



EN DEL AV ÄLVSTADEN

SAMMANSTÄLLNING AV

---

PARALLELLA IDÉSTUDIER FÖR  
CENTRALENOMRÅDET VÅREN 2013

---

2013-09-05



Stadsbyggnadskontoret är ansvarigt för denna summering av Centralenområdets parallella idéstudier genom Anna Jarkiewicz, biträdande projektledare för Centralenområdets Stadsutvecklingsprogram. Idéstudierna arrangerades tillsammans med Älvstranden Utveckling AB och Göteborgs Stad fastighetskontoret.

Bilder, fotografier, illustrationer och kartor i kapitlet ”Idéer från” har tagits från respektive lags idéstudier. Stadsbyggnadskontoret är ansvarigt för övriga fotografier, illustrationer och kartor om inget annat nämns.

#### LÄSHÄNVISNING

Kapitlet ”Introduktion” ger bakgrunden till uppgiften och processen. En summering av lagens arbete finns i huvudkapitlet ”Idéer från.” Kapitlet ”Slutsatser” innehåller kontorets samlade reflektioner av lagens arbete.



**Göteborgs  
Stad**

# INNEHÅLL

INTRODUKTION	4
IDÉER FRÅN:	8
Lag GüllerGüller / ZUS	8
Lag SLA / Henning Larsen Architects / Social Action	12
Lag West8 / White / Spacescape	16
SLUTSATSER	20

# INTRODUKTION



*Vision Älvstaden antogs av Göteborgs kommunfullmäktige i oktober 2012. Centralenområdet är en del av Älvstaden. Det ligger mellan staden inom vallgraven och Gullbergsvass och sträcker sig från Drottningtorget till Göta älvbrons södra fäste. För att få en helhetssyn över utvecklingen i området startade ett arbete med ett Stadsutvecklingsprogram under hösten 2012. Våren 2013 sattes parallella idéstudier igång som ett av de första skedena i programarbetet. Studierna tog sin utgångspunkt i Vision Älvstaden och det är resultatet av dessa som summeras i denna skrift.*

## Från vision till plan

Vision Älvstaden blev antagen av kommunfullmäktige 11 oktober 2012. Älvstadsområdet spänner över ett område om ca 5 km<sup>2</sup> och omfattar Frihamnen, Ringön, Staden inom vallgraven, Gullbergsvass, Centralenområdet, Skeppsbron, Norra Masthuggskajen, Lindholmen och Backaplan. Vision Älvstaden är *Öppen mot världen*. Det fortsatta arbetet med att utveckla de olika delområdena ska präglas av utgångspunkt i helheten. Staden ska utformas utifrån strategierna att *Hela staden*, *Möta vattnet* och *Stärka kärnan*. Älvstaden behöver också ses i sina delar. Centralenområdets roll är att öppna utvecklingen av Gullbergsvass och knyta an staden mot vattnet. Området ska vara ett attraktivt kommunikationsnav och regionalt centrum. Här ska en tät och blandad stadsbebyggelse utvecklas med mötesplatser och grönska. Centralenområdet är en del av det stadsmässiga stråk som ska skapas över älven till Wiesengrensplatsen via Backaplan. Hur Mårten Krakowgatan kan omgestaltas till stadsgata ska studeras vidare.

## Stadsutvecklingsprogram för Centralenområdet

I Centralenområdet pågår sedan flera år arbete med detaljplaner som utgår från infrastruktuursatsningar. Under våren 2012 sammanställdes planeringsförutsättningar för Centralenområdet, som visade att flera både storskaliga och komplexa projekt var igång men att en helhetssyn för dem saknades. För att få en sådan startades ett programarbete för Centralenområdet hösten 2012. Arbetet innebar också att ta Vision Älvstaden, antagen i kommunfullmäktiga i oktober 2012, vidare i nästa steg.

Syftet med Stadsutvecklingsprogrammet är att vara ett planeringsverktyg som kan ange övergripande struktur och innehåll för området, samt vilka kvaliteter som är intressanta. Det är meningen att det ska vara ett föränderligt dokument som speglar den kunskapsmassa som ständigt produceras och förändras. Kommunens vilja uttrycks genom programmet i en gemensam bild av det som kommer att bli Göteborgs innerstads kanske största samlade omvandling genom tiderna.

## Parallella idéstudier

Arbetet med de parallella idéstudierna tog sin utgångspunkt i Vision Älvstaden. Huvudstrategierna Hela staden, Möta vattnet och Stärka kärnan översattes i tre relevanta teman eller uppdrag.

Följande tre konsultteam valdes ut efter offertförfrågan:

- GüllerGüller / ZUS
- SLA / Henning Larsen Architects / Social Action
- West8 / White / SpaceScape

### **Idéstudiernas syfte**

Uppdraget handlade om att medverka i workshops och bidra med analys och idéstudier. Lagen skulle även ge ett stadsutvecklingsförslag för området utifrån beslutade infrastruktursatsningar och befintliga visionsdokument. Fokus låg på stadsbyggnadsfrågor- och kvaliteter, d.v.s. stråk, platser, parker, byggrätter, innehåll mm. Arbetet tog särskild utgångspunkt i perspektivet på hur människor ska kunna röra sig, ta staden i besittning och uppleva området som attraktivt.

Frågor som behandlades var: Hur kan stråk, flöden, rum och fysiska strukturer kopplas till den omgivande staden och hur kan barriärer i området minskas? Vilka stadsbyggnadskvaliteter (både i bebyggelsen och i offentliga rum) bör utvecklas i området ur olika skalperspektiv; regionalt, lokalt och i ögonhöjd? Hur kan området utvecklas över tid för att säkra en attraktiv stadsdel utvecklat med människan i centrum? Hur kan en process skapas som får fler involverade och delaktiga?

Arbetet skulle omfatta studier utifrån en helhetssyn på området med utgångspunkt från tre olika teman:

Tema 1: Innehåll, täthet och skala  
(SLA / Henning Larsen Architects / Social Action)

Tema 2: Vatten som kvalitet/tillgång  
och klimatanpassning  
(West8 / White / SpaceScape)

Tema 3: Överbrygga barriärer,  
skapa stråk (GüllerGüller / ZUS)

Stadsbyggnadskontoret handlade ärendet i samarbete med berörda kommunala förvaltningar. Fastighetskontoret och det kommunala bolaget Älvstranden Utveckling AB var med och båda är även markägare i området.

### Tema 1:

#### Innehåll, täthet och skala

*Älvstaden ska vara tät och blandad.*

*Centralenområdet utpekats som regional knutpunkt.*

Frågor som behöver besvaras i sammanhanget är: Vilket innehåll och funktionsblandning ska området ha? Bebyggelse, resecentrum, grönska, offentliga rum? Täthet? Skala? Hur skapas en attraktiv stadsmiljö i mänsklig skala som lever över dygnets alla timmar? Hur påverkas detta över tid? Vilka kvaliteter bör bebyggelsen bygga vidare på och hur kan bebyggelsestrukturen skapa förutsättning för både stora och små aktörer? Hur kan området utvecklas som en lokal och regional mötesplats för en mångfald av användare? Hur kan området användas under tiden det byggs ut, d.v.s. vilka temporära åtgärder kan man ha i området?

