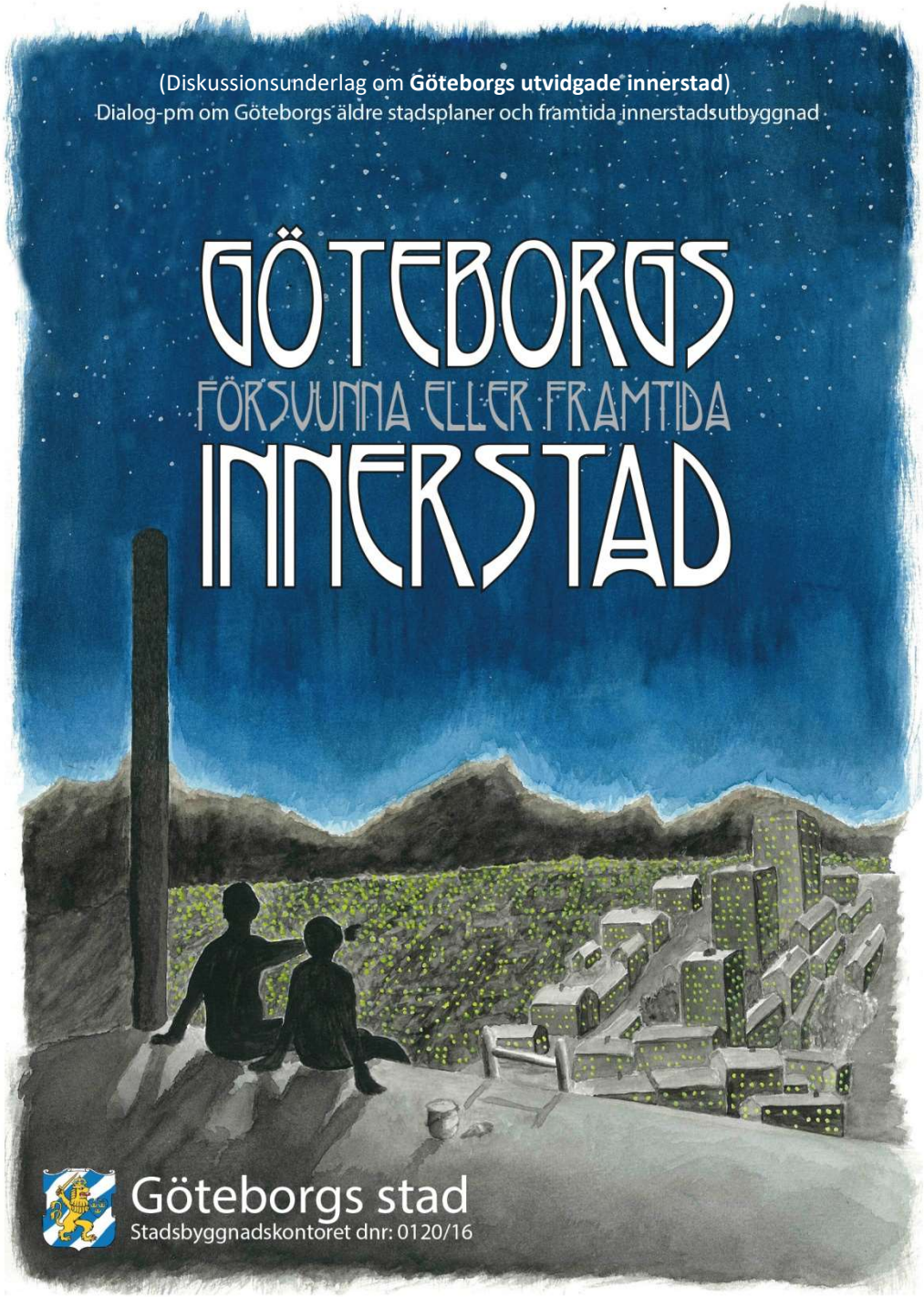


Två politiska uppdrag som har slagits ihop:

¤ 2014 ”Kontoren ska **utreda möjligheterna för ”infillprojekt” och påbyggnader i den redan täta stadsmiljön**. Arbetet bör inriktas på inventering och ett öppet förhållningssätt till olika aktörers förslag.”

(I ursprunglig uppdragstext fanns även:
•-”För att Göteborg ska fortsätta utvecklas till en attraktiv och hållbar stad krävs en **samordnad markplanering** samt en ökad förtätning… /… **på alla kommunala som privata ytor**/byggnader **i urbana miljöer**. / Staden måste ta ett ökat ansvar för att driva denna nyare form av exploatering på ett effektivt sätt genom att befintliga strukturer i stadsmiljön identifieras och analyseras med maximal förtätning som målsättning .” Förtäta Göteborg vertikalt och horisontellt, uppdrag 2014-09-29 i fastighetsnämnden, diarienr 4767/14)

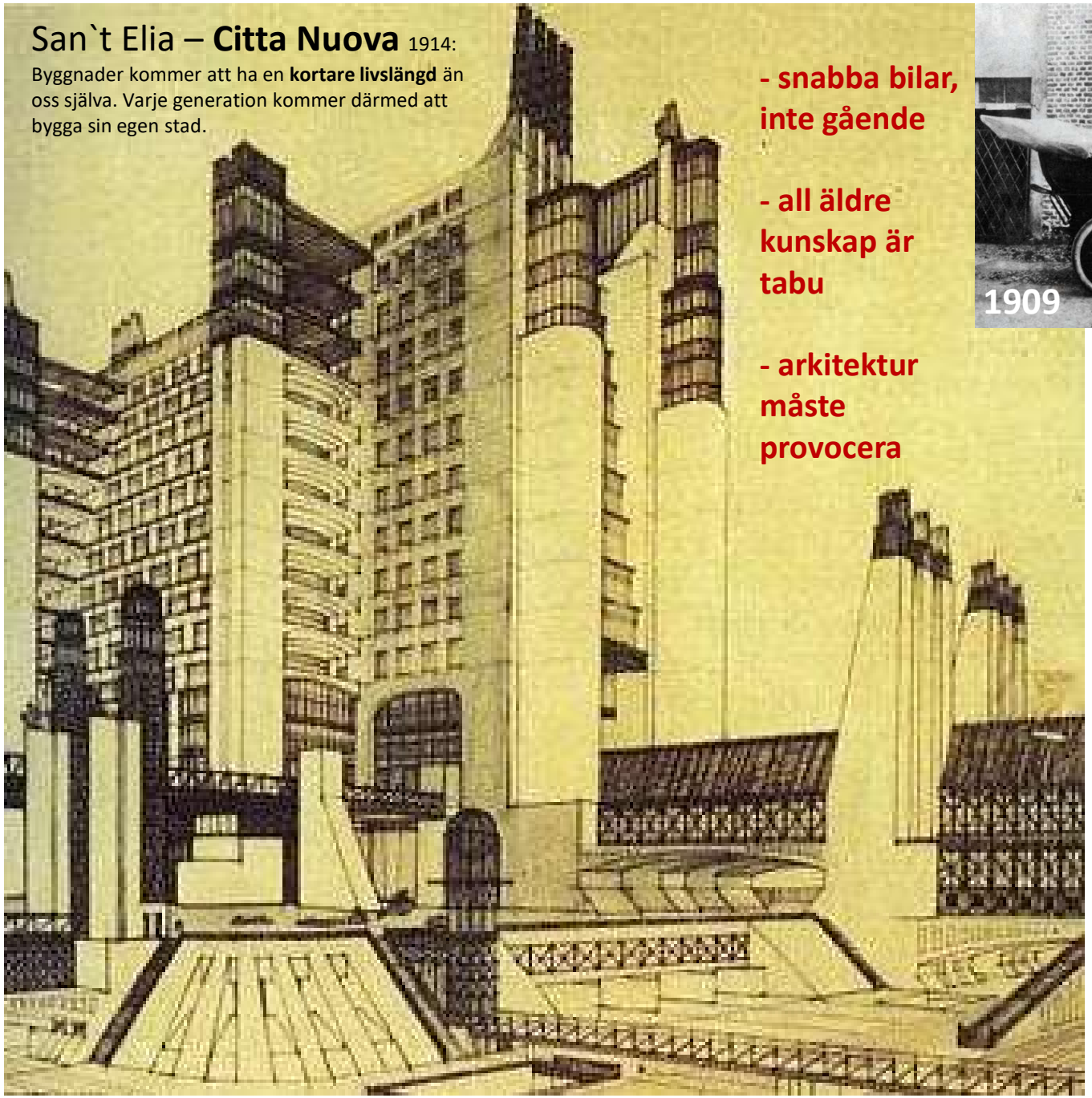
¤ 2015 ”Inventering av **äldre stadsplaner** ska göras för att se om det finns delar av dem som skulle kunna vara **relevanta och effektiva även i framtiden**.”

= En ”historisk stadsplaneanalys” över möjliga byggytor i en utvidgad innerstad (inom ca 20 min cykelväg till centralen) på kort & lång sikt, mestadels baserat på äldre stadsplaner men framförallt **en konkret tolkning av hur stadens nya strategiska mål** skulle kunna se ut i sin helhet. (jämka målkonflikter & lös barriärer).

Ritat av Lukas Memborn 2016-2019 (i samarbete med stadsbyggnadskontoret GBG mellan 2016-01-07 – 2017-03-30)

San`t Elia – **Citta Nuova** 1914:

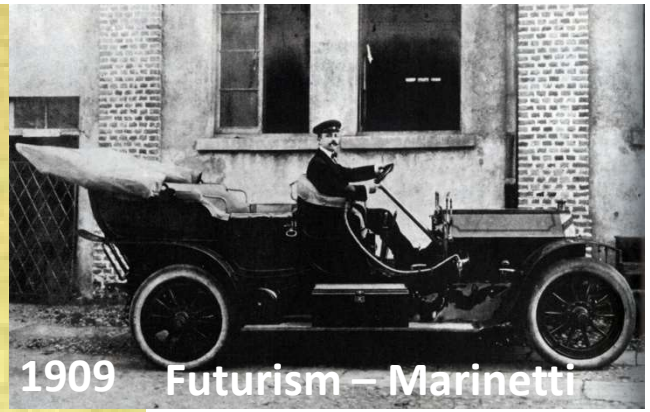
Byggnader kommer att ha en **kortare livslängd** än oss själva. Varje generation kommer därmed att bygga sin egen stad.



- snabba bilar, inte gående

- all äldre kunskap är tabu

- arkitektur måste provocera



1909 Futurism – Marinetti

4. Vi deklarerar att världens ära har berikats av en ny skönhet: **skönheten av hastighet**.

5. Vi vill besjunga **mannen vid ratten**…

7. Det finns skönhet i enbart kamp. **Inget mästerverk utan en aggressiv aspekt.**

9. Vi vill glorifiera kriget - världens enda hygien - **militarismen, patriotismen**, anarkistens destruktiva handling, de sköna idéer för vilka man dör samt föraktet för kvinnan.

10. Vi vill förstöra **museerna, biblioteken, akademier** av alla slag och bekämpa moralism, feminism och varje opportunistisk eller utilitaristisk feghet.

11. Vi kommer att besjunga de stora folkmassorna, hetsade av arbete, nöjen eller **uppror**

= Enkelt uttryckt så innebär futurism ett hat av det förflutna . Vårt mål är att energiskt bekämpa och **förstöra kulten av det förflutna**...


Erich Mendelsohn
1917-1929
- farträndер…
- inga hastighetsdämpande ornament…
- wroooooooooom…
SCHOCKEN
DER UNTERGANG DES ABENDLANDES
UMRISSE EINER MORPHOLOGIE DER WELTGESCHICHTE
OSWALD SPENGLER
Oswald Spengler
Västerlandets undergång

1923

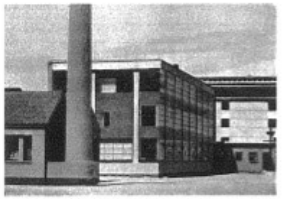






(Highland park **Ford** plant)







Le Plan Voisin 1925



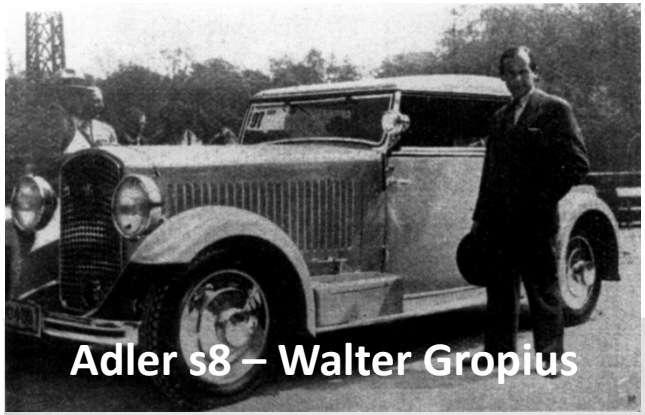
En 1925, avec le soutien du constructeur automobile Voisin, Le Corbusier propose le "Plan Voisin" pour Paris. À droite, on reconnaît l'île de la Cité.

- **standardisera arkitekturen likt bilfabrikens löpande band**
- **mot <u>en</u> arkitekturstil**
- **separera trafikslagen**



Maison "Citrohan" (Citroen) 1920-23

Le Corbusier, *Une Ville Contemporaine* 1922



Adler s8 – Walter Gropius

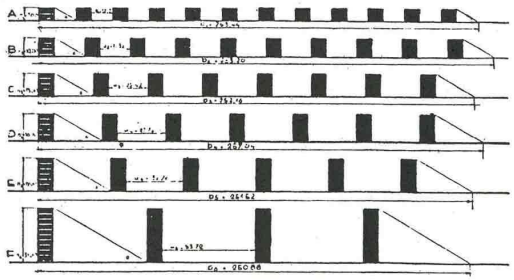
Bauhaus:

Walter Gropius

Solstudier & relativa gator

Ernst Neufert

Detaljerna styr helheten 1936

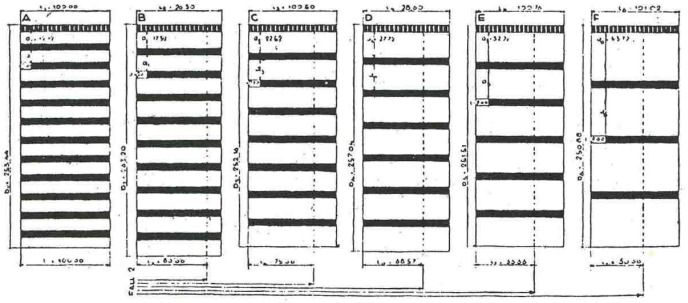


Mies Van Der Rohe

Minimalism

Ludwig Hilberseimer

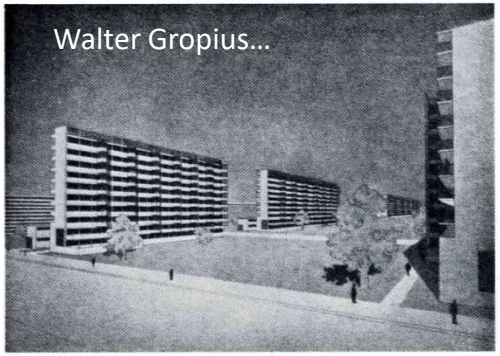
Stad av ”militärbaracker” 1924



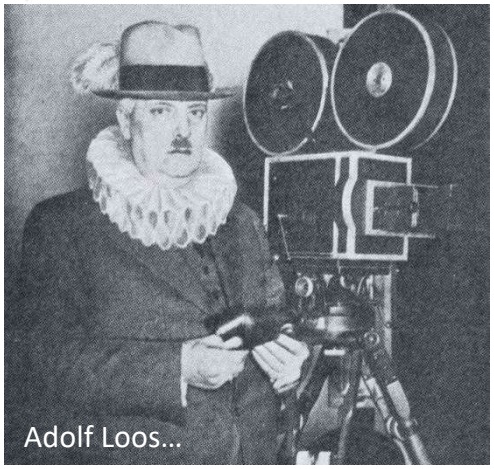
Diagram, utvecklat av Walter Gropius 1929,



– ”Vi har definitivt lämnat småstadsidyllen. Gatorna är icke längre ett sällskapsrum. Där härskar enväldigt rörelsen.” Ur acceptera 1931



Projekt till bostadsområde.



Omodernt är omoraliskt!

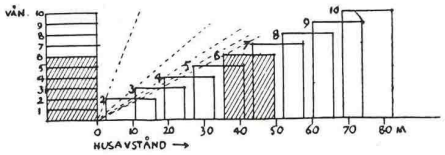


Form.



Praktiskt och eller vackert.

Diagram över variationer av hushöjd och husavstånd för ett område med totala våningsytan en och en halv gång så stor som markytan och husbredden 14 m.





acceptera

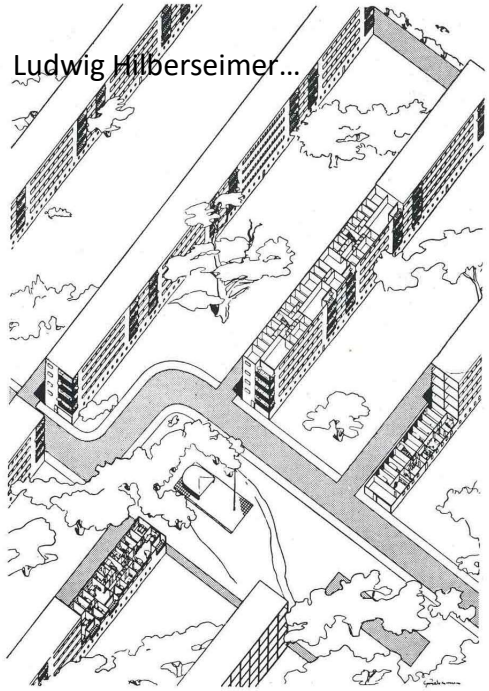
den föreliggande verkligheten — endast därigenom
har vi utsikt att behärska den, att rå på den för att
förändra den och skapa kultur som är ett smidigt
redskap för livet. Vi behöver in… nmal kulturs
urvuxna former för att … ıälvaktning.
Vi kan inte smy… … bakåt. Vi
kan inte heller h… …besvärligt
och oklart in i en … ıte annat
än se verkligheten … den för
att behärska den. V… d som
är mål i våra daga… aıdrig varit
någon verklig tveka… ar de trötta och
pessimistiska som på… att vi håller på att skapa
en maskinkultur som är sitt eget ändamål. Det är

Gunnar Asplund
Wolter Gahn
Sven Markelius
Gregor Paulsson
Eskil Sundahl
Uno Åhrén

iden



Gymnastikfest.



1931 års Stadsplanelag och Byggnadsstadga

Uno Åhrén företrädde Stockholms byggnadsförening
Sven Markelius ordförande fastighetsägareförbundet

Relativa mått mellan byggnader
Enkelriktade lägenheter
Ingen anpassning – kontrast!
Funktionsseparering
Bostadshygieniska kompetenskrav för byggnadsnämnden

(Monica Andersson, 2009 sthlms universitet)



”Den som icke vill acceptera han avstår från medarbete i kulturens utveckling. Han skall sjunka undan i en betydelselös pose av bitter heroism eller världsvis skepticism.”
Ur acceptera 1931

”Organisera kallt, hårt så som man organiserar vilket företag som helst”!

