångflödena och den höga tillgängligheten i gatunätet som helhet är dessa exempel på stadsmiljöer där en mer gångprioriterad gatuutforming bättre skulle förvalta stråkens stora stadslivspotential.

Centrum innanför Vallgraven och Haga utgör mycket gångprioriterad stadsdelar - men med betydande trafikbarriärer runt omkring

I analysen klargörs den långt gående trafikseparering i vissa av de mest centrala delarna av Göteborg. Centrum Innanför Vallgraven utgör näst intill ett reservat för gående, cyklande och kollektivtrafik, medan gatorna kring centrum är desto mer bildominerade.

Gaturummen längs evenemangsstråket är generellt mindre prioriterade för gående

Den östra delen av centrala Göteborg är i regel mer prioriterad för bilar än i övriga stadsdelar. Detta ger bl.a. evenemangstråkets begränsade förutsättningar för stadsliv och också en svag kontakt mellan stråkets olika sidor.



Figur 23. Analysen visar på gaturummens prioritering av trafikanter i en skala från helt gångprioriterat (rött) till helt bilprioriterat (blått)

Referens: trafikprioritering

Herald Square före ombyggnad (New York)
Ett gaturum med mer plats för bilar än för gående, trots de mycket höga gångflödena längs omgivande stråk. Trafikprioriteringen skapar trängsel och stress bland de gående och en mindre attraktiv plats att vistas på.

Foto: Department of transportation, New York

Herald Square efter ombyggnad (New York)
Med ombyggnaden förändrades trafikprioriteringen och mer plats bereddes för gående, cyklister och människor som uppehåller sig på platsen. Ombyggnaden kan ses som ett sätt att bättre förvalta platsens stadslivspotential.

Foto: Department of transportation, New York

2.3.4. Fördelning av gatuutrymme

Bakgrund

Tillräckligt utrymme för gående, cyklister och de som uppehåller sig är en mycket viktig förutsättning för stadsliv. Där fordonstrafiken dominerar gaturummet uppstår färre vistelsevärden.

Att stillastående personbilar tar mer plats än kollektivtrafiken och cyklister är uppenbart (se figur 24). Med ökad hastighet ökar dessutom personbilarnas ytanspråk än mer (se figur 25). Fler personbilar i transportsystemet och högre hastighet ger en glesare stad och sämre tillgänglighet för gående (Spacescape/White 2011). Omvänt kan sägas att lägre hastigheter och färre personbilar ger mer plats för gående och olika sociala aktiviteter i stadsrummet. Lägre hastighet innebär också en minskad stress för de människor som uppehåller sig på platsen.

Metod

Genom stadsrumsanalys har fördelningen av gaturummet mellan olika trafikslag kartlagts på några olika gator i centrala Göteborg. En parallell jämförelse har också gjorts av bil-, gång- och cykelflödena. På så vis kan stadsrumsanalysen klargöra vilka gator som har en ojämn fördelning av gaturummet, baserat på yta per person.

Resultat

Stor variation mellan gång- och bilflöden i olika gaturum

Exemplet på gator visar på stora skillnader bland mer bildominerade gaturum som Övre Husargatan och Engelbrektsgatan och mer gångdominerade stadsmiljöer som Avenyn, Andra Långgatan och Nordenskiöldsgatan.

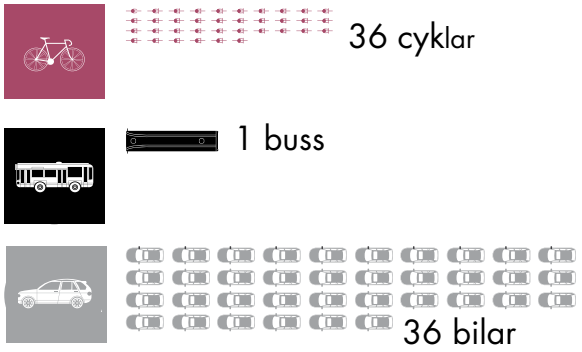
Linnégatan är ett exempel på gaturum med ungefärligen lika många bilister som gående och cyklister.

Tio gånger fler gående och cyklande längs Andra Långgatan - men mer plats för bilar

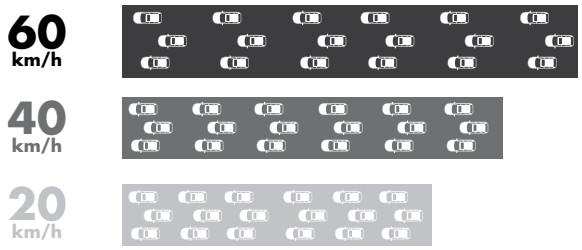
Jämförelsen av flöden och gatu-utrymme på de olika gatorna visar bl.a. på att Andra Långgatan ger mer utrymme till bilar trots att det är betydligt fler som går eller cyklar här.

Förutsättningar för stadsliv finns även längs gator med biltrafik

Linnégatan är ett exempel på gata med omfattande biltrafik men som samtidigt inrymmer ett omfattande stadsliv. Förutsättningen är breda trottoarer och rejält utrymme för uteserveringar (vilka inte inkluderats i jämförelsen av gatuutrymme).

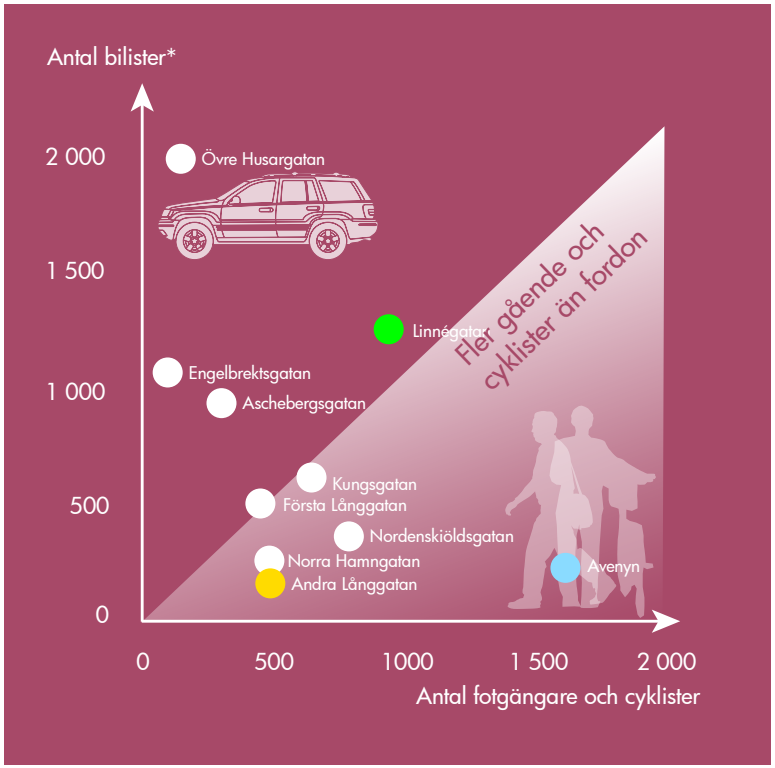


Figur 24. Så mycket plats tar 36 människor med olika fordon stillastående. Tillkommer gör parkeringsyta. (Spacescape/White 2011)



Figur 25. Fordonstrafikens markanspråk ökar med hastigheten. (Spacescape/White 2011)

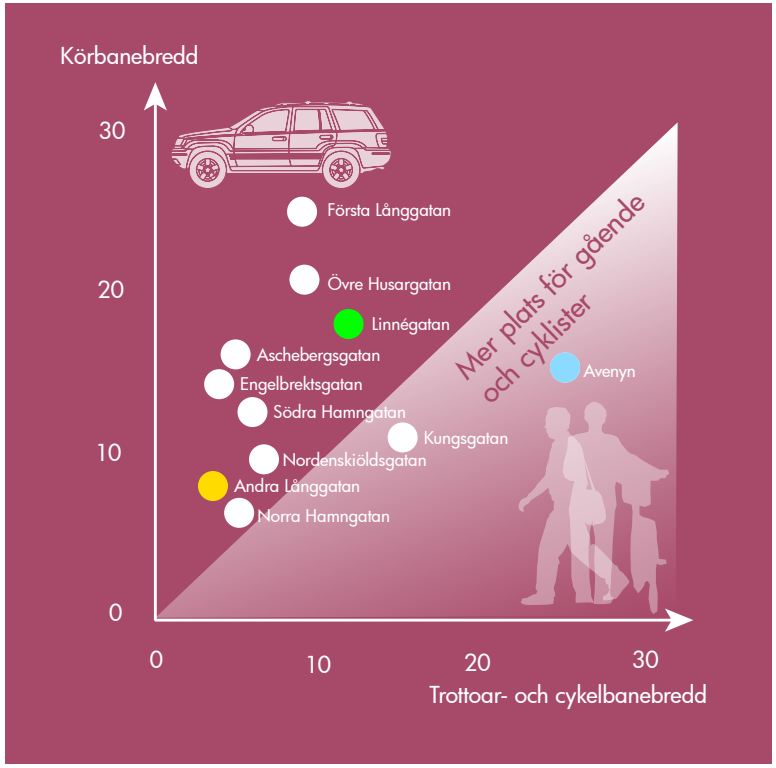
Flöden



Figur 26. Diagrammet visar på relationen mellan antalet bilar och gående och cyklister under rusningstid (vardag kl.16 - 17)

*Utgår från ett snitt på 1,2 resenärer per bil.

Utrymme



Figur 27. Diagrammet visar på relationen mellan körbanebredd för fordon och trottoarbredd och cykelbana för gående och cyklande.

Andra Långgatan - tio gånger fler gående och cyklister men ändå mer plats för bilar.

Linnégatan - lika många gående och cyklister som bilar men med något mer plats för bilar (uteserveringar ej medräknade).

Avenyn - tio gånger fler gående och cyklister än bilar. Avenyn ger mer utrymme för gående och cyklister men relativt flödesmäng-derna får varje bilist mer plats.

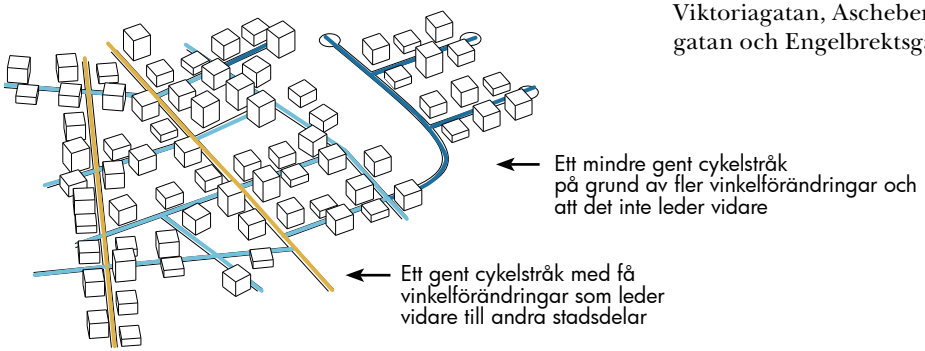
2.3.4. Cykelnätets kvalitet

Bakgrund

Cykeltrafiken har idag en stor potential att växa och på så vis bidra till att minska luftföroreningarna, förbättra folkhälsan och bidra till att öka kapaciteten i transportsystemet (Spacescape/White 2011). Cykeltrafik tar lite plats och utgör i många städer det mest tillförlitliga och snabbaste färdsättet. Men för att bygga en attraktiv cykelstad för alla cyklister och cykelresor behövs också komfortabla, trafiksäkra cykelbanor. Likväl som att satsa på ökad framkomlighet längs långa gena stråk är också komfortabla cykelstråk med hög tillgänglighet till stadens utbud och rekreativa cykelstråk i mer rofyllda miljöer av stor vikt för en cykelstad för alla.

Forskning har också visat på att tillgången till lugna rekreativa cykelstråk i närheten av bostaden är viktig för barns möjligheter att lära sig cykla (Faskunger 2007).

Om att mäta genhet i cykelnätet



Figur 28. Exempel på olika genhet i cykelnätet

Metod

Genheten i cykelnätet mäts här genom i vilken grad som varje stadsrum är en del av den genaste vägen mellan andra stadsrum inom 5 km. En tvär kurva i cykelnätet ger här ett större motstånd än en mindre kurva och en rak väg inget motstånd alls. Analysen av genhet kan underlätta prioriteringen av vart standardhöjande åtgärder skall utföras då genheten i sig visat sig öka cykelstråkens användningspotential (Spacescape/Evidens 2011). Givetvis finns här också andra faktorer som påverkar användningspotentialen, exempelvis topografin.

Resultat

Ett gent prioriterat cykelnät - men med många saknade länkar

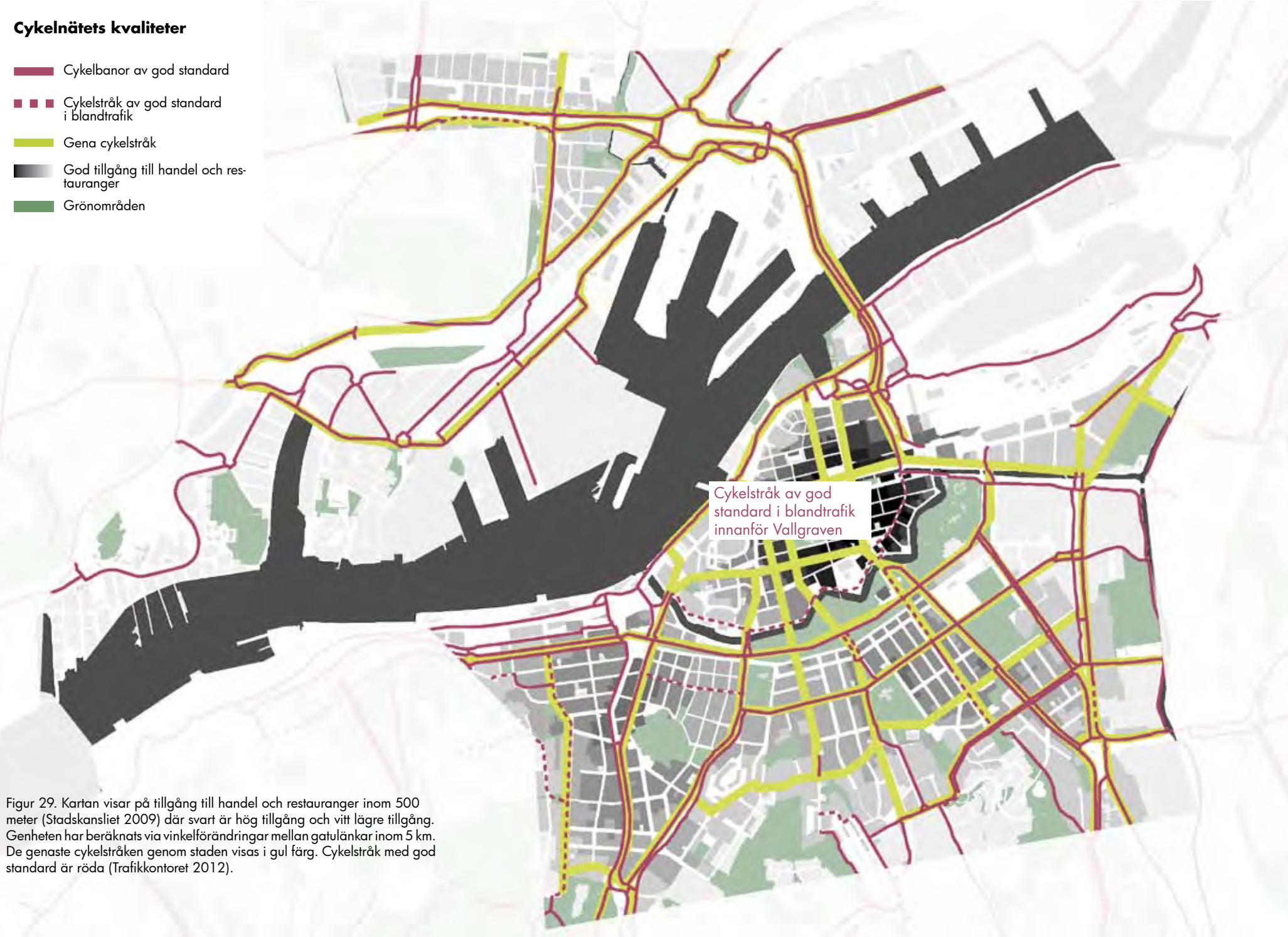
Resultatet visar att de flesta av kommunens prioriterade cykelstråk är gena. Genheten ger stråken goda förutsättningar att bli använda. Men analysen visar också på att många av de genaste cykelstråken inte är en del av det prioriterade cykelnätet. Exempel på sådana länkar är Viktoriagatan, Aschebergsgatan, Stampgatan, Herculesgatan och Engelbrektsgatan.

Linnégatan och Avenyn - både gena och urbana cykelstråk

En del av de gena och prioriterade cykelstråken, som Avenyn och Linnégatan, har också stor tillgång till urbana verksamheter som handel och restauranger. Det ger dessa cykelstråk en attraktiv stadsmiljö men också stora möjligheter att utföra vardagliga ärenden längs den gen väg genom staden. På så vis är dessa cykelstråk särskilt värdefulla och kan tänkas attrahera många cyklister.

Brist på längre rekreativa cykelstråk

Kartan visar att det saknas längre rekreativa cykelstråk av god standard i direkt anslutning till grönområden eller vatten. Ett undantag är Nya allén. Detta cykelstråk korsar och ansluter däremot till flera bildominerade gaturum, vilket minskar dess rekreationsvärden.



Figur 29. Kartan visar på tillgång till handel och restauranger inom 500 meter (Stadskansliet 2009) där svart är hög tillgång och vitt lägre tillgång. Genheten har beräknats via vinkelförändringar mellan gatulänkar inom 5 km. De genaste cykelstråken genom staden visas i gul färg. Cykelstråk med god standard är röda (Trafikkontoret 2012).

2.3.6. Kollektivtrafik

Bakgrund

En välfungerande kollektivtrafik är en förutsättning för ett kapacitetsstarkt och yteffektivt transportsystem. Fram till 2027 förväntas kollektivtrafiken ha fördubblats i Göteborg.

Kollektivtrafiken innebär redan idag stora koncentrationer av människor i dess knutpunkter, vilka utgör en stor del av stadslivet i centrala Göteborg. Det gör att kollektivtrafiken är en av de viktigaste förutsättningarna för dagens stadsliv och med tiden kommer fylla en allt viktigare roll för distributionen av vistelse och rörelse i staden.

Samtidigt som kollektivtrafikens ger platser och stadsdelar olika tillgång till stadens utbud, ger också omgivningen knutpunkterna i kollektivtrafiken olika förutsättningar för stadsliv. Utan en nära relation till stadslivet i övrigt riskerar knutpunkterna att bli anonyma och monont använda väntplatser. I kombination med hög täthet, gångprioriterade stadsmiljöer och aktiva öppna fasader kan de däremot utvecklas till levande mötesplatser för alla stadens invånare.

Metod

I stadslivsanalysen har mängden människor som färdas i kollektivtrafiken, och som stiger av och stiger på, kartlagts för att ge en bild av koncentrationer i kollektivtrafiken och vilka stråk som är viktiga för kollektivtrafiken. Kartan bygger på statistik från Trafikkontoret från 2011.

Resultat

Kollektivtrafikflödena är mycket koncentrerade till knutpunkterna Brunnsparken och Drottningtorget

Tillsammans har Brunnsparken och Drottningtorget 145 000 påstigande och avstigande personer per dygn (i årsmedel). Brunnsparken och Drottningtorget är också noder i kollektivtrafiksystemet där många olika linjer och färdsätt möts. Koncentrationen innebär mycket god tillgång till kollektivtrafik i de mest befolkningstäta delarna av centrala Göteborg. Men koncentrationen skapar också trängsel och en upplevd osäkerhet i gaturummet bland gående, då många spårvagnar ska fram längs tillgängliga gångstråk.

Nästa nivå av knutpunkter är Korsvägen, Järntorget och Hjalmar Brantingplatsen med ca 30 000 på- och avstigande personer vardera. I övrigt utmärker sig ett antal mindre knutpunkter i kartan, såsom Valand, Vasaplatsen, Lindholmen och Svingeln.

New York?

Fungerande kollektivtrafik och gång- och cykelvänlig stadsmiljö leder till mer attraktiva innerstäder.

Eller Detroit?

Svag kollektivtrafik och bildominerat transportsystem leder till utglesning och oattraktiva innerstäder

Figur 31. Ett bilbaserat transportsystem kräver mycket plats, vilket driver på en stadsutveckling i stadens utkant. Bakom sig lämnar stadsutvecklingen ett allt större hål av mindre attraktiva miljöer med så stora avstånd mellan bebyggelsen att underlaget för kollektivtrafik hela tiden minskar. Städer som lyckats behålla en levande och attraktiv innerstad har haft ett kollektivtrafikbaserat transportsystem. Ju mer kollektivtrafik och ju färre bilar i staden, ju mer plats för stadsliv.

