

Thesis 243

Stadsutveckling i Gullbergsvass

- Tillfälliga åtgärder för långsiktig utveckling

Patrik Glansholm

Trafik och Väg
Institutionen för Teknik och Samhälle
Lunds Tekniska Högskola
Lunds Universitet



Copyright © Patrik Glansholm

LTH, Institutionen för Teknik och samhälle
CODEN: LUTVDG/(TVTT-5209)/1-105/2013
ISSN 1653-1922

Tryckt i Sverige av Media-Tryck, Lunds universitet
Lund 2013

Examensarbete

CODEN: LUTVDG/(TVTT-5209)/1-105
/2013

Thesis / Lunds Tekniska Högskola,
Institutionen för Teknik och samhälle,
Trafik och väg, 243

ISSN 1653-1922

Författare: Patrik Glansholm
Titel: Stadsutveckling i Gullbergsvass – Tillfälliga åtgärder för långsiktig utveckling
English title: Urban development in Gullbergsvass – Temporary measures for sustainable development
Språk: Svenska
År: 2013
Nyckelord: Gullbergsvass; Göteborg; Tillfälliga åtgärder; Stadsutveckling; Hållbara transporter; Förnyelseområde; Göteborgs Stad
Citation: Patrik Glansholm, Stadsutveckling i Gullbergsvass – Tillfälliga åtgärder för långsiktig utveckling. Lund, Lunds universitet, LTH, Institutionen för Teknik och samhälle. Trafik och väg 2013. Thesis. 243

Referat:

Gullbergsvass är en stadsdel i centrala Göteborg, utan bostäder och utan några starka målpunkter. Området är idag starkt dominerat av trafik och logistiklösningar. Examensarbetet lyfter fram åtgärder som kan genomföras på kort sikt, men som skulle stärka områdets identitet långsiktigt. En rad förslag som alla skulle göra området mer tillgängligt för framför allt fotgängare och cyklister har lagts fram. Åtgärderna lägger också stor fokus på att skapa attraktiva mötesplatser och lyfta upp den historiska kopplingen som finns i området. De lyfter dessutom fram en eller flera potentiella aktörer för varje åtgärd. En del i rapporten har varit att just analysera dessa aktörer. Gullbergsvass förnyelse är beroende av att många stora projekt i framtiden kan samordnas för att få ett lyckat slutresultat. För att dessa skall kunna implementeras på ett bättre sätt finns mindre, tillfälliga åtgärder som en möjlighet att skapa en identitet till området som kan bli en del i att föra stora infrastrukturprojekt i rätt riktning.

Trafik och väg
Institutionen för Teknik och samhälle
Lunds Tekniska Högskola, LTH
Lunds Universitet
Box 118, 221 00 LUND

Transport and Roads
Department of Technology and Society
Faculty of Engineering, LTH
Lund University
Box 118, SE-221 00 Lund, Sweden

FÖRORD

Detta examensarbete är skrivet som en avslutande del på Civilingenjörsprogrammet Väg- och Vattenbyggnad på Institutionen för Teknik och Samhälle. Rapporten är skriven under våren 2013 i samarbete med konsultföretaget WSP Groups Göteborgskontor.

Förts och främst vill jag tacka mina två handledare; Klara Jonsson på WSP som har gett konstruktiv kritik, kontakt till intervjupersoner samt ett gott välkomnande till kontoret och Anders Wretstrand på LTH som givit stort stöd och svar på frågor under dygnets alla timmar. På WSP vill jag även lyfta fram Annika Thörneby och Kajsa Högelius som visat engagemang samt Catharina Migell som stått för kontaktuppgifter och möjligheten att genomföra examensarbetet på WSP.

Stort tack till de intervjupersoner på Göteborgs Stad som lagt ner tid, visat intresse och svarat på frågor under våren, framför allt Anna Jarkiewicz och Anna Samuelsson på Stadsbyggnadskontoret och Anna-Karin Sintorn på Park och Naturförvaltningen. Flera andra personer på Göteborgs Stad och hos privata aktörer har varit hjälpsamma och svarat på frågor angående utvecklingen i Gullbergsvass vilket gjort skapandet av rapporten både intressantare och gett arbetet en mera gedigen grund.

Att skriva ett examensarbete själv har gett möjlighet till ett självständigt upplägg över arbetsprocessen, vilket ibland varit utmanande. Därför vill jag till sist tacka David Klamer, Alexander Börefelt och Oskar Kryh för motivation, tips och hjälp under våren.

Lund - Maj 2013



Patrik Glansholm

SAMMANFATTNING

Gullbergsvass är en stadsdel i centrala Göteborg, utan bostäder och utan några starka målpunkter. Området låg under vatten fram till mitten av 1800-talet vilket gjort att den centrala exploateringsmöjligheten och avsaknaden av identitet gjorde att området blev starkt dominerat av trafiklösningar, först i och med järnvägens intåg och vidare i och med motortrafikens kraftiga expansion. Området står nu inför en stor omvandling i och med att flera stora projekt planeras och området riskerar att skapa än fler barriärer. En vision finns dock att barriärerna skall minska och att stora ytor skall bli möjliga för exploatering. Flera andra områden i Göteborg i anknytning till Göta Älv står på tur för förnyelse. Kommunens, Göteborgs Stads vision för förnyelseområdena kring älven finns samlad i arbetet *Vision Älvstaden*. I väntan på denna större omvandling ser Göteborgs Stad tillfälliga åtgärder som en viktig del i att skapa mötesplatser och tydligare stråk för att skapa starkare identitet till områdena och ett större folkliv. Detta examensarbete presenterar en rad åtgärdsförslag som rör just uppförandet av tillfälliga åtgärder. Begreppet tillfälliga åtgärder definieras här som kortsiktigt genomförbara åtgärder som inte innebär några större infrastrukturprojekt men som långsiktigt bidrar till en starkare identitet i området

Första steget i examensarbetet var en litteraturstudie för att få en teoretisk grund och vidare för att få en djupare förståelse för områdets historik och vilka aktörer som är och kan bli delaktiga i förnyelseprocessen. Som teoretisk grund till rapporten har begreppet stadsbyggnad definierats ur sex olika aspekter; den morfologiska, perceptuella, sociala, visuella, funktionella och den tidsmässiga aspekten. För en väl utformad stadsbild bör alla sex aspekterna finnas med i åtanke vilket också har varit som målsättning hos de senare föreslagna åtgärderna. Göteborg har som en av de större städerna i Sverige många, både kommunala och privata aktörer verksamma i stadsförnyelseprocesserna. Arbetet med stadsutveckling inom kommunen är uppdelat framför allt mellan tre förvaltningar men kommunen äger också externa företag, som Älvstranden Utveckling, som arbetar med specifika uppgifter. Två statliga aktörer ansvarar för övergripande trafiknät och centralstationsområdet (Trafikverket och Jernhusen). Under dessa aktörer finns privata konsulter samt större privata företag som har intresse av Göteborgs bild utåt sett. Intervjuer genomfördes hos utvalda aktörer vilket stärkte motivet för tillfälliga åtgärder då de endast sågs som positiva inslag i stadsbilden. Just nu finns ingen på stadsbyggnadskontoret som ser över frågan angående tillfälliga åtgärder eller framtida utveckling i Gullbergsvass varför även skapandet av förslagen blir motiverade.

Flera inventeringar i området lade grunden till en nulägesanalys där barriärerna i och runt området, entréerna, målpunkterna, de befintliga stråken och där kopplingen till angränsande områden identifierades. Flera stora barriärer gör att kulturhistoriskt intressanta platser och byggnader som finns blir svårtillgängliga. Inventeringens resultat blev en SWOT-analys ur vilken följande fyra övergripande mål för området togs fram; skapa bättre möjlighet för alternativa färdmedel, lyft fram den historiska kopplingen i området, skapa mötesplatser och nya målpunkter och synliggöra området för utomstående målgrupper.

Målgrupper för de fyra målpunkterna togs fram vilket ledde till specifika förslag. Fokus för förslagen ligger både på trafikfrågor och på skapande av mötesplatser vilket gjort att flera olika aktörer skulle bli inblandade om åtgärderna skulle genomföras. Gemensamt för alla förslag är att de alla skulle bidra till en mer tillgänglig och attraktiv stadsdel. Åtgärderna får alla klassas som minde och relativt billiga att införa. Trots begränsade kostnader skulle de dock öppna nya möjligheter och eventuellt locka nya

målgrupper till Gullbergsvass. Tillgängligheten för gång och cykeltrafikanter i området har haft största fokus vilket visats i förslagen bland annat genom införandet av en ny cykelväg, bättre lokalisering av cykelparkeringar och åtgärder för tydligare rörelsemönster. Stort fokus i förslagen har också legat på att skapa en attraktivare och mer lättillgänglig kaj, både för att det finns som ett uttalat mål i stadens beslut samt då det är längs vattnet som stadsdelen har störst potential att utvecklas inom de närmaste åren. Satsningar på områdena i Gullbergsvass kanter anses skapa en större potential för att även de centrala delarna av stadsdelen i framtiden skall få en starkare identitet. De föreslagna åtgärderna ligger alla i linje med stadens beslut vilket indikerar att åtgärderna bör tas i åtanke när förvaltningarna fortsatt diskuterar tillfälliga åtgärder och utvecklingen av stadsdelen.

Under examensarbetets gång har flera fallstudier från andra städer studerats för inspiration, bland annat några exempel på stadsförnyelseprojekt liknande det kommande i Gullbergsvass. Därför presenteras i slutet av rapporten en sammanfattning över några av dessa projekt samt potentialen att dra göteborgsspecifika lärdomar av de olika projekten.

För att inte enorma infrastruktursatsningar än en gång skall ta över stadsdelens prägel finns mindre satsningar och tillfälliga åtgärder som ett alternativ, vilka kan leda de större projekten i rätt riktning och skapa en mänskligare skala i Gullbergsvass.

SUMMARY

Gullbergsvass is a district in the central parts of Gothenburg, without residents and without any strong meeting points. The district laid under water to the middle of the nineteenth century, which meant that the opportunity of central development and lack of identity lead to that the area became heavily dominated by traffic solutions, first when railways were introduced and also in the large expansion of motorways. The area is now facing a major transformation, several major projects are being planned and the area is likely to create even more barriers. A vision is that the barriers will be reduced and that large areas will be available for development. Several other areas in the city in connection with *Göta Älv* are in line for renewal. The vision for the areas are summed up in the municipality's work *Vision Älvstaden*. Meanwhile these major transformations are coming to life the City of Gothenburg sees temporary measures as an important part of creating venues and stronger paths to build stronger identity and more active street life. This report suggests a number of measures that could be implemented in a short period of time and would all support a stronger identity and accessibility to and within the area.

A first step was a literature study as a theoretical foundation, for a deeper understanding of the area's history, and knowledge of which stakeholders are and can become involved in the renewal process. As a theoretical basis for the work the concept of urban renewal was defined by six different aspects; the morphological, perceptual, social, visual, functional and the temporal aspect. For a well-designed city, all the six aspects must be considered, which has also been the aim of the latter proposed measures. As one of the major cities in Sweden, Gothenburg has many, both municipal and private stakeholders involved in urban regeneration processes. The tasks within urban development in the municipality are divided mainly between three administrations but the city also owns external companies who work with specific tasks. Two Governmental authorities are responsible for the national transport system and the area around Gothenburg's central station (Trafikverket and Jernhusen). In addition, private consultants and major private companies who sees an interest in Gothenburg's development have impact in the decision making. Interviews were conducted with selected participants from these

stakeholders, which strengthened the motive for temporary measures since all saw temporary measures as a positive feature of the cityscape. Currently no one in the City of Gothenburg looks at these issues hence the creation of proposed measures became relevant.

Several inventories in the area formed the basis of a site analysis where barriers in and around the area, meeting points and the existing paths were identified. Several major barriers make the historical interesting places and buildings in the area inaccessible. The result of the site analysis ended up in a SWOT analysis and four objectives for the area were identified; create better opportunities for alternative transportation modes, highlight the historical connection to the area, create new meeting points and disseminate the area features to a wider audience.

Target groups for the four objectives were identified which led to specific measures. The focus of the proposals lies both within the range of transport issues and the creation of meeting points which meant that several stakeholders would be involved if the measures would be implemented. In common for all measures is that they all would contribute to a more accessible and more attractive neighborhood. The measures may all be classed as minor and relative inexpensive to implement. Despite its limited cost, they would create new opportunities and possibly attract new audiences to Gullbergsvass. The availability for pedestrians and cyclists in the area have had a major focus which is demonstrated in the measures by introducing a new cycle route, creating better localizations of bicycle parking and by making a clearer patterns for these groups. A major focus of the measures has also been on creating a more attractive and more accessible dock, since it is a strong objective in the city's vision and since it's along the water the district has the greatest potential for development in a close future. Focus on areas of Gullbergsvass edges is assumed to create a greater potential for the identity of the central parts of the district in the future.

The proposed measures, are all in line with the city's objectives, which is a strong motive that the stakeholders should have them in mind while the development of Gullbergsvass are being further discussed. During the work, several case studies from other cities have been studied for inspiration, including some examples of urban renewal projects like the forthcoming in Gullbergsvass. Therefore, presented at the end of the work is a summary of some of these projects.

To avoid that forthcoming transport solutions in the area once again inhibit the district's character, temporary measures are alternatives which can lead major future projects in the right direction and create a more human urban scale in Gullbergsvass.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Förord.....	i
Sammanfattning	ii
Summary	iii
Innehållsförteckning.....	v
1. Inledning.....	1
1.1 Bakgrund	1
1.2 Syfte och målsättning	2
1.4 Avgränsningar	2
1.5 Definition av grundläggande begrepp	3
2. Metod och genomförande.....	4
2.1 Litteraturstudie	4
2.2 Områdesanalys	5
2.3 Intervjuer	5
2.4 Fallstudier.....	5
2.5 Sammanställning av material	6
1.5 Tillfälliga åtgärder.....	6
3. Teori	7
3.1 Sex centrala aspekter inom stadsbyggnad	7
4. Gullbergsvass – Historisk beskrivning.....	19
4.1 Historia	20
5. Nulägesanalys.....	24
5.1 Barriärer, Noder och entréer.....	24
5.3 Angränsande områden	27
5.4 Platsanalyser / Målpunkter	28
5.4 Swotanalys.....	31
6. Sammanställning av aktörer	33
6.1 Göteborg stad	33
6.2 Jernhusen.....	35
6.3 Trafikverket.....	36
6.4 Älvstranden Utveckling.....	36
6.5 Göteborg&CO	37
6.6 Fartygsföreningen Gullbergskajen	37

6.7 Privata företag	37
7. Överordnade beslut och projekt.....	38
7.1 Göteborgs översiktsplan	38
7.2 Stadsutveckling 2035	39
7.3 Vision Älvstaden	40
7.4 Projekt under planering	42
7.4.2 Hisingsbron	43
7.4.3 Västlänken	45
8. Sammanställning och specificering av målpunkter	47
8.1 Utveckling av SWOT-Analys.....	47
8.2 Avstämning mot beslut och visioner	49
8.3 Specificering av målgrupp.....	50
8.4 Målformulering	52
9. Åtgärdsförslag	54
9.1 Skapa bättre möjlighet för alternativa färdmedel.	54
9.2 Lyft fram den historiska kopplingen i området.	66
9.3 Skapa mötesplatser och nya målpunkter.	69
9.4 Lyfta området för utomstående målgrupper.	74
10. Slutanalys och fortsatt arbete	79
10.1 Summering	79
10.2 Referensobjekt inför fortsatt arbete	81
10.3 Förnyelseprocesser	87
11. Referenslista	89
11.2 Bildreferenser	93
Bilaga 1	95

1. INLEDNING

”Gullbergsvass, var ligger det någonstans?” – Hört av flertalet göteborgare under våren

”Det känns som jag hör hemma i Gullbergskaj Paradis” – Håkan Hellström i låten Gullbergskaj Paradis

”Har Håkan Hellström någonsin varit där? ..Förresten är det inte bara kajens fel, hela Holmensherre-jösses-området är barockt. Stängsel och industri samt gasklocka. Vi är helt värdelösa på att ta hand om vår allemansrätt till strandrätt i Göteborg” – Tidskriften Faktum rankar i #43 2005 Gullbergskaj som en av Göteborgs fulaste platser

1.1 BAKGRUND

Gullbergsvass är en stadsdel i Göteborg, centralt belägen med potentiellt mycket attraktiv mark. Historiskt sett har största delen av området, som namnet avslöjar, varit vattenfyllt och torrlades så sent som i mitten på 1800-talet (Karlsson, 1951). Den nya mark som gjordes möjlig för exploatering har varit föremål för flera lösningar för stadens infrastruktursatsningar inom trafiksektorn, både vid järnvägens introduktion och vid den kraftiga satsningen på kapacitetsökning för biltrafiken som skedde i Sverige på 50, 60 och 70-talet.

Idag har området blivit mycket svårtillgängligt då det domineras av trafik, logistik och industriverksamhet. Stora barriärer går genom och utanför området och den bebyggda delen domineras av den stora kombiterminalen, lager- och logistikcentraler samt av större verksamhetslokaler. I ena hörnet ligger Göteborgs Centralstation vilket ger mycket goda möjligheter för transporter och pendling till och från Gullbergsvass. Trots det är biltrafiken starkt dominerande. Förutom det centrala läget finns kvaliteter i området så som det statliga byggnadsminnet Skansen Lejon, närheten till älven och en lång småbåtshamn.



Figur 1. Gullbergsvass med Göteborgs centralstation i nedre vänstra hörnet av området © Lantmäteriet, i2012/901

Flera stora byggprojekt i området kommer att genomföras på relativt kort sikt, bland annat skall Göta Älvbron ersättas, en viadukt över järnvägen planeras och planer finns på att sänka E45:an. Dessutom kommer den nya Västlänken få uppgångar i anslutning till Centralen vilket ytterligare ökar möjligheterna för goda transportmöjligheter utan biltrafik. I Göteborgs översiktsplan finns tydliga mål att i framtiden genomföra stadsförnyelse i området. Kombiterminalen skall omlokaliseras, vilket också

gör det möjligt att flytta stora delar av järnvägsspåren från området. I den nya ytan kan en blandad stadsdel med bostäder och verksamheter byggas upp.

Vid dessa stora planer för en förnyelseprocess har den nuvarande stadsdelen Gullbergsvass kommit i skymundan. Dock ser kommunen en möjlighet att stärka Älvstadens identitet genom tillfälliga åtgärder i väntan och som en del av den mer omfattande stadsförnyelsen. Olika förslag kan bli möjliga, till exempel starkare cykelstråk, nya mötesplatser och tillfälliga aktiviteter i området för att stärka karaktären i området (Göteborgs Stad, 2012).

För att få en naturlig övergång mellan dagens hårda trafiklandskap till en ny stadsdel kan åtgärder behöva planeras också på kortare sikt. Göteborgs Stadsarkitekt, Björn Siesjö konstaterar att då staden förändras är det viktigt att ha tillfälliga lösningar som ger en indikation på förändringsriktning. Dock är det viktigt med ett ramverk som skall gälla för en längre tid där de tillfälliga lösningarna blir ett steg på vägen (Siesjö & Bjarnegård, 2013). Denna rapport riktar in sig på hur och vad för typ av kortsiktiga lösningar, läs åtgärder som kan färdigställas inom ett par år och som kan utveckla Gullbergsvass. Examensarbetet är relevant då det inte finns någon nuvarande arbetsgrupp som ser över områdets närliggande framtid men då det finns tydliga mål som pekar på att åtgärder bör och ska genomföras.

1.2 SYFTE OCH MÅLSÄTTNING

Området är relativt okänt, även för Göteborgare, och syftet med examensarbetet är att ta fram förslag på hur olika aktörer kan jobba för att allmänheten till större del skall kunna utnyttja området och se potentialen som Gullbergsvass har. De förslag som läggs fram skall kunna genomföras inom en relativt närliggande framtid för att ett intresse skall väckas så att Göteborgarna skall få en större chans att kunna påverka områdets fortsatta utveckling. Underliggande frågeställningar till rapporten har varit:

- Vilka aktörer ansvarar för vad i det kommande förnyelsearbetet?
- Går det i nuläget, utan omfattande infrastrukturprojekt, att skapa tydligare rörelsemönster för fotgängare och cyklister för att minska barriärerna i och genom området?
- Vad för typ av tillfälliga åtgärder kan bli aktuella för att skapa en starkare identitet i Gullbergsvass?
- Hur kan området exponeras för allmänheten för att helt nya målgrupper skall få upp ögonen för området?

Under examensarbetets gång så har flera fallstudier analyserats. Flera intressanta projekt som skulle kunna bli möjliga längre fram i tiden för Gullbergsvass har funnits varför rapporten avslutas med inspiration och förslag till arbetssätt för framtida stadsförnyelse, både göteborgsspecifikt och övergripande.

1.4 AVGRÄNSNINGAR

Många planer för stora projekt i området har inte vunnit laga kraft och det finns inga färdiga detaljplaner för området. På grund av att inte helt beslutade projekt i nuläget kommer att påverka hur området kan utvecklas på längre sikt har rapporten fokuserat sig på närliggande lösningar. Större, omfattande förslag till infrastrukturprojekt är inte en del i denna rapport. Till exempel är ett av områdets stora problem för cykeltrafik den övertrafikerade Nils Ericsonsgatan. Detta kommer åtgärdas i form av den planerade Bangårdviadukten varför till exempel inte denna fråga lyfts fram.

Förslagen som läggs fram har överskådligt bedömts hur pass rimliga de är att genomföra, däremot har ingen ekonomisk kalkyl gjorts för verkliga kostnader.

Eftersom området påverkas av närliggande stadsdelars stråk och mötesplatser så har även kopplingen till dessa områden analyserats, och hur de kan utvecklas för att även gynna Gullbergsvass.

I detta rapporten så har ingen tydlig gräns gjorts mellan trafikplanering och stadsbyggnad då båda områdena påverkar hur ett område upplevs. Teori och förslag från båda områdena presenteras i denna rapport.

1.5 DEFINITION AV GRUNDLÄGGANDE BEGREPP

Här följer en genomgång av begrepp som har använts återkommande i rapporten. De begrepp som inte har en angiven källa skall inte ses som en vedertagen definition utan en tolkning som använts i denna rapport:

Hållbar utveckling	Definitionen innefattar tre olika dimensioner av hållbarhet; <i>Social</i> hållbarhet handlar om att bygga ett samhälle där grundläggande mänskliga behov uppfylls, <i>Ekonomisk</i> hållbarhet handlar om att utnyttja samhällets resurser på ett ansvarstagande sätt och <i>Ekologisk</i> hållbarhet handlar om att samhället bör anpassas efter miljön och att ekonomiska och andra drivkrafter inte får utvecklas till skada för miljön. FN sammanfattar definitionen bra som ”.. <i>tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov</i> ” (European Union, 2013).
Stråk	Wikström och Olsson (2013) definierar ett stråk som att det ”representerar de förflyttningar och de förflyttningsakter och flöden som fyller och definierar det”. Ett stråk kan vara för alla typer av transportslag men i detta projekt används termen främst som en sammanhängande gång eller/och cykelväg.
Göteborgs Stad	Namnet Göteborgs kommun använder när de syftar på den egna verksamheten
Kommunfullmäktige	Det högsta beslutande organet i en kommun. under mandatperioden 2010-2014 är det Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet som bildar majoritet i kommunfullmäktige i Göteborg och därmed styr stadens beslut (Göteborgs Stad, 2010).
Genhet	Hur pass väl det går att passera ett område eller stråk utan onödiga omvägar eller uppehåll.
Blandad stad	En stadsbild som innehåller flera olika användningsområden (bostäder, service, arbetsplatser) och nyttjare av staden (unga, äldre, skiftande etnicitet, olika sociala samhällsklasser).
Aktivitet	Bidragande faktor till rörelse och folkliv utan att definieras som en ren transport.
Tillgänglighet	Beskriver med vilken lätthet olika trafikanter kan ta sig runt i staden (Hydén, 2008).
Framkomlighet	Handlar om hur effektivt ett trafikinät är att ta sig fram igenom (Hydén, 2008).

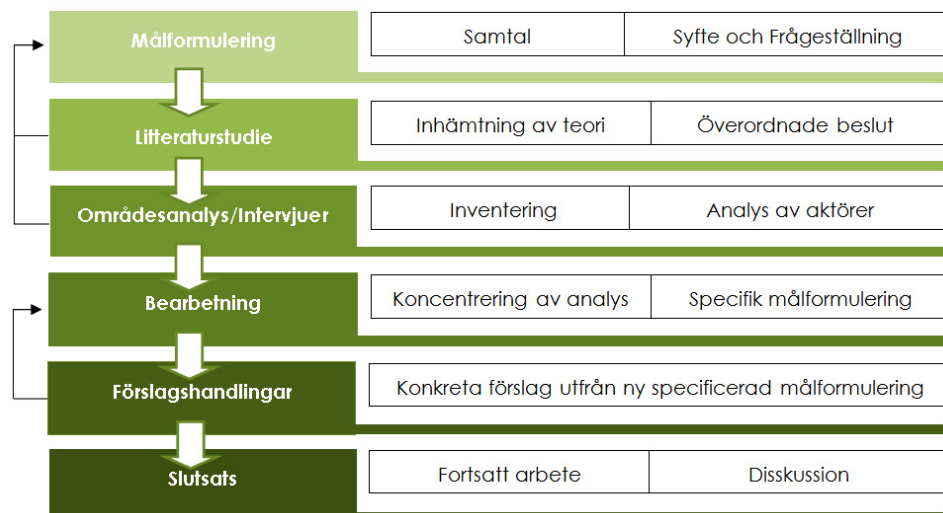
2. METOD OCH GENOMFÖRANDE

I examensarbetet har nästan uteslutande en kvalitativt inriktad samhällsforskning genomförts. Kvalitativa undersökningar kännetecknas av närhet till forskningsobjektet där grunden är ett fokus på sammanhang, strukturer och förståelse för det undersökta ämnet. En viktig del i kvalitativa metoder är intervjuer utan en fast mall eller svarsalternativ, där den intervjupersonen i stor grad är med och styr samtalets utveckling. Till skillnad från en kvalitativ undersökning är kvantitativa metoder systematiska och strukturerade observationer i form av enkäter med fasta svarsalternativ. I en kvantitativ undersökning är det tydligare vad som är ”rätt och fel” och svaret finns i större utsträckning i statistik och siffror. Ett problem med kvantitativa undersökningar är människans starka tilltro till siffror, vilka lätt kan missbrukas eller feltolkas när de redovisas (Holme, 1997). Området stadsförnyelse har flera olika teorier om vad som är rätt utveckling och synsätten har omformulerats mycket i historien. Förändrade ideal och förutsättningar så som nya transportlösningar har haft en avgörande roll i hur dagens städer är uppbyggda. Mitten av 1900-talets kraftiga kapacitetsökning av bilvägarna står i kontrast till dagens fokus på människan och hållbart byggande.

Huvuddelen i examensarbetet har legat på intervjuer, fallstudier och litteraturstudier. Metoden för dessa har alltså en kvalitativt inriktad samhällsforskning då området stadsförnyelse har väldigt få frågor som endast kan besvaras på ett entydigt sätt.

Kontakt togs med WSP:s stadsutvecklingsavdelning i Göteborg i slutet av höstterminen 2012. I samtal med blivande handledaren på företaget formades övergripande syfte och frågeställningar för examensarbetet vilket modifierades en aning i början av våren för att få en rimlig omfattning av arbetet. Idén till rapporten godkändes av handledare på LTH och arbetet kunde påbörjas och har genomförts enligt följande arbetsgång:

Tabell 1. Arbetsgång



2.1 LITTERATURSTUDIE

Examensarbetet inleddes med en litteraturstudie. För att få en överblick och förståelse över områdets nuvarande utformning gjordes först en studie över områdets historiska användning. Inom Gullbergsvass kommer inom kort flera stora projekt att påbörjas vilka studerades för att avgöra i vilken grad dessa lägger grunden till införandet av tillfälliga åtgärder. Material som beslutshandlingar

och planer från dessa projekt har studerats, exempelvis Göteborgs Översiktsplan, planer för nya Västlänken och för den nya Götaälvbron, information som har funnits att hämta på bland annat kommunens och Trafikverkets hemsidor. En analys över de aktörer som kommer att kunna vara delaktiga i åtgärdsförslag gjordes även innan intervjustadiet för att få ett större värde av intervjutillfällena. För inspiration och djupare förståelse för området stadsförnyelse har relevant litteratur inom fältet studerats, vilket lagt grunden till teoridelen samt gett inspiration till fortsättningen av examensarbetet. Till exempel har skillnader i tankesätt jämförts mellan klassisk bild på stadsbyggnad så som SCAFT och nyare metodik från nutida stadsplanerare.

2.2 OMRÅDESANALYS

Områdesanalysen skedde först och främst genom upprepade inventeringar av området då en helhetsupplevelse av en stadsdel endast bildas genom att besöka den på plats. Bacon (1992) konstaterade att det endast är genom "endless walking" som en planerare kan få en känsla för hur en plats kan användas och utvecklas. Kartbilder har använts som komplettering. Observationer av en karta ger en bra överblick men visar till exempel inte alla rörelsemönster och flera mjuka parametrar som man bara kan få en uppfattning om vid en inventering. Vid områdesanalysen lades fokus på hur pass lätt det är att ta sig till och från området med olika färdmedel, med ytterligare fokus på hållbara transportsätt. De nuvarande barriärerna och rörelsestråken identifierades och kartlades. Områdesanalysen lade grunden för den SWOT-analys som sammanställts över området.

2.3 INTERVJUER

Den avgörande rollen för hur Gullbergsvass framtid ser ut ligger hos aktörerna som har störst möjlighet att påverka. För att få med deras syn på den framtida utvecklingen har intervjuer med utvalda personer på företag och kommunen genomförts. I stora drag valdes intervjupersonerna med målet att få en större klarhet i följande frågor:

- Vilken aktör ansvarar för vad i utvecklingen av Gullbergsvass?
- Vilka tillfälliga lösningar kan bli möjliga? Finns det några tidigare exempel på sådana projekt?
- Vad är realistiska projekt när det kommer till tillfälliga lösningar?
- När kommer de redan planerade projekten komma igång?
- Hur kommer de kommande projekten att påverka tillgängligheten i området?

Omfattande intervjuer har skett med representanter från Stadsbyggnadskontoret, Park och Naturförvaltningen, Jernhusen (som äger Göteborgs centralstation) och WSP (representanter som arbetar med projekt i området). Uttalanden och svar på enklare konkreta frågeställningar har även inhämtats från en rad privata och kommunala aktörer. Ett större uttalande eller intervju med förvaltningen Trafikkontoret i Göteborg hade givit en än starkare grund för rapporten. Ett par representanter från förvaltningen har hörts men utan respons varför den aktören tyvärr inte haft möjlighet att ge större inverkan på rapporten.

2.4 FALLSTUDIER

En del i att bedöma vilka utvecklingsmöjligheter som finns är att studera exempel på lösningar från andra, liknande projekt. Industrilandskap har förändrats och genomgår stadsförnyelse över hela vädnen vilket gett möjlighet att finna goda referensobjekt och arbetsätt som går att implementera på Gullbergsvass. Fallstudier har hittats under arbetets gång, både i tryckt litteratur under inhämtningen av teori samt och genom internetsökningar. En inspirationskälla har bland annat varit det samlade verket *Urban Catalysts* (2013) där flera författare har samlat exempel från europeiska

stadsförnyelseprojekt där tillfälliga användningar av områden har varit en del i aktivering av gamla industri och hamnområden.

2.5 SAMMANSTÄLLNING AV MATERIAL

Den SWOT-analys som blev resultatet av områdesanalysen bröts ner för att få fram de övergripande mål som fokus skulle läggas på i det fortsatta arbetet. Intervjuerna, litteraturstudien och inspiration från fallstudierna bearbetades vidare vilket gav de åtgärdsförslag som presenteras som resultat i rapporten. Under sökandet efter relevanta fallstudier har flera områden studerats som i sin historia liknar Gullbergsvass. I flera projekt har lokaler och mark i industri och logistikdominerade områden används till tillfälliga användningar i väntan på ny användning. Då Gullbergsvass ännu inte är inne i en större förnyelseprocess, då få oanvända fastigheter har observerats, ligger dessa fallstudier något utanför den ursprungliga målformuleringen för rapporten. Då de ändå har ansetts vara intressanta för stadsdelens framtida utveckling presenteras de i slutet av rapporten som en inspirationskälla för hur andra städer har arbetat med liknande områden.

1.5 TILLFÄLLIGA ÅTGÄRDER

Föreliggande rapport grundar sig i begreppet *tillfälliga åtgärder*. Begreppet är välanvänt i Göteborgs Stads översiktliga dokument som rör stadens utveckling. En tydlig definition av begreppet är svårare att finna. I sin visionsplan för Älvstaden nämns att tillfälliga åtgärder skall visa på utvecklingsområdets framtida potential och synliggöra de kvaliteter som finns. Tillfälliga aktiviteter ses som en del i begreppet vilket kan bli möjligt genom konserter, loppmarknader, utställningar och odlingar. Att många olika parter skall vara med och forma staden, samt att konst och kultur skall lyftas fram nämns som en viktig del (Göteborgs Stad, 2012).

Göteborgs Stadsträdgårdsmästare Helena Bjarnegård diskuterade ämnet på ett seminarium i Göteborg där hon lade stor vikt vid att de tillfälliga åtgärderna i staden måste ingå i en större plan för att inte skapa en ”slit och släng” kultur där åtgärderna inte utvecklas eller kan återanvändas (Siesjö & Bjarnegård, 2013).

Då en något klarare bild av begreppet blir nödvändig för att få fram förslagshandlingar i denna rapport sätts följande definition upp för att beskriva vilken typ av förslag som rapporten ämnar att få fram: Åtgärder som är kortsiktigt genomförbara och inte innebär några större infrastrukturprojekt men som långsiktigt bidrar till en starkare identitet i området.

3. TEORI

Den industriella revolutionen förändrade transportmedlen från fot och droska till masstransporter. Denna förändring bröt den naturliga länken mellan arbetsplats och bostad, nu behövde stadsborna inte längre leva bredvid fabrikerna utan industriområden började byggas. Städerna växte i area efter järnvägens intåg och i och med den snabba utvecklingen blev det ofta en tydlig gräns mellan den äldre, täta stadskärnan som är byggt på fotgängares villkor och den nya staden som byggdes med lägre densitet. Bilens genomslag på femtiotalet påskyndade denna utveckling, staden utvidgades och de centrala ytorna blev svårare att exploatera och försumrades. Då bostadsområden och arbetsplatser fortsatte att byggas var för sig ökade, och fortsätter än idag, transportbehovet mellan förorter och stadskärnan. Ringvägar, motorleder och påfarter till större motorvägar byggdes i snabb takt med följden att folklivet försumrades, fotgängares säkerhet minskade, isolerade områden skapades och framkomligheten för de som inte hade bil försämrades. Den senaste tidens ökade bensinpriser, den nya miljörörelsen och en större medvetenhet om den gamla stadens kvaliteter har öppnat upp för en ny stadsplanering. På åttio och nittioalet förändrades fokus från att ha starka transportleder till att ha människan och den sociala mötesplatsen som fokus i städernas utveckling (Wikström & Olsson, 2012).

