BOULEVARDER OCH STADSUTVECKLING

EN KUNSKAPSSAMMANSTÄLLNING

2018-03-10

Göteborgs Stad

Medverkande:

Trafikkontoret Göteborgs Stad
Köpmansgatan 20
Box 2403
403 16 GÖTEBORG
Vxl 031-368 00 00

Kontaktperson:
Staffan Sandberg

Ramboll
Vädursgatan 6
Box 5343
402 27 Göteborg
010-615 60 00

Bo Asplind
Stephan Schumpp

Omslagsbild: Ginko, område för stadsutveckling i Bordeaux.

INNEHÅLL

Förord 4

Inledning 5

Funktion i staden 10

Typer av boulevarder 12

Boulevarder i historiskt och nutida perspektiv 14
- Historiska boulevarder 16
- Omvandlade trafikleder 22
- Stadsutvecklingsprojekt 32

Värden av boulevarder i staden 43
- Värden på stadsnivå 44
- Värden på stadsdels- och kvartersnivå 46
- Värden på gatunivå 50
- Sammanfattning av värden 53
- Risker och målkonflikter 53

Utgångspunkter för utformning av boulevarder i Göteborg 54

Bilaga
- Synpunkter från workshop 55

FÖRORD

Denna kunskapssammanställning syftar till att beskriva hur gatutypen Boulevard används i nutida trafik- och stadsplanering och vilka egenskaper som är typiska för denna typ av gata. De exempel som redovisas under rubriken Stadsutvecklingsprojekt har valts med tanke på att de kan användas som referensobjekt vid omvandling av trafikleder och stadsutveckling i Göteborg.

Inledningsvis behandlas begreppet boulevard vad avser definitioner, funktioner och utformning. Därefter redovisas olika typer av boulevarder, från historiska promenadstråk till nutida multifunktionella gator och stadsutvecklingsprojekt.

Rapporten avslutas med en analys av vilka värden och risker som kan finnas med att omvandla befintliga trafikleder och gator i staden till boulevarder samt vilka ramar som bör sättas för en sådan gatas funktion och utformning.

En workshop om omvandling av trafikleder till boulevarder som medel för stadsutveckling har genomförts som en del i kunskapssammanställningen. Resultat från denna workshop redovisas i en bilaga sist i rapporten.

Passeig de sant Joan i Barcelona. Bild: internet.

INLEDNING

En boulevard är en bred gata som ersätter forntida befästningsvallar. Ordet kommer från den nederländska ”bolwerc” som betyder vall. Begreppet boulevard kopplas ofta till Paris boulevarder. Paris boulevardisering började på 1700-talet då man rev de befästningar som omgärdade Paris. De boulevarder som skapades i Paris på 1850-talet kallades ”boulevard” trots att de inte hade någon grund i äldre befästningar (Boulevard Saint-Michel, Boulevard de Sébastopol). På 1860-talet beslutade en kommission med ansvar för nomenklatur att benämna koncentriska vägar boulevarder, därav namnen Boulevards des Maréchaux och Avenue de l’Opéra.

I dag har begreppet boulevard utvidgats till att beskriva en bred trädplanterad gata i större städer, ofta med stora trafikflöden. Boulevarder kan ha flera olika funktioner:

- **Teknisk funktion** genom att strukturera flöde av trafik och ledningar i staden.
- **Ekonomisk funktion** genom att koppla samman ekonomiska målpunkter samt skapa platser för handel.
- **Social funktion** genom att skapa mötesplatser och integration mellan stadsdelar med olika identitet och struktur.
- **Ekologisk funktion** genom att skapa gröna stråk i täta stadsmiljöer.

På följande sidor redovisas några av de funktioner som en boulevard kan ha.

