

Stadsmiljöplan inom Vallgraven

Stadsmiljönämnden information 230428

Åsa Hagnestål, landskapsarkitekt

Stadsmiljöplan inom Vallgraven



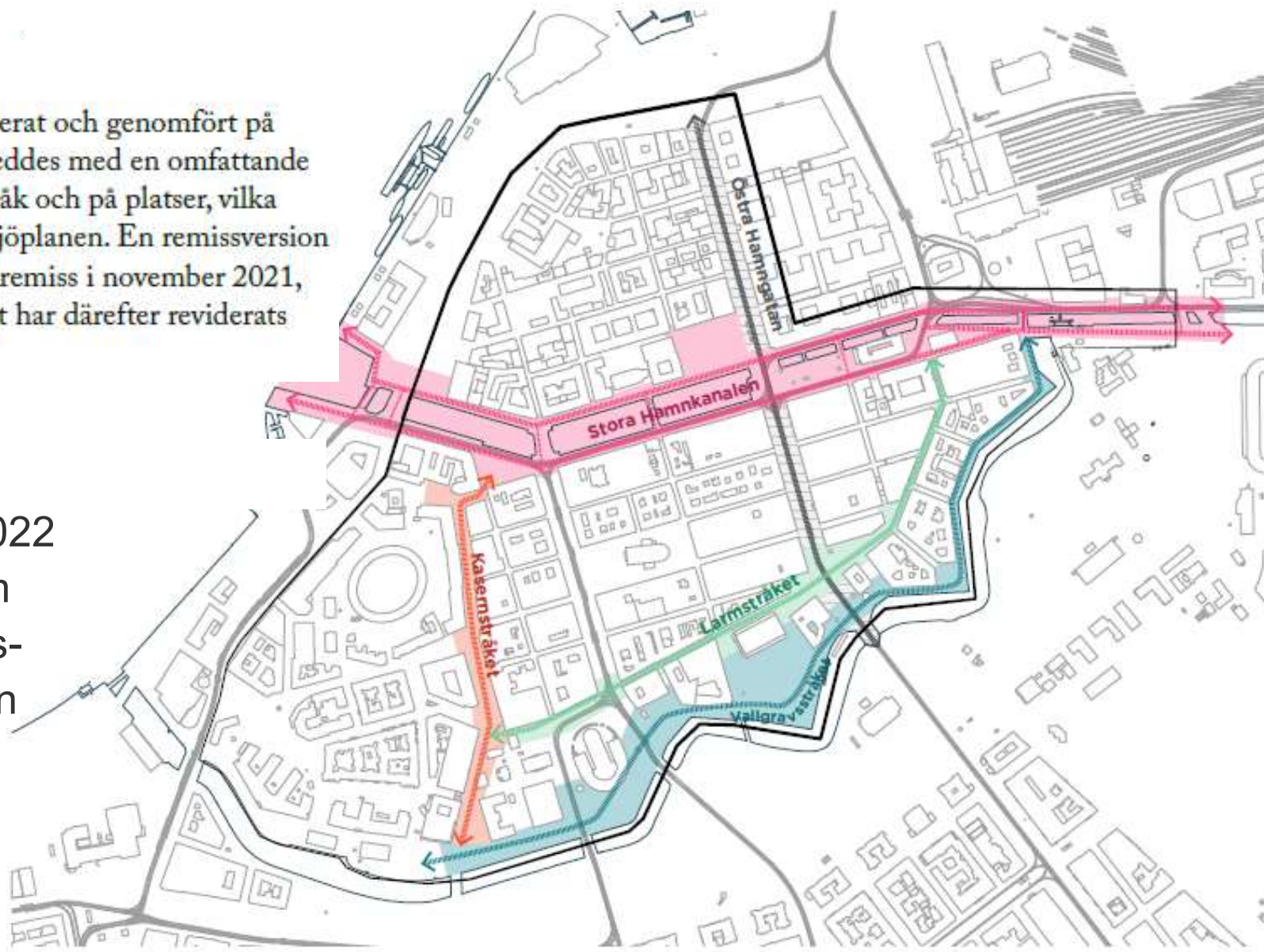
Del 1 – introduktion, uppdrag och beslut

Uppdraget

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

§ 175 2327/20

Trafiknämnden antog den 20 maj 2022 Stadsmiljöplan inom Vallgraven som nämndens inriktning för investeringsplaneringen och aktivering av allmän plats inom området.



Del 1 – introduktion, backspegel och omvärld



- **Backspegeln – förlagan från 1997**

Historien skrivs ständigt.

Stadsmiljöplanen avser tillåta staden att utvecklas över tid som en föränderlig ram för människa och samhälle. Samtidigt ska vi se till att denna utveckling sker utan att vi suddar ut de spår som kan berätta om stadens historia. En kan tro att innerstaden alltid sett densamma ut, men mycket är resultatet av ett ihärdigt samarbete som påbörjades för 25 år sedan.



- **Framtidskikaren - omvärldsfaktorer**

Ser villkoren för framkomlighet och stadsliv ut på samma sätt som 1997 när cityplan togs fram? I Framtidskikaren försöker vi ge en bild av hur förutsättningarna för centrala staden har förändrats och lyfta fram trender som kan få genomslag i framtiden.