3.1 SEX CENTRALA ASPEKTER INOM STADSBYGGNAD

Synen på stadsbyggnad har förändrats under årens lopp och även om det nu finns en utsagd medvetenhet om att människorna, miljön och mötesplatsen i staden skall vara i högsta fokus, finns inget tydligt ”rätt” eller ”fel” utan svaren blir om lösningarna är ”bättre” eller ”sämre”. Klart är att stadsbyggnad är ett område där många parametrar måste vägas in. Carmona et al (2010) sätter i verket *”Public Spaces, Urban Places”* upp de strategier som bör ligga bakom sammansättningen av en offentlig yta. Resonemanget kan gälla allmänt för stadsbyggnad men då detta projekt har ett fokus på förändring i trafikmönster och tillfälliga åtgärder, läggs tyngden i denna teoridel på hur man kan forma stråk och offentliga mötesplatser som skapar en social och välmående stad. I boken presenteras sex centrala aspekter stadsbyggnad kan delas upp i. De sex aspekterna är:

- Morfologiska – Sammansättningen av urbana ytor, kopplingen mellan de olika strukturerna
- Perceptuella – Hur människans sinnen påverkar uppfattningen av offentliga ytor
- Sociala – Utformningens påverkan på sociala interaktioner
- Visuella – De olika synintryck som bidrar till en helhetsupplevelse
- Funktionella – Vilka konkret funktionella värden goda platser bör eftersträva
- Tidsmässiga – Hur tidscyklar och olika tidsepoker påverkar platsers användning samt hur olika syner på förändringsförlopp påverkar stadsbilden

I kommande del presenteras de sex aspekterna djupare. Material är hämtat från ett flertal källor men de sex aspekter som Caroma et al presenterat används för att få en struktur på materialet. De förslag som senare presenterats ges teoretiska berättigande utifrån dessa aspekter.

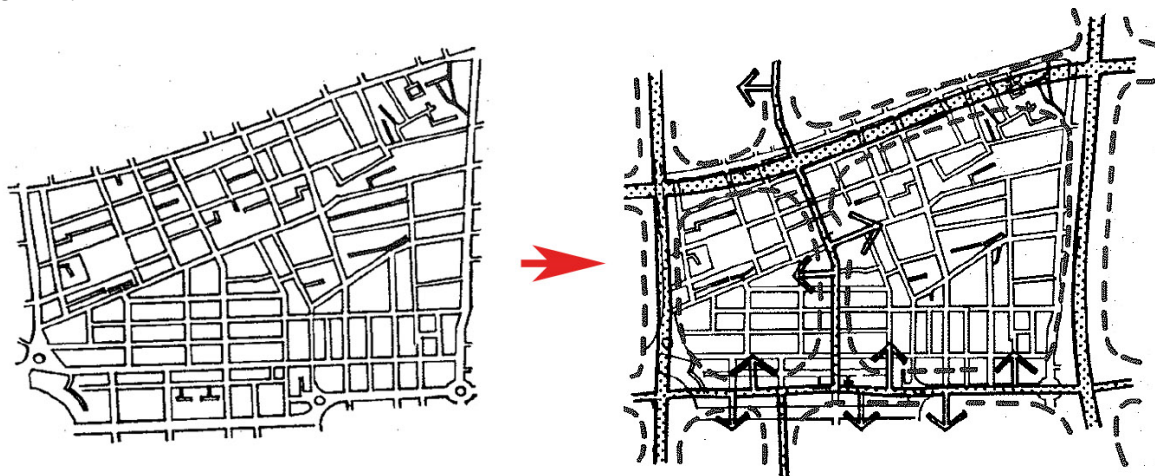
3.1.1 MORFOLOGISKA ASPEKTEN

Med den morfologiska aspekten menas sammansättningen av urbana ytor, dess rumsliga struktur och hur staden formas och transformeras. Utformningen av ett stråk påverkar vilken typ av rörelse som kommer att ske och i vilken grad, men en god utformning är beroende av att passa in ett sammanhang

för att bli en naturlig del av staden. Ben Hiller studerade kopplingen mellan tätheten av fotgängare och stadens struktur och tog fram begreppet *Space Syntax*. Modellen beskriver hur väl stråk interagerar med varandra genom att bryta ner dem i mindre delar och analysera antalet möjliga vägval. En väl interagerad gatusektion betyder att man från den har få steg att nå andra gaturum – ju mer interagerad en gata är desto större är sannolikheten att den blir trafikerad (Wikström & Olsson, 2012).

Bebyggelse kan ses utifrån två synsätt, den ena att byggnader definierar ytan och den andra säger att byggnader är objekt i en yta. Samma resonemang kan föras för bilvägar, dessa kan antingen forma hur den resterande trafiken rör sig eller så får biltrafiken anpassa sig efter hur det befintliga stadsrummet ser ut och hur de gällande rörelsemönstren ter sig (Caroma, Tiesdell, Heath, & Oc, 2010).

Trafikkontoret i Göteborg använder termerna prognosstyrd/viljestyrd planering. Idag arbetar kommunen med en viljestyrd planering, vilket innebär att utgångspunkten är att forma stadsbilden genom förändrade tankesätt och levnadsmönster för att uppnå ett önskat resultat. Historiskt sett har planeringen i större grad skett med motsatsen, en prognosstyrd planering, vilken utgår från vilken efterfrågan som finns och anpassa stadsrummen efter det utan att kritiskt granska vad som är bäst för staden. Vid ett behov av ökad framkomlighet i staden är till exempel en omvandling av en stadsgata till en motorled en prognosstyrd planering medan en kampanj och satsning på kollektivtrafik är en viljestyrd planering (Trafikkontoret, 2013). Mitten av 1900-talet använder framför allt prognosstyrd planering vilket har format många av dagens städer. Utgångspunkten var att det finns två vägtyper, massdistributörer och tillfartsvägar. Dessa två vägtyper skulle inte blandas för att riskera säkerheten och framkomligheten på vägarna (Caroma, Tiesdell, Heath, & Oc, 2010). Den svenska modellen av teorin kallades SCAFT och togs fram på Chalmers Tekniska Högskola i slutet av 60-talet, på uppdrag av Vägverket (nuvarande Trafikverket). Modellen byggde på fyra grundprinciper; Lokalisering, separering, differentiering och överskådlighet. Verksamheter i städerna skulle *lokaliseras* så att till exempel skolbarn aldrig behövde korsa en väg för att komma till skolan. Olika trafikslag skulle *separeras* för att eliminera risken för konflikter mellan gång/cykeltrafik och bilar. Vägarna skulle *differentieras* vilket innebar att de skulle ha tydliga uppdelningar med avseende på ändamål och trafiken skulle vara *överskådlig* med raka vägar och reducerat antal distraktioner. Den motsvarande amerikanska modellen "*Traffic in towns*" kom ut 1963 och byggde på samma teorier som svenska SCAFT.



Figur 2. Sextiotalets satsning på utökad kapacitet för biltrafiken har format de flesta städernas uppbyggnad

De åtskilda vägtyperna delade in städerna i tydliga områden, svåråtkomliga från varandra, som ses i Figur 2. Bostadskvarter, Industriområden, storsjukhus, externa köpcentra, och parker är i dagens städer mycket mer åtskilda än i de historiska stadskärnorna. Mellan dessa områden bildas ofta avsiktliga och oavsiktliga mellanrum för transporter, bullerzoner eller ytor för framtida bebyggelse (Wikström &

Olsson, 2012). Industriområden och hamnar var typer av områden som gynnades av god tillgång till motorleder och många städer tappade sin tillgång till vattnet. Fotgängare hänvisades nu till begränsade passager för att inte inkräkta på bilarnas fart och det fanns teorier på 60-talet som sade att fasaderna mot motorleder skulle vara sparsamt utformade för att förhindra distraktionsmomenten för föraren. Den klassiska bilden av gatan är grå asfalt, streckade vita linjer, tydliga övergångsställen, trafiksignaler, nivåskillnader och varningsskyltar, en beskrivning som sätter bilen i ett starkt fokus. Genom att forma gatorna på nya sätt kan vi omformulera definitionen av gator och de ord som beskriver framtidens gator kan komma att bli grönska och folkliv. Gatorna bör vara en plats som möjliggör möten och som med skiftande underlag och färg förtydligar eventuella färdmedelsuppdelningar. Istället för nivåskillnader och trafiksignaler så blir ögonkontakt mellan trafikanter och medvetenhet om varandra det som styr på vägen och detta större fokus på människan sänker bilens hastighet och säkerheten behöver inte äventyras. Denna jämlikhet mellan trafikslag kallas ”Shared Space” i trafiksammanhang (Caroma, Tiesdell, Heath, & Oc, 2010). Att införandet av konceptet skapar färre olyckor har både teoretisk och vetenskaplig grund. Bland annat minskade olyckorna med 41% i Ashford, England och sänktes från 8,3 till 1 olycka per år i Drachten, Holland. I de allra flesta fall som studerats har också en tydlig hastighetsminskning skett (MVA Consultancy, 2010). En shared space-yta bör vara upphöjd och ha en annan typ av beläggning för att trafikanten tydligt skall märka att den rör sig in i en ny typ av miljö och därför sänker hastigheten. Vid en kollision mellan bil och fotgängare innebär en sänkning från 50 km/h till 30 km/h att chansen att överleva ökar från 20% till 90%. För att samspelet mellan trafikanterna skall fungera bra bör hastigheten dock ligga runt 15-20 km/h (Tyréns, 2007). Dag Hammarskjölds väg i Göteborg är ett exempel på projekt staden arbetar med för att minska den barriär som motorlederna har skapat. Siesjö (2013) säger att målet för Göteborgs framtida trafik är att alla trafikslag skall ”sila igenom de olika trafiklösningarna”.

Det växande intresset för staden och den urbana kulturen har kommit att kallas den *urbana renässansen*. Centralt belägna hamn och industriområden har förvandlats till täta innerstadsmiljöer med målet att skapa städer där människor vill både bo och arbeta. Den urbana renässansen har många förespråkare men har också kommit att ifrågasättas, bland annat av de holländska statsvetarna Hajer och Reindarp. De hävdar att diskussionen om det offentliga rummet har blivit för ensidig då den främst behandlar den historiska kvartersstaden och förnyelse i de centrala områdena. De hävdar att den urbana renässansen i för hög grad romantiserar och idealiserar det stadsliv som den förhistoriska staden anses ha samtidigt som perifera områden glöms bort. Förstäder fortsätter sin kraftiga utbredning av villaområden, externa shoppingcenter byggs som aldrig förr och stora trafikbarriärer byggs upp mellan dessa enheter, allt som egentligen talar mot de ”nya” värderingarna om stadens utveckling (Wikström & Olsson, 2012).

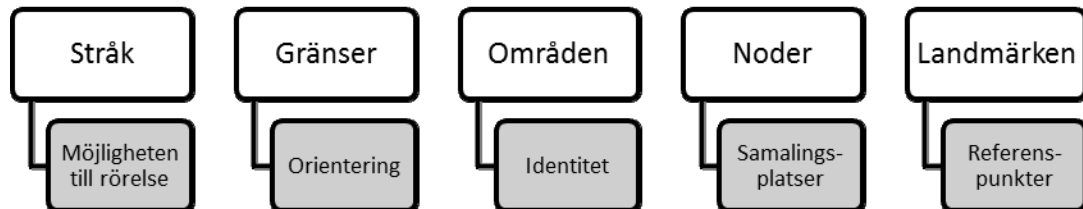
3.1.2 PERCEPTUELLA ASPEKTEN

Vi har alla sinnen som påverkar hur vi upplever en plats vi besöker. Den perceptuella aspekten av stadsbyggnad ser till hur vi kan forma staden för att tillfredsställa våra starkaste sinnen. Hur sinnena påverkar oss varierar naturligtvis från person till person och varierar mellan åldersgrupper, olika kulturer och olika samhällsklasser, vilket måste tas hänsyn till. Goda siktlinjer ger överblick över rörelsestråk och en känsla av trygghet, olika ljud kan göra oss avslappnade eller spända. Materialval som vi står, går eller känner på bidrar också till helhetsbilden av en plats. Även lukt, värme och balans är viktiga sinnen för att få en helhetsuppfattning (Caroma, Tiesdell, Heath, & Oc, 2010).

Kevin Lynch definierade i sitt verk ”*The image of the city*” (1960) tre attribut när det gäller synintryck i städer.

- Identitet: Möjligheten att särskilja ett objekt från sin omgivning (till exempel en dörr i en vägg)
- Struktur: Objektets relation till åskådaren och till andra objekt (dörrens placering på väggen)
- Syfte: Praktisk eller känslomässig mening för åskådaren (möjligheten att gå genom dörren)

Vidare definierade han fem fysiska element som ger form och synintryck i staden



Vid beskrivning av ”gränser” menade Lynch att dessa inte behöver vara ogenomträngbara. Vatten, materialskiftningar och grönska skapar gränser och strukturer i stadslandskapet vilket krävs för att skapa lättorienterade platser och områden (Lynch, 1960).

Sinnesintrycken ger en plats sin karaktär och vid en förnyelseprocess bör frågor om den befintliga platsen ställas som: Vad utmärker platsen? Vilka intryck kan vi bygga vidare på? Vilka intryck ger inget mervärde? I John Montgomery diagram *Sense of places* illustrerar han hur planerare kan bidra till vilken potentiell upplevelse en plats kan ha (Montgomery, 1998).

INTRYCK AV EN PLATS

FYSISK UPPBYGGNAD	AKTIVITET	BETYDELSE
Skala Intensitet Permeabilitet Landmärken Anpassningsmöjlighet	Mångfald Gatuliv Åskådare Event och målpunkter Öppettider	Symbolism Förståelse Rädsla Associationer Medvetenhet

En del inom den perceptuella aspekten handlar om hur platser utmärker sig från andra. Landmärken kan ge en stad en identitet, till exempel Eiffeltornet och Operahuset i Sydney är exempel på landmärken som gett hela städerna en stark dragningskraft. Ibland finns exempel på landmärken som lyft en hel region så som Taj Mahal i Agra och Guggenheimmuseet i Bilbao. Att skapa och göra befintliga landmärken tillgängliga för allmänheten är viktigt för stadens identitet (Caroma, Tiesdell, Heath, & Oc, 2010).

Specifikt för stadsförnyelse i områden som har en historia som industriområde är att det finns ett värde i att behålla den industriella karaktären, en känsla är inte alltid lätt att definiera utan kan tolkas på många sätt. Att behålla den industriella karaktären behöver inte vara att behålla det verkliga historiska utseendet utan att behålla idén om att industriell verksamhet ägde rum här. Det kan till exempel vara att behålla en del öppna ytor, och att använda sig av material som är mindre behandlade för att få fram en känsla av historien på en plats (Legnér, 2008).

3.1.3 SOCIALA ASPEKTEN

Hur ytor formas påverkar starkt i vilken grad en social interaktion kan ske på platsen, utformningen avgör vilken typ av aktivitet som blir möjlig och vilken upplevelse besökaren får av platsen. I stadsbyggnad finns både intresse av att skapa privata, enskilda platser för ro samt att skapa möjligheter för interaktioner. Väl utformade fasader och väl placerade entréer bidrar till det sociala livet i ett område; möts besökaren och de boende av en garageport, en kal yta, ett staket eller av en ytterdörr? Detta resonemang leder vidare till vilka platser som är privata och offentliga ytor, var man får eller inte får befinna sig. Vid lägenhetsbyggen planeras ofta en så kallad ”halvprivat” yta i koppling till huskroppen för att skapa en rekreationsyta för de boende, alltså en yta som inte uppmuntrar till genomfartstrafik men ändå inte är privat mark. Frågan bör alltid ställas om ”till vem” skapas ytan, för att inte få några oanvända ytor. Många faktorer påverkar ett vägval – genhet, bekvämlighet, säkerhet, nyfikenhet och såklart tillgången till platsen (Caroma, Tiesdell, Heath, & Oc, 2010).

Den sociala stämningen i ett område påverkas av både de yttre och inre omständigheterna i ett område. De interna kvaliteterna så som tillgång till service, mötesplatser, områdets storlek och gatustruktur påverkas alltid av hur den omgivande staden ser ut, de angränsande områdenas service, gränserna mellan stadsdelarna och dess storlek. Sextiotalsmodellen, där det sociala livet i varje del i staden sågs som självständiga, har blivit utbytt mot tanken att staden skall fungera som ett stor pulserande organ. Stadsförnyelse har ofta som mål att ”hela” staden och få den att samverka socialt (Caroma, Tiesdell, Heath, & Oc, 2010).

En ökad social aktivitet bidrar till en trygghetskänsla. Andelen tända fönster på kvällen, antal ytterdörrar mot gatan, folklivet på gatan, alltså de potentiellt antal ögon som kan komma till undsättning är ofta betryggande. Folkliv och bevakande ögon är oftast att föredra vid stadsbyggnad men det finns dock undantag. Platser för rekreation kan ge känslan att besökaren är för iakttagen om det är rörelse precis bakom en person på en sittande bänk eller om det är mycket närliggande bostäder intill en offentlig plats. Ålder och kön påverkar hur man ser på folkliv. Äldre personer kan känna sig otrygga och desorienterade på platser med mycket folkliv och män väljer i högre grad att röra sig på mindre stökiga platser än kvinnor under kvällstid (Caroma, Tiesdell, Heath, & Oc, 2010).

3.1.4 VISUELLA ASPEKTEN

Den estetiska, visuella upplevelsen vi får av en plats beror på den rumsliga kvaliteten, föremålen i de ytor som rummet skapar och relationen mellan dessa två. Att bedöma en plats estetiskt är en bred uppgift varför Nasar (1998) definierar de egenskaper som en åskådare ser hos en plats:

- Naturlighet: Hur väl smälter bebyggelsen ihop med det naturliga landskapet?
- Underhåll: Hur väl sköts det befintliga?
- Lokalisering: Hur väl kan man få en överblick och finns några fängslande vyer?
- Historiska inslag: Väcker platsen några associationer eller berättar en historia?
- Ordning: Hur är platsen organiserad, hur väl fungerar elementen tillsammans?

Att se ett mönster i en stad är viktigt för orienteringen i staden. Besökaren vill kunna orientera sig med en enkelhet men samtidigt överraskas av en varierande utformning vilket skapar en svår gränsdragning för hur man utformar ett stadsmönster. En annan hårfin gräns är vad som uppfattas som mångfald och vad som är ett visuellt kaos (Caroma, Tiesdell, Heath, & Oc, 2010).

Visuellt attraktiva utformningar påverkar inte bara den estetiska upplevelsen utan även vår tidsuppfattning. Vid transporter väljer vi hellre stråk som har högre estetisk kvalitet bland annat för att det känns som om tiden passerar snabbare när det finns mer att beskåda på vägen. Varierande fasader och avbrott i husväggarna är något som berikar staden vilket bland annat kan åstadkommas genom att skapa mindre fastigheter. Såväl som att stråk och platser bör ha en rik mångfald så påverkas vi av vilken skala byggnader och platser har gentemot oss själva. Väggar (byggnader), golv (markbeläggning) och tak (den öppna ytan, himmelssfären), skapar rummet som definierar en plats och människan känner sig bekväm i en yta som åtminstone är delvis sluten.

Golvet i det visuella rummet består av den hårda markbeläggningen, av den naturliga grönskan eller av odlad grönska. Markbeläggningen har i sig två funktioner – vara lastbärande och vara estetiskt tilldragande. Estetiskt intressanta beläggningar innebär ofta att olika materialval blandas vilket på tyngre belastade gator dock leder till en sämre hållbarhet. Den sämre vidhäftningen mellan materialen leder till sprick- och hålbildningar vilket gör att det krävs extra god planering vid blandning av material. Lättare är det då att experimentera med olika materialval på gångstråk/torg där beläggningen kan ge platsen en egen karaktär.



Figur 3. Tre exempel på hur markbeläggningar kan skapa karaktär till en plats. Från vänster; Campidogli square (Rom), Castlegate (Aberdeen) och Freedom trail (Boston , Ma)

Stora, öppna ytor kan gynnas av mönstrade beläggningar för att få en mer intim känsla, olika val sten, betong, tegel etc, kan också koppla samman marken med byggnadsstrukturen för att få en helhet (Caroma, Tiesdell, Heath, & Oc, 2010). Markbeläggning kan också skapa avgränsningar eller vara vägvisare. I Boston slingrar sig ett rödmarkerat stråk fram genom staden kallat "Freedom Trail" som leder besökaren förbi stadens historiskt intressanta platser och byggnadsverk.

"Street furniture", eller motsvarande på svenska "stadsinredning", är ett begrepp för alla hårda landskapselementen förutom markbeläggning, så som ljussättningar, bänkar, trafiksignaler, vägskyltar, fontäner, statyer, busshållplatser konstverk etc. Dessa komponenter bildar tillsammans en stadsbild varför det är viktigt att de har en god samverkan för att inte bli ett rörigt kluster av objekt. (Caroma, Tiesdell, Heath, & Oc, 2010). I London har man de senaste åren jobbat med att reducera mängden street furniture och 2010 tog transportmyndigheten i staden fram "*Street Clutter Reduction Guidance*". Planen går ut på att ta bort alla objekt som inte är nödvändiga för säkerheten eller som informationsbärare, detta för skapa enklare riktlinjer och en bättre framkomlighet för fotgängare. Några av riktlinjerna är att; slå ihop ljuskällor med trafiksignaler, ta bort alla räcken som inte direkt är säkerhetsnödvändiga för att minska barriärer och tillgodose behovet av cykelparkeringar utan att inskränka på fotgängarnas yta. Minskade barriärer och hänvisningar gör bilisterna mer uppmärksamma på fotgängare, vilket leder till minskade hastigheter. Fotgängarna har inte längre samma känsla av väjningsplikt för bilarna som innan (Transport for London, 2010).

Den sista delen i den visuella aspekten av stadsbyggnad rör landskapets grönska. Dagens visionsbilder om hållbara städer visar ofta upp bilder på grönskande städer men precis som i denna teoridel kommer ofta grönskan i efterhand och placeras ut där det finns plats. Strategier för grönska bör istället läggas upp innan byggnadsfasen, särskilt på grund av att det tar lång tid för grönska att etablera sig. Gröna byggnader, alléer, parker och blomsterarrangemang är inte bara visuellt attraktivt utan bidrar också till en hållbarhets-image så grönska assimilerar koldioxid och skapar en lugnande miljö.

3.1.5 FUNKTIONELLA ASPEKTEN

Denna aspekt ser till hur platser fungerar ur ett rent funktionellt perspektiv. Hur designer kan öka potentialen för platser att utvecklas lägger Carmona et al (2010) fram ur fem olika perspektiv; rörelse, människors platser, utnyttjande av omgivning och klimat, design för hälsosammare omgivningar och infrastruktur som är nödvändig för liv i staden.

Rörelse

Själva hjärtat i en stad är rörelse vilket krävs för att ge staden liv. En minskad biltrafik och satsningar på gång- kollektiv- och cykeltrafik genererar de typer av rörelse som är önskvärd i staden eftersom resan blir så mycket mer än bara en transport från punkt A till B. Möten mellan människor och handel ökar och som Gehl (2010) hävdar; "there is much more to walking than walking". Fotgängaren har i mycket större grad möjligheter att snabbt ändra sitt ruttval och stanna tillfälligt i en affär eller på en mötesplats. Attraktiva målpunkter är platser dit människor tar sig endast för ett specifikt syftes skull. Dessa platser är svårare att uppnå för fotgängare än för bilister, på vägen vill fotgängaren gärna ha flera potentiella mål. Platser som ligger i utkanten av en stad eller som är lokaliserade i en riktning som inte leder vidare till fler målpunkter får givetvis svårare att attrahera besökare.

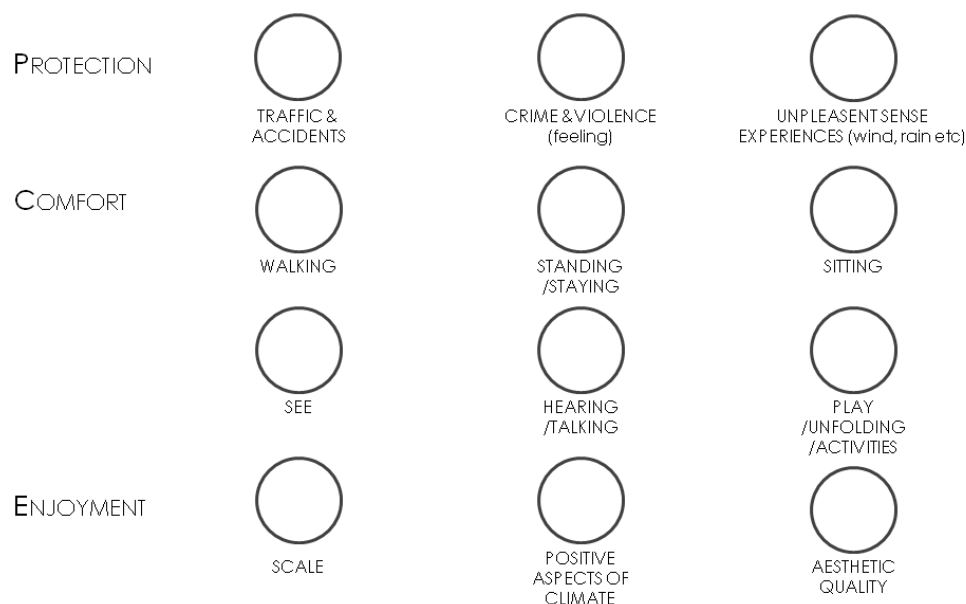
Människors platser

Var väljer människor att vara och vad tar vi oss förbi endast för att vi måste? I "*Life between buildings*" sätter Jahn Gehl (1971) upp relationen mellan design och aktivitet. Förenklat menar han att man kan beskriva utomhusaktiviteter i urbana miljöer enligt tre kategorier;

- Nödvändiga aktiviteter: Transport till skola, jobb, affär. Aktiviteten sker på grund av att den måste ske.
- Valfria aktiviteter: Promenader, beskåda landskapet, få frisk luft. Aktiviteter som sker när väder och omgivning inbjuder till det.
- Social aktivitet: Spontana möten som bygger på att nödvändiga och valfria aktiviteter ger möjligheten för dessa möten.

Argumentet ligger i att en god offentlig yta uppmuntrar till fler sociala aktiviteter vilket förlänger de nödvändiga transporter som redan sker och även genererar fler aktiviteter än nödvändigt. Gehl satte senare upp en brett använd mall för vad en plats skall innehålla för att vara attraktiv för medborgare och besökare. Mallen har tre delar: Skydd (trygghetsaspekter), Komfort (olika möjligheter till att vistas på platsen) och Njutning (utformningens möjlighet att njuta av estetiken och olika väderförhållanden på platsen), där varje del innehåller flera underkategorier, se Tabell 2.

Tabell 2. Jahn Gehls diagram över vilka aspekter som gör en plats attraktiv



Ett exempel på redovisning av resultatet i en Gehlanalys är att ranka varje kategori genom att cirklarna fylls med olika färger, t.ex. vit grå och svart som symboliserar stegen god, medel och dålig. Detta för att överskådligt kunna bedöma och presentera vilka åtgärder som behöver extra resurser, ju fler ljusa cirklar en plats har desto mer attraktiv är den. En analys som denna lämpar sig bäst då en specifik plats analyseras, men går också att använda när det gäller ett mindre område eller ett stråk (Caroma, Tiesdell, Heath, & Oc, 2010).

En yta med ett centralt fokus, som en staty eller en fontän, ger ytan en visuell upplevelse. Alexander et al (1977) argumenterar dock att vad som verkligen ger ytan en karaktär är dess gränser. Om ytans inramning misslyckas riskerar platsen bara att bli en genomfarsyta. Alexander rekommenderar att gränserna skall ses som ett objekt i sig, en plats med volym, istället för bara till exempel en vägg. Fasader kan bli platser att luta sig mot eller innehålla sittplatser. Väl utformade sittplatser är ytor som inte ser tomma ut när de inte används.

Under utvecklingen av städer tappar vissa områden sin funktion. Flera städer har äldre industriområden där verksamheter har flyttat eller där staden har expanderat och tjänar på att omvandla de hårda kvarteren till ett mer attraktivt stadsklimat. En projektgrupp kallad för *Urban Catalysts* anser att den traditionella stadsplaneringen och arkitekturen inte har förmågan att anta denna utmaning. Istället hävdar de att nya strategier för dessa platser måste växa fram och att tillfälliga aktiviteter i utvecklingsområden måste vara en del i att ge platsen en ny karaktär och för att få med allmänheten i utvecklingsprocessen (urbancatalyst.net, 2013). Nyligen satte gruppen ihop ett samlat verk över exempel och tillvägagångsätt vid tillfällig användning av urbana miljöer där författarna skriver att ett projekt som detta tidigare skulle setts som en hobby av "ett gäng vänstervridna planerare". Idag har istället fastighetsägare, utvecklare och kommuner sett att det finns stora vinnare i tillfälliga stadslösningar. En mer sammanhangsbaserad planering krävs för att den fulla bilden av hållbara städer skall kunna uppnås. Istället för att ses som ett hot mot fastighetsägare accepteras idag informella lösningar allt mer som ett gott exempel på utveckling. Särskilt viktig blir en sådan utveckling i övergivna urbana miljöer där planeringen misslyckats eller gått ur tiden och där det nu

saknas en karaktär för området. Höga byggkostnader, överklaganden, långa planeringsprocesser, begränsad budget och en process med många olika aktörer gör att utvecklingen i dessa områden ofta blir utdragen och lämnar byggande och ytor utnyttjade (Oswalt, Overmeyer, & Misselwitz, 2013). Det finns ofta ett starkt kulturellt värde i dessa platser vilken Mattias Legnér anser förringas vid många stadsplaneringsprocesser då inte helhetsbilden av de kulturella aspekterna tas med i åtanke vid utvecklingen (Legnér, 2008).

Det finns ett behov av att låta de informella och formella lösningarna närma sig varandra och utnyttja varandra i högre grad än vid den historiska stadsutvecklingen. Städerna skall byggas för invånarna i städerna och inte för vinstdrivande företag, varför också invånarna bör få en större roll i stadens utveckling. Berlin är ett naturligt exempel på en stad som byggt upp en egen karaktär på grund av att öde, oanvända ytor omvandlats av stadens invånare och fått tillfälliga informella användningar. Stor del i den utvecklingen har varit att kommunen har haft mycket begränsad ekonomi och invånarna har tagit stadens utveckling i egna händer, på gott och ont. Problemet med alternativa användningar är att de ofta används som ett sätt att visa missnöje mot politiska krav på ett sätt som kommunerna och politikerna inte alltid accepterar. Frågan är hur det oplanerade kan planeras och hur det informella kan bli formellt (Oswalt, Overmeyer, & Misselwitz, 2013).

Utnyttjande av omgivningen

Årstider och väder varierar graden av solljus, regn, temperatur, fuktighet och ljud som påverkar upplevelsen av en plats. Byggnader, väggar och träd kan fungera för att ge skydd men också för att låta oss uppleva olika väderförhållanden i staden (Caroma, Tiesdell, Heath, & Oc, 2010). Solljus i sig är inte värt mycket om det inte finns rum att kunna utnyttja det, som Luis Kann har skrivit: "The sunlight didn't know what it was until it hit a wall" (Meiss, 1990).

Design för en hälsosam omgivning

Artonhundratalets hälsoproblem som sanitetsproblem, överbefolkning och brandrisker byggdes bort. Nu står vi inför andra problem så som luftkvalitet, bullerproblem, översvämningar, social underexploatering (döda stadsdelar), värmeböljor på grund av ökad mängd hårdgjorda ytor, fortsatt förorening av vattendrag och trafiksäkerhetsproblem (Caroma, Tiesdell, Heath, & Oc, 2010). Endast marknära ozon, på grund av ökad trafikmängd, sägs enligt Royal Society (2008) orsaka mer än 1500 dödsfall bara i Storbritannien per år. Förändrade förutsättningar som trafik- och klimatförändringar måste tas till hänsyn för att skapa hälsosamma omgivningar i framtiden. Det nuvarande stora fokus på minskad av biltrafik i städerna har framför allt legat på de miljömässiga vinsterna och städernas sociala vinster. Det skall inte försummas att en färdmedelsförändring från bil till cykel, gång eller kollektivtrafik även ger positiva fysiska hälsoeffekter (Caroma, Tiesdell, Heath, & Oc, 2010).

Dagens kontorsarbete är mycket stillasittande och avkoppling efter jobbet är idag snarare att motionera och få användning av kroppen än att vila. Lekplatser för barn är vanliga men behovet för vuxna kan också ordnas med enklare medel. Stadsplaneringen har en viktig uppgift att ge plats för denna närbelägna möjlighet till rekreation i anslutning till arbetsplats, bostad och resan däremellan (Wikström & Olsson, 2012).

Transportsystemet

Termen "trafik" förknippas ofta med bilen och även om stort fokus idag ligger på gång och cykeltrafik har de flesta kommunplaner som mål att fortsätta ha god framkomlighet för bilister. Vissa exempel finns dock från europeiska städer där centrum har blivit helt avstängt från biltrafik. Caroma et al (2010) sätter upp vissa kriterier som bör finnas i åtanke vid planering av gång och cykelvägar:

- Upprätthålla säkerhet utan att separering, genom att minska fordonshastigheter
- Öka tillgängligheten för alla grupper i samhället
- Uppmuntra genhet
- Planera med en medvetenhet för den lokala omgivningen där landskap och byggnader dominerar och sätter gränser istället för vägar
- Öka tydligheten genom överblickbara stråk

I efterdyningarna av mitten av nittonhundratalets bilfokuserande bygge har på senare tid nya riktlinjer för bygge kommit. Storbritanniens guidemanual *Manual for Streets* (Department for Transport, 2007) är ett exempel och några av de riktlinjer som den ta upp är bland annat att:

- Platser skall komma först, ytor arrangeras för att passa i sammanhanget och vägar passas in i slutet
- Bostadsområden bör ha en 30 km/h begränsning
- Ha utgångspunkten att skapa ett nätverk av offentliga ytor istället för ett nätverk av vägar

Cyklister är den kanske mest utsatta trafikgruppen i staden. Att cykla innebär ofta höga hastigheter och lite skydd vilket ger utmaningar att skapa säkra cykelvägar som inte tar för stor plats av fotgängarnas yta och som inte känns för hotade av biltrafiken. Trots att cykeln tar så pass mycket mindre plats än bilen hamnar cykelparkeringar ofta i andrahand. Cykelns mobilitet gör att om ingen parkering finns i nära anslutning till målet så finns risk att den placeras där det inte är tänkt att den skall stå och blockerar framkomligheten på gångvägar varför avstånden mellan olika destinationer och dess närmsta cykelparkering bör ses över. När det kommer till bilens mindre självklara roll i staden väcker frågan om bilparkeringsytornas existensberättigande. Stor yta av attraktiv mark i städerna läggs till parkering. Visserligen är parkeringskostnaderna i städerna ofta hög jämför med mindre orter men frågan är vilken dold kostnad som dessa parkeringsytor verkligen utgör (Caroma, Tiesdell, Heath, & Oc, 2010).