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

2.3.7. Täthet

Bakgrund

Tätheten är liksom tillgängligheten i gatunätet en förutsättning för hur använda stadsrummen kan tänkas bli till vardags. Tätheten kan sägas utgöra platsernas grannskap i sociala termer, eller lokala marknadsunderlag i ekonomiska termer. Täthet har i tidigare studier visat sig förklara utbudet av restauranger såväl i Göteborg (Spacescape 2011) som i Stockholm (Spacescape/Evidens 2011).

Metod

I analysen beräknas tätheten genom antalet boende och arbetande inom 500 meters gångavstånd via gatunätet.

I underlaget saknas tyvärr uppgifter om antalet studenter. Troligt är därför att många av de studentäta miljöerna vid Sprängskullsgatan, Humanisten, Chalmers och Lindholmen har förutsättningar att bli mer befolkade än vad analysen visar. Våningsantal har uppskattats med hjälp av kommunens snedfoton.

Resultat

Tätheten är mycket koncentrerad till Centrum Innanför Vallgraven

Den höga tätheten i Centrum Innanför Vallgraven är ett resultat av Nordstans koncentration av arbetsplatser och en sammanhängande kvartersstad.

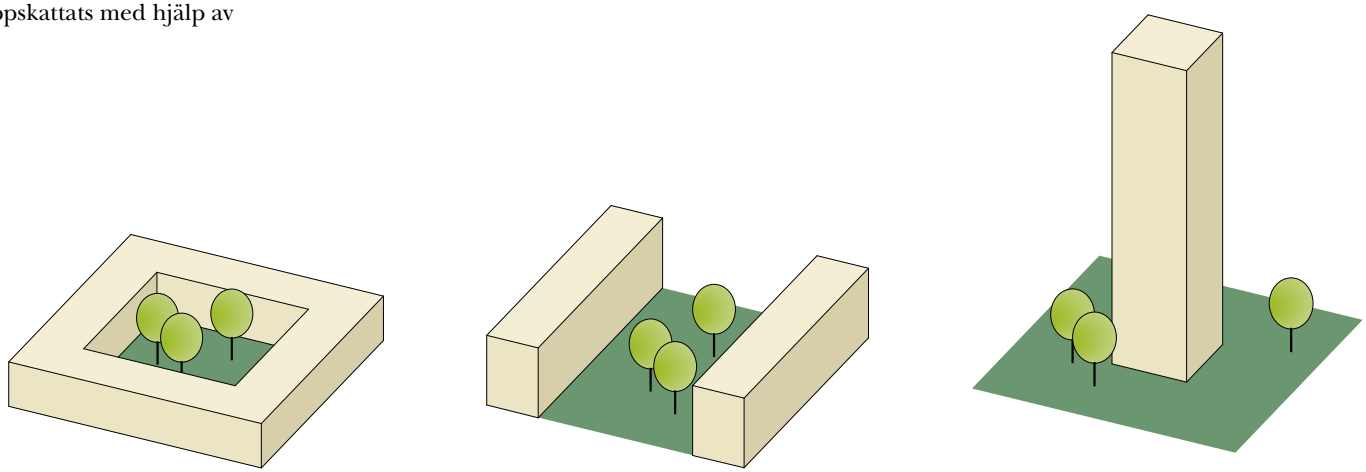
Linnégatan har vid sidan av Centrum Innanför Vallgraven de bästa förutsättningarna för ett rikt och varierat stadsliv

Utanför Centrum Innanför Vallgraven har även Linnéstaden och Masthugget en hög täthet. Särskilt hög är tätheten längs Linnégatan.

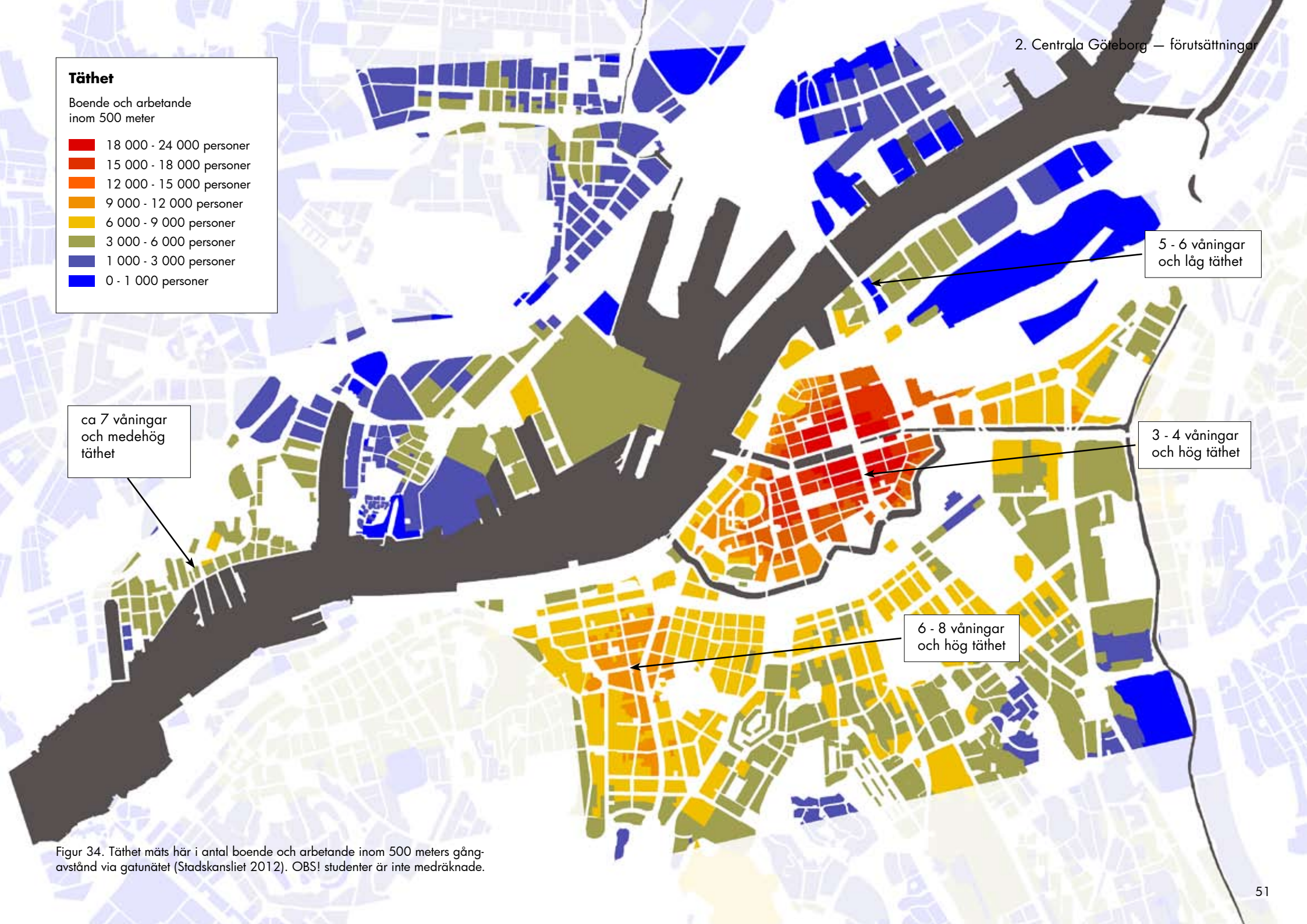
De mest befolkningstäta grannskapen är inte nödvändigtvis de med högst hus

Kartläggningen av täthet visar att det i första hand inte är höga hus som skapar hög täthet. Många av de mer befolkningstäta stadsdelarna i Göteborg består av bara 3 - 4 våningar. Med hjälp av exemplet nedan klargörs det faktum att höga hus på grund av ljusförhållanden lämnar en större del av marken obebyggd än i exemplet med slutna kvarter. Den större andelen bebyggd mark inom det slutna kvarteret gör att det här finns lika mycket våningsyta som i kvarteret med ett 24-våningshus.

Referens: olika hushöjder – lika tätt



Figur 33. Jämförelsen mellan tre kvarter med lika mycket väningsyta men med olika hushöjd. Illustrationerna visar att hög bebyggelsetäthet inte nödvändigtvis behöver innebära högre hus.



Figur 34. Täthet mäts här i antal boende och arbetande inom 500 meters gångavstånd via gatunätet (Stadskansliet 2012). OBS! studenter är inte medräknade.

2.3.8. Boende- och arbetandetäthet

Bakgrund

Boendetäthet kan sägas motsvara hur många människor som befinner sig i ett område kvälls- och nattetid. Arbetandetäthet kan på motsvarande sätt representera dagbefolkningen. En hög täthet av såväl arbetande och boende innebär att en stadsdel har förutsättningar att bli mer använd under större delen av dygnet. En blandning av boende och arbetande är därmed en viktig förutsättning för trygghet. En blandning av boende och arbetande kan också innebära ett minskat transportbehov, då fler människor får möjlighet att bo och arbeta inom kort avstånd.

Metod

I analysen beräknas boendetätheten och arbetandetätheten genom hur många som bor eller arbetar inom 500 meters gångavstånd via gatunätet. I underlaget saknas tyvärr uppgifter om antalet studenter.

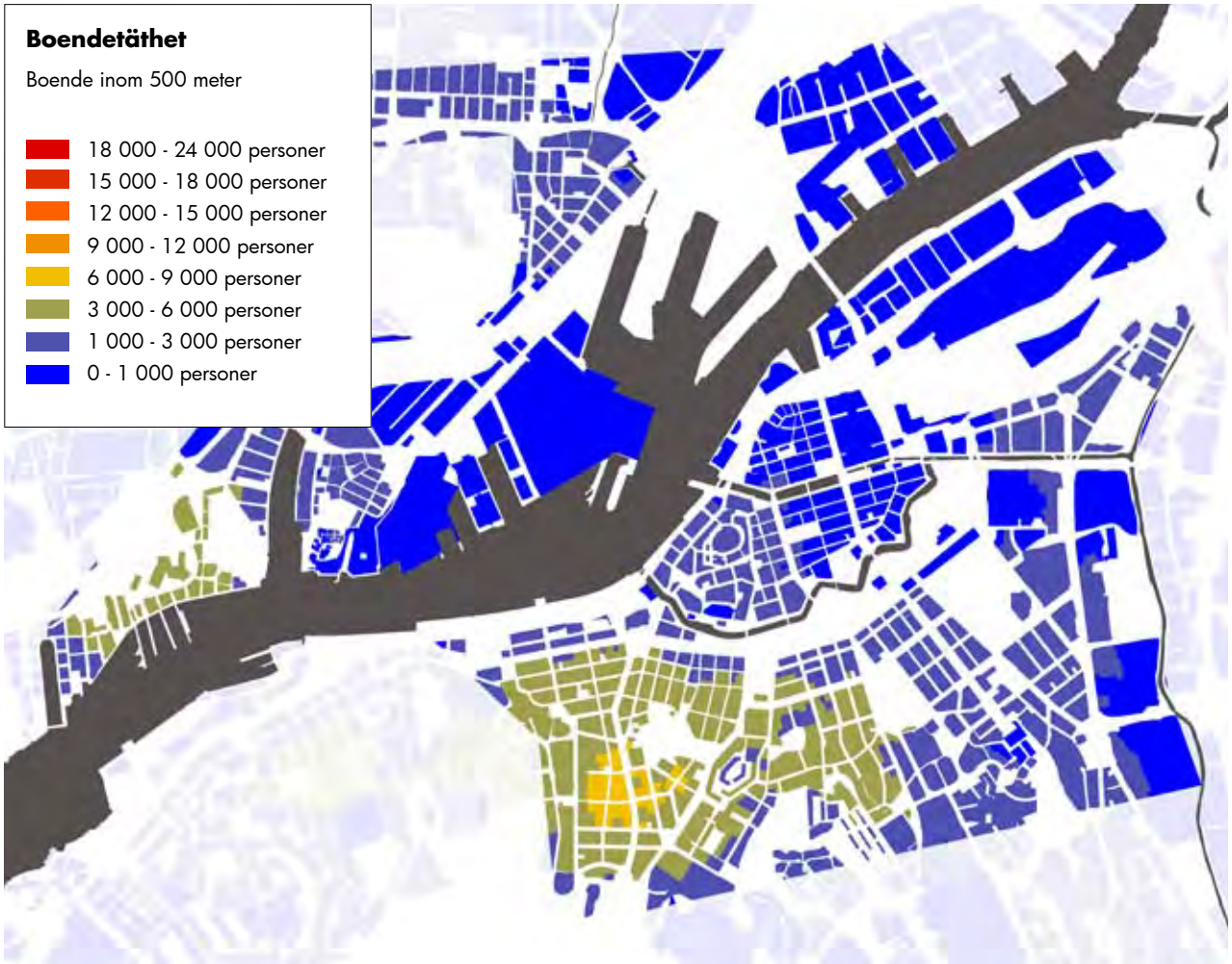
Resultat

Centrum Innanför Vallgraven har en mycket låg boendetäthet - kan innebära ödslighet kvällstid

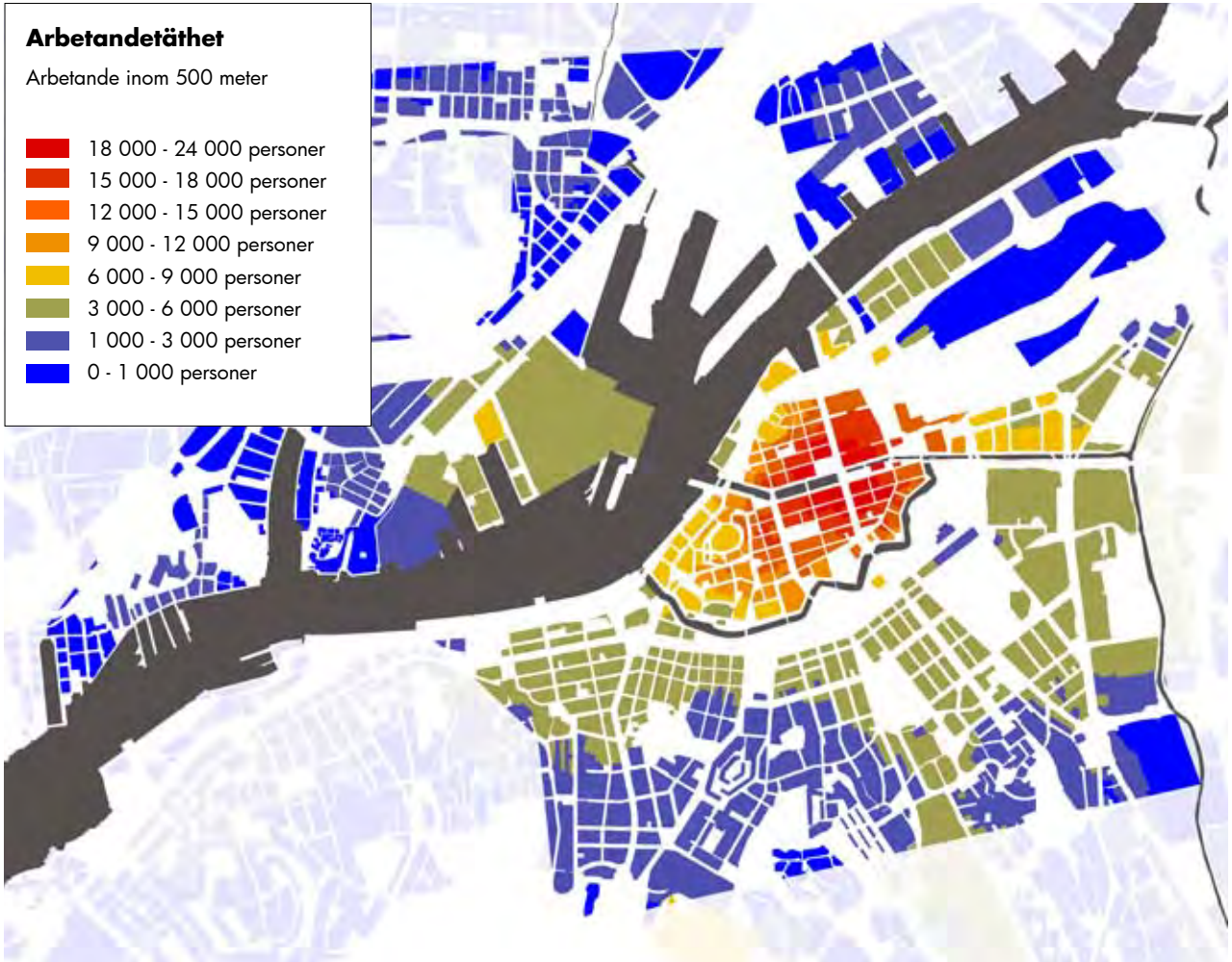
Centrum Innanför Vallgraven har relativt sin höga täthet en mycket låg boendetäthet. Det ger förutsättningar för stora variationer i stadslivet under dag- och kvällstid.

Linnéstaden - med förutsättningar för stadsliv både dag- och kvällstid

Linnéstaden är unikt i centrala Göteborg genom den både höga boendetätheten och arbetandetätheten. Övriga stadsdelar som utmärker sig är med en relativ jämn blandning av boende– och arbetandetäthet är Haga, delar av Vasastaden och Masthugget.



Figur 35. Boende inom 500 meter. (Stadskansliet 2012)



Figur 36. Arbetande inom 500 meter. (Stadskansliet 2012)
OBS! studenter är inte medräknade.

2.3.9. Rekreation

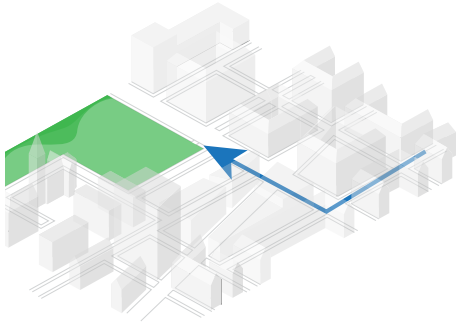
Bakgrund

Rekreationsytor har stor betydelse för den urbana attraktiviteten och för möjligheten till såväl rofylldhet som fysiska aktiviteter i stadsmiljön.

Av stor vikt för de boende i staden är att ha god tillgänglighet till rekreationsytor och att det finns tillräckligt med yta per person. Inom forskningen anses 300 meter vara god tillgänglighet (Grahn Stigsdotter 2003). Vad gäller grönyta per person kan 10 m² rekreationsyta per person i stadsmiljö ses som ett minimum. Områden med mer än 50 m² per person kan ses som mycket gröna.

Dålig orienterbarhet och trafikbarriärer mellan bebyggelse och grönytor kan ytterligare begränsa användningen av stadens gröna rum och minska möjligheten att uppleva rofylldhet till vardags. Lugna rum att vistas i är framför allt av stor betydelse för barn, såväl i utemiljön kring skolan, som i utemiljön kring hemmet.

Om att mäta orienterbarhet



Figur 36. Genom att mäta antal riktningsförändringar från en plats till omgivande bebyggelse kan orienterbarheten klargöras. Detta sätt att mäta avstånd har i forskningen visat sig vara lika viktigt som gångavståndet för att förstå hur människor upplever tillgänglighet.

Metod

I analysen har grönområde, idrottsplatser och begravningsplatser ansetts vara rekreationsytor. Rekreationsytor har hämtats från kommunens Sociotopkarta och kompletterats med ytor som är offentliga tillgängliga men som inte sköts av Park- och naturförvaltningen. I analysen har bara sammanhängande rekreationsytor över 0, 25 räknats med. Orienterbarhet har mätts i riktningsförändringar från varje adresspunkt till närmaste älventré. Gångavstånd har mätts från varje adresspunkt till närmaste parkentré. Rekreationsyta per person inom 500 meter har mätts med hjälp av boende- och arbetandestatistik från Göteborgs stad (Stadskansliet 2012). 500 meter motsvarar ett gångavstånd.

Resultat

Älvstranden ligger nära - men är inte visuellt tillgänglig

Orienterbarheten till älvstranden varierar mycket mellan olika stadsdelar. Längs de nya stadsdelarna vid Norra Älvstranden är älven ständigt närvarande, då älvstranden är väl synlig från de flesta stadsrum. Längs stora delar av Södra Älvstranden är gatunätet mer uppbrutet, vilket ökar det upplevda avståndet till älven.

Korta gångavstånd - men många barriärer mellan bebyggelsen och rekreationsytorna

I genomsnitt har varje fastighet inom analysområdet 130 meter till närmsta rekreationsyta. Många av stadens grönområden omgärdas dock av bilprioriterade gator. Tillsammans med det faktum att många av de övriga grönområdena är belägna på höjdpartier kan rekreationsytorna i centrala Göteborg tänkas vara mindre närvarande i människors vardagsliv än vad resultatet först skulle få en att kunna tro.

Orienterbarhet till älvstranden

Figur 37. Orienterbarhet till platser med direkt älvkontakt. Färgskalan baseras på antal riktningsförändringar till älven.