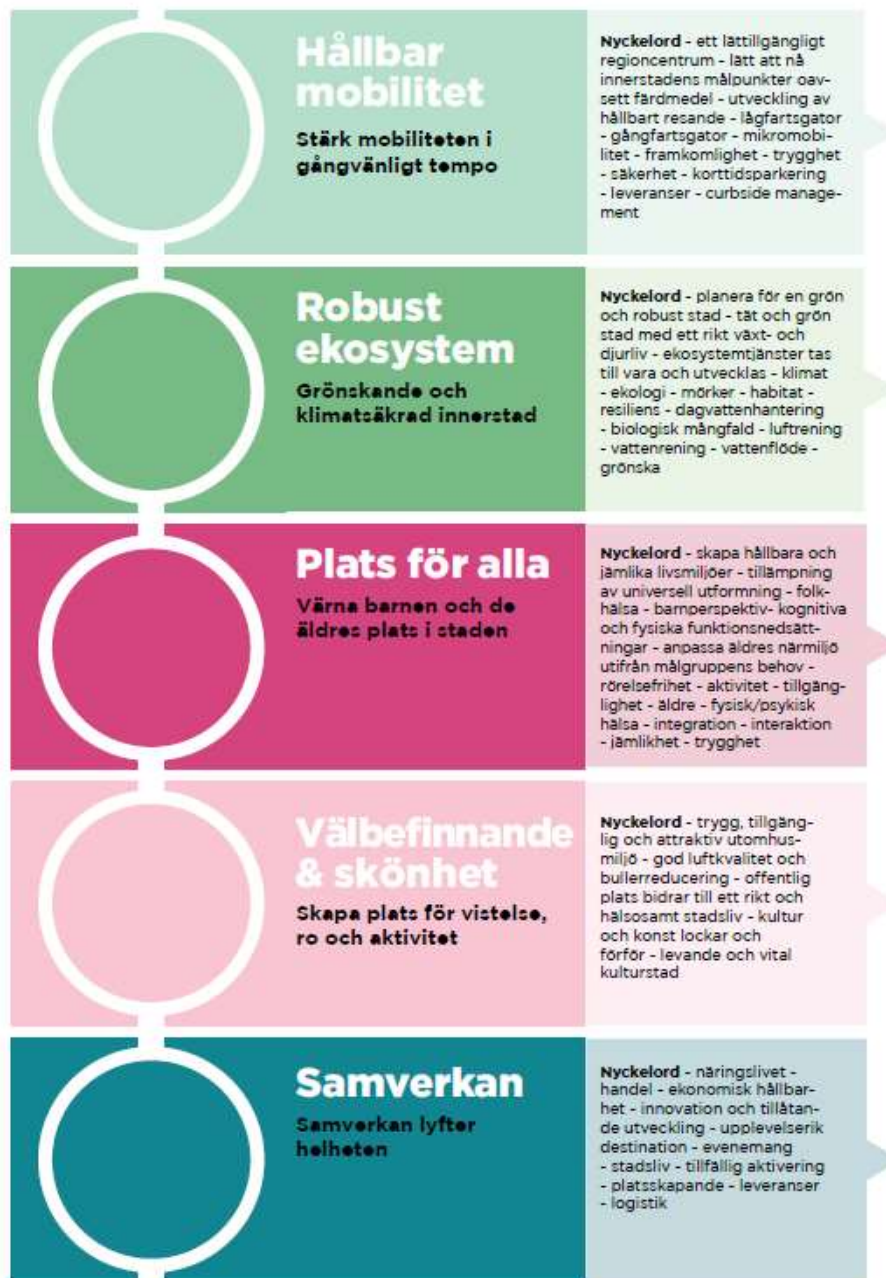


Ledstjärnor & strategier

Del 2

Del 2 – ledstjärnor

Kapitlet pekar ut ledstjärnor för utvecklingen och beskriver hur dessa kan uppnås genom tematiserade kartor. Innanför Vallgraven är prioriteringar nödvändiga. De givna måtten ger innerstaden sina begränsningar och behoven ökar men utrymmet består. Strategierna handlar därför främst om att optimera ytorna på torg och i gaturum.