3.1.6 TIDSMÄSSIGA ASPEKTEN

Den sista dimensionen enligt Caroma et als uppdelning av stadsbyggnad är tidsperspektivet. Aktiviteter påverkas av trender och tidscyklar, både årtidsmässigt och sett ur ett längre perspektiv. Samtidigt som tillfälliga stadslösningar måste kunna få utrymme måste en hållbar utveckling anpassa omgivningar för att kunna stå kvar under en längre tid och accepteras under hela dess livslängd. Enligt Öhrström (2006) måste en lyckad förnyelse gå steg för steg för att uppfylla invånarnas behov.

Tidscyklar

Tidscyklar påverkar kraftigt hur vi kan utnyttja vår omgivning. Några exempel är:

- Dygnets olika aktiviteter
- Kyla och värme, både vinter och sommar samt dagtid och kvällstid
- Mörker och ljus, både årstider och dygncyklar
- Grönska - blomningstider, sommargrönska, höstfärger och vinterns kala landskap

Sedan elektriciteten introducerades har dygnsrytmen förändrats från en totalt dominerande aktivitet i städerna från soluppgång till solnedgång till en större spridning av aktivitet under dygnet. Internet kommer spela stor roll i framtidens tidsuppfattning i och med ökade möjligheter att till exempel jobba hemifrån. I framtiden kommer kanske veckodagarnas betydelse att minska på samma sätt som dygnets timmar har gjort. Människors förändrade vanor kommer hur som helst att förändra hur, och när städerna används. Ur ett tidsperspektiv är det extra viktigt med en blandad stad för att få aktivitet

under en längre tid. Ökade bostadspriser leder till att de centrala delarna av städerna omvandlar bostäder till kontor, vilket ger en hög aktivitet på dagen men ett folktomt centrum på kvällstid varför vissa områden gynnas av en fokus på kvällsaktiviteter. Dessa är ofta starkt förknippade alkohol, vilket utesluter många grupper och bidrar till försämrad hälsa, varför det är viktigt att lägga fokus på alternativa kvällsaktiviteter (Caroma, Tiesdell, Heath, & Oc, 2010).

Tidsförloppet

En historisk mångfald avseende innehållet i stadsbilden har flera positiva effekter. Tiesdell et al (1995) listade de mest väsentliga anledningarna till bevarande av historiska objekt i staden:

- Estetiskt värde: Viktiga historiska byggnader var ofta påkostade och detaljrika
- Arkitektonisk mångfald: Kontraster mellan olika tidsåldrar ger en spännande stadsbild
- Karaktär: Bevarande kan skapa en stimulerande omväxling mellan olika områden i staden, till exempel ett nytt ekonomiskt centrum i kontrast till den gamla stadskärnan
- Funktionell mångfald: Lokaler från olika tidsåldrar möjliggör olika aktiviteter
- Resursbesparing: Undviks rivning, sparar vi på resurser
- Historisk mening: Äldre byggnader berättar ofta en historia om stadens förflutna
- Ekonomiskt värde: Turism bygger till stor del av intresse för det historiska på destinationen

Vid förnyelse av områden är det risk för att de befintliga användarna av området blir förbisedda och att processen kan gå över medborgarnas huvuden. Tidskriften Faktum i Göteborg tar i en av sina ledare upp problemet specifikt för Göteborg: "Göteborgs politiker och deras stadsbyggare vill ju gärna att det skall vara fint.. ..Så rensa upp alla sunkiga parker och torg, bort med sköna bänkar och nattöppna köpcentrum och värmestugor. Snyggt och rent blir det, men blir det mänskligt? Blir det ens fint? ...Det riktigt fula som handlar om sociala problem, fattigdom och hemlöshet det får man inte bort med lite fernissa" (Faktum , 2005).

Snabb förändring är något som skett i stor utsträckning i hamnområden de senaste hundra åren. Den starka handelsplats som hamnen tidigare har varit har minskat. Färre arbetar i hamnen, både för att många hamnrelaterade jobb inte längre behöver utföras i direkt koppling till hamnen och på grund av att större skepp och färre lastplatser nu används. Det har skett en förändring från lokal till handel över hela världen samtidigt som lastbilar har tagit över transporten för korta sträckor. Denna nya typ av handel runt hamnen har på två sätt minskat kopplingen mellan staden vattnet; de stora skeppen som används behöver stora lastplatser och ytor för terminaler samt de nedlagda hamnområdena blir folktomma delar i staden. Dessa ytor har dock blivit möjliga för förnyelse gett plats åt nya byggnadskomplex (Desfor, Laidly, Steven, & Schubert, 2011).

Hantera förändring

Två klassiska sätt att se på hur samhället kan styras genom planering är mekanistiskt och organiskt synsätt. Det mekanistiska synsättet beskriver staden som en maskin som är medvetet planerad, utformad och möjlig att kontrollera. Detta synsätt har rötter från modernismen och industrialiseringen. Det organiska synsättet ser samhället som en självorganiserande process som är dynamisk som inte går att kontrollera externt. Essensen i det organiska synsättet är inkrementell, stegvis förändring, vilket betyder att städer inte kan omformas i stora drag utan att stadsplanering måste ske genom små förändringar för att städerna gradvis skall hinna anpassa sig för att få en naturlig utformning. Stora delar av Köpenhamn har omvandlats till att bli en bilfri zon, de bilfria områdena har tiodubblats de senaste femtio åren. En sådan förändring hade aldrig accepterats med en kortsiktig förändring men blir istället naturlig när små förändringar sker gradvis, medborgarna får tid att upptäcka och medverka till

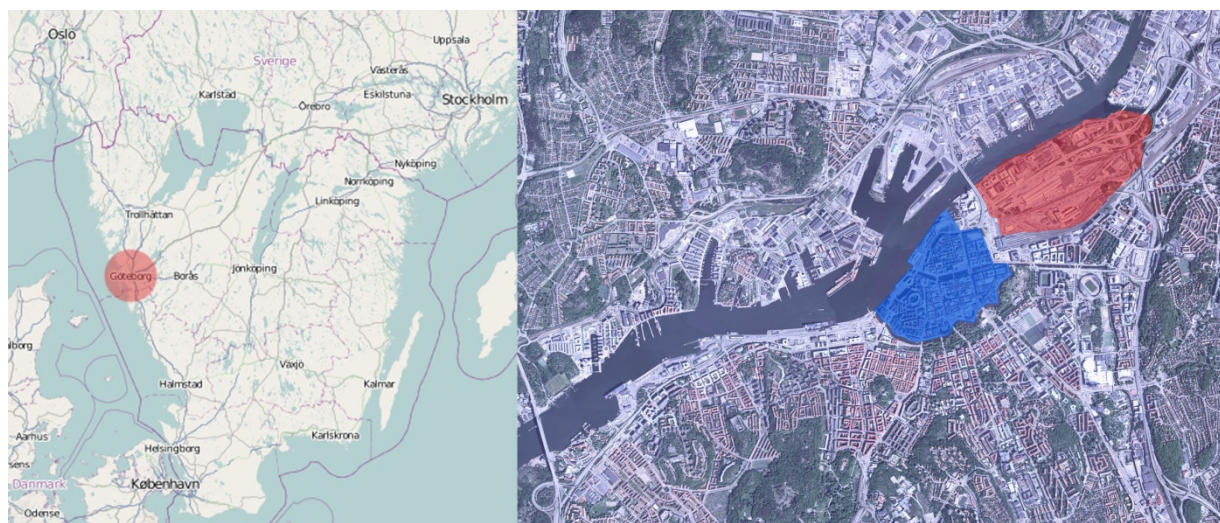
att förändringarna ger en positiv effekt. Programmet i Köpenhamn startade redan 1962 och sedan dess har antalet bilparkeringar minskat med 2-3% per år och bland annat har en unik cafékultur vuxit fram (Caroma, Tiesdell, Heath, & Oc, 2010). I samma takt har cykeltrafiken i staden byggts ut och idag använder en tredjedel av invånarna cykeln dagligen, till skillnad från ca fem procent av invånarna i Stockholm. Forskaren Till Koglin vid Lunds Universitet har gjort studier på skillnaden mellan städerna och konstaterar att både den historiska och nuvarande politiken skiljer sig avsevärt gällande cykeltrafiken. Vid bilens kraftiga expansion togs cykelbanor bort i Stockholm medan de placerades vid sidan av bilvägen i Köpenhamn, vilket gjort bilisterna medvetna om cyklisterna. På grund av tidiga beslut finns idag ingen stark politisk motivation att lägga infrastruktur satsningar på cykeltrafik i Stockholm medan en politiker i Köpenhamn inte blir långvarig vid sin position om inte tillräckliga resurser läggs på cykeltrafiknätet. Antal nuvarande infrastruktursatsningar på cykeltrafiken i Köpenhamn är mellan 40-60 vilket styrs av en hel enhet på 15 personer vilka också är i brett samarbete med stadsplanerare och politiker. I Stockholm pågick 2010 inget större projekt från kommunens sida och endast en planerare, som arbetar på en annan förvaltning än stadsplanerarna i staden, står själv för hela stadens cykelplanering (SR, 2010).

Mindre lyckade lösningar ger inte lika stor påverkan vid gradvis förändring utan kan enklare bli åtgärdade. Journalisten Joel Garreau hävdar att anledningen till att gamla städer ser så bra ut är på grund av att man inte ser de föregående misstagen som har skett i stadsbyggnaden. Antingen har det rivits eller så har det täckts av murgröna. Storskalig förändring har mindre utrymme för misstag då de är mycket svårare att åtgärda i efterhand. Det mekaniska synsättets argument är att en stad inte kan få en helhet när små förändringar genomförs utan direkt koppling till varandra. Utmaningen blir att hitta vägar att koordinera stadens olika delar med varandra för att behålla stadens identitet och dess helhet (Caroma, Tiesdell, Heath, & Oc, 2010).

4. GULLBERGSVASS – HISTORISK BESKRIVNING

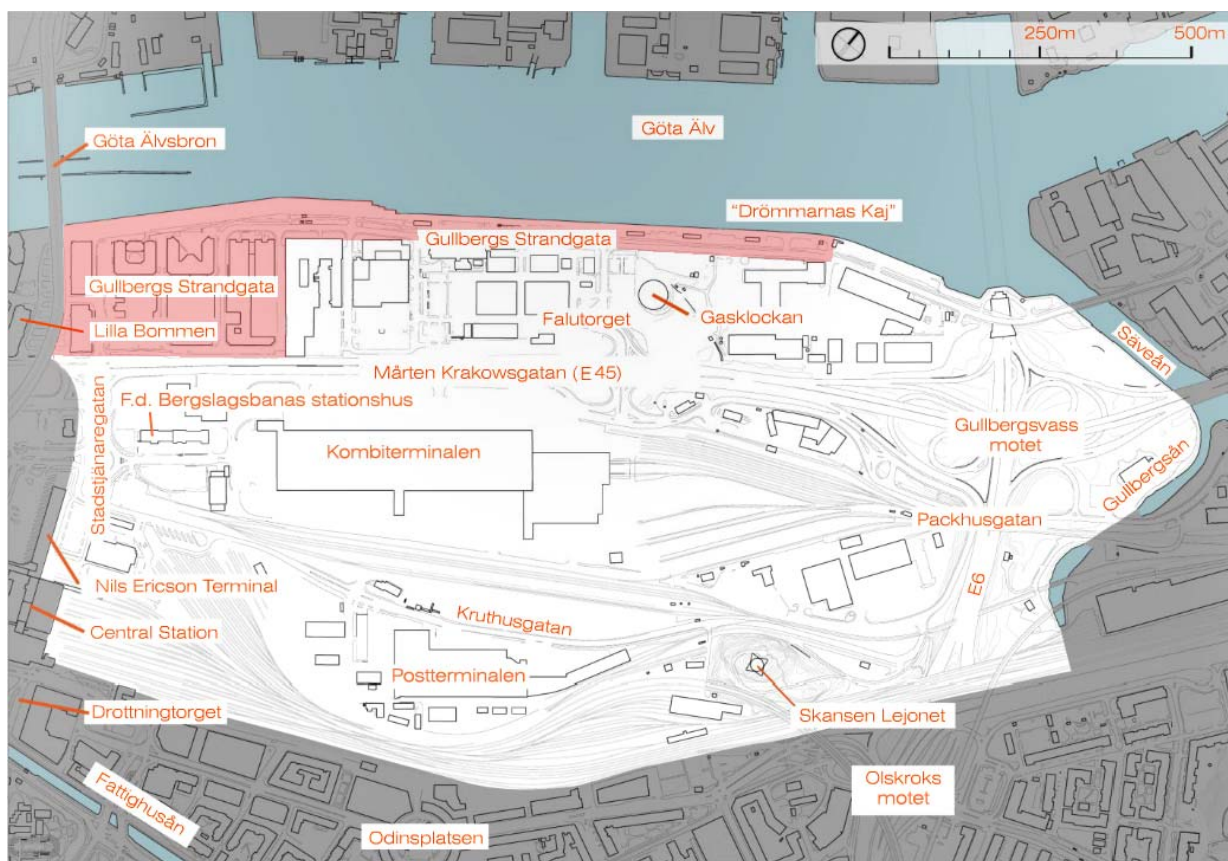
Gullbergsvass ligger i direkt anslutning till Göteborgs centrum. Göteborg är Sveriges andra största stad med totalt ca 940 000 invånare i storstadsregionen. I staden bor ca 60 000 studenter och 2011 var ca tre och en halv miljon hotellövernattningar bokade i staden (göteborg&co, 2013). Genom staden går E6:an och Göta Älv, som är en viktig transportled för Vänertrafiken vilken transporterar gods till norra Vänern. Centralstationen, som ligger centralt i staden i direkt koppling till Gullbergsvass, har ca 40 000 besökare varje dag och kommer få en än starkare position efter invigningen av Västlänken som kommer att underlätta för tågtrafiken genom staden (Jernhusen, 2013). Staden ligger mittemellan Köpenhamn, Oslo och Stockholm och 70 % av Sveriges befolkning och Industri ligger inom 500 km från staden. Det läget har gjort hamnen till Nordens största då två av tre containrar i Sverige går genom Göteborgs hamn (Göteborgs Hamn, 2010).

Det finns olika definitioner på gränsdragningar av Gullbergsvass. I denna rapport definieras området enkelt i nord-sydlig riktning som området mellan Göta Älv och järnvägen och i väst-östlig riktning mellan Göta Älvbron och Säveån, se Figur 4 och Figur 5. Ibland räknas också kvarteret Lilla Bommen som en del av Gullbergsvass men då barriärerna är så pass tydliga är känslan av att komma in i ett nytt område så pass starkt att Lilla Bommen här räknas till stadsdelen Nordstaden. Då projektet handlar om hur tillgängligt området är för allmänheten har dock inventeringar genomförts även i angränsande områden. För att området skall kunna öppnas upp måste omgivningen analyseras och definitionen av Gullbergsvass gränser blir därför mindre väsentliga i denna rapport.



Figur 4. Gullbergsvass (rödmarkerat) lokalisering och proportion i jämförelse med Göteborgs historiska centrum (blått) © Lantmäteriet, i2012/901

Lokaliseringen och storleken gör att marken i området har mycket högt potentiellt värde, något som idag nästan uteslutande transporter och logistikcentraler får del av. Områdets yta är enligt definitionen ca 120 hektar (Enrio, 2013) och är större än hela Göteborgs historiska centrum.



Figur 5. Översiktsbild över området. Den röda delen markerar den mer aktiva delen i området.

Stadsdelen har under årens lopp mycket starkt blivit formad av de trafiklösningar som finns i området. Både järnvägen och stora biltrafikleder bildar gränser och stora barriärer både i Gullbergsvass och till de omkringliggande områdena. Figur 5 är en översiktsbild över området som tydligt visar vilken dominans trafiken har i området. Väg E45, som har det historiska namnet Mårten Krakowsgatan, delar den mer småskaliga hamnremsan från det resterande området. Den del markerat i rött på kartan löper längs med Gullbergs Strandgata och innehåller ett mer aktivt folkliv på dagtid än resten av Gullbergsvass. Denna del består av flera kontorsbyggnader, lunchrestauranger och den klassiska båthamnen Gullbergskaj, även känt som "Drömmarnas Kaj".

Förutom trafikens starka dominans finns två stora logistikcentraler i form av kombiterminalen och postterminalen, som är lokaliserade i mitten av området, läs mer i kapitel 5. Inga permanenta bostäder finns i området och de målpunkter som finns är svårtillgängliga på grund av de många barriärerna.

4.1 HISTORIA

Området Gullbergsvass har varit omstritt under hela Sveriges historia. Först i dispyten mellan danskar och svenskar, vidare mellan Göteborgs stad och den Svenska Kronan och numer sker striden mellan trafiklösningarna i området och stadens förtätning.

I och med sin mycket strategiska position har platsen där Göteborg nu ligger varit föremål för många fejder mellan danskarna och svenskarna och Gullbergsvass låg mitt i händelsernas centrum. Det tidiga svenska riket stred för sin lilla kustremsa mellan det danska Bohuslän och Halland och Gullbergsslott byggdes 1303, i närhet till Gullbergshöjd där idag Skansen Lejon ligger. Slottet revs av danskarna åtskilliga gånger men byggdes upp av svenskarna igen (Karlsson, 1951).

Skansen Lejon, eller Västgöta lejon som den kallades från början byggdes som en del i att hindra Göteborg att gå samma öde som dess föregångare. Flera försök att bygga upp staden hade tidigare misslyckats då den blivit bränd och riven av danskarna. Omgivningen har förändrats men den gamla skansen har stått kvar sedan 1689 då den invigdes av Karl XI. Skansen står belägen på Gullbergshöjd, en 20 meter hög kulle vilket gav den en strategisk position för överblick över både älven och långt över det som var tidiga Göteborgs omnejd. Skansen drabbades 1891 av en eldsvåda då taket och den tidigare träkulan som bepryde taket brann ned. Vid restaureringen ersattes den gamla träkulan med dagens Lejon som nu pryder taket och välkomnar tågresenärer till staden då Skansen idag har blivit helt omsluten av järnvägen (Karlsson, 1951).

4.1.1 FRÅN VASS TILL ÅKER

Fram till slutet av 1800-talet var Gullbergsvass, precis som namnet avslöjar, en grund vassbeklädd våtmark och en stor vik gick in från dagens Lilla Bommen och täckte hela den nuvarande stadsdelen. Gullbergsvass och de angränsande områdena Tingstadsvass och Lundbyvass var populära fågeljaktmarker. År 1841 började dock torrläggning av vassen. För att större fartyg skulle kunna komma längre upp i Göta älv påbörjades en uppmuddring av älven och muddermassorna lades där den nuvarande kajen är vid Gullbergsvass. I och med starten av muddring kom också planerna att bygga en kaj mellan Lilla Bommen och Gullbergsån för att förhindra att muddermassor transporterades tillbaka ut i älven igen.



Figur 6. Kartbilder som visar torrläggningen av Gullbergsvass, t.v från 1809 och t.h från 1872. På den senare kan på det stora området avläsas: "För bebyggande avsedd del av Gullbergs Wass hvåro indelning ännu ej är bestämd".

Innanför vallen bildade nu vassen ett instängt vattendrag vilket sågs som en framtida attraktiv mark för utvidgning av staden. Dessutom antogs att det instängda vattnet skulle bli en sanitär olägenhet och till fiskarnas och vassens förtret pumpades det sista vattnet ut från vassen 1859. Härmed väcktes frågan om Göteborgs stad eller den svenska kronan hade rätt till marken. Tillslut vann staden rätten och i fyrtio år framåt var det bördig åkermark över den gamla vassen (Karlsson, 1951).

4.1.2 HULTMANS HOLME

Hultmans holme är den del i Gullbergsvass som ligger mellan älven och nuvarande E45:an. Området har fått sitt namn från köpmannen Nicolaus Hultman som år 1800 arrenderade det som kallades Stadstjänareholmen vilken låg vid nuvarande Lilla Bommen. Snart efter att Hultman tagit över ansvaret för holmen började den i folkmun kallas för Hultmans Holme vilket också blev det officiella namnet (Karlsson, 1951).

När vassen intill torrlades växte holmen ihop med Gullbergsvass och hela den nya kursremsan mot älven tog



Figur 7. Hultmans Holme 1820

över namnet Hultmans Holme. En av byggnaderna som Hultman uppförde på Holmen var det Hultmanska huset. Vid hans död auktionerades huset ut och inropades av barnhusdirektören i Göteborg, han som förvaltade William Chalmers donation för start av en teknik och slöjdskola (Karlsson, 1951). År 1829 startade verksamheten som idag är Chalmers Tekniska Högskola. Senare på 1800-talet bytte dock skolan lokaler och det Hultmanska Huset revs slutligen vid den stora ombyggnaden av Östra Nordstaden 1971 (Hult, 1998).

4.1.3 STADSPLAN

Dess nära läge till Göteborgs centrala delar gjorde att det snart började spekuleras i hur den framtida användningen av vassen skulle bli. År 1862 genomfördes Sveriges, genom tiderna, första stadsplanetävling. Tjugotre förslag kom in, ingen av dessa blev ensam vinnare men två av dessa utmärkte sig och användes för att lägga grunden till det slutgiltiga förslaget som presenterades av staden. Det färdiga förslaget antogs 1864 och visade en tät stadsstruktur (Karlsson, 1951).



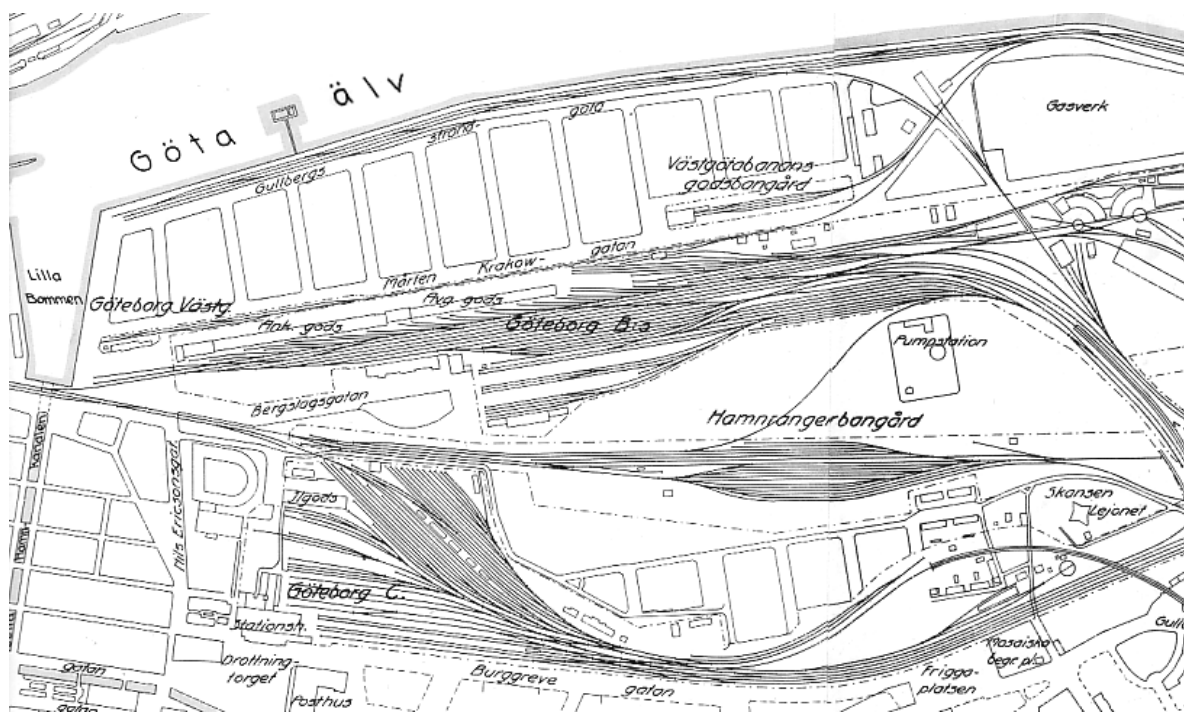
Figur 8. Stadsplan över Gullbergsvass som antogs 1864

Den första visionen var alltså att stadsdelen skulle bli tätbebyggd och ha samma känsla som de befintliga centrala delarna med kanaler, broar och torg. Många var de planer som var beslutade som aldrig blev av, några exempel är:

- en kanal, med sju broar, som skulle löpt från Lilla Bommen till Gullbergsån, ungefär nuvarande E45:ans sträckning.
- ett stort parkområde i anslutning till Skansen Lejon, idag spårområde och postterminal
- ett stort salutorg med basarbyggnader, där gasklockan idag tar upp det mesta av det tänkta torget.
- en avenyliknande gata med trädallé, nuvarande Trollhättegatan som dock bara blev hälften så bred som planerat och utan trädplantering (Karlsson, 1951).

4.1.4 JÄRNVÄGENS INTÅG

Den enskilt avgörande anledningen till att planerna inte blev av är järnvägens intåg i Göteborg. Den första rälsen som drogs var Västra Stambanan 1862, den bana som går söder om Skansen Lejon i Figur 9. I två dagar firades den nya järnvägen med medaljutdelningar och festligheter och järnvägsprojektet blev mycket lyckat. Kravet kom snabbt på att bygga ut systemet (Karlsson, 1951). Innan 1930 var Statens Järnvägars och de enskilda järnvägsbolagen separerade från varandra och när den nya banorna Västgötabanan och Bergslagsbanan lades byggdes ett nytt stationshus för båda de specifika banorna samt ny räls drogs norr om Västra Stambanan, rakt genom Gullbergsvass (Banverket, 2001).



Figur 9. Karta över Göteborgs bangård 1930, innan Statens järnvägar och de enskilda bolagen slogs ihop

Av den detaljplanen var nu nästan ingenting genomförbart. Men tack vare att Gullbergsvass var ett oexploaterat område så pass centralt i staden så kunde en storstad som Göteborg få en centralt belägen centralstation utan att behöva riva betydande byggnader i centrum, bygga några tunnlar eller drabbats av dyra anläggningskostnader. Den spolierade detaljplanen kan därför anses väga lätt i jämförelse med fördelarna som järnvägen har gett. Marken kunde dock ha utnyttjats på ett bättre sätt och en stor del av detaljplanen kunde genomförts om parterna hade samarbetat (Karlsson, 1951).

Nästa stadsplan som gjordes för området kom 1881, men gällde då endast Hultmans Holme. Under 1880-talet anlades bostäder, verksamheter och gator. De bostäder som byggdes var landshövdingshus som idag är rivna. Strax innan (1871) hade kajen anlagts vilken till en början var till för lastning för prämtrafik (Karlsson, 1951).

I slutet av 50-talet ökade biltrafiken och kraven på en utökad kapacitet för bilismen efterfrågades. I den översiktliga planen från 1959 lades en plan fram för nya trafikleder utmed älven för att förbättra stadskärnans trafikförhållanden. Vidare föreslogs en ökning av antalet parkeringsplatser från 5000 till 12000 i staden (Lynch, 1960).

5. NULÄGESANALYS

5.1 BARRIÄRER, NODER OCH ENTRÉER



Figur 10. Barriärer och Noder är markerade med siffror och tas upp en och en nedan. Entréer till området är markerade med pilar där de ljusblå pilarna endast är gång/cykelväg och den lila är järnväg för persontrafik.

5.1.1 BARRIÄRER

1. *Göta Älv* är ca 230 meter bred mellan Gullbergsvass och Ringön. Göta Älvbron korsar älven väster om Gullbergsvass och Tingstadstunneln går under älven precis öster om. Planer finns att skapa en ny kollektivtrafikled över älven men dessa ligger mycket långt fram i tiden.

2. *E45* har precis som Lilla Bommen flera olika benämningar och sträckan genom Gullbergsvass kallas också Götaleden (*E45*:ans del som går genom centrala Göteborg) och Mårten Krakowsgatan (namnet på den lokalgata som låg på sträckan innan *E45*:an byggdes). Drygt 40.000 fordon passerar dagligen *E45* och den går endast att passera på två ställen inom Gullbergsvass (Göteborgs Stad, 2013).

3. *Kombiterminalen* tar till ytan upp över en tredjedel av hela Gullbergsvass. Centralen används som omlastningsyta för gods från tåg till lastbil, och tvärtom, vilket gör att centralen har en stor del egen järnvägsräls. Hela området är avspärrat runt omkring för att hålla säkerheten för gods. Även om det endast finns två passager över *E45* så skulle ytterligare en passage inte öka tillgängligheten då kombiterminalens mark spärrar av potentiella stråk.

4. Den stora byggnad som *Postterminalen* ligger i huserar också fler andra företag bland annat Trafikverkets Göteborgskontor. Fastigheten utgör en barriär i avseendet om staden skulle planera en till förbindelse över järnvägsspåren. Det smalaste partiet av räls ligger precis vid den stora terminalen och på andra sidan spåren ligger Odinsplatsen som leder ner till Göteborgs evenemangsstråk.

5. *Järnvägen* och Bangården sträcker sig längs hela den södra delen. Enda passagen ligger strax öster om Skansen Kronan där en svåråtkomlig cykelpassage under spåret är placerad. Den enda naturliga entrén till Gullbergsvass söderifrån är att gå genom eller väster om Centralstationen. Järnvägen är och kommer förbli en mycket svårpasserad barriär. I dagsläget finns få målpunkter norr om rälsen men om platsen i framtiden exploateras kommer det bli en utmaning att skapa rörelsestråk över järnvägen.

6. Pagodan är en långsträckt byggnad som sträcker sig nästan ända från Kajen till E45.

7. *Nils Ericssonsgatan* hade vid den senaste mätningen (2011) den lägsta trafikmängden som uppmätts sedan de första mätningarna 1975, men fortfarande ligger dygnstrafiken på drygt 20 000 fordon per dygn (Göteborgs Stad, 2013). Den intill liggande Nils Ericssonterminalen samt kollektivtrafiken över bron gör att många tunga fordon rör sig på gatan i relativt hög hastighet för att vara en stadsgata. På den bredaste passagen har gatan nio filer, två för spårvagn, två för busstrafik och fem för biltrafik. En intressant jämförelse är att det dock är enkelriktat för cykeltrafik på den sida som är närmast centralstationen, på grund av platsbrist. Nils Ericssonsgatan övergår i *Göta älvbron*. Dess höjd och utformning gör dock att den domineras av kollektiv och biltrafik och rampen upp till bron bildar en kraftig barriär till Gullbergsvass. Även om passagen under rampen är relativt lätt att passera bryts siktlinjer och rampens bredd bidrar till otrygghet vid passage.

5.1.2 NODER

9. *Stadstjänaremotet* är en stor trafikplats som knyter ihop trafik från Centralen, Göta Älvsbron/Nils Ericssonsgatan, E45, Gullbergs Strandgatan, Kruthusgatan och Kanaltorgsgatan (väster om Gullbergsvass)

10. *Centralstationen/Nils Ericssonterminalen* och dess utformning har en stark påverkan på Gullbergsvass. Trots att huvudbyggnaden är relativt nybyggd är centralen idag trång och bildar också en slags barriär mot området bakom.

11. *Falutorgsmotet* är en enplanskorsning med trafikljus där E45 möter Falutorget. Tung trafik från Kombiterminalen och vissa cyklister som färdas mellan Gullbergskaj och Olskroken blandas utan separat cykelfält.

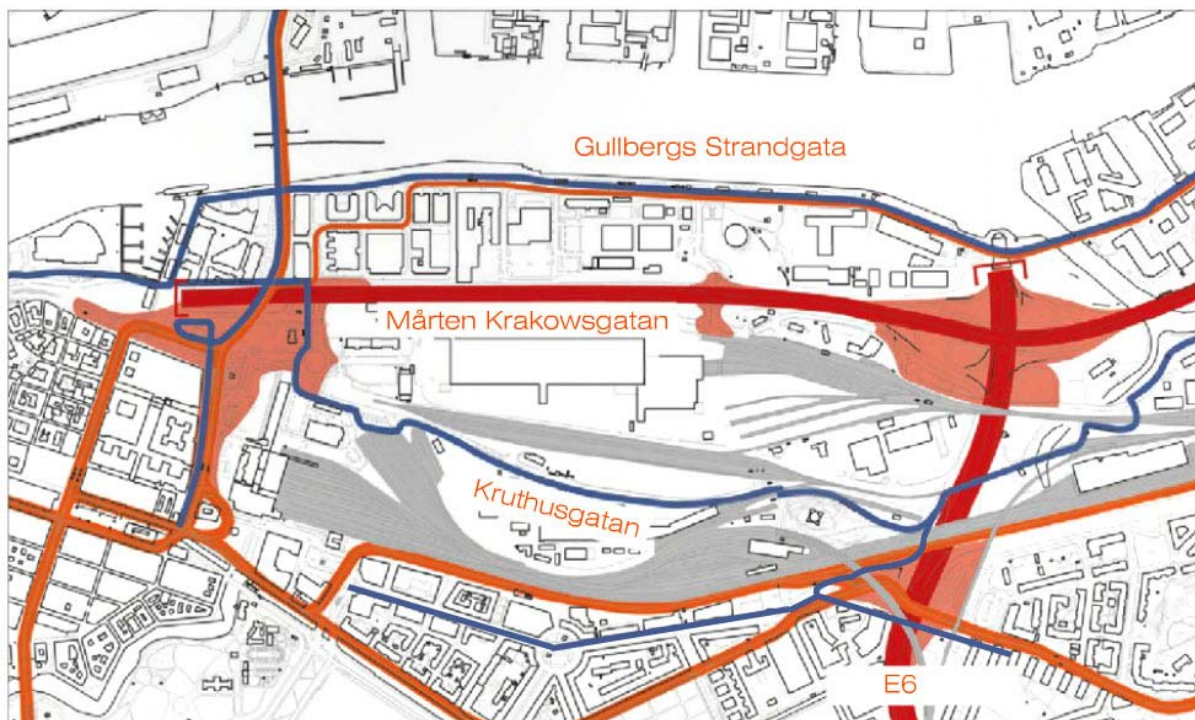
12. *Gullbergsvassmotet* är en tvåplanskorsning där E45 och E6, som i motet går ner i Tingstadstunneln, möts.