¤ Avveckla de befintliga städerna (1932)
¤ Utlokalisera bostadsområden och industriområden
¤ Koncentrera handel & kontor I centrum

¤ Skynda på förfallet av alla äldre fastigheter (1942)
¤ Förhindra barnstöd till familjer i kvartersstad

¤ Standardisera byggindustrin – planspräng marken…
¤ Öka hastigheten från gata till trafikled (& SCAFT 1968)

¤ Parkering inom fastighetsgräns 1947, 1960…

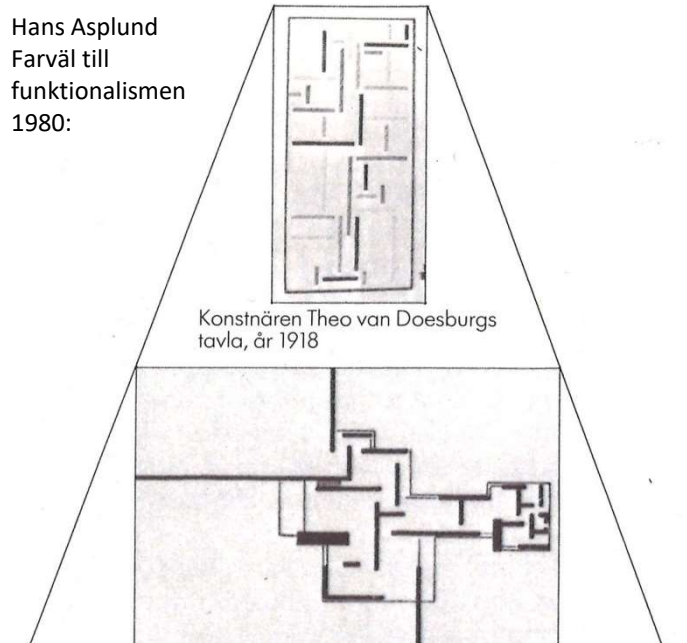
¤ Fjärrvärmeledningar som dränerar byggnadernas rustbäddar…


Uno Åhrén 1929
Gärdet, Sthlm

– ”Allt nytt måste ju skära mot det gamla, det ligger i utvecklingens natur…”
Ur acceptera 1931

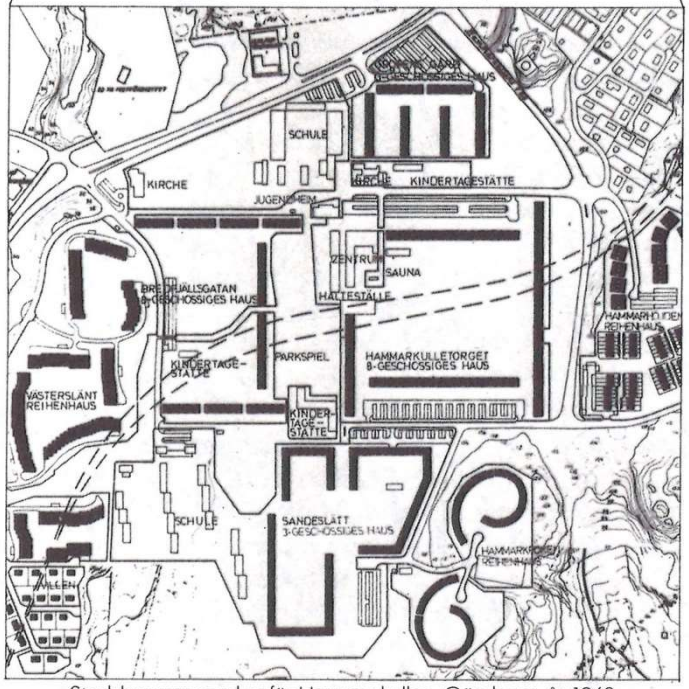

Uno Åhrén 1930: **Ford**fabrik
Sthlm

Hans Asplund
Farväl till
funktionalismen
1980:

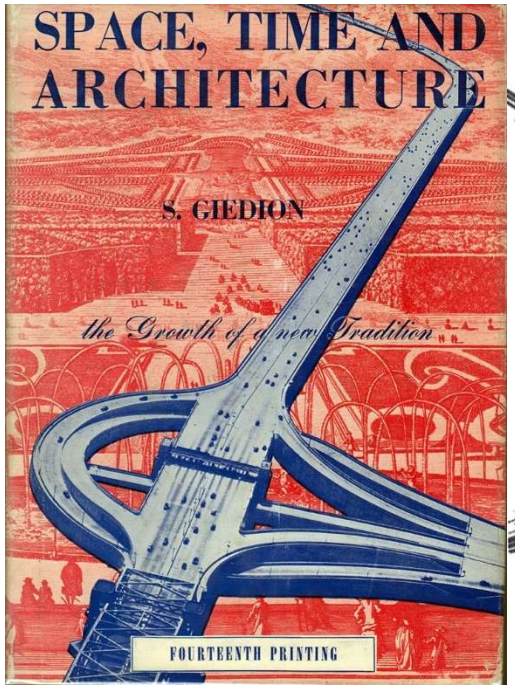


Konstnären Theo van Doesburgs tavla, år 1918

Arkitekten Mies van der Rohes villaplan, år 1923

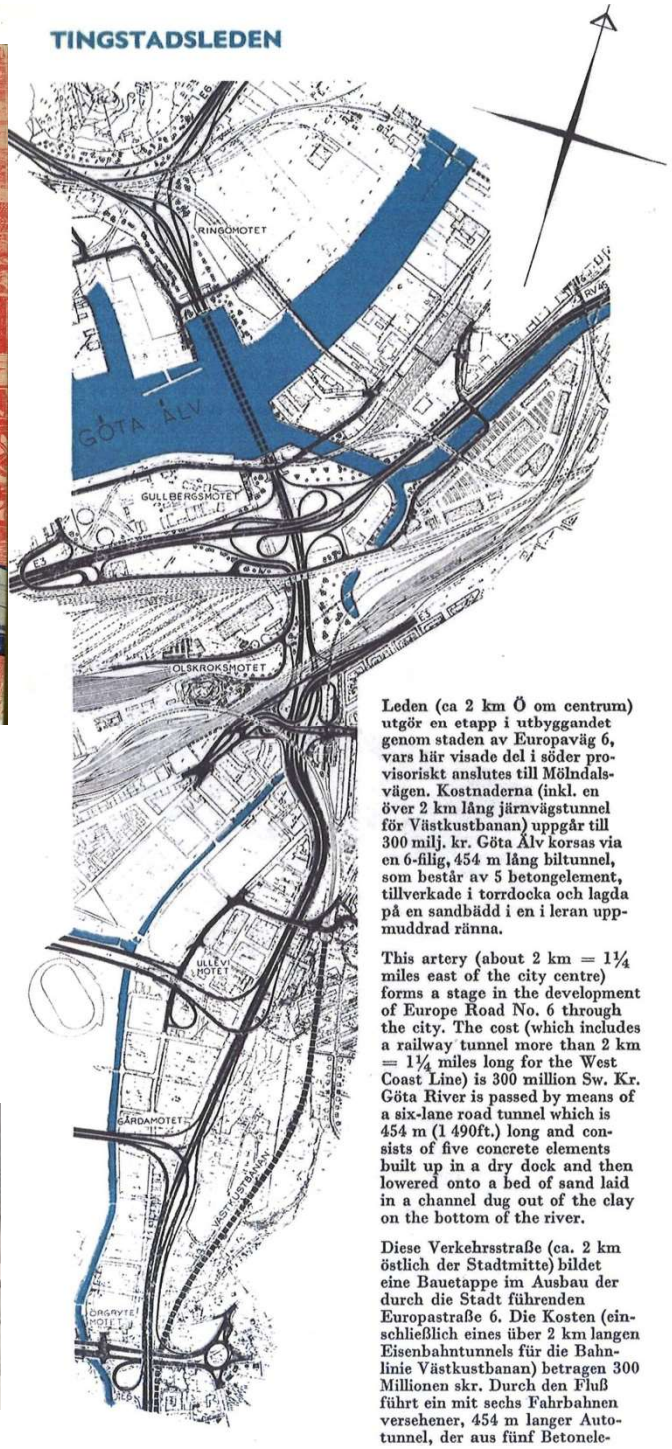


Stadsbyggarens plan för Hammarkullen, Göteborg, år 1968



Bilismens arkitektur
och bilismens trafikplanering
= två ”fria konstformer” som idag skapas helt oberoende av varandra…





Leden (ca 2 km Ö om centrum) utgör en etapp i utbyggandet genom staden av Europaväg 6, vars här visade del i söder provisoriskt anslutes till Mölndalsvägen. Kostnaderna (inkl. en över 2 km lång järnvägstunnel för Västkustbanan) uppgår till 300 milj. kr. Göta Älv korsas via en 6-filig, 454 m lång biltunnel, som består av 5 betongelement, tillverkade i torrdocka och lagda på en sandbädd i en i leran uppmuddrad ränna.

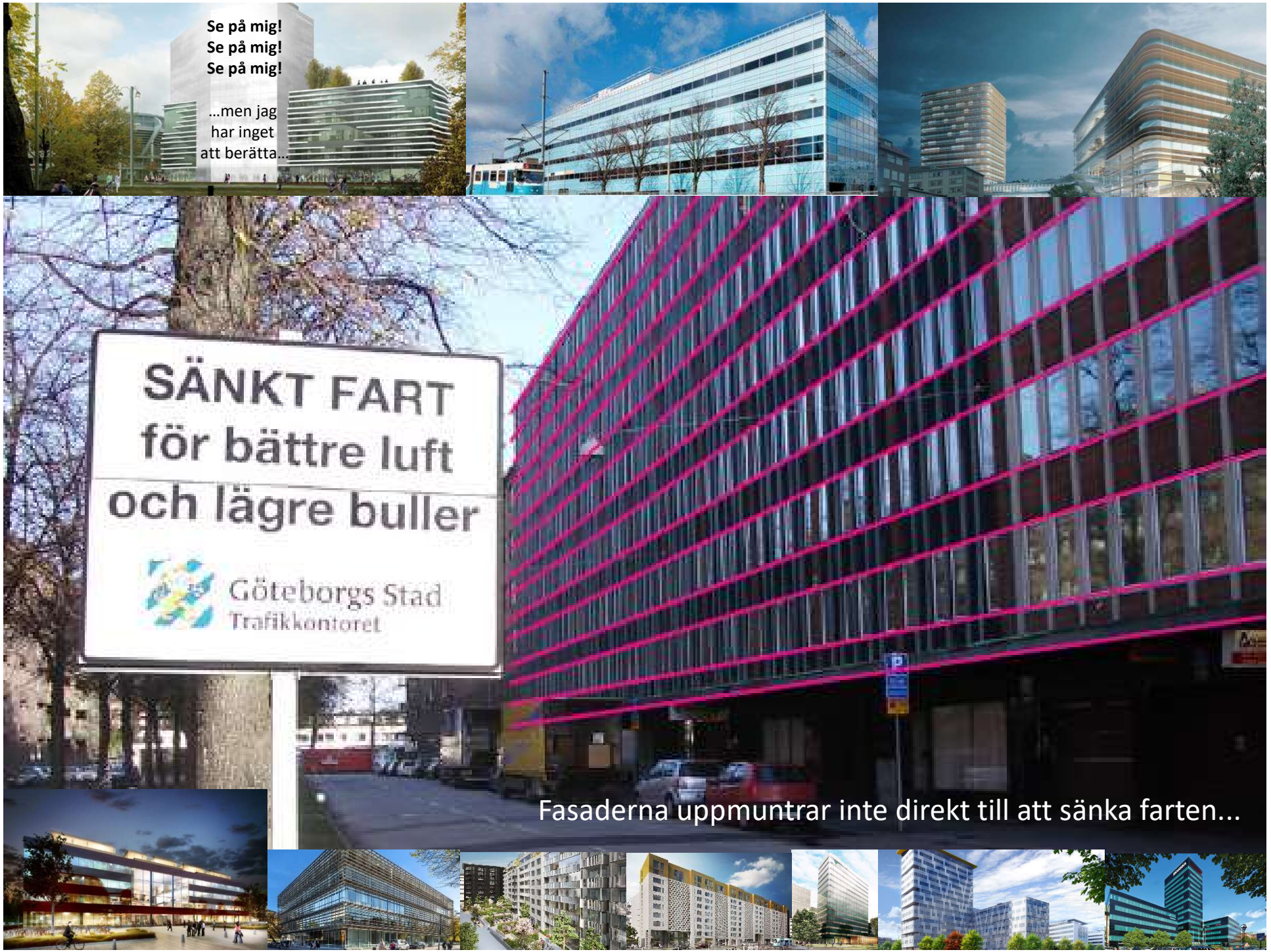
This artery (about 2 km = 1¼ miles east of the city centre) forms a stage in the development of Europe Road No. 6 through the city. The cost (which includes a railway tunnel more than 2 km = 1¼ miles long for the West Coast Line) is 300 million Sw. Kr. Göta River is passed by means of a six-lane road tunnel which is 454 m (1 490ft.) long and consists of five concrete elements built up in a dry dock and then lowered onto a bed of sand laid in a channel dug out of the clay on the bottom of the river.

Diese Verkehrsstraße (ca. 2 km östlich der Stadtmitte) bildet eine Bauetappe im Ausbau der durch die Stadt führenden Europastraße 6. Die Kosten (einschließlich eines über 2 km langen Eisenbahntunnels für die Bahnlinie Västkustbanan) betragen 300 Millionen skr. Durch den Fluß führt ein mit sechs Fahrbahnen versehener, 454 m langer Autotunnel, der aus fünf Betonele-



- Har bilismens arkitektur något budskap ut i rymden?

…eller är det trams? Blir verkligen stadsmiljön kul bara för att det ser kul ut på flygfoto?

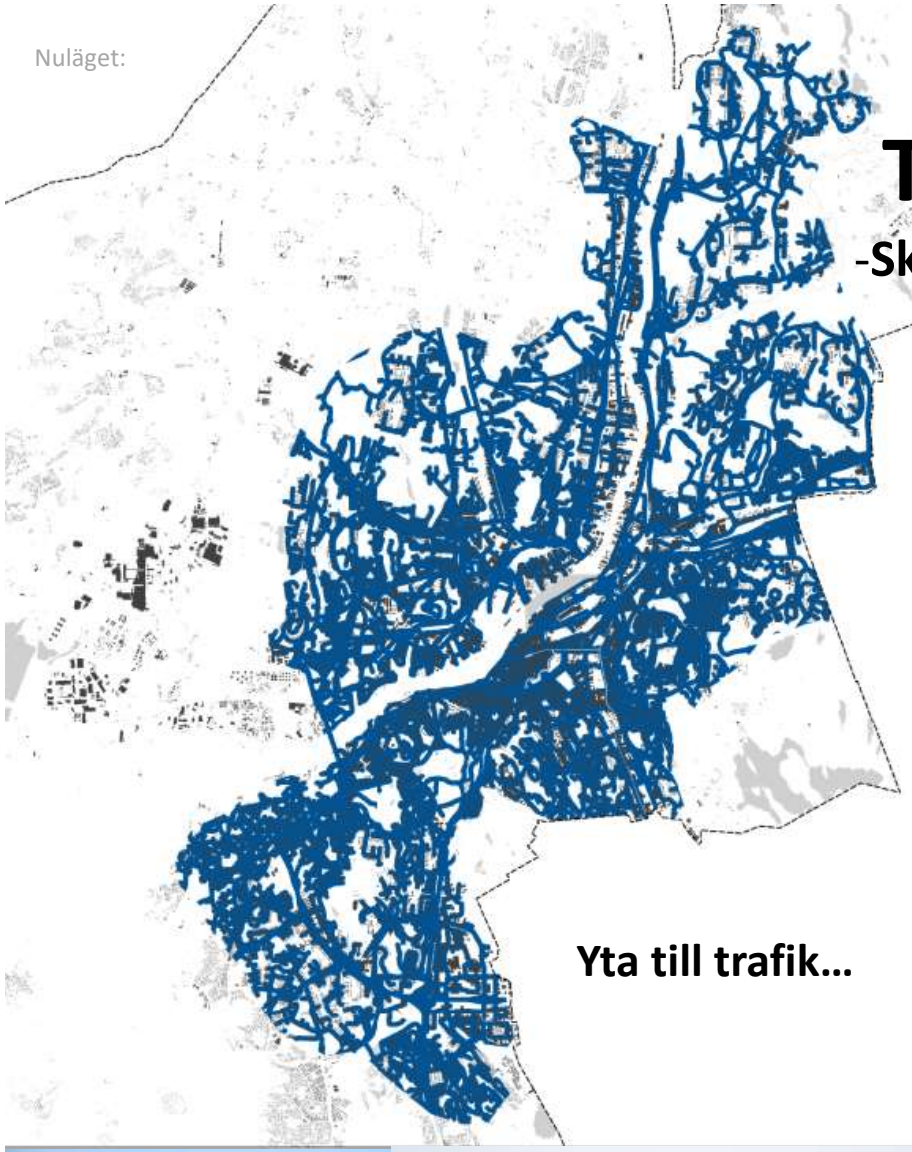

Se på mig!
Se på mig!
Se på mig!
...men jag
har inget
att berätta...
SÄNKT FART
för bättre luft
och lägre buller
Göteborgs Stad
Trafikkontoret
Fasaderna uppmuntrar inte direkt till att sänka farten...