Kopplade till mål och strategier i stadens styrande dokument

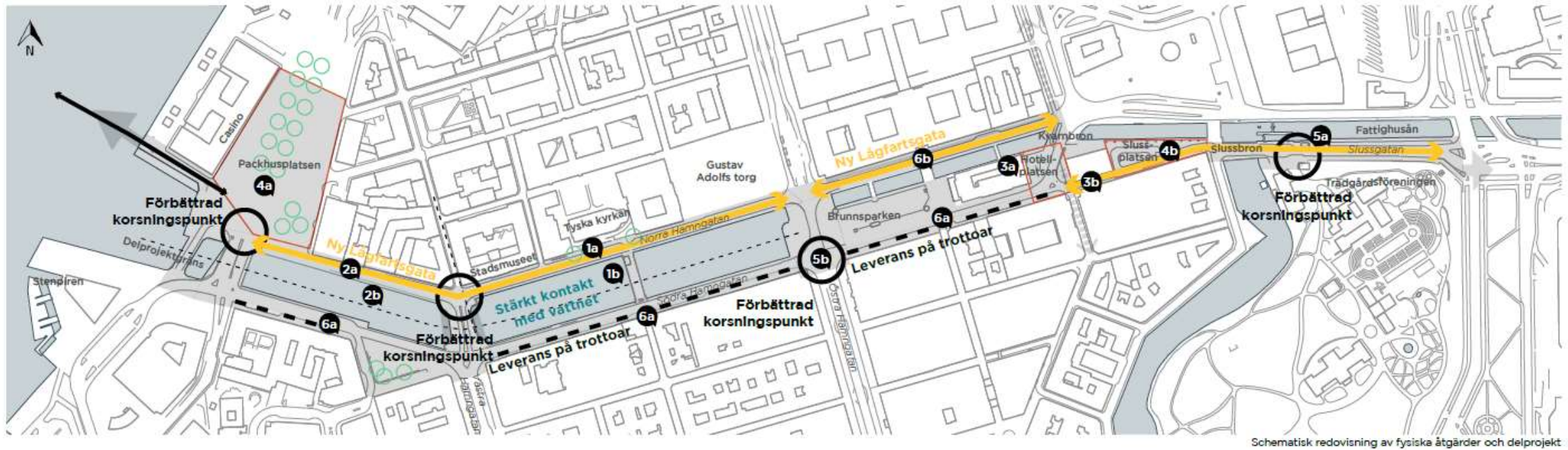
Stråk & platsförslag

Del 3

Del 3 – Stråk & platsförslag



Stora Hamnkanalen - knyter samman öst och väst



Öst och väst kopplas ihop



Bortglömda platser omhändertas



Solsidan och vattenkontakten maxas



Del 3 – Hamnkanalstråkets delprojekt



Föreslagen prioriteringsordning

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

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



2a Norra Hamnkanalen - Packhusplatsen

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



3a Hotellplatsen, se sidan 41

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



4a Packhusplatsen- och parken

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



5a Slussgatan - Fattighusån, se sidan 40

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



6a Södra Hamngatan, se sidan 38

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



Föreslagen prioriteringsordning

1b Norra Hamnkanalen - Kanalpromenad, se sidan 36

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



2b Norra Hamnkanalen - Kanalpromenad, se sidan 36

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



3b Södra Hamngatan, se sidan 42

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



4b Slussplatsen, se sidan 41

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



5b Korsning Brunnsparken

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



6b Norra Hamnkanalen - Brunnsparken, se sidan 38

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



Hamnkanalstråket 6b



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

Del 3 – Stråk & platsförslag



Kasernstråket: Från väg till stadsrum



Fysisk och social aktivitet



Den gröna mångfalden ökar



Ett tryggare stads- och gaturum





Kasernstråket 1a

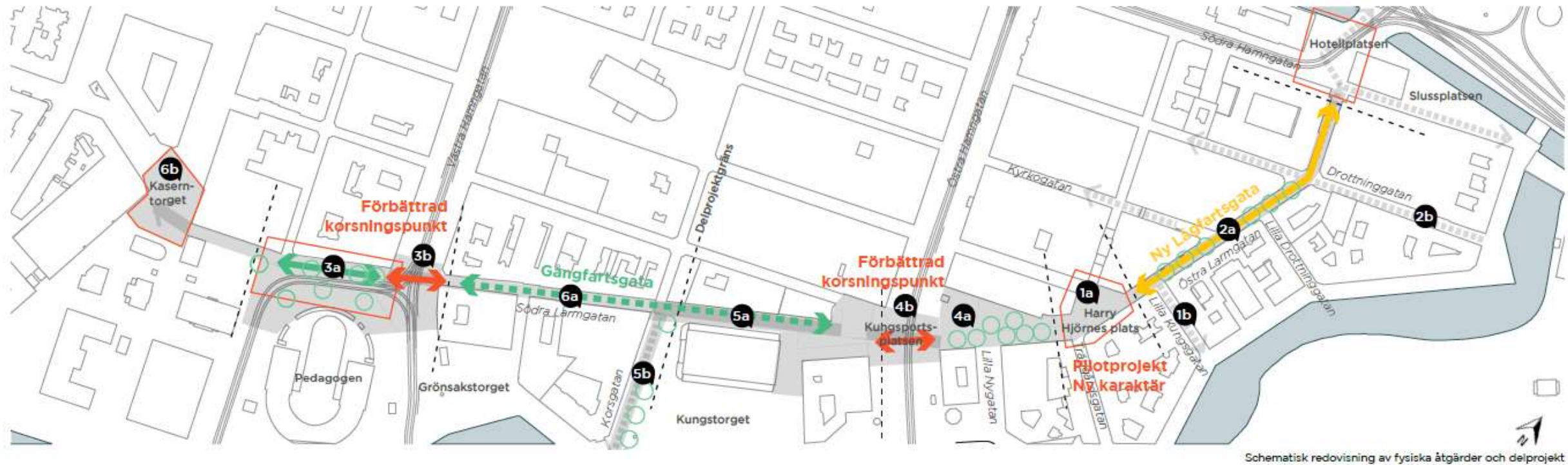


Visualisering: White
Bilden visar en idé och är inte ett färdigt åtgärdsförslag.