### Tema 2:

#### Vatten som kvalitet/tillgång och klimatanpassning

*Älvstaden ska möta vattnet.*

Frågor som behöver besvaras i sammanhanget är: Hur kan klimatanpassning användas som en kvalitet och resurs i stadsrummet? Hur kan de lokala kvaliteerna utnyttjas och nya tillföras såsom grönska och närhet till vatten? Hur kan Centralenområdet kopplas till älvens stränder och offentliga platser skapas längs och i vattnet? Hur kan höga vattennivåer hanteras i området? Hur skapas robusthet över tid?

### Tema 3:

#### Överbrygga barriärer, skapa stråk

*Älvstaden ska knyta samman staden med starka stråk. Centralenområdet är en viktig knutpunkt där inte bara staden olika delar möts utan även hela regionen.*

Frågor som behöver besvaras i sammanhanget är: Hur förbinds Centralenområdet till stråket över älven? Hur kan området kopplas till omgivande stadsdelar? Hur skapas ett integrerat och orienterbart nätverk av attraktiva stråk och mötesplatser i området? Hur kan vi överbrygga befintliga barriärer i området och undvika att skapa nya – både långsiktigt och temporärt? Hur kan flödena och nivåerna hanteras så att det blir attraktivt att röra sig i ögonhöjd? Hur blir kollektivtrafikens hållplatser och bytespunkter attraktiva mötesplatser?

## Upplägg

Arbetet delades upp i tre workshopar som hölls på plats i området. Inriktningen på workshoparna hade stämts av med byggnadsnämnden. Mellan workshoparna arbetade lagen vidare självständigt. Processen avslutades med en öppen presentation i Älvrummet, där drygt 200 personer deltog.

### **Workshop #1: 17 april, Pagoden**

Syftet med den första workshopen var att alla deltagare skulle introduceras i uppgiften. Lagen hade fått i uppgift att tolka Älvstadens mål för området och fick presentera det tillvägagångssätt de planerat använda sig av.

### **Workshop #2: 2-3 maj, Scandic Crown**

På den andra workshopen fick lagen presentera sitt arbete så här långt och träffa experter från Göteborgs stad samt intressenter i området. Sessionen var längre och det handlade om ett förhandlingsläge mellan grupper om vilka prioriteringar som behöver göras.

### **Workshop #3: 30 maj, Lilla Bommen / Älvrummet**

På den tredje och sista workshopen presenterade lagen sitt resultat och fick respons från staden. Efteråt hölls en öppen presentation i Älvrummet. Efter presentationen följde en frågestund, två unga entreprenörer hade bjudits in att ställa sina frågor till de europeiska experterna och frågor från allmänheten togs emot. Materialet tillsammans med en film över presentationerna lades ut på Älvstadens hemsida (<http://alvstaden.se>).

## Medverkande

### **Deltagande lag**

#### GüllerGüller / ZUS

Mathis Güller (Iagledare), GüllerGüller  
Jacques Beljaars, GüllerGüller  
Kristian Koreman, ZUS  
Jos Hartman, ZUS

#### SLA / Henning Larsen Architects / Social Action

Mette Skjold (Iagledare), SLA  
Magnus Rasmussen, SLA  
Nanna Grøn Sørensen, SLA  
Per Ebbe Hansson, Henning Larsen  
Anders Tolstrup, Social Action  
Tobias Lau, Social Action

#### West8 / White / SpaceScape

Johan Lundin (Iagledare), White  
Jeroen Matthijssen, White  
Anna-Johanna Klasander, White  
Erik Linn, White  
Edzo Bindels, West8  
Christoph Elsasser, West8  
Janneke Eggink, West8  
Tobias Nordström, Spacescape

### **Göteborg stad / lokala experter / konsulter**

Lena Jacobsson (projektledare),  
stadsbyggnadskontoret  
Anna Jarkiewicz (biträdande projektledare),  
stadsbyggnadskontoret  
Sten Imberg, stadsbyggnadskontoret  
  
Agneta Hammer, stadsbyggnadskontoret  
Anders Svensson, stadsbyggnadskontoret  
Anna Berlin, trafikkontoret  
Anna Ihrén, stadsbyggnadskontoret  
Anna Noring, stadsbyggnadskontoret  
Anna Olsson, fastighetskontoret  
Anna Samuelsson, stadsbyggnadskontoret  
Anna-Karin Sintorn, park- och naturförvaltningen  
Birgitta Löf, stadsbyggnadskontoret  
Björn Siesjö, stadsbyggnadskontoret  
Carolin Folkesson, stadsbyggnadskontoret  
David Johnson, kretslopp och vatten  
Erik Florberger, stadsbyggnadskontoret  
Filip Siewertz, stadsbyggnadskontoret  
Hanna Areslätt, stadsbyggnadskontoret  
Helena Bjarnegård, park- och naturförvaltningen  
Josefine Trägårdh, kretslopp och vatten  
Klara Jonsson, WSP Group  
Lars Lilled, social resursförvaltning  
Lotta Gustafsson, stadsbyggnadskontoret  
Magnus Ståhl, trafikkontoret  
Malin Andersson, miljöförvaltningen  
Malin Michaelson, stadsdelsförvaltning Centrum  
Mariette Hilmersson, stadshuset  
Martin Clase, Erséus Arkitekter  
Per B Jonsson, trafikkontoret  
Pernilla Rydeving, miljöförvaltningen  
Sophia Älfvåg, stadsbyggnadskontoret  
Sören Gustafsson, trafikkontoret  
Ulf Moberg, stadsbyggnadskontoret

### **Processtöd**

Solvejg Reigstad, Gehl Architects  
Helle Lis Søholt, Gehl Architects  
Ewa Westermarck, Gehl Architects

### **Lokala fastighetsägare / intressenter**

Anders Larsson, Nordstan  
Anna Eliasson, Västtrafik  
Anna Forsgren, Göteborg & Co  
Bo Aronsson, Älvstranden Utveckling AB  
Jörgen Einarsson, Trafikverket  
Peter Junker, fastighetskontoret  
Urban Hammarlund, Jernhusen

### **Inbudna unga entreprenörer**

Sigrid Hellberg, Prototyp BD  
Christoffer Helios Lindgren, Bara choklad





2

#### BILDFÖRKLARING

1. Centralenområdet med omnejd i centrala Göteborg.
2. Bilderna på sidan är tagna från Workshop #1-3:  
Under arbete, på promenad i området samt presentation och frågestund i Älvrummet.