IDENTITET

KOLLEKTIVTRAFIKSTRÅK

HISTORISK ASPEKT

SOCIALA ASPEKTER

GÅNG- OCH CYKELSTRÅK

STADSLIV OCH STADSMILJÖ

STADSFUNKTION OCH RÖRELSE

GRÖNSTRÅK

TÄTHET

NÄRHET

SERVICES

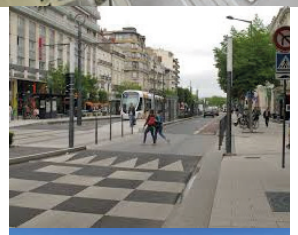
PARADGATA

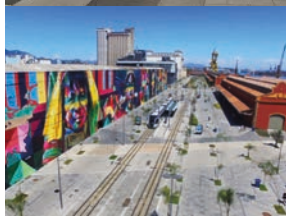
EKONOMISKA ASPEKTER

URBAN KARAKTÄR

BILSTRÅK

STADSLÄKNING





Bilder: internet.

Landmärken

Idag har boulevarder blivit ett koncept för att marknadsföra städer genom att de utgör exklusiva och vackra stadsrum. I detta sammanhang är boulevarder synonym med kvalitet för stadsmiljö, verksamhet och hållbarhet.

Den sociala integrationen ingår i dessa paradgator genom att de utformas för alla generationer.

Passeig de sant Joan, Barcelona

Bild: internet.

Park och promenadstråk

En del boulevarder fungerar som parker med olika aktiviteter och promenadstråk mellan körbanorna. Denna typ av boulevarder finns av olika anledningar. I vissa fall finns det en kanal/vattendrag under gatan (boulevard Richard Lenoir) och i andra fall finns det behov av allmänna parkytor i bostadsområden.

Sønder boulevard, Köpenhamn

Bild: internet.

Mobilitetsstråk

Boulevarder med stora trafikflöden förekommer i täta stadsmiljöer där rörelsebehovet är stort (biltrafik, kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik). Denna typ av boulevarder förbinder ofta målpunkter med många besökande såsom sjukhus, universitet, kulturbyggnader, stora kontor med mera.

Avinguda Diagonala, Barcelona

Bild: internet.

Stadsförnyelse

Denna form av boulevarder har utvecklats i samband med stadsförnyelse eller miljöåtgärder i befintliga stadsdelar. Dessa boulevarder, som ofta har varit huvudgator för biltrafik, har omvandlats till attraktiva kollektivtrafikstråk, som i sin tur kan skapa förutsättningar för aktiva bottenvåningar och stadsliv.

Cours de Quebec, Bordeaux

FUNKTION I STADEN

Utöver gatans form och utseende hör begreppet boulevard också samman med dess funktion i staden. I gatunätet utgör boulevarder huvudgator, antingen inom en stadsdel eller mellan olika delar av staden. En boulevard kan ha både radiell och tangentiell riktning i förhållande till stadscentrum.