Del 3 – Stråk & platsförslag



Larmgatorna - Hela stråket



Schematisk redovisning av fysiska åtgärder och delprojekt

Lagade länkar



Framhäv de fina platserna



Öka tillgänglighet och närbarhet





Larmstråket lågfartsgata 2a



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

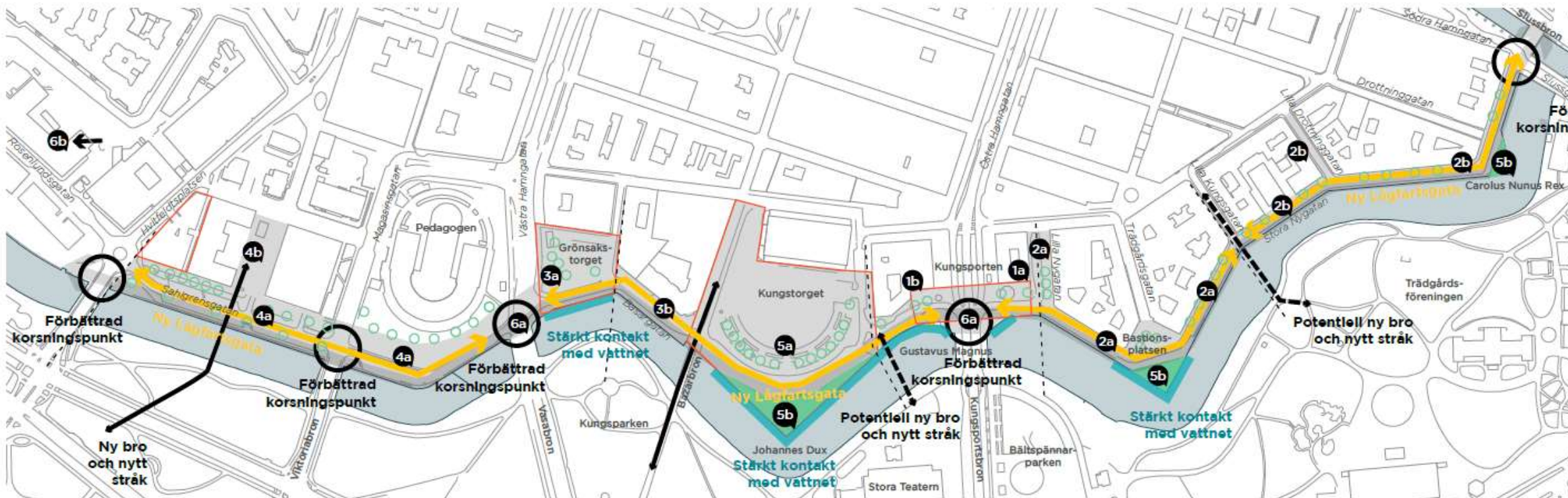
Larmstråket 1a



Del 3 – Stråk & platsförslag



Vallgravsstråket: Varvet runt Göteborgs historiska kärna



Promenadstråk dygnet runt

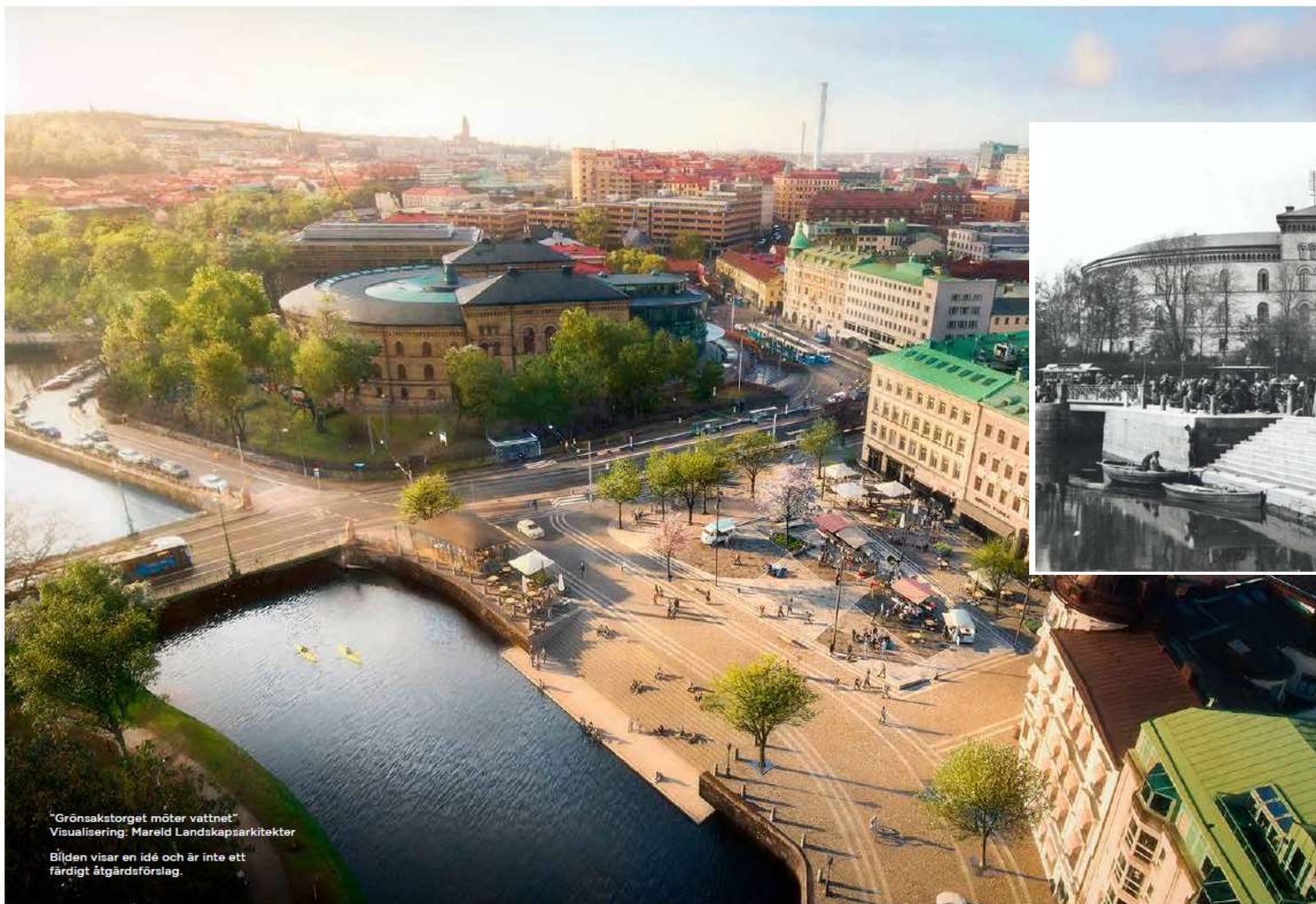


Sammankopplar över vallgraven



Möter vattnet





"Grönsakstorget möter vattnet"
Visualisering: Mareld Landskapsarkitekter

Bilden visar en idé och är inte ett
färdigt åtgärdsförslag.

Uppdrag Grönsakstorget TN 2022



2023

2024

Projektfas

Aktivering i fysisk form

- inom tidsperiod juni-september
- förstå vad göteborgarna vill ha på platsen

Framtagande av gestaltnings- och aktiveringskoncept för temporärt torg 2024

Uppdrag (konsult)

Temporärt torg sommaren 2024

Dialog med verksamheter och fastighetsägare på Grönsakstorget samt Innerstaden Göteborg

Uppdrag Kungstorget - KF 2023

Omvandling med inspiration av Stadsmiljöplanen



Tidigt förslag till upplägg



- Kompletterande utredningar påbörjas och ett gestaltningskoncept tas fram under 2023.
- Överlämning för att påbörja investeringsprojekt sker under våren 2024.
- Mål att omdaning av Basargatan vid Kungstorget står klar under pågående mandatperiod.