5.1.3 ENTRÉER

Gullbergsvass är stark bildominerat, gång och cykeltrafikanter möter stora fysiska och mentala barriärer när de skall ta sig in i området i och med de stora trafiksituationer som finns. Två entréer är endast för gång och cykeltrafik: Den ena är passagen under Göta Älvbron längs kajen. Bron skapar dock en lång mörk passage vilken inte känns attraktiv. Den andra är en passage under järnvägsspåren från området Stampen vilken är ännu mörkare och dessutom svår att hitta till utan förkunskap om området.

I och med den stora trafikmängden i området är Gullbergsvass en naturlig passage för transport till de centrala delarna med bil, buss och tåg både från norr, öster söderifrån och ofta det första en besökare får se av staden.

5.2 BEFINTLIGA STRÅK



Figur 11. Stråken för olika färdmedel i Gullbergsvass. RÖTT= Motorfordon, BLÅTT=Cykelleder, ORANGE=Kollektivtrafik

Framför allt för fotgängare saknas både målpunkter och tydliga rörelsemönster.

Två cykelvägar går genom området, längs Gullbergsstrandgatan och längs Kruthusgatan. Cykelstråket längs kajen binder ihop centrum med de nordöstra stadsdelarna Gamlestaden, Kviberg och Kortedala. Stråket har stor potential att i kunna bli ett mycket attraktivt alternativ och är redan idag vältrafikerat.

Cykelvägarna är väl utbyggda i området mellan Centralstationen, Lilla Bommen och Gullbergskaj, anledningen till en låg användning av cykel som transportmedel beror på andra faktorer. Ett av problemen är bristen och lokaliseringen av cykelparkeringar och mentala barriärer då cykelvägarna går genom tunga trafikplatser och cykelpassagen mellan Gullbergskaj och Olskroken är nästintill omöjlig att hitta utan en beskrivning. Cykelvägarna söder om centralstationen har bristande utformning vilket också påverkar möjligheten för cykeltrafik i området.

Kollektivtrafiken runt området är väl utbyggd men i själva området finns bara en busslinje som går längs Gullbergs Strandgata.

5.3 ANGRÄNSANDE OMRÅDEN



Figur 12. Angränsande områden. I de rödmarkerade områdena finns bostäder och folkliv även på kvällar medan de ljusare områdena präglas av trafikplatser, industrilokaler och arbetsplatser.

5.3.1 NORDSTADEN

I sydväst gränsar Gullbergsvass till Nordstaden och Göteborgs allra centralaste delar. Nordstaden har kan delas upp i tre olika delar som skiljer sig åt i struktur:

1. Norra delen av Nordstaden har en öppen struktur där den stora målpunkten är operan och hamnpromenaden som är lättillgänglig och populär bland både turister och göteborgare. Området kring operan och småbåtshamnen vid Lilla Bommen har fått ett uppsving efter Götatunnelns invigning. Tidigare utgjorde E45:ans trafik en stor barriär men fortfarande känns skalans i området mellan Nordstan och Operan väldigt stora, även om trafikmängden idag är begränsad. Konstgräset och den tillfälliga utställningen om Älvstadens pågående projekt är välbesökta vid vackert väder och vid kajen finns en gästhamn samt den välkända Barken Viking. Vid Götaälvsbronns fäste, väster om bron och Gullbergsvass ligger Lilla Bommen, känd i folkmun som Läppstiftet eller Skanskaskrapan, ett starkt landmärke i Göteborg. Kontorsbyggnaden Lilla Bommen rymmer ca 1000 anställda (Backlund, 2013).

2. Centralstationen och Nils Ericsonsterminalen är fullt av butiker och folkliv. Som tidigare nämnts så har centralstationen ca 40 000 besökare per dag som arbetar eller reser regionalt eller interregionalt från stationen.

3. Angränsande till Centralstationen ligger köpcentret *Nordstan*, vilket alltså inte skall blandas ihop med området Nordstaden. Köpcentret är ett av Sveriges största köpcenter med sina 37 miljoner besökare varje år (Fastighetsvärlden, 12). Väster om köpcentret finns en tät struktur med blandade

verksamheter och bostäder. I kvarteret finns Göteborgs äldsta byggnad, Kronhuset som stod färdigt 1654 (Kronhusbodarna, 2013).

5.3.2 STAMPEN

Stampen består av tät bebyggelse med både blandad verksamhet och bostäder. Längs med hela området går järnvägen vilken blir en dominant faktor. Byggnadsstrukturen utgår från Odinsplatsen, en större cirkulationsplats i mitten av Stampen. Från Korsvägen löper det så kallade evenemangsstråket, förbi bland annat Scandinavium och Ullevi, vilket sedan abrupt slutar i Odinsplatsen på grund av järnvägens lokalisering. Odinsgatan som går mellan Odinsplatsen och Centralstationen, längs järnvägen, har genomgått en positiv förvandling de senaste året där miljön för cyklister och fotgängare har förbättrats.

5.3.3 OLSKROKEN

Även Olskroken består av en tät bebyggelse med blandad verksamhet och bostäder. Spårvagnarna skapar ett starkt kollektivtrafikstråk genom området i och med hållplatserna Olskrokstorget och Redbergsplatsen där flera linjer passerar.

5.3.4 MARIEHOLM / PARTIHALLARNA / RINGÖN

Dessa tre områden är likt Gullbergsvass starkt dominerade av trafik och industri. Marieholm är den norra fortsättningen av Gullbergsvass längs älven men saknar de potentiella målpunkter som Gullbergsvass har, till exempel båthamnen. Här har industrierna helt tagit över älven och vattnet är inte tillgängligt för allmänheten. Partihallarna är än mer isolerat än Gullbergsvass och det enda naturliga sättet att ta sig till området är via bilvägar till området. På andra sidan Gullbergskaj ligger Ringön vilket i och med älven inte har några naturliga kopplingar med Gullbergsvass.

5.4 PLATSANALYSER / MÅLPUNKTER

Gullbergskaj är den del som framför allt för knippas med området. Kajen har en tydlig uppdelning. I den östra delen är Fartygsföreningen Gullbergskajen lokaliserad, en 600 meter lång kaj som rymmer en mängd historiskt intressanta fartyg. Flera fartyg är i dåligt skick och är antingen under upprustning eller ligger och förfaller. Längs kajen går en grusväg som delvis är fylld med arbetsmaterial och byggställningar vilket ger en ruffig men levande och fascinerande inramning. Antalet aktiva vid kajen är svårt att få en säker källa på men enligt Fartygsföreningen är det en stor andel personer som äter lunch, beskådar hamnen, arbetar på båtarna och konstnärer som spenderar mycket tid vid kajen. Enligt flera källor är det också en betydande del hemlösa som övernattar i båtar och spenderar tid vid kajen, vilket dock också är svårt att få bekräftat.

Som kontrast är den västra delen av kajen, sträckan mellan Göta Älvbron och fartygsföreningen en parkeringsyta för de företag som har verksamhet i området. Även här finns båtar längs kajen men mer upprustade, bland annat fartyget Astoria som rymmer Hotel Ibis och ett fartyg som innehåller ett café och glassbar. Det var länge sedan kajen användes kommersiellt. Innan 60-talet användes kajen som en slutstation för gamla båtar innan de gick till upphugning eller såldes vilket ledde till att kajen blev föremål för många nedgångna skutor och i folkmun fick namnet ”de döda skeppens kaj” (Fartygsföreningen Gullbergskajen, 2013).



Figur 13. Två sidor av Gullbergskajen













Gullbergs Strandgata går från Lilla Bommen där en mängd privata företag har kontor. Sedan följer gatan kajen och passerar bland annat byggnaden Pagodan (se Figur 14) och Swedish Match stora fastighet. En cykelväg går längs hela gatan, mycket nära kajen men dock har svag koppling till kajen då ett tätt buskage med låg insyn går mellan vägen och kajen. Cykelbanan är vältrafikerad vid rusningstrafik.



Figur 14. Från vänster till höger: Arbetsplatser, Pagodan och cykelvägen längs Gullbergs Strandgata

Rapporten är fokuserad på att stärka hållbara transporter läggs fokus på cykelstråket längs kajen, vilket också är vältrafikerat och har stor potential vid vidare utveckling. För att bedöma hur en attraktiv plats kan skapas där människor trivs, och kan tänka sig att stanna, används en Gehl-Analys, vilken beskrevs i den *funktionella aspekten* i teoridelen. Efter inverteringar i området har följande diagram skapats från känslan längs cykelstråket.

Tabell 3. Gehl-analys över Cykelstråket som går längs Fartygsföreningen Gullbergskajen

PROTECTION	 TRAFFIC & ACCIDENTS	 CRIME & VIOLENCE (feeling)	 UNPLEASANT SENSE EXPERIENCES (wind, rain etc)
COMFORT	 WALKING	 STANDING /STAYING	 SITTING
	 SEE	 HEARING /TALKING	 PLAY /UNFOLDING /ACTIVITIES
ENJOYMENT	 SCALE	 POSITIVE ASPECTS OF CLIMATE	 AESTHETIC QUALITY

Buskaget mellan cykelvägen och kajen bildar en visuell barriär och möjligheter för spontana aktiviteter, skydd från vind och regn, möjligheter att utnyttja vädret och möjligheter att stå och sitta är begränsade.

Skansen Lejon: Idag används Skansen som festlokal vilken är uthyrningsbar. Tack vare att den ligger på en höjd är den väl synlig från stora delar av området men svårtillgänglig på grund av att den ligger inklämd mellan järnvägen, E6:an och Kombiterminalen.

Gasklockan är ett av Göteborgs starkaste landmärken, tack vare dess höjd och då byggnaden är en av de första som syns vid ankomst österifrån. Klockan är en av de sista kvarvarande i landet och trots att den inte varit i bruk på många år så finns starka krafter som vill bevara den.



Figur 15. Skansen Lejon, Gasklockan, historiskt intressanta fartyg och nedlagd tågräls. Områdets historia är väl värd att lyfta fram men är idag svår tillgänglig på grund av områdets barriärer.

5.4 SWOTANALYS

Strengths

- ✚ Det centrala läget i staden och närheten till Centralstationen
- ✚ Intressant stadsdelshistoria
- ✚ Närheten till vatten
- ✚ Politiska beslut för förnyelse
- ✚ Flera historiskt och kulturellt intressanta landmärken

Weaknesses

- ✚ Stora barriärer i och i anslutning till området
- ✚ Inga naturliga mötesplatser
- ✚ Avsaknaden av stadsstruktur
- ✚ Försummade landmärken
- ✚ Buller och luftkvalitetsproblem
- ✚ Gång/cykel/kollektivtrafik är försummad
- ✚ Förorenad mark och vatten
- ✚ Problematiska markförhållanden, svag grund
- ✚ Svag publik kännedom om området

Opportunities

- ✚ Centrums utvidgning minskar bilberoendet i området
- ✚ De framtida tomma ytor som bildas vid omlokalisering av verksamheter
- ✚ Sänkning av E45
- ✚ Västlänken
- ✚ Möjlighet att dra in starkare kollektivtrafik
- ✚ Potential att lyfta fram historiska byggnader
- ✚ Möjlighet att skapa en attraktiv älvpromenad

Threats

- ✚ Fler barriärer i form av bangårdsviadukten och nya bron
- ✚ Ökat buller och försämrad luftkvalitet
- ✚ Höjd vattennivå – översvämningar
- ✚ Snabb utbyggnad kan ge svag identitet till området
- ✚ En snabb utbyggnad kan skapa en onaturlig stadsbild och dåligt genomtänkta rörelsemönster
- ✚ Styrkan i Gullbergskaj kan gå förlorad vid en oförsiktig utbyggnad

Efter genomförd områdesanalys genomfördes en Swotanalys för att koncentrera vilka åtgärder som bör läggas fokus på i ett utvecklingsstadium. Swotanalyser används inom flera olika sammanhang för att på ett överskådligt sätt beskriva ett projekt, en plats eller en affärsidé styrkor, svagheter, möjligheter och hot. Styrkorna och svagheter (strengths och weaknesses) är nuvarande omständigheter som går att kontrollera och åtgärda. Möjligheter och hot (opportunities och threats) är framtida faktorer som genomförs utanför det egna projektets ramar och i större grad påverkas av andra aktörer. Genom att samverka med dessa aktörer gäller det att ta till vara på möjligheterna som finns och minska påverkan av hoten i så stor utsträckning som möjligt (UUS, 2013).

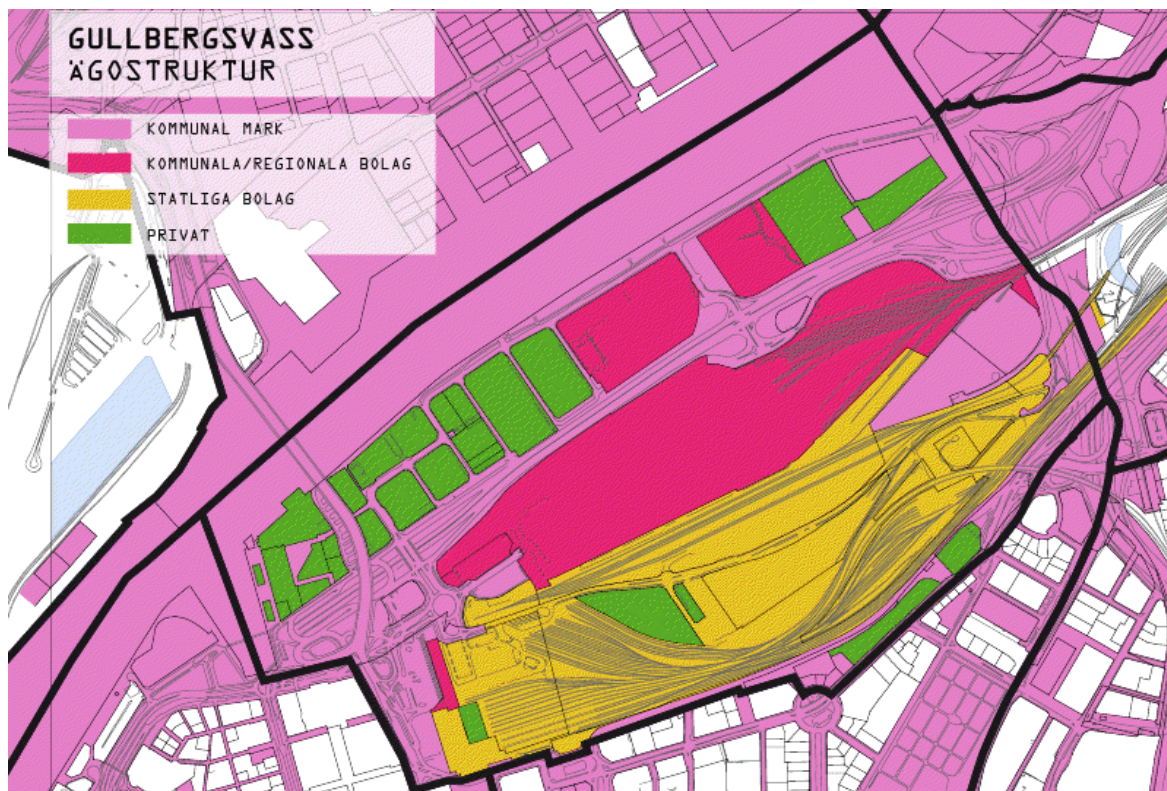
Styrkorna och svagheter ger alltså en bild över områdets kvaliteter och brister, vilka ger en god utgångspunkt över vad som kan åstadkommas. Genom att knyta an de nuvarande omständigheterna med de framtida möjligheterna och hoten kan man skapa en helhetsbild över hur den framtida stadsdelen kan komma att utvecklas. Då många aktörer kommer att påverka hur Gullbergsvass kommer att se ut finns det skäl att analysera dessa och vilka projekt som i dagsläget är planerade i anknötning till området.



Figur 16. Stora barriärer korsar området samtidigt som ett starkt folkliv finns i nära anslutning till Gullbergsvass, t.v. E45 och t.h. konstgräsytan vid Lilla Bommen med Barken Viking

6. SAMMANSTÄLLNING AV AKTÖRER

Tre aktörer har den huvudsakliga beslutanderätten i frågan om hur utvecklingen kommer att se ut i Gullbergsvass; Göteborgs Stad, Trafikverket och Jernhusen. Framför allt Göteborgs Stad (men även de andra aktörerna) anlitar i sin tur konsultfirmor som arbetar med specifika uppdrag.



Figur 17. Ägostruktur, Gullbergsvass © Stadsbyggnadskontoret Göteborg

6.1 GÖTEBORG STAD

Göteborgs Stad är det namn som Göteborgs kommun använder om sin egen verksamhet. Fastighetskontoret i Göteborg äger all kommunal mark vilken de sedan lämnar ut till olika förvaltningar att ansvara för (Sintorn, 2013). Kommunen är uppdelad i en mängd olika grenar, de avdelningar som främst arbetar med stadsutveckling är stadsbyggnadskontoret, fastighetskontoret, trafikkontoret och park och naturförvaltningen. Över varje respektive förvaltning sitter en beslutande nämnd som består av ledamöter tillsatta av kommunfullmäktige i förhållande till hur det senaste kommunvalet gått (Göteborgs Stad, 2010). Enligt Göteborgs Stads hemsida arbetar de olika förvaltningarna enligt följande:

Stadsbyggnadskontoret har som uppdrag att kontinuerligt ta fram nya översiktsplaner för hur Göteborg skall utvecklas i framtiden samt detaljplaner för hur och var det får byggas hus och anläggningar i Göteborg (Göteborgs Stad, 2013a)

Fastighetskontorets uppgift är att skapa goda förutsättningar för boende för de som bor och vill bo i staden samt att stödja näringslivet genom att erbjuda mark för industri, forskning, utbildning, handel mm. De arbetar framför allt inom fyra områden; markägande, exploatering, förvaltning och boende.

Trafikkontorets ansvar ligger i att erbjuda alla göteborgare en säker, effektiv och hållbar rörlighet. Det gäller både för boende, besökare, näringsliv och organisationer. I deras ansvar ligger också utbyggnad och underhåll av stadens vägar, gator, cykel- och spårvägsnät. (Göteborgs Stad, 2013b).

Park- och naturförvaltningen utvecklar och förvaltar kommunens utemiljöer så som parker, torg, lekplatser, sjöar, kajer och strandkanter. De står också för viss anläggning samt underhåll av vägar, broar och andra utemiljöer samt sanering, städning och vinterväghållning. De fungerar även som en remissinstans i stadsbyggnadskontorets plan och byggärenden där park- och naturförvaltningen bevakar park, natur och sociala värden (Göteborgs Stad, 2013c).

Park- och naturförvaltningen arbetar efter olika så kallade sociotopvärden. Varje grönområde i staden har varierande många sociotopvärden, vilka till exempel kan vara en möjlighet till bollspel, fiske, promenad, lek eller odling. Ju fler värden, desto större dragningskraft har grönytan. Till exempel är ett mål att det aldrig skall vara mer än 300 meter till närmaste park och naturområde i staden, bland annat för att det mentala avståndet minskar vid en omväxlande och grön stad. Gullbergsvass är ca 1,5 kilometer långt längs vattnet och mellan 700 och 800 meter brett mellan järnvägen och vattnet, vilket enligt Sintorn (2013) betyder att området kommer att behöva ha flera grönområden för att leva upp mot målen. Just nu är det bara det lilla området runt Skansen Lejon som räknas som ett parkområde. Björn Siesjö (2013) på Göteborgs Stad hävdar att det förr välanvända begreppet *grönyta* inte längre bör användas då till exempel stora gräsbetäckta cirkulationsplatser ofta räknas som grönyta trots att de inte ger någon möjlighet till rekreation.

Det finns flera gränsdragningar där förvaltningarnas arbete överlappar varandra. Sintorn (2013) berättar att trafikkontoret ansvarar för all mark som anses vara till för transport, alltså cykelbanor, konstruktion av kajer, trafikerade gångstråk och bilvägar. Däremot ansvarar Park och Naturförvaltningen för till exempel grusgångar i parker, promenadstråk vid vattnet och andra ytor där människor kan vistas utöver själva transporten. Som exempel jämför Sintorn Gustav Adolfs Torg och Drottningtorget i Göteborg. Den centrala delen av Gustav Adolfs Torg består av statyn där människor vistas vilken fungerar som en mötesplats varför Park- och Naturförvaltning har markansvar här. Runt statyn ansvar dock trafikkontoret då den delen av torget används av bilister som använder den delen av torget för att ta sig till de angränsande byggnaderna och gatorna. Drottningtorget däremot är helt under trafikkontorets ansvarsområde. Eftersom det är en så betydande rörelse på torget anses hela torgytan vara transportyta (Sintorn, 2013).

Som ett samarbete mellan de olika förvaltningarna finns gruppen som kallas ”Trygg och vacker stad” som arbetar för gemensamma intressen och fungerar som en slags koordinator för frågor som rör över flera förvaltningars områden. Ibland blir det fler aktörer som har intresse av marken och Sintorn (2013) hävdar att det då är större risk för att det blir längre processer.

Anna Jarkiewicz, projektledare för Stadsutvecklingsprogrammet för centralenområdet, och Anna Samuelsson, planhandläggare för nya Göta älv bron, arbetar på Stadsbyggnadskontoret och berättar i en intervju att Göteborgs Stad sedan en tid arbetar på ett nytt sätt. Detaljplaner tas fram samtidigt som mer övergripande planering fortfarande är under arbete vilket gör att många aktörer är delaktiga. Under en sådan process kommer många förslag fram vilket ökar chansen att hitta en optimal lösning men det blir också svåröverskådligt. ”Vi gräver inte hål bara för att vi tycker att det är kul” hävdar Samuelsson, utan vi gör det för göteborgarnas skull. Samuelsson framhäver hur viktigt det är att

Stadsbyggnadskontoret inte fattar förhastade beslut då dessa kommer att påverka staden och dess invånare under en mycket lång tid framåt. Mycket arbete får strykas och påbörjas på nytt men det är viktigt att processen får ta den tid som behövs för att få fram den bästa lösningen, samt att processen sker öppet och möjliggör för medborgarna att delta och ha synpunkter (Jarkiewicz & Samuelsson, 2013).

Ett viktigt skede i Göteborgs nya transportpolicy är att fotgängare börjar få allt mer fokus. Göteborg har både historiskt och idag en väldigt stark bildominans i transportpolitiken och det har varit en självklarhet att bilen skall ha full framkomlighet i staden. Kollektivtrafiken har enligt visionen de senaste åren haft störst fokus av transportslagen i staden, men nu börjar fotgängarna att få en allt större del i planeringsstadiet av trafiken. Mål finns för att skapa starka trafikleder för cyklisterna, kollektivtrafiken kräver stora ytor för att kunna hållas effektiv och biltrafiken måste ha fortsatt god framkomlighet för att undvika protester. Samtidigt skall säkerheten för alla trafikslag hållas på en hög nivå, fotgängarna skall få stora ytor och skalorna får inte bli för stora för att inte trafikplatser skall ta över stadslandskapet helt. Detta är en kombination som enligt Jarkiewicz (2013) är otroligt svårt att åstadkomma i många fall men som är nödvändig för att utveckla en levande och blandad stad. Men vad menas med att utveckla en levande och blandad stad? Detta är ord som används frekvent i Vision Älvstaden men utan att specificeras på ett entydigt sätt. Enligt Jarkiewicz och Samuelsson håller Göteborgs Stad på att ta fram en plan för hur kommunen skall se på dessa frågor i framtiden.

Nä det kommer till utvecklingen av Gullbergsvass är det ”fortfarande ett stort frågetecken vad som kommer att ske med området” enligt Samuelsson (2013). Förutom de stora projekt som pågår i området så finns ingen som specifikt arbetar med området för tillfället. Stadsbyggnadskontoret har en person ansvarig för Gullbergsvass men med de många och omfattande projekt som är aktuella så har den utvecklingen för tillfället hamnat i skymundan. I och med visionshandlingarnas starka fokus på att tillfälliga lösningar skall skapas hävdar dock Jarkiewicz (2013) att även om ingen på kontoret aktivt arbetar med någon konkret plan det så finns stora möjligheter att införa sådana lösningar om rätt idéer kommer fram.

6.2 JERNHUSEN

Jernhusen förvaltar och utvecklar stationsbyggnader, stationsområden samt gods och logistikcentraler längs den svenska järnvägen. Företaget är helägt av den svenska staten men är kommersiellt och enligt deras hemsida skall vinsten investeras tillbaka i fastigheterna och bidra till ökad samhällsnytta, ökat resande och en bättre miljö. Centralen anses vara för trång, vilket förväntas bli ett än större problem då kollektivtrafiken förväntas öka, varför de vill bygga ut centralstationens huvudbyggnad (Jerhusen, 2013). Den funktion som Jernhusen ser att Centralstationen skall ha är följande:

- Station och mötesplats – Centralen skall inte bara vara en stationsbyggnad utan även inrymma handel, konferens, hotell och utgöra en naturlig mötesplats.
- Länkande stadsdel – Koppla ihop de nuvarande och kommande stadsutvecklingsområdena i anslutning till centralenområdet.
- Manifest för väst (Jerhusen, 2013)

Johanna Hedenskog och Boldi Kisch arbetar båda med processen att ta fram en detaljplan för centralenområdet och utvecklingen runt den kommande Bangårdsviadukten. Enligt dem finns det i nuläget inte finns något färdigt material utan det är mycket bollande fram och tillbaka med kommunen och internt. Vid ett första förslag som Jernhusen lade fram till kommunen så fick de tillbaka förslaget med kritiken att de måste visa ett förslag med öppnare stråk, där göteborgarna kan ta sig runt i staden under öppen himmel. Göteborgs Stad hänvisade till den så kallade ”Nordstanseffekten”. Hedenskog

hävdar att Nordstan är ett väl fungerande köpcentra men håller med kommunen om att på kvällstid stängs en stor del av staden av vilket också gör närliggande områden mindre aktiva och attraktiva. Viktigt vid utvecklingen är att staden skall mötas, bilda en enhet och ”inte bli ett gytter av trafik”. Jernhusen är helt självförsörjande men har varje år har de ett vinstkrav från Riksgälden. För förstudier har de en rad olika konsulter till hjälp i flera projekt. När det gäller temporära åtgärder så säger Hedenskog att vid byggnadsskedet går säkerheten i första hand, men går det att utforma titthål eller liknande åtgärder är det positivt. Jernhusen vill precis som kommunen gärna ha i åtanke ”vad göteborgaren tycker” (Kisch & Hedenskog, 2013).

6.3 TRAFIKVERKET

Trafikverket är en myndighet som står för långsiktig planering av väg, järnväg, luft och sjöfart samt byggande, drift och underhåll av statliga vägar. De arbetar för en helhet inom det svenska transportsystemet och ansvarar för bland annat förarprov, trafikinformation och uppförandet av kombiterminaler. Trafikverkets vision lyder ”Alla kommer fram smidigt, grönt och tryggt” (Malm, 2013). Trafikverket har en lista på så kallade riksintressen gällande person och godstransport i Sverige, dvs. komponenter som anses vara av nationellt intresse. Även om kommunen har det övergripande ansvaret för trafik och vägar inom kommunen kan Trafikverket stoppa planer som ”försvarar tillkomsten eller utnyttjandet av sådana anläggningar” (Trafikverket, 2013). På deras hemsida finns en karttjänst som visar att Gullbergsvass är nästan helt täckt av riksintressen och att det därmed är en av de platser i Sverige som har tätast förekomst av dessa anläggningar, se Figur 18.



Figur 18. Illustration över Trafikverkets uppsatta riksintressen

6.4 ÄLVSTRANDEN UTVECKLING

Älvstranden Utveckling AB ägs helt av kommunen och har som uppgift att leda och driva utvecklingen av Norra och Södra älvstranden. De har nyligen fått ett nytt ägardirektiv av Göteborgs Stad vilket sammanfattas som att de ska; förverkliga Vision Älvstaden (se avsnitt 7.2), verka för en blandad stad, tänka hållbart, göra temporära åtgärder och göra egna investeringar genom att äga och förvalta fastigheter (Älvstranden Utveckling, 2013). En viktig del i verksamheten är att de äger och förvaltar fastigheter, bland annat kombiterminalen i Gullbergsvass. Vid utveckling av marken bildas ett konsortium mellan Älvstranden Utveckling och intresserade byggherrar (Sintorn, 2013). I deras verksamhetsberättelse från 2012 nämns dock inte Gullbergsvass utan nästa fokus för verksamheten är Frihamnen och arbetet med att knyta ihop den norra och södra sidan av staden genom en utveckling av det området (Älvstaden Utveckling, 2012).

6.5 GÖTEBORG&CO

Göteborg&CO är ett samarbete mellan flera olika parter som arbetar för att marknadsföra Göteborg som stad och öka turismen, skapa mötesplatser och evenemang. Några av ägarna är Göteborgs Stad, Liseberg, Stena AB, GotEvent och Svenska Mässan. Göteborg&CO har bland annat hjälpt till med att etablera internationellt kända evenemang som Way Out West, Gothia Cup och Göteborg Horse Show men även mer småskaliga projekt som Göteborgs Jazzfestival och Göteborgspriset för hållbar utveckling.

6.6 FARTYGSFÖRENINGEN GULLBERGSKAJEN

Innan 1970 hade hyrorna för en båtplats vid Kajen varit nästintill obefintliga. Göteborgs Hamn beslöt att höja hyrorna flera hundra procent varför den ideella fartygsföreningen skapades. För att hålla nere priserna tog föreningen på sig i avtalet med hamnen att själva forsla bort nedgångna båtar och städa upp kajen. Föreningen har bland annat dragit el till kajen och fortsätter själva att städa kajen två gånger per år. Föreningens mål är att bevara äldre fartyg i Göteborgs hamn och hålla dem i sjödugligt skick (Fartygsföreningen Gullbergskajen, 2013). Som nämnts tidigare har kajen en mycket speciell karaktär men är lite isolerad för förbipasserande på grund av det buskage som ligger mellan kajen och bil/cykel/gång vägen på andra sidan. Enligt fartygsföreningens ordförande Leif Königson (2013) har föreningen inga egna önskemål att förändra den nuvarande miljön utan ser buskage, med flera barriärer mot gatan, som positiva då de utgör ett vind och bullerskydd mot gatan. Kajen används av många som rekreation och en plats för stillhet och Königson upprepar att mer buller än vad som nu är fallet vore synd. Enligt Trafikverket fungerar träd och buskage dock mycket dåligt som bullerskydd och kan till och med verka negativt då löv och grenar leder ljud ner mot marken i stället för att det sprids uppåt (Trafikverket, 2013b).

6.7 PRIVATA FÖRETAG

Över 180 privata företag har verksamheter i Gullbergsvass, de främsta lokaliserade på Gullbergs Strandgata och Kruthusgatan. Några av de största och mest välkända är Swedish Match, Sweco, Renova, Vattenfall och försäkringsbolaget IF. Även Trafikverkets och Postens Göteborgskontor är lokaliserade här. En viktig del i att få en hållbar stadsdel kan vara att få en god dialog med dessa företag. Tillsammans med kommunen kan bland annat kampanjer göras för minskad biltrafik och förbättrade förutsättningar för cykelparkeringar. Ett mer attraktivt område gör fastigheterna mer eftertraktade vilket kan vara en motiverande faktor för de privata företagen att samarbeta i en förnyelseprocess.

7. ÖVERORDNADE BESLUT OCH PROJEKT

7.1 GÖTEBORGS ÖVERSIKTSPLAN

Översiktsplanen för Göteborg sätter upp en långsiktig plan för hur staden skall utvecklas på ett hållbart sätt gällande mark- och vattenområden samt bebyggelseutveckling. Stadsbyggnadskontoret färdigställde den senaste planen 2009 och de övergripande målen är att stimulera fortsatt befolkningstillväxt, bygga hållbar infrastruktur, och stärka stadens kvaliteter. Utöver dessa mål redovisas tretton punkter som staden skall jobba efter (Stadsbyggnadskontoret, 2009):

1. Göteborgs roll i en växande region
 - skapa goda förutsättningar för infrastruktur, kollektivtrafik och ett växande näringsliv
2. Attraktiv stadsmiljö
 - skapa ett rikt stadsliv med integrerade områden med mötesplatser och gröna rum
3. Robust samhälle
 - bygga ett säkert samhälle för att undvika oförutsedda händelser som olyckor och sabotage
4. Fler bostäder
 - 2500 bostäder per år skall kunna byggas i en trygg och stimulerande miljö och hållbar stadsstruktur.
5. Växande och förändrad handel
 - handeln i staden skall bli mer lättillgänglig genom utbyggnad av den befintliga centrumstrukturen, stärkt kollektivtrafik och satsning på lokala torg. Handel i utspridda industriområden bör undvikas
6. Expansivt näringsliv
 - skapa en stark och hållbar tillväxt, mångsidigt näringsliv och hålla en hög sysselsättning
7. Nordens logistikcentrum
 - staden skall stärka sin roll som logistikcenter vilket kräver nya logistiklösningar. Gullbergsvass nämns särskilt som ett utvecklingsområde varför kombiterminalen måste flyttas.
8. Förändrat transportbehov
 - stoppa den nuvarande ökningen av biltransporter genom en satsning på kollektivtrafiken, framför allt på spårtrafiken, fler älvförbindelser och Västlänken.
9. Mångfald - tryggt och mänskligt
 - alla skall känna sig trygga att mötas i offentliga rum genom att barriärer byggs över och stadsdelar binds samman
10. Rekreation och hälsa för ökad livskvalitet
 - staden skall hållas hälsosam genom att skapa nya och ersätta eventuellt borttagna natur-, kultur- och rekreationsvärden.
11. Natur- och kulturmiljöer för attraktivitet
 - värdefulla miljöer skall bevaras för att stärka och hålla Göteborg attraktivt
12. Tillgång till kusten
 - kusten skall länkas samman genom stråk och aktiviteter, upplevelser och service
13. Särskilda lokaliseringar
 - då staden byggs ut mer måste hänsyn tas till verksamheter som inte kan blandas med bostäder, exempelvis lager av förorenade massor (Stadsbyggnadskontoret, 2009)

Gullbergsvass nämns alltså tydligt redan i de översiktliga punkter staden har satt upp och vidare i planen nämns det som ett förnyelseområde. Området skall planeras för blandad bebyggelse vilket kräver att kombiterminalen i området måste flyttas. Ett nytt läge skall utredas av Banverket (nuvarande

Trafikverket) och ett läge i Sävenäs har föreslagits. Under kulturminnen så nämns Skansen Lejon som ett statligt byggnadsminne och Centralstationen som ett regionalt byggnadsminne. Gullbergsvass nämns också när det talas om stråk som behöver förstärkas och en framtida spårvagnslinje föreslås genom området för att kopplas ihop med områdena i nordost. Planen öppnar även upp för en ny älvförbindelse, förslagsvis vid nuvarande Falutorget. E45 antas i framtiden ha fortsatt hög användning så ett kapacitetsstarkt stråk enligt planen behövs för att koppla ihop E6:an med Götaleden (Stadsbyggnadskontoret, 2009). Några citat hämtade från översiktsplanen:

”En attraktiv stad kännetecknas av en komplexitet med en blandning av funktioner, en visuell mångfald och möjligheter till möten mellan människor. Människors möjligheter att röra sig och vistas i stadsrummen ska vara utgångspunkten i planeringen.”