Nuläget:

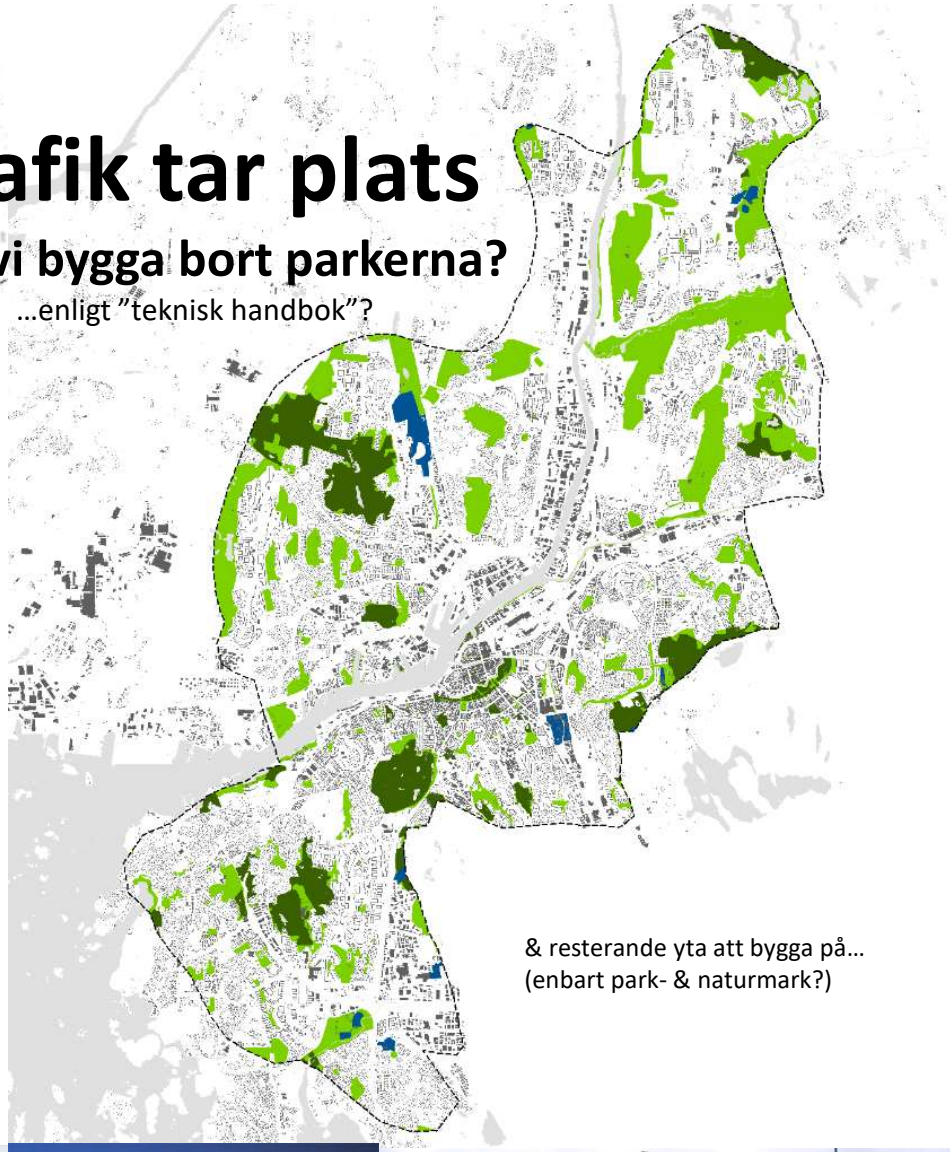
Trafik tar plats

-Ska vi bygga bort parkerna?

…enligt ”teknisk handbok”?



Yta till trafik…



& resterande yta att bygga på…
(enbart park- & naturmark?)





Medveten segregering skapar trafik:
villor för sig & hyreslägenheter för sig

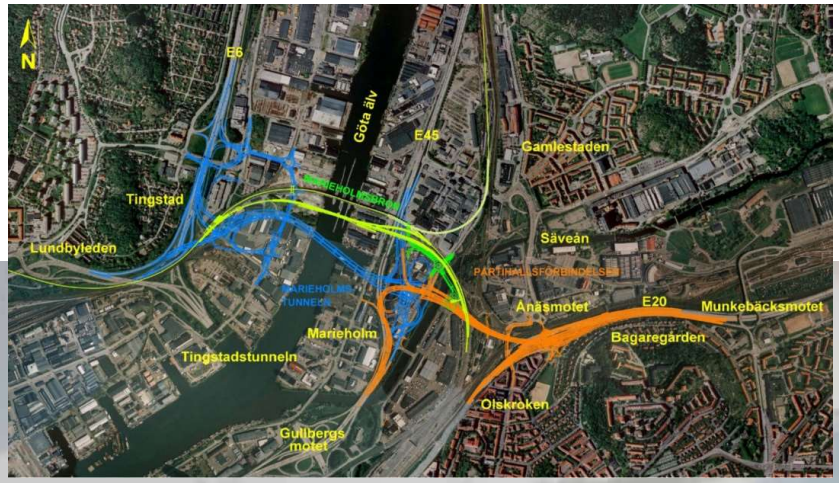




Skattebetalare med hög- medelinkomst dräneras ut till kranskommunerna…



... är trafiklederna då en investering eller utgift för Göteborgs stad?

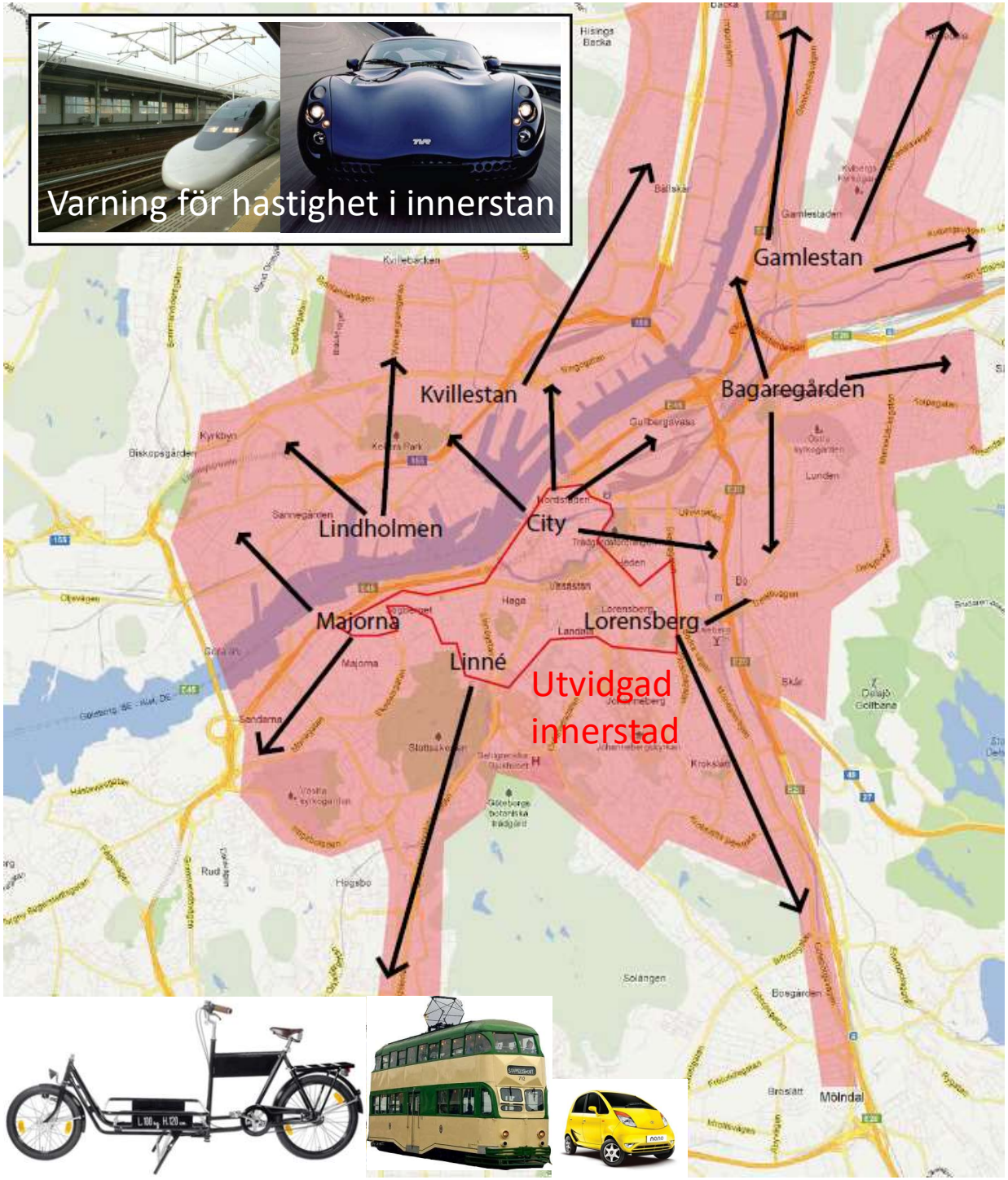


Funkar trafiklederna som ekonomiska dräneringsrör?

Arbetsresor ca 5 km/dag år 1900 – nästan 5 mil/dag 2018

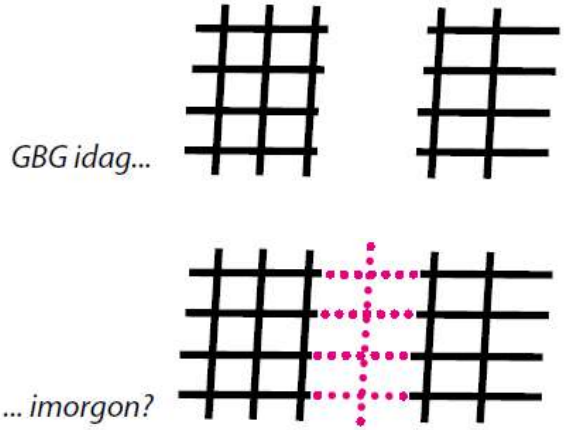
När otydliga visioner om hållbar stadsförtätning beskrivs i text råder koncensus men ritat i konkret förslag så kryper hindren fram…

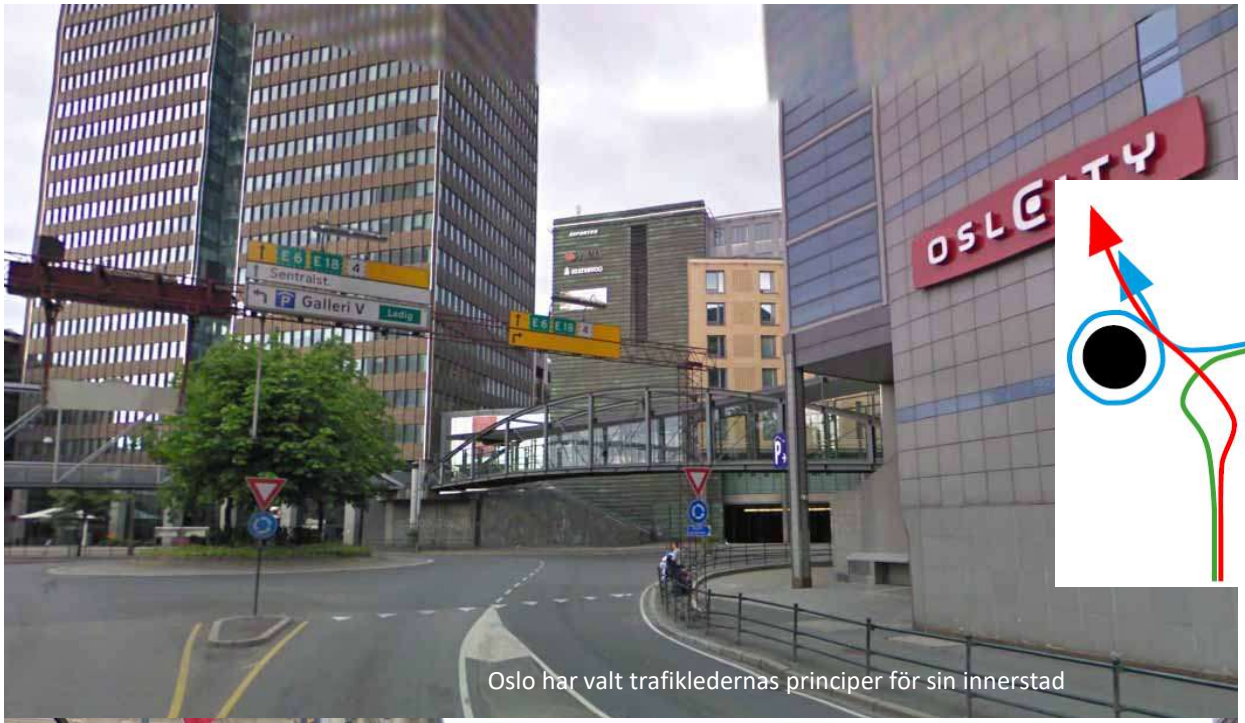
Utredningen börjar se exakt vad som hindrar i många fall:





GBG har stora hål i gatunätet:



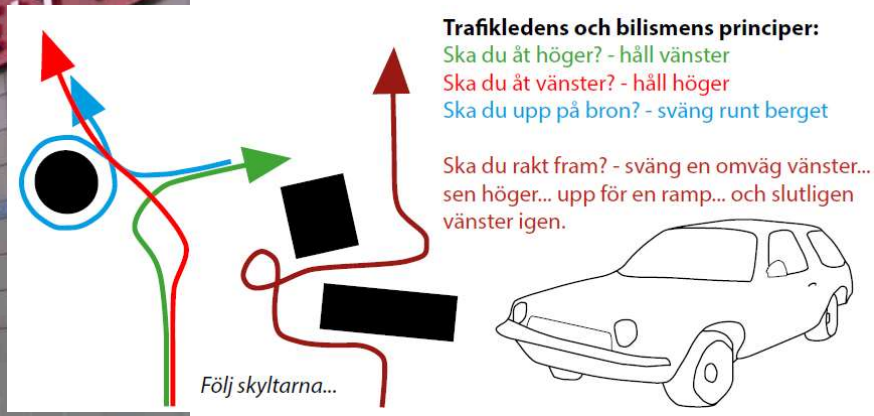


Oslo har valt trafikledernas principer för sin innerstad



Paris har valt stadsgatornas principer för sin innerstad

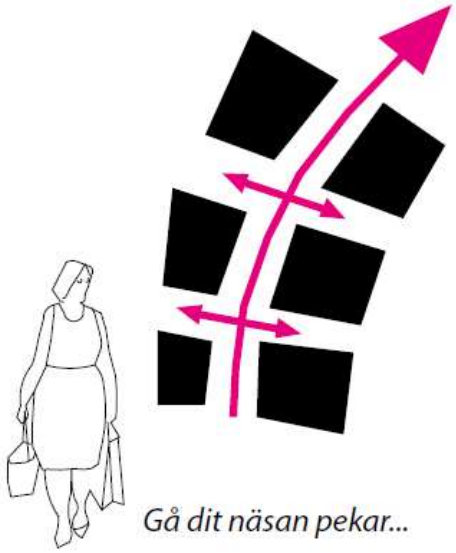
Göteborg som en grön, tät, hållbar och nära blandstad:



Med hög hastighet (eller religiös procession) följer en väldigt märklig gatustruktur…

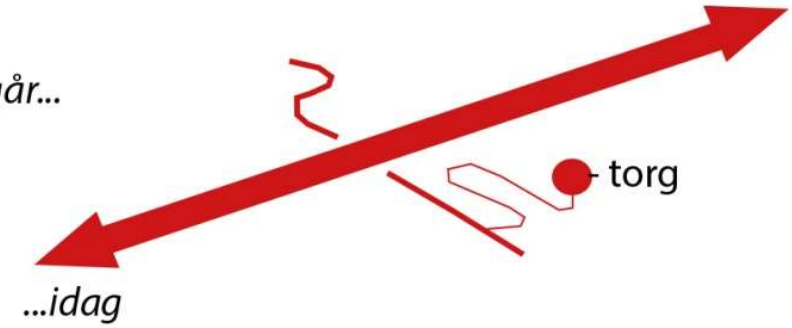
Gång & cykelvänlig stad – **hur då?**

Inga återvändsgator eller blockerade siktlinjer…

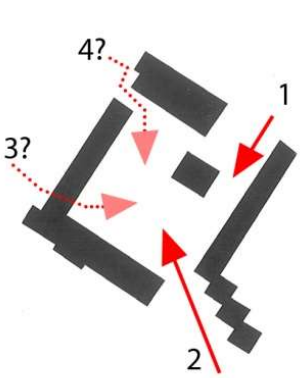


Hur hängde gatustrukturen ihop före massbilismen?

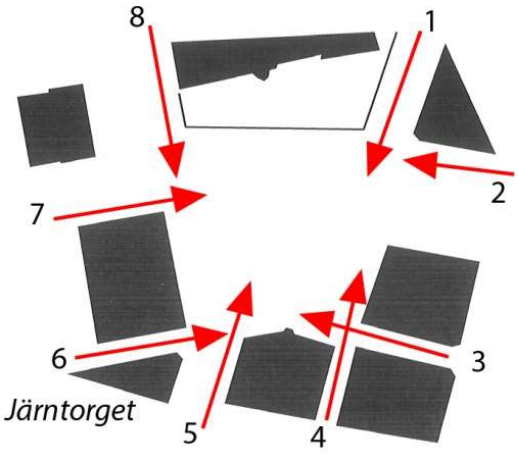




Ett **kommersiellt fungerande torg** verkar behöva människor/kunder som passerar förbi?



Axel Dahlströms torg & *Järntorget*





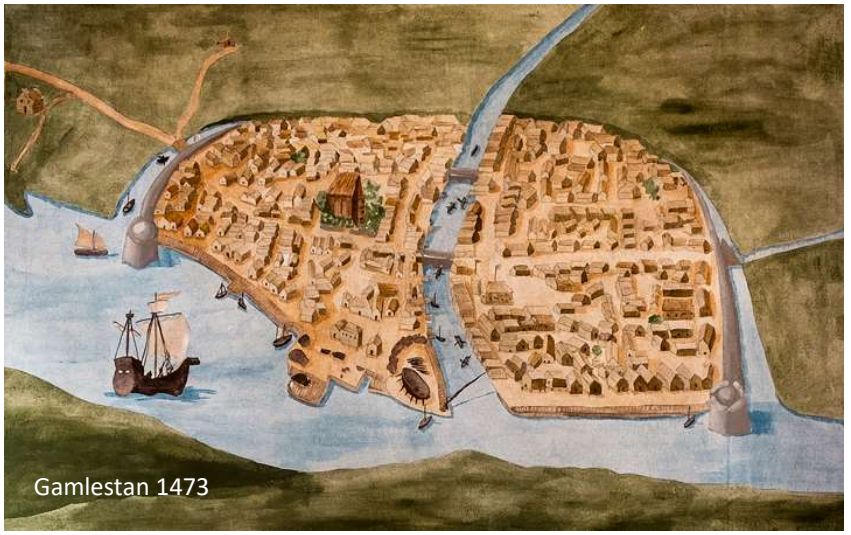
Konstigt att New York inte anses vara en tråkig stad… när gatorna är så raka?



Kärrskogens oskiftade by med huvudgator, tvärgator & fickparkering?