#### INTRODUKTION

# IDÉER FRÅN :

## Lag GüllerGüller / ZUS

Tema: Överbrygga barriärer, skapa stråk



Centralenområdet välkomnar alla. Direkt utanför stationen möts man av en tät innerstad och ser en glimt av älven. På Nils Ericsonsplatsen är alltid liv och rörelse oavsett tid och väder, och via Nordstadsstråket hittar man direkt ner till Kanaltorget och vattnet. De mindre gatorna som korsar torgen leder vidare österut till Gullbergsvass och grönstråket mot älven. Infrastrukturen har omvandlats till attraktivt stadsrum, här i den regionala kärnans absoluta mitt.

### Analys

#### **Centralenområdet - tillgängligt, men inte "livable"**

I Centralenområdet kan man identifiera två typer av stadsstruktur:

- Den ena är den *traditionella* i staden inom vallgraven. Den innehåller blandade byggnadstypologier, sekvenser av varierade öppna platser i mänsklig skala och en blandad användning och funktion. Här samexisterar många aktiviteter och företeelser, vilket ger en kulturell rikedom.
- Den andra typen av stad är *glesare* och den kan man hitta i den omedelbara närheten kring Central-

stationen. Här är trafikfunktionerna det dominerande. Vägar, ramper och otillgängliga mellanrum skapar ett "ingenmansland". Samtidigt gör dessa trafikfunktioner regionkärnan tillgänglig för hela Göteborgsregionen - området är tillgängligt men inte "livable".

#### **Omdefiniera infrastrukturen för ett levande stadsliv**

Infrastrukturen som finns i området är inte bara barriärer, utan tar även upp värdefull mark i hjärtat av den regionala kärnan. Om infrastrukturen kunde omorganiseras på ett intelligent sätt skulle två utmaningar kunna mötas och kombineras, nämligen att skapa effektiv tillgänglighet samtidigt som man bereder plats



för högkvalitativ stadsutveckling. En avgörande fråga för utvecklingen av Centralenområdet är därför om man lyckas omdefiniera infrastrukturen, d.v.s. att undvika att nya projekt som planeras bara fyller ut området mellan älven och centrum. Ambitionen borde i stället ligga i att ge förutsättningarna för ett levande stadsliv.

### **Starka fysiska barriärer och en avsaknad av användarvänliga öppna platser**

Trots sitt centrala läge är det som om området ligger i utkanten av staden och det har heller ingen direkt koppling till den närliggande Göta älv. Ett flertal starka fysiska barriärer skärmar av: Götaleden, spårområdet, stationen i sig själv, området runt den och Nordstan. Området saknas dessutom användarvänliga öppna platser.

### **Problemställningar och strategier för att möta dem**

Staden står inför tre problemställningar i Centralenområdet:

1. Att knyta samman staden och älven
2. Att skapa en stad för alla
3. Att ge regionkärnan ett ansikte

För att kunna möta problemställningar krävs följande strategier:

1. Att skapa ett nätverk av stråk i mänsklig skala om extra 5 km. (bild 5)
2. Att skapa plats för exploatering och offentliga platser om extra 10 ha. (bild 6)
3. Att skapa 5 öppna platser i området och flera andra storstadsfunktioner. (bild 7)

### **Lev upp till Vision Älvstaden**

De tre huvudstrategier som presenteras i Vision Älvstaden behöver översättas och omsättas i Centralenområdet. Strategierna är och betyder:

- Hela staden  
Att i Centralenområdet skapa en attraktiv och inbjudande stad genom att integrera infrastruktur och kollektivtrafik i ett gatunätverk i mänsklig skala.
- Möta vattnet  
Att dra nytta av Centralenområdet strategiska läge i centrum och vid älven genom att skapa starka stråk och gatunätverk i mänsklig skala vid vattnet.
- Stärka kärnan  
Att hantera infrastruktur och kollektivtrafik i Centralenområdet på ett smart sätt så att man frigör värdefull mark för stadsutveckling och arbetsmarknadsprojekt.

## Projekt

### **Ett ramverk - en "vägkarta" - med 5 nyckelprojekt**

Snabba stadsomvandlingsprocesser kräver *flexibilitet*, vilket gör att man bör undvika att göra en fix plan eller en färdig design. Å andra sidan behöver en kvalitativ stadsutveckling tydliga *ramverk*. De infrastrukturprojekt som planeras i Centralenområdet behöver stämma överens med de *politiska visionerna* för staden. För att kunna skissera ett sådant ramverk så har vi ritat en "vägkarta." Kartan innehåller 5 nyckelprojekt och kan användas av staden som ett verktyg för att omgruppera och sporra pågående projekt i en tydlig riktning. Poängen med kartan är att definiera de huvudsakliga strukturella rummen i Centralenområdet för att kunna komma vidare med att omdefiniera den infrastruktur som ska ta plats där. Projekten är presenterade efter prioritet.

#### Projekt 1: Hisingsbrons landfäste

Detta är "vägkartans" viktigaste projekt. Sättet som den nya bron över Göta älv landar på södra sidan är avgörande för att integrera innerstaden med älven. Höjden om 13 m bör inte överskridas, eftersom det skulle leda till mer markanspråk av bron. Idag utgör ramper och impedimentytor så mycket som 25 000 m<sup>2</sup>!

Bron bör bli den centrala axel som knyter samman Älvstaden på den södra sidan älven. Man bör föra ihop vissa brofunktioner och dela på andra, och ordna så att bron landar i två punkter:

1. Förenkla för kollektivtrafiken genom att slå ihop buss, spårvagn och cykel till en ramp. Gör rampens sträcka så kort som möjligt för att så snabbt som möjligt nå Nils Ericssongatan och innerstaden. För att trafiken ska kunna landa i plan bör stadsboulevarden (se Projekt 2) grävas ner i detta snitt.
2. Ordna så att en andra ramp väster om den första tar hand om biltrafiken och landar i samma stadsboulevard (se Projekt 2).

Använd Götatunnelns mynning för exploatering och parkering under mark, och skapa möjligheter för ett "lutande torg" ovanpå.

#### Projekt 2: Stadsboulevard mot Gullbergsvass

En ombyggnad i området ger stora möjligheter att knyta an till Skeppsbron i väst och en framtida exploatering i Gullbergsvass i öst med en stadsboulevard. Genom att sänka ned boulevarden parallellt med Västlänken i Nils Ericssonsgatans förlängning, förbättras tillgängligheten och kollektivtrafiken får prioritet framför

fordonstrafiken. Den fysiska kopplingen mellan Centralstationen och älvstranden förbättras samtidigt avsevärt. Den nedsänkta sträckan bör utformas som en yta där fotgängare, cyklisterna och kollektivtrafik får företräde.