- 0 - 1 riktningsförändringar
- 1 - 2 riktningsförändringar
- 2 - 3 riktningsförändringar
- 3 - 4 riktningsförändringar
- 5 - 30 riktningsförändringar

Brist på grönyta i centrala Göteborg

Inom centrala Göteborg (Centrum och stadsdelarna söder där om) har varje boende och arbetande i snitt 9 m² rekreationsyta per person. I Centrum Innanför Vallgraven har varje boende och arbetande endast 2,5 m². Analysen pekar därmed på en stor brist på rekreationsytor i de allra mest centrala delarna av Göteborg.

Gångavstånd till rekreationsyta

Figur 38. Gångavstånd via gatunätet till närmaste rekreationsyta. Kartan visar att hela innerstaden har god tillgänglighet (mindre än 300 meters gångavstånd). De bildominerade gatorna i svart och bergsryggarna utgör dock betydande barriärer.

- 0 - 100 meter
- 100 - 200 meter
- 200 - 300 meter
- 300 - 500 meter
- 500 - 1 500 meter

- Rekreationsområde över 0,25 ha (Grönområde/idrottsplats/begravningsplats)
- Trafikbarriärer (Gator prioriterade för bilar)

Rekreationsyta per person

Figur 39. Rekreationsyta per person. Har mätts i m² per boende och arbetande inom 500 meter. Kartan visar att stadsdelarna söder om Centrum Innanför Vallgraven har relativt god tillgång till rekreationsytor för att vara innerstad (mer än 10 m² per person).

- 20 - 40 m²
- 10 - 20 m²
- 5 - 10 m²
- 1 - 5 m²
- 0 - 1 m²

- Rekreationsyta över 0,25 ha (Grönområde/idrottsplats/begravningsplats)

2.3.10. Trygghet kvällstid

Bakgrund

Trygghet betyder här människors upplevda känsla av trygghet och säkerhet i stadsmiljön, i synnerhet kvällstid.

Den viktigaste förutsättningen för trygghet är närvaron av andra människor (Polismyndigheten 2005). Människor som rör sig längs gatan och människor som bor och arbetar i närheten är alla en del av en informell övervakning av stadsrummet, såvida bebyggelsen har entréer mot gatan. Orienterbarheten i gatunätet är också en viktig förutsättning för trygghet. Att omgivningen är tydligt överblickbar och att det finns många gator att välja mellan ökar tryggheten. Stadsrum med låg överblickbarhet och få alternativa vägval kan upplevas som instängda.

Även om inte alla rum i stadsmiljön har förutsättningar att upplevas som trygga kvällstid är det viktigt att det finns trygga gångstråk mellan stadsdelarna, för ett väl fungerande stadsliv även kvällstid.

Tryggheten för barn (7 - 12 år) påverkas i hög grad av biltrafiken, i synnerhet längs gator där hastigheten är högre än 30 km/h (Johansson, 2004). Men otrygghet kan också skapas genom andra barns sociala revir. Dessa skapas många gånger vid busshållplatser, utanför skolor etc där barn behöver passera eller vistas och som i mindre grad används av andra grupper. Sociala revir är svårare att upprätthålla på mer centrala offentliga platser där närvaron och blandningen av människor är större.

Metod

I stadsrumsanalysen trygghet kvällstid har boendetäthet (Stadskansliet 2012) och entréer kartlagts för att visa på förutsättningarn för samnärvaro av människor. Dessutom har väl tillgängliga gator inom stadsdelarna tagits med. Från dessa har man i regel flera alternativa vägval och bättre överblickbarhet över näromgivningen än i andra stadsrum. Då kartan överlagrar dessa olika aspekter kan stadsdelar som antingen helt saknar förutsättningar eller stadsdelar som har mycket goda grundförutsättningar för trygghet uppmärksammas.

Resultat

Linnéstaden - stadsdelen med bäst förutsättningar för trygghet kvällstid

I centrala Göteborg förefaller Linnéstaden ha de bästa förusättningarna för trygghet kvällstid. Linnéstaden har dels en hög boendetäthet som kan innebära att stadsrummen blir mer är välbefolkade kvällstid. Stadsdelen har också många överblickabara stråk som ger alternativa vägval och orienterbarhet. Längs Linnégatan finns också många kvällsaktiva utåtriktade verksamheter som ger en informell övervakning.

Låg andel boende i Centrum - innebär mindre lokal aktivitet kvällstid

Då stora delar av Centrum Innanför Vallgraven har en låg boendetäthet kan dessa stadsrum tänkas bli mindre använda kvällstid. Samtidigt finns det i stadsdelen gott om överblickbara stråk och kvällsaktiva verksamheter som kan väga upp den lägre boendetätheten i många av stadsrummen.

Stadsdelarna längs alvstränderna är undantaget Eriksberg otrygga

Älvstränderna kännetecknas av avsaknad av kvällsaktiva verksamheter, överblickbara stråk och boendetäthet. Det gör dem potentiellt sett mycket otrygga. Undantaget är Eriksberg som tillhör de potentiellt sätt mest trygga stadsdelarna kvällstid.

Figur 39. Förutsättningar för trygghet kvällstid har kartlagts genom kvällsaktiva verksamheter (Stadskansliet 2009), gångstråkens överblickbarhet och alternativa vägval och boendetätheten (Stadskansliet 2012).

2.3.11. Barnens tillgänglighet i staden

Bakgrund

Tillgänglighet, eller rörelsefrihet, för barn kan definieras som den frihet barn har att vistas i sin utemiljö utan att behöva eskorteras av vuxna. Internationella studier visar att olyckstalen för barn har minskat generellt i Europa de senaste åren. I Göteborg har antalet skadade barn i trafiken minskat med 34% mellan 2000 och 2007 (Trafikkontoret 2010). En av anledningarna är att barn i större utsträckning än tidigare skjutsas till skola och fritidsaktiviteter (Björklid 2001) Denna utveckling har påskyndats av friskolereformen som många gånger inneburit längre avstånd till skolan för barn, än den av kommunen anvisade skolan.

Om miljön upplevs som trafikfarlig och föräldrar är oroliga att barn ska skadas i trafiken eller för andra faror, begränsas också barns rörelsefrihet, något som kan få negativa konsekvenser på barns utveckling, välbefinnande och hälsa (Björklid 2002). Flera forskare pekar på att hastighetssäkrade korsningar är nödvändiga för barns säkerhet, d.v.s. korsningar där fysiska åtgärder gjorts för att minska hastigheten, såsom avsmalning eller fartgupp. Viss forskning har även visat på att fordonens hastighet helst inte bör överstiga 30 km/h i korsningar som barn regelbundet passerar, då barn upp till 12 år inte är mogna att hantera sådana trafikkorsningar (Johansson, 2004). Annan forskning visar på att barn som växer upp i innerstäder med blandtrafik också lär sig hantera dessa sådana gator. Trafikmognad kan alltså inte enbart förklaras med barnens ålder utan också vilken miljö som barnen växer upp i.

För barn är även möjligheten att trafiksäkert kunna nå viktiga målpunkter så som lekplatser, skolor, fritidsaktiviteter, vänner och grönområden av stor betydelse. Lekplatser är dock långt från de enda platserna som är viktiga för barns lek. Däremot fyller de en särskild betydelse då de helt och hållet är anpassade för barn, med den trygghet som det innebär. Lekplatserna är också viktiga mötesplatser för såväl barn som föräldrar. Studier visar att parklekar, d.v.s. bemannade parklekar, är av särskilt stor betydelse för barns variation av lekar och för att få flickor och pojkar i olika åldrar att leka tillsammans. Platsernas vuxenaktiviteter kan också stärka det sociala nätverket i grannskapet.

Metod

I analysen har barnens tillgänglighet i staden klargjorts genom att endast gator som har prioritet för oskyddade trafikanter (gående och cyklande) finns med. I övrigt har betydelsefulla målpunkter som grundskolor, lekområden (från kommunens Sociotopkarta), lekplatser och bemannade parklekar kartlagts. Då grundskolorna är hämtade från arbetsställeregistret från 2009 är kartan dessvärre inte helt uppdaterad.

Resultat

Barns rörelsefrihet mellan stadsdelarna är mycket begränsad

Kartan visar att stora delar av centrala Göteborg och norra älvstranden är otillgängliga för barn utan föräldrars sällskap.

Lite friyta och platser för barn i Centrum Innanför Vallgraven

Centrum Innanför Vallgraven har ett till stora delar gångprioriterat gatunät men saknar lekområden, lekplatser och grundskolor.

Haga - den mest tillgängliga stadsdelen för barn

I centrala Göteborg förefaller Haga vara den stadsdel som är mest barnvänlig. Haga har ett gatunät som är gångprioriterat. Haga har också en grundskola, lekplatser och lekområden som barn kan nå, utan att behöva korsa mer bildominerade gator.

Figur 40. Barnens tillgänglighet i staden. Underlaget är hämtat från Livsrumsanalysen (Trivector 2012) arbetsställeregistret (Stadskansliet 2009) och Sociotopkartan.

Referens: gaturum som ger rörelsefrihet för barn

Barnens rörelsefrihet begränsas generellt av fordonstrafik. Haga är en av få stadsdelar där alla stadsrum är gång-prioriterade.

Foton: Anna Lamberg

Referens: parkleken – viktig mötesplats för både barn och föräldrar

Forskning visar att bemannade parklekar spelar en särskilt viktig roll som mötesplats för både barn som föräldrar. Plikta i Slottskogen är idag en av två bemannade parklekar i centrala Göteborg.

3. Platser och stråk

3.1. Urval av platser och stråk

Urvalet av platser och stråk har gjorts för att beskriva hur stadslivet skiljer sig åt mellan olika platser i staden. Här finns knutpunkter som Brunnsparken och Järntorget, lokala torg som Kvilletorget och Landala torg, centrala parker som Hagaparken och stadens mest besökta plats, Nordstadstorget.

Bland stråken finns mer bildominerade gator som Övre Husargatan, mjuktrafikrum som Avenyn - Östra Hamngatan och Andra Långgatan och det gångprioriterade stråket längs Eriksbergskajen.

3.2. Förklaring till kartor och statistik

I följande kapitel redovisas användningen av de olika platserna och deras rumsliga förutsättningar för stadsliv. På så vis kan också sambandet mellan stadsliv och stadsrum närmare studeras.

Under förutsättningar har både platskvaliteter (platsens utformning) och lägeskvaliteter (tillgänglighet i staden) kartlagts, för att visa på hur olika platser förvaltar sin lägespotential.

Figur 41. Utvalda platser och stråk för en fördjupad analys av hur stadsrummet påverkar stadslivet och hur detta stadsliv skiljer sig åt på olika platser.

Platsens användning

För att beskriva platsernas användning har sommarobservationerna från augusti 2011 använts. Vistelsemängden har jämförts med snittet av de 36 utvalda platserna och gång- och cykelflödena med snittet av de 452 gaturummen. Vistelsen på kartorna är resultatet av observationerna av var människor vistades på platserna under två fem-minuters perioder, för att ge en ögonblicksbild av vistelsen. Statistik om vistelseaktiviteter, hemstadsdel och ålder baseras på både sommar– och vinterobservationerna. Åldersgrupperna har också jämförts med åldersfördelningen i Göteborgsregionen. Statistik om torgmöten är hämtad från Polisens lista på godkända evenemang och demonstrationer på offentlig platser under 2011.

Det ska sägas att omfattningen av vistelseobservationerna inte gör det möjligt att beskriva vad som händer på platserna under ett helt år, utan endast under den tid som platserna observerats. Observationerna är snarare till för att kunna jämföra hur stadslivet skiljer sig åt mellan olika platser, under samma tidpunkt. En plats som Nordstadstorget används exempelvis till en rad olika evenemang, vilket inte här närmare beskrivits. För mer information om observationerna, se sida 13.

Platsens förutsättningar

De rumsliga förutsättningarna har beskrivits utifrån platsens utformning och läget i staden. Dessa har illustrerats med hjälp av en karta som visar platskvaliteter utifrån temana tillgänglighet, rekreation, trygghet och mötesplats och ett mixerbordet med fyra kanaler som illustrerar fyra olika lägeskvaliteter. Medelnivån på mixerbordet motsvarar det genomsnittliga värdet i analysområdet. Bedömningen av varje plats har gjorts utifrån en uppskattning sett till analyskartorna i kapitel 2 ”Centrala Göteborg”. För värdering av kollektivtrafiktillgång har en ungefärlig bedömning gjorts baserat på närhet till och kapaciteten för närmsta hållplats.

3.3. Brunnsparken

Brunnsparken är kanske mer än någon annan plats i centrala Göteborg en träffpunkt för alla. Det är här som flest människor stiger av och stiger på kollektivtrafik och det är här som de högsta gångflödena passerar förbi, i anslutning till shoppinggatan Fredsgatan och Nordstan.

Mycket lite vistelse mitt i Brunnsparken - och trängsel runt-omkring

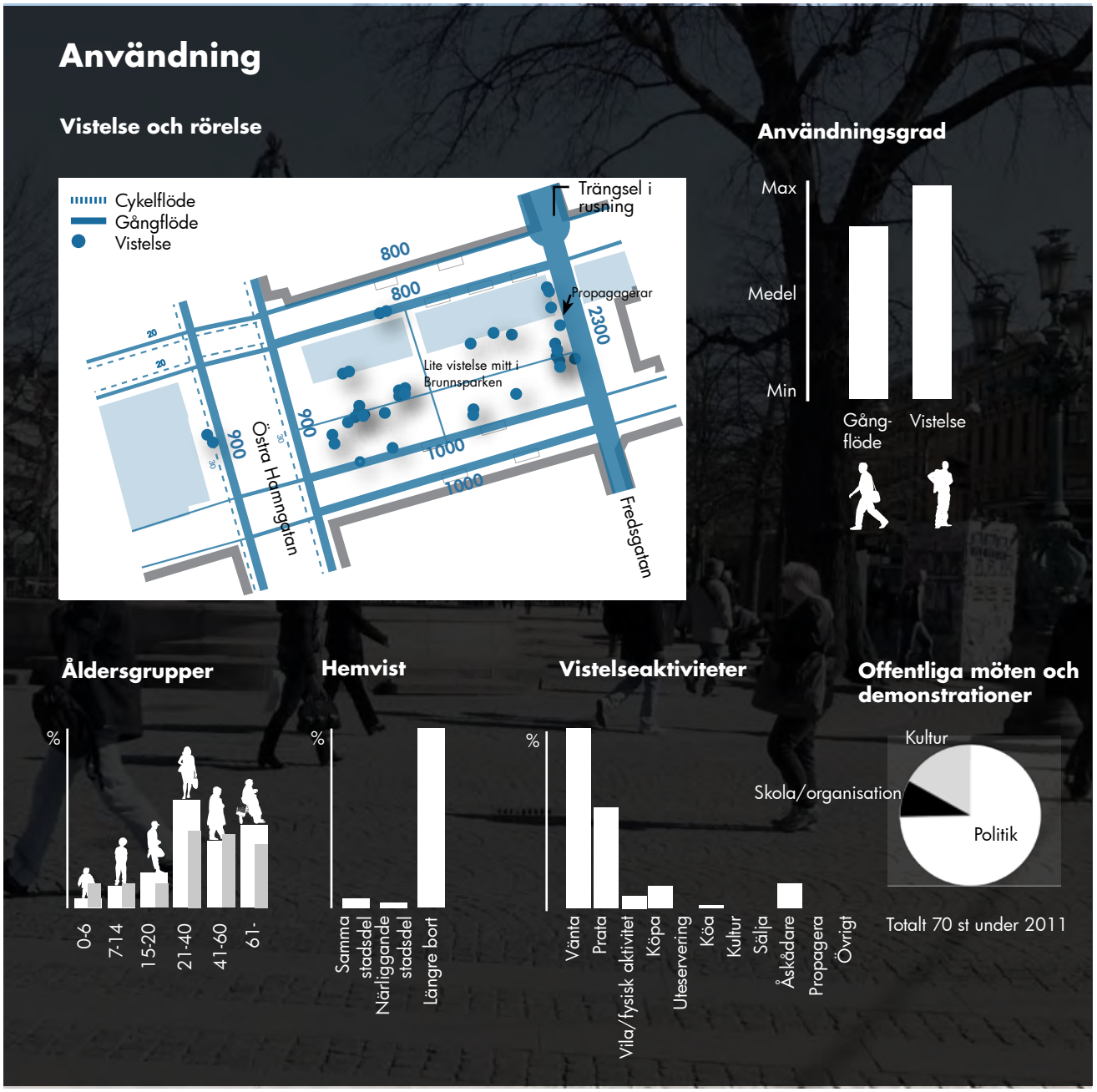
De höga gångflödena i kombination med flexibla ytor har också lett till att Brunnsparken är den mest använda platsen för offentliga möten och demonstrationer. Samtidigt är de inre delarna av Brunnsparken utformat som ett parktorg och är betydligt mindre använd. De stora skillnaderna har att göra med att den inre delen inte är ett naturligt gångstråk mellan omgivande gator. Istället har trängsel uppstått längs Brunnsparkens omgivande centrala gångstråk på grund av smala trottoarer i kombination med hållplatskurer. Det gör att stadslivet är mycket ojämnt fördelat på platsen.

Otydlig trafikprioritering ger förutsättningar för otrygghet i trafiken dagtid

Vid sidan av de stora gångflödena finns också plats för mer rofylld vistelse vid Lejontrappan. Lejontrappan kombinerar utblick, sittmöjligheter och solläge med vattenkontakt. Lejontrappan skiljs dock av från resten av Brunnsparken genom en torgyta som många upplever som otrygg. Gatu-utformningen signalerar här ett samspel, samtidigt som många upplever att kollektivtrafiken är prioriterad (resultat från webbenkäten ”Bästa platsen!”). Detta kan bidra till en otydlighet kring hur gaturummet ska användas, vilket i sig skapar otrygghet i stadsmiljön.

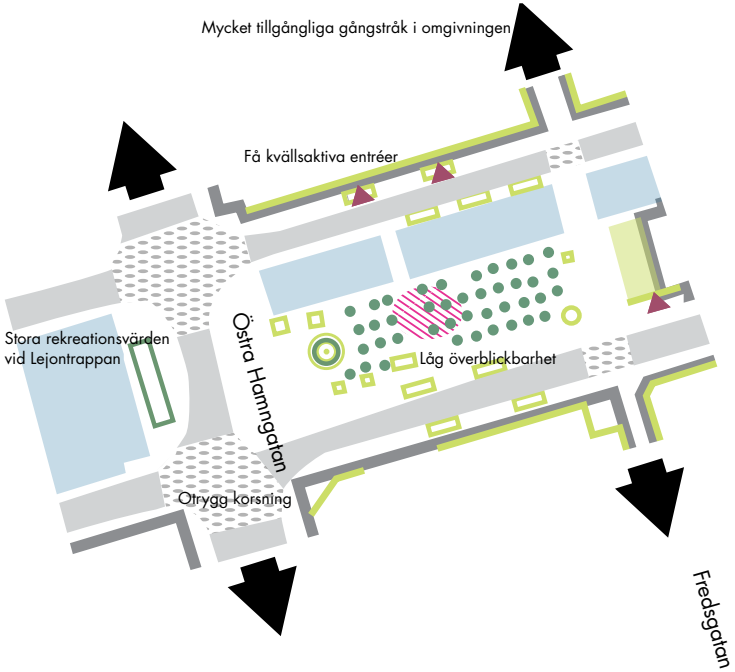
Svaga samband med omgivande fasader och låg boen-detäthet ger förutsättningar allmän otrygghet kvällstid - i synnerhet i Brunnsparken inre del

Brunnsparken kännetecknas som helhet också av dålig kontakt med omgivande bebyggelse. I kombination med den låga boendetätheten förefaller de inre delarna ha sämre förutsättningar för trygghet kvällstid än många andra platser.



Förutsättningar

Platskvalitet



Tillgänglighet

- Gångprioritering
- Samspel gående/bilar
- Särskilt otrygg korsning för barn
- Tillgänglig gata

Möteplats

- Öppna aktiva fasader
- Uteservering
- Attraktioner

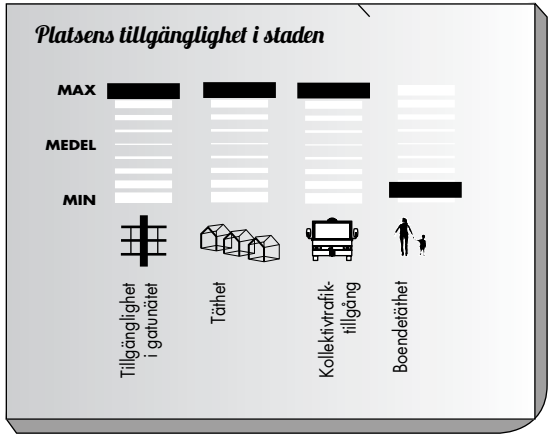
Rekreation

- Goda sollägen
- Utblick
- Bra sittplatser
- Grönska

Trygghet

- Kvällsaktiva entréer
- Låg överblickbarhet

Lägeskvalitet



3.4. Nordstadstorget

Nordstadstorget är Göteborgs i särklass mest använda plats. Platsens förutsättningar ges av att den både utgör hjärtat i norra Europas största köpgalleria och samtidigt är en naturlig passage mellan Centralstationen och stadskärnan.