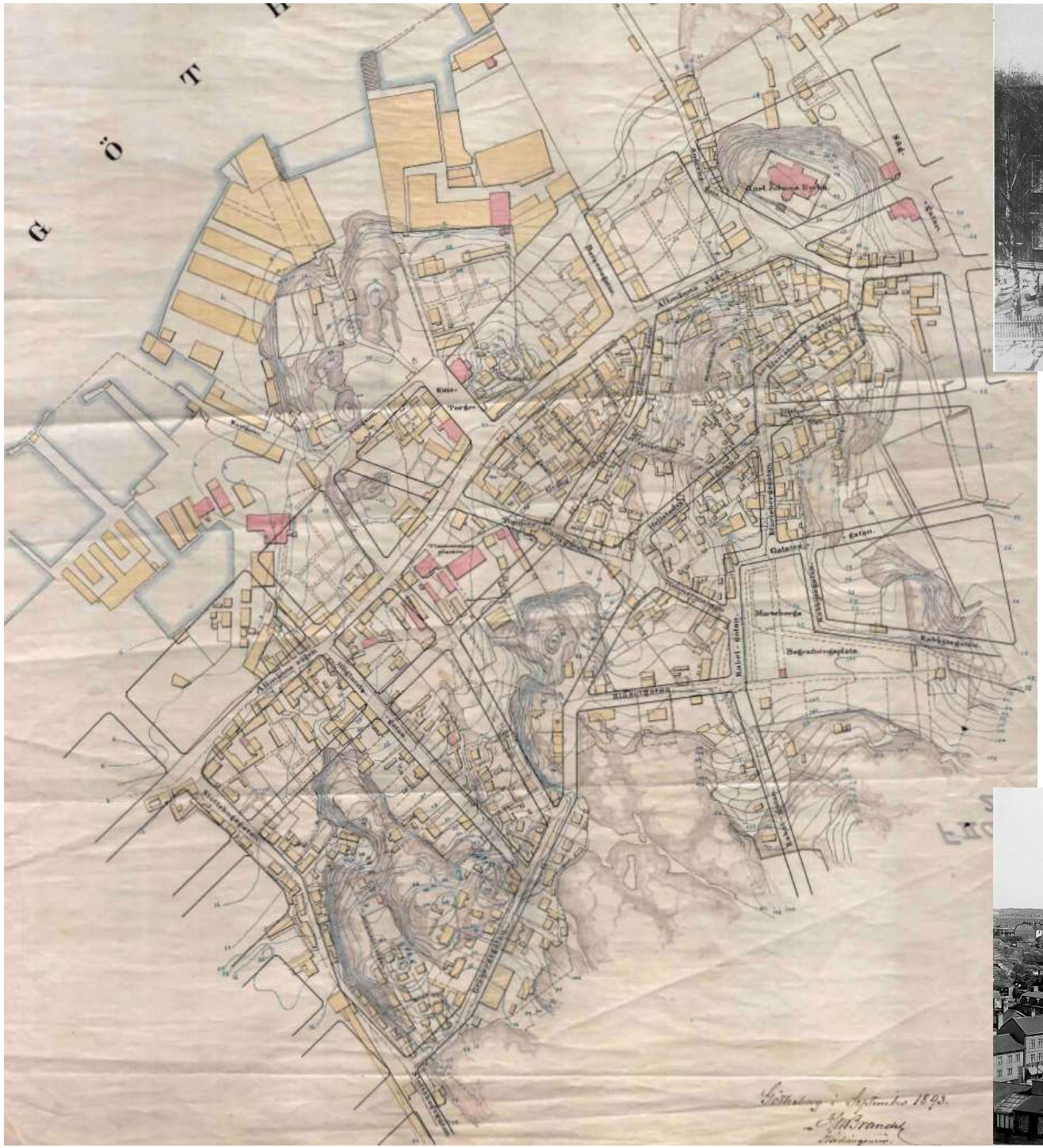
Samma gångvänliga struktur i alla kulturer?

Människors orienteringsförmåga verkar inte bero på inkomst, religion eller hudfärg…



STAD = 8000 år av empiriskt stöd för att organisationsformen fungerar!

Funktionsseparerade områden = 80 år av chansning…







Majornas stadsplan från 1893 verkar i grunden vara baserad på den **bohuslänska kåkstadsstrukturen** som gångoptimerat hade trampats fram under århundraden innan.

Gångvänligt = minsta möjliga motstånd!

Grågatan & Stigbergstorget



FÖRSLAG

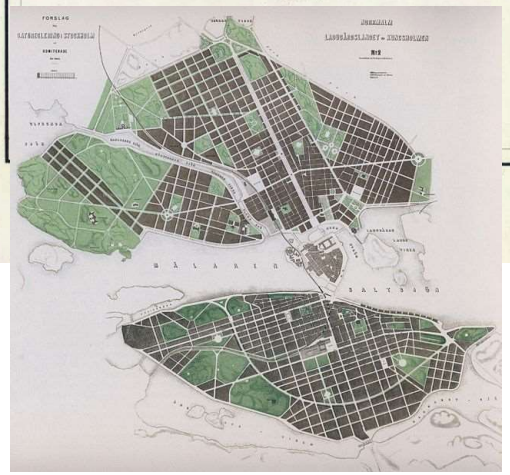
TILL UTVIDGNING AF

GÖTEBORGS STAD

UPPRÄTTADT AF

KOMMITTERADE

1863.

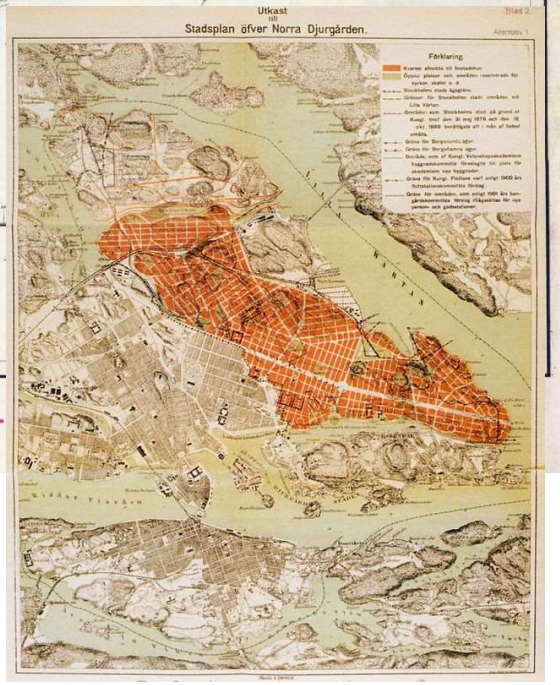


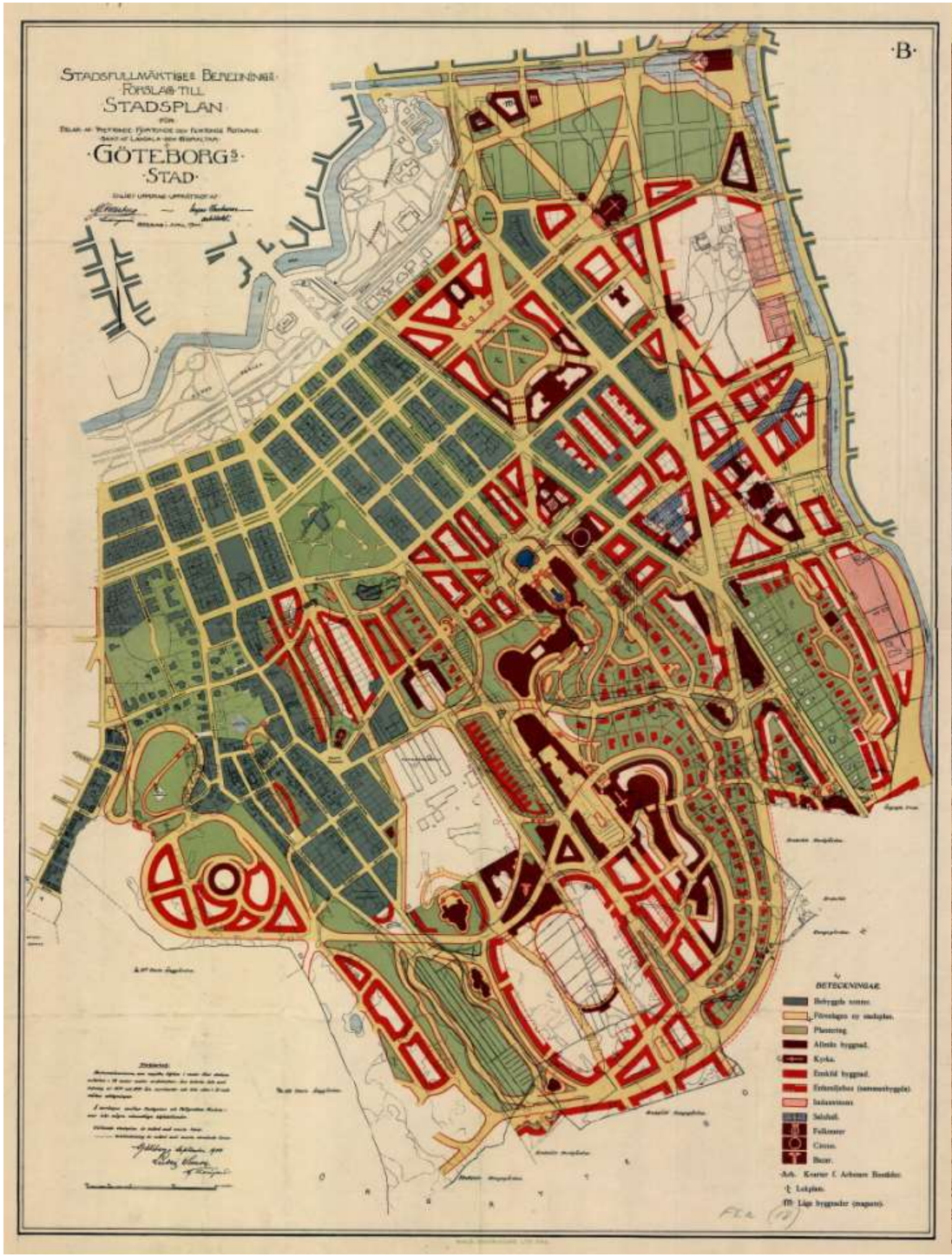
Sthlm 1866

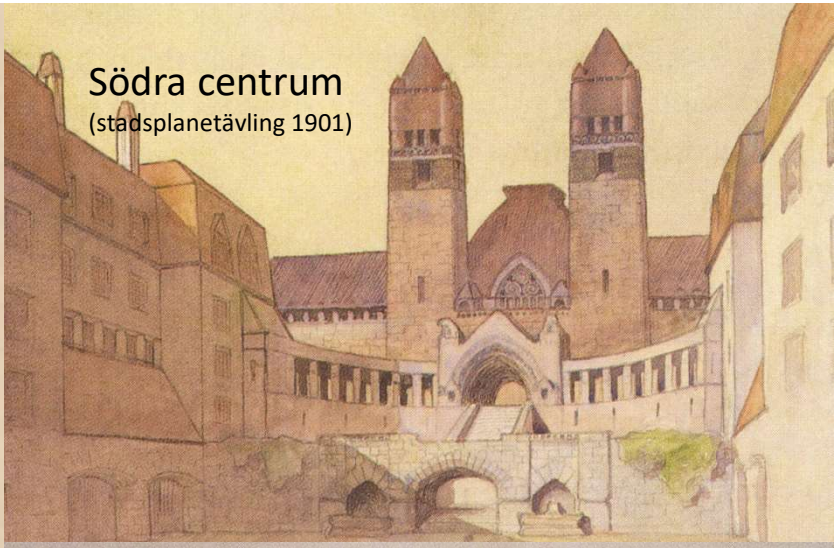


Paris 1853

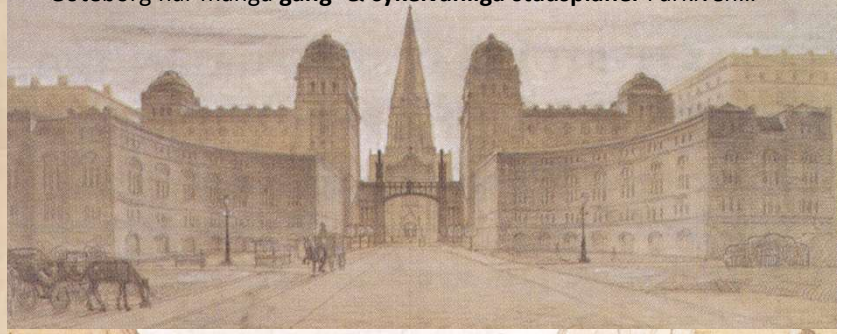
Sthlm 1904
Uppriven…

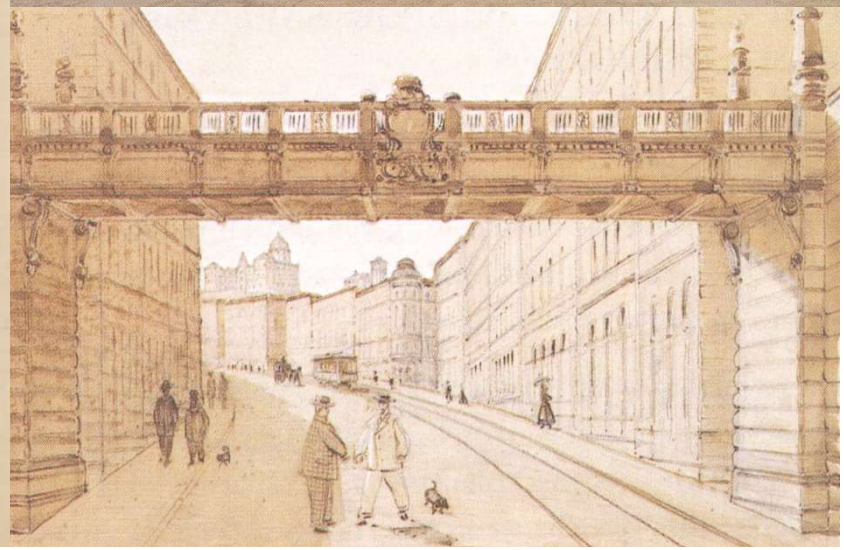






Göteborg har många **gång- & cykelvänliga stadsplaner** i arkiven…



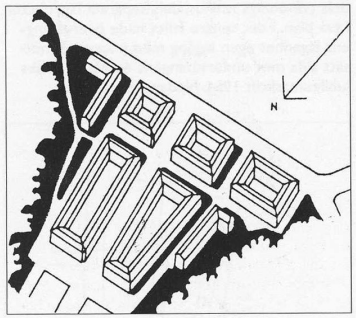


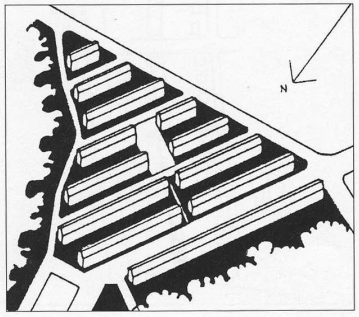
Östra centrum (ej genomförd äldre stadsplan 1904)



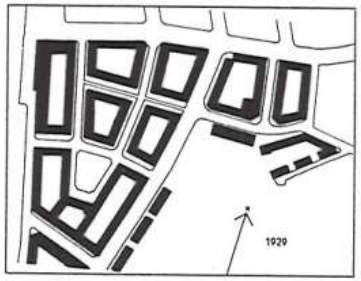
Bagaregården (ej genomförd äldre stadsplan 1909)

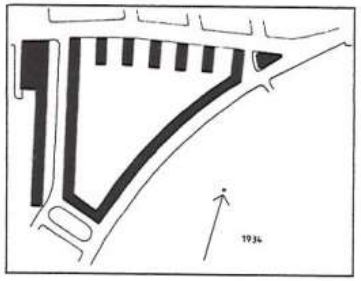






Upprivna planer i Rambergsstaden, Majorna, Olskroken, Bagaregården, etc. etc…



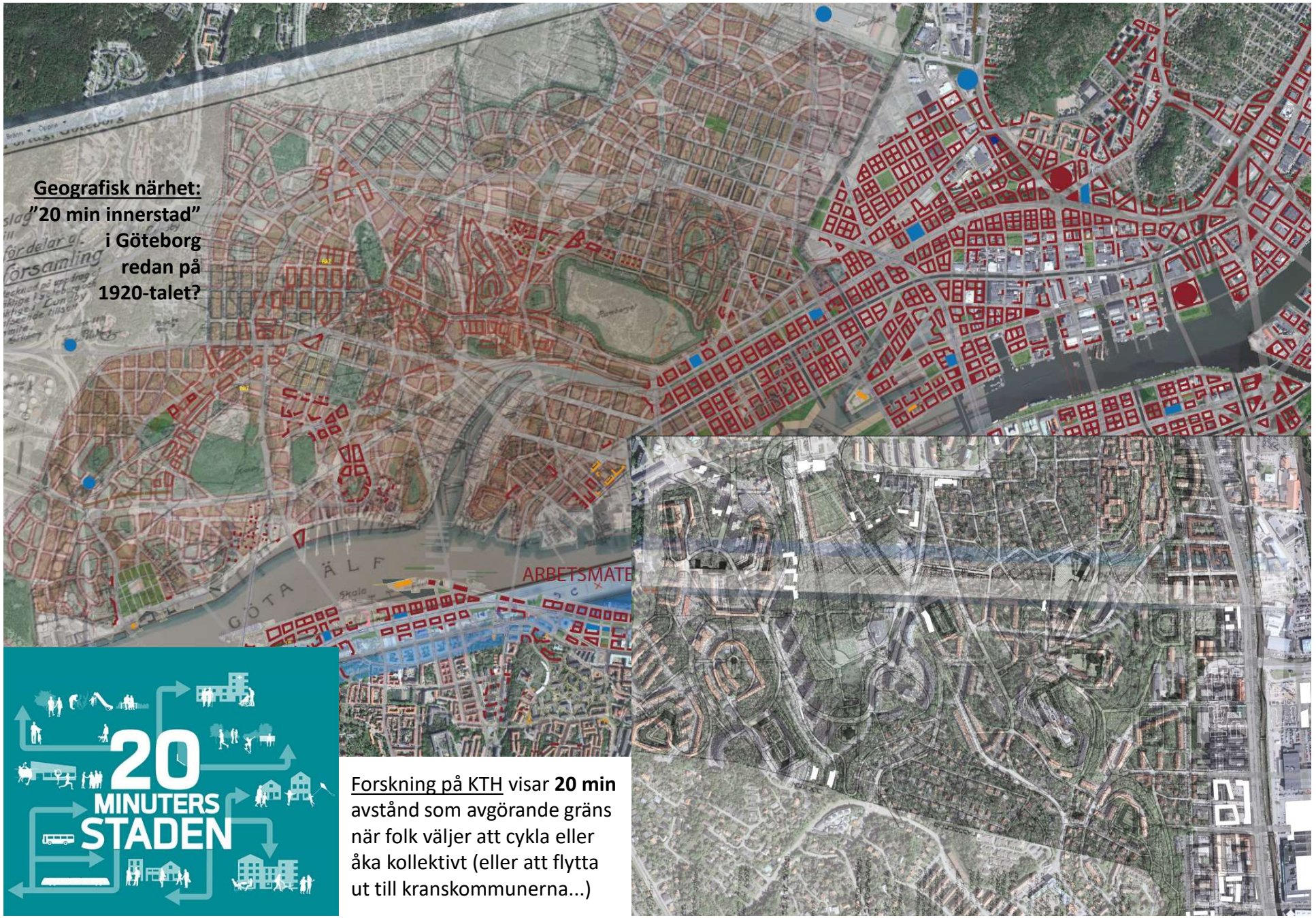




Rambergsstaden (ej genomförd äldre stadsplan 1910)

Så **alla gator, stråk och gångstigar** har inventerats för att gent & logiskt kopplas ihop (inom 20 min cykelväg till centralen)

Geografisk närhet:
”20 min innerstad” i Göteborg redan på 1920-talet?