”Göteborg ska vara en trygg stad där alla kan känna tillhörighet i offentliga rum och ha möjlighet att mötas. Detta uppnås bl a genom en mer blandad stad med god utformning av stadens offentliga rum och där barriärer överbyggs och stadsdelar binds samman”

”Översiktsplanen poängterar det viktiga sambandet mellan bebyggelseplanering och trafik. Målet är att skapa en trafik- och bebyggelsestruktur som anpassas till ett mer effektivt och uthålligt samhälle med god tillgänglighet och en säker trafikmiljö.”

7.2 STADSUTVECKLING 2035

Med utgångspunkt från Göteborgs översiktsplan gav Göteborgs Stad i april i år ut ett förslag till tre dokument för stadsutveckling fram till 2035 för att få en tydlig bild över den kommande utvecklingen. Dokumenten skall ge invånare och näringsliv möjlighet att fatta långsiktiga beslut som går i samma riktning som stadens utveckling för att bygga en attraktiv och hållbar stad. De skall även ligga som stöd för politiker i beslutsskeden. Än så länge kallas de remisser och fram till den sista juni i år kan medborgare, organisationer och politiska partier komma in med synpunkter på förslagen vilka skall få en slutgiltig utformning i slutet av året (Göteborgs Stad, 2013g). De tre dokumenten är följande:

Utbyggnadsplaneringen är framtagen av Stadsbyggnadskontoret och Fastighetskontoret. Planen konkretiserar översiktsplanen geografiskt och tidsmässigt. Strategin visar var nya bostäder och arbetsplatser ska växa fram, och i vilken ordning. 2035 antas staden ha vuxit med ca 150 000 invånare vilket kräver nybyggen samtidigt som det befintliga kvaliteterna måste tas till vara. Planen har framför allt fokuserat på det som kallas för mellanstaden, Göteborgs ytterområden. Men de centrala delarna, citat ”anses också viktiga” (Stadsbyggnadskontoret & Fastighetskontoret, 2013).

Trafikstrategin är framtagen av trafikkontoret och fördjupar översiktsplanens delar som berör trafikfrågor. Syftet är att visa hur de kraftigt ökade resande- och godsvolymer skall utvecklas på ett hållbart sätt samtidigt som de bidrar till en attraktiv stad, ett lättillgängligt regioncentrum och ett starkt logistikcentrum. Fotgängare och cyklister skall vara prioriterade i den lokala miljön, hastigheter och miljöer skall anpassas efter deras behov. Några genomförandepprinciper är att kollektivtrafiknätet skall utvecklas inifrån och ut, de åtgärder som gör transportsystemet mer sårbart skalla ha prioritet och fokus måste ligga på att se till att stadens transportstruktur fungerar under byggtiden (Trafikkontoret, 2013).

Grönplanen visar hur stadens gröna kvaliteter kan utvecklas, ur både ett socialt och ekologiskt perspektiv, samtidigt som staden byggs tätare. De tre övergripande målen är; en god tillgänglighet till parker och naturområden för göteborgare och besökare ur ett socialt perspektiv, ett miljömässigt fokus för att skapa ett rikt växt och djurliv i staden samt att skapa en stor variation i stadens parker och

naturområden. Parkerna beskrivs vara en viktig del i stadsutvecklingen, dess roll i förändringsprocessen. Även tillfälliga parker på tomter som väntar på bebyggelse diskuteras hur det kan bli aktuellt. Planen är framtagen av Park- och naturförvaltningen (Park och Naturförvaltningen, 2013).

7.3 VISION ÄLVSTADEN

Ett visions- och idéunderlag specifikt för Älvstaden har också tagits fram med utgångspunkt från Göteborgs översiktsplan av kommunstyrelsen. En omfattande dialog har lett till att göteborgare, näringsliv, kommunledning och representanter från akademi har involverats. I inledningen läggs betoning på tre ledord för framtiden nämligen; Inkluderande, Grön och Dynamisk. De styrkor som nämns för staden att bygga vidare på är närheten till vattnet, stadens historia och den kulturella mångfalden (både ur historiskt perspektiv och den nuvarande).

Alla projekt i utvecklingen av Älvstaden ska utgå från visionen.

- Helhetssyn – Alla delar vid stadsutveckling är beroende av varandra vilket innebär att bebyggelse, parker, trafik, aktiviteter och service alla måste samspela för att bidra till stadens liv.
- Ledarskap – Vid genomförandet krävs ett tydligt ledarskap med tydliga roller.
- Delaktighet – Staden skall formars för alla grupper i samhället vilket bland annat kommer att genomföras genom att utgå från den dialog som skedde vid skapande av visionen.
- Samarbete – Ett starkt samarbete ger en vidgad syn på hur stadsutveckling kan genomföras, representanter med olika bakgrund bör ingå i arbetet.
- Lärande – Egna och andras erfarenheter skall ligga till grund för arbetet vilket bland annat kan ske genom pilotprojekt.

Under en egen rubrik står i visionen att tillfälliga åtgärder för att lyfta fram Älvstaden kommer att ske. Dessa tillfälliga installationer skall införas parallellt med att de stora projekten i Älvstaden kommer på plats. Det tillfälliga skall både visa på områdets framtida potential som det skall synliggöra de existerande kvaliteter som finns.

”Tillfälliga åtgärder bör användas för att injicera kraft i området, skapa liv och rörelse, testa nya idéer och visa på en viljeriktning”

Visionen har formulerat tre strategier för att visa hur staden kan jobba med hållbar utveckling i Älvstaden. Konkreta mål är att ta fram 30 000 nya bostäder och 40 000 nya arbetsplatser i den centrala kärnan av staden (Göteborgs Stad, 2012).

7.3.1 HELA STADEN

Staden skall byggas för alla och över älven skall både den fysiska och sociala barriären minska. Segregation skall motverkas genom att bjuda in till delaktighet och öppenhet i en stad som lever året om. Ungas kreativitet skall tas tillvara och konst och kultur ska bidra till en identitetsskapande stad. Nya och befintliga stråk skall prioritera kollektivtrafik, gående och cyklisterna samt utformas som stadsrum med en utgångspunkt från den befintliga strukturen som finns idag. Hela Älvstaden skall innehålla bostäder och alternativa boendeformer som kollektivboenden och husbåtar nämns som ett alternativ. Älvstaden skall ha ett varierat utbud av mötesplatser för alla åldrar och erbjuda offentlig konst och varierad och upplevelserika byggnationer. Barriäreffekter ska minska från trafikleder och använda ytor.

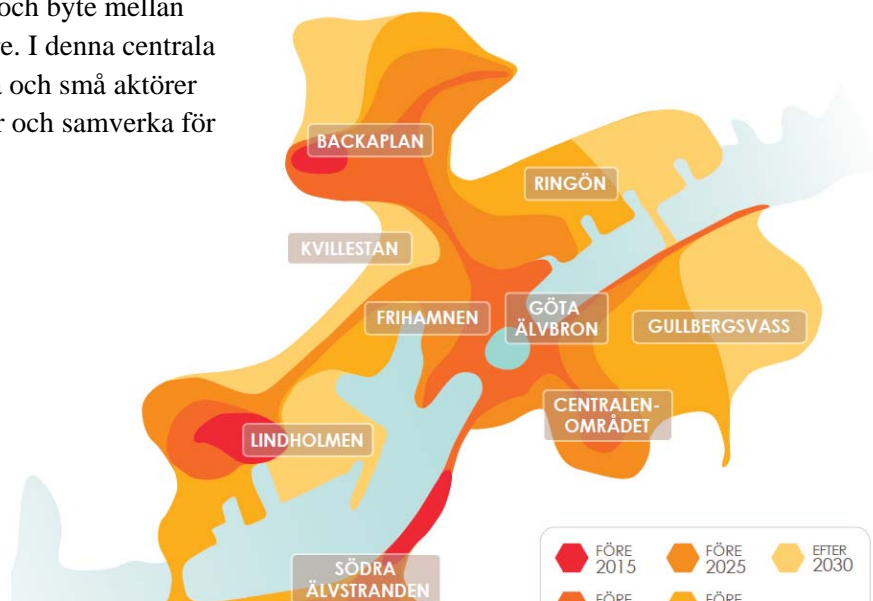
En dialog skall hållas kontinuerligt, de som vanligtvis inte kommer till tals skall sökas upp aktivt. Älvstaden skall utformas för ett 100 årsperspektiv. Öppna dagvattenhanteringar, regnskydd och dagvattendammar ses som möjligheter till lösningar inför den ökande översvämningssrisken.

7.3.2 MÖTA VATTNET

Tillgängligheten skall öka till och från vattnet. Obrutna gång- och cykelstråk skall etableras längs båda älvstränderna. Älven och vattnet skall kunna nås lätt från närliggande områden genom att barriärer som järnvägar och oanvända ytor omgestaltas. Mötesplatser och aktiviteter längs med vattnet skall locka till rörelse längs med och på vattnet och gränsen mellan vatten och land skall lösas upp med hjälp av exempelvis trappor, bryggor och liknande anläggningar. Sammanhängande grönytor skall skapas som leder ner vattnet.

7.3.3 STÄRKA KÄRNAN

Den nya Älvstranden ska vara en del i att stärka Göteborg som den kärna som staden är i regionen. Den kompetens som finns i staden så som studenter, forskare och näringsliv, skall tas tillvara och stärkas. Ett ökat resande kommer ställa högre krav på goda kollektivtrafiklösningar, centralstationen kommer få en allt större roll och byte mellan transportmedel ska bli enklare. I denna centrala del av staden skall både stora och små aktörer kunna mötas och utbyta idéer och samverka för ett hållbart regioncentrum.



Figur 19. Utvecklingsstadier i Älvstranden (Göteborgs Stad, 2012)

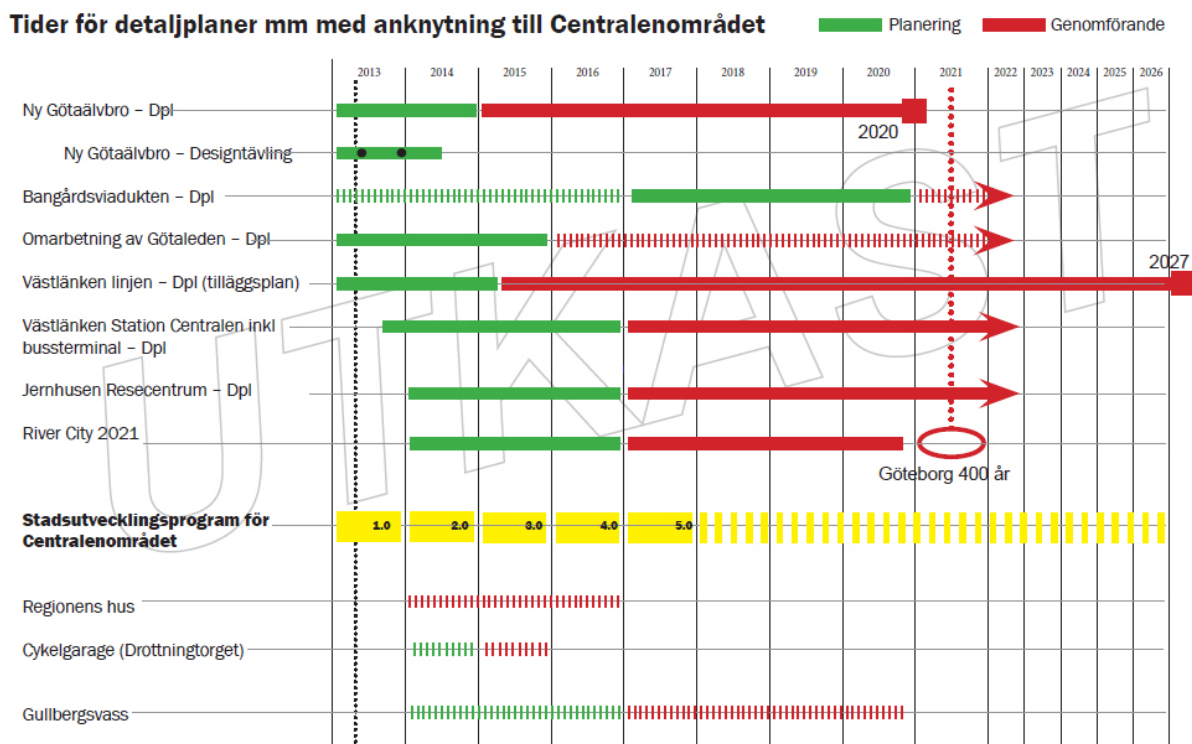
7.3.4 SPECIFIKT FÖR GULLBERGSVASS

Visionen gäller för hela Älvstadsområdet. De specifika planer som nämns för Gullbergsvass är följande:

- Området skall stärkas med ett blandat innehåll samt med en stor park
- Vattnet skall komma närmre bland annat genom ett promenadstråk längs älven
- Ett kollektivtrafikstråk som förbinder Ringön med Gullbergsvass skall skapas och binda samman området med Skånegatan genom en passage över bangården
- Centralstationen skall öppna upp mot området
- Offentliga arenor, museer och större bostadsbyggnader skall blandas mer småskaliga stadskomponenter så som studentlägenheter, mindre arbetslokaler, ateljéer och studiolokaler.

7.4 PROJEKT UNDER PLANERING

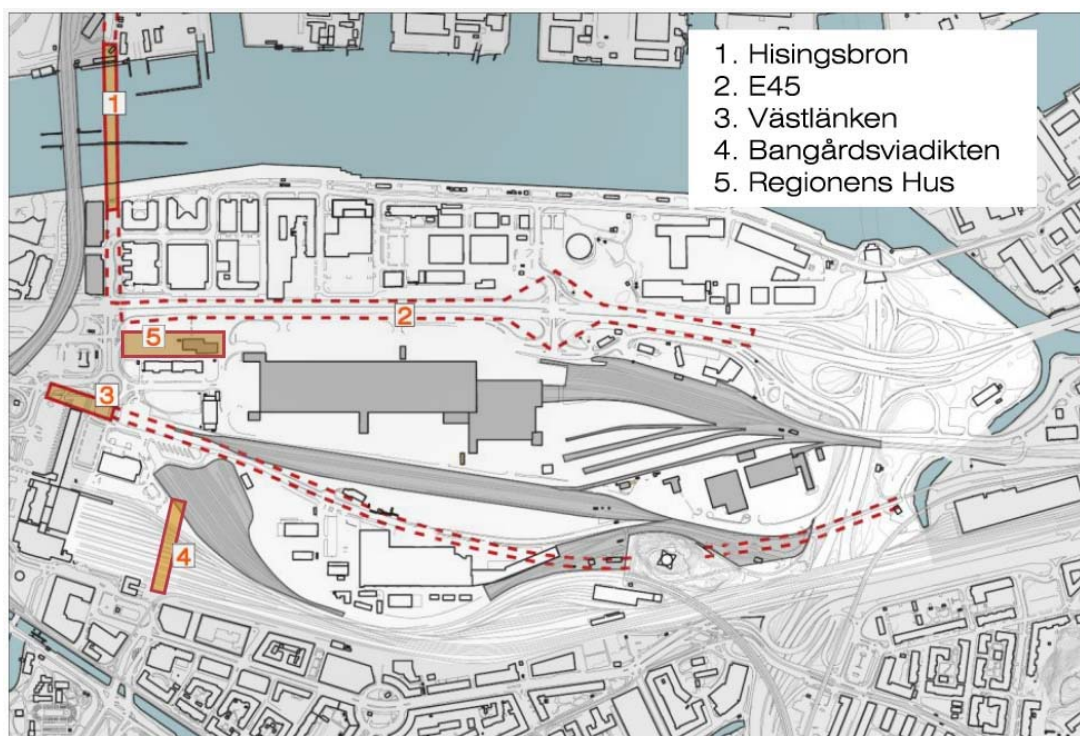
Hela området kommer inom de närmsta 30-40 åren att genomgående stadsförnyelse. Innan bebyggelse och lokaler för verksamheter börjar byggas i någon större grad kommer större infrastrukturprojekt som rör transportfrågor att genomföras. I Figur 20 visas en tidsaxel över när och vilka projekt som är planerade och dess ungefärliga start och sluttid. Figur 22 visar en översiktsskild över projektens lokalisering och vilka framtida planer på flytt av verksamheter som kommer ge plats åt exploatering.



Figur 20. OBS: **UNDER ARBETE!** Kommunens preliminära tidsplan för projekten som rör Gullbergsvass.

7.4.1 VÄSTSVENSKA PAKETET

Västsvenska Paketet är en stor satsning på samhällsbygge i Göteborg. Stora summor skall läggas på förbättringar för hållbara transporter bland annat genom bygge av busskörfält, pendelparkeringar, cykelvägar och cykelparkeringar. Flera projekt i paketet har redan påbörjats och flera har kommit långt i planeringen. Både Västlänken och nya Göta Älvbron är en del i paketet. Kostnaderna beräknas för närvarande bli ca 34 miljarder varav 17 miljarder skall komma från staten och 14 miljarder från den nyligen införda trängselskatten (Trafikverket, 2013c). Den 23 maj i år beslutade kommunfullmäktige att en folkomröstning skall ske under 2014 angående trängselskatten i Göteborg. Då trängselskatten finansierar ca två femtedelar av paketet så riskerar ett nej i omröstningen leda till försenade projekt och troliga skattehöjningar i kommunen eftersom det är troligt att största delen av paketet ändå kommer att genomföras (DN, 2013).

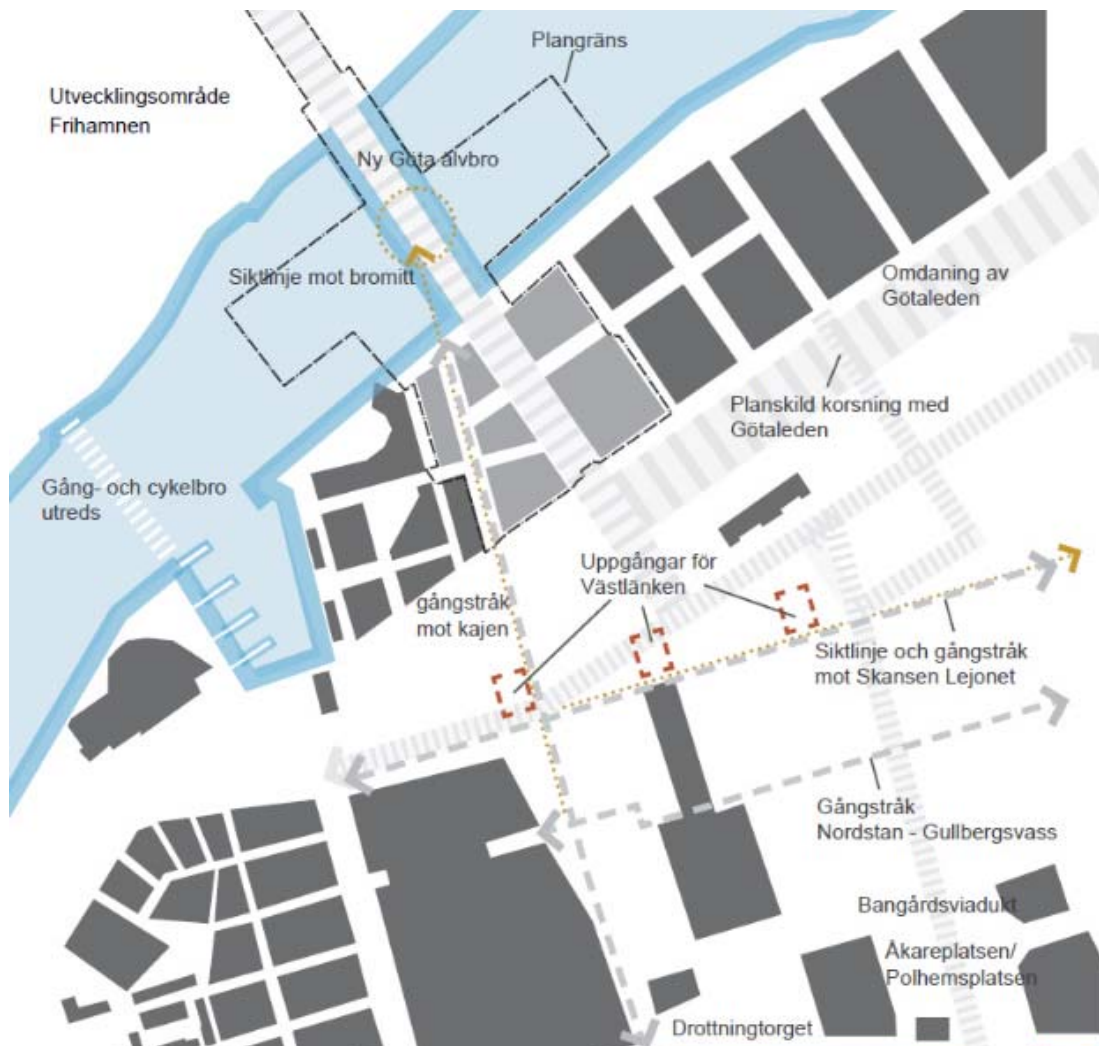


Figur 22. Framtida projekt. De mörkgrå ytorna kommer att bli tillgängliga för exploatering vid flytt av kombiterminalen/introduktion av Västlänken

7.4.2 HISINGSBRON

En ny älvförbindelse kommer att ersätta den gamla och slitna Göta Älvbron. Bygget planeras sätta igång 2015 och vara färdigt 2020 vilket skulle göra den nya bron till en viktig del i stadens 400-års jubileum. Biltrafiken från bron kommer att landa i korsningen vid Märten Krakowsgatan medan kollektivtrafiken (som kräver en mindre lutning) kommer behöva en längre ramp för att ansluta till Nils Erikssonsterminalen samt till Östra Hamngatan. Eftersom lutningen kan upplevas för brant för även gång och cykeltrafik blev kompromissen att ge möjlighet att ta båda vägarna för dessa trafikslag. Runt södra sidans brofäste planeras bebyggelse men utformningen på denna måste enligt planbeskrivningen vänta till utformningen av Västlänken, se Figur 23. Planen föreslår blandade verksamheter, i ett nytt kvarter precis väster om bron. Bostäder avses byggas i den mån bullernivåerna tillåter. De intilliggande byggnaderna bör koppla an till bron för att den skall upplevas som en stadsgata. Eftersom planen är den första i området är den viktig för att visa den framtida riktningen för områdets utveckling. De två befintliga parkeringshusen i området kommer behöva rivras vilket gör att ca 1000 parkeringsplatser måste skapas under hela byggtiden för de befintliga verksamheter som finns.

Enligt Kajsa Högelius (2013), som medverkar i planeringen av brons anslutning på södra sidan, är det dock oklart hur länge Vänertrafiken kommer fortsätta att gå genom Göta älv och menar att risken finns att bron byggs för hög i onödan. Brons höjd bidrar både till att den blir en större barriär, det blir svårare för gång och cykeltrafikanter att ta sig upp på bron samt det blir stora ramper på båda sidor av älven som gör områdena mindre attraktiva. När det gäller byggperioden säger Högelius att det inte skall vara några problem med framkomligheten under bron längs kajpromenaden vilket gör att tillfälliga åtgärder där inte hindras väsentligt av byggnationen.



Figur 23. Detaljerad plan för området där Hisingsbron, Västlänken, E45 och Bangårdsviadukten möts

7.4.5 E45

På grund av de många projekten i området, samt det faktum att E45 utgör en stor barriär mellan centrala Gullbergsvass och Gullbergskaj, har Trafikverket gjort en förstudie hur motorleden kan integreras bättre i stadsutvecklingen. En stark exploatering i området kräver en än större transportkapacitet på den redan belastade vägen och redan nu är sträckan ett riksintresse då den anses vara av nationell angelägenhet. Framför allt behöver sträckan på ett smidigt sätt koppla ihop trafik från den tänkta bangårdsviadukten och Hisingsbron med av och påfarter. Tänkbara åtgärder som Trafikverket kom fram till var bland annat separata körfält för kollektivtrafik och en sänkning av leden. Några olika lösningar på en sänkning av sträckan är under utredning, både hur lång, hur djup och vilken form en eventuell sänkning skulle ha. Ett alternativ skulle vara att bygga ett tråg som skulle vara möjligt att lägga ett lock på och ett annat är att bygga ett dike. Båda alternativen har den positiva aspekten att gång och cykeltrafik skulle kunna ske i markplan (Trafikverket, 2010)..

7.4.3 VÄSTLÄNKEN

Västlänken är en tågtunnel under centrala Göteborg vilken planeras att börja byggas någon gång mellan 2018 och 2020 och planeras vara färdigställd 2028. (Högelius, 2013). Tunneln kommer att korta tiden för pendling i staden genom tre nya stationer: Station Centralen, Haga och Korsvägen. En stor fördel med den underjordiska stationen i anslutning till Centralen är att den nuvarande ändstationen och säckbangården kan reducera antalet spår från 16 till 8, en yta som kan exploateras. (Göteborgs Stad, 2006). Planeringsarbetet är komplicerat då både stat och kommun är inblandade. Trafikverket står för att ta fram en järnvägsplan och staden står för att ta fram detaljplan för spårtunnelområdet. Utöver detta behövs detaljplaner för stationerna och stadsutveckling runt dessa (Göteborgs Stad, 2013e).

I anslutning till Centralen planeras alltså en ny station som kommer att få tre uppgångar, se Figur 23. Uppgångarnas placering och utformning är under utredning. Då uppgångarna öppnar enorma möjligheter kommer dess lokalisering starkt att påverka utvecklingen i dess omgivning. Som det ser ut nu kommer en av uppgångarna att vara strax framför det gamla stationshuset för Bergslagsbanan, där det nu knappt finns någon bebyggelse eller aktivt folkliv.

Tanken är att skapa goda möjligheter för det nya Gullbergsvass som kommer att växa fram efter att bland annat kombiterminalen har omlokalisats. Västlänken kommer öster om Centralen komma ut i ett tråg för att sedan gå över en ny bro över E6:an. Enligt Annika Thörneby på WSP utreds olika sträckningar av tråget. För att undvika ett onödigt långt tråg finns förslaget att sträckningen av länken skall gå genom Skansberget och att tråget väster om höjden skulle byggas över med ett konstgjort berg med möjlighet för plantage. Detta alternativs kostnader skulle vara motiverade på grund av den minskade barriäreffekten gentemot ett långt tråg (Thörneby, 2013).



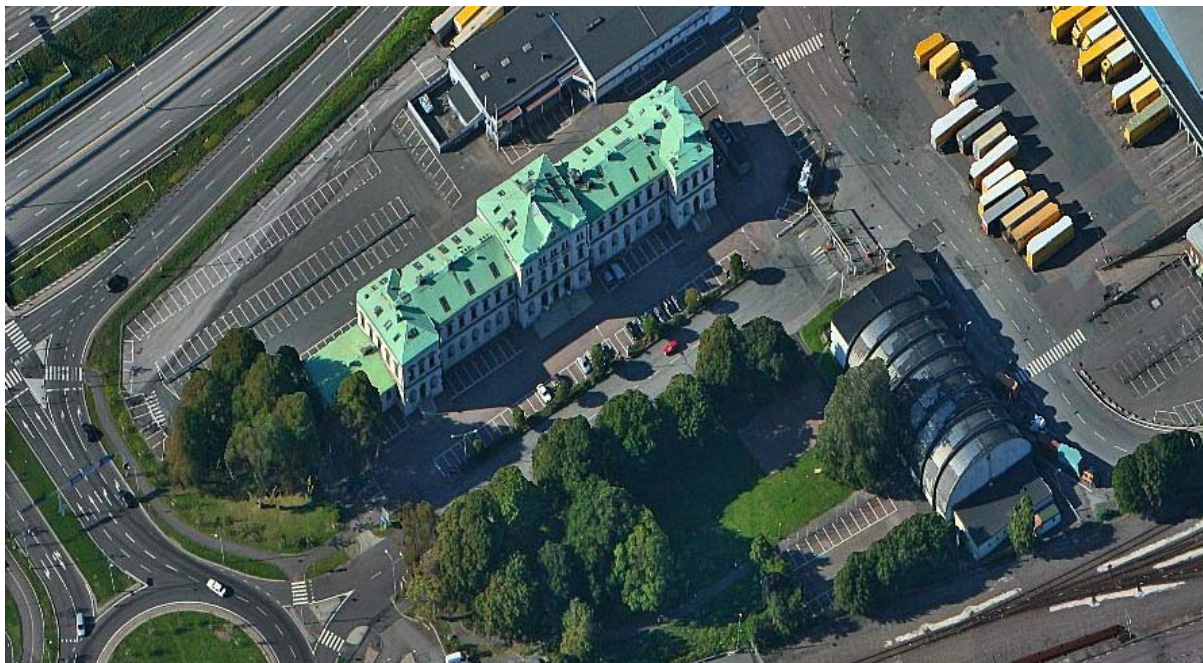
Figur 24. Västlänkens tänkta dragning

7.4.4 BANGÅRDSVIADUKTEN

Tanken med en viadukt över bangården är att avlasta den hårt trafikerade Nils Ericsonsgatan från biltrafik och ge plats åt kollektivtrafik samt gång och cykeltrafik. Viadukten skulle gå från Polhemsplatsen över till Gullbergsvass och föreslås ha dubbelriktade gång och cykelspår på båda sidor och två körfält i varje riktning. Ambitionen är att viadukten skall upplevas som en stadsgata. Just nu arbetar kommunen med att ta fram underlag till ett förslag till detaljplan (Göteborgs Stad, 2013f). Söder om centralstationen finns till exempel bara en enkelriktad cykelväg på grund av brist på plats i trafiklösningen. När cyklisten kommer från Odinsgatan mot centralstationen tar cykelvägen plötsligt slut och blir en smal trottoar med en folktät busshållplats. Detta är ett problem som gör hela området mindre attraktivt för cyklister men planeras åtgärdas i och med Bangårdsviadukten. Den historiska prioriteringen i området runt centralen är intressant att observera; Gatusektionen mellan köpcentret Nordstan och Centralstationen är ungefär 54 meter. Av dessa är knappt 3 meter tillägnat cyklister varav cykelvägen på ena sidan alltså är enkelriktad.

7.4.6 REGIONENS HUS

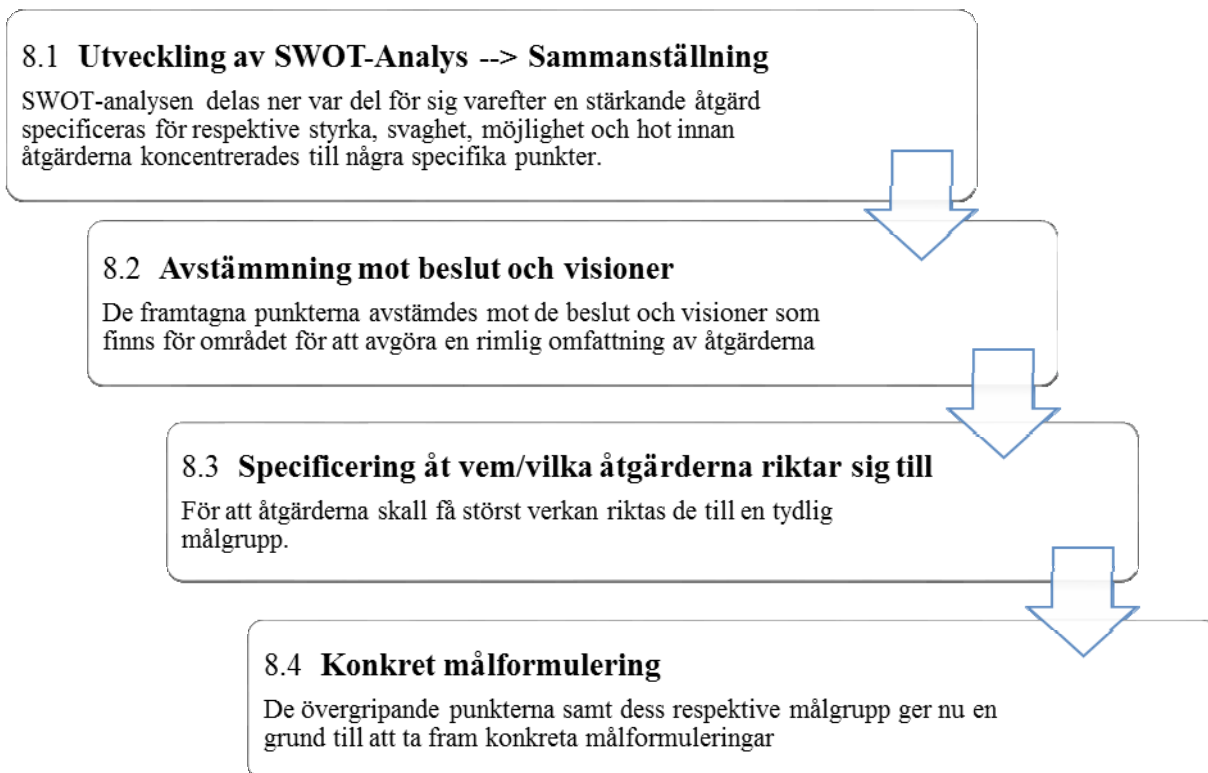
Det enda större projektet i Gullbergsvass som för tillfället har vunnit laga kraft är bygget av ett nytt kontor för Västragötalandsregionens administration. Byggnaderna skall ligga i direkt anslutning till den före detta Bergslagsbanans Stationshus, även känt som *Vita Huset*. Stationshuset är klassat som byggnadsminne av Länsstyrelsen och uppförandet av Regionens Hus får inte minska dess kulturhistoriska värde (Stadbyggnadskontoret, 2013b).