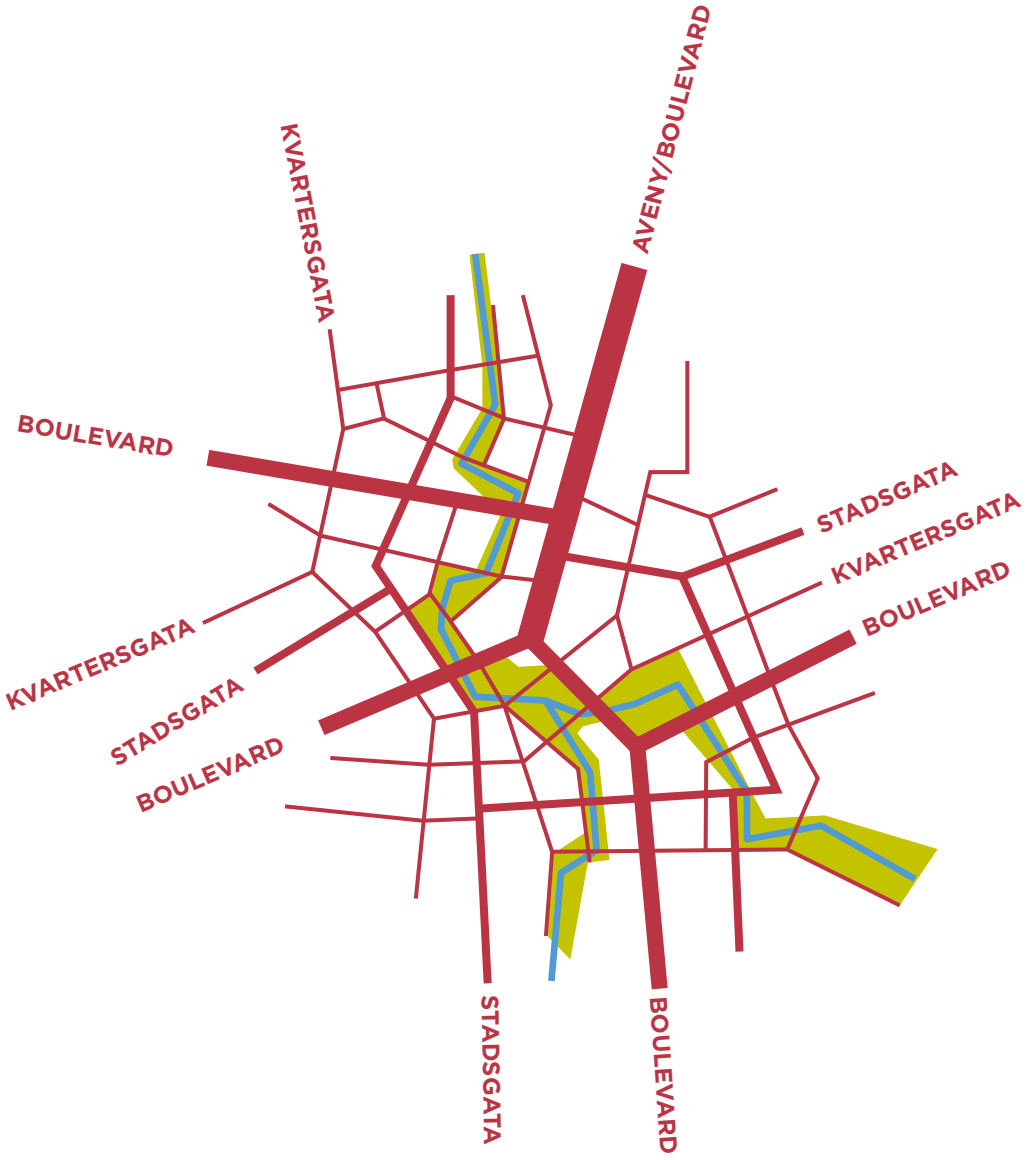
Flera boulevarder kan tillsammans utgöra ett övergripande system av huvudgator till vilka andra huvudgator i staden är kopplade.

Paris har ett nätverk av boulevarder och avenyer. (Bild: internet).

Boulevarders roll i en stad liknar så kallade ”gränsobjekt” som vi använder för att kontrollera den tidsmässiga och sociala uppdelningen i samhället såsom bilar, mode, mobiltelefoner, internet med mera. På det sättet har en boulevard en social funktion som utgörs av relationer mellan objekt och sociala dynamik. Enligt Vinck[1] deltar sådana objekt både i genomförda åtgärder och samordningsmekanismer. De samordnar både den tidsmässiga uppdelningen av ett projekt (länk mellan två etapper) och dess sociala delning (länk mellan aktörer som tillhör olika samhällsgrupper).

Boulevarder ingår i en hierarki av gaturum som i sin tur delar upp staden i olika enheter (staden, stadsområde, stadsdel, kvarter). Boulevarder utgör ofta gränsen mellan stadsdelar och har på så sätt en viktig social och ekonomisk funktion.

1 Dominique Vinck, professor i sociologi vid University of Grenoble, Artikel i tidskriften Revue d’anthropologie des connaissances 2009/1.



Boulevarder ingår i ett nät av olika gatutyper.

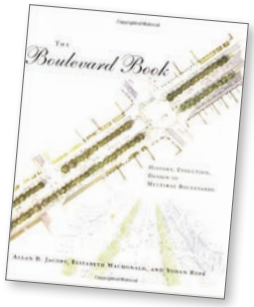
TYPER AV BOULEVARDER

Det finns ingen entydig definition av begreppet Boulevard som gatutyp eller som del av stadens gatunät. Historiskt är boulevarder trädplanterade promenadstråk i finare stadsdelar som skapades när städernas befästningsmurar revs. Idag är boulevarder oftast starkt trafikerade huvudgator i större städer, men fortfarande alltid med trädplanteringar.