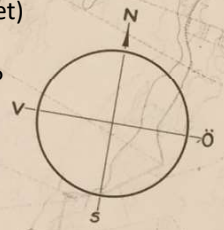
Forskning på KTH visar **20 min** avstånd som avgörande gräns när folk väljer att cykla eller åka kollektivt (eller att flytta ut till kranskommunerna...)

För 100 år sedan var det sammanhängande gatunätet den första och viktigaste utgångspunkten… (översiktskarta 1911)

KARTA UTVISANDE BELÄGENHETEN AV STADSPLANEOMRÅDET.

Stadsingenjörskontoret = 1907 enbart 3+5 personer som arbetade med alla planfrågor samtidigt: trafik, exploatering, parkyta, service, blandstad, etc. i ett 50-100-års långsiktigt perspektiv… (Göteborg planerades lite som miljonstad redan under 1920-talet)

…idag 600-800?



Gatorna först – byggnaderna sen!
Innan man kan peka på några byggbara ytor måste man veta var man absolut **inte** ska bygga…

GÖTA ÄLV

SKALA 1:10000

utifrån-in:

Helheten bestämde detaljerna

Naturresurser > Mänskligt beteende > Stadsgatunät > Tekniska detaljer

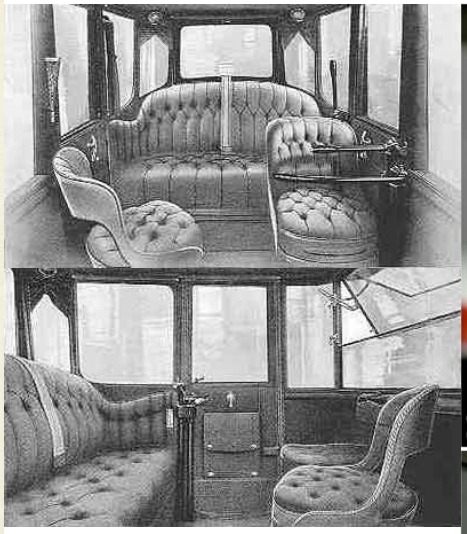
(inte tvärt om enligt dagens ”detaljsjuka” eller Ernst Neufert)

Tysta, rena och **<u>självkörande elfordon</u> behöver inga biltunnlar**, viadukter eller rondeller i innerstaden!



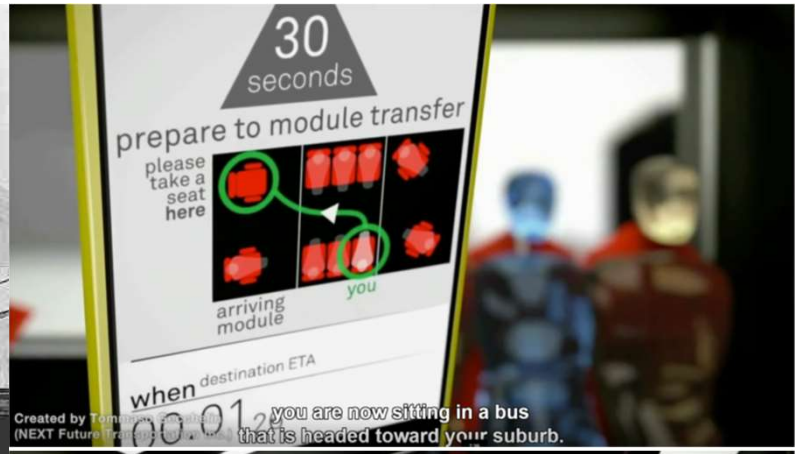
Tyst, rent & eldrivet fordon utan ratt i ca 25 km/h 1917

…historien upprepas igen ?





25 km/h & eldrift = Inga mer problem med buller & partiklar?





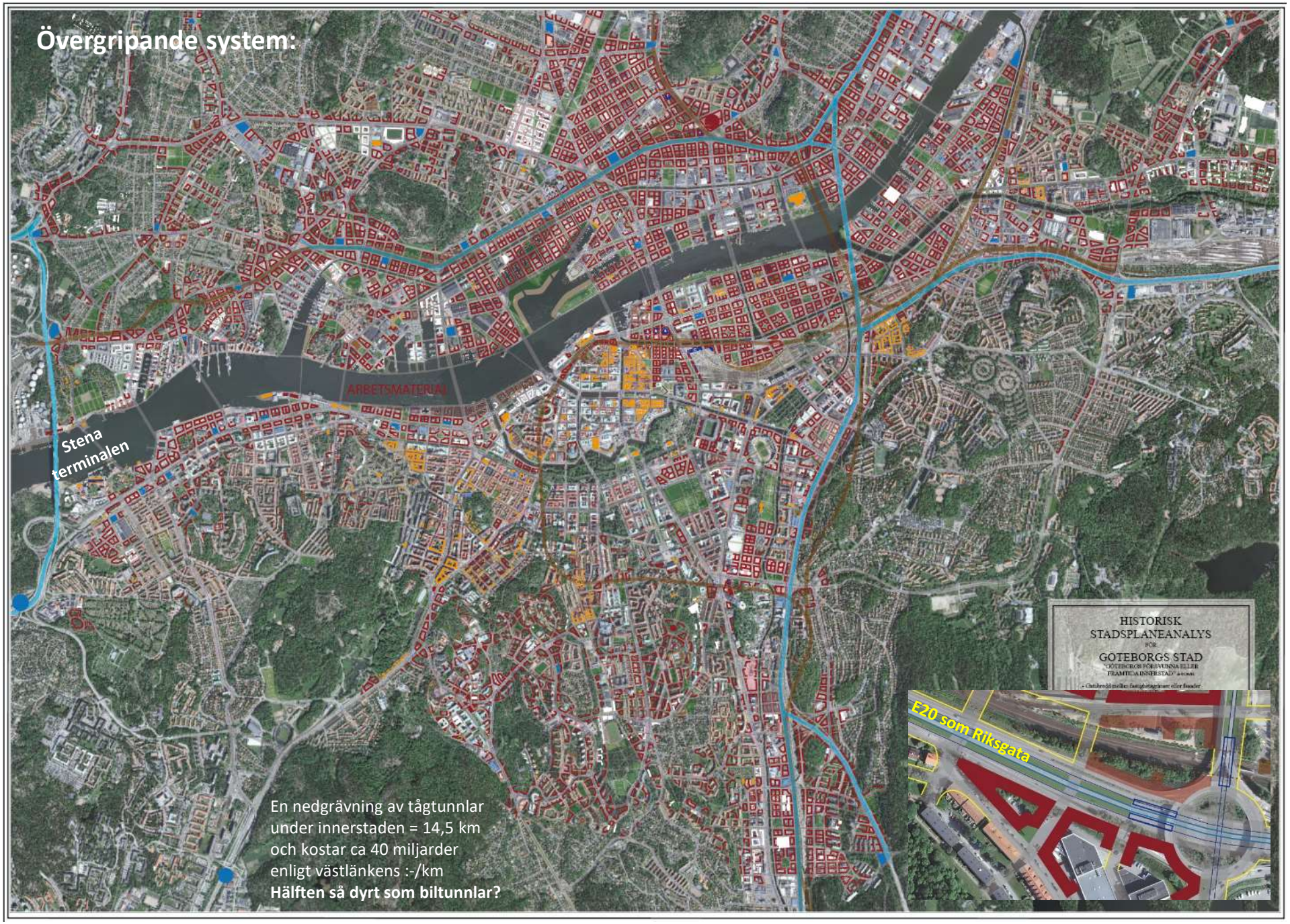
Fordonsindustrin genomgår en revolution!

Men det trafiksystem som Göteborg bygger och planerar i innerstaden just nu med **höga hastigheter på trafikleder, viadukter, rondeller, fartgupp eller zick zack-gator** mellan byggnadsobjekten är inte anpassat efter självkörande fordon. De **kommer snarare <u>orsaka kräksjuka</u>** ifall passagerarna tänker sig att kunna arbeta, läsa eller göra annat än att hålla i ratten under färd.

Förslaget till Göteborgs utvidgade innerstad baseras istället på en flertusenårig gatuhierarki med raka och logiska huvudgator/pendelfartsgator, cykelfartsgator och gångfartsgator som fungerar både för gång, cykel, bil <u>och</u> självkörande trafik.

<u>https://www.youtube.com/watch?v=IDgh29SqZzE</u>





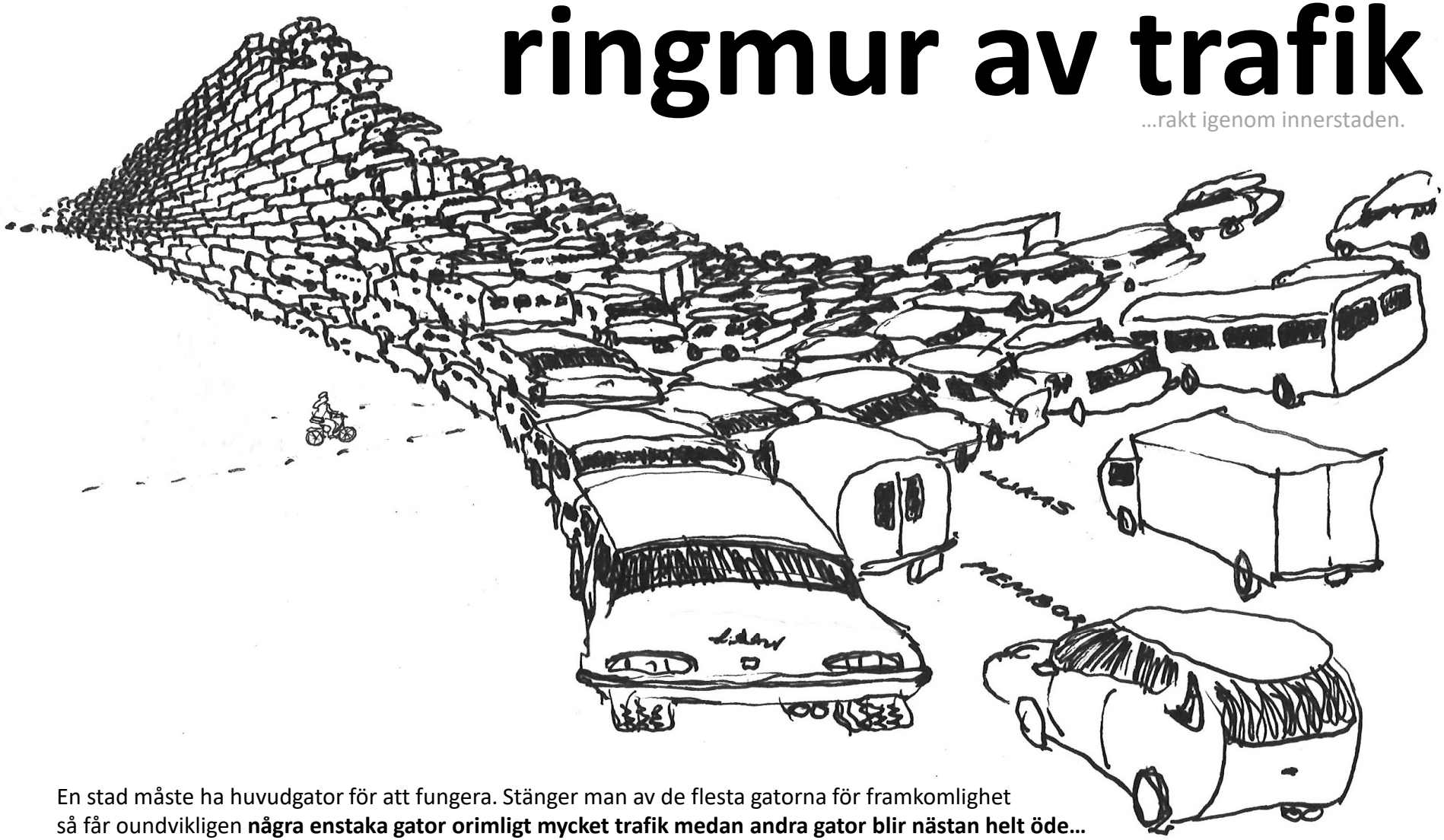
Riksgator, **tågtunnlar** & **dagvattenkanaler** (Riksgator erbjuder helt egen och prioriterad fil i vardera riktning för **enbart riksintressant trafik**, resten räknas som lokal trafik)


HELA GÖTEBORG
Så skapar vi en storstad som håller ihop...
- Vart tar vägen vägen?
...genom att blockera
Ringvägens koppling med
Göteborgs enda centrala bro.
(Hur tänker man då...?)

Dagens planering blockerar huvudgator och tvingar ut lokaltrafiken på några få trafikleder… vilket skapar en

ringmur av trafik

…rakt igenom innerstaden.



En stad måste ha huvudgator för att fungera. Stänger man av de flesta gatorna för framkomlighet så får oundvikligen **några enstaka gator orimligt mycket trafik medan andra gator blir nästan helt öde…**

En koncentrerad trafik till några påfarter och enstaka leder **skapar så svåra barriärer att <u>innerstaden inte kan expandera</u>** utanför dess gränser. Staden riskerar då att tvingas fortsätta gräva ner biltrafiken i biltunnlar för att kunna förtäta vid de centrala trafikytorna.
Vad kostar det? …(Riskerar initialkostnaderna bli så dyra att en förtätning av Göteborg omöjliggörs som framtida alternativ?)

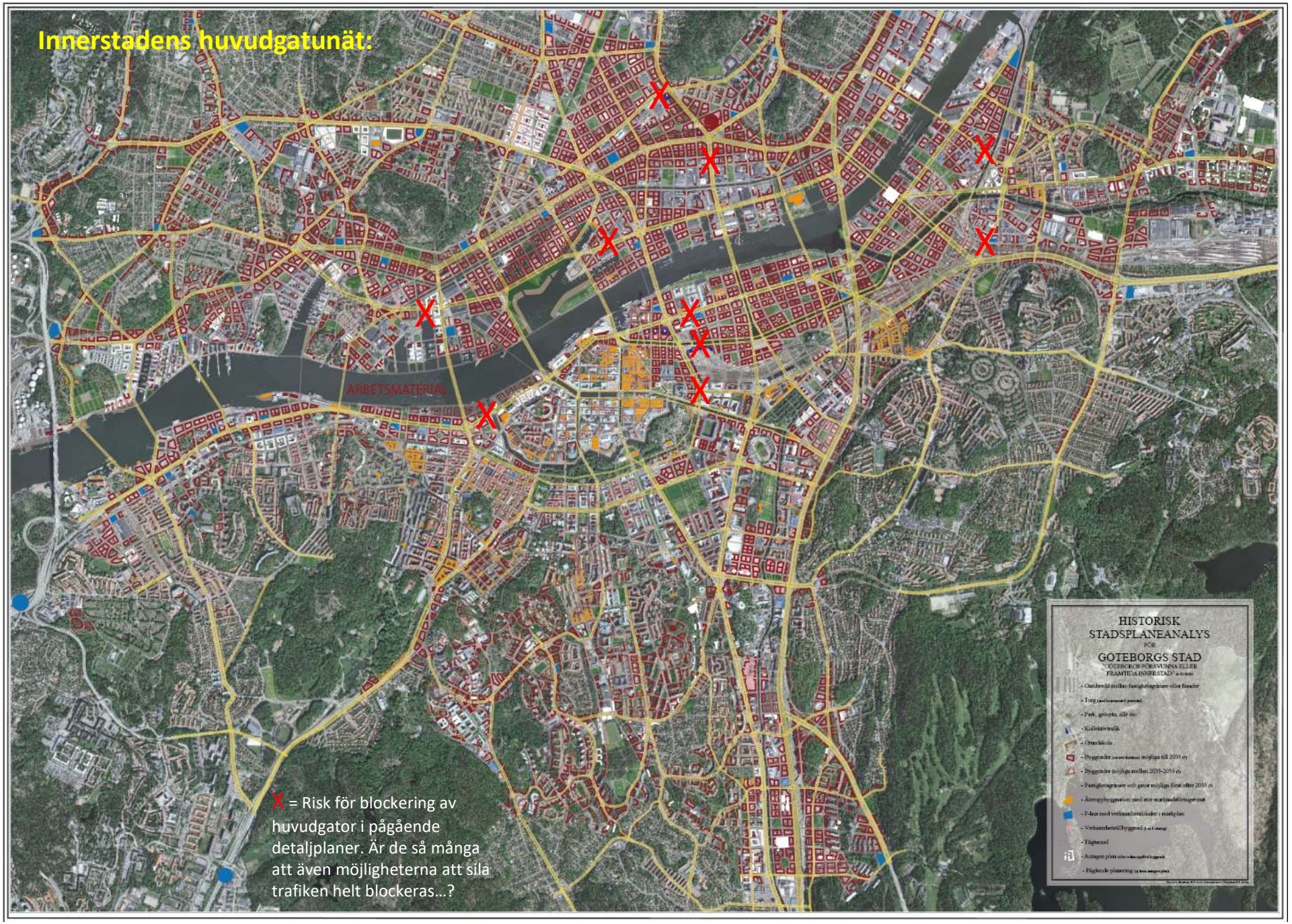
Har vi råd att gräva ner biltrafiken i tunnlar inom utvidgade innerstaden…? (enbart trafiklederna inom 20 min cykelväg)



-Mårten krakowledens nedsänkning (mellan Lilla bommen-fd gasklockan); **1 km biltunnel kostar där totalt ca 3 miljarder…**
= ifall alla biltunnlar kostar lika mycket som denna per löpmeter i Gbg (?) så blir det typ så här mycket: (OBS enbart grov höftning!!!)
-Lundbyleden (Lundbytunneln-Tingstadstunneln & Marieholmstunneln) 5 km = 15 miljarder
-E6 norrifrån (Pappersmakaregatan-Tingstadstunnelns norra mynning) 1,5 km = 4,5 miljarder
-E6 söderifrån (Mölndals kommungräns-Tingstadstunnelns södra mynning) 5 km = 15 miljarder
-E20 (fd gasklockan-Munkebäcksmotet) 3 km = 9 miljarder
-Oscarsleden (Järnvågen-Älvsborgsbron) 3,5 km =10,5 miljarder
-E45 (Tingstadstunnelns södra mynning-Måns Bryntessonsgatan) 3 km = 9 miljarder
-Boråsvägen (Smörgatan-E6) 1,5 km = 4,5 miljarder
-Dag Hammarskjöldsleden (Linneplatsen- Flatåsmotet) 3 km = 9 miljarder
=Totalt antal kilometer: 26,5 km á 3 miljarder/km…

Tot = 79,5 miljarder? (OBS enbart grov höftning!) (och då återstår fortfarande alla andra kommunala utgifter... inte minst nedgrävningen av hamnbanan med sammanlänkad järnväg under innerstaden… samt att alla på- & avfartsramper till biltunnlarna fortfarande utformas för att köras i 70 km/h vilket skapar nästan lika ogenomträngliga barriärer som innan = **Biltunnlar är en helt orimlig helhetslösning…**

= Lös istället innerstadstrafiken genom **sänkt hastighet, trafikintegrering & silning på fler öppnade gator och huvudgator!**



Innerstadens huvudgator = kan lösa trafikflödet genom **sänkt hastighet, trafikintegrering och silning** på många fler stråk (utan att behöva bygga fler biltunnlar)

Huvudstråken delar in markytan i mindre stadsdelar: (”Compact urban cells” eller ”super blocks” i ungefär Hagas storlek)



1. Huvudgatornas korsningar avgör framtida lägen för **både kollektivtrafikens hållplatser** (så länge de behövs) samt **kommersiellt fungerande torg** med ett återkommande avstånd på **400-600m** i hela den utvidgade innerstaden. Gatorna bildar ett sammanhängande nät.