En socialt mångfacetterad plats

Nordstadstorget är en plats som används av många grupper i samhället och för många olika vistelseformer. Här samlas handlare, köpare, personer och företag som vill synas och människor som tittar på, människor som stämt träff och människor som bara umgås. Stadmiljöns tydliga offentlighet i kombination med dess liv och rörelse samt väderskyddade miljö lockar också till sig många subgrupper i samhället. Detta leder till en social mångfald som inte står att finna någon annanstans i Göteborg.

Människor väntar gärna i överblickbara kanter med ryggen fri

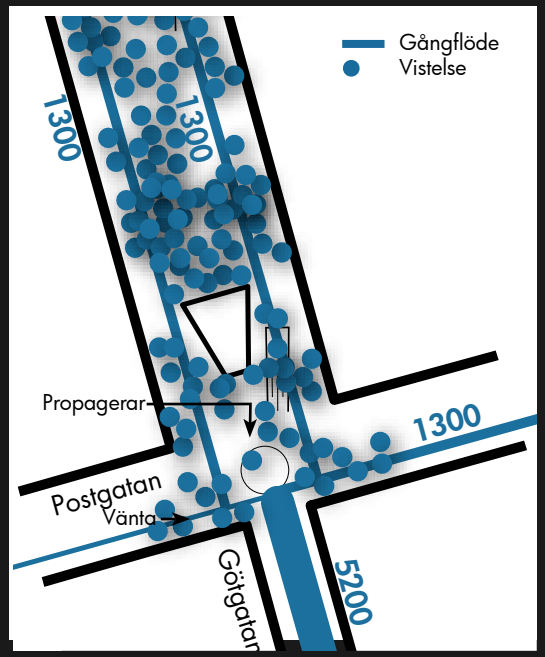
Det är framför allt i Nordstadstorgets kanter som människor väntar och umgås, medan själva korsningspunkten främst används av personer som vill synas eller propagera. Genom att vistas i kanten av platsen har man god överblickbarhet, samtidigt som man själv inte exponerar sig för mycket. Samtidigt är många av Nordstadstorgets fasader mindre vistelsevänliga då stora delar av fasaderna är öppna, på grund av butikernas exponering. Det gör kanterna mindre bekväma att vistas längs med.

Tydliga gränser är en förutsättning för offentlighet

I Nordstan finns en i grunden tydlig uppdelning mellan privata handelsrum och offentliga gaturum genom tydliga gränser och bl.a. gatuskyltar som signalerar de omgivande gatornas fortsättning i galllerian. Denna gräns har i och med butikernas ökande öppenhet och fler kommersiella ytor mitt i gaturummet börjat luckras upp.

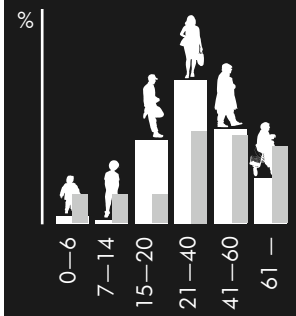
Användning

Vistelse och rörelse

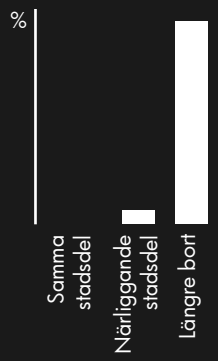


Användningsgrad

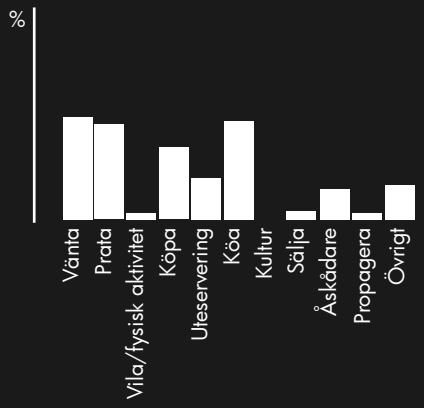
Åldersgrupper



Hemvist

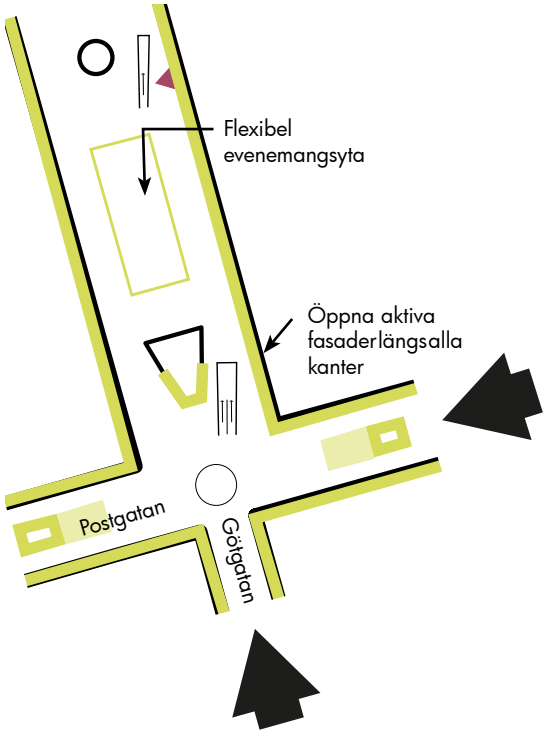


Vistelseaktiviteter



Förutsättningar

Platsens utformning



Tillgänglighet

Tillgänglig gata

Möteplats

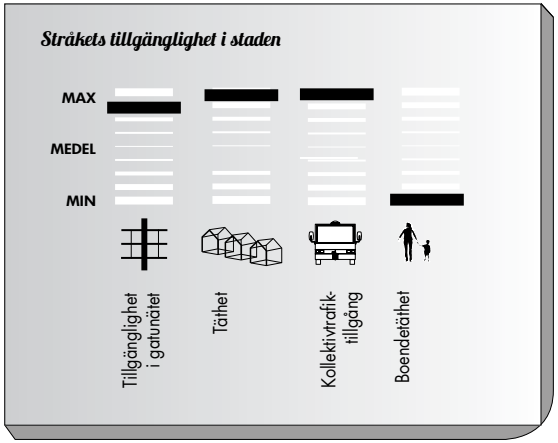
Öppna aktiva fasader

Attraktioner

Trygghet

Kvällsaktiva entréer

Lägeskvalitet



3.5. Järntorget

Järntorget är en av centrala stadens större knutpunkter för kollektivtrafik och också en välanvänd plats för offentliga möten och demomstrationer.

Både knutpunkt och välanvänd lokal mötesplats

Till skillnad från de övriga knutpunkterna i kollektivtrafiken har Järntorget ett betydande inslag av lokalt stadsliv. En stor majoritet av de som vistas på platsen bor i samma eller närliggande stadsdel. Järntorget har också till skillnad från andra knutpunkter en både hög täthet av boende och arbetande inom grannskapet, vilket kan förklara den stora andelen närboende på platsen. Järntorget är också vältillgängligt i gatunätet. Detta gör att Järntorget är en del av många naturliga rörelser.

Järntorget är också en viktig plats för offentliga möten, i synnerhet politiska sådana. Exponeringen som den höga andelen av kollektivtrafik innebär och den naturliga genomströmningen av gående ger Järntorget goda förutsättningar för offentliga möten.

Stadslivet sker företrädesvis där stadsmiljön är gångprioriterad

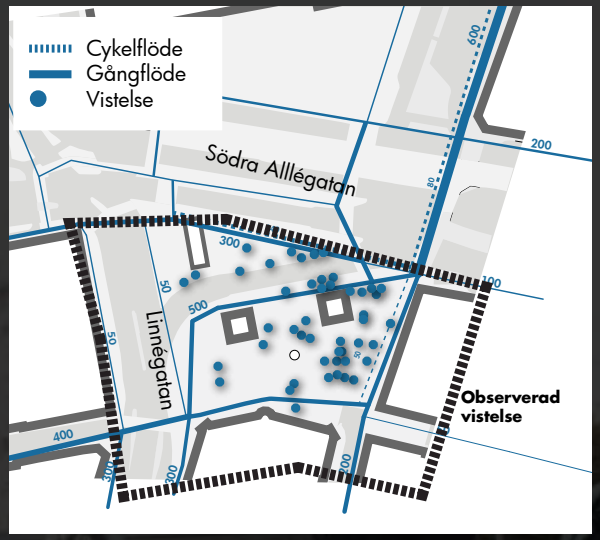
Sett till användningen av platsen är stadslivet koncentrerat till den östra delen av torget. I övrigt verkar vistelsen framför allt ske i samband med väntan på nästa spårvagn. En möjlig förklaring är att den västra delen av Järntorget domineras av fordonstrafik, medan den östra är prioriterad för gående. Det gör att den östra sidan kan upplevas som mer bekväm och lugnare att vistas på.

Goda förutsättningar för trygghet kvällstid

Kvällstid har Järntorget mycket goda förutsättningar för trygghet. Platsen har flera kvällsaktiva entréer, många alternativa vägval och en hög boendetäthet i omgivningen.

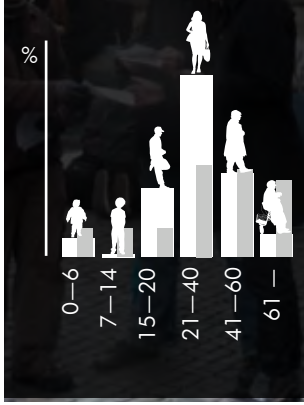
Användning

Vistelse och rörelse



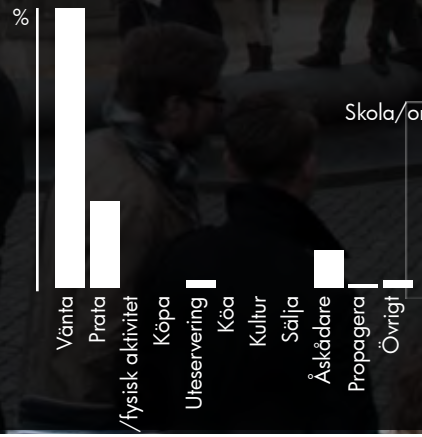
Användningsgrad

Åldersgrupper

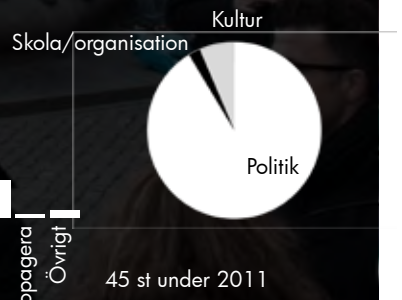


Hemvist

Vistelseaktiviteter

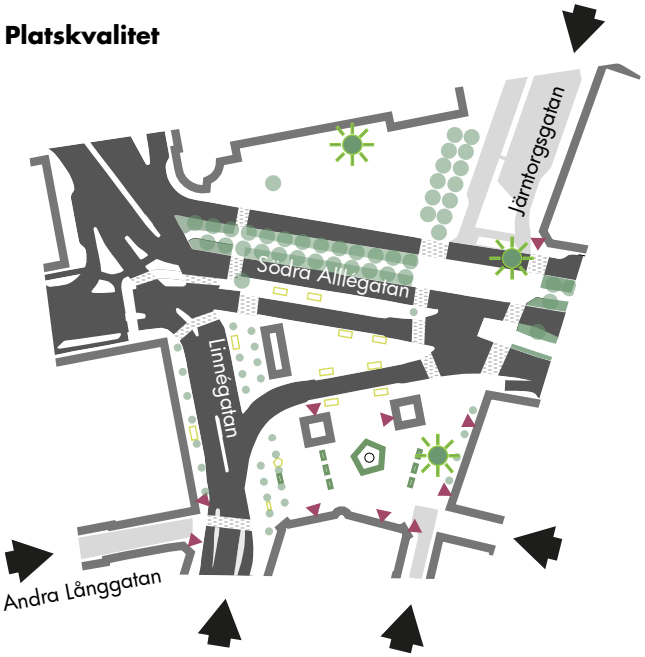


Offentliga möten och demonstrationer



Förutsättningar

Platskvalitet



Tillgänglighet

- Gångprioritering
- Samspel gående/bilar
- Bilprioritering
- Särskilt otrygg korsning för barn
- Tillgänglig gata

Möteplats

- Öppna aktiva fasader
- Uteservering
- Lekplats
- Attraktioner

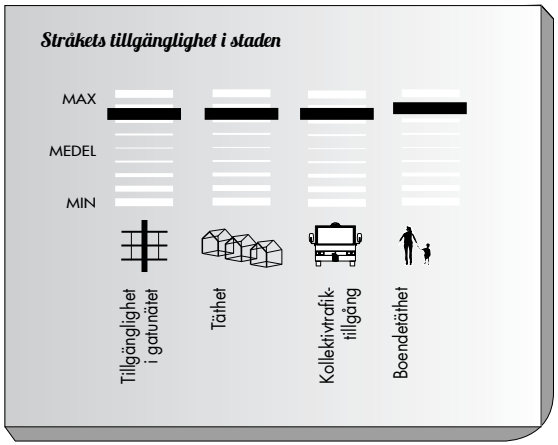
Rekreation

- Goda sollägen
- Utblick
- Bra sittplatser
- Grönska

Trygghet

- Kvällsaktiva entréer
- Låg överblickbarhet

Lägeskvalitet



3.6. Hagaparken

Hagaparken är en grönskande park mellan Vasastan och Haga, i nära anslutning Universitetets institutioner.

En plats med enbart frivilliga aktiviteter - gör vistelsen mer väderberoende

Hagaparken hade under sommarobservationerna mindre vistelse än genomsnittet av platserna. Den låga vistelsemängden kan säkerligen förklaras av att det vid tillfällena var mulet väder, vilket i synnerhet minskar vistelsen på mer renodlat rekreativa platser, där vistelsen till stor del ”frivillig”, till skillnad från vistelsen vid knutpunkter som är mer ”nödvändig”.

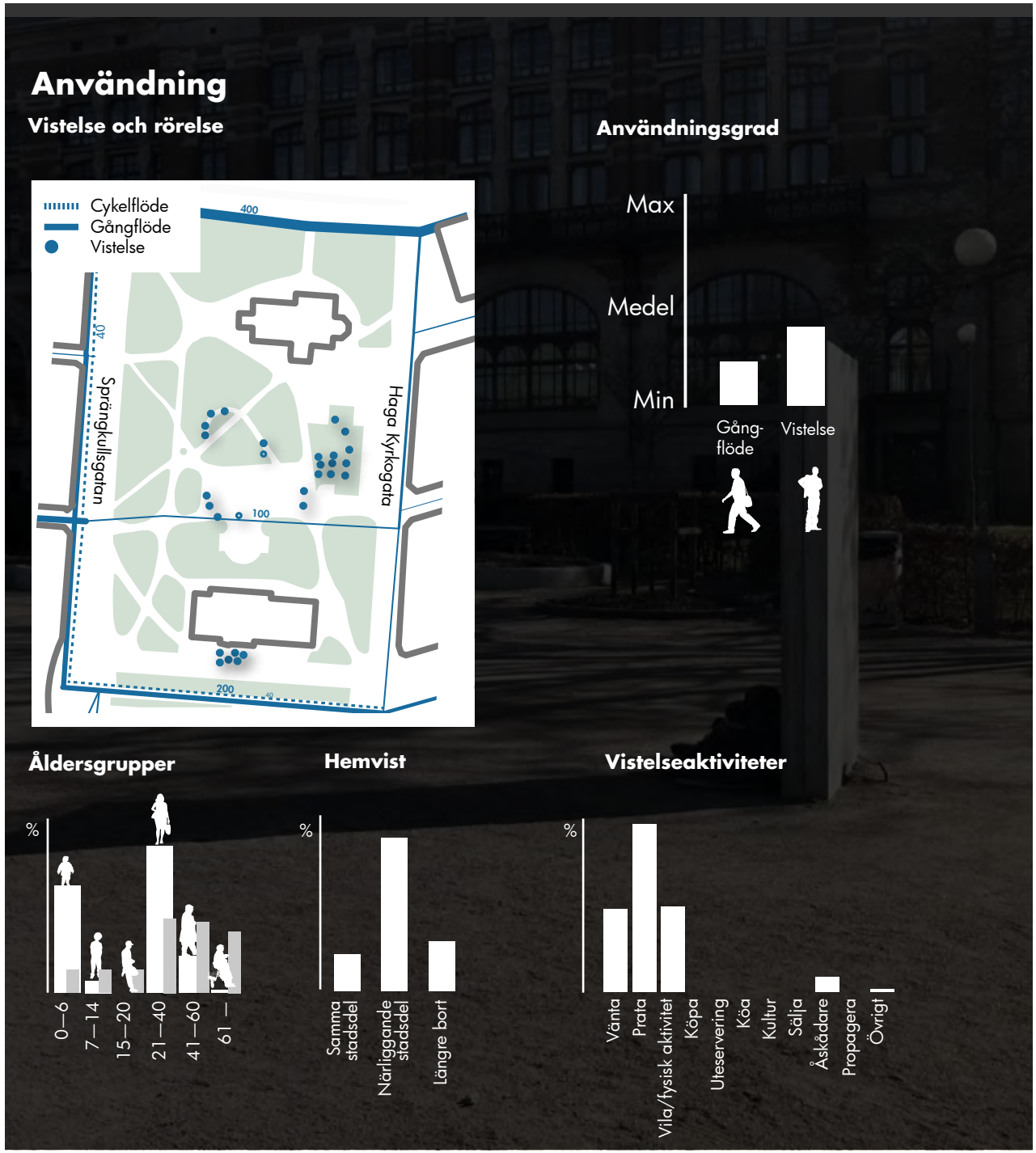
Oattraktiva kanter och attraktiva sittplatser koncentrerar vistelsen till mitten av parken

Vistelsen i Hagaparken sker framför allt i platsens inre delar, vid lekplatsen och vid de talrika bänkarna. Buskarna bakom bänkarna innebär att de sittande har ryggen fri från passerande, vilket gör bänkarna mer attraktiva. Koncentrationen av vistelse kan vara en konsekvens av att de västra delarna av parken saknar förutsättningar för vistelse genom dess anslutning till bildominerade gator.

Inga naturliga gångstråk genom Hagaparken på grund av mindre överblickbara entréer och mer tillgängliga stråk vid sidan av parken

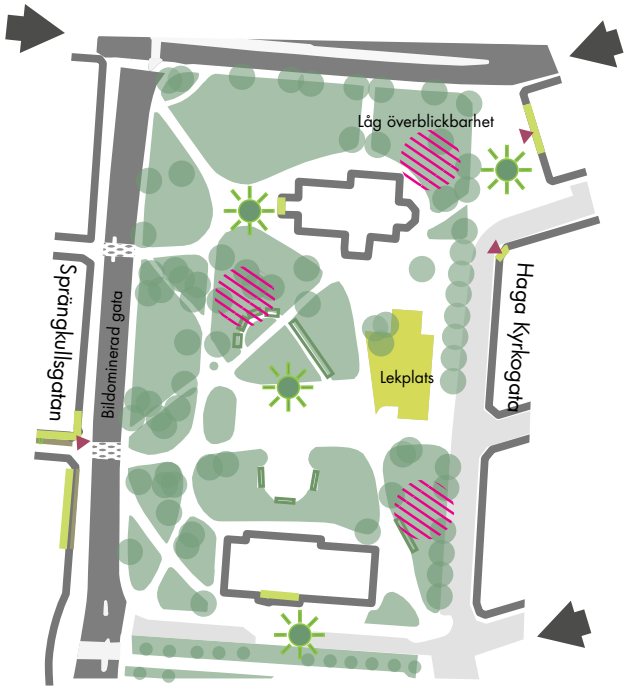
Även om stråket mellan Haga Nygata och Bellmangatan är frekventerat så är gångflödena genom parken låga. Förutsättningarna för gångflöden pekar också på att de mest tillgängliga stråken mellan stadsdelarna ligger bredvid, snarare än i genom Hagaparken. Från Vasagatan är parken dessutom svår att överblicka. Likväl som träden skapar rekreativa kvaliteter minskar de alltså parkens förutsättningar att bli använd.

Mellan Hagaparken och Haga är också biltrafiken omfattande, samtidigt som korsningarna är obevakade. Korsningarna kan därför ses som otrygga för barn. Hagaparken är därigenom som många andra parker i centrala Göteborg omgiven av trafikbarriärer som både begränsar tillgängligheten, i synnerhet för barn, och minskar rekreationsvärdena.