Enligt Wikipedia är en boulevard en lång, bred, oftast trädplanterad gata i en större stad, särskilt i Paris, Los Angeles och New York.

Enligt Göteborgs stads Stadsbyggnadskontor (*"30 teser om hur vi bygger Göteborg"*) är en boulevard en bred stadsgata kantad av bebyggelse, för olika trafikslag och med inslag av grönska.

En mer utförlig definition går att finna i *"The Boulevard Book"*[1], som redovisar tre olika typer av boulevarder.



Boulevard street – Den enklaste formen av boulevard består av en bred central körbana med breda trädkantade gångbanor på varje sida.

Center median boulevard – En boulevard med en bred central mittdel, som på båda sidor är omgiven av körbanor och gångbanor. Mittdelen kan vara ett promenadstråk eller innehålla en spårväg.

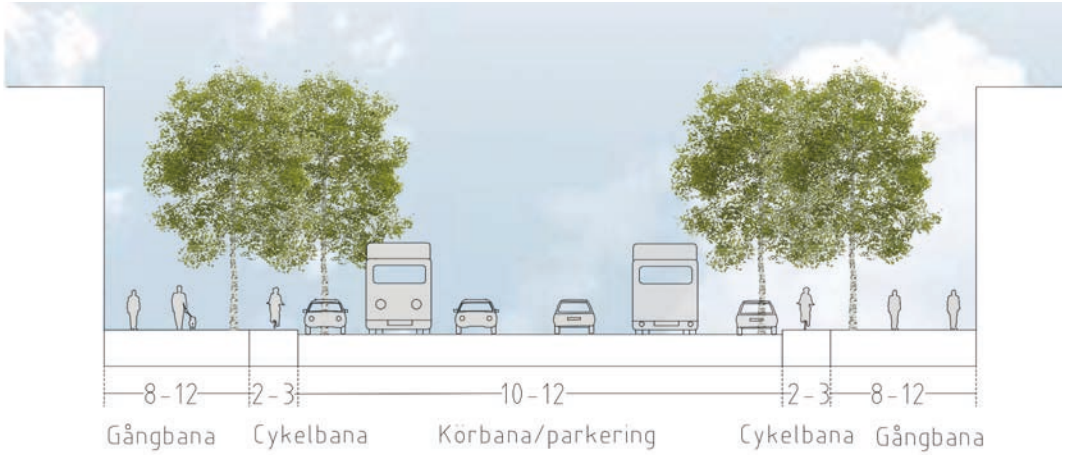
1 History, evolution, design of multiway boulevards, Jacobs, Macdonald and Rofé, 2002.

Multiway boulevard – En bred boulevard som är utformad för att separera genomgående och lokal trafik. Den centrala vägen i mitten av boulevarden har minst fyra körfält för genomgående trafik. På båda sidor av den centrala vägen finns trädplanterade skiljeremsor som skiljer den från enkelriktade lokalgator för angöring och parkering. Skiljeremsorna kan innehålla gång- och cykelbanor och/eller hållplatser. Det kan också finnas en eller två rader med träd mellan lokalgator och gångbanor.

Varianter av boulevard är aveny och esplanad. En aveny kan ha samma funktion och form som en boulevard, men ofta leder en aveny fram till en speciell plats eller byggnad. Ordet aveny kommer från franskans *venir* (att anlända). En esplanad karakteriseras av en bred mittremsa som innehåller träd och annan växtlighet och som ofta utgör gångstråk.