2. P-hus (med verksamheter i markplan) **som täcker hela stadsdelens parkeringsbehov** är placerade på egna fastigheter för att kunna omvandlas/rivas vid självkörande trafik och **möjliggöra för småskalig fastighetsindelning** med ökad byggkonkurrens på kvartersmark.

Inom stadsdelarna kan lugnare gator fungera som ett tryggt och barnvänligt sällskapsrum: (liknande Haga)

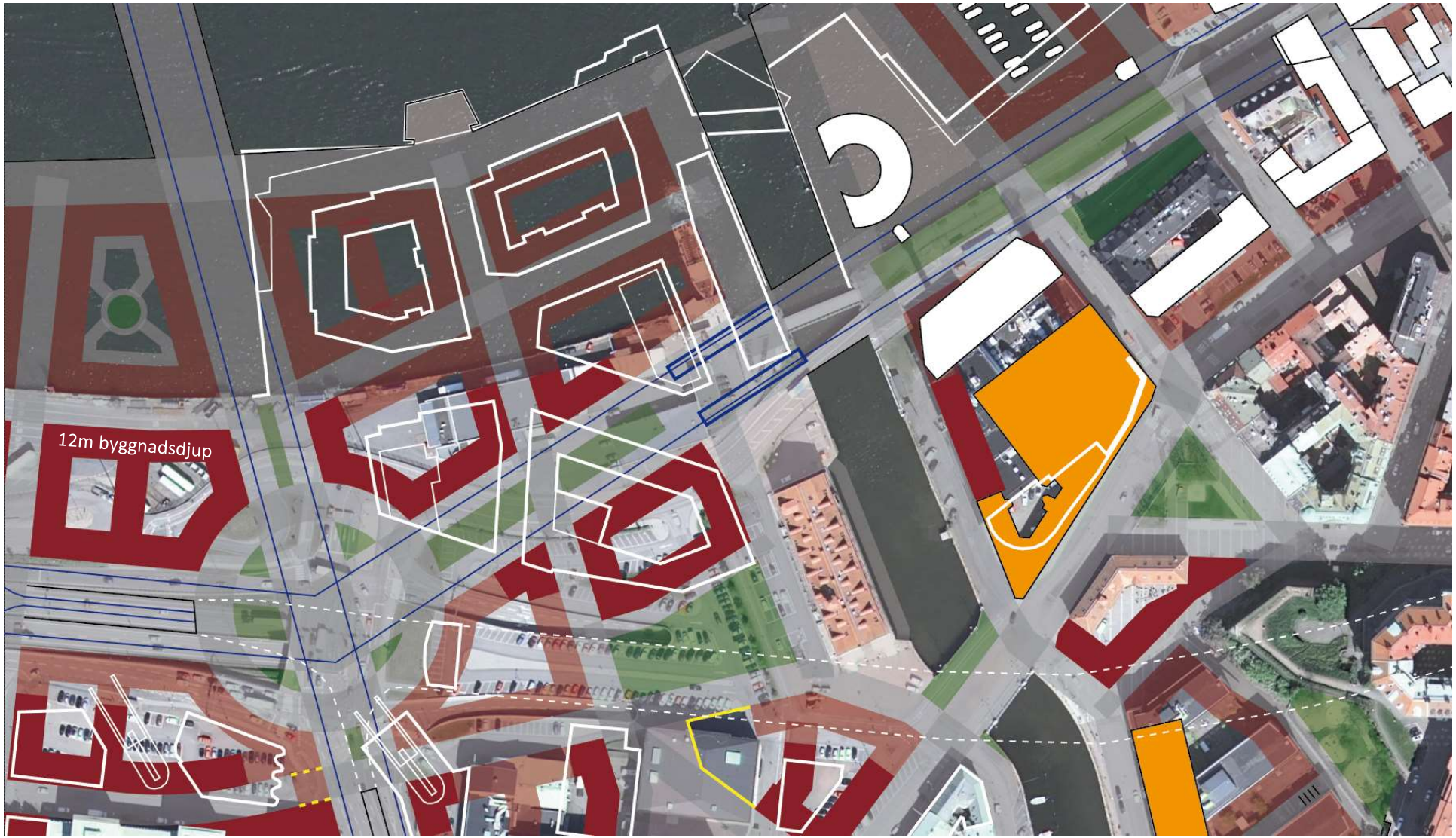


3. Varje stadsdel har en **grundskola** på en utpekad ”A-tomt” **i sin lugnaste del** (Hagaskolan ligger dock på annan placering i verkligheten, bara princip). Detta erbjuder möjlighet till **säkra skolvägar** och mindre skolbyggnader vilket kan medföra bättre överblick för att motverka mobbing.

4. En offentlig stadsdelspark på 0,2-2 ha placeras bredvid skolorna så att de kan dubbelutnyttjas

5. Förskolor delas fysiskt upp med 2-3 avd. per kvartersgård (ca 20-30m2 lekyta) - men är administrativt sammanslagna till större enheter.

Gatorna avgränsar byggbar kvartersmark och byggnaderna på 12 meters bredd placeras vid gatuliv.

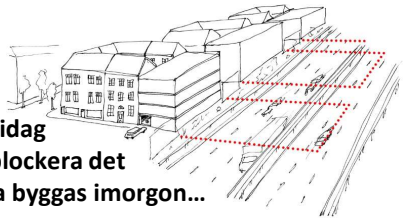


6. Helröd färg = möjligt att bygga inom 20 år? Varje kvarter är inritad med ett **byggnadsdjup på 12m** för att kunna utföra en tidig uppskattning om möjliga exploateringsintäkter, innan planstart.

7. Transparent röd färg = möjligt att bygga om 20-40 år? Beroende på svårare genomförande.

8. Gul färg = Har nog så svåra hinder att en byggnation ligger minst 50 år fram. (Visar även gränser)

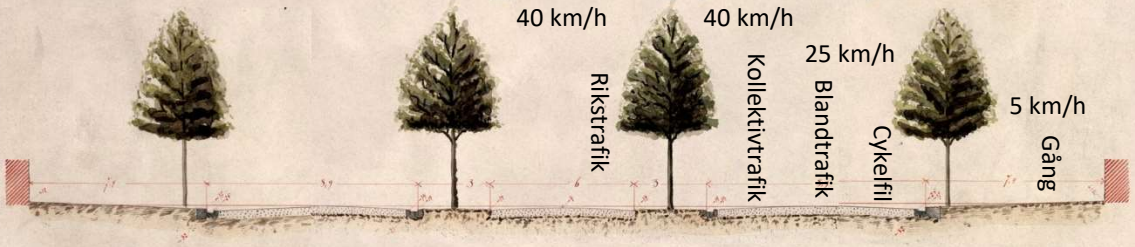
9. Orange färg = Återuppbyggnation (utan tidsangivelse) **med höga stadsmarknadsföringsvinster.**



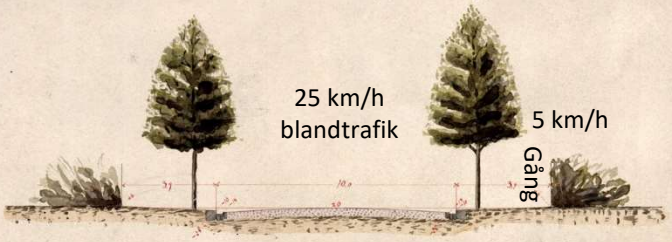
Bygg där det går idag men undvik att blockera det som skulle kunna byggas imorgon…

Gatusektioner för Göteborgs utvidgade innerstad

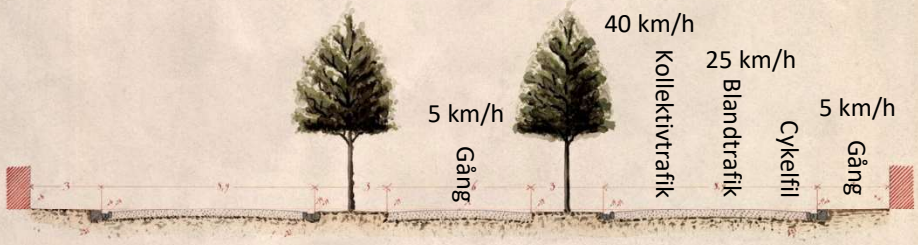
45 meters Riksgata / Kungsportsavenyn



18 meters trädgårdsgata



35 meter Vasagatan



18 meter Viktoriagatan



15 meter Erik Dahlbergsgatan



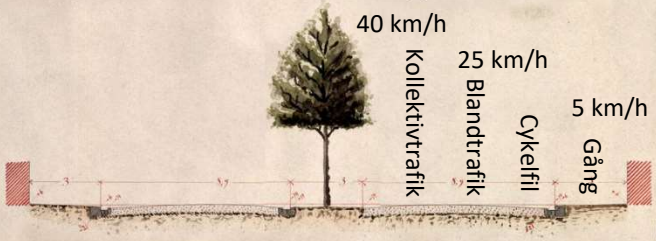
30 meter Linnégatan



12 meter Andra långgatan



24 meter Odinsgatan



10 meter Gudmundsgatan



8 meter Haga nygata



Uppmätt av L. Memborn 2017



Alla Längdmått äro angifna i meter
" Höjdmått " " cm.

1.



Åtta separerade trafikstråk bredvid varandra med på- och avfarter...



…tar idag upp ytor stora som hela kvarter. Lägre hastigheter kan effektivisera markutnyttjandet, öka fastighetsvärden och antal bostäder…

= denna yta bör annars räknas som förlorade exploateringsintäkter! …som läggs till utbyggnadskostnaderna för trafiken

Riksgata 45m bred, 40 km/h & 25 km/h

Trafikintegrering och sänkt hastighet…

Pendelfartsgata 35-24m, 40 km/h & 25 km/h







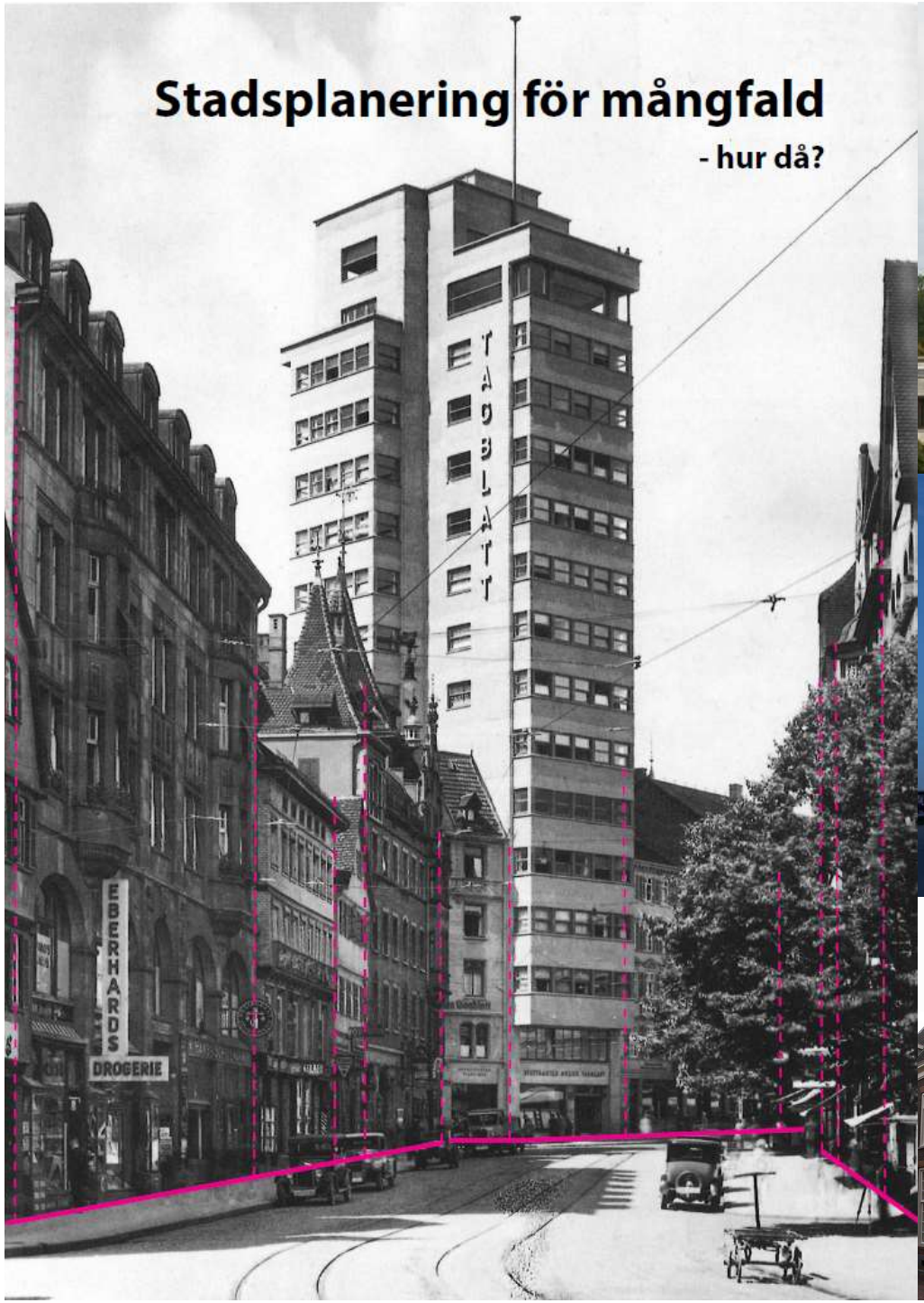


Cykelfartsgata 24-12m, 25 km/h

…inom den utvidgade innerstaden

Gångfartsgata 12-8m, 5 km/h

utanför innerstaden & satelliternas kärnpunkter = bibehållen eller höjd hastighet som kompensation


Stadsplanering för mångfald
- hur då?
TAGBLATT
EBERHARDS
DROGERIE

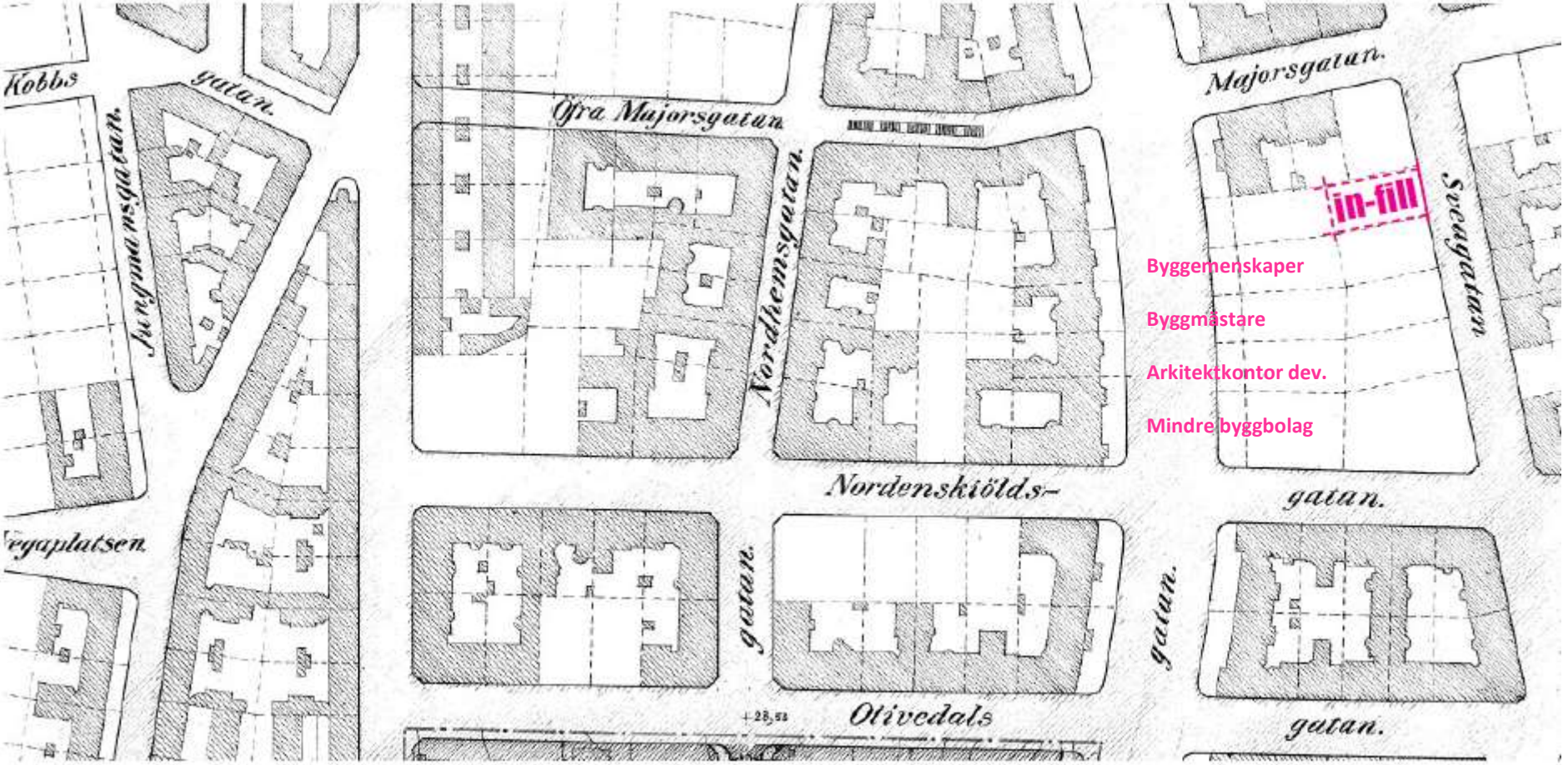

Nyckelfärdigt…


eller delaktighet?
Med rätt förutsättningar börjar arkitekturen blomma ut!