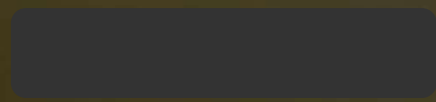
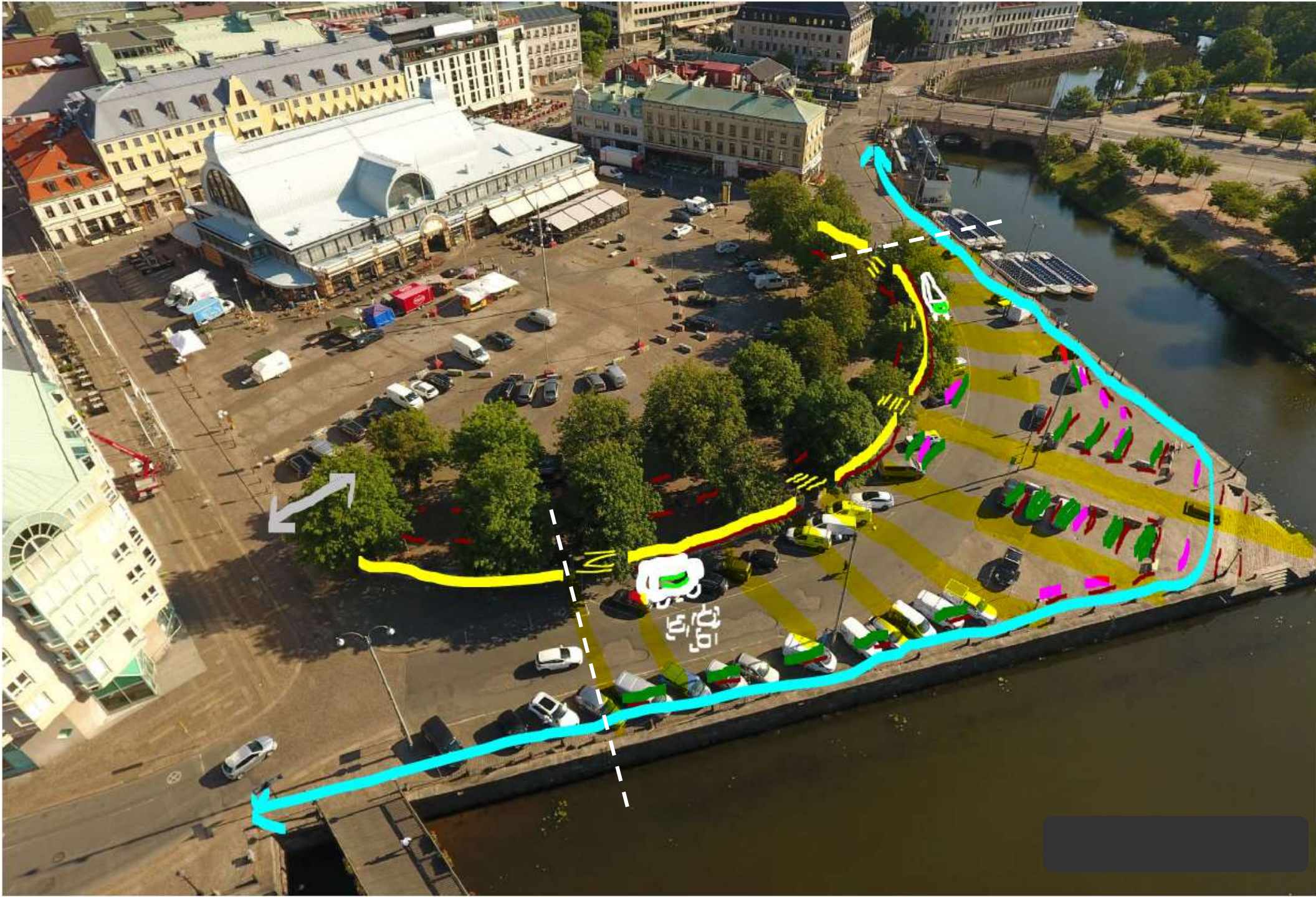
2