#### Projekt 3: Centralstationens nya östra fasad

Med Bangårdsviadukten finns en väldig potential att lägga till en nord-sydlig länk mellan innerstaden och älven. Samtidigt kan Centralstationen få en ny riktning och fasad österut med nya funktioner och koppling till framtida exploatering i Gullbergsvass. Den framtida stationen bör få en andra våning som kan fungera som en bytesplattform mellan tåg, pendeltåg och bussterminal såväl som spårvagnar söder om stationen. Viadukten bör anläggas som ett grönstråk som kopplar an till nya parker nära vattnet. Genom att placera busstationen i öster sprider man ut kollektivtrafikfunktionerna och de hållplatser som idag är riktade västerut, och frigör på så sätt yta för stadsutveckling väster om stationen.

#### Projekt 4: Älvlänken genom Nordstan

Stationen har idag ingen visuell koppling till älven, och därmed inte heller till Hisingen. Vad man som besökare ser när man kommer fram till Göteborgs Centralstation är främst köpcentret Nordstan, som är introvert. Däremot slutar ett stadsmässigt stråk som löper parallellt med vallgraven vid Nils Ericsonplatsen. Genom att öppna upp Nordstan och skapa ett tvärgående stråk mot älven kan man skapa en visuell koppling till vattnet samtidigt som man förlänger innerstadens stadsmässiga stråk. Torg bör skapas i anknytning till stråket och förlängningen till Hisingen med gång- och cykelbron. Parkeringsplatserna som tas bort bör läggas under mark under den nya Hisingsbron i direkt anslutning till Götaleden och den nedgrävda stadsboulevarden mot Gullbergsvass.

#### Projekt 5: Centralt torg och finmaskigt gatunätverk

Nils Ericsonsgatan utgör idag en barriär mellan stationen och Nordstan. Denna bör överbyggas med hjälp av ett stadsmässigt torg som kan knyta samman Centralstationen, Nordstan och älven med innerstaden. Torget bör utvecklas till en central mötesplats som ett ansikte för regionkärnan - en central, inbjudande och storstadsmässig plats med direkt koppling till ett finmaskigt gatunätverk till vattnet och innerstaden. Eftersom Göteborg är en stad med växlande väder bör man studera möjligheten att lägga ett glastak över platsen som skulle skapa en väderskyddad länk mellan stationen och köpcentret men också markera denna livfulla plats.

” Målet är inte att utforma en fix plan, utan att peka på de strukturerande stadsrummen i Centralenområdet för att kunna omtolka transportinfrastrukturen. ”

/ GüllerGüller, ZUS

---

## Utmaning från GüllerGüller / ZUS

### **Ett nytt arbetssätt behövs**

Den stora frågan för Centralenområdets framtid är formerna för arbetet framöver och vilka verktyg man väljer att använda sig av för att koordinera alla involverade aktörer i planeringsprocessen. För att skapa en levande och stadsmässig regionkärna i Göteborg behöver en jämvikt skapas mellan kvalitet i stadsrummet och effektivitet i infrastruktur, samt en samstämmighet mellan pågående projekt.

### **Utmana infrastrukturen med nätverk i mänsklig skala**

För att skapa en tät och attraktiv regionkärna är det första steget att begränsa överflödet av infrastruktur. Man behöver ge tillbaks mark till staden i nära anslutning till Centralstationen, den nya bron och vid älven. Nästa steg är att tänka infrastrukturen i ett stadsmässigt sammanhang. Staden måste tänkas i två skalor:

- *den huvudsakliga strukturen med starka stråk* som skapar ett huvudsystem som når ner till vattnet, överbygger leden och spårområdet, och sedan
- *det finmaskiga nätet av gator* som återskapar modellen från staden inom vallgraven.

De offentliga nätverken i mänsklig skala behöver ha egenskaper som:

1. integrerar stationen i staden och leder till vattnet.
2. tillhandahåller kvalitativa och kvantitativa utvecklingsmöjligheter i området. *Dessa är nödvändiga* för att ha råd med de förändringar i infrastruktursatsningar som vi pekar på och de analyser vi gjort visar att de är möjliga. Det är även viktigt att se över den kritiska massa som behövs för att skapa ett centralt kontorsdistrikt (CBD-distrikt). (se faktarutan ”Möjlig exploatering i Centralenområdet”)
3. siktar på permeabilitet, kontinuitet och den mänskliga skalan i stadsrum.
4. förankrar Centralenområdet i den regionala kärnan.
5. gör Centralenområdet till en av knutpunkterna i Älvstaden.

---

#### BILDFÖRKLARING (sida 8 - 11)

1. Stråket mot vattnet från Drottningtorget till Kanaltorget
2. Bilden visar Haag i Holland med en exploatering om FAR 3.2
3. Bilden är tagen från SLA / HLA / Social Action och visar en grön stad med 8000 arbetsplatser och 100 boende i området.
4. Bilden är tagen på Harry Hjörnes torg i Göteborg, av lag GüllerGüller / ZUS.
5. Strategin att skapa ett nätverk av gator i mänsklig skala om 5 km i området.



## GüllerGüller / ZUS kalkyl på möjlig exploatering i Centralenområdet



20 000 arbetsplatser (500 000m<sup>2</sup>)  
5000 boende (200 000 m<sup>2</sup>)



8000 arbetsplatser (200 000 m<sup>2</sup>)  
1000 boende (50 000 m<sup>2</sup>)



Täthet Göteborgs innerstad?

### Formulerade mål och beräkningar

Mål för den regionala kärnan:

60 000 arbetsplatser

### Hypotes för Centralenområdet

50 % av Älvstadens arbetsplatser:  
500 000 m<sup>2</sup> kontorsyta eller 20 000  
jobb (1/3 av regionkärnans mål)

Mål för hela Älvstaden:

40 000 arbetsplatser och 30 000 boende

Mål för Centralenområdet:

7000 arbetsplatser och 1200 boende  
eller 300 000 m<sup>2</sup>

En blandning på 80/20:

20 000 arbetsplatser och 5000  
boende eller 200 000 m<sup>2</sup> bostadsyta

Kritisk massa för CDB:

ca 1 miljon m<sup>2</sup> kontorsyta  
eller 40 000 jobb

### Totalt

700 000 m<sup>2</sup> eller 0,25 ha  
med en täthet av 3.0 FAR



### BILDFÖRKLARING

6. Strategin att frigöra en yta om 10 ha för exploatering och offentliga rum.
7. Strategin att skapa 5 öppna platser och storstadsmässiga funktioner i området.
8. "Vägkartan" som innehåller de 5 nyckelprojekten:
  1. Hisingsbrons landfäste, 2. Stadsboulevard mot Gullbergsvass, 3. Centralstationens nya östra fasad, 4. Älvtälten genom Nordstan och 5. Centralt torg och finmaskigt nät.