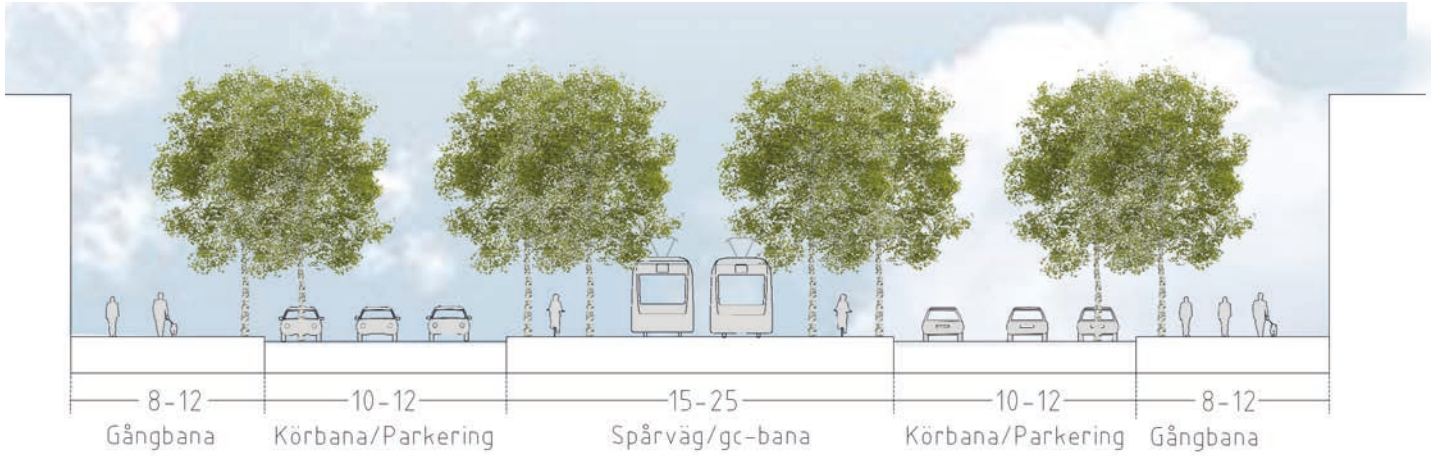
Boulevard street

Stadsgata (30–40 meter)



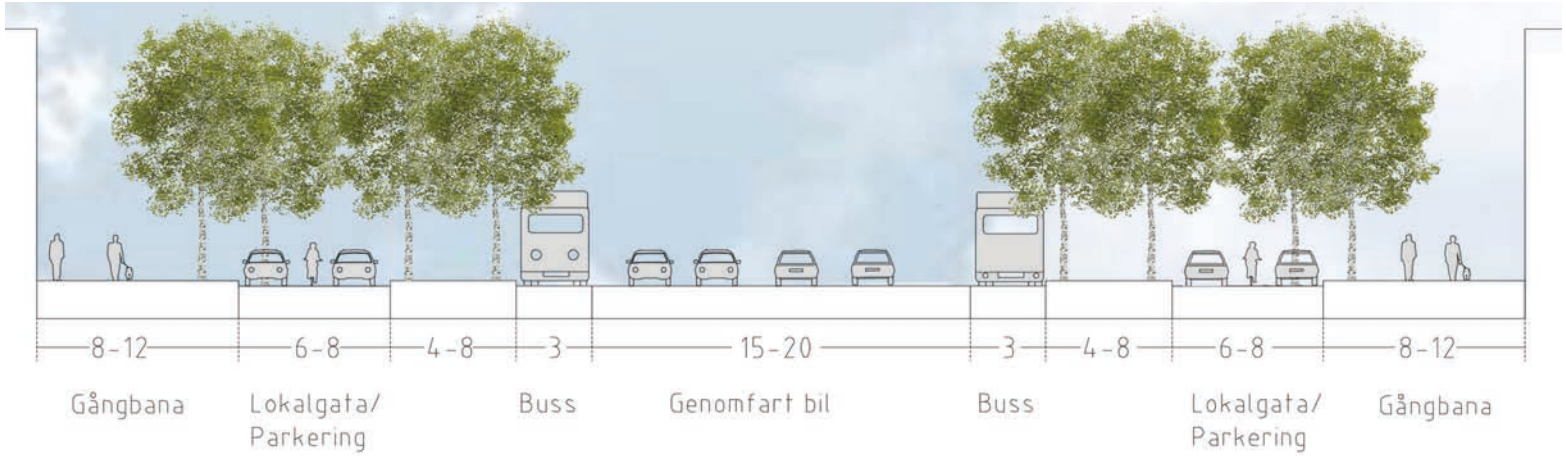
Center median boulevard

Boulevard med mittremsa (50–70 meter)



Multiway boulevard

Boulevard med lokalgator (60–80 meter)



BOULEVARDER I HISTORISKT OCH NUTIDA PERSPEKTIV

De boulevarder som idag finns i många av Europas större städer har byggts under olika tidsepoker och med olika förutsättningar och ändamål. Med utgångspunkt från tidsepok och ändamål kan boulevarder delas in i följande tre kategorier.