Förutsättningar

Platskvalitet



Tillgänglighet

- Gångprioritering
- Samspel gående/bilar
- Bilprioritering
- Särskilt otrygg korsning för barn
- Tillgänglig gata

Rekreation

- Goda sollägen
- Bra sittplatser
- Grönska

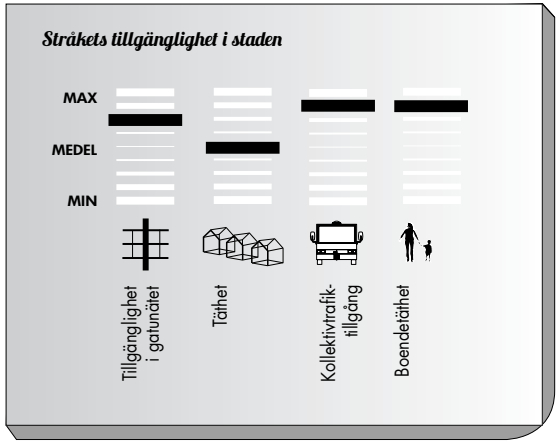
Möteplats

- Öppna aktiva fasader
- Uteservering
- Lekplats
- Attraktioner

Trygghet

- Kvällsaktiva entréer
- Låg överblickbarhet

Lägeskvalitet



3.7. Landala Torg

Landala Torg är ett lokalt torg söder om Vasastaden.

Tydligt lokal prägel på stadslivet

Stadslivet på Landala Torg har en stark lokal prägel. De flesta som vistas på torget bor i Landala och få bor längre än att de kan gå till torget. Trots det kännetecknades stadslivet av många olika sociala aktiviteter under sommarobservationena. Kartan över vistelse på torget visar att vistelsen framför allt sker längs bebyggelsens kanter och vid överblickbara platser.

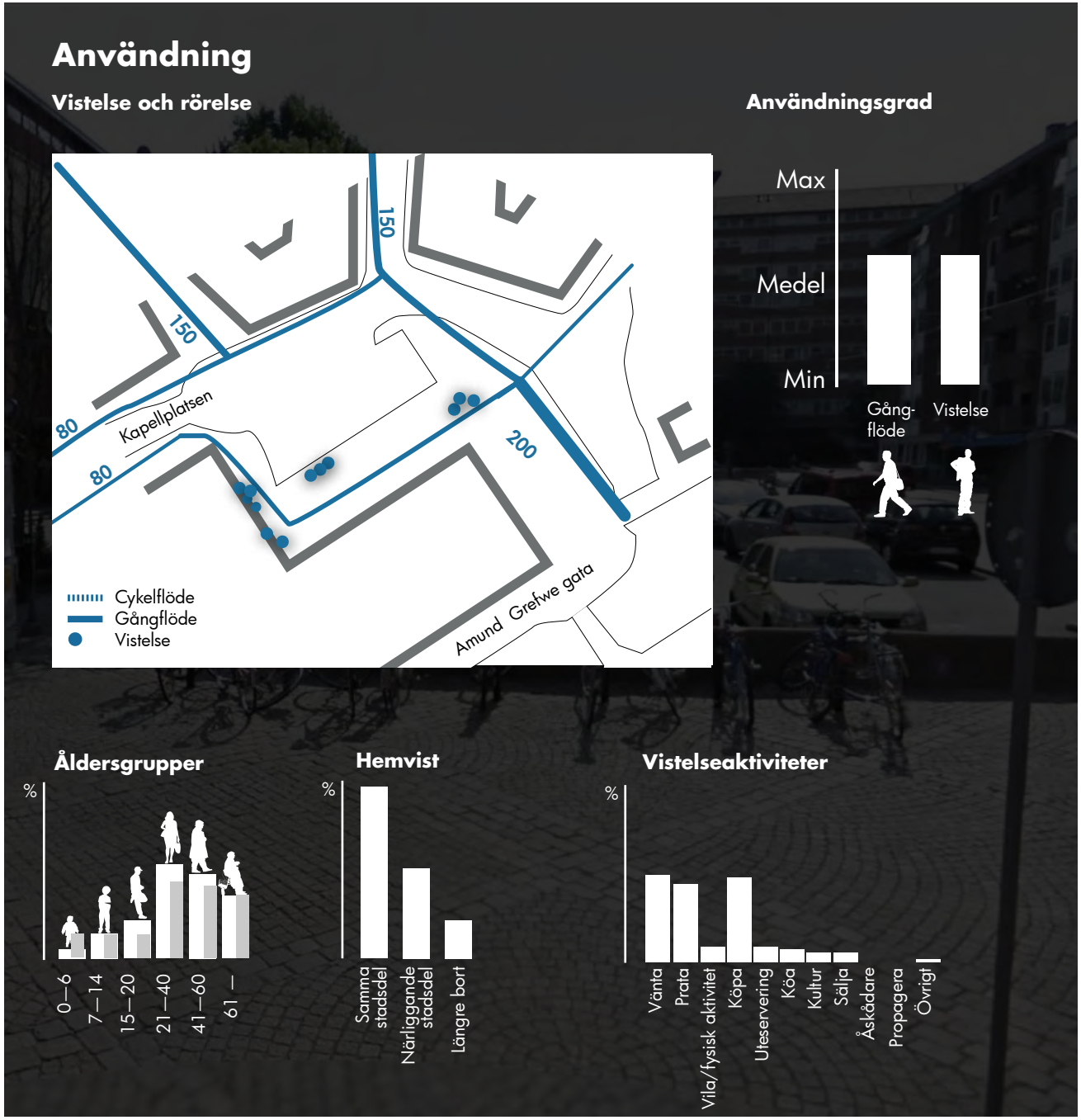
Platsens mycket lokala grannskapet ger begränsade förutsättningar för möten mellanöl boende och arbetande från olika stadsdelar

Landala Torgs förutsättningar vad gäller tillgänglighet pekar på att platsen har en låg tillgänglighet i gatunätet. I praktiken innebär det att besökare från andra stadsdelar i princip får ta en omväg för att besöka torget. Det skapar förutsättningar för ett mer renodlat lokalt stadsliv och ett mer lokalt marknadsunderlag för handel.

Splittrad vistelseyta med parkeringsplats mitt på torget

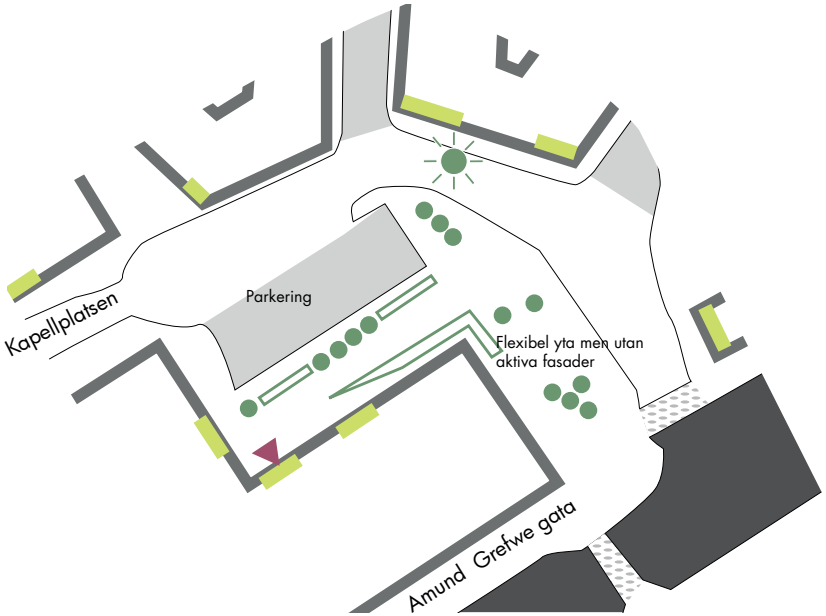
Kartläggningen av Landala Torgs förutsättningar visar också att vistelseytan utgör en mycket liten del av torget. Den största delen utgörs av gatumark och parkeringsyta. En större flexibel yta finns visserligen intill torgets östra del men här saknas helt och hållet byggnadsentréer.

Sammantaget pekar stadslivsanalysen på att Landala torg är en lokalt levande mötesplats men med ett offentligt rum som kan upplevas som splittrat, anonymt och dessutom svårt att hitta till för en besökare utifrån.



Förutsättningar

Platskvalitet



Tillgänglighet

- Gångprioritering
- Samspel gående/bilar
- Bilprioritering
- Särskilt otrygg korsning för barn

Möteplats

- Öppna aktiva fasader

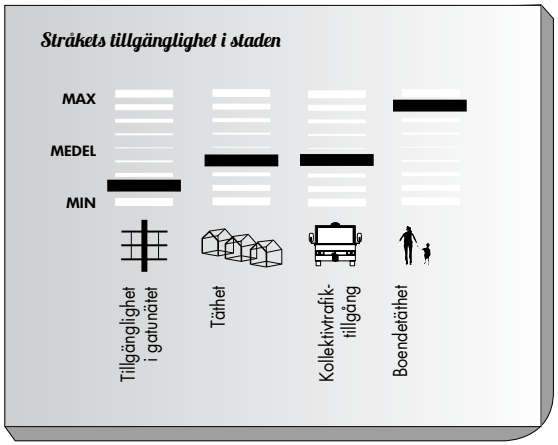
Rekreation

- Goda sollägen
- Bra sittplatser
- Grönska

Trygghet

- Kvällsaktiva entréer

Lägeskvalitet



3.8. Kvilletorget

Kvilletorget är ett stort lokalt torg som ligger i stadsdelen Brämaregården, söder om Backaplan.

Få och främst lokala besökare

Kvilletorget har i observationerna få besökare. Dessa är, liksom på Landala Torg, mestadels närboende eller boende i angränsande stadsdel. En stor andel av de som vistas gör det tillsammans med mindre barn. Detta speglar lekplatsen stora betydelse för det vardagliga stadslivet på platsen.

Låg täthet och svag tillgänglighet till omgivande stadsdelar men samtidigt stora rekreativa platskvaliteter ger förutsättningar för en lugnare och mer lokalt använd plats

Trots att bebyggelsen kring Kvilletorget kan upplevas som tät, då torgets alla kanter har en husfasad, är i själva verket befolkningstätheten inom 500 meter mycket låg i jämförelse med stora delar av analysområdet. Med andra ord så är platsens förutsättningar att bli befolkad mindre än vad intrycket av platsen och dess närmsta omgivning skulle få en att tro.

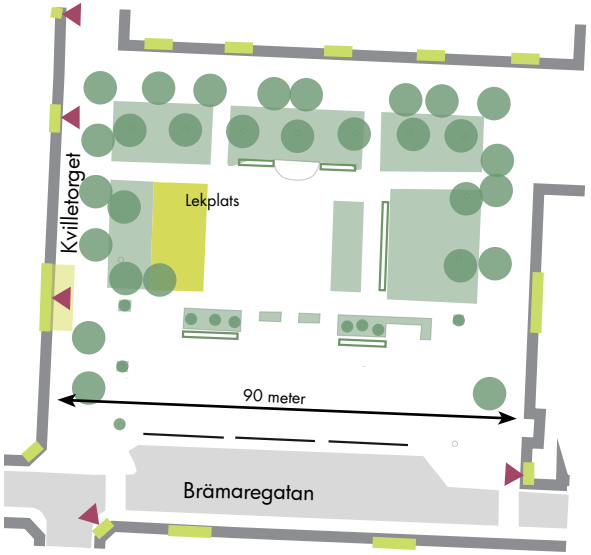
Likadant kan de fem anslutande gatorna ge en bild av att Kvilletorget är en central plats i staden. Men analysen av tillgänglighet i gatunätet visar snarare att Kvilletorget är mycket avskild. Kvilletorget ligger i en stadsdel som i sig har svag tillgänglighet till andra stadsdelar. Dessutom ansluter Kvilletorget heller inte till de få gatustråk i Brämaregården som leder vidare till andra stadsdelar (ex. Myntgatan). Den låga tillgängligheten i gatunätet gör det t.o.m. svårt att hitta till Kvilletorget för de som inte känner till vägen.

Sett till platskvaliteterna inrymmer Kvilletorget stora flexibla vistelseytor, grönska och lekplatser. Dessutom är anslutningarna till Kvilletorget gångprioriterade. Kvilletorget kan därmed sägas vara en bra plats för barn.

Sammantaget ges goda förutsättningar för vistelse på torget bland de som bor och arbetar intill platsen. Men då tillgängligheten i gatunätet är låg och platsens grannskap är litet och torget stort, finns en uppenbar risk att stora delar av torget inte används till vardags. Detta kan bidra till viss ödslighet under stora delar av året.

Förutsättningar

Platskvalitet



Tillgänglighet

- Gångprioritering
- Samspel gående/bilar

Möteplats

- Öppna aktiva fasader
- Uteservering
- Lekplats
- Attraktioner

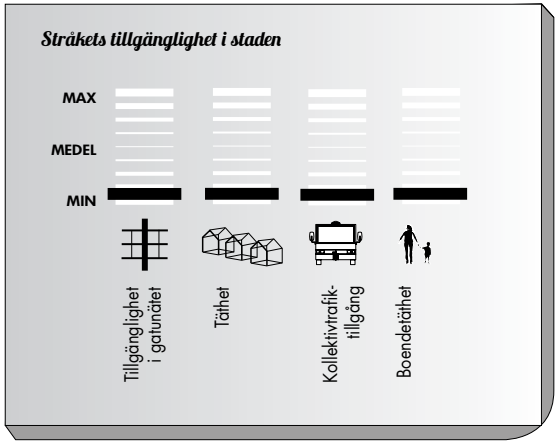
Rekreation

- Goda sollägen
- Bra sittplatser
- Grönska

Trygghet

- Kvällsaktiva entréer

Lägeskvalitet



3.9. Övre Husargatan

Övre Husargatan är ett s.k. integrerat transportrum. Med det menas att fordonstrafiken framkomlighet är prioriterad.

Ett bildominerat och bitvis anonymt stråk..

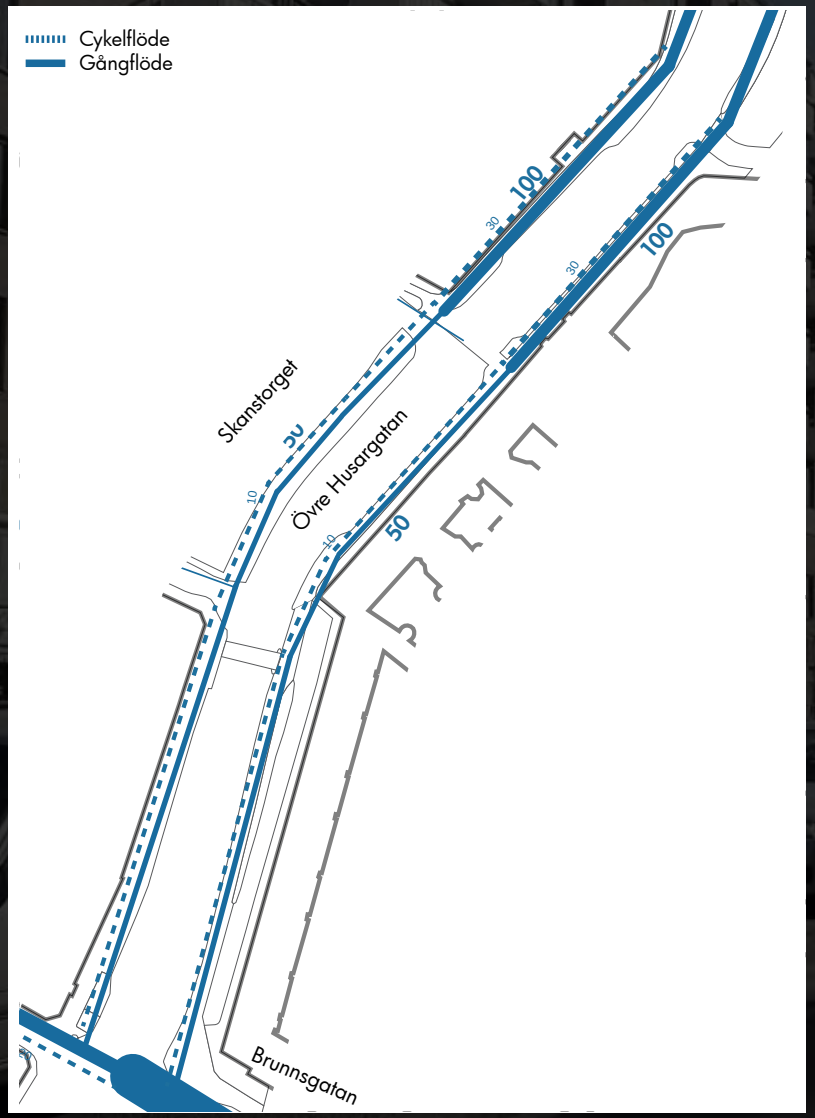
Längs Övre Husargatan är fordonsflödena mer än tio gånger så stora som gång- och cykelflödena. Kombinationen av långa avstånd mellan gatukorsningar, omgivande parkeringsplatser, bitvis svaga kontakter med omgivande bebyggelse, få gående och många bilar, gör Övre Husargatan till ett till stora delar anonymt transportrum.

..som också har förutsättningar för stadsliv

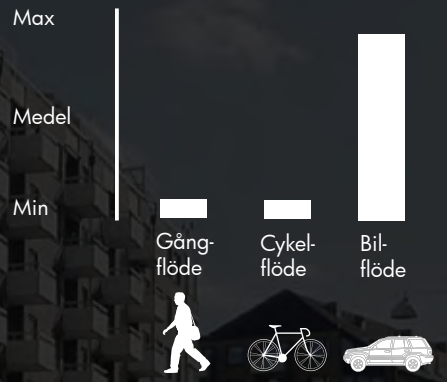
Samtidigt ligger Övre Husargatan i nära kontakt med Universitetet och har en relativt hög boendetäthet och längs vissa delar även lokaler i gatuplan med såväl restauranger, handel och kultur. Övre Husargatan är därmed ett exempel på att även mer bildominerade stadsmiljöer kan inrymma ett visst stadsliv, så länge det finns lokaler i gatuplan, tillräcklig trottoarbredd och täthet.

Användning

Flöden

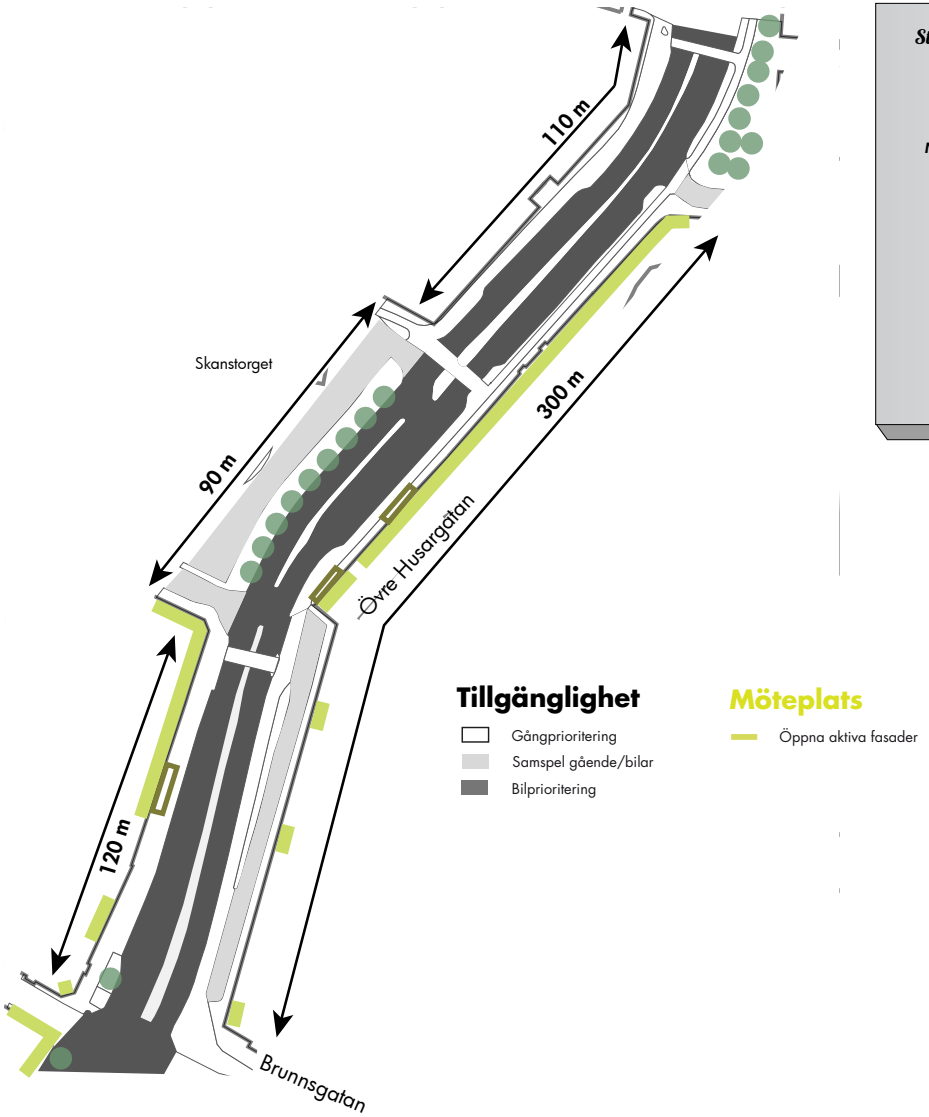


Storlek på flöden

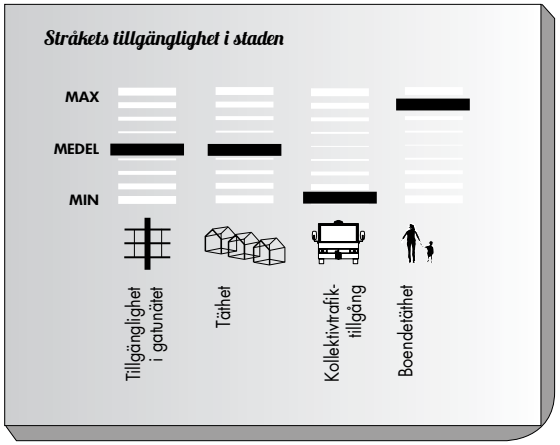


Förutsättningar

Platskvalitet



Lägeskvalitet



3.10. Avenyn - Östra Hamngatan

Stråket Avenyn-Östra Hamngatan tillhör ett av de mest använda gångstråken i centrala Göteborg. Stråket kategoriseras här som ett s.k. mjuktrafikrum. Med det menas att relationen mellan fordon och gående ska ske i samspel.