1

1

1

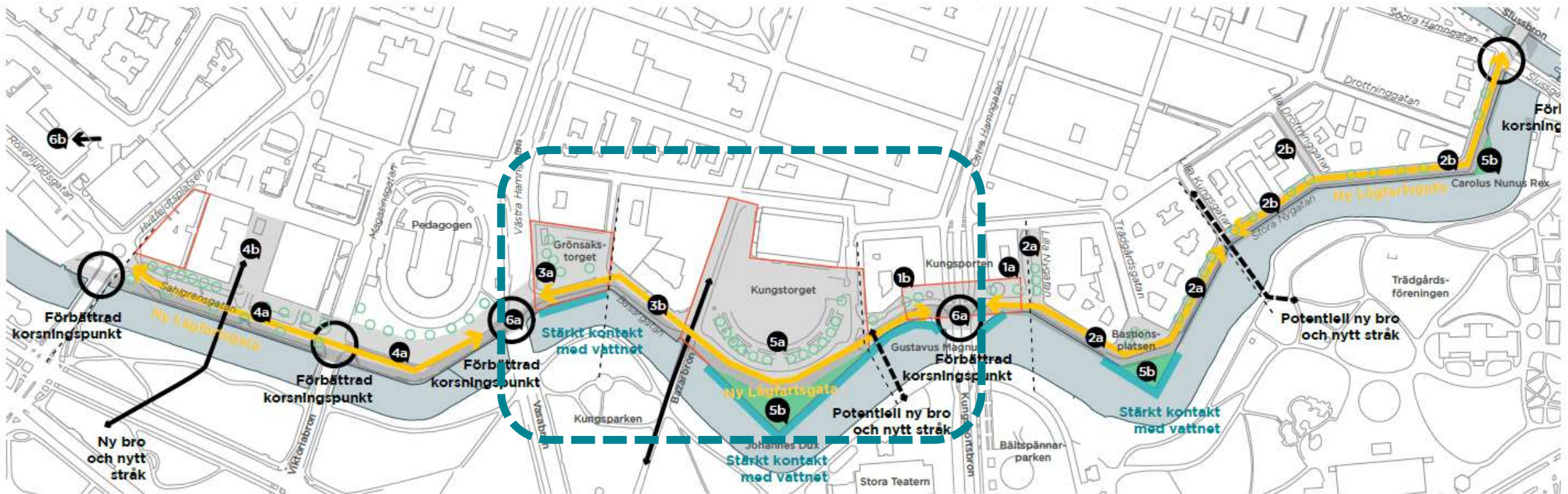
1



Del 3 – Stadsmiljöplanen och Basargatan



Vallgravsstråket: Varvet runt Göteborgs historiska kärna



Promenadstråk dygnet runt



Sammankopplar över vallgraven



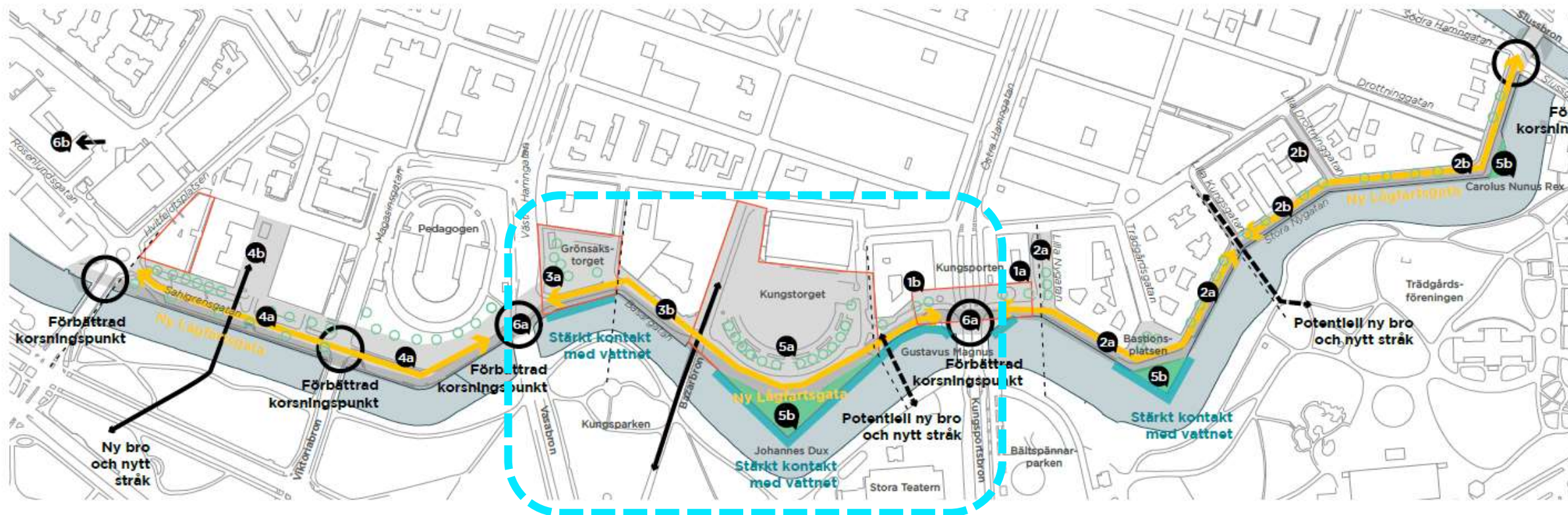
Möter vattnet



Del 3 – Stadsmiljöplanen och Basargatan



Vallgravsstråket: Varvet runt Göteborgs historiska kärna



Promenadstråk dygnet runt



Sammankopplar över vallgraven



Möter vattnet





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

Konsekvenser & genomförande

Del 4

Del 4 – Konsekvensbeskrivning

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

Hållbar mobilitet

Klimatförändringarna och mobilitet

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

Parkering och transporter

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

Framkomlighet

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

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

Utveckling av mobilitetslösningar

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

Vallgraven och Kungsparken

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

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

Robust ekosystem

Klimatförändringar

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

Huvuddelen av påverkan från havshöjningen hanteras utanför den historiska stadskärnan.