Figur 25. Bergslagsbanans före detta stationshus har, precis som Gullbergsvass andra kulturminne Skansen Lejon, blivit inklämt mellan flera barriärer. Regionens hus skall placeras bakom den gamla stationsbyggnaden

8. SAMMANSTÄLLNING OCH SPECIFICERING AV MÅLPUNKTER

En övergripande bild över områdets möjligheter har nu presenterats. I följande del bedöms, genom de tidigare analyserna, vilka åtgärder som är mest relevanta samt genomförbara. Följande process har använts vid framtagning av de konkreta målen i slutet av detta kapitel:



8.1 UTVECKLING AV SWOT-ANALYS

Swotanalysen pekade ut Gullbergsvass styrkor, svagheter, möjligheter och hot. Nästa steg blir att från dessa utgångspunkter ta fram *hur* dessa förutsättningar kan behandlas. De åtgärder som presenteras kommer vara genomförbara inom en kort framtid, men hela den bakomliggande analysen och bilden om Gullbergsvass utveckling i framtiden ligger som en grund för att de kortsiktiga åtgärderna skall bli en positiv del i utvecklingen. Här bryts SWOT-analysen ner i sina beståndsdelar för att kartlägga hur området kan utvecklas. Först presenteras styrkan, svagheten, möjligheten eller hotet i kursiv stil vilket följs av möjlig åtgärd. Vissa åtgärder ses som självklara men bör ändå sammanfattas.

STRENGTHS

- ✚ *Det centrala läget i staden och närheten till Centralstationen* – Utnyttja närheten till välbesökta målpunkter genom att stärka kopplingarna till dessa platser.
- ✚ *Intressant stadsdelshistoria* – Stärk den historiska medvetenheten hos besökarna i området.
- ✚ *Närheten till vattnet* – Gör kajen mer tillgänglig
- ✚ *Flera historiskt och kulturellt intressanta landmärken* – Lyft fram Gullbergskaj och de historiska målpunkterna i området

WEAKNESSES

- ✚ *Fler barriärer i form av bangårdsviadukten och nya bron* – Ligger utanför projektets möjligheter att påverka uppkomsten av nya barriärer, dock bör ha i åtanke hur barriäreffekterna kan motverkas.
- ✚ *Ökat buller och försämrad luftkvalitet* – Skapa bättre möjligheter för andra transportmedel än bilen
- ✚ *Höjd vattennivå, översvämningar* – Ha med i åtanke men ligger i stort utanför ramen av projektet att planera för på kort sikt
- ✚ *Snabb utbyggnad kan ge stark gentrifiering* – Se till att föreslagna åtgärder inte gynnar en social grupp på en annans bekostnad i större mån än nödvändig för att skapa en hållbar stad
- ✚ *En snabb utbyggnad kan skapa en onaturlig stadsbild och dåligt genomtänkta rörelsemönster* – Är inget hot vid mindre åtgärdsförslag som i detta projekt
- ✚ *Styrkan i Gullbergskaj kan gå förlorad vid en oförsiktig utbyggnad* – Stärk tillgängligheten och kvaliteterna utan att förlora den starka identitet som finns i kajen.

OPPORTUNITIES

- ✚ *Centrums utvidgning minskar bilberoendet i området* – Stärk kopplingen till de centrala delarna
- ✚ *De framtida tomma ytor som bildas vid omlokalisering av verksamheter* – Ligger utanför ramen av projektet att åtgärda på kort sikt
- ✚ *Sänkning av E45* – Ha med i åtanke men ligger i stort utanför ramen av projektet att planera för på kort sikt
- ✚ *Västlänken* – Ha med i åtanke men ligger i stort utanför ramen av projektet att planera för på kort sikt
- ✚ *Möjlighet att dra in starkare kollektivtrafik* – Ha med i åtanke men ligger i stort utanför ramen av projektet att planera för på kort sikt
- ✚ *Potential att lyfta fram historiska byggnader* – Lyft fram befintliga landmärken i området
- ✚ *Möjlighet att skapa en attraktiv älvpromenad* – Stärk kopplingen till vattnet och jobba för ett mer sammanhängande hamnstråk

THREATS

- ✚ *Stora barriärer i och i anslutning till området* – Skapa tydligare förbindelser i och till området
- ✚ *Inga naturliga mötesplatser* – Skapa olika typer av mötesplatser och nya målpunkter
- ✚ *Avsaknaden av stadsstruktur* – Ligger utanför ramen av projektet att åtgärda på kort sikt
- ✚ *Försummade landmärken* – Lyft fram befintliga landmärken i området
- ✚ *Buller och luftkvalitetsproblem* – Buller och luftkvalitetsproblem utgörs främst av biltrafiken, alltså bör möjligheterna för alternativa färdmedel stärkas.
- ✚ *Gång/Cykel/Kollektivtrafik är försummad* – Stärk de stråk som finns och skapa nya.
- ✚ *Förorenad mark och vatten* – Ligger utanför ramen av projektet att åtgärda på kort sikt
- ✚ *Problematiska markförhållanden, svag grund* – Ligger utanför ramen av projektet att åtgärda på kort sikt
- ✚ *Svag kännedom om området* – Åtgärder som lyfter upp Gullbergsvass även för de som inte passerar området samt identitetsstärkande åtgärder

Dessa åtgärder sammanfattas till fyra punkter vilka kommer bli fokus för det fortsatta rapporten:

UTGÅNGSPUNKTER

1. Skapa bättre möjlighet för alternativa färdmedel.
2. Lyft fram den historiska kopplingen i området.
3. Skapa mötesplatser och nya målpunkter.
4. Lyfta området för utomstående målgrupper.

Utöver de fyra utgångspunkterna skall åtgärderna enligt Swot-analysen även läggas fram så att de bidrar till utvecklingen av en hållbar stad, har de framtida projekten i området i åtanke samt skapar en tydligare närhet till vattnet. Till sist skall inget av förslagen som rör Gullbergskaj i hög grad äventyra kajens identitet.

8.2 AVSTÄMNING MOT BESLUT OCH VISIONER

Både i Göteborgs Översiktsplan och i Vision Älvstaden tydliggörs att Gullbergsvass skall utvecklas kraftigt i framtiden och att tillfälliga åtgärder kommer att kunna och ska vara en del i den utvecklingen. Detta är ett tydligt motiv för att gå vidare och specificera vad för typ av åtgärder som är rimliga att åstadkomma. Utgångspunkterna vägs nu mot stadens beslut:

1. *Skapa bättre möjligheter för alternativa färdmedel:* I både översiktsplanen och vision Älvstaden finns ett tydligt fokus på att stärka möjligheterna för hållbara transporter. Störst fokus från senaste trafikstrategin ligger vid stärkande åtgärder för gång och cykeltrafikanter. Vision Älvstaden sätter inte bara målet utan ställer *kravet* att trafikleders barriäreffekter i Älvstaden skall byggas bort och att obrutna gång och cykelstråk skall etableras längs älvstränderna.

2. *Lyft fram den historiska kopplingen:* Åtgärderna kan motiveras genom två av huvudpunkterna i översiktsplanen där den ena nämner att staden skall skapa nya kulturvärden och den andra handlar om att bevara och stärka värdefulla miljöer för att hålla Göteborg attraktivt.
3. *Skapa mötesplatser och nya målpunkter:* Enligt visionen skall småskaliga stadskomponenter blandas med större offentliga målpunkter. Nya mötesplatser och aktiviteter skall locka till rörelse längs med vattnet.
4. *Lyfta området för utomstående målgrupper:* Det tillfälliga skall både visa på områdets framtida potential som det skall synliggöra de existerande kvaliteter som finns och fokus ligger på att vattnet skall lyftas fram i Älvstaden. Göteborgs stadsarkitekt säger att staden vill visa på en viljeriktning. Flera punkter i översiktsdokumenter motiverar till att synliggöra Gullbergsvass och dess utveckling för utomstående målgrupper.

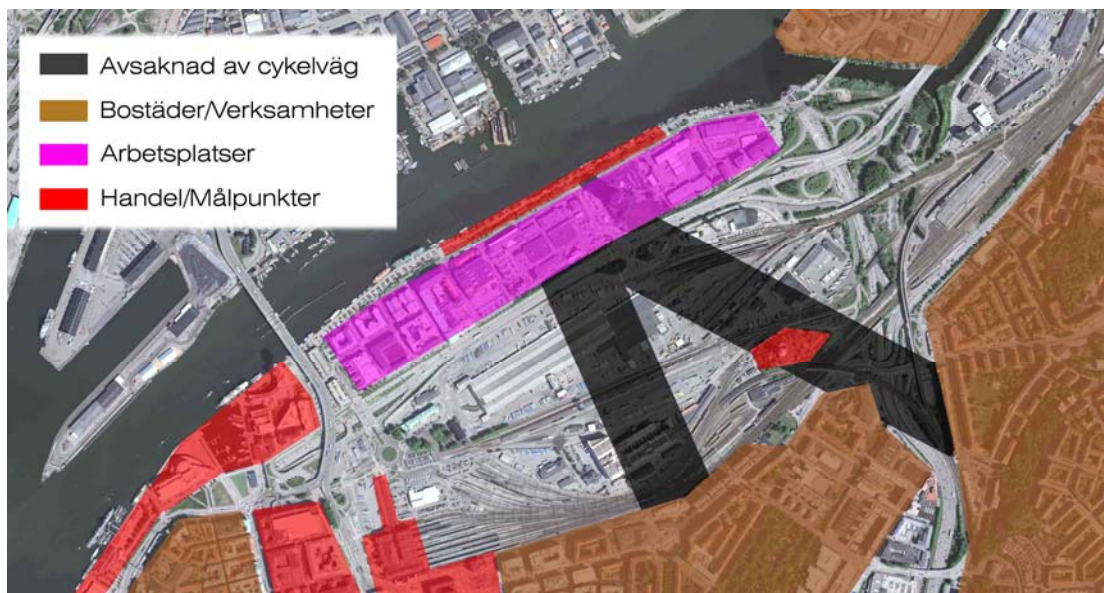
Efter en kort avstämning mot översiktsplanen och Vision Älvstaden kan konstateras att utgångspunkterna ligger helt i linje med stadens mål.

8.3 SPECIFICERING AV MÅLGRUPP

För att återkoppla till Caromas (2010) beskrivning av den sociala aspekten inom stadsbyggnad, så är en avgörande fråga för att lyckas med ett projekt att specificera och ha klart för sig för *vem* åtgärden är till för. Projektet går i stort ut på att öppna upp området för allmänheten, så att alla i staden skall få större tillgång till Gullbergsvass. För varje enskilt projekt måste dock en tydlig målgrupp fastställas: Om ingen målgrupp finns uppstår risken att resultatet blir en oanvänd yta.

1. Skapa bättre möjligheter för alternativa färdmedel

Som en del i att hitta målgrupper som skall använda alternativa färdmedel i området redovisas i Figur 13 önskade rörelsemönster mellan olika målpunkter i och kring Gullbergsvass.



Figur 26. Behov av nya stråk för att koppla samman olika områden och målpunkter © Lantmäteriet, i2012/901

De stråk markerade med svart visar kopplingar som är obefintliga eller mycket svaga. Att skapa ett stråk som direkt binder centrala Stampen med Gullbergskaj är i dagsläget inte aktuellt då det är allt för stora barriärer för att på kort sikt hitta en sådan lösning. Idag finns det möjlighet att ta sig mellan östra Stampen och Gullbergsvass till fots och med cykel, men stråket är mycket svagt och oattraktivt och

går knappt att hitta utan lokalkännedom. Idag används det av vissa arbetspendlare men ett stärkande av stråket skulle kunna locka boende i Stampen/Olskroken att ta sig till vattnet.

Väster om Gullbergsvass finns flera starka målpunkter där stora folkmassor vistas, shoppar, promenerar och väntar på tåget. Centralstationen ligger i mycket nära anslutning till många stora arbetsplatser i Gullbergsvass. När det gäller att stärka gång och cykelvägarna i detta område bör därför såväl arbetare, vardagsstrosande göteborgare som turister ses som målgrupp. Då stora trafikplatser ligger i angränsning till området och avstånden är relativt stora för fotgängare läggs störst fokus på cykeltrafiken i området, både möjlighet för cykelparkeringar och tydligare rörelsemönster i området.

Vid Lilla Bommen och operan finns som nämnts ett relativt stort folkliv. Ett starkare gångstråk längs vattnet bör skapas för fotgängare för att knyta ihop detta aktiva området med Gullbergskaj.

2. Lyft fram den historiska kopplingen

Information om stadens historia är något som nästan alla målgrupper kan ta till sig. Skolklasser, turister och sysselsatta i Gullbergsvass kan alla ha intresse av upplysningar om historia. Detta bör därför presenteras lättillgängligt och informativt.

Den historiska kopplingen i området är tydlig med Skansen Lejon centralt i området. Både denna målpunkt och områdets historia i allmänhet är något som borde lyftas fram.

3. Skapa mötesplatser och nya målpunkter

Den naturliga förutsättningen för att skapa mötesplatser är att det finns en rörelse runt den tänkta mötesplatsen. Gullbergskaj är redan nu en attraktiv plats men saknar naturliga ställen att stanna till på och samlas. Även kopplingen till vattnet är här mycket svag trots att det är mycket nära. De som rör sig längs kajen är framför allt de som arbetar där, personer som strosar hit från området Lilla Bommen, samt cyklister som använder cykelvägen som genomfartsled. En allt från stillasittande till relativt aktiv grupp medelålders förvärvsarbetare blir målgruppen.

Göteborgs Stad lägger mycket fokus på att medborgarna skall vara en del av beslutandeprocessen, göteborgarnas åsikter är viktiga. Att skapa en interagerande mötesplats där de förbipasserande blir en del av platsen och till och med själva kan tillföra någon åsikt eller egen aktivitet till platsen är att föredra.

Gullbergsvass kommer att utvecklas mycket i framtiden och en av de kvaliteter som området saknar är närhet till parker och naturområden. Då etablering av träd tar lång tid finns skäl att redan nu se till hur staden kan skapa goda förutsättningar för dessa parkområden redan nu.

4. Lyfta området för utomstående

För att på ett effektivt sätt nå ut till de som inte spenderar någon tid i området gäller det att se till var stora folkmassor rör sig. Genom Gullbergsvass går både E45:an och E6:an där det sammanlagt passerar ca 160 000 fordon per dygn. Centralstationen är också en stor mötesplats med ca 40 000 besökare per dygn. Totalt är det alltså minst 200 000 personer som passerar Gullbergsvass utan att direkt spendera någon tid i området. En del i att göra området attraktivt är att se till att dessa förbipasserande får någon slags positiv upplevelse av området istället för att endast se det som en transportsträcka.

8.4 MÅLFORMULERING

Med återkoppling till de målpunkter som togs fram i den förra delen specificeras nu förslagen enligt följande mer konkreta punkter. Numreringen relaterar till åtgärdsförslagen i kapitel 9.

1. SKAPA BÄTTRE MÖJLIGHET FÖR ALTERNATIVA FÄRDMEDEL:

- *9.1.1: Cykelstråk: Holmen – Stampen*
Sammanhängande cykelväg som kopplar ihop områdena Gullbergskaj/Holmen med Stampen/Olskroken
- *9.1.2: Attraktiva cykelparkeringar*
Omlokalisera/skapa nya kommunala cykelparkeringar och motivera privata aktörer att göra det samma
- *9.1.3: Styr och Ställ station vid Gullbergskaj*
Placera ut en ny station på Gullbergskaj i höjd med Hotell Ibis
- *9.1.4: Reducering av "Street Clutter"*
Minska antalet onödiga och förvirrande skyltar och dylikt
- *9.1.5: Skapa ett sammanhängande hamnstråk*
Stärk attraktiviteten för fotgängare mellan Göta Älvbron och Fartygsföreningen Gullbergskaj

2. LYFT FRAM DEN HISTORISKA KOPPLINGEN:

- *9.2.1: Historisk vandring*
En historisk vandring från Lilla Bommen till Gullbergsvass med upplysningar om Göteborgs och om områdets historia
- *9.2.2: Exponering av Skansen Lejon*
Lyft fram det isolerade kulturminnet

3. SKAPA MÖTESPLATSER OCH NYA MÅLPUNKTER.

- *9.3.1: Tjövägg*
Skapa en interaktiv mötesplats för utbyte av tankar och idéer
- *9.3.2: Siktskapande målpunkt vid Gullbergsvass*
Öppna upp mellan cykelvägen och Fartygsföreningen Gullbergskaj för att skapa sikt mot vattnet och sittplats/mötesplats.
- *9.3.3. Förutseende planering för vegetation*
Förbered långsiktigt de grönområden som kommer att bli en del av framtidens Gullbergsvass

4. LYFTA OMRÅDET FÖR UTOMSTÅENDE MÅLGRUPPER:

- 9.4.1: *Exponering genom väggmålning*
Minska antalet onödiga och förvirrande skyltar och dylikt.
- 9.4.2: *Attraktivare cykeltunnel*
Minska antalet onödiga och förvirrande skyltar och dylikt.



Figur 27. Översiktskarta över var de föreslagna åtgärderna är lokaliserade © Lantmäteriet, i2012/901

9. ÅTGÄRDSFÖRSLAG

Flera av förslagen som nu presenteras kan och skulle gynnas av att integreras med varandra, men de presenteras här var och ett för sig för att förtydliga att det inte krävs att införa hela paketet med åtgärder. För respektive förslag redovisas först en kort beskrivning av åtgärden, de förmodade aktörer som kommer att ha huvudansvar för åtgärden, en problemspecificering, en mer ingående beskrivning av förslaget samt en slutmotivering till dess införande. I flera fall redovisas fallstudier som gett inspiration till förslagen.

9.1 SKAPA BÄTTRE MÖJLIGHET FÖR ALTERNATIVA FÄRDMEDEL.

9.1.1 CYKELSTRÅK: HOLMEN – STAMPEN

FÖRSLAG TILL ÅTGÄRD: En sammanhängande cykelväg som kopplar ihop områdena Gullbergskaj/Holmen med Stampen/Olskroken

INBLANDADE AKTÖRER: Trafikkontoret och Stadsbyggnadskontoret i samarbete med fastighetskontoret rörande mark på del av sträckan.

PROBLEMSPECIFICERING: Om de boende i Stampen/Olskroken idag skall ta sig till Vattnet eller om anställda på arbetsplatserna vid Gullbergs Strandgata skall ta sig till södra eller östra delen av Göteborg måste de idag antingen ta en lång omväg eller cykla tillsammans med bilar och tunga fordon på Partihandelsgatan, se Figur 29 och Figur 30. E45 är naturligtvis en stor barriär men otryggheten att cykla på bilvägen, som inte har någon vägren, har stor andel tunga fordon och på vissa delar är smal, anses vara den största barriären, se Figur 28. Även om det idag går att ta sig fram på sträckan är den svårfunnen utan förkunskap om området.



Figur 28. Även om det idag går att ta sig fram med cykel på sträckan är det mycket svårt att hitta passagen och är ett otryggt klimat längs vägen.

FÖRSLAG: Vägen mellan området Gullbergskaj/Holmen och områdena Stampen/Olskroken är här uppdelad i tre olika delsträckor, se Figur 29.



Figur 29. Tre delsträckor med olika åtgärdsbehov för att koppla Holmen med Stampen/Olskroken, © Lantmäteriet, i2012/901

NY CYKELVÄG: Sträckan som föreslås få en ny cykelväg är ca 630 meter lång, se Figur 30. Sträckan erbjuder endast en mycket smal trottoar på ena eller ibland båda sidor av vägen och ingen vägren finns vilket gör att cyklister får cykla på bilvägen där mycket tungtrafik rör sig. Förslaget är att anlägga en dubbelriktad cykelväg på ena sidan vägen då utrymmet ger möjlighet till detta. På två ställen (markerat i Figur 30) kommer vägen till viss del att göra anspråk på mark; en mindre del av parkeringsytan vid gasklockan och baksidan av bensinstationen vid E45. Båda ytorna ägs dock av fastighetskontoret (Sintorn, 2013) vilket underlättar. På en del av sträckan parallellt med E45 skulle också några mindre träd behöva flyttas.



Figur 30. Den nya cykelvägen © Lantmäteriet, i2012/901

ENKLARE ÅTGÄRDER: Sträckan markerat med orange har en mycket bred vägsektion vilket ger utrymme för att på båda sidor om vägen sätta ut streckade markeringar för cykelbana.

BEFINTLIG CYKELVÄG: En del av den föreslagna sträckan har redan en befintlig cykelväg. Dock känns delar av vägen mycket oattraktiv och otrygg, se vidare förslag i del 9.4. På grund av järnvägen och en bropelare (se bild t.h. i Figur 28) blir cykelvägen mycket smal. En ny dragning av cykelbanan är svår att finna och en omkonstruktion av bropelaren är ett större projekt och utanför ramarna på denna

rapport. Vid en exploatering av området i framtiden kommer nya cykelförbindelser att behöva anläggas över eller under spåren för att inte spårvägen skall utgöra en allt för stor barriär.

MOTIVERING: När de stora projekten i västra delen av Gullbergsvass kommer igång kommer framkomligheten att minska i området. En stärkning av ett cykelstråk i den östra delen blir därför mer motiverad. Efter inventering står det klart att vägen redan idag används av en del cyklister, även om den är svår att finna och känns otrygg. De som använder den är framför allt arbetspendlare. Kombiterminalens flytt ligger en bra bit fram i tiden och innan dess kommer troligtvis bostäder och verksamheter att ha byggts i området kring Hisingsbron och Centralen vilket kommer öka efterfrågan på ett starkare stråk på denna sträcka. Även efter att kombiterminalen flyttas är det positivt för det nya området om det redan finns en naturlig rörelse i området. Enligt begreppet *Space Syntax*, i den morfologiska aspekten, ökar attraktiviteten för ett stråk när det finns fler vägval. Cykelvägen må inte vara kraftigt trafikerad och heller inte bli det inom den närmaste tiden men det är en väg på mindre än 700 meter som skulle skapa inte bara ett nytt vägval utan mycket bättre möjligheter för cyklister att kunna ta sig till och från angränsande områden.

9.1.2. ATTRAKTIVARE CYKELPARKERINGAR

FÖRSLAG TILL ÅTGÄRD: Omlokalisera/skapa nya kommunala cykelparkeringar

INBLANDADE AKTÖRER: Trafikkontoret, Stadsbyggnadskontoret

PROBLEMSPECIFICERING: Cykelparkeringarna vid centralstationen är både få och har oattraktiva lokaliseringar. Den största parkeringen ligger mellan Nils Ericsonsterminalen och Nordstan, nära centralstationen men lokaliserat utanför de naturliga rörelsemönstren i staden, se Figur 31. I anknäring till parkeringarna finns en Styr och Ställstation. En placering av denna som är synlig för nyanlända besökare till staden känns naturlig för att snabbt få en medvetenhet om systemet. Idag är det främst de som vet om att stationen finns som ser den.



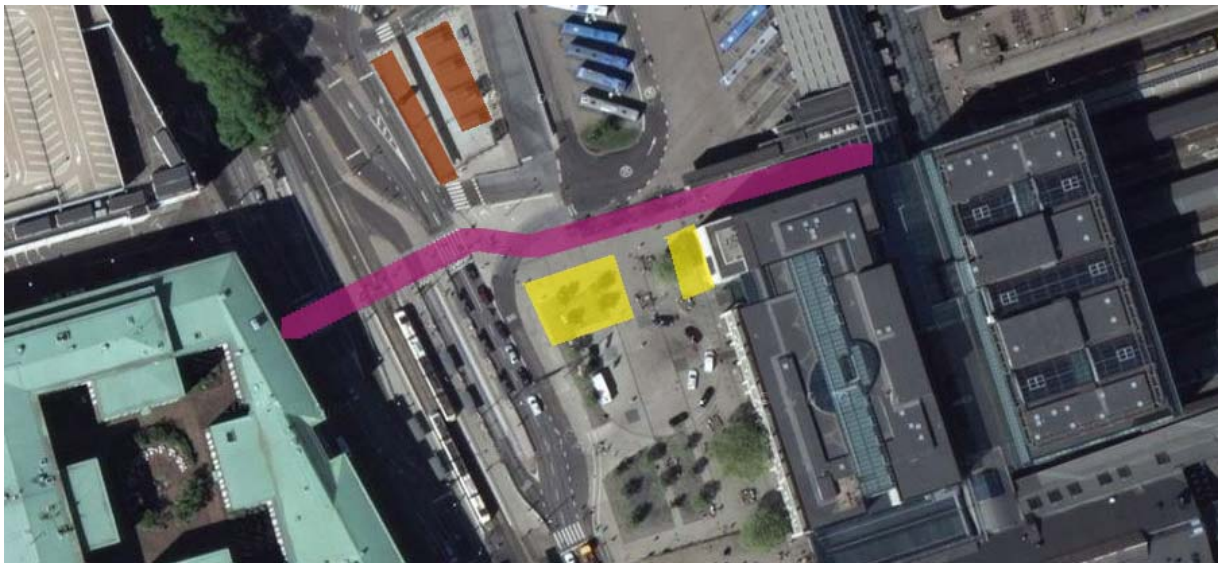
Figur 31. Bilderna visar exempel vid centralstationen t.v. (se även Figur 32) och vid Lilla Bommen t.h. Cykelparkeringarna är inringade i gult och ligger inte längs stråk där personer rör sig varav cyklar blir stående där det finns plats på vägen.

INSPIRATION: I till exempel Lund är det helt naturligt att cykla till centralstationen och ställa sin cykel i direkt anslutning till stationsbyggnaden. Trots att Göteborg är en mer än fem gånger så stor stad är cykelparkeringarna betydligt färre och mycket mindre attraktivt belägna än de i Lund. Även om det naturligtvis inte bara är studenter som cyklar så har som jämförelse Göteborg fler studenter än Lund. Cykelkulturen är däremot helt annorlunda.

FÖRSLAG: Parkeringarna föreslås kompletteras eller byta lokalisering enligt Figur 32. På den föreslagna markytan finns idag några mindre träd vilka med fördel kan vara en del av den nya parkeringen. Längs väggen på Centralstationen finns idag ingenting och en komplettering av Styr och Ställ-stationen skulle kunna lokaliseras här för att skapa medvetenhet om systemet för de nyanlända till Centralen.

MOTIVERING: Även om möjligheten och intresset för cykeltrafik i staden ökar är fortfarande grundinställningen hos många att bil och kollektivtrafik är det självklara valet. Att se andra som cyklar och att se att cykel ges utrymme i transportnätet är en motiverande faktor till att byta färdmedel. Därför bör cykelparkeringarna som planeras i centralområdet vara mycket tillgängliga och en synlig del runt de starka stråken i området. Som tidigare nämnts så kommer Bangårdsviadukten skapa nya möjligheter för cykeltrafiken i området runt centralen. Färdmedelsskifte sker dock inte över en natt utan små förändringar måste ske kontinuerligt för att skapa bättre förutsättningar för hållbara

transporter (se den tidsmässiga aspekten, *Hantera förändring*, om Köpenhamns arbete för minskad biltrafik).



Figur 32. Placering av nuvarande (brunt) och förslag till ny/utökad cykelparkering (gult), © Lantmäteriet, i2012/901

9.1.3. STYR OCH STÄLL STATION VID GULLBERGSKAJ

FÖRSLAG TILL ÅTGÄRD: Placera ut en ny *Styr och Ställ*-station på Gullbergskaj i höjd med Hotell Ibis

INBLANDADE AKTÖRER: Trafikkontoret / Styr och Ställ samt Park och Naturförvaltningen, beroende på placering

PROBLEMSPECIFICERING: Trafiksituationen mellan Gullbergskaj och Centralstationen innebär en stor barriär. Även om det faktiska avståndet inte är särskilt långt för fotgängare så blir det mentala avståndet längre då det är en oattraktiv passage enligt vad Caroma et al (2010) fastslog, se teoridelen, 3.1.4 Visuella Aspekten.

FÖRSLAG: En ny ”Styr och Ställ” station föreslås placeras på Gullbergskaj. En lämplig placering kan vara i anslutning till fartyget Astoria som inrymmer Hotell Ibis. Fyra olika målgrupper kan tänkas använda hyrcykel stationen:

- Besökare till Hotellet
- Turister/göteborgare som vill uppleva kajen
- Arbetspendlare
- Tillfälliga besökare till företagen längs Gullbergs Strandgata
- Fartygsägare vid kajen

Då hotellet kan locka användare samt då besökare och fartygsägare troligtvis kan använda hyrstationen vid spridda tidpunkter på dygnet minskar risken att stationen blir överfull på dagtid och tom på kvällstid.



Figur 33. T.v. Förslag till placering av en ny hyrcykelstation (visionsbild). T.h: Befintliga stationer i blått och förslag till station i vitt © Lantmäteriet, i2012/901

Ambitionen med hyrsystemet är att stationerna aldrig skall ligga mer än 300 meter ifrån varandra (Cykelsmart, 2013). Skulle en station placeras vid föreslagen position skulle det vara ca 600 meter till stationen vid Lilla Bommen. Ett flertal stationer i ytterkanten av hyrsystemet överstiger dock 300-metersambitionen och cykelbanorna till de närmsta stationerna är väl utbyggda och relativt gena vilket gör att ett undantag från ambitionen blir mer motiverad.

MOTIVERING: En ny Styr och Ställstation skulle vara ett steg i att minska behovet av parkeringsplatser vid kajen. Införande av fler stationer ökar också göteborgarnas medvetande om cykeltrafik och väcker tanken hos bilister om att det är möjligt att cykla till jobbet. Då kollektivtrafiken är begränsad, avstånden är relativt stora för fotgängare och då säkra cykelparkeringar troligtvis kommer att dröja ett antal år skulle en ny station öppna möjligheter för nya målgrupper att cykla till Gullbergskaj.

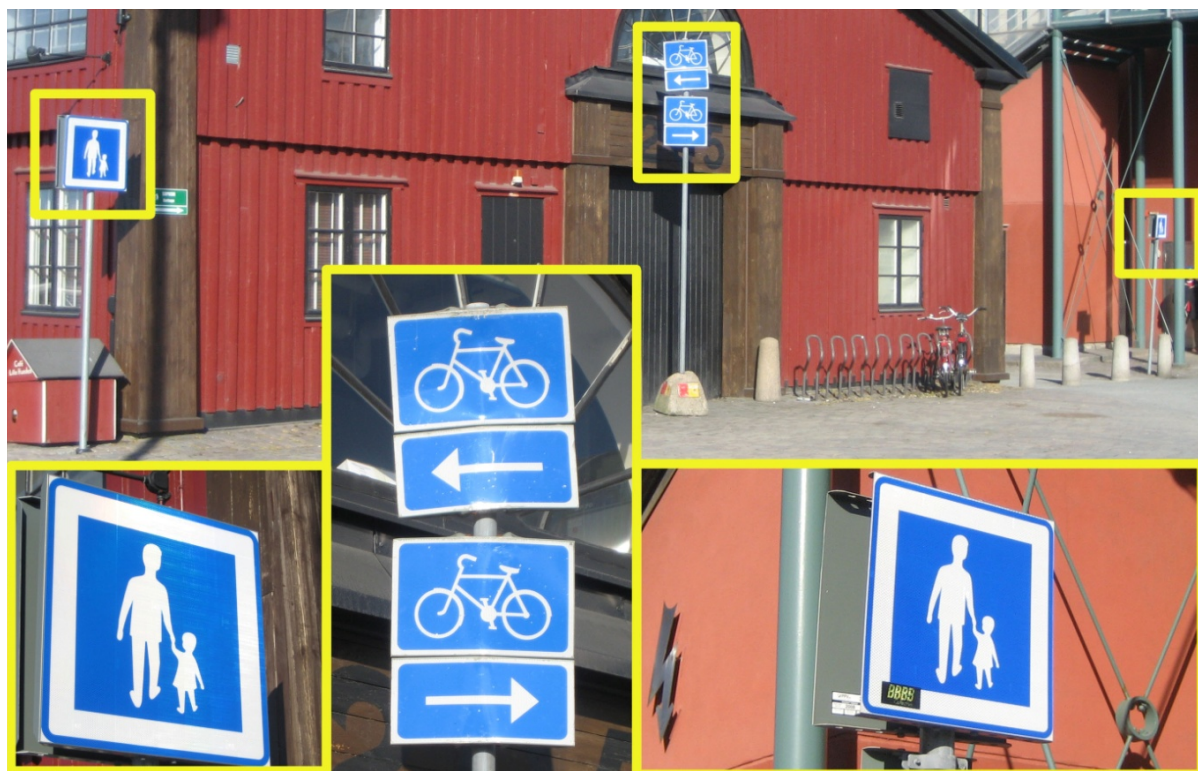
9.1.4. REDUCERING AV "STREET CLUTTER"

FÖRSLAG TILL ÅTGÄRD: Minska antalet onödiga och förvirrande skyltar och gå mot shared space idealet i området runt Lilla Bommen.

INBLANDADE AKTÖRER: Trafikkontoret (och Stadsbyggnadskontoret på lång sikt)



Figur 34. Var går man?



Figur 35. Förvirrande skyltning vid Lilla Bommen

PROBLEMSPECIFICERING: Längs Gullbergskaj hindrar betonggrisar vägen till vattnet, vid cykelbanan är vägen helt avspärrad mot parkeringsytorna och vid Lilla bommen är signalerna otydliga om det är ett cykelstråk längs vattnet eller inte då det är markerat både gångzon och stråk för cyklister, se Figur 35. När cyklisten kommer till entrén av Lilla bommen är det inte bara utformningen av kvarteret som gör att det är svårt att se tydliga rörelsemönster. Skyltarna ger ett mycket tvetydigt intryck, se Figur 34.

En provisorisk skylt för cykeltrafik är placerad mitt framför den vackra hamnbyggnaden och frågan är vad den vill visa.

Även om området ligger utanför det i det definierade området Gullbergsvass så påverkar trafiksituationen mellan Lilla Bommen och Nordstan starkt tillgängligheten till området. Trots att trafiken nu är begränsad är den stora skalan från tiden då Götaleden gick ovan mark kvar vid området. Stor skala samt många och tillfälliga skyltar bidrar till känslan att cyklisterna och fotgängarna rör sig i området på bilarnas villkor.



Figur 36. Många skyltar, övrigt ”street furniture” och stor skala vid Lilla Bommen bidrar till en otrygg känsla



Figur 37. Två exempel på Shared Space ytor, Exhibition Road i London och De Kaden området i Holländska Drachten

INSPIRATION: Det finns många exempel på när *Shared Space* ytor har skapat ett mer attraktivt stadsrum och kraftigt reducerat antal olyckor, läs mer i 3.1.1. Morfologiska aspekten.

KORTSIKTIGT FÖRSLAG: Reducera de överflödiga stadsinredning som finns för att skapa en visuellt mindre förvirrande plats enligt den aspekten av stadsbyggnad. Framför allt kan flera skyltar tas bort (t.ex. de i Figur 34) då staden borde kunna lita på att trafikanterna själva kan ta ansvar.