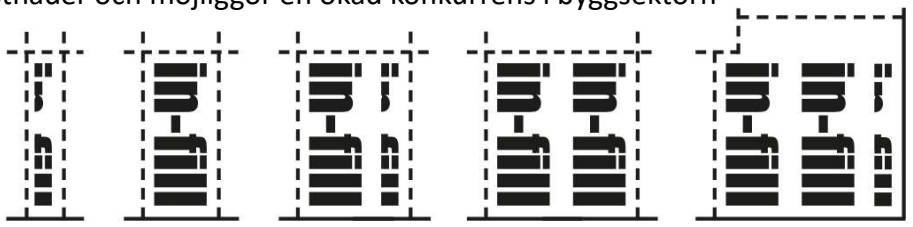


All inritad kvartersmark följer principerna i Göteborgs äldre finmaskiga fastighetsindelning:



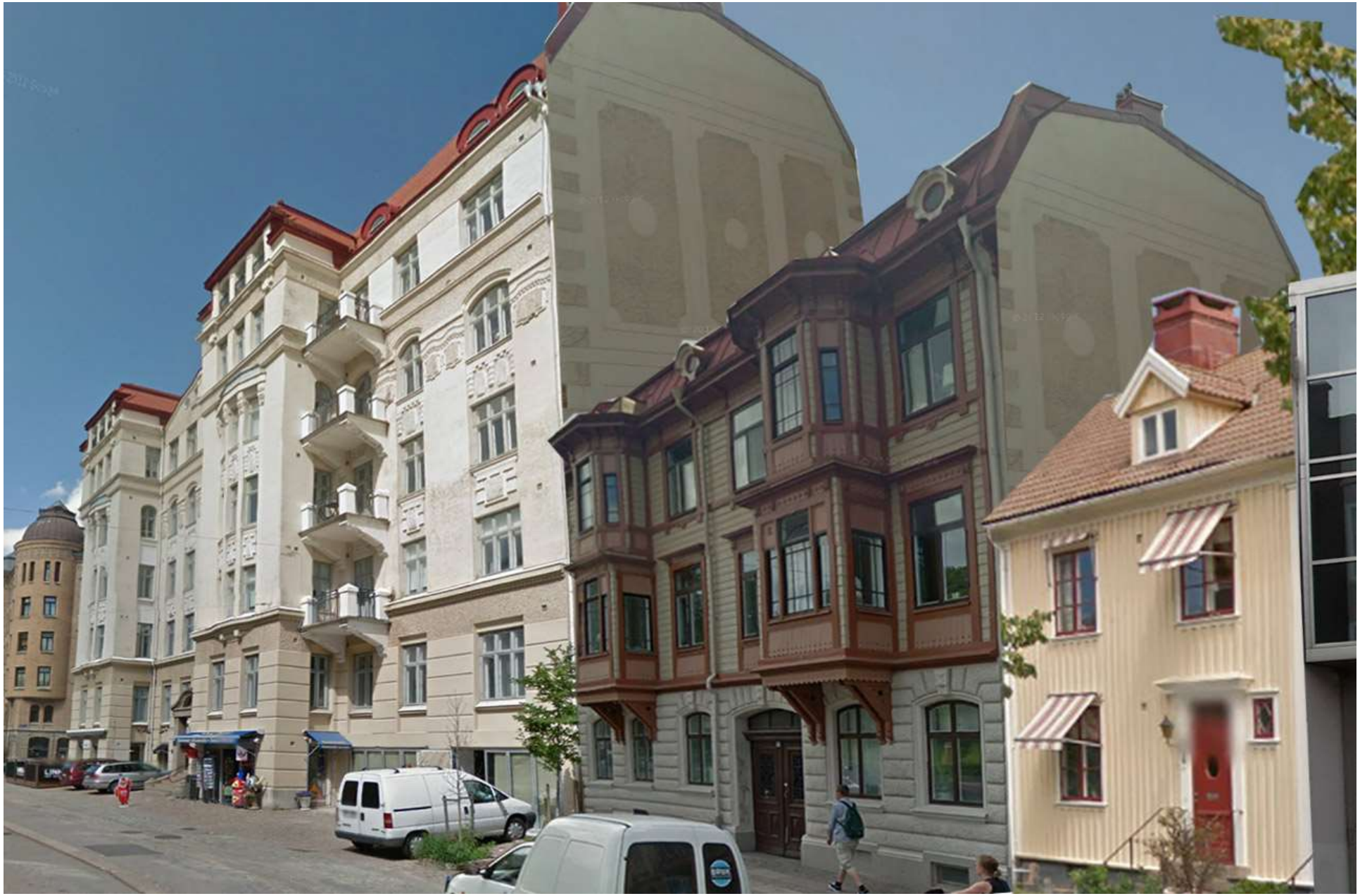
<u>Tilldela marken först efter färdig plan!</u> Sälj (eller upplåt med tomträtt) infilltomterna i standardiserade, förutsägbara & delbara storlekar = detta tar bort onödiga overheadkostnader och möjliggör en ökad konkurrens i byggsektorn





Striktare stadsplan med friare innehåll… ger ökad konkurrens, ökad kvalitet och lägre boendepriser!

1939 byggdes **59 000 bostäder** på bara ett år av en **småskalig och hantverksbaserad** byggsektor!



…eller 32 – 16 – 8m blandat inom samma kvarter?



Arkitekturtävlingar för mindre aktörer:

- **Flera färdigplanerade och tydligt definierade infill-tomter.**

- **Fast pris som betalas av vinnarna först efter bygglov.**

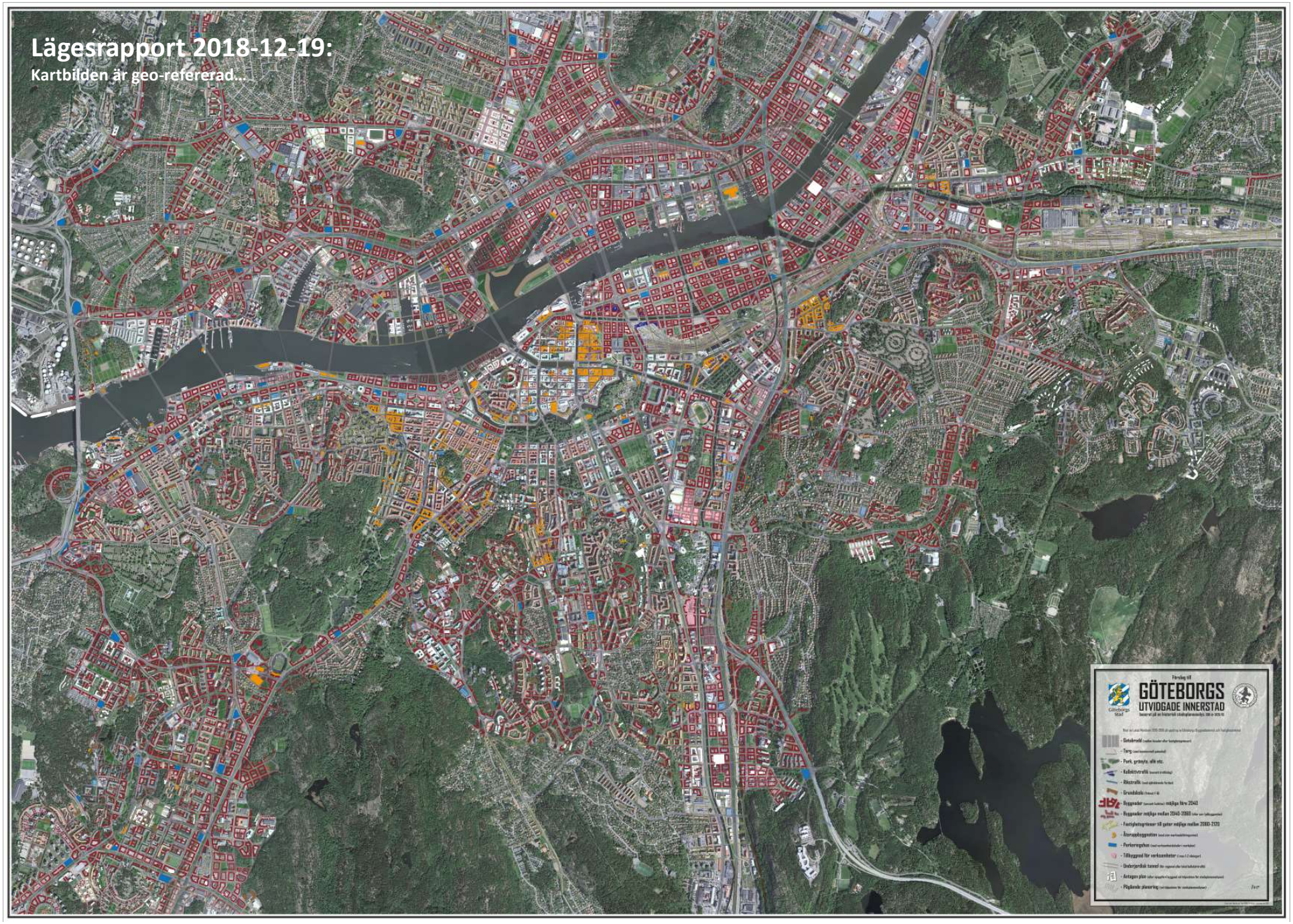
TYDLIGA INLÄMNINGSKRAV:
Anonymt motto med 4 st. A3 per tomt och endast innehållande:
- Mark-, mellan- & övre plan 1:100
- Fasad mot gata & baksida 1:100
- Sektion med berg 1:100
- Perspektiv (på bifogat foto)
- Ornament 1:10
- Beskrivande text (max 1000 ord)

- **Förbjud dyr bilparkering** inom fastighetsgräns.

- **Låt befolkningen och grannar få rösta rådgivande** på stadens hemsida.

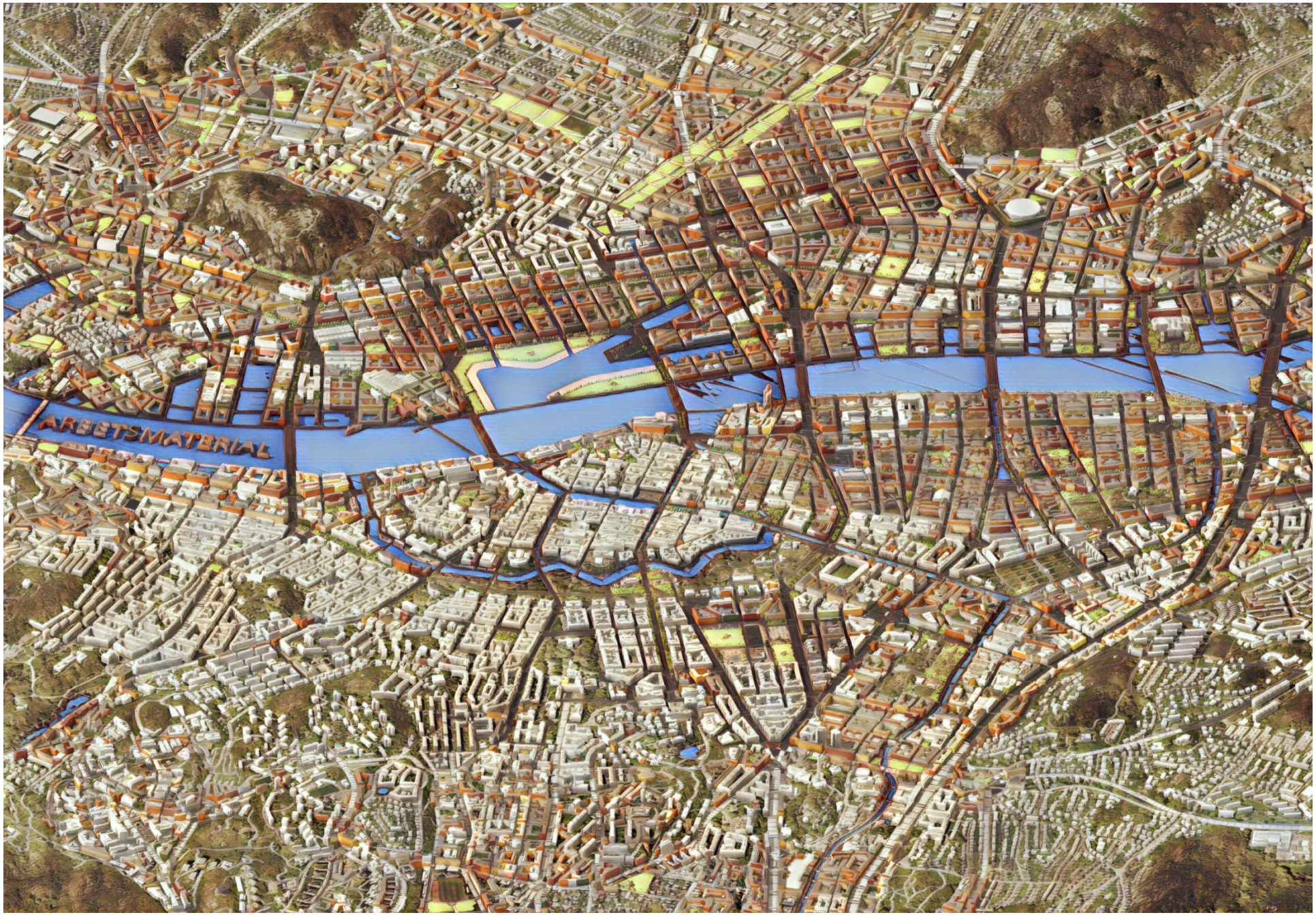


I en markanvisningstävling i **Nacka 2017 bjöds befolkningen in att rösta rådgivande**… befolkningens önskemål vann.

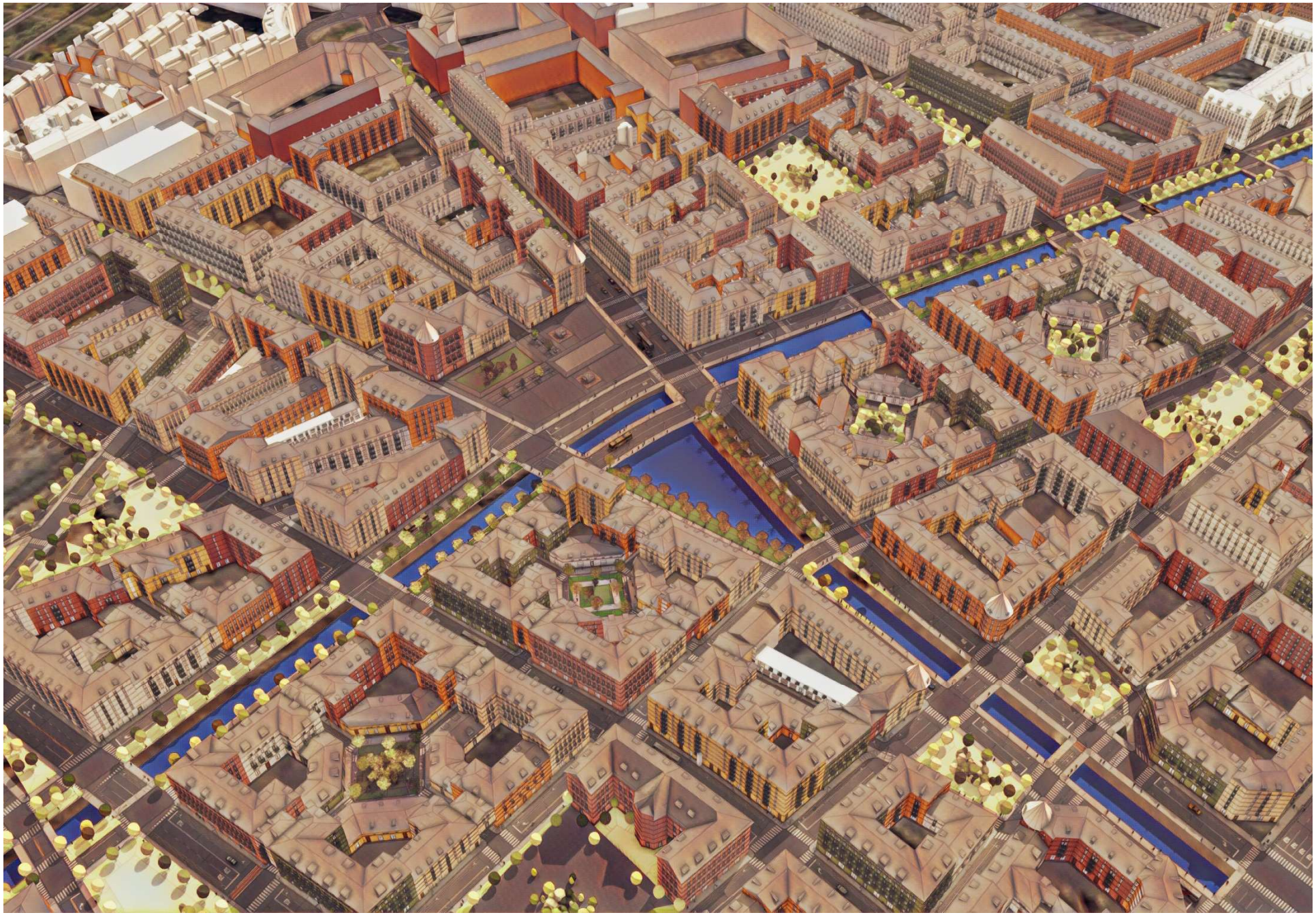


Göteborgs utvidgade innerstad ger ca 80 % av all blandstadsbyggnation i Göteborg under 50-100 år… resterande bör ske i satelliternas viktigaste kärnpunkter.

Förslaget till Göteborgs utvidgade innerstad har omvandlats till 3D i programmet ”City Engine”:



Förslaget i Gullbergsvass följer t ex 1861 års planförslag (av Nordenfeldt) **med några justeringar:**



Byggnadshöjderna följer Göteborgs lokala byggnadsordning från 1895: (Kruthusgatan åt nordväst)



15 meters gata: Bergslagsgatan år väst vid korsningen med Gullbergskanalen. **”City engine” kan beräkna antal BTA, bostäder och m2** på ett ögonblick…

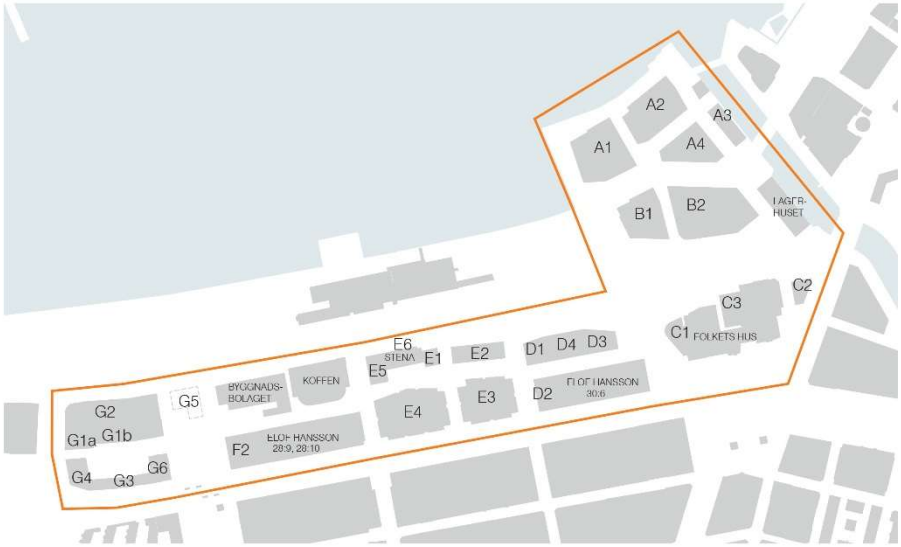


3D-modellen kan variera 3-7,5 vån inom samma kvarter… Antal bostäder går att översätta i uppskattade intäkter.