# IDÉER FRÅN :

Lag SLA / Henning Larsen Architects / Social Action

Tema: Innehåll, täthet och skala



*Grått har blivit grönt och grönt är guld! Göteborg tog med sig de positiva erfarenheterna från omvandlingen av vallgraven till park på 1800-talet och gjorde samma sak med infrastrukturen i Centralenområdet. Gråytor med trafik är ersatta med grönytor som nu berikar vardagslivet för alla stadsbor. I likhet med andra europeiska städer har det gröna skapat ökade markvärden, vilket har gett ökad avkastning för staden.*

## Analys

Centralenområdet är idag redan en av de mest populära platserna i staden, och har den största mångfalden av grupper människor som passerar, möts, byter trafikslag med mera. Detta är också *stadens ansikte utåt*. Prognosen säger att andelen människor i området kommer att öka. Här finns därför ett stort potential att skapa den mest vitala, levande och välkomnande platsen i staden.

Att skapa stad i Centralenområdet ligger inte bara i Göteborgs intresse, utan även i nationella och regionala intressen, särskilt när det gäller infrastrukturen. Det går inte att få en överblick över problemställningarna

eftersom så många faktorer utifrån påverkar utfallet, det är som att försöka lösa ett brott lokalt när de misstänkta befinner sig långt borta. Därför föreslås istället en strategi som tar sin utgångspunkt i små lokala projekt som kan *utmana de trafikflöden* som finns i området idag. Små ingrepp i linje med en masterplan behöver göras för att *säkerställa att de miljoner som investeras i infrastruktur kommer vardagsanvändaren till del* och skapar en grön version av staden. Ett exempel på detta är New York City, där man testade att göra Times Square bilfritt. Detta har nu blivit en permanent lösning och ett exempel på framgångsrik viljestyrd planering.



# ” Vilka värden kommer invånarna i Göteborg till del när 30 miljarder kronor investeras i ny infrastruktur? ”

/ SLA, HLA, Social Action



## **Lev upp till Vision Älvstaden**

Planeringen med Centralenområdet behöver bygga på Visionen för Älvstaden att vara inkluderande, grön och dynamisk:

### Inkluderande

Det är en paradox att i det område där det idag rör sig flest människor i hela staden är ett område som domineras av biltrafik. Det reflekterar inte den sociala plats som området faktiskt är. Området behöver omvandlas till en inkluderande plats för alla användare.

### Grön

Det råder en brist på grönytor i området. Detta kan man ändra på detta genom att starta i liten skala med temporära lösningar. Det gröna skapar mervärde både i form av mer jämlika platser, samt ger bättre ekonomiska förutsättningar för verksamheter.

### Dynamisk

En dynamisk plan för temporära projekt kan ge en ny identitet till det offentliga rummet. Genom att kombinera större investeringar med mindre temporära projekt så vågar vi uppmana staden att stänga av biltrafik på Nils Ericsonsgatan och se vad som händer.

## **Kvalitetsprogram och vägledande principer**

Centralenområdet ska utvecklas hållbart. Då måste man tänka grönska och parker från början. Grönt kan inte behandlas som ett tillägg, det måste finnas en synergi mellan inomhus och utomhus. Ett sådant angreppssätt kan också hjälpa att ta hand om regnvatten och skapa ett gott mikroklimat.

Staden bör utveckla några *vägledande principer* för utvecklingen i området i form av ett *kvalitetsprogram* för att säkerställa en hållbar utveckling här. Målen för dessa bör vara:

### Ekologiskt

Att hantera regnvatten lokalt, att ha naturlig ventilation i stadsrum, träd som skuggar på sommaren framför glasade fasader och en ökad biologisk mångfald.

### Socialt

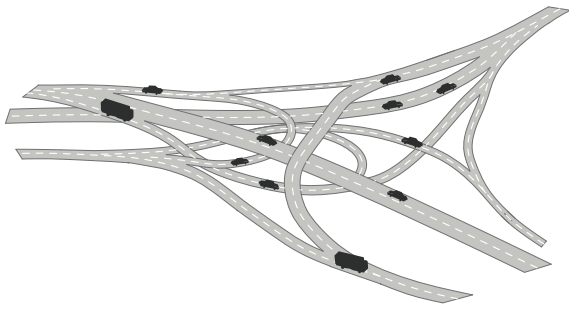
Skapa stadsrum som stödjer möten och en aktiv livsstil. Kollektivtrafiken ska utgöra ett enkelt val i vardagen.

### Ekonomiskt

Genom att tillsätta grönt så ökar fastighetsvärdet per kvadratmeter. Alla kontor och bostäder ska ha unika gröna platser nära havet och nära kvalitativa stadsrum.

## BILDFÖRKLARING

1. Det nya Centralenområdet är grönt istället för grått, och innehåller stora rekreationsytor för alla stadsbor.
2. Omvandlingen av området ska utgå ifrån dess framtida användare, som från vänster på bilden är: de potentiella gästerna, pendlaren, den icke bilburne och arbetaren/invånaren.



”Omvandla gråytorna,  
för varje gata som ni omvandlar,  
ge tillbaks gröna värden till staden!”

/ SLA, HLA, Social Action

## Projekt

### Från motorväg till park

Centralenområdet utgörs idag av tung infrastruktur och lite grönska. Staden behöver därför omvandlas från motorväg till park.

#### Stadsoas över Götaleden (E45)

E45:an bör delvis överbyggas med broar och större ytor. Första steget kallar vi *stadsoasen*, och den sträcker sig mellan den nya bron över Göta älv och Operan. En framtida expansion av parken kan göras när E45:an överdäckas. Spåret av den gamla bron skapar ett *fortgångarstråk* till älven. (bild 4)

#### Fem strategiska trafikstråk kring knutpunkten

För att förenkla infrastrukturen i området bör all fordonstrafik samlas i *fem strategiska stråk*. (bild 5) Den nya transportknutpunkten bör ha *fyra sidor* för att optimera utnyttjandet av platsen.

#### Kontorsdistrikt och bostadsområde med grönska

Området rymmer ett nytt kontorsdistrikt. Men förutom 8000 arbetsplatser finns även plats för 1000 boende. *Grönska* bör läggas till för att hela staden. Det bör alltid finnas en park utanför din dörr eller ditt fönster, och gärna mindre parker.

#### Byggnader och platser anpassade till mikroklimat

Bygg byggnader som är anpassade till vind, sol och kontext - 250 000 m<sup>2</sup> ny stad. Studera mikroklimatet för att utforma offentliga platser. (bild 6)

## Utmaning från SLA / HLA / Social Action

### **Omvandla grått till grönt till guld**

För att skapa ett hållbart och levande stadscentrum föreslår vi att stadens ledning ersätter varje gata med gröna rekreationsytor som berikar vardagslivet i området. Detta kan bli exempel på ett nytt arbetssätt vid stadsutveckling samtidigt som det kan hjälpa Göteborg få en ny identitet. Vi måste svara på frågan: vilka värden kommer göteborgarna till del när 30 miljarder kronor investeras i ny infrastruktur?