Välbefolkat längs en lång sträcka

Stråket Avenyn - Östra Hamngatan kännetecknas av ett 1,5 km långt och mycket jämnt flöde av gående och cyklister.

En ryggrad i gatunätet - med ett pärlband av målpunkter

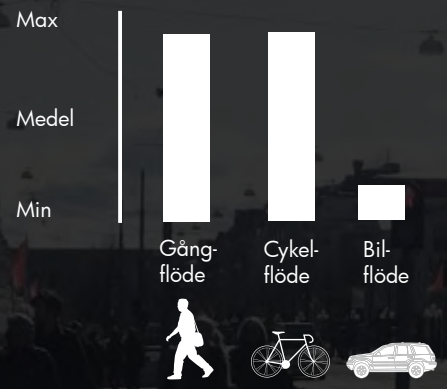
Längs stråket är det i regel inte längre än 100 - 200 meter mellan större offentliga platser. Dessa bildar ett pärlband av målpunkter som bidrar till att befolka stråket. Stråket Avenyn - Östra Hamngatan är också ryggraden i den centrala stadens gatunät.

Med förutsättningar för otrygghet i stråkets omgivning

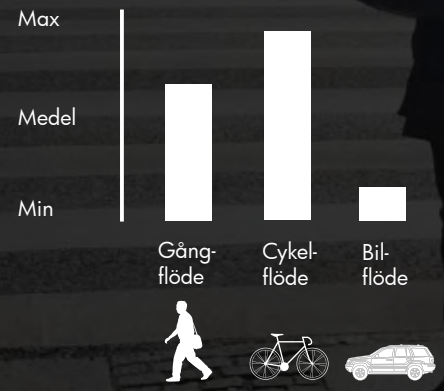
Även om Avenyn i sig har mycket goda förutsättningar för trygghet kvällstid finns stadsrum i Avenyns omgivning som har desto sämre förutsättningar för trygghet. Överblickbarheten i omgivande parker är mindre god och i kombination med bildominerade gator, låg boendetäthet och få kvällsaktiva entréer ger detta Avenyn en bitvis otrygg omgivning. Ur ett trygghetsperspektiv är det särskilt problematiskt då en stor del av stadens nattliv sker längs Avenyn.

Användning

Storlek på flöden – Östra Hamngatan



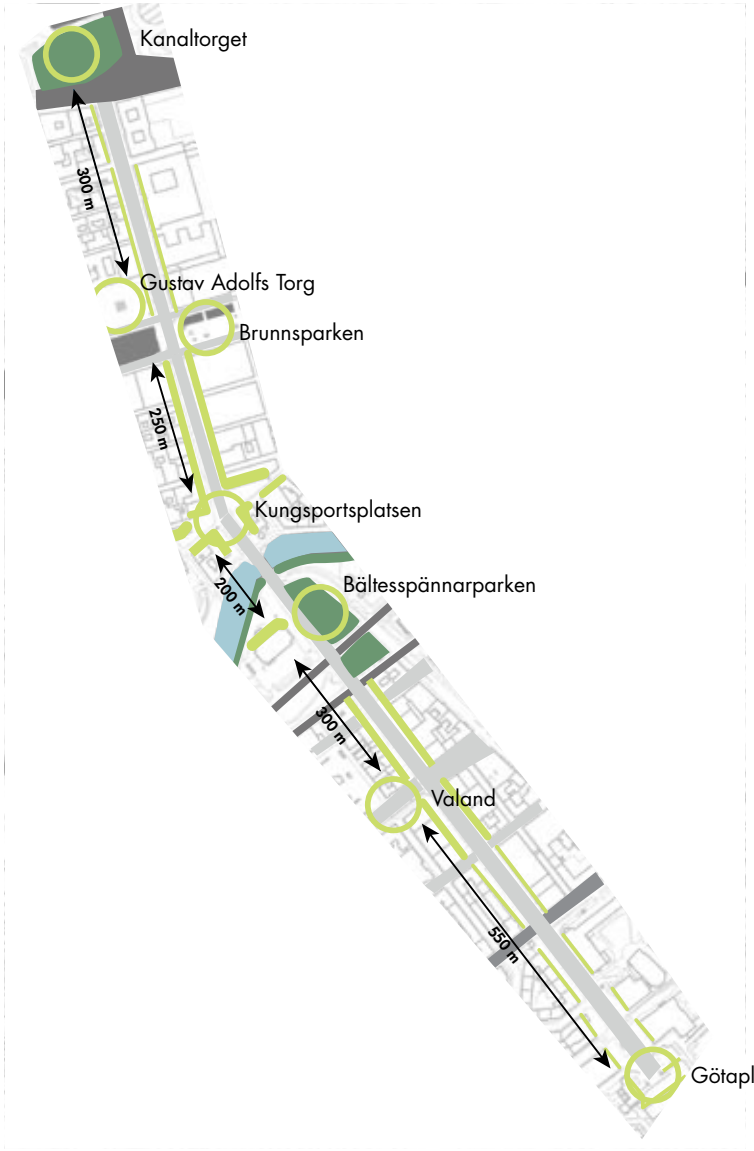
Storlek på flöden – Avenyn



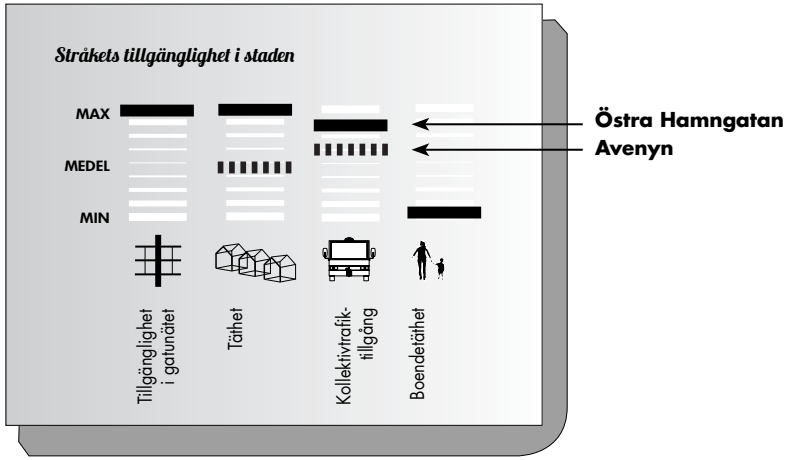
Flöden

Förutsättningar

Platskvalitet



Lägeskvalitet



Tillgänglighet

- Gångprioritering
- Samspel gående/bilar
- Bilprioritering

Möteplats

- Öppna aktiva fasader
- Offentliga platser

Rekreation

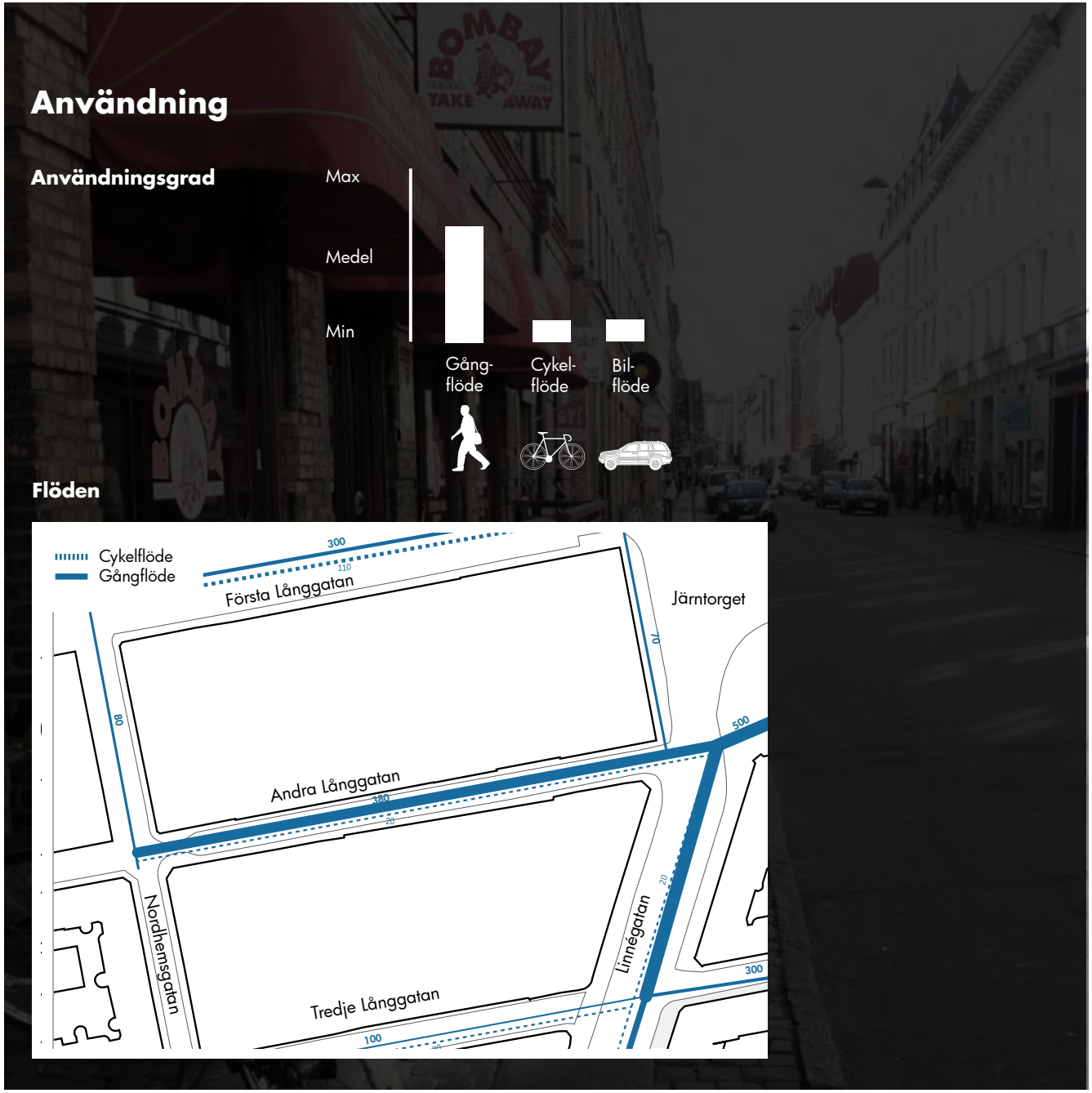
- Vatten
- Grönska

3.11. Andra Långgatan

Andra Långgatan ligger i västra delen av centrala Göteborg och förbinder Järntorget med Masthuggstorget. Sett till de uppmätta gångflödena tillhör Andra Långgatan mellanskiktet mellan de mer och normalt använda gatorna i centrala staden. Det är inte en av de mest besökta gatorna men samtidigt mer befolkad än genomsnittet. Andra Långgatan ligger också i kanten av vad som kan betraktas som den mer centrala innerstaden. Det gör att Andra Långgatan i analysen inte är väl tillgänglig gatunätet som helhet. Däremot visar analysen av lokal tillgänglighet i gatunätet att Andra Långgatan är den mest centrala gatan i Masthugget.

Med goda förutsättningar för ett brokigt stadsliv

Vad som karaktäriserar Andra Långgatan är framför allt dess brokighet och mångfald av utåtriktade verksamheter. De rumsliga förutsättningarna för denna brokighet är flera. Gatan har en hög täthet av både boende och arbetande i omgivningen. Närheten till knutpunkten Järntorget ger gatan en stor kollektivtrafiktillgång. Inom stadsdelen är tillgängligheten i gatunätet också hög. Sammantaget ger detta Andra Långgatan ett stort och varierat grannskap, samtidigt som den småskaliga fastighetsstrukturen tillsammans med de många och uppglasade lokalerna i gatuplan ger en kapacitet för mångfald av verksamheteter. Kort sagt ges den unika brokiga karaktären av lika unika lägeskvaliteter som platskvaliteter.



Förutsättningar

Platskvalitet

Tillgänglighet

- Gångprioritering
- Samspel gående/bilar
- Bilprioritering
- Särskilt otrygg korsning för barn

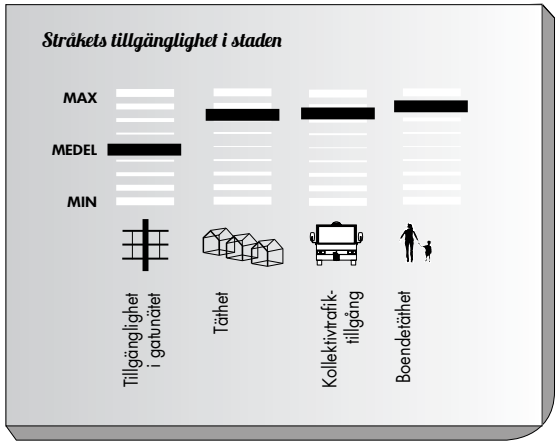
Rekreation

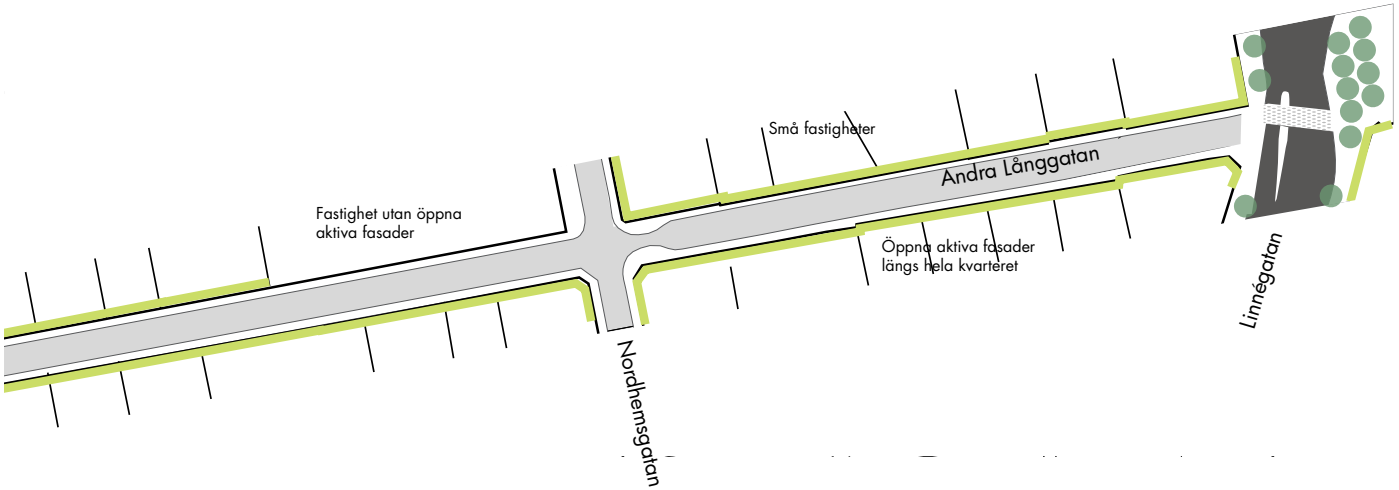
- Grönska

Möteplats

- Öppna aktiva fasader

Lägeskvalitet





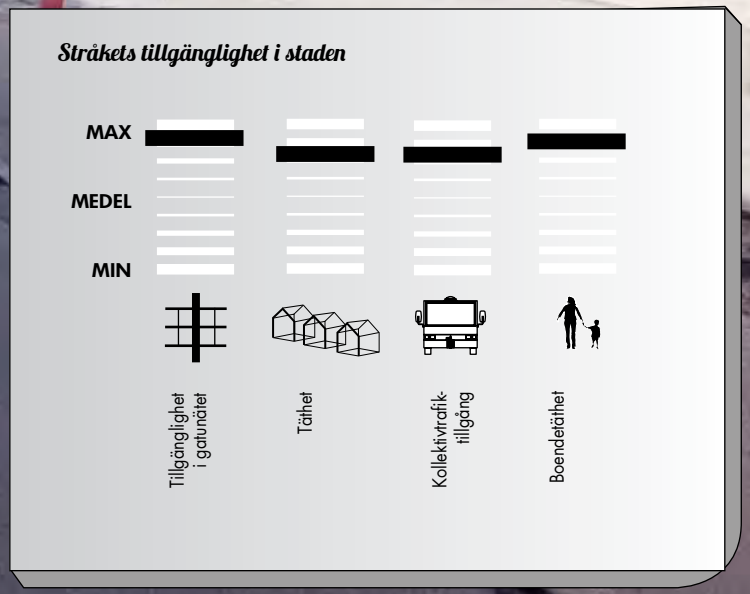
Referens: öppna aktiva fasader längs central gata

Fasadernas öppenhet och de många lokalerna i gatuplan förvaltar Andra Långgatans strategiska läge och möjliggör ett rikt och varierat stadsliv

På uppslaget visas två gator med likadana förutsättningar för stadsliv, på lägesnivå. Vad som skiljer de två gatorna åt är att den första gatan innehåller många och öppna lokaler i gatuplan, medan den andra inte har lokaler i gatuplan över huvudtaget. Den första gatan kan här sägas ha förvaltat den lägespotential som omgivningen gett den.

Referens: Slutna fasader längs central gata

Fasadernas slutenhet ger Landsvägsgatan en mer renodlad transportfunktion. I relation till att gatan har lika god tillgänglighet i staden som exempelvis Andra Långgatan eller Linnégatan innebär de slutna fasaderna att gatans stadslivspotential inte förvaltas.



3.12. Eriksbergskajen

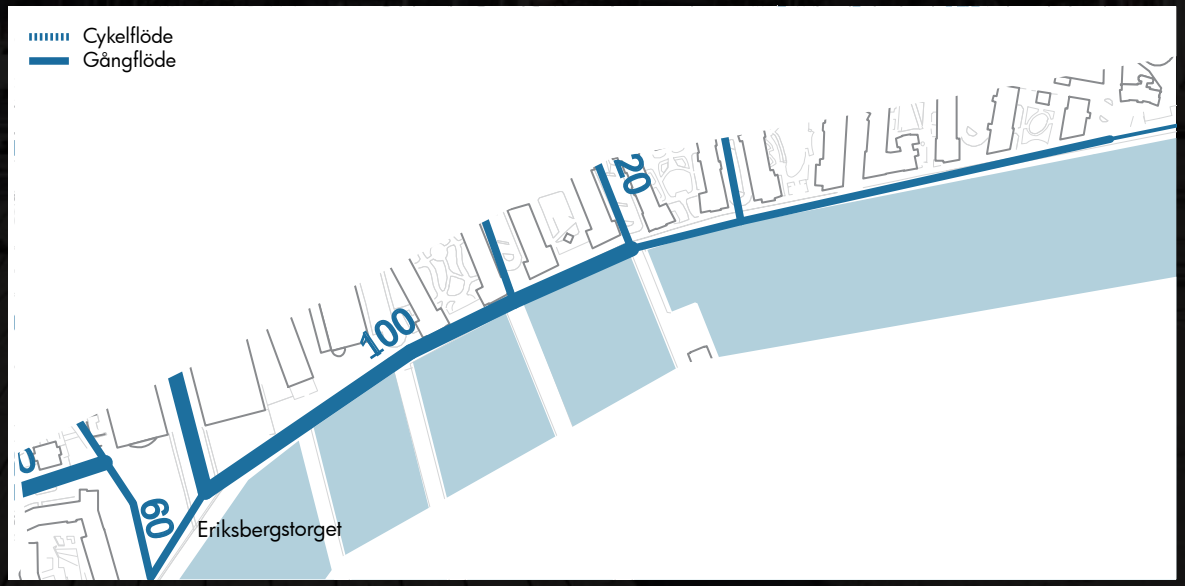
Eriksbergskajen ligger i Eriksberg längs Norra älvstranden

Ett rekreativt men relativt oanvänt gångstråk under dagtid

Eriksbergskajen kännetecknas av en mycket promenadvänlig och rekreativ stadsmiljö. Kajen är väl tillgänglig i stadsdelen och kantas av uteserveringar. Till vardags är emellertid kajen relativt oanvänd. Även om tätheten är relativt hög består den till övervägande del av enbart de lokalt boende. Detta gör att kajen främst ges förutsättningar att användas som ett promenadstråk under helger och kvällar. Eriksberg är som helhet en stadsdel som är rumsligt avskild från omgivande stadsdelar. Detta förstärker kajen och Eriksbergstorget mera lokala prägel.