Resiliens

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

Tillgång till grönområden

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



Plats för alla

Attraktivitet och vistelsekvaliteter

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

Universell design och fysisk tillgänglighet

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

Välbefinnande och skönhet

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

Samverkan

Intressenter och dialog

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

Fastigheternas innehåll och verksamhetens utveckling

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

Del 4 – Konsekvenser & genomförande

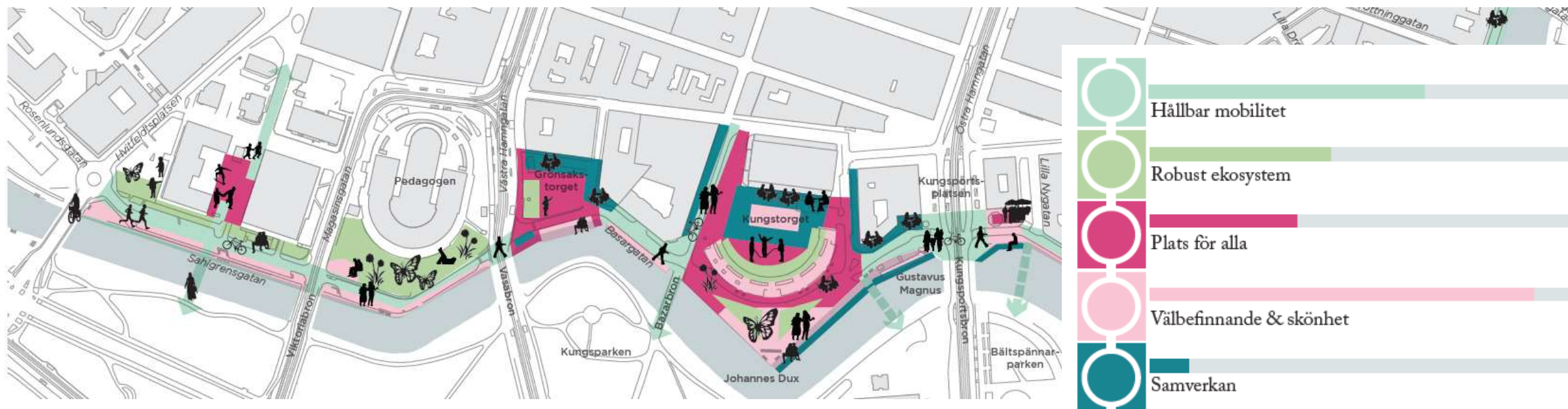


Bedömning av måluppfyllelse

Vallgravsstråket

En rekreativ och värdig miljö

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



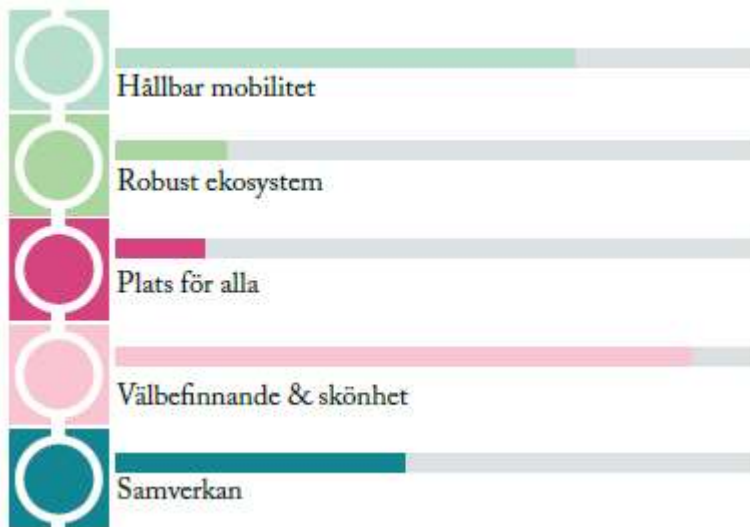
Del 4

Bedömning av måluppfyllelse

Hamnkanalen

Det stolta, sköna vattenrummet

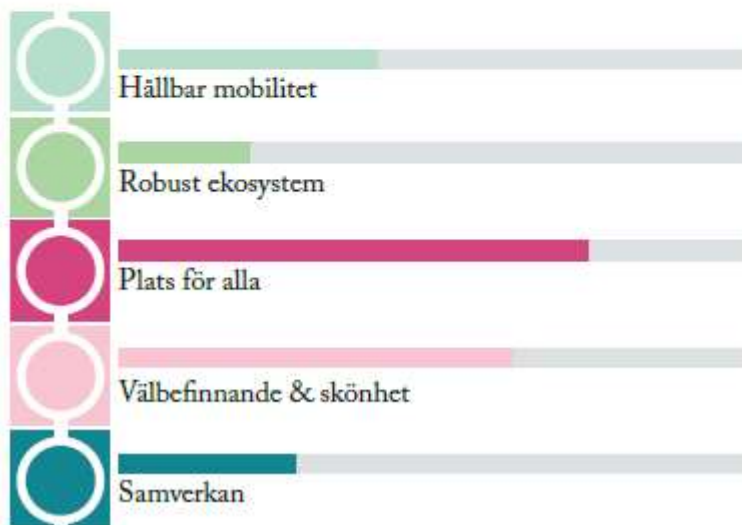
De mål som kommer kunna uppfyllas i hög utsträckning är främst den hållbara mobiliteten och ökat välbefinnande. Prioriteringar och vägval måste göras i ett större sammanhang för att uppnå detta. Framkomligheten för cyklister och gående i öst-västlig riktning kan byggas ut i etapper, den svåraste sträckan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



Larmstråket

Myllrande, intimt och händelserikt

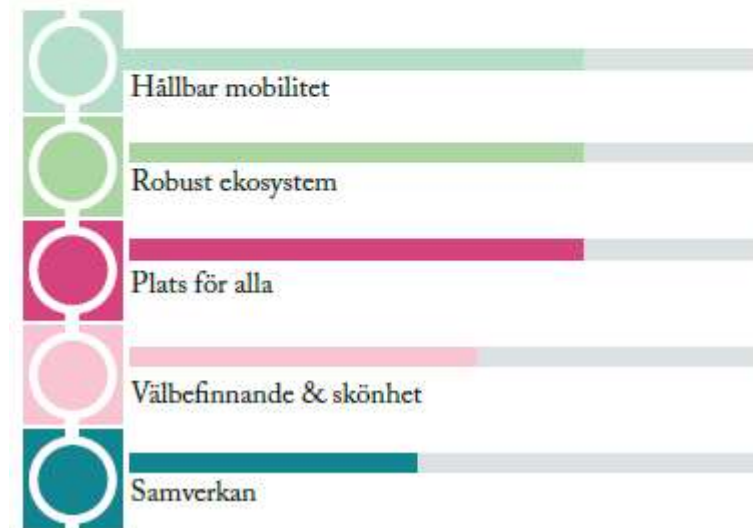
Larmstråket är brokigt och det krävs olika typer av åtgärder på respektive delsträcka. Stråket kommer inte ha en och samma utformning och beståndsdelar. På platsbildningarna prioriteras utrymme för fler målgrupper och välbefinnandet stärks bland annat av ökade ekologiska kvaliteter. Samverkansmöjligheterna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



Kasernstråket

Det aktiverade, ungdomliga stråket

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



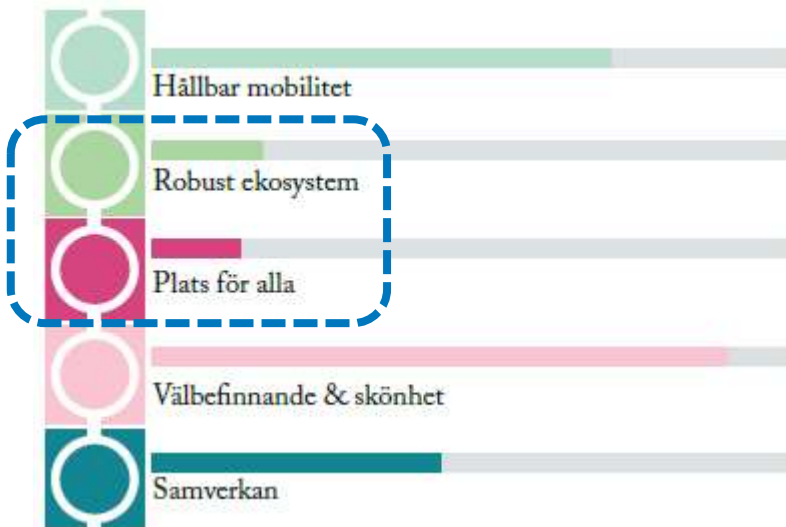
Del 4

Bedömning av måluppfyllelse

Hamnkanalen

Det stolta, sköna vattenrummet

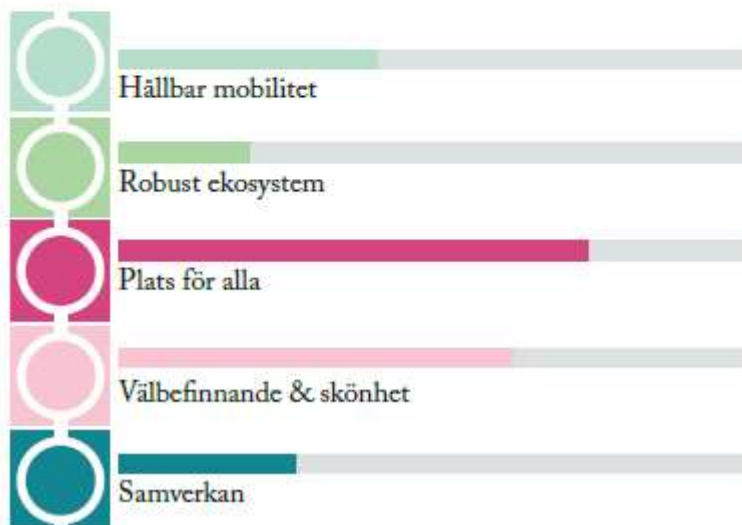
De mål som kommer kunna uppfyllas i hög utsträckning är främst den hållbara mobiliteten och ökat välbefinnande. Prioriteringar och vägval måste göras i ett större sammanhang för att uppnå detta. Framkomligheten för cyklister och gående i öst-västlig riktning kan byggas ut i etapper, den svåraste sträckan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