Historiska boulevarder som skapades när städernas befästningsvallar revs och omvandlades till promenadstråk och som senare anlades för att förnya städer med breda raka gator genom äldre stadsdelar och ut till nya stadsområden. Dessa boulevarder liknar på många sätt de boulevarder som idag ingår i olika stadsutvecklingsprojekt. Dock anlades flera av de äldre boulevarderna, främst i Paris, tvärs genom befintliga kvarter vilket inte är möjligt idag. Bebyggelsen utmed dessa boulevarder har efterhand förtätats och förvandlats och med tiden har boulevarderna blivit delar av ett större sammanhang. Idag upplevs de historiska boulevarderna som attraktiva eftersom de utgör en del av stadsmiljöer som inte går att bygga med dagens förutsättningar.

Omvandlade trafikleder är en betydligt senare form av boulevarder, som har tillkommit under senare delen av 1900-talet fram till idag. De har anlagts genom ombyggnad av befintliga trafikleder eller huvudgator, vilket innebär att de utgår från ett redan definierat gaturum. Syftet med omvandlingen är oftast att man vill minska biltrafikens miljöpåverkan och skapa trevliga och intressanta stadsmiljöer som ökar stadens eller stadsdelens attraktivitet för boende och verksamheter. I många fall är också förbättrad kollektivtrafik i form av spårvagnar ett viktigt skäl till omdaning.

Boulevarder som ingår i stadsutvecklingsprojekt är en annan form av nutida boulevard. Dessa boulevarder är oftast inte bundna till befintliga gaturum och kan utformas med större frihet och gestaltas tillsammans med omgivande bebyggelse. Dessa boulevarder är ofta breda då dagens stadsplanering ställer krav på ytor för flera olika ändamål såsom trafik, vistelse, grönska och dagvattenhantering. I vissa fall kan en befintlig trafikled, som omvandlas till boulevard, utgöra stommen i ett stadsutvecklingsprojekt.

Historisk boulevard.

Trafikled som omvandlats till boulevard.

Boulevard i stadsutvecklingsområde. Bilder: internet.

HISTORISKA BOULEVARDER

I mitten av 1800-talet ser Paris likadant ut som på medeltiden, gatorna är fortfarande mörka, smala och ohälsosamma. Under sin exil i England (1846-1848) blev Louis Napoleon Bonaparte starkt imponerad av Londons västra stadsdelar. Återuppbyggnaden av den engelska huvudstaden efter den stora branden år 1666 hade gjort denna del av staden till en förebild för till hygien och modern stadsplanering. Kejsaren ville göra Paris lika modernt som London, vilket var utgångspunkten för den förändring som Baron Haussmann fick i uppdrag att genomföra.

Haussmann ville skapa en stad som underlättade flöden av såväl människor som varor som luft och vatten enligt dåtidens teorier om hygien och hälsa. Denna kampanj hade titeln ”Paris utsmyckat, Paris utvidgat, Paris städas upp”. Ett annat mål var att motverka eventuella uppror i efterdyningarna av revolutionen. Genom att omvandla fattiga stadsdelar till finare områden för borgarklassen tog man bort de miljöer som skapade grogrund för missnöje och protester.

Haussmann var besatt av tanken på raka linjer i staden, det som kallades ”kulten av axeln”. För det var han redo att amputera landmärken som Jardin du Luxembourg och riva kyrkan Saint-Benoit-le-Bétourné. Under en period av 18 år byggdes boulevarder från Place du Trône (idag Place de la Nation) till Place de l’Étoile och från Gare de l’Est till Observatoire.