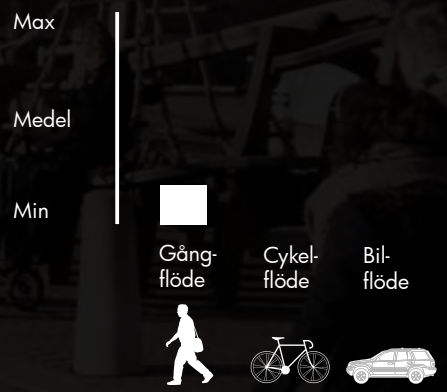
Användning

Flöden



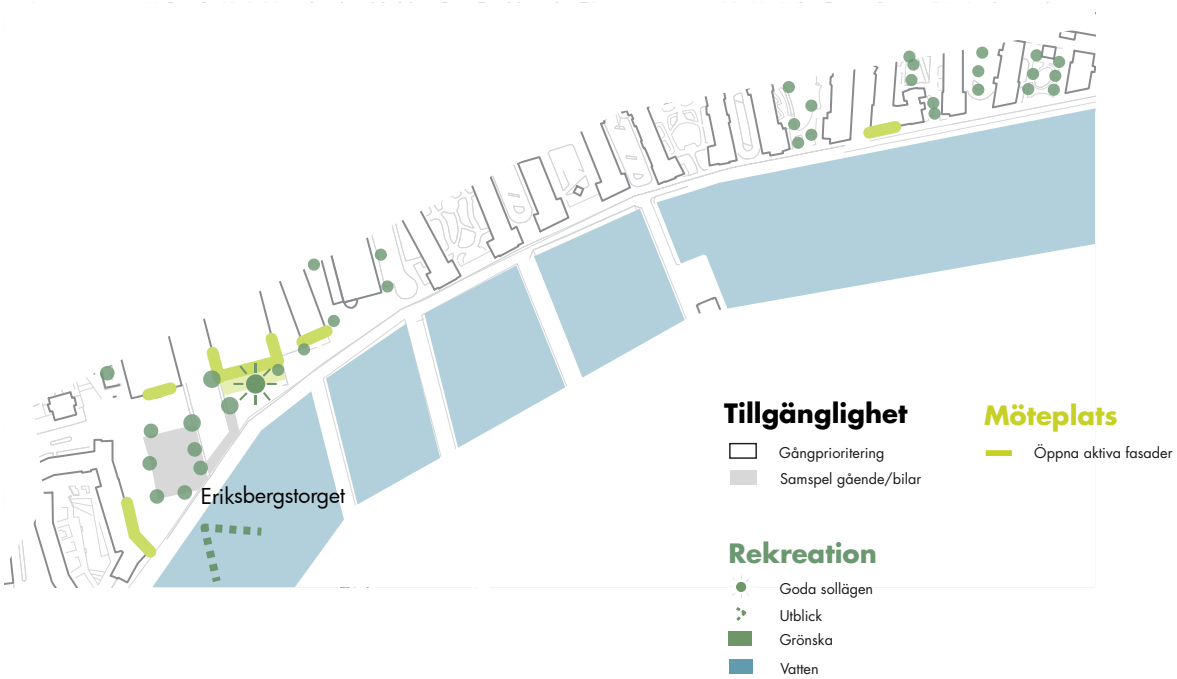
Hemvist (Eriksbergstorget)

Användningsgrad

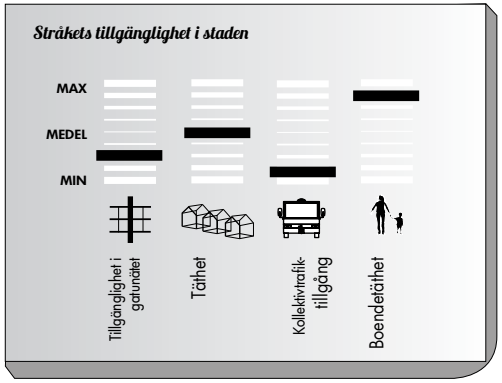


Förutsättningar

Platskvalitet



Lägeskvalitet



4. Slutsatser

4.1. Centrala stadens särdrag

I stadslivsanalysen har en mångfacetterad bild av Centrala Göteborgs stadsliv vuxit fram. Staden liksom stadslivet kan sägas ha många olika ansikten. Vissa av dessa utgör kvaliteter som utifrån kommunens mål bör vidareutvecklas, i synnerhet då ett av stadens mål är att just stärka stadens nuvarande identitet. Men utifrån kommunens sociala mål finns också goda skäl att ifrågasätta en del av den rådande stadsmiljön och dess särdrag.

Den koncentrerade staden

Göteborgs stadsliv är mycket koncentrerat till Nordstan och Centralstationen. Tillsammans bildar de ett för stadslivet dominerande kluster av handel, arbetsplatser och kollektivtrafik.

Likt resterande delar av centrum inom Vallgraven är arbetandetätheten mycket hög, samtidigt som boendetätheten är desto lägre. Ojämnvikten mellan dag- och nattbefolkning leder till att trånga stadsmiljöer dagtid förvandlas till ödsliga stadsrum kvällstid. Dessa kontraster innebär i sin tur att stora delar av centrala staden kan upplevas som mindre levande och delvis otrygg kvällstid.

Inför framtida stadsutveckling

En viss koncentration av handel, kollektivtrafik och arbetsplatser är en förutsättning för stadens roll som regioncentrum, men vid en allt för stor koncentration på liten yta minskar stadslivskvaliteterna.

Den sammanhängande staden

Centrala Göteborgs gatunät kännetecknas av långa gatustråk genom olika stadsdelar. Samtidigt som de är väl tillgängliga och naturligt använda av mer långväga besökare är de också väl tillgängliga och naturligt använda av de boende och arbetande lokalt.

Detta skapar orienterbarhet då de sätter de olika stadsdelarna i tydlig relation till varandra och underlättar social integration, genom att stråken är naturligt använda av både kortväga och långväga fotgängare. Orienterbarheten kan i sig också uppmuntra till fler och längre rörelser till fots.

I centrala Göteborg stöttas de långa och välanvända gatustråken av offentliga platser och knutpunkter som drar till sig människor och hjälper till att befolka gatustråken. De långa gatustråken är också i många fall väl anpassade för gående sett till trafikprioritering och gatuutrymme. Innebörden är att de gator som är mest naturliga att röra sig längs med för att de upplevs som den närmsta vägen också är gångvänliga till utformningen.

Inför framtida stadsutveckling

De långa stråken som knyter samman centrala staden är en stor kvalitet för såväl de sociala och ekonomiska utbytet mellan stadsdelarna.

Den frånvarande staden

I stadsrumsanalysen av tillgänglighet i gatunätet visar sig Centrala Göteborg rymma en stor lokal variation av mer eller mindre tillgängliga stadsrum. Men i centrala Göteborg finns också en mer storskalig avskildhet, en avskildhet mellan stadsdelar som gett staden stora oanvända ytor. Avskildheten har skapats av såväl bergsryggar, trafikbarriärer och storskaliga verksamheter längs älven. Analysen av tillgänglighet i gatunätet visar också att många av stadsdelarna på Hisingen kännetecknas av mycket svaga rumsliga samband till andra stadsdelar. Detta till stor del beroende på vägbarriärer som skiljer stadsdelarna åt. Den svaga tillgängligheten mellan stadsdelarna talar för att avståndet mellan stadsdelarna upplevs som större än mellan stadsdelarna med samma gångavstånd i centrala staden.

Inför framtida stadsutveckling

Att på en mycket lokal nivå – mellan gator – skapa en variation i tillgänglighet är ett särdrag för centrala Göteborg värt att bygga vidare på. I synnerhet då en blandning av bostäder och arbetsplatser eftersträvas. Avskildheten mellan stadsdelar och mellan staden och älvrummet är mer problematisk. Den skapar i regel stora avstånd, gör staden mindre gångvänlig, mer socialt segregerad och förminskar älvrummets roll i staden.

Den bildominerade staden

Biltrafikens barriäreffekter ses som den största bristen i centrala Göteborg. I stadslivsanalysen framgår det tydligt hur de bildominerade gatorna skärmar av stadens parker och älvstränderna från omgivande bebyggelse. För barnens tillgänglighet i staden utgör också biltrafiken det största problemet av idag. I centrala Göteborg finns få gatumiljöer som är helt trafiksäkra för barn och som dessutom leder fram till grönområden och skolor. Ett undantag är dock stadsdelen Haga som både är populär och har tillgång till grönområden, skola och lekplats utan biltrafikbarriärer emellan. Även kollektivtrafiken skapar barriärer och till och med otrygghet i gaturummet. I synnerhet upplevs Brunnsparken som en otrygg plats bland gående. Gaturummet uttrycker ett samspel mellan trafikantgrupperna genom platsens generella utformning. Men i realiteten upplever många att kollektivtrafiken ändå har företräde då spårvagnarna och bussarna måste fram för att inte köer ska uppstå. Skillnaden mellan vad platsen uttrycker och hur platsen används bidrar alltså till osäkerhet i hur man får röra sig som gående. En osäkerhet som minskar platsens attraktivitet för stadsliv.

Inför framtida stadsutveckling

Att minska biltrafiken förefaller vara en av de viktigaste åtgärderna för att öka stadslivskvaliteterna i centrala Göteborg.

De lokala torgens stad

Många av de stadsdelstorg som benämnts som lokala torg i stadslivsanalysen har planerats för att just fungera som lokala mötesplatser och handelsplatser för de boende i stadsdelen. Stadsrumsanalysen visar att de i princip medför en omväg för en besökare som inte har sin hemvist i stadsdelen, vilket naturligt gör dem mer lokala. En intressant referens är här Pehr Erikssons plats längs Haga Nygata. Platsens betydelse som mötesplats har snarare vuxit fram än planerats. Det som också skiljer platsen från de andra lokala torgen är att den både har en stark lokal koppling och utgör en del av ett välanvänt promenadstråk av såväl alla göteborgare som turister.

Inför framtida stadsutveckling

Stadsdelstorg har en viktig roll som lokal mötesplats i stadsdelen. För de olika sociala gemenskaperna i en stad är det viktigt att ha tillgång till stora och små mötesplatser där alla stadens invånare naturligen kan träffas, såväl som platser för de närmast boende. Det finns däremot ingen motsättning mellan att en plats fungerar som mötesplats för stadsdelen och samtidigt är väl tillgänglig och inbjudande för besökare utifrån.

4.2. Samband mellan stadsrum och stadsliv i centrala Göteborg

Stadslivsanalysens omfattning har inte tillåtit noggrannare analyser av samband mellan stadsrummens förutsättningar och dess sociala aktiviteter. Däremot har vissa intressanta generella slutsatser kunnat dras kring hur stadsrummet förefaller påverka användningen och upplevelsen av stadsmiljön. Att följa upp och utveckla kunskapen kring dessa samband är av stor vikt för att kvalitetssäkra framtida planer.

De mest använda platserna behöver inte alltid vara de mest populära

I centrala Göteborg är det tydligt hur många av de allra mest använda platserna som Nordstan, Brunnsparken, och Avenyn inte förefaller vara populära platser, åtminstone inte bland de som svarat på webbenkäten ”Bästa platsen!”. En anledning kan vara att dessa platser i stort är uppbyggda kring nödvändiga aktiviteter, så som kollektivtrafik och tidsbesparande handel. En till anledning kan vara, baserat på vad som framkommit i såväl webbenkäten och stadsrumsanalysen, att stadslivet i dessa delar av centrala Göteborg är så koncentrerad att stadsmiljön upplevs som stressig.

Höga gångflöden ges av tillgänglighet i gatunätet, täthet och närhet till kollektivtrafik

I centrala Göteborg förefaller gångflödet främst avgöras av tillgängligheten i gatunätet, tätheten och tillgången till handel och kollektivtrafik. När dessa förutsättningar sammanstrålar, såsom de gör i Nordstan, uppstår mycket stora koncentrationer i gångflödet.

Höga cykelflöden ges av cykelnätets genhet och standard men också tillgången till stadens utbud

Mätningen av cykelflöden är höga där cykelvägarna är av god standard men också längs stråk som är gena i cykelnätet och där tillgången till stadens utbud är stort. Det pekar på behovet av en bred analys från ett stadsbyggnadsperspektiv för att fullt ut förstå vad som skapar välanvända cykelstråk.

Utbudet av utåtriktade verksamheter ges av täthet och tillgänglighet i gatunätet

Utbudet av utåtriktade verksamheter har till stor del visat sig förklaras av tätheten inom gångavstånd. Sambandet mellan utbudet av restauranger och tätheten är mycket starkt såväl i Göteborg som i Stockholm (Spacescape 2011). Vad gäller läget för utåtriktade verksamheter förefaller tillgängligheten i gatunätet kunna fånga vilka stråk som har bäst förutsättningar.

Stora rekreationsytor utan trafik och buller med många olika användningar är populära platser

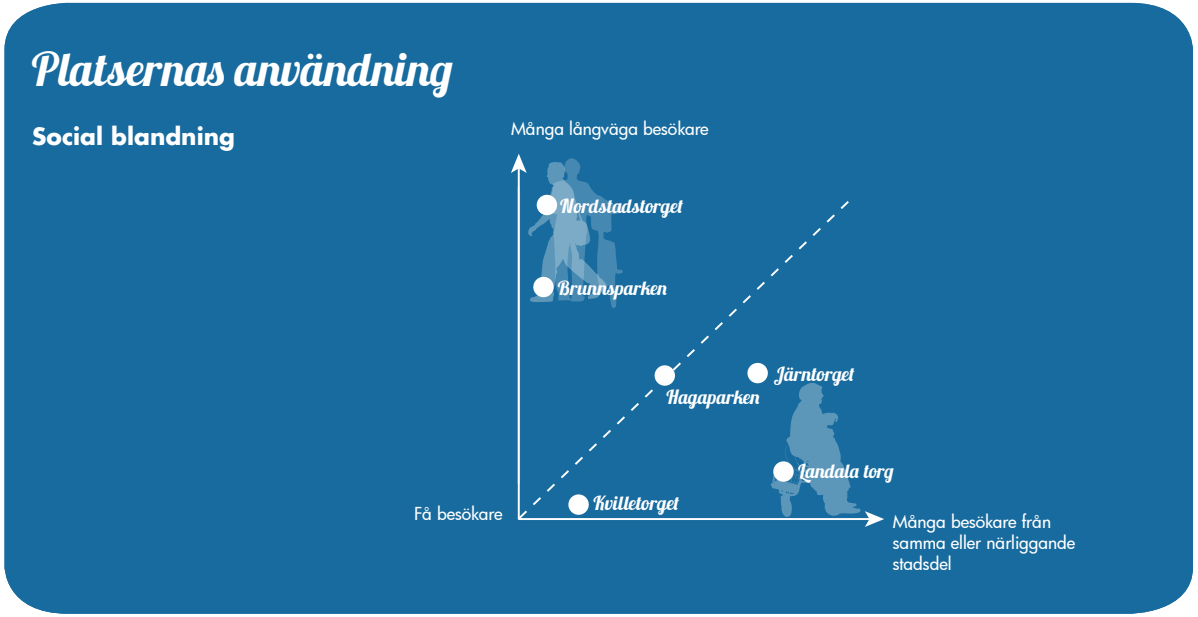
Antalet rekreationsvärden ökar med platsens storlek. Undantaget är begravningsplatser och de mer renodlade idrottsytorna vid Heden och Valhalla. Även om dessa rekreationsytor fyller en mycket viktig funktion för evenemangsstaden, visar stadens kartläggning av rekreationsvärden att de, trots den stora ytan, har ytterst få rekreationsvärden till vardags. Webbenkäten ”Bästa platsen!” visar att några av de mest populära platserna var Trädgårdsföreningen och Slottskogen, platser som har många olika rekreationsvärden genom dess många olika användningar och rofyllda miljö. Bland de mindre bra platserna återfanns Heden, en plats som upplevdes underutnyttjad.

Biltrafiken den största begränsningen för stadslivet i centrala Göteborg

Observationerna av vistelse visade också på att hårt trafikerade och fordonsdominerade transportrum i omgivningen leder till mindre användning av rekreationsytor. Centrala Göteborg har idag en tillräcklig mängd grönyta per person i genomsnitt, men då en stor del av denna yta ligger nära kraftigt trafikerade vägar reduceras den faktiska vistelseytan för rekreation avsevärt. Exempel på trafikstörda rekreationsytor finns längs både Nya Allén och vid Södra älvstranden. En mer gångprioriterad miljö är också det vanligaste förekommande önskemålet bland göteborgarna själva, genom webbenkäten ”Bästa platsen!”. Kännetecknande för många av de utpekade mindre bra platserna i enkäten var också att de låg i anslutning till större trafikbarriärer.

Socialt blandade platser förutsätter både regional och lokal tillgänglighet

Stadslivsanalysen visar att närheten till kollektivtrafik är av central betydelse för att förklara både hur använda olika platser är och platsernas inslag av besökare från andra delar av Göteborg. Tillsammans med täthet och tillgänglighet i gatunätet förefaller kollektivtrafiken väl fånga den sociala blandningen av människor på olika platser.



Figur 42. Jämförelse mellan platsernas sociala blandning och platsens förutsättningar. Resultatet visar att det finns ett tydligt samband mellan platserna olika former av tillgänglighet i staden och hur socialt blandade de är. Illustrationen av tillgänglighet är baserad på utförda stadsrums-analyser Illustrationen av platserna sociala blandning baseras på stadslivsobservationerna.

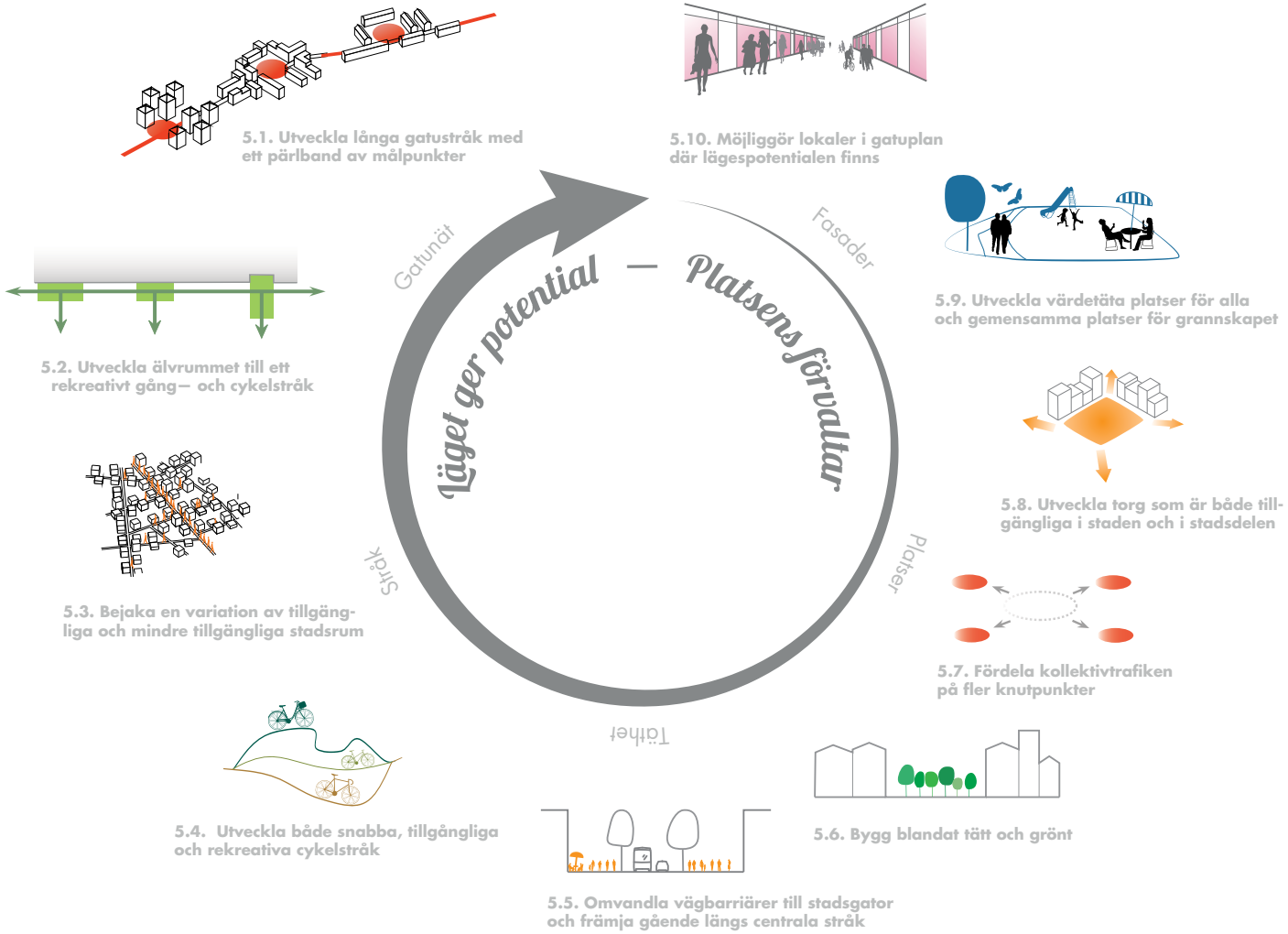
5. Rekommendationer

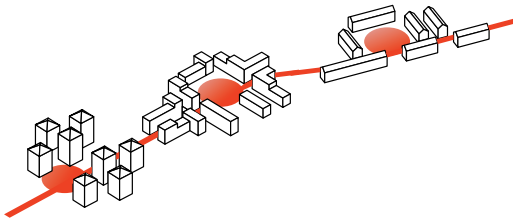
5. Rekommendationer

För att ge vidare stöd till stadsbyggnadsprocessen har åtta rekommendationer för att stärka stadslivet i centrala Göteborg formulerats.