### **Rekommendationer för staden**

- Gör ett *kvalitetsprogram med vägledande principer* för en hållbar utveckling i området, bland annat för ett förbättrat mikroklimat.
- Fasa ut infrastruktur och gör staden grön, tillgänglig och värdefull. Gör en *strategi för infrastruktur* som är enkel och användbar.
- *Stärk kollektivtrafiken* och gör den mer visuell i stadsrummet.
- Skapa attraktiva arbetsplatser för 8000 människor.
- Börja redan imorgon med konkreta åtgärder och sammanfoga dem med i en masterplan som lägger till 250 000 m<sup>2</sup> utvecklingsyta.

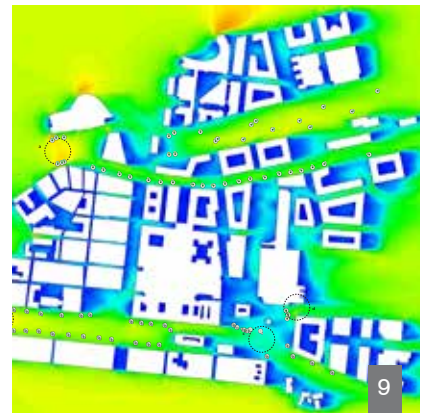
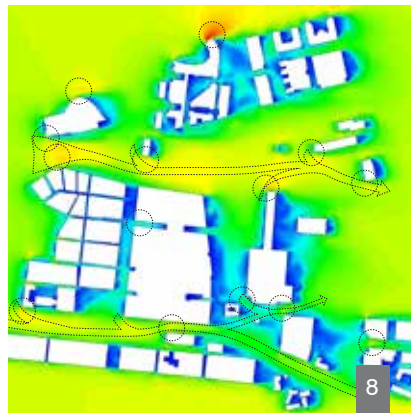
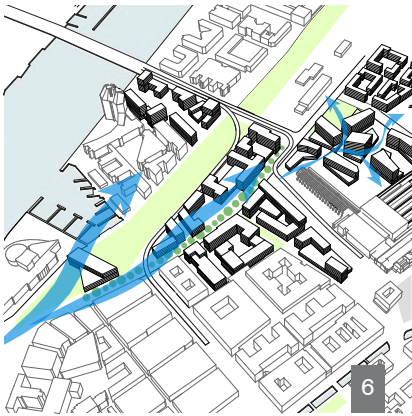
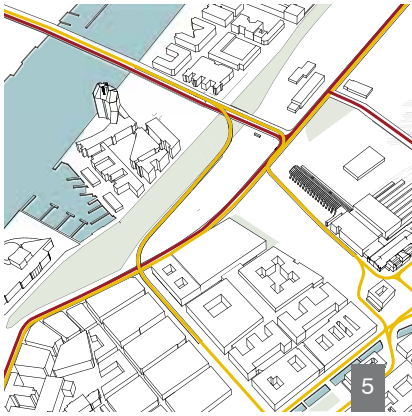
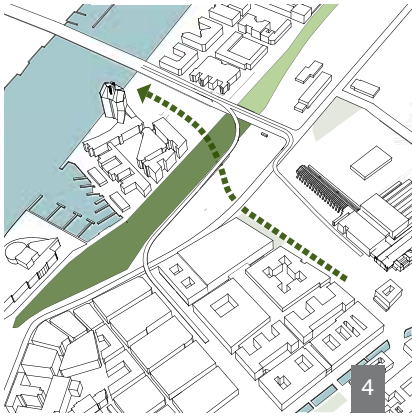
### **Exempel på konkreta åtgärder**

- Göta älvbron bör *redan imorgon* göras till en rekreationsplats med sportaktiviteter eller en utomhusbio. Den gamla bron bör tas till vara och göras till en rekreationsplats i stadsrummet.
- Götatunneln bör *överdäckas i faser* och göras till en av stadens rekreationella ytor. Området kan då bli både en länk mellan älven och Centralstationen och en destination i sig.
- *Biltrafiken på Nils Ericsonsgatan bör stängas av* för att se vad som händer.

#### BILDFÖRKLARING

3. Visionen är att omvandla trafikytorna till grönytor: "turning smog into butterflies."
4. Staden bör gå från motorväg till park genom att överdäcka Götaleden och anlägga park ovanpå.
5. Fordonstrafiken som passerar området bör samlas i fem strategiska stråk. Gult = spårvagnar och bussar, Rött = bilar
6. Byggnader och offentliga rum behöver anpassas till väder och vind för att skapa ett gott mikroklimat.





**BILDFÖRKLARING**

7. Den masterplan som stödjer de småskaliga och lokala projekten. Den röda prickade linjen visar den gamla brons läge som kan göras till promenadstråk. Den orange linjen visar Bangårdsviaduktens läge och det gröna delad yta.

- 8. En studie av vad förslaget ger för förändring i mikroklimat, bilden visar situationen idag.
- 9. En studie av vad förslaget ger för förändring i mikroklimat, bilden visar situationen enligt förslaget.
- 10. Nils Ericsonsplatsen i framtiden.

# IDÉER FRÅN :

## Lag West8 / White / Spacescape

### Tema: Vatten som kvalitet, tillgång och klimatanpassning



Centralenområdet länkar samman Älvstaden. De nya utvecklingsområdena bygger på stadsstrukturen i staden inom vallgraven och innehåller tre storslagna offentliga rum: kajpromenaden, Kruthusallén och Drottningparken. Staden är robust, grön och tät. Nätverket av gator och byggnader skapar ett stadsrum som finns kvar på längre sikt. I fonden skymtar Skansen Lejonet.

## Analys

I Centralenområdet finns en unik chans att utvidga innerstaden. Pågående infrastrukturprojekt hotar tyvärr att förstöra den här potentialen. Göteborg byggdes från början bokstavligen i vattnet. Vi bör bygga vidare på den historiska staden för att skapa den nya staden som är robust, grön och tät.

### **Förlänga den historiska stadsstrukturen**

I Centralenområdet planeras för ett flertal infrastrukturprojekt. För att kunna hantera dessa på ett stadsmässigt sätt behövs en robust stadsstruktur som kan rymma olika tekniska system över tid. I den nya staden får vi inte

bygga suboptimerade infrastrukturlösningar. *Historien lär oss att infrastruktur kommer och går, men att stadsstrukturen består.* Sättet vi bygger ut staden i det här snittet kommer att möjliggöra eller hindra stadsutveckling i övriga delar av staden, särskilt i Gullbergsvass.