För att ytterligare förbättra hygienen, genom bättre luftkvalitet, efter sin föregångares rekommendationer arrangerar prefekten Rambuteau ett antal parker och trädgårdar. Så skapas en kvadratisk park för var och en av åttio stadsdelar i Paris såsom Montsouris Park och Buttes-Chaumont Park.

Även andra områden i staden utvecklas. Vincennes och Boulogneskogen blir populära platser för promenader.

I 1800-talets Paris revs hela kvarter för att ge plats för dåtidens boulevarder. Bild: internet.

Avenue de la Grande Armée, Paris En av Paris största boulevarder från 1800-talet

Avenue de la Grande Armée är cirka 800 meter lång och 70 meter bredd. Avenyn fick sitt namn av Napoleon III till ära av den stora armén, som gjorde deltog i alla krig under första riket.

Avenue de la Grande Armée skapades under Louis XVs regeringstid. Place de l'Etoile var fram till slutet av 1800-talet en jaktväg utanför Paris gränser, kallad "Butte de Chaillot".

År 1854 omstrukturerade Haussmann Place de l'Etoile med sina tolv vägar som strålar ut, varav de viktigaste är Champs-Elysées och Avenue de la Grande Armée.

Fram till 1930-talet fanns det två trädkantade promenadvägar på vardera sidan av boulevarden. En cykelväg var också planerad.

Avenu de la Grande Armée skapades som paradgata i mitten av 1800-talet. På den övre bilden syns en nedgång till tunnelbanan som invigdes år 1900. Bilder: internet.

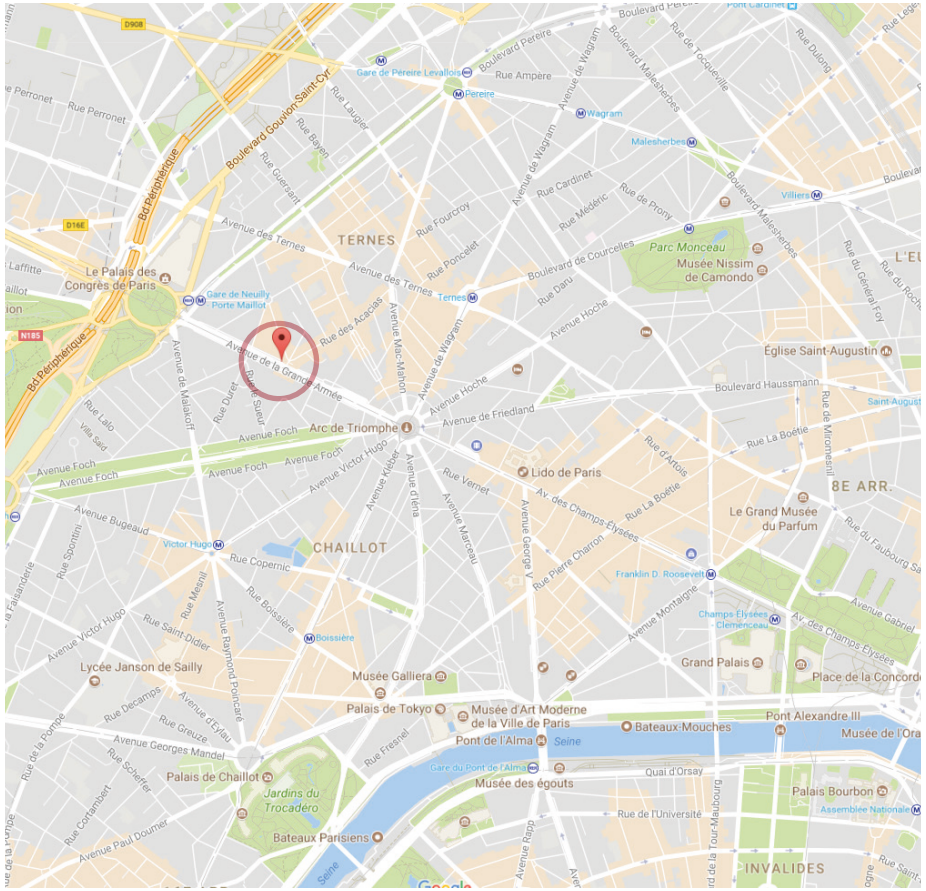