Dessa har alla sin bakgrund i stadens mål, formulerade ”Förslag till budget 2012”, Göteborgs översiktsplan del 1 (2009), Barnkonsekvensanalys (2011), Social konsekvensanalys (2011) och Göteborgs parkprogram (2009).

Rekommendationerna kan ses som medel för att uppfylla dessa. Till hjälp för att kvalitetssäkra stadsbyggnadsprocessen har också förslag på mått för att analysera nya planer tagits fram.





5.1. Utveckla långa gatustråk med ett pärlband av målpunkter

Mål

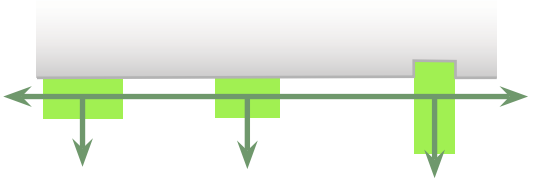
Människors möjligheter att röra sig och vistas i stadsrummen ska vara utgångspunkten i planeringen. Gator och platser ska understödja möten mellan människor med olika bakgrund och bidra till ett rikt stadsliv.

Medel

Långa gatustråk kantade av större målpunkter knyter samman staden. För att en kontinuerlig utvidgning av centrala Göteborg skall ske bör de befintliga långa gatustråken förlängas in i de nya stadsdelarna, likväl som de mest tillgängliga gångstråken idag bör anpassas till ett ökat gång- och cykelflöde i en framtida större innerstad. Av särskilt stor vikt för att knyta samman centrala staden med Hisingen är en parallell lågbro för gående och cyklande. På så vis kan Avenyn förlängas till Backaplan och vidare.

Mått

- Hög tillgänglighet i gatunätet längs huvudgator
- Mindre än 250 meter mellan större målpunkter
- Lokaler i gatuplan längs alla huvudgator och lokalgator där tätheten är tillräcklig



5.2. Utveckla älvrummet till ett rekreativt gång- och cykelstråk

Mål

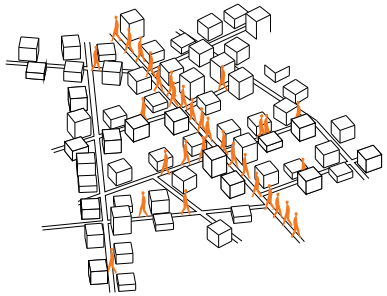
Göteborg ska kunna erbjuda goda rekreationsmöjligheter och vara en hälsosam stad. Vatten och grönt ska tas tillvara och utvecklas som resurser i stadsbyggandet. Stränder, hav, sjöar, älv och åar ska vara tillgängliga för alla. Älven ska utgöra en sammanbindande rekreativ länk och inte en barriär.

Medel

Samtidigt som älvrummet idag är otillgängligt utgör den en stor framtida resurs för att utveckla centrala stadens förutsättningar för vila och fysisk aktivitet. Vad som behövs är en förbättrad tillgänglighet i form av mer överblickbara och gång– och cykelvänliga entréer. Genom att också utveckla ett gent gång– och cykelstråk längs älvkanterna som kompletteras med en serie rekreationsytor skapas goda möjligheter att ta tillvara älvrummets unika läge.

Mått

- Orienterbarhet till älvrumsentréer (mätt i riktningsförändringar)
- Mindre än 500 meter mellan rekreationsytor
- Hög genhet i cykelstråk
- Gång- och cykelprioritering i gaturummet



5.3. Bejaka en variation av tillgängliga och mindre tillgängliga stadsrum

Mål

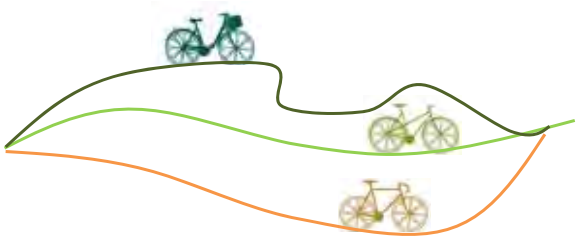
En attraktiv stad kännetecknas av komplexitet och en variation av funktioner, visuell mångfald och möjligheter till olika möten mellan människor.

Medel

Olika grad av tillgänglighet i gatunätet ger gator olika förutsättningar. En stor lokal variation av tillgänglighet ger möjligheter till en mångfald av olika stadsmiljöer i närmiljön, från myllrande stadsliv, till lugnare stadsrum. Ett exempel är Kungshöjd som med sin närhet till Kungsgatan och de mer avskilda stadsrummen uppe på bergsryggen har en stor variation av rum med olika karaktär i närmiljön.

Mått

- Variation av tillgänglighet i gatunätet (analyseras t.e.x. med Space syntax-metodik)



5.4. Utveckla både snabba, tillgängliga och rekreativa cykelstråk

Mål

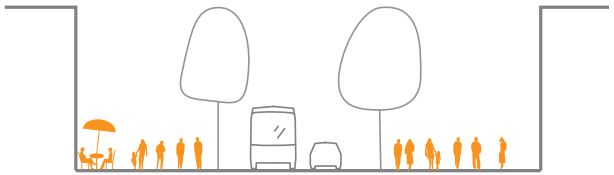
Det ska vara enkelt och tryggt att cykla för barn och vuxna. En väl utbyggd kollektiv- och cykeltrafik ska vara basen i Göteborgs framtida infrastruktur.

Medel

Cyklister har olika behov. För att uppmuntra alla grupper, såväl de som redan cyklar och de som inte gör det bör en tillgänglighet till olika sorters cykelstråk eftersträvas i alla stadsdelar. I synnerhet är det viktigt att utveckla trafiksäkra rekreativa cykelstråk för barn i närmiljön, då dessa har en mycket positiv effekt på barns möjligheter att lära sig cykla. Transportvanor grundläggs tidigt i livet. För att cykeln som transportmedel ska vara attraktivt behövs också tillgång till snabba gena cykelstråk och komfortabla cykelstråk med god tillgänglighet till stadens utbud, för att underlätta ärenden längs vägen.

Mått

- Gent sammanhängande huvudcykelnät med god framkomlighet och trafiksäkerhet.
- Tillgänglighet till både snabba, tillgängliga och rekreativa cykelstråk i stadsdelen.



5.5. Omvandla vägbarriärer till stadsgator och främja gående längs centrala stråk

Mål

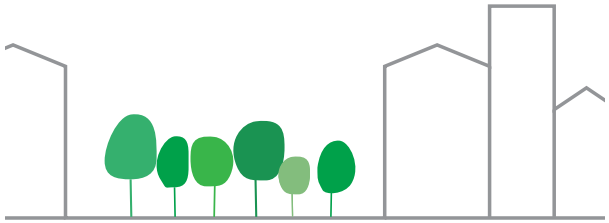
Stadens rum ska planeras utifrån människors sätt att röra sig till fots och på cykel. Trafikmiljön ska också planeras efter barnens villkor.

Medel

En omvandling av bildominerade gatustråk, såsom den just nu pågående förändringen av Övre Husargatan, till mer gångprioriterade gaturum främjar stadslivet genom minskad stress och ökad tillgänglighet för gående.
En omvandling längs de centrala parkerna kan också innebära att en större del av rekreationsytorna skulle bli mer använda. Exemplet Hagaparken visar att parkytor som angränsar till bildominerade gaturum används mindre. Stadslivsanalysen pekar också på att gator som Andra Långgatan ur ett rättviseperspektiv skulle kunna omvandlas till gårdsgata där gående prioriteras, likt Vallgatan. De gående längs Andra Långgatan är 10 gånger fler än bilisterna. Trots det tar bilarna mer plats i gatuutrymmet.

Mått

- Hög tillgänglighet i gatunätet
- Gångtrafikprioritering
- Täthet av entréer och lokaler i gatuplan



5.6. Bygg blandat tätt och grönt

Mål

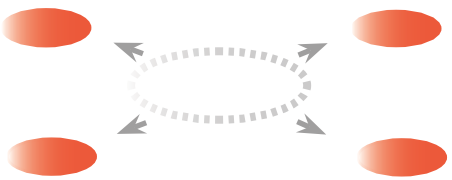
Tätare stad ger ökad närhet och en ökad täthet ger möjlighet för fler att gå, cykla och åka kollektivtrafik. Centrala staden ska förtätas och utvecklas med bostäder, arbetsplatser, service m.m. Vatten och grönt ska tas tillvara och utvecklas som resurser i stadsbyggandet.

Medel

I stadsbyggnadsforskningen har kombinationen av hög täthet och god parktillgång visat sig skapa stadsdelar som attraherar både boende och arbetande. Service och god kollektivtrafiktillgång är en förutsättning för arbetsplatser medan god tillgång till park dessutom attraherar boende och i synnerhet barnfamiljer. I centrala Göteborg utmärker sig Haga som en stadsdel med både hög täthet och god tillgång på rekreationsyta, vilket gör den potentiellt populär för såväl barnfamiljer som värdesätter stadens utbud, handel som behöver ett lokalt marknadsunderlag och arbetsplatser.

Mått

- Hög täthet
- Blandning av boende och arbetande
- Minst 10 m² lek- och grönyta inom 500 meter per boende och arbetande
- Minst 300 meter till närmsta park



5.7. Fördela kollektivtrafiken på fler knutpunkter

Mål

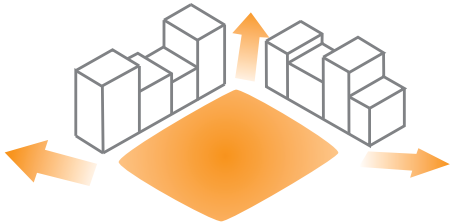
Fram till 2020 ska kollektivtrafiken fördubblas. Det ska finnas goda förutsättningar att åka kollektivt till sitt arbete inom hela Göteborg. Knutpunkterna i kollektivtrafiken ska vara attraktiva och trygga att vistas på.

Medel

För att skapa fler och mer attraktiva knutpunkter för gående bör kollektivtrafiken fördelas på fler knutpunkter. Detta kan minska trängseln i den alltför koncentrerade stadskärnan kring Nordstan och Brunnsparken och öka förutsättningarna för ett rikare och mer varierat stadsliv på fler platser i staden, såväl i befintliga som i nya stadsdelar. För detta krävs en gatuutforming i knutpunktens omgivning som är tillgänglig för gående och inte upplevs som otrygg. Det är också av stor vikt att knutpunkten ligger i nära anslutning till omgivande lokaler i gatuplan och har en omgivande hög täthet. Det är först då som knutpunkten bli en del av stadslivet, istället för en anonym och monoton använd bytespunkt.

Mått

- Jämnare fördelning av på/avstigande personer i knutpunkter
- Gångprioritering kring knutpunkter



5.8. Utveckla torg som är både tillgängliga i staden och i stadsdelen

Mål

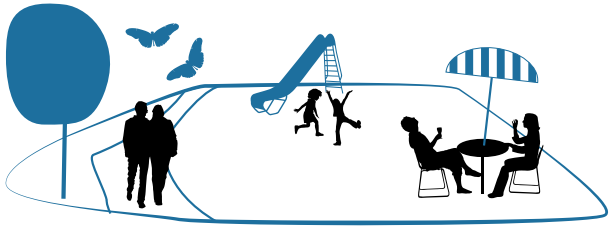
De lokala torgen ska utvecklas till levande närmiljöer och sociala mötesplatser. De lokala torgen är viktiga för stadsdelarnas identitet. Attraktiva mötesplatser ger liv, trygghet och rörelse åt den utvidgade stadskärnan.

Medel

Torg bör vara väl tillgängliga i stadsdelen men också i staden som helhet. På så vis kan såväl förutsättningarna för service och social integration stärkas. Utan direktkontakt med de stråk som leder genom stadsdelar förminskas torgens sociala grannskap till de lokalt boende och arbetande. Ett intressant exempel på en plats som är både lokalt tillgänglig och tillgänglig i staden som helhet är Erik Pehrssons plats längs Haga Nygata. Å ena sidan ligger den centralt placerad i stadsdelen och nära anslutning till det lokala stadslivet i form av Västra Hagaskolan, butiker och restauranger, å andra sidan är den också en del av ett längre gatustråk mellan Vasastan och Linnéstaden. Platsen visar sig också vara en av Göteborgs mest socialt blandade offentliga platser.

Mått

- Hög tillgänglighet i gatunätet både inom stadsdelen och till innerstadens huvudgator.
- Nära ansluting till kollektivtrafik



5.9. Utveckla värdetäta platser för alla och gemensamma platser för grannskapet

Mål

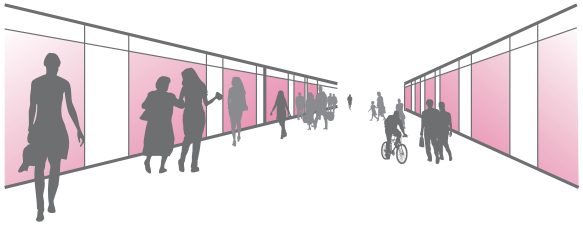
Människor är olika, tycker olika och har olika behov. Genom variation skapas parker för alla.

Medel

Platser med många olika rekreationsvärden är ofta mycket populära platser och samtidigt platser som lockar till sig många olika grupper. Ett exempel är Trädgårdsföreningen som i webbenkäten är den mest populära platsen och som i stadens Sociotopkarta är en av de platser med flest rekreationsvärden. En viktig förutsättning är att platsen i sig inrymmer många olika miljöer och aktiviteter. För barn är det extra viktigt att ha tillgång till trafiksäkra och lugnare platser intill bostaden där man kan träffas i mindre grupper inom grannskapet, eller bara vara för sig själv.

Mått

- Rekreationsvärden
- Platsernas utformning, innehåll och storlek
- Tillgång till olika platskaraktärer
- Tysta miljöer



5.10. Möjliggör lokaler i gatuplan och breda trottoarer där lägespotentialen finns

Mål

Byggnader ska utformas så att de möter stadens och människornas behov. Målet är en urban miljö som känns lockande och inbjudande att vistas i.

Medel

Lokaler i gatuplan behöver oftast ligga längs gator med en naturlig genomströmning av gående för att fungera i längden. Detta skapas av tillgänglighet i gatunätet och täthet. Lokaler i gatuplan har också stor betydelse för stadslivet då de aktiverar gatorna och skapar händelser längs vägen. En intressant jämförelse är Andra Långgatan och Landsvägsgatan som har närmast likadana förutsättningar för stadsliv, om det inte vore för att Andra Långgatan har många olika fastighetsägare och många små lokaler i gatuplan, vilket ger förutsättningar för ett helt annat stadsliv än på Landsvägsgatan. Andra Långgatan är också en av Göteborgs populäraste platser.

Mått

- Hög täthet
- Hög tillgänglighet i gatunätet
- Lokaler i gatuplan
- Utrymme för uteservering

6. Källhänvisning

6.1. Litteratur

Björklid, P. (2001). Bättre men inte tillräckligt bra. En studie i ett barnperspektiv av demonstrationsprojektet ”Nollvisionen på Öster”. Lärarhögskolan i Stockholm. Institutionen för samhälle, kultur och lärande. Forskningsgruppen för miljöpsykologi och pedagogik. Stockholm.

Björklid, P. (2002). Trafikmiljöstress i föräldraperspektiv. Lärarhögskolan i Stockholm. Institutionen för samhälle, kultur och lärande. Forskningsgruppen för miljöpsykologi och pedagogik. Stockholm.

Botryggt05 (2005). Polismyndigheten i Stockholms län, Stockholm

Cele, S. (2001) Barns utemiljö i Stockholms inner- och ytterstad Friytor och planering. (Children’s outdoor environment in Stockholm – open space and planning) Master thesis, Department of Human Geography, Stockholm University.

Faskunger, J. (2007). Den byggda miljöns påverkan på fysisk aktivitet, Statens folkhälsoinstitut, Östersund

Gehl architects (2005). Stadsrum och stadsliv i Stockholms innerstad

Glaeser, E. (2011). Triumph of the City: How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier, and Happier

Grahn, P & Stigsdotter, U. (2003). Landscape planning and stress. Urban forestry & urban greening, vol 2,

Heurlin-Norinder, M. (2005). Platser för lek, upplevelser och möten. Om barns rörelsefrihet i fyra bostadsområden. Stockholm: HLS Förlag.

Hillier, B. (1996). Space is the machine. London

Johansson, C. (2004). Safety and mobility of children-crossing streetsas pedestrians and bycyclists. Diss. Luleå tekniska universitet. Luleå.

Marcus, L. (2000). Architectural knowledge and urban form, KTH, Stockholm

Spacescape (2007). Gottsunda sociotopkarta, Stockholm

Spacescape, Evidens (2011). Värdering av stadskvalitet, Stockholm

Spacescape (2011). FramtidenArena som attraktiv mötesplats, Göteborg

Spacescape/White arkitekter, (2011). Cykelstaden - En idéskrift om stadsplanering för mainstreamcyklistensåkomst.

Socialdemokraterna, Miljöpartiet de gröna, Vänsterpartiet, (2010). Förslag till budget 2012, Göteborgs stad

Stadsbyggnadskontoret (2011). Social konsekvensanalys, Göteborgs stad

Stadsbyggnadskontoret (2011). Barnkonsekvensanalys, Göteborgs stad

Stadsbyggnadskontoret (2009). Översikstsplan del 1, Göteborgs stad

Stockholm stad, 2002, Sociotopkarta för parker och andra friytor i Stockholms innerstad

Ståhle, A. (2008). Compact sprawl: Exploring public open space and contradictions in urban density. Trita-ARK. Akademisk avhandling, 2008:6, KTH School of Architecture, Stockholm. Läs mer: http://www.fria.nu/artikel/76114#ixzz1rn8XYttx

Trafikkontoret (2010). Trafiksäkerhetsprogrammet, Göteborg

Trivector (2012,). Livsrumsanalys, Göteborg

Vägverket, SKL (2006). Rätt fart i staden, Stockholm

Whyte, W. (1980) The Social Life of Small Urban Spaces, New York

6.2. Kartor och statistik

Stadskansliet (2012). Boende och arbetande på nyckelkodsområden, Göteborgs stad

Stadskansliet (2009). Arbetsställeregistret, Göteborgs stad

Park- och naturförvaltningen (2011). Sociotopkarta, Göteborgs stad

Spacescape (2011). Cykelmätning i Triangelområdet, Malmö

Trafikkontoret (2011). Evenemangsschema och polistillstånd för demonstrationer, Göteborgs Stad

Trafikkontoret (2011). Räkning av biltrafikflöden, Göteborgs Stad

Trafikkontoret (2011) Av/påstigande kollektivtrafikresenärer, Göteborgs Stad

Trafikkontoret (2011) Kollektivtrafikflöden, Göteborgs Stad

Trafikkontoret (2012) Prioriterat cykelnät, Göteborgs Stad

Göteborgs Stad

Postadress: Göteborgs stad, 404 82 Göteborg
Telefon: 031 - 368 00 00
E-post: goteborg@goteborg.se
www.goteborg.se