LÅNGSIKTIGT FÖRSLAG: Se på exempel enligt *Shared Space*-ytor ha dessa som utgångspunkt vid utvecklingen av området kring Lilla Bommen och Göteborgs Operan (och i fortsättningen längs resterande Södra Älvstranden). Ta ned Torsten Henrikssons gångbro (se **Fel! Hittar inte referenskölla.**) och sätt fotgängarnas behov som första prioritet på markplan. Det var över sju år sedan Götatunneln invigdes men fortfarande hänvisas gångtrafikanter till en upphöjd gångbro.

MOTIVERING: En möjlig fullständig implementering av *Shared Space*-tanken ligger längre fram i tiden då omfattande detaljplaner kommer att göras för området. På vägen dit bör dock mindre åtgärder göras för att skapa en mänskligare miljö som ligger i linje med de moderna värderingarna hos med morfologiska aspekten av stadsbyggnad. En *shared space*-yta ökar ibland osäkerheten om var trafikanten skall gå eller åka vilket dock höjer uppmärksamheten och medför lägre hastighet och friare trafikrörelser. Området är populärt och för att öka tillgängligheten till vattnet genom att göra trafikytorna till publika ytor så kan attraktionen för hela området öka ännu mer.

Vidare bör Trafikkontoret på flera platser i större grad utgå utifrån att trafikanterna själva har en god uppfattning om rimliga hastigheter då stadsbilden visar det. I Figur 35 (uppe t.h) är det inte skylten som visar tydligast att det är en övergång från gångzon till blandtrafik utan det är utformningen av trafikplatsen som tydligast sänder signaler.

9.1.5. SKAPA ETT SAMMANHÄNGANDE HAMNSTRÅK

FÖRSLAG TILL ÅTGÄRD: Stärk attraktiviteten för fotgängare mellan Göta Älvbron och Fartygsföreningen Gullbergskaj.

INBLANDADE AKTÖRER: Trafikkontoret och Stadsbyggnadskontoret

PROBLEMSPECIFICERING: Stora delar av Gullbergskaj är inte tillgänglig för fotgängare. Exempler från Figur 38 är alla från Gullbergskaj och trots att besökaren kan gå längs vattnet känner sig knappast besökaren särskilt prioriterad eller välkommen vid en promenad längs kajen.



Figur 38. Vem har rättighet till vattnet i Göteborg?

Mellan Göta Älvbron och Fartygsföreningen, en sträcka på ca 600 meter, upptar parkeringsytan innanför kajen. För att hindra olyckor, tex att bilar rullar ner i älven, står en rad betonggrisar längs hela kajsträckan, se Figur 39. Uppbyggnaden av kajen borde uppmuntra till promenader alldeles intill vattnet men betonggrisarna hindrar från detta på flera sätt. Det finns en nedsänkning av kajen närmast vattnet där hindren är placerade vilket gör att själva nedsänkningen upplevs väldigt smal att gå på varav det naturliga stället att gå på är innanför hindren. Det finns luckor endast på ett fåtal ställen mellan hindren och dessutom är vissa hinder uppställda på tvären längs kajen vilket helt hindrar framkomligheten.



Figur 39. Betonggrisar längs kajen

FÖRSLAG: Skapa ett sammanhängande gångstråk längs vattnet. Ett första steg är omlokalisering av ett antal parkeringsplatser längs vattnet vilka bryter möjligheten för promenad längs kajen. En andra åtgärd är en ny lösning för de betonggrisar som är uppställda längs hela kajen, se Figur 40. I detta förslag har betonggrisarna bytts ut mot de klassiska stenpelare som används på flera ställen i staden. Åtgärden skulle skapa en hamnpromenad så som den troligtvis en gång i tiden var tänkt.



Figur 40. Förslag till ersättning av betonggrisar. T.v. nuvarande och t.h. framtagna visionsbild efter åtgärd. Notera vilken ökad yta och tillgänglighet kajpromenaden skulle få av en mycket enkel åtgärd

MOTIVERING: En framtida exploatering och utformning av kajen kan komma att helt förändra dess gestaltning. Därför föreslås inga omfattande åtgärder utan förslaget är att helt enkelt att göra det möjligt att promenera längs vattnet utefter hela Gullbergskaj. Även om parkeringssituationen de närmaste åren kommer att bli svårlöst handlar det om ett mindre antal parkeringsplatser som skulle behöva omlokaliseras för att kunna skapa en annan möjlighet att röra sig längs med vattnet. Närheten till havet och Göta Älv är en av stadens starkaste karaktärsdrag; visionsbilderna för hur Göteborg skall ”möta vattnet” är tydliga. Ett första steg i att uppnå visionen är att åtminstone göra det möjligt att promenera längs med vattnet mitt inne i staden, bland annat genom att ta bort tydliga och onödiga hinder längs vattnet.

9.2 LYFT FRAM DEN HISTORISKA KOPPLINGEN I OMRÅDET.

9.2.1 HISTORISK VANDRING

FÖRSLAG TILL ÅTGÄRD: Historisk vandring från Lilla Bommen till Gullbergsvass med upplysningar om Göteborgs och områdets historia.

INBLANDADE AKTÖRER: Trafikkontoret, Kulturförvaltningen, Fartygsföreningen Gullbergskaj

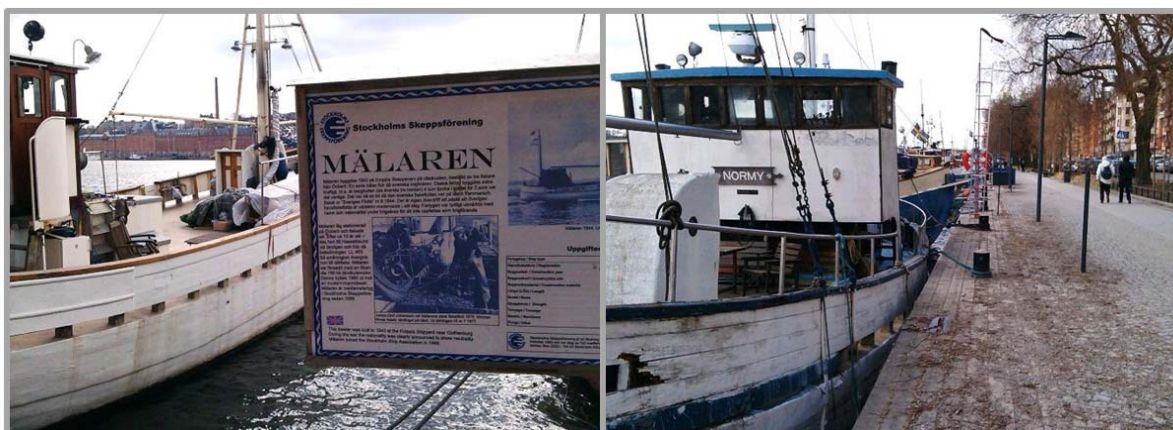
PROBLEMSPECIFICERING: Den svaga kopplingen till områdets intressanta historik.

INSPIRATION: Candy Chang är en kinesisk/amerikansk konstnär som jobbat mycket med omvandling av offentliga ytor. Många av hennes projekt går ut på att få ett engagemang bland de förbipasserande och helst av allt få dem att interagera med själva installationen. På Governors Island, söder om Manhattan, införde hon den så kallade "Pedestrian Timeline" (gångtrafikantens tidslinje) som ger en historisk vandring längs en av öns gångstråk, Figur 41 (Chang, This is the land of Candy Chang, 2008).



Figur 41. Chandy Chang har skapat en historisk vandring på Governors Island, New York

För att stärka den historiska anknytningen till fartygen vid kajer i Stockholm har en motsvarighet till Fartygsföreningen Gullbergskaj, "Stockholms Skeppsförening", placerat ut informationsskyltar som beskriver båtarna vid kajen.



Figur 42. Informationstavlor vid Stockholms skepparförening

FÖRSLAG: Förslagsvis så börjar det historiska stråket vid Barken Viking, eller till och med vid Lilla Bommens entré, för att sträcka sig bort till Fartygsföreningen Gullbergskaj. Gatukonst, som Chandy Changs projekt, är kontroversiellt. Ett alternativ är att integrera historiska upplysningar om området med information om de intressanta båtarna som ligger i kajen. Detta blir en del i att skapa den sammanhängande kajpromenaden som kommunen vill uppnå. Exempel på upplysningar som skulle kunna synas längs vägen är (alla årtal är hämtade från den tidigare historiska analysen i kap 4.1):

- 1303 - Gullbergsslott byggdes
- 1689 - Skansen Lejon invigdes av Karl XI
- 1829 - Föregångaren till Chalmers tekniska Högskola grundades här.
- 1841 - Gullbergsvass började torrläggas
- 1859 - Det sista vattnet pumpades ut från vassen
- 1862 - Den första järnvägen drogs till staden
- 1891 - Lejonet på Skansen Lejon placerades på taket

Mer aktuella händelser och historik om Göteborg i allmänhet kan också vara en del i den historiska vandringen. Förslag på utformning av skyltar finns i bilaga 1. För att stärka stråket ytterligare införs det med fördel tillsammans med den upprustade kajpromenaden (från avsnitt 9.1) och för att skapa nyfikenhet kan en lösning likande *Freedom Trail* i Boston införas där markbeläggningen visar vägen till nästa historiska målpunkt, se Figur 3 från teoridelen 3.1.4.

MOTIVERING: En enklare åtgärd som både lyfter fram historiken i området, skapar ett större värde för båtarna i kajen och lockar fler besökare längs kajen.

9.2.1 EXPONERING AV SKANSEN LEJON

FÖRSLAG TILL ÅTGÄRD: Lyfta fram cykelvägarna fram till Skansen Lejon

INBLANDADE AKTÖRER: Trafikkontoret, kulturförvaltningen

PROBLEMSPECIFICERING: Även om Skansen Lejon idag syns från stora delar av Gullbergsvass innebär de stora avstånden och barriärerna att det är svårt att hitta en väg fram till borgen utan lokalkännedom. Skylten vid Stampen som visar cykelvägen förbi skansen är mycket svårtydd och nämner dessutom inte att den passerar ett av Göteborgs kulturminnen.

FÖRSLAG: I samband med den nya cykelvägen i förslag 9.1.1 föreslås att skyltar visar vägen till Skansen Lejon. Den kända symbolen för *Sevärdhet*, Figur 44, kan användas mer i städerna för att besökare, och även invånare inte skall gå miste om historik i staden. Förslag på en ny utformning av skylten finns i bilaga 1.

MOTIVERING: Vid färd på landsväg uppmanas bilisten stanna vid varje stenhög längs vägen som kan uppfattas som *sevärdhet*. I städerna finns mer historiska *sevärdheter* än någon annanstans vilket också borde lyftas fram.



Figur 43. Något otydlig skylt



Figur 44

9.3 SKAPA MÖTESPLATSER OCH NYA MÅLPUNKTER.

9.3.1. TJÖTVÄGG

FÖRSLAG TILL ÅTGÄRD: Skapa en interaktiv mötesplats för utbyte av tankar och idéer

INBLANDADE AKTÖRER: Beror på placering men borde kunna utredas vidare av Kulturförvaltningen, Stadsbyggnadskontoret eller Göteborg&CO.

INSPIRATION: Ett annat projekt av Candy Chang är *Before I Die* som första gången sattes upp i hennes hemstad New Orleans. På ett övergivet hus satte hon upp plattor målade med svart tavelfärg med rader där stadens invånare kunde avsluta meningen ”*Before I die...*”. Projektet har blivit stort globalt och satts upp i över trettio länder, dock inte i Sverige än. Meningen med väggen är dubbeltydig då den första väggen placerades på ett hus som antingen skulle få en ny användning eller rivas (Chang, 2011).



Figur 45. Candy Changs projekt "Before i die...".

FÖRSLAG: Flera platser skulle kunna vara aktuella för en vägg liknande Changs, tex parkeringshuset under Göta Älvbron, som ett plank längs buskaget vid Gullbergskaj eller längs någon annan fastighet vid tillstånd av fastighetsägaren. Den skulle också kunna placeras ut under gamla eller nya Götaälvsbron under byggtiden som en del i att minska barriäreffekten som passagen under broarna kommer utgöra. På väggen fästs små korgar med kriterier så att alla besökare ges möjlighet att bidra med sina tankar. Eftersom det är ett mycket enkelt och billig installation kan den flyttas, byta innehåll och få göteborgarna att på ett lättansätt sätt uttrycka vad de tänker, inte bara om sig själva utan om stadens

och Gullbergsvass utveckling. De passerande kan förutom originaltexten ”Innan jag dör vill jag..” få avsluta meningar som:

- Det bästa med Göteborg är...
- Göteborg saknar...
- Min favoritplats är...
- Här borde finnas...

MOTIVERING: Billig åtgärd som aktiverar besökarna vid kajen, som enkelt går att flytta och sätta upp på andra ställen. Den ger inte bara utrymme för direkta möten längs väggen utan också möten mellan människor på ett djupare plan i form av utbyte av idéer / tankeverksamhet.

9.3.2.SIKTSKPANDE MÅLPUNKT VID GULLBERGSVASS

FÖRSLAG TILL ÅTGÄRD: Öppna upp mellan cykelvägen och Fartygsföreningen Gullbergskaj för att skapa sikt mot vattnet samt skapa sittplats/mötesplats.

INBLANDADE AKTÖRER: Park och naturförvaltningen

PROBLEMSPECIFICERING: Cykelstråket som går längs Gullbergskaj är relativt vältrafikerat med tanke på att inga bostäder finns i området. Många boende i de nordöstra delarna av staden använder cykelvägen till arbetet på morgonen och eftermiddagen. Närheten till vattnet och den charmiga båthamnen känner cyklisterna dock inte av då ytan mellan kajen och cykelvägen till största delen består av ett tjockt buskage, se Figur 14 i avsnitt 5.4. På dagtid hindrar buskaget genheten och möjligheten att med enkelhet gå mellan cykelvägen och kajen samtidigt som det skapar en stark visuell barriär mot vattnet. På kvällstid är sträckan oattraktiv inte bara på grund av att den är lågt trafikerad utan även för att buskaget bidrar till försämrade sikt vilket minskar känslan av trygghet. Från Gehl-analysen i Tabell 3 (från avsnitt 5.4, se även) har de starkast bristande kvaliteterna, som bör åtgärdas, noterats som; bristfällig sikt, dålig möjlighet till spontana aktiviteter och bristande möjlighet att ta till vara på positiva väderförhållanden.

INSPIRATION: Alla platser där människor kan stanna till, vila, ta en lunch eller njuta av vädret fungerar som inspirationskälla. Ett vanligt förekommande inslag i städerna idag är de fyrkantiga sittbänkarna vilka inte är lika låsta i mening om vilket håll personen sitter mot och som dessutom uppmuntrar till att lägga sig ned på.



Figur 46. Fyrkantiga trädäckbänkar som dykt upp både i Göteborg (t.v.) och i Lund (t.h.)

FÖRSLAG: Utan att inkräkta på den speciella inramning som kajen har bör stora delar av buskaget kunna tas bort på utvalda ställen. På den öppna ytan föreslås sittdäck som i Figur 46 placeras ut. Ett av däcken skulle kunna vara lite större och ge utrymme för spontana aktiviteter då det kan fungera som en mindre scen för till exempel möten för föreningens båtägare, mindre musikarrangemang eller spontana aerobicpass vid kajen. Lämpligt val av plats är i början av Fartygsföreningen då där både är närmast till flest antal arbetsplatser/ arbetare som kan tänkas använda ytan samt då det partiet har tjockaste delen buskage. Förslaget är att spara de större träd som finns för att behålla inramningen vid kajen men att rensa de buskar som hindrar sikten.



Figur 47. Förslag till röjning av buskage och placering av trädäck

MOTIVERING: På de ställen där buskaget är glesare känns också kajen bredare, mindre otrygg och har bättre sikt. Många arbetsplatser finns i området och många tar sig till och från arbetsplatsen förbi kajen vilket motiverar att skapa en plats att slå sig ner på på vägen. Åtgärden skulle minska tre av de mest akuta bristerna som analyserades i Gehl-analysen tidigare. Konkret ekonomiskt skulle förslaget också kunna motiveras då marken innanför kajen är ägd av ett kommunalt bolag och stärkande åtgärder av kajen leder till ett ökat värde på fastigheten. Förslaget skulle öka möjligheten för social interaktion, var motiverad från den sociala aspekten i stadsbyggnad. Idag finns dåligt utbud av möjligheter för möten mellan människor längs kajen.

9.3.3. FÖRUTSEENDE PLANERING FÖR VEGETATION

FÖRSLAG TILL ÅTGÄRD: Förutseende planering för vegetation

INBLANDADE AKTÖRER: Park- och naturförvaltningen och markägare på aktuell plats

PROBLEMSPECIFICERING: Träd och annan vegetation är mycket stämningsskapande inslag i stadsbilden. Detta utnyttjas naturligtvis i visionsbilder av arkitekter och planerare och till exempel i West8:s skisser över en framtida Jubileumspark i frihamnen i Göteborg är en storslagen park skissade med höga träd, se Figur 48. Jubileumsparken planeras dock vara färdigställd om åtta år. Än finns ingen beslutad plan och än mindre några träd planerade och ett träd tar flera decennium att växa sig så stort som visionsbilderna vill visa.



Figur 48. WEST 8:s förslag till Jubileumsparken. Är det möjligt att det ser ut såhär i Frihamnen om åtta år med tanke på den växtlighet som finns idag?

FÖRSLAG: Även i Gullbergsvass planeras ett stort parkområde. Därför föreslås att träd planteras redan i dagsläget för att ge möjlighet att ge karaktär till det framtida bostadsområdet och parkområdena. En plats där det finns förslag på ett större parkområde är runt nuvarande gasklockan där det även finns gott om plats för plantering.

MOTIVERING: Den tidsmässiga aspekten vid stadsplanering är definitivt något som borde kunna få mer fokus. Vid försäljning av mark och fastigheter är närliggande park och rekreationsområden en prishöjande faktor. En liten kostnad som att plantera träd i ”förebyggande syfte” borde vara mycket lönsamt även om det kan bli en extra kostnad i vissa fall att behöva ta ner eller flytta träd i efterhand. Även om planterade träd skulle behövas ta ned bidrar träd i staden till ett attraktivt stadsklimat, reducering av koldioxid och stark förmåga att suga upp vatten, vilket är motiverat vid den ökade översvämningsrisken i området.

9.4 LYFTA OMRÅDET FÖR UTOMSTÅENDE MÅLGRUPPER.

9.4.1. EXPONERING GENOM VÄGGMÅLNING

FÖRSLAG TILL ÅTGÄRD: Ersätta en ful fasad mot en välkomnande och identitetsskapande hälsning till göteborgarna och besökare samt skapa en minskad visuell barriär.

INBLANDADE AKTÖRER: Förslagsvis Göteborg&Co

PROBLEMSPECIFICERING: Gullbergsvass är ofta det första göteborgaren eller besökaren ser av staden då E45:an är en naturlig väg in i de centrala delarna av Göteborg. Det sägs att ett första intryck aldrig går att suddas ut och det som i så fall fastnar i minnet är den gamla cementfabriken och baksidan av Pagodan, vilken är en reklamrydd plåtfasad vilken skymmer sikten mot den bakomliggande Läppstiftet (Lilla Bommen), se Figur 49.



Figur 49. Förutom Gasklockan och Läppstiftet är dessa de två mest framtydande fasaderna sett från E45:an, t.v. baksidan av Pagodan och t.h. den gamla cementfabriken

INSPIRATION: Förekomsten av större väggmålningar i städer är relativt begränsad. Två orsaker kan vara anledningen; Den ena är att väggmålningar och gatukonst anses föranleda klotter och den andra är att det ofta saknas en finansör. När det gäller större evenemang och reklam kan dock ofta privata aktörer lägga pengar på sådana projekt. En av de kändaste väggmålningarna är en reklamvägg i New York från företaget "DKNY" som fått enorm publicitet tack vare målningen (den är idag ersatt av en annan finansör). Ett annat exempel är från Göteborg då den tomma väggen på Stampgatan 8 (Polhelmsplatsen) målades för att uppmärksamma världsmästerskapen i friidrott i staden 1995.



Figur 50. Väggmålningar i New York och i Göteborg

FÖRSLAG: Fasaden på baksidan av Pagodan föreslås få en ny skepnad i form av en målning som uppmärksammar stadsutvecklingen i Göteborg, till exempel byggandet av Västlänken, den nya Göta Älvbron, stadens 400 års jubileum eller den kommande utvecklingen i Gullbergsvass. Den brutna siktlinjen mot Läppstiften kan återskapas genom att placera byggnaden som en del i väggen. Exempel på utformning ges i Figur 51 där göteborgsikonen Håkan Hellström ställer frågan "Hur ser ditt Gullbergskaj paradiset ut" med anspelning på hans egen låt "Gullbergs Paradis" vilket kan bli en motiverande fråga för göteborgarna att vara med och fundera och ge förslag till hur de vill att staden skall komma att utvecklas.



Figur 51. Visionsbild: Förslag till ny fasad av Pagodan, här med förlängd siktlinje mot Läppstiften och Göta Älvbron samt med uppmärksammande av utvecklingen i stadsdelen och göteborgsikonen Håkan Hellström

MOTIVERING: Väggen blir attraktivare och drar till sig blickar vilket borde vara ett incitament till större företag att vara med och synas som reklam på en del av väggmålningen och sponsra projektet. Just nu gör bland annat "Gårda Snickeri" och "Holmens Tvätt" och "Seyeds Orientmattor" reklam på väggen. Då väggen blir ett välkomnande till staden kan starka varumärken för Göteborg så som Liseberg och

Nordstan vara lämpliga finansiärer. Ett annat förslag är att de större konsultföretagen som WSP, SWECO, och Ramböll går ihop med Göteborgs Stad, Jernhusen, Trafikverket och finansierar projektet med slogan: Vi bygger nya Gullbergsvass. Senast 2011 hyrde Telia en större del av väggen vilket öppnar upp för att andra aktörer också skall kunna göra anspråk på väggen. De befintliga företagen som hyr delar av väggen har troligtvis ett tidsavgivet kontrakt vilket inte undersökts än.

9.4.2. ATTRAKTIVARE TRAFIKPLATS

FÖRSLAG TILL ÅTGÄRD: Ljusare och attraktivare passage under järnvägen

INBLANDADE AKTÖRER: Trafikkontoret / Trafikverket

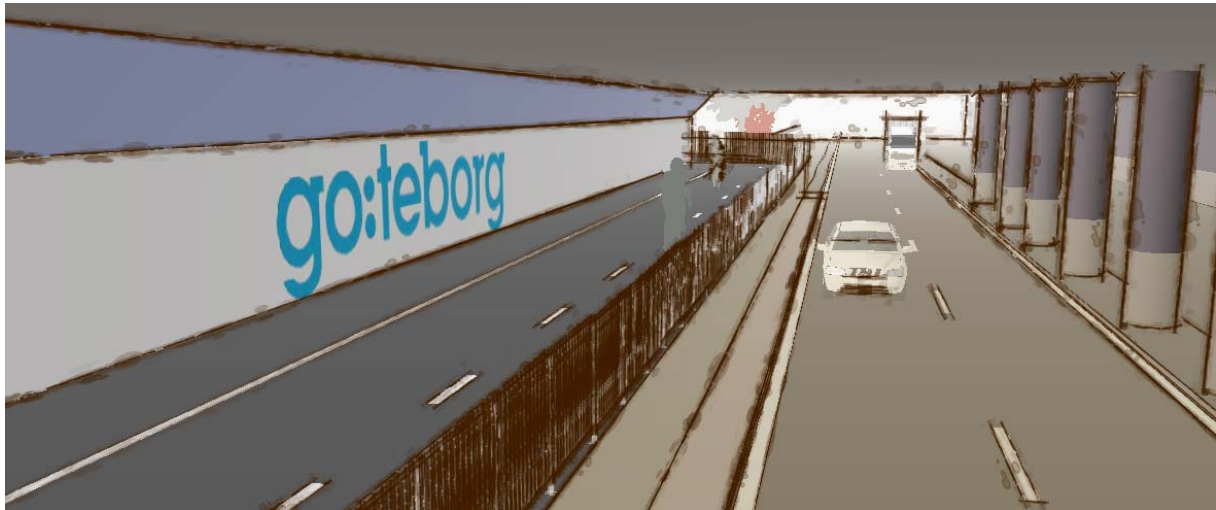
PROBLEMSPECIFICERING: Gullbergsvass har en stor mängd trafikplatser vilket skapar ett hårt klimat med många stora grå ytor. Det gäller inte bara för gång och cykeltrafikanter utan även för de förbipasserande fordon som tar sig genom området på E45 och E6. Passagen där E6 korsar järnvägsspåren är ett exempel på en sådan plats. För gång och cykeltrafikanter bidrar den närliggande trafiken, den långa passagen samt den hårda inramningen till att det är en obehaglig sträcka att färdas på.



Figur 52. Den nuvarande passagen

FÖRSLAG: Ca 120 000 fordon passerar varje dag på E6, trafikanter som ska uppmärksammas på att de är i Göteborg och inte bara på en motorled. En åtgärd som skulle fungera både som en reklampelare för staden och som en trygghetshöjande faktor föreslås nedan. Här används Göteborgs nya logga på en grund av ljus färg som ger ett nytt intryck av den nu mörka passagen.

MOTIVERING: För vad den förväntas åstadkomma är åtgärden billig och är ett exempel på åtgärder som borde kunna implementeras på fler ställen i staden. Detta och det tidigare förslaget med en ny väggfasad är båda åtgärder som bygger på den visuella aspekten av staden där en utformningen både stärker identiteten och gör delsträckor mer attraktiva.



Figur 53. Visionsbild: Förslag till ny utformning av passagen

10. SLUTANALYS OCH FORTSATT ARBETE

Den avslutande delen i rapporten är uppdelad i tre delar:

10.1: Den första delen summerar kort de föreslagna åtgärdernas påverkan på Gullbergsvass, både på kort sikt och sett ur ett längre perspektiv. Denna del försöker också översiktligt att besvara de bakomliggande frågeställningar som legat till grund för rapporten.

10.2: Under arbetets gång har flera fallstudier från andra städer studerats för inspiration, bland annat några exempel på stadsförnyelseprojekt liknande det kommande i Gullbergsvass. Därför presenteras vidare en sammanfattning över några av dessa projekt samt potentialen att dra göteborgsspecifika lärdomar av de olika projekten.

10.3: Sista delen diskuterar både Göteborg Stads sätt att arbeta samt förnyelseprojekt i allmänhet och vilka lärdomar staden kan dra av den historiska stadsförnyelsen. Analysen grundar sig i observationer av stadsförnyelseprojekt samt från slutsatser av vårens kontakter med kommunen och privata aktörer.

10.1 SUMMERING

Upprepning av rapportens inledande frågeställningar:

1. Vilka aktörer ansvarar för vad i det kommande förnyelsearbetet?
2. Går det i nuläget att skapa tydligare rörelsemönster för fotgängare och cyklister för att minska barriärerna i och genom området?
3. Vad för typ av tillfälliga åtgärder kan bli aktuella för att skapa en starkare identitet i Gullbergsvass?
4. Hur kan området exponeras för allmänheten för att helt nya målgrupper skall få upp ögonen för området?

En eller flera aktörer har specificerats för de åtgärder som är föreslagna. Utöver detta har de större aktörernas roll i utvecklingen analyserats. Göteborg har som en av de större städerna i Sverige många, kommunala och privata aktörer verksamma i stadsförnyelseprocesser. Arbetet med stadsutveckling inom kommunen är uppdelat framför allt mellan tre förvaltningar men kommunen äger också utomstående företag, som Älvstranden Utveckling, som arbetar med specifika uppgifter. Två statliga aktörer ansvarar för övergripande trafiknät och stationsområdet (Trafikverket och Jernhusen). Under dessa aktörer finns privata konsulter samt större privata företag som bör vara intresserade av en positiv bild av göteborgs.

Rapporten har haft ett fokus både på trafikfrågor och på skapande av mötesplatser vilket gjort att flera olika aktörer skulle bli inblandade om åtgärderna skulle genomföras. Gemensamt för alla förslag är dock att de alla skulle bidra till en tillgängligare och mer attraktiv stadsdel. Åtgärderna som föreslagits i kapitel 9 får alla klassas som mindre och relativt billiga att införa. Trots begränsade kostnader skulle de dock öppna nya möjligheter för framför allt cyklister vilket eventuellt skulle locka nya målgrupper till Gullbergsvass. Introducering av en ny cykelväg, attraktivare parkeringar, tydligare stråk och en ny Styr och Ställ-station är åtgärder som skulle göra det lättare att ta sig till och från Gullbergsvass med cykel.

Stort fokus har legat på att skapa en attraktivare och mer lättillgänglig kaj, både för att det finns som ett starkt mål i stadens beslut samt då det är längs vattnet som stadsdelen har störst potential att utvecklas inom de närmaste åren. När området kring nya Hisingsbron exploateras ökar intresset för

kajen. Om området då redan har starka kvaliteter blir även den exploateringen mer attraktiv och kan skapa en positiv grund för Gullbergsvass fortsatta utveckling. Satsningar på områdena i Gullbergsvass kanter skapar en större potential för att även de centrala delarna av stadsdelen i framtiden skall få en starkare identitet.

De föreslagna åtgärderna i kapitel 9 ligger alla i linje med stadens beslut vilket markerar att åtgärderna bör tas i åtanke när förvaltningarna fortsatt diskuterar tillfälliga åtgärder och utvecklingen av Gullbergsvass.

10.2 REFERENSOBJEKT INFÖR FORTSATT ARBETE

Exempel på hur andra städer arbetat när de kommer till större stadsförnyelse av industri och logistikområden och hur Göteborg kan dra lärdom av dessa exempel i framtiden.

10.2.1 EINFACH MEHRFACH

PLATS: Wien, Österrike

TIDSPERIOD: 1997 – pågående

INITIATIVTAGARE: Kommunen

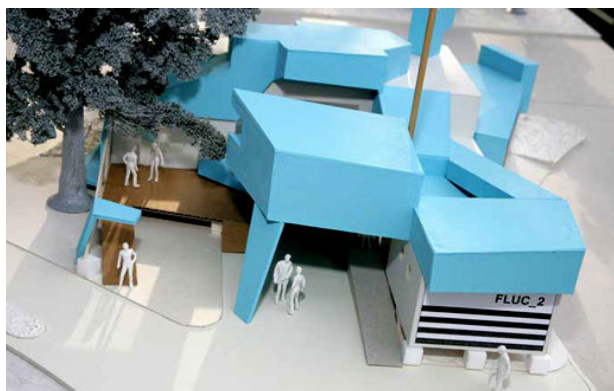
MÅL: Möjliggöra alternativa, kulturella och rekreativa platser i staden genom multipel användning av offentliga platser.

SAMMANFATTNING: Wien har en stor brist på öppna, offentliga ytor och de som finns är oftast reglerade, speciellt i den tätbebyggda delen av staden. På grund av detta startade en liten grupp inom kommunen ett projekt som gick ut på att undersöka möjligheten för av mångsidig användning av platser som vid vissa tillfällen användes lite, eller inte alls. Exempel på sådana är tomma lokaler, byggplatser, skolgårdar, idrottscenter och gångtunnlar. Målet var att erbjuda invånarna mer blandade offentliga ytor genom att aktivera dessa platser. I slutet av 1997 presenterades de första planerna. Staden hade redan sen tidigare sagt ja till tillfälliga åtgärder men problemet låg i att ingen hade ett specifikt ansvar för detta, pga. brist på personal och resurser. Som en del i lösningen på problemet fick projektledaren, Jutta Kleerdorfer, en gränsöverskridande roll mellan stadens förvaltningar (Oswalt, Overmeyer, & Misselwitz, 2013).

HUR SE DET UT IDAG? Satsningen pågår fortfarande idag och en mängd olika projekt har satts upp, bland annat omformning av en gångtunnel till en liten scen för lokala band och ökad användning av skolgårdar som skate-parker. Det som framför allt finns kvar att utveckla är hur statligt ägda och privata ytor skall kunna tas över eller få tillstånd att användas för tillfälliga åtgärder, vilket projektgruppen nu arbetar fokuserat med (Oswalt, Overmeyer, & Misselwitz, 2013).

GÖTEBORGSSPECIFIKT: Göteborg har större utbud av offentliga ytor än Wien men staden kan definitivt bli bättre på att utnyttja ytor som idag kan kallas för ”dödytor”. Siesjö (2013) menar att alla planerare i staden kan vara delaktiga när det gäller skapandet av tillfälliga åtgärder, projekt kan omformuleras och flera aktörer kan samverka för att få fram lösningar. Men när ingen har ansvar blir risken är att ingen tar initiativ varför en lösning som i Wien skulle kunna vara lämplig där en person med en gränsöverskridande roll på förvaltningarna driver dessa projekt. Eventuellt skulle gruppen ”Trygg och Vacker Stad” kunna få som uppgift att driva dessa frågor.

MER INFORMATION (på tyska): <http://www.partizipation.at/mehrfach.html>



Figur 54. En gångtunnel byggdes om till en musikscen i Wien

10.2.2 NT#AREAL

PLATS: Basel, Schweiz

TIDSPERIOD: 1999 – pågående

INITIATIVTAGARE: Stadsplaneraren Philippe Cabane och geografen Matthias Bürgin

MÅL: Utveckling av ett industri- och logistikområde genom en övergångsfas med social och kulturell användning av området.

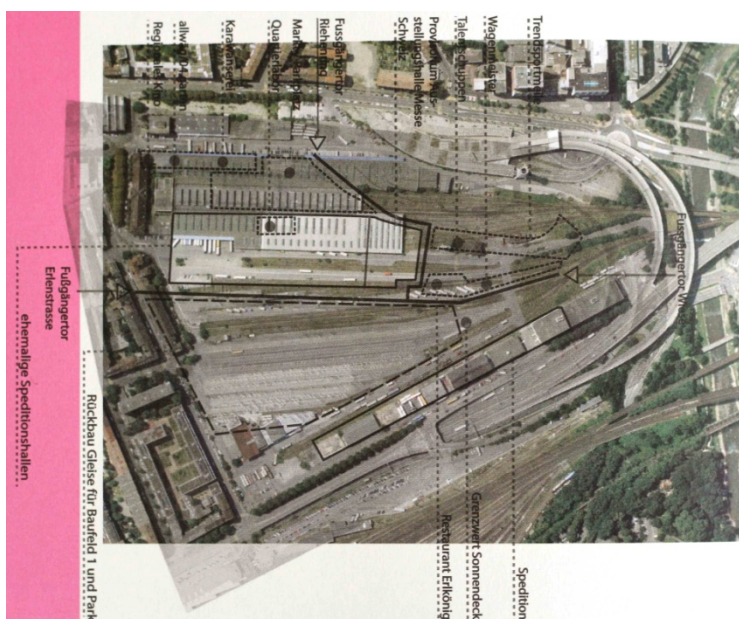
SAMMANFATTNING: Initiativet kom från studien "Akupunktur für Basel" där Cabane och Bürgin undersökte metoder för införandet av kulturella och aktiverande temporära åtgärder till det nedlagda godsområdet i centrala Basel. Området var i en förnyelseprocess och 700 nya lägenheter, 2000 arbetsplatser, två skolor, ett shoppingcenter och en park skulle anläggas i området.