Larmstråket

Myllrande, intimt och händelserikt

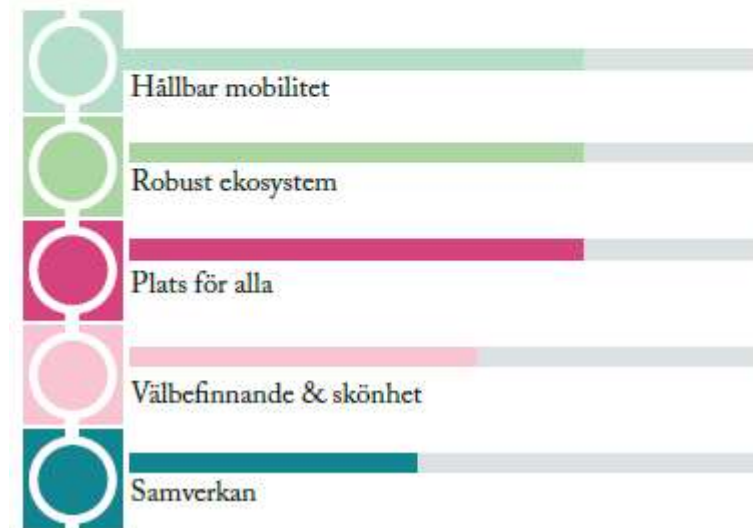
Larmstråket är brokigt och det krävs olika typer av åtgärder på respektive delsträcka. Stråket kommer inte ha en och samma utformning och beståndsdelar. På platsbildningarna prioriteras utrymme för fler målgrupper och välbefinnandet stärks bland annat av ökade ekologiska kvaliteter. Samverkansmöjligheterna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



Kasernstråket

Det aktiverade, ungdomliga stråket

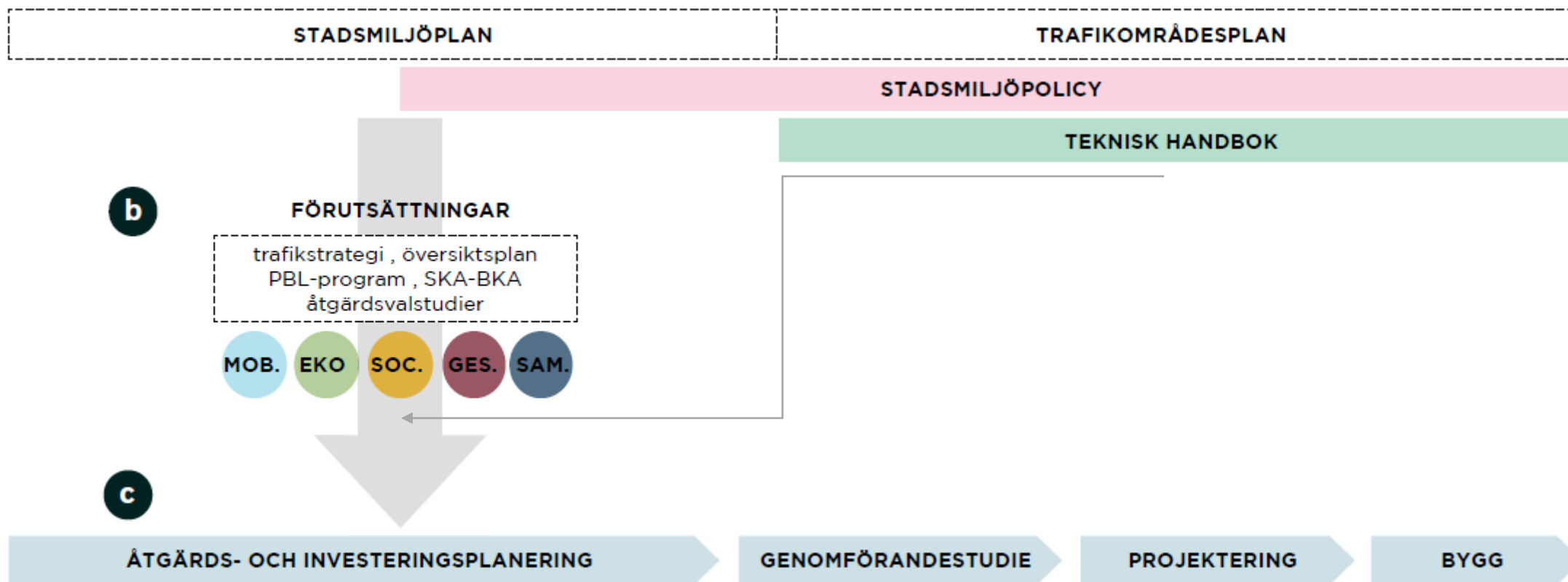
Kasernstråket har tidigare prioriterats i upprustningen av Rosenlund men den norra delen mot Lilla Torget ingick inte. I och med större förändring av Hvitfeldtsplatsen, Kaserntorget och Ekelundsgatan kan de flesta mål få hög uppfyllelse. Välbefinnandet ökar som en reaktion på ökad grönska, gestaltning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



Del 4 – Konsekvenser & genomförande



Fortsatt arbete



Del 4 – Konsekvenser & genomförande



Fortsatt arbete

Inom ramen för stadsmiljöplanen

- Utökad konsekvensbeskrivning, t ex för gods och kulturmiljö
- Förslag för stråket Östra Hamngatan
- Utvärdering lågfartsgator och gångfartsområden
- Handlingsplaner och genomförande
- Översiktliga kostnadsbedömningar

Andra utredningsbehov

- Platsspecifika kulturmiljöutredningar
- Parkerings- och mobilitetsplan för innerstaden
- Trafiknätsplan och trafikområdesplaner
- Citylogistikplan
- Markbeläggning, utförande och skötsel



Ta Plats! Tillfällig möblering under
sommaren 2020
Foto: Ulrika Bergbrant

Kontakt

Åsa Hagnestål landskapsarkitekt, Utformning gata park
asa.hagnestal@stadsmiljo.goteborg.se

Stadsmiljöförvaltningen, Göteborgs Stad