Jämförelse mellan DP Masthugget och ”Historisk stadsplaneanalys”: (februari 2018)

2.4 Exploatering och användning



SAMMANSTÄLLNING BTA - 180126

TOTALT NYBYGGNAD:				**313 955 kvm BTA**
BOSTAD:		**114 800 kvm**	**41 %**	(motsv ca 1200 lgh)
KONTOR/ÖVRIGT/SKOLA:	**139 455 kvm**	**164 755 kvm**	**59 %**	
HOTELL:	**25 300 kvm**			
	TOTALT :	**279 555 kvm**		
PARKERING, NY:	**34 400 kvm**			
PARKERING, BEF.:	**13 300 kvm**			
	TOTALT :	**47 700 kvm**		
BEF. BYGGNADER:				**81 200 kvm BTA**
TOTALT (ny och bef.):				**395 155 kvm BTA**

TÄTHETSBERÄKNING*
Referensyta: 163 000 kvm
e-tal: 2,52

* inkl. Byggnadsbolaget 15 000 kvm

BYGGNAD	TOTALT NY BTA (enl plankartan)	BOSTÄDER	KONTOR/ ÖVRIGT	FÖRSKOLA/ SKOLA	LINBANA	PARKERING	BEFINTLIGT
A1	13 000	10 300	2 700				
A2	12 300	11 500	800				
A3	11 300	-	11 300				
A4	28 700	-	28 700				
B1	27 500	5 000	22 500				
B2	19 600	14 000	2 000	3 600 försk.			
LAGERHUSET MASTHUGGET 32:2	-	-	-				5 000
C1 LINBANA	7215	-	-		7215		
C2	1900	-	1 900				
C3 HOTELL	25 300	-	25 300				
FOLKETS HUS MASTHUGGET 31:4, 31:5	-	-	-				22 100
D1	12 100	-	12 100				
D2	9 600	9 000	600				
D3	11 550	-	11 550				
D4	4 900	-	4 900				
ELOF HANSSON MASTHUGGET 30:6	-	-	-				18 800
E1	6 900	3 000	3 900				
E2	8 900	-	8 900				
E3	13 900	11 000	2 900				
E4	18 000	16 000	2 000				
E5 - E6 (STENA)	3 750	-	3 750				4 000
KOFFEN MASTHUGGET 29:1	-	-	-				13 300 p-hus
ELOF HANSSON MASTHUGGET 28:9, 28:10	-	-	-				18 000
F2	15 000	14 500	500				
BYGGNADSBOLAGET MASTHUGGET 29:4	-	-	-				(15 000 ej med i dp)
G1a	2 140	-	2 140				
G1b	8 400	7 700	700				
G2	34 400	-	-			34 400	
G3	3 200	2 900	300				
G4	6 200	5 100	1 100				
G5	2 400	-	2 400				
G6	5 800	4 800	-	1 000 försk.			
TOTALT KVM BTA:	313 955	114 800	152 940	4 600	7215	34 400 BTA	81 200

ENTRESOLPLAN: 75% AV AREAN
BV: 40% BOSTAD/60% ÖVRIGT

Jämförelse mellan DP Masthugget och ”Historisk stadsplaneanalys”: (februari 2018)

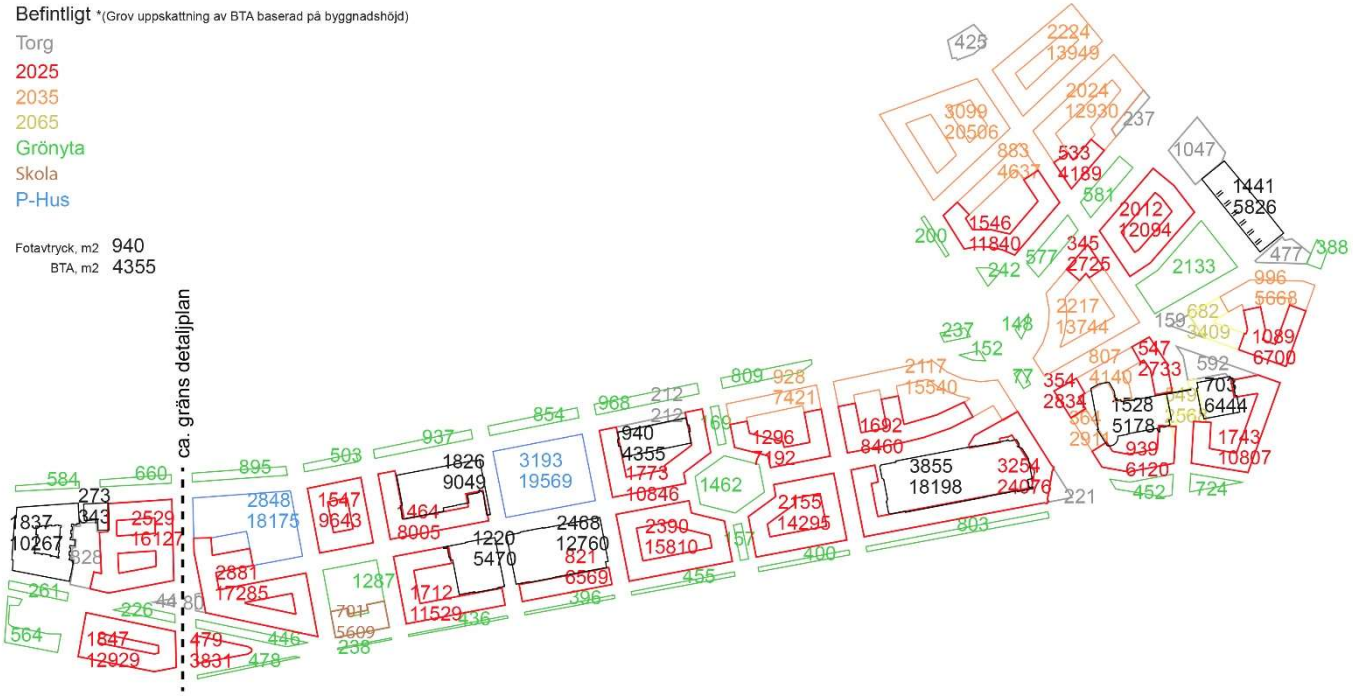


Antal BTA (för byggnaderna: röd ”2025” och transparent röd ”2035”)
BTA Röd: 453 277 m2
BTA Transparent röd: 202 893 m2
Total ny BTA = **656 170 m2** (dubbelt så mycket som DP Masthugget)

Antal m2 parkyta
Park: 12 412 m2
Alléytan mitt i Oscarsboulevarden: 6 200 m2

Antal m2 Skolgårdsyta och **skolbyggnad BTA**
Skolgård: 1 286 m2
BTA Skola: 5 609 m2 (OBS för många våningar inräknade, ca 1/3-1/2)

Antal BTA parkeringshus
BTA P-hus: 37 744 m2



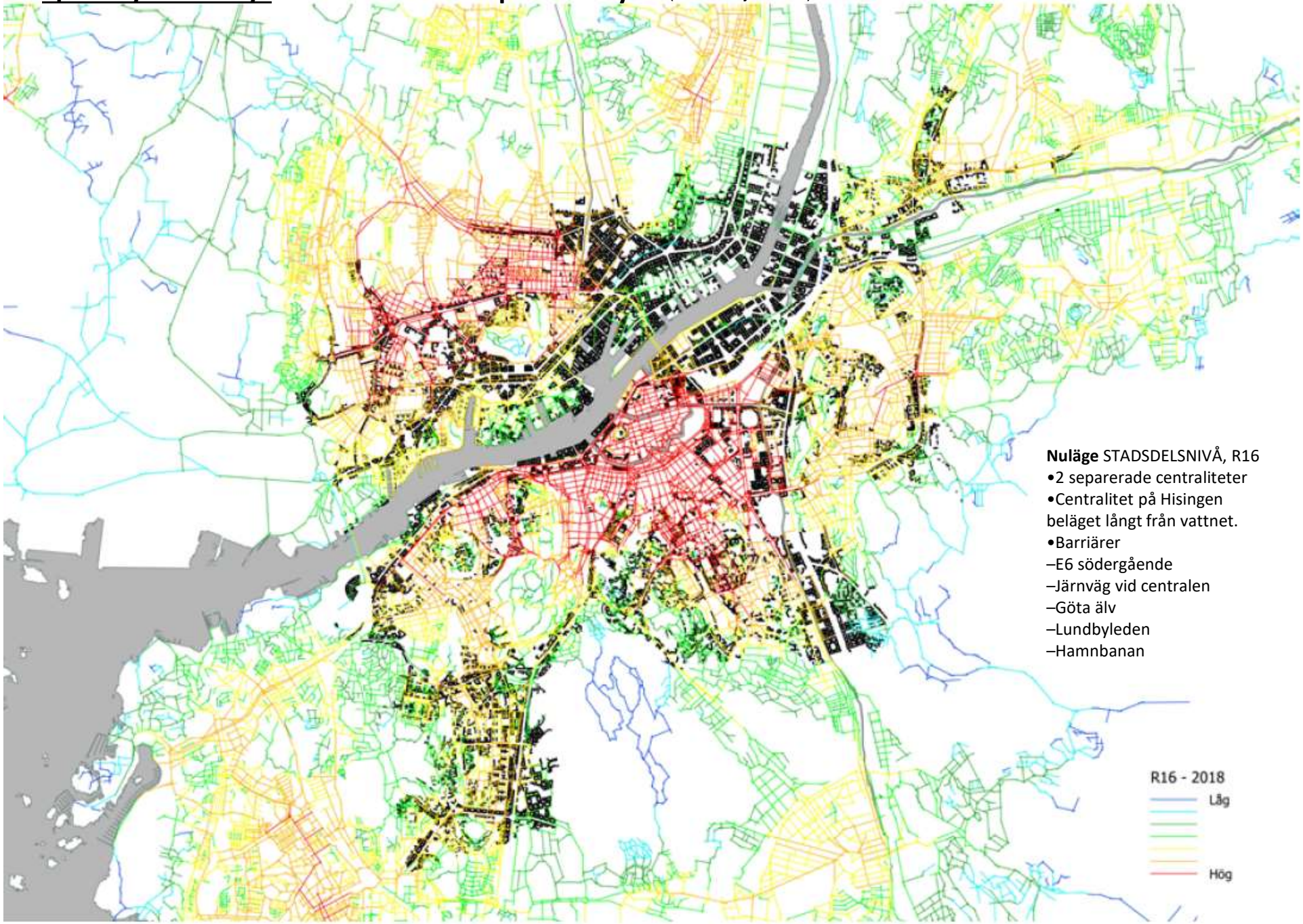
Historisk stadsplaneanalys ger ca dubbelt så hög exploateringsgrad (utan höghus) p.g.a:

1. Stadsplaneanalysen ritar in fler byggbara ytor än DP Masthugget (avsmalning av första långgatan, i närheten runt Olof Palmes plats och fram till amerikahuset).

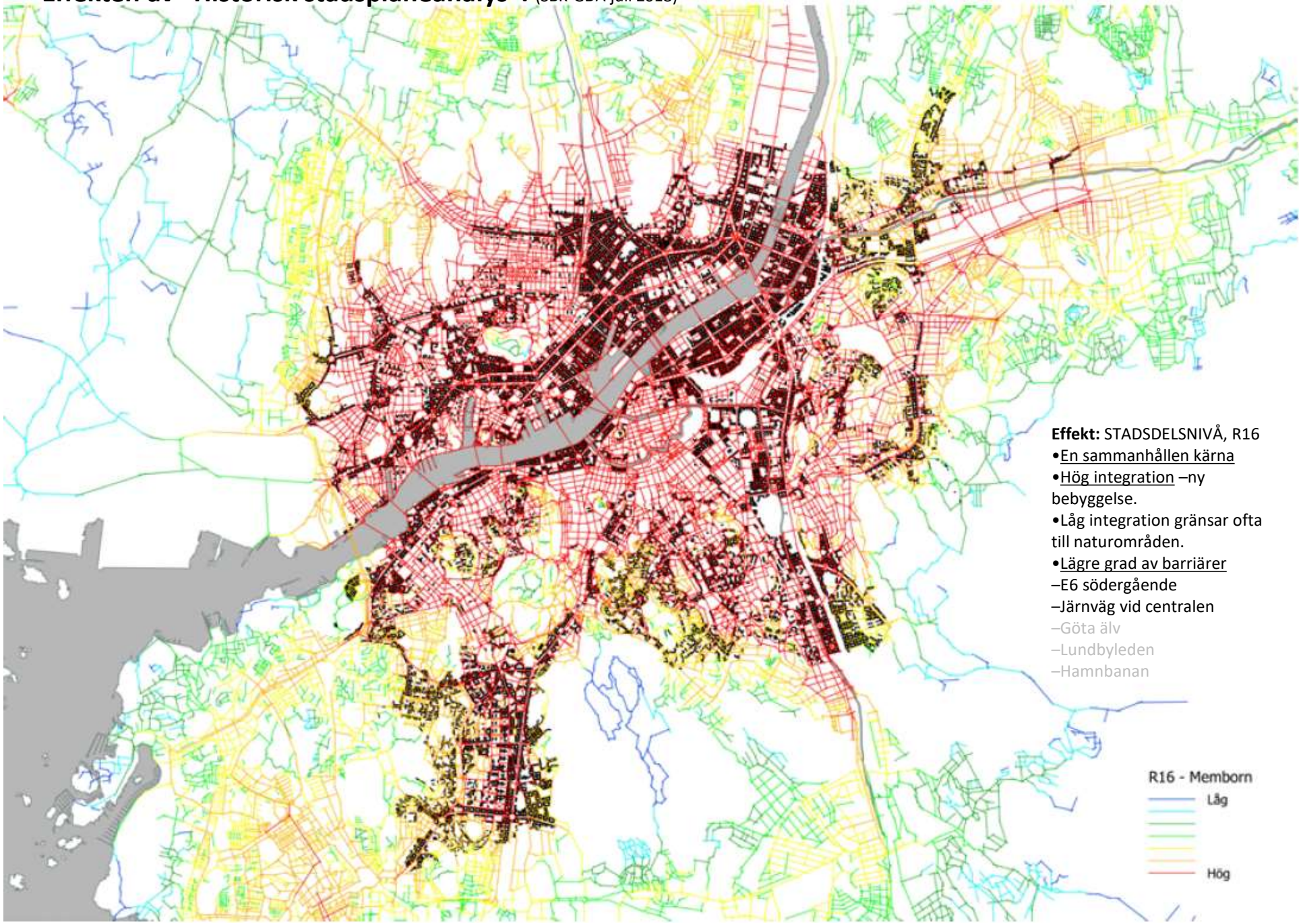
2. Om första långgatan kan smalnas av så möjliggörs slutna kvarter på båda sidor om Masthamnsgatan där DP Masthugget enbart har lameller. Det ger väldigt stor skillnad i BTA då det gäller längs hela vägen.

= men för att kunna utföra byggnation enligt historisk stadsplaneanalys så krävs att trafikföringen på första lång omprövas efter sitt egentliga läge i trafiksystemet och att Olof Palmes plats kan bebyggas ungefär enligt den gatulinjen som fanns före 1950-talet igen.

Space syntaxanalys av ”Historisk stadsplaneanalys”: (SBK-GDA juli 2018)



Effekten av ”Historisk stadsplaneanalys”: (SBK-GDA juli 2018)





Hur kan arbetet tas vidare:

¤ **ÖP** = Kartan kan användas för att visa vilka mål som motverkar varandra och principiellt hur mycket det kostar i förlorad exploaterbar yta. T ex snabb kollektivtrafiks tidsbestämda målpunkter mot förtätning och gång- & cykelvänlig blandstad, dubbelriktade cykelfiler mot fotgängarnas korsningstäthet, etc.

¤ **FÖP centrum & FÖP Dag Hammarskjöld** = Kartan kan användas för att synliggöra huvudgator, hållplatslägen/torg, skolors placering så att skolbarnen slipper korsa trafikerade gator, m2 parkyta, potentiella intäkter av en flytt av hamnbanan eller boulevardisering av lundbyleden etc.

¤ **Trafiknätsplanen** = Kartan visar ett förslag på hur gatunätet kan öppnas upp för silning av trafiken istället för nedgrävning till mångmiljardkostnader. Dessutom kan en hastighetssänkning med självkörande och eldriven trafik analyseras med hjälp av kartan.

Uppdrag från KF att inarbeta ”Historisk stadsplaneanalys” i planeringen av Älvstaden 2019(?):



¤ **Programarbete** = Kartan konkretiserar de viktigaste stråken och strategiska målen samt övergripande om kalkylen kan gå ihop eller ej.

¤ **Detaljplaner =** Kartan ger inspel till antal BTA, antal m2 parkyta, utgifter/intäkter, utbyggnadsordning, lokalisering (ex Frihamnen)
¤ **Planbesked** = Kartan kan jämföras med ansökningar för att undvika blockeringar eller förlust av framtida byggbara ytor, kommunala behov.

¤ **Avbrutna detaljplaner** = Kartan kan vid behov användas som ett beräkningsbart alternativt förslag, på schablonnivå. (ex Järnvågen/Skeppsbron)

Vissa kortsiktiga genomföranden och rutiner motverkar de strategiska målen …t ex rälsbyte, ledningsflytt, suboptimerad lokalisering, arrenden/tomträtter utan bevakning, rivning eller försäljning av skolor, tidig markanvisning etc.



3. Från reaktivt till proaktivt arbete

(Ullevi, ej genomförd äldre stadsplan 1903)

¤ **Projektportfölj** = Kartan kan utvecklas till en framtida utbyggnadsordning utifrån byggbarhet (rådighet, markmiljö/geologi, ledningar, vatten, utgifter och planerade större underhållsarbeten) och potentiella intäkter samt användas som övertygande diskussionsunderlag ut mot branschen.

¤ **Strategisk markägande** = Kartan synliggör lämpliga markinköp samt lokaliseringar utifrån det övergripande markvärdet (istället för enbart det enskilda fastighetsvärdet). En tydligare överblick över den kommunala totalekonomin.

¤ **Markförsäljning/tomträttsupplåtelse i sent skede** = Kartan är uppbyggd enligt den äldre turordningen: färdig generell plan – standardiserad tomtstorlek – sena plankostnader för exploatörer samt tilldelning/försäljning av mark först efter beviljat bygglov för att öka intäkter och rådighet över den faktiska byggnationen.

Göteborg har redan de storskaliga objekten… nu behövs även **staden runt omkring.**

Och det kommer nog kräva en helt annan stadsbyggnadsfilosofi…
en helt annan arkitekturfilosofi…
Och en helt annan organisation… (**Stadsingenjörskontoret** – Stadsarkitektkontoret – Fastighetskontoret



Kartbild:
https://pap.as/gbgstadsplan/#13.64599,-119.24561,5z

Text:
https://stadsutveckling.goteborg.se/historisk-stadsplaneanalys-i-goteborg/