### **Överbrygga barriärer**

Centrala Göteborg genomskärs av flera infrastrukturbarriärer. Det gäller i synnerhet i Centralenområdet. Om barriärerna inte överbryggas kommer det bli svårt att bygga stadsmässigt här. Hela Gullbergsvass hotas att bli avskärmat från tre sidor, och endast vara tillgängligt från väst. Detta måste vi råda bot på, eftersom vi annars missar ett unikt tillfälle att utveckla staden.



# ” Historien lär oss att det är de offentliga rummen som utgör stadens fundament. Inte byggnader. Inte trafik. ”

/ West8, White, Spacescape

## **Förlänga parkstråk till Hisingen**

När man i mitten av 1800-talet rev vallen runt den dåvarande staden behöll man ett grönt bälte som man idag kallar Kungsparken. Parken tar tyvärr slut vid Trädgårdsföreningen, men skulle kunna förlängas till Frihamnen genom Centralenområdet.

## **Möta höga vattennivåer**

Området hotas av stigande vattennivåer. Detta är ett problem som gäller för hela innerstaden och kan inte endast lösas lokalt. Däremot kan man ta hand om dagvatten i området på ett bättre sätt.

## Projekt

För att dra nytta av det strategiska läget och kunna knyta samman Göteborg och Älvstaden bör man fortsätta bygga på den stadsstruktur som redan finns i staden inom vallgraven och att dessutom satsa på att bygga ut tre offentliga rum i området:

### Kajpromenaden

Kajpromenaden som föreslås löpa längs södra Älvstranden ända från Röda Sten till Gamlestaden och knyter på så sätt ihop staden. Eftersom promenaden är upphöjd bidrar den samtidigt att skydda staden mot översvämning. (bild 6)

### Kruthusallén

I Gullbergsvass föreslås Kruthusallén bilda en central ryggrad i form av en långsträckt park kring en samlande vattenspegel, med Skansen Lejonet i fonden. Vattnet är en rekreativ resurs samtidigt som det jämnar ut det lokala klimatet och fungerar som en buffert vid extremt väder. (bild 1)

### Drottningparken

Drottningparken föreslås ligga kring Centralstationen, förlänga stadens gröna stråk längs vallgraven och bilda en serie offentliga rum där besökare och resenärer får möjlighet att orientera sig. Kollektivtrafikens hållplatser placeras längs stationens sidor i grupperingar som kan

förändras över tid. Den nya bron över Göta älv kopplas samman med Nya Allén i en enkel linjedragning.

## **Vatten som kvalitet i området**

Området kring Centralstationen och Gullbergsvass behöver en mer hållbar struktur för vattenhantering. Det handlar dels om klimatförändringar i form av ökad nederbörd, men också att ta hand om höjda temperaturer i stadsrummet. Förslaget pekar ut en kanal ovan nuvarande Götaleden som kan ta hand om regnvatten samtidigt som det tillför en kvalitet i stadsrummet. Det pekar även ut Kruthusalléns vattendrag som löper ända till Skansen Lejonet, som även det kan ta hand om regnvatten.

En blå promenad längs kajstråket kan översvämmas samtidigt som det utgör ett offentligt rum. Den upphöjda kajpromenaden skyddar det övriga området från översvämning.

## **Skapa kopplingar för att överbrygga barriärer**

### Götaleden (E45)

Götaleden är en barriär som skär av området från älven. Barriären behöver överbryggas med ett flertal strategiskt placerade kopplingar. Det kan man göra genom att ha korsande gator i flera nivåer eller genom att omvandla E45 till en stadsboulevard och i det fallet korsa i markplan. Allt beror på om färjorna till Danmark kommer att fortsätta gå vid Masthuggskajen eller inte, men vi behöver ha beredskap för ett flertal scenarier.

### Ny bro över Göta älv

Nuvarande planeringsalternativ för den nya bron är med 13 meters höjd och 4% lutning. Det är det enda realistiska att bygga, eftersom det möjliggör att man tar ner bron på ett snabbare sätt på södra sidan älven i riktning mot Centralstationen, och med ett minimalt antal ramper.

### Spårområdet och Bangårdsviadukten

Vi behöver förbereda oss för flera scenarier när det gäller spårområdet. Det skulle kunna sänkas ner under mark eller höjas ovan mark. I båda fallen skulle både

## BILDFÖRKLARING (för sida 17-19)

1. Vattenstråket i centrum av nya Gullbergsvass: Kruthusallén.
2. Den upphöjda kajpromenaden sedd från Gullbergskaj.
3. Grönområden i området idag med Kungsparken utmarkerad.
4. Drottningparken som en förlängning av Kungsparken över till Frihamnen.
5. Planerade infrastrukturprojekt i området.



” Göteborg byggdes från början bokstavligen i vattnet. Använd det igen som en grund för den nya staden. Robust. Grön. Och tät. ”

/ West8, White, Spacescape

Gullbergsvass i norr och Stampen i söder tjäna på starkare kopplingar. Fyra scenarier bör beaktas:

1. Bangårdsviadukten bör ändra sträckning och ansluta till läget för den nya bron över Göta älv vid Stadstjänaregatan. För att klara trafiken kan viadukten byggas i en första fas, men det bör inte bli en permanent lösning. Viadukten bör landa i markplan vid Kruthusallén. På samma sätt bör den möta den nya bron över Göta älv i marknivå. (bild 7)
2. Om man kommer fram till att viadukten är det bästa alternativet att bygga, så bör man även bygga fastigheter ovan spårområdet på båda sidor. De kan då ha entréer från viadukten och den nya busstationen kan lokaliseras där. (bild 8)
3. Om spårområdet skulle sänkas så skulle man få fram en enorm potential för stadsutveckling. Spårområdet skulle då kunna omvandlas till ett utvecklingsområde som kopplar Gullbergsvass till Stampen, och viadukten skulle kunna passera i marknivå. Centralstationen skulle dessutom vara tillgänglig från fyra sidor och en ny busstation skulle kunna byggas på de nuvarande spåren. (bild 9)

4. Om man kommer fram till att en nedsänkning av spårområdet inte är ekonomiskt genomförbart, så skulle en ny station 200 meter öster om den nuvarande stationen kunna vara ett alternativ. Då skulle viadukten kunna passera i marknivå och den gamla stationen skulle kunna användas för nya ändamål. En ny busstation skulle i det scenariet kunna placeras söder om den gamla Bergslagsbanans station. (bild 10)