Vivico Real Estate, en privat aktör, äger marken och de ställde sig bakom projektet med tillfälliga åtgärder. Grundarna till studien formade 1999 föreningen *Keim* (tyska för frö). Organisationen hyrde mark från Vivico vilken sedan hyrdes vidare till aktörer som drev en mängd temporära aktiviteter så som restauranger, marknader, landskapsprojekt, utomhusbarer och sportcenter. Den tillfälliga användningen har fått mycket god respons från både allmänheten och från markägarna som ser en god möjlighet att skapa en mer attraktiv mark under den långa byggprocessen. Både kommersiella och volontära projekt har fått plats och tack vare avgifter från marknaderna och hyror från restaurangerna har projekten blivit självförsörjande (Oswalt, Overmeyer, & Misselwitz, 2013).

HUR SE DET UT IDAG? För att öka tillgängligheten till de många tillfälliga projekten beslöt kommunen att bygga "nt*/boulevard", som sträcker sig från en etablerad stadsdel intill till det nya området. Idag ligger gatan som grund i den fortsatta planeringsprocessen. Ett annat inslag som ser ut att kunna bli permanent är den tillfälliga parkrestaurang som har fungerat som katalysator åt flera andra projekt i området. På senare tid, när området bebyggs mer och mer, har liknande satsningar startat i andra delar av staden. Staden hade en liten roll i den temporära utvecklingen av området men kommer att få en avgörande roll när det gäller hur det kommande området skall anpassas efter de projekt som finns och framtida möjligheter till liknande projekt i området (Oswalt, Overmeyer, & Misselwitz, 2013).

GÖTEBORGSSPECIFIKT: Möjligheten för liknande projekt i Gullbergsvass beror till stor del på hur lång tid det tar mellan avvecklingen av nuvarande verksamheter och att ny bebyggelse tar fart. Blir det en utdragen process finns goda möjligheter att projekt liknande de i Basel kan bli möjliga om Älvstranden Utveckling (markägare) öppnar upp för detta.

MER INFORMATION (på tyska): www.arenal.org
www.neubasel.ch



Figur 55. Projekt i området i Basel

10.2.3 PARK FICTION

PLATS: Hamburg, Tyskland

TIDSPERIOD: 1994 – 2006

INITIATIVTAGARE: Invånarna i Hamburg

MÅL: Att skapa en offentlig park istället för en kommersiell exploatering av ett vattennära område i staden.

SAMMANFATTNING: Stadsdelen St:Pauli i Hamburg har fem gånger så hög befolkningstäthet som stadens medelvärde samtidigt som stadsdelen är relativt fattig och har problem både med trafik, prostitution och droger. Bristen på öppna ytor visade sig vara en stor fråga när staden planerade att bygga ett sexvåningskomplex vid en av de oexploaterade flodbankerna i området då invånarna sade ifrån och kom med ett motförslag. Istället för en stängd vattenfront så önskades en park. Trots att staden fortsatte att insistera på exploatering påbörjades en informell planering av den nya parken med initiativ av två lokala konstnärer som också deltog i att anordna utställningar, fester, konserter och seminarium i området. Målet var att visa att stadsplanering inte var upp till ett fåtal arkitekter och politiker utan att staden borde formas utifrån invånarnas önsknings. 1997 var det valår vilket satte press på de lokala politikerna som tillslut visade sig vara villiga att kompromissa och gick med uppbyggnaden av parken. En plats för diskussion och önskemål sattes upp och ett år senare hade över 1500 personer deltagit i form av muntliga och skriftliga åsikter samt ritningar. Ett stort problem låg i att området låg i två olika stadsdelar vilket kraftigt ökade antalet delaktiga aktörer och försenade planeringsprocessen. Att parken tillslut blev verklighet är tack vare en handfull mycket drivna entusiaster och ett starkt stöd från invånarna (urbanmatters, 2013).

HUR SE DET UT IDAG? Parken blev verklighet, invånarna vann tillslut. Dock fick parken inte fullt ut den form som visionen visade på grund av den utdragna processen vilket ledde till en mer begränsad ekonomi.

GÖTEBORGSSPECIFIKT: Ett exempel på hur invånarna kan säga ifrån vid en ”stängd” planeringsprocess.

MER INFORMATION (på tyska): <http://www.parkfiction.org/>



Figure 56. Park Fiction

10.2.4 BIM

PLATS: Var som helst

INITIATIVTAGARE: Flera privata utvecklare

MÅL: Ett bättre samarbete mellan olika aktörer och skapande av en överskådlig modell som underlättar stora infrastrukturprojekt

SAMMANFATTNING: Initiativtagarna till ett av de webbaserade programmen BIM, som fått genombrott de senaste åren, är framtaget av arkitekten Kimon Onuma.

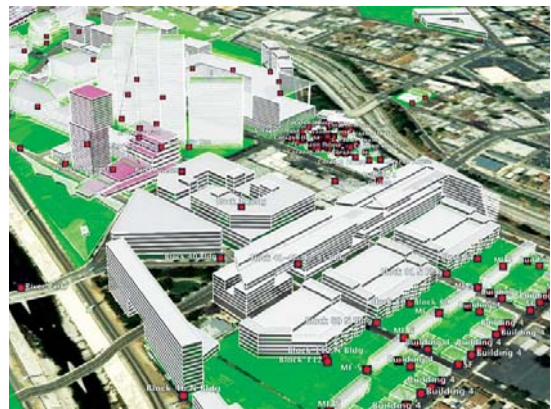
Programmet är uppkopplat till en central modell online vilket gör det möjligt för aktörer att samverka på ett nytt sätt. Grundtanken med programmet är att, oberoende av deltagarnas expertis, skall flera olika parter på ett effektivt och överskådligt sätt kunna vara med och bidra. Metoden har vid tidigare försök visat sig skapa en kortare, mer öppen och en bättre samordnad planeringsprocess. Modellen kan hantera allt från klimatdata, terräng, trafikmönster, byggnadsinformation till scannade bilder av handritningar.

Onuma liknar programmet med en bokningssida för flygbiljetter; Användaren behöver inte veta hur hela systemet fungerar för att använda sidan och när flygtiderna ändras förändras automatiskt förutsättningarna på dataskärmen och alternativa lösningar får arbetas fram. Genom att prova olika alternativ kan resultaten direkt beskådas på skärmen. Systemet uppmuntrar att flera parter, oavsett var de befinner sig, skall kunna vara med och testa olika lösningar tillsammans. Ett lyckat exempel är när USA:s kustbevakning 2005 skulle planera 38 nya ledningscentraler. Vanligtvis tog planeringsprocessen ca 10 månader per central men med BIM-System gick processen på ca 6 månader vilket sparade både pengar och tid (Ellin, 2013).

GÖTEBORGSSPECIFIKT: Redan idag används en version av BIM, OpenBIM, vid projektet med Västlänken. Även WSP arbetar med att utveckla tjänsten. Processer som förnyelsen av Gullbergsvass skulle definitivt tjäna på att de inblandade aktörerna interagerade mer med varandra. Vid samtal under våren mellan olika konsulter och kommunanställda har det ofta funnits en stor nyfikenhet att få veta vad de andra aktörerna gör i planeringen. För att alla de projekt som pågår, och kommer att sätta igång i Gullbergsvass och i andra områden i Göteborg, skall kunna skapa en lyckad slutprodukt behövs bättre dialog, inte bara med invånarna utan också aktörerna emellan. BIM-System kan vara ett steg i rätt riktning. Förslagsvis skulle de stora projekten som Västlänken, Bangårdsviadukten, Göta Älvbron och E45:an kunna kopplas ihop i en modell för att se hela effekten för Gullbergsvass.

MER INFORMATION: <http://bimstorm.com/>

<http://www.openbim.se/>



Figur 57. Exempel på resultat i BIM Storm

10.2.5 WATERFRONT TORONTO

PLATS: Toronto, Kanada

TIDSPERIOD: 2001 - pågående

INITIATIVTAGARE: Kanadas regering och delstaten Ontario.

MÅL: Skapa ett mer lättillgängligt och attraktivt hamnområde

SAMMANFATTNING: 2001 grundade Kanadas regering och delstaten Ontario projektet *The*

Toronto Waterfront Revitalization Corporation, mer känt som Waterfront Toronto. Staden ligger vid Lake Ontario och har precis som Göteborg haft en stark verksamhet vid hamnen vilket lett till att lastplatser, tåggräns och biltrafikleder kapat av de centrala delarna från vattnet. Projektet gick bland annat ut på att minska barriärerna till vattnet och skapa en attraktiv hamnpromenad (Waterfront Toronto, 2013).

HUR SE DET UT IDAG? Arbetet pågår fortfarande och förra året öppnades bland annat en ny passage under en stor motorled, *Underpass Park*. Det som tidigare var en otrygg passage är nu en park med en stor aktiv lekplats. Totalt pågår över 30 olika projekt i hamnområdet (Waterfront Toronto, 2013)

GÖTEBORGSSPECIFIKT: Då Gullbergsvass har mycket liknande förutsättningar som hamnområdet i Toronto finns flera lärdomar att dra av både lyckade och mindre lyckade delar i Torontos förnyelseprogram. Ett konkret exempel kan vara just *Underpass Park* då Gullbergsvass har (och troligtvis kommer att få fler) passager under stora motorleder som behöver aktiveras.

MER INFORMATION: <http://www.waterfronttoronto.ca/>

<http://www.toronto.ca/abcc/obcapc-waterfront-toronto.htm>



Figur 58. Ny hamnpromenad i Toronto

10.2.6 ARENA BERLIN

PLATS: Berlin, Tyskland

TIDSPERIOD: Start 1993, 1997 fick projekten ett 35 årigt löfte om förnyat hyravtal

INITIATIVTAGARE: Kulturentreprenören Falk Walter

MÅL: Att utveckla ett omväxlande och självförsörjande kulturellt center

SAMMANFATTNING: Byggnadskomplexen i stadsdelen Treptow har under historien använts som vapenarsenal under kriget och som depå åt Östberlins kollektivtrafikbussar. Vid förening av staden blev lokalerna och området tomt. 1995 startade skådespelaren Falk Walter, tillsammans med några kollegor en ickevinstdrivande organisation som gick ut på att skapa långsiktiga kulturella aktiviteter i byggnaderna. Till en början blev projekten en ekonomisk katastrof för investerarna men under en kort period hade ändå över 150 olika musikaliska och teatrala evenemang satts upp och visat att möjligheten för dessa projekt fanns. Vändningen kom 1997 när staden lade en stor summa pengar på att renovera den största byggnaden samt erbjöd ett 35 årigt hyresavtal åt projektet (som nu hette Art Kombinat). Sedan dess har området varit självförsörjande tack vare de stora projekt som startades, framför allt på grund av den stora konserthall som byggnaden inrymmer.

HUR SE DET UT IDAG? Grundaren, Walter, såg möjligheter att utöka projektet till andra delar av staden vilket visade sig bli ett misstag då den ekonomiska satsningen inte lyckades vilket också satte Arena i en svårare ekonomisk situation. Området är fortfarande fullt av aktiviteter men det är ännu oklart vad som kommer att hända efter att den första hyrperioden går ut.

GÖTEBORGSSPECIFIKT: I staden finns flera områden som är i ett utvecklingsstadium och lokaler som kommer att behöva hitta ny användning. Goda och mindre lyckade erfarenheter från Arena kan komma till användning.

MER INFORMATION: <http://www.visitberlin.de/en/spot/arena-berlin>
<http://www.arena-berlin.de/>



Figur 59. Arena Berlin

10.3 FÖRNYELSEPROCESSER

Att Gullbergsvass de senaste hundra åren har varit en stor yta för transport och gods har varit gynnsamt för logistiklösningarna i staden, men nu står stadsdelen snart inför en helomvandling. Kunde utvecklingen gått åt ett annat håll för att förhindra att ett öde industri och trafiklandskap skulle bildas mitt i centrala Göteborg? Svaret kan ligga i ett starkare samarbete. När järnvägen introducerades i Göteborg togs allt för liten hänsyn till Gullbergsvass stora yta och dess potential. Tre olika stationshus byggdes upp och rälsen tog upp den största delen av området. Om istället järnvägsbolagen i slutet av 1800-talet hade samarbetat, som fallet är idag, hade mycket yta kunnat sparas och stora delar av den beslutade detaljplanen från 1863 hade kunnat genomföras. I så fall skulle vi kanske haft en kanal istället för E45:an rakt genom Gullbergsvass. Stadsbyggnad handlar kontinuerligt om att rätta till de mindre lyckade stadslösningarna som tidigare generationer har byggt samtidigt som helt nya stadsplaner skapas. Vissa misstag är lättare än andra att åtgärda och även om stora delar av Gullbergsvass kommer att kunna utvecklas till en ny del av staden så kommer framtida planerare att ha en svår nöt att knäcka hur de stora barriärerna i området skall kunna lösas. Ett närmare samarbete mellan olika parter underlättar stora processer vilket kan undvika framtida misstag och missförstånd.

Göteborg har många aktörer som arbetar med utvecklingen i staden. För en utomstående kan det först se obegripligt ut att flera olika förvaltningar arbetar med mycket närliggande stadsbyggnadsfrågor och är lokaliserade på olika ställen i staden. En uppdelning av arbetet är nödvändigt för att få tydligare arbetsuppgifter och struktur i den stora process som är stadsutveckling. En närmare relation eller till och med sammanslagning av stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret på kommunen vore dock en åtgärd som skulle gynna många projekt. Redan från utbildningen är ingenjörer och arkitekter helt åtskilda, trots att deras arbete lika mycket påverkar städernas utformning. Med en större dialog förvaltningarna emellan skulle de olika termerna som aktörerna rör sig med kunna bli gemensamt språkbruk och en större förståelse för besluten skulle kunna skapas. Hur dessa aktörer skulle kunna verka tillsammans i ett närmare samarbete skulle kunna vara ett ämne för kommande examensarbete.

När många stora projekt planeras, som fallet är nu i Göteborg, byggs många visionsbilder fram över framtiden. Fokus bör naturligtvis läggas på att skapa goda lösningar för framtiden men då det ständigt utvecklas nya planer för framtiden finns risken att inget eller litet fokus läggs på hur staden ser ut idag. Risken blir att staden blir en byggarbetsplats där ingen överblickar hur gaturummet verkligen ser ut i nuläget. Områden som inte ligger inom större framtida projekt riskerar att bli bortglömda. Gullbergsvass har länge varit ett sådant område vilket kan synas på till exempel betonggrisar som ligger längs kajen. Parkeringsplatserna längs kajen skapades uppenbart som en nödlösning när ett kraftigt parkeringsbehov skapades vid senaste förnyelsen av området. När de två parkeringshusen nu måste rivas vid bygge av Hisingsbron är det viktigt att de provisoriska lösningarna för nya p-platser följs upp och inte blir permanenta.

Bilarnas krävande yta är en av stadens största utmaningar, både avseende vägarna, gator och parkeringsytor. En markant färdmedelsförändring sker långsamt. Som beskrivet i teoridelen, den tidsmässiga aspekten, så har Köpenhamn arbetat aktivt med att minska biltrafiken ända sedan 1962. Staden är idag en förebild när det gäller hållbara transporter. Många stegvisa små förändringar, under en längre tid, kombinerade med stora satsningar som bussfiler och liknande omprioriteringar har varit ett vinnande koncept, vilket också Göteborg borde sträva efter. Göteborg har länge varit starkt bilberoende varför stegvis reducering av befintliga parkeringsplatser i staden, en sänkning av parkeringsnormen, ett arbete för mer mänskliga trafikplatser och fortsatt utbyggnad av cykelvägar är

rätt väg att gå. Lyckas staden med dessa åtgärder får troligtvis större projekt som Västlänken en ännu större verkan.

Just den planerade Västlänken kommer ha sin mest besökta station i Gullbergsvass samtidigt som flera andra omfattande projekt snart kommer sätta stora avtryck i stadsdelen. För att inte enorma infrastruktursatsningarna än en gång skall ta över stadsdelens prägel finns mindre satsningar och tillfälliga åtgärder som ett alternativ, vilka kan leda de större projekten i rätt riktning och skapa en mänskligare skala i Gullbergsvass.

11. REFERENSLISTA

- Alexander, C., Ishikawa, S., & Silverstein, M. (1977). *A Pattern Language: Towns, Buildings, Constructions*. Oxford: Oxford University Press.
- Backlund, S. (2013). Vasakronan - Mailkonversation. (P. Glansholm, Intervjuare)
- Bacon, E. (1992). *Design of Cities*. London: Thames & Hudson.
- Banverket. (2001). *Idéstudie Göteborg C*. Göteborg: Tyréns Infrakonsult AB.
- Caroma, M., Tiesdell, S., Heath, T., & Oc, T. (2010). *Public Places Urban Spaces*. Oxford: Elsevier.
- Chang, C. (2011). *This is the land of Candy Chang*. Hämtat från Before I Die: <http://candychang.com/before-i-die-in-nola/> den 2013 04 17
- Chang, C. (2008). *This is the land of Candy Chang*. Hämtat från Pedestrian Timeline: <http://candychang.com/pedestrian-timeline/> den 2008 04 16
- Cykelsmart. (2013). *Cykelsmart*. Hämtat från Lånecyklar succé i Göteborg: <http://www.cykelsmart.se/tag/lanecyklar/> den 2013 05 16
- Department for Transport. (2007). *Manual for Streets*. London: Thomas Telford Publishing.
- Desfor, G., Laidly, J., Steven, Q., & Schubert, D. (2011). *Transforming Urban Waterfronts: Fixity and Flow*. New York: Routledge.
- DN. (2013). *Dagens Nyheter*. Hämtat från Ett nej från folket kan ge skattehöjningar: <http://www.dn.se/ekonomi/ett-nej-fran-folket-kan-ge-skattehojningar> den 24 05 2013
- Ellin, N. (2013). *Good Urbanism - Six steps to creating prosperous places*. Washinton: Island Press.
- Enrio. (2013). Eniros karttjänst. www.eniro.se.
- European Union. (2013). *Europa*. Hämtat från Hållbar Utveckling: http://europa.eu/legislation_summaries/environment/sustainable_development/index_sv.htm den 28 05 2013
- Faktum . (2005). *Ledare #43*. Göteborg: SG ZetterQvist AB.
- Fartygsföreningen Gullbergskajen. (2013). *Fartygsföreningen Gullbergskajen*. Hämtat från Varför startade Föreningen Gullbergskajen?: <http://www.gullbergskajen.se/> den 2013 04 08
- Fastighetsvärlden. (den 2012 10 12). Hämtat från 12 största köpcentren: <http://www.fastighetsvarlden.se/insyn/topplistor/12-storsta-kopcentrumen/>
- Gehl, J. (2010). *Cities for people (sidan 202)*. Köpenhamn: Island Press.
- Gehl, J. (1971). *Life between buildings - Using public space*. Skive: Island Press.
- göteborg&co. (2013). *Göteborg & CO*. Hämtat från Kortfakta om Göteborg: <http://corporate.goteborg.com/forskning-utveckling/kortfakta-om-goteborg/> den 2013 03 11

- Göteborgs Hamn. (2010). *Skandinaviens största hamn - I stora drag*. Göteborg.
- Göteborgs Stad. (2013d). *Detaljplan för bro över Göta Älv - Samrådshandling*. Göteborg: Stadsbyggnadskontoret.
- Göteborgs Stad. (2013f). *Göteborgs Stad*. Hämtat från Centrala Göteborg - Bangårdsviadukt: http://goteborg.se/wps/portal/invanare/bygga-o-bo/kommunens-planarbete/plan--och-byggprojekt!/ut/p/b1/04_SjzQ0sDQzMjY3trTUj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfGjzOIDDL0CLZwMHQ383S3dDDxDvAPc_Lx9_A28TfRzoxwVAYoe4so!/?projektid=BN0358%2f10 den 2013 05 08
- Göteborgs Stad. (2010). *Göteborgs Stad*. Hämtat från Kommunfullmäktige: <http://goteborg.se/wps/portal/invanare/kommun-o-politik/kommunens-organisation/kommunfullmaktige/> den 28 05 2013
- Göteborgs Stad. (2013a). *Göteborgs Stad*. Hämtat från Stadsbyggnadskontoret: <http://goteborg.se/wps/portal/enheter/fackforvaltning/stadsbyggnadskontoret/> den 2013 03 30
- Göteborgs Stad. (2013b). *Göteborgs Stad*. Hämtat från Trafikkontoret: <http://goteborg.se/wps/portal/enheter/fackforvaltning/trafikkontoret/> den 2013 03 30
- Göteborgs Stad. (2013c). *Göteborgs Stad*. Hämtat från Park och Naturförvaltningen: <http://goteborg.se/wps/portal/enheter/fackforvaltning/park--och-naturforvaltningen/> den 2013 03 31
- Göteborgs Stad. (2013e). *Göteborgs Stad*. Hämtat från Västlänken - Spårtunnelområdet: http://goteborg.se/wps/portal/invanare/bygga-o-bo/kommunens-planarbete/plan--och-byggprojekt!/ut/p/b1/jczdToMwHAXwZ9kDLP1XCpTLSSJnA1TKHL1pkLhHWuNQQM-vXjllZnn7iS_c5BCPY7CBxKEQCNO0RMoOn5fzMF-cHaafrgLd4ELQR8ygTqMEclK2SVXyGkqygX4D8EcY_G8fpywjIQegPPUhZ1n3FAnPA den 08 05 2013
- Göteborgs Stad. (2013g). *Göteborgs Stad*. Hämtat från Stadsutveckling 2035: goteborg.se/wps/portal/enheter/projekt/stadsutveckling-2035/ den 20 05 2013
- Göteborgs Stad. (2006). *Program för detaljplaner, Västlänken - En tågsunnel under Göteborg - Samrådshandling*. Göteborg: Göteborgs Stad - Stadsbyggnadskontoret .
- Göteborgs Stad. (2011). *Trafikmängd på olika gator*. Hämtat från Trafikmängder på olika gator: <http://goteborg.se/wps/portal/invanare/trafik-o-gator/gator-och-vagar/statistik-om-trafiken/trafikmangder-pa-olika> den 2013 01 27
- Göteborgs Stad. (2012). *Vision Älvstaden - Antagen 11 okt 2012*. Göteborg: Göteborgs Stad.
- Hagson, A. (2014). *Stads och trafikplaneringsparadigm - En studie av SCAFT 1968 dess förebilder och efterföljare*. Göteborg: Majornas CopyPrint AB.
- Holme, I. M. (1997). *Forskningsmetodik: om kvalitativa och kvantitativa metoder* (2 uppl.). Lund: Studentlitteratur.
- Hult, J. (1998). *Chalmers Tekniska Högskola*. Hämtat från Lite Chalmershistoria - Utt drag ur Jan Hults text till Chalmers 250 års jubileum: <http://www.chalmers.se/sv/om-chalmers/historia/Sidor/Chalmershistoria.aspx> den 2013 03 27

- Hydén, C. (2008). *Trafiken i den hållbara staden*. Lund: Studentlitteratur AB .
- Högelius, K. (2013). WSP - Gullbergsvass utveckling. (P. Glansholm, Intervjuare)
- Jarkiewicz, A., & Samuelsson, A. (den 21 03 2013). Stadsbyggnadskontoret - Aktivering av Gullbergsvass. (P. Glansholm, Intervjuare)
- Jernhusen. (2013). *Om Jernhusen*. Hämtat från Jernhusen: <http://www.jernhusen.se/Om-Jernhusen/> den 2013 03 31
- Jernhusen. (2013). *Jernhusen*. Hämtat från Göteborgs Centralstation: <http://www.jernhusen.se/Foretag/Stationer/Stationsprojekt/Goteborgs-Centralstation/> den 2013 03 11
- Karlsson, J. (1951). *Gullbergsvass - Hultmansholme*. Göteborg: Reklamtryckeriet.
- Kisch, B., & Hedenskog, J. (den 05 04 2013). Jernhusen, Utveckling av centralenområdet. (P. Glansholm, Intervjuare)
- Kronhusbodarna. (2013). Hämtat från Kronhuskvarteret: <http://www.kronhusbodarna.com/historik> den 2013 03 06
- Königson, L. (2013). Utveckling av Gullbergsvass - Mailkonversation. (P. Glansholm, Intervjuare)
- Legné, M. (2008). *Historic Rehabilitation of Industrial Sites - Cases from North America and Sweden*. Linköping: LiU Tryck .
- Lynch, K. (1960). *The Image of the City*. Cambridge: MIT Press.
- Malm, G. (2013). *Trafikverket*. Hämtat från Vi bidrar till samhällsutvecklingen: <http://www.trafikverket.se/Om-Trafikverket/Trafikverket/> den 2013 03 28
- Meiss, P. V. (1990). *Elements of Architecture*. London : E&FN Spon .
- Montgomery, J. (1998). *Making a city - Urbanity vitality and urban design*. Journal of Urban Design.
- MVA Consultancy. (2010). *Designing the Future. Shared Space: Operational Assessment*. Report for Department for Transport.
- NAi Uitgevers. (2008). *Houses In Transformation - Interventions In European Gentrification*. Rotterdam: NAi Publisher.
- Nasar, J. L. (1998). *The evaluative image of the city*. SAGE Publisher.
- Oswalt, P., Overmeyer, K., & Misselwitz, P. (2013). *Urban Catalyst - The Power of Temporary Use*. Berlin: DOM publishers.
- Park och Naturförvaltningen. (2013). *Göteborgs Grönplan*. Göteborg: Göteborgs Stad.
- Samuelsson, A. (2013). Stadsbyggnadskontoret - Aktivering av Gullbergsvass. (P. Glansholm, Intervjuare)
- Siesjö, B., & Bjarnegård, H. (2013). Till[Rätta]Lägga. *Seminarie - Akademin för landskapsarkitekter 26/4-2013*. Göteborg: Göteborgs Stadsmuseum.

- Sintorn, A.-K. (den 10 04 2013). Park och Natur Förvaltningen. (P. Glansholm, Intervjuare)
- SR (Kompositör). (2010). Cykelstaden Köpenhamn skåpar ut Stockholm. [T. Koglin, Artist, & V. (P1 - Klotet, Dirigent)] Sverige.
- Stadsbyggnadskontoret. (2013b). *Detaljplan för Regionens hus inom stadsdelen Gullbergsvass*. Göteborg: Göteborgs Stad.
- Stadsbyggnadskontoret & Fastighetskontoret. (2013). *Utbyggnadsplanering*. Göteborg: Göteborgs Stad.
- Stadsbyggnadskontoret. (2009). *Översiktsplan för Göteborg*. Göteborg: Antagen av kommunfullmäktige 2009-02-26.
- Thörneby, A. (2013). Gullbergsvass Utveckling. (P. Glansholm, Intervjuare)
- Tiesdell, S., Oc, T., & Heath, P. (1995). *Revitalising Historic Urban Quarters*. Oxford : Architectural Press.
- Trafikkontoret. (2013). *Trafikstrategi för en nära storstad*. Göteborg: Trafikkontoret.
- Trafikverket. (2010). *Förstudie, E45 Lilla Bommen - Gullbergsmotet*. Göteborg: Trafikverket.
- Trafikverket. (2013). *Riksintressen*. Hämtat från Trafikverket:
<http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Samhallsplanering/Riksintressen/> den 2013 03 30
- Trafikverket. (2013b). *Trafikverket*. Hämtat från Bulleråtgärder längs väg och järnväg - Bakgrund:
<http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Nationell-projekt/Bulleratgarder-2/Bakgrund/> den 13 05 2013
- Trafikverket. (2013c). *Trafikverket*. Hämtat från Västsvenska paketet:
<http://www.trafikverket.se/Privat/I-ditt-land/Vastra-gotaland/Vastsvenska-paketet/> den 24 05 2013
- Transport for London. (2010). *Street Clutter Reduction Guidance*. London: Transport for London.
- Tyréns. (2007). *Trafiksäkerhet vid shared space*. Vägverket.
- urbancatalyst.net. (2013). *Urban Catalyst*. Hämtat från www.urbancatalyst.net den 2013 03 01
- urbanmatters. (2013). *urbanmatters*. Hämtat från Patrik Fiction: <http://urbanmatters.org/projectsbyindividuals/park-fiction> den 2013 04 30
- UUS. (2013). *Urban Utveckling och Samhällsplanering AB*. Hämtat från SWOT-Analys:
<http://www.urbanutveckling.se/ordlista/stu/swotanalys> den 2013 02 12
- Waterfront Toronto. (2013). *Waterfron Toronto*. Hämtat från Explore Projects:
<http://www.waterfrontoronto.ca/> den 06 05 2013
- Wikström, T., & Olsson, L. (2012). *Stadens Möjligheter - Platser och stråk*. Malmö: Exakta Printing.
- Älvstaden Utveckling. (2012). *Verksamhetsberättelse 2012*. Göteborg : Göteborg Stad.

Älvstraden Utveckling. (2013). *Älvstranden Utveckling AB*. Hämtat från Om Oss: <http://www.alvstranden.com/om-oss/aelvstranden-utveckling-ab/> den 2013 05 20

Öhrström, B. (2006). *Urban och ekonomisk utveckling - Platsbaserade strategier i den postindustriella staden*. Göteborg: Daidalos.

11.2 BILDREFERENSER

Alla fotografier och illustrationer som inte nämns nedan är av tagna/illustrerade av författaren.

Allt kartmaterial som inte nämns i referenslistan är från Lantmäteriets digitala kartmaterial, från Sveriges lantbruksuniversitet webverktyg GET, alla bilder är märkta i arbetet med: © Lantmäteriet, i2012/901

Figur 2. Caroma, M., Tiesdell, S., Heath, T., & Oc, T. (2010). *Public Places Urban Spaces*. Oxford: Elsevier.

Figur 3. - *Campidogli square*: <http://ciaoitalytours.com/blog/category/summer-in-italy/page/2/>
- *Castlegate*: <http://www.flickrriver.com/groups/1035064@N22/pool/interesting/>
- *Freedom Trail*, av författare

Figur 4. Lantmäteriets digitala kartmaterial, från Sveriges lantbruksuniversitet webverktyg GET, Redigering av författare, 2013-03-19

Figur 5. Ante, F., & Östlund, S. (2010). *Contiguous Urban Regenerative Environments*. Göteborg: Chalmers

Figur 6 Delar av *Belägenheten omkring Göteborg* utgiven 1809 av N.G. Weming & *Karta över Göteborg*, utgiven 1872 av Rob. Söderqvist. Finns att hämta på Göteborgs Stads hemsida, *Historiska Kartor*: http://goteborg.se/wps/portal/invanare/bygga-o-bo/bygga-riva-och-forandra/arkiv-och-ritningar/historiskt-material/kartor/!ut/p/b1/04_SjzQ0MjA3tDQ0NdGP0I_KSyZLTE8syczPS8wB8aPM4gMMvQItNawdDSwMfQ0NPIINzF29TcyMQizMgQoigQoMcABHA0L6_Tzyc1P1c6NyLACqLZbj/dl4/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/ (2013-01-24)

Figur 7 Del av *Specialkarta över Götheborg omkring Säfveån* utgiven av C.H. Sandahl 1820. Finns att hämta: Se länk Figur 6.

Figur 8: Yimby Göteborg, http://gbg.yimby.se/2012/05/alvstrandsmodellen_3148.html, 2013-01-17

Figur 9: Ekeving, : http://www.ekeving.se/p/gbg/overs_G-Ringkanalen-1930_G1930.png, 2013-01-30

Figur 10, Figur 11 & Figur 12. Ante, F., & Östlund, S. (2010). *Contiguous Urban Regenerative Environments*. Göteborg: Chalmers, redigerad av författare

Figur 17. Stadsbyggnadskontoret Göteborg

Figur 18. Trafikverket, Kartor över riksintressen: <https://riksintressenkartor.trafikverket.se/weave/riksintressen.html>, 2013-03-28

Figur 19. Vision Älvstaden - Antagen 11 okt 2012, Göteborgs Stad

Figur 20. Centralenområdet – Planering pågår, Göteborgs Stad - Stadsbyggnadskontoret, Utkast från 8:e april 2013

Figur 21. Ante, F., & Östlund, S. (2010). *Contiguous Urban Regenerative Environments*. Göteborg: Chalmers, redigerad av författare

Figur 23. Detaljplan för Bro över Göta älv, Samrådshandling, Januari 2013, Göteborgs Stad - Stadsbyggnadskontoret

Figur 24. Trafikverket, Informationsmaterial om Västlänken - Karta över västlänken 2007, <http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Vastra-Gotaland/Vastlanken---smidigare-pendling-och-effektivare-trafik/Informationsmaterial-om-Vastlanken/>, 2013-05-20

Figur 25 Eniros karttjänst: <http://kartor.eniro.se/> 2013-05-27

Fel! Hittar inte referenskölla. - People and places project, Exhibition Road in London http://peopleandplacesprojects.files.wordpress.com/2012/10/london_cromwell-road_shared-space-2.jpg, 2013-05-01

-Open Knowledge, De Kaden, Drachten

http://knowledge.allianz.com/mobility/transportation_safety/?1841/riskier-streets-reduce-accidents, 2013-05-01

Figur 41 This is the land of Chandy Chang, Pedestrian Timeline, <http://candychang.com/pedestrian-timeline/>, 2013-04-14

Figur 45. This is the land of Chandy Chang, Before I die, <http://candychang.com/before-i-die-in-nola/>, 2013-04-14

Figur 48 West 8 & White architects, Workshop Göteborgs Stad – RiverCity Public space and jubileepark 2021 April 2013

Figur 54 Senze1, Fluc Wanne, http://www.szene1.at/location/fluc_-_fluc_wanne, 2013-05-06

Figur 55 Oswald, P., Overmeyer, K., & Misselwitz, P. (2013). *Urban Catalyst - The Power of Temporary Use*. Berlin: DOM publishers.

Figur 56 Cantarranas, Espectado Critico, <http://cantarranas-out.blogspot.se/2012/09/espectador-critico.html>, 2013-05-12

Figur 57 Cadalyst, The Summer of BIM, <http://www.cadalyst.com/cad/building-design/the-summer-bim-tech-trends-column-3729>, 2013-05-12

Figur 58 Waterfront Toronto, Waterfront Toronto opens dramatic new wavedeck, <http://news.waterfronttoronto.ca/2009/06/waterfront-toronto-opens-dramatic-new-wavedeck/>, 2013-05-12

Figur 59. Germany Travel, <http://www.germany.travel/en/gcb/mice/conferences/gallery-berlin.html>, 2013-05-14

BILAGA 1