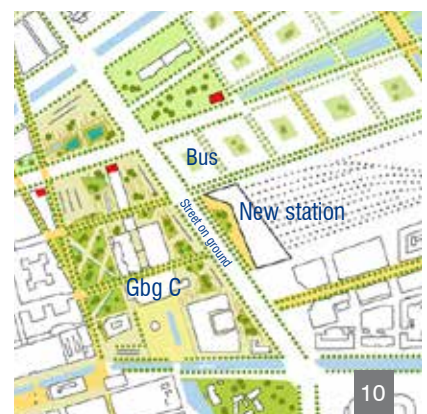
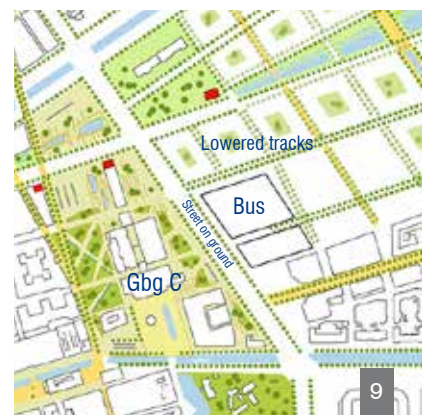
## Utmaning från West8 / White / Spacescape

- Skapa en älvpromenad som knyter samman staden.
- Framtidens stad kan inte baseras på dagens trafiklösningar. Utforma en vacker, distinkt och robust stad och anpassa infrastrukturen efter denna.
- Låt er vägledas av historien för att skapa nya områden.
- Låt de mjuka värdena styra stadsmönstret i Gullbergsvass.
- Hisingsbron behöver landa i en stadsmässig korsning så snart som möjligt och inte förlängas i ramper över stor del av området.
- Bangårdsviadukten bör läggas i linje med den nya Hisingsbron, men inte göras som en permanent lösning.

### BILDFÖRKLARING (för sida 19)

6. Den upphöjda kajpromenaden längs älven bildar ett översvämningsskydd för hela centrala Göteborg, samtidigt som det fungerar som ett sammanlänkande, rekreativt stråk från nordöst till sydväst.
7. Scenarie 1: Bangårdsviadukten ändrar riktning och möter den nya bron över Göta älv i Stadstjänaregatan. Bangårdsviadukten byggs, men inte som en permanent lösning.
8. Scenarie 2: Bangårdsviadukten med fastigheter på båda sidor.





BILDFÖRKLARING

- 9. Scenarie 3: Spårområdet sänks och ett nytt område kan byggas som kopplar samman Gullbergsvass och Stampen.
- 10. Scenarie 4: Spårområdet behålls i nuvarande läge och en ny station byggs 200 meter öster om nuvarande station.

- 11. Planen över området som visar de kopplingar som behöver göras för att överbrygga de största barriärerna i nordsydlig riktning: Götaleden och spårområdet.

# SLUTSATSER

---

Utvecklingen i Centralenområdet är komplex och svåröverskådlig. För att underlätta processen ska en strukturplan tas fram, och de parallella idéstudierna har varit ett sätt att komma framåt i arbetet. Processen tog utgångspunkt i Vision Älvstadens arbetsmodell, där öppenhet är en viktig del. Under arbetets gång har lagen pekat på flera strukturerande faktorer. De summeras här som en av utgångspunkterna för fortsatt diskussion. Vi tar också avstamp i vad lagen rekommenderar för nästa steg i processen.

---

## Strukturerande faktorer

Lagen har närmast sig uppgiften på lite olika sätt. En del faktorer skiljer dem åt och är med andra ord strukturerande för deras förslag. Dessa nämns nedan och har även tolkats i bild 1-3, en för varje team.

- Hisingsbrons landfäste**  
Utformningen av Hisingsbrons landfäste har stor betydelse för möjligheten till goda kopplingar i markplan med stationsområdet, älven, innestaden och Gullbergsvass, samt att skapa generella mått för bebyggelse m.m.
- Bangårdsviadukten**  
Bangårdsviaduktens utformning och sträckning har bland annat betydelse för orienterbarheten i området, övergripande kopplingar i staden och robustheten i gatunätet – att klara nya flöden och ett nytt innehåll över tid.
- Allé i Gullbergsvass**  
Placeringen av en centralt belägen allé genom Gullbergsvass påverkar bland annat sambandet mellan uppgångarna till Västlänkens station centralen och Centralstationen och möjliggör att tydligt öppna för utvecklingen av Gullbergsvass.
- Park/parkstråk centralt i området**  
Storlek och sammanhang för en centralt placerad park har bland annat betydelse för platsens historiska sammanhang, orienterbarhet, identitet, användning och genomförande.
- Kopplingar till omkringliggande områden**  
Kopplingar till omkringliggande områden får effekt på orienterbarhet, attraktivitet, utvecklingsmöjlighet, användning och tillhörighet.
- Kopplingar mot vattnet**  
Genom att skapa gröna kopplingar till älven påverkas attraktivitet, orienterbarhet och lokalklimat m.m.

## Lagens rekommendationer

### Stadens front

Skapa en tydlig central mötesplats vid Centralstationen som kopplar samman innerstaden med Gullbergsvass - en stadsfront mot öster.

### Tydliga och starka stråk

Koppla det närmaste området kring Centralstationen med tydliga stråk mot vattnet och över till Hisingen. Var noga med att skapa väl definierade platser, stråk och bebyggelse.

### Central park, sammanhängande grön- och vattenstråk

Skapa en central grön park i området som kan komma alla göteborgare till del. Koppla parken till ett sammanhängande grön- och vattenstråk.

### En stadsmässig ny bro

Se till att Göta älvbron landar på ett stadsmässigt sätt med så få ramper och impedimentytor som möjligt. Gör anslutningen till Bangårdsviadukten stadsmässig.

### Robust ramverk

Skapa ett robust, flexibelt ramverk i form av en struktur- eller strategiplan. Se hur områdets flöden kan inordnas i en sådan generell struktur.

### Studera täthet och skala vidare

Ställ de potentiella exploateringsytorna i området mot de planerade infrastruktursatningarna för att kunna formulera en stadsbyggnadsstrategi för området.

### Småskaliga åtgärder

Sätt igång småskaliga åtgärder som kan göra stor skillnad för områdets tillgänglighet och stadsmässighet.

### Etapper

Tänk utvecklingen i området i etapper och se hur det kan förändras över tid med olika lösningar.

### Dialog

Se över hur dialogen kan föras med alla involverade aktörer och göteborgare såväl som i det interna arbetet enligt arbetsmodellen för Vision Älvstaden.





**BILDFÖRKLARING**

- |  |   |
|--|---|
| <p>1. Utanför stationen Gare du Nord i Paris. (bild: GüllerGüller / ZUS)</p> <p>2. Utanför Göteborgs station idag. (bild: GüllerGüller / ZUS)</p> <p>3. Utanför Göteborgs station, tagen åt andra hållet. (bild: Lena Jacobsson)</p> | <p>4. Strukturerande faktorer hos förslaget från GüllerGüller / ZUS.</p> <p>5. Strukturerande faktorer hos förslaget från SLA / Henning Larsen Architects / Social Action.</p> <p>6. Strukturerande faktorer hos förslaget från West8 / White / Spacescape.</p> |
|--|---|

**SLUTSATSER**





Göteborgs  
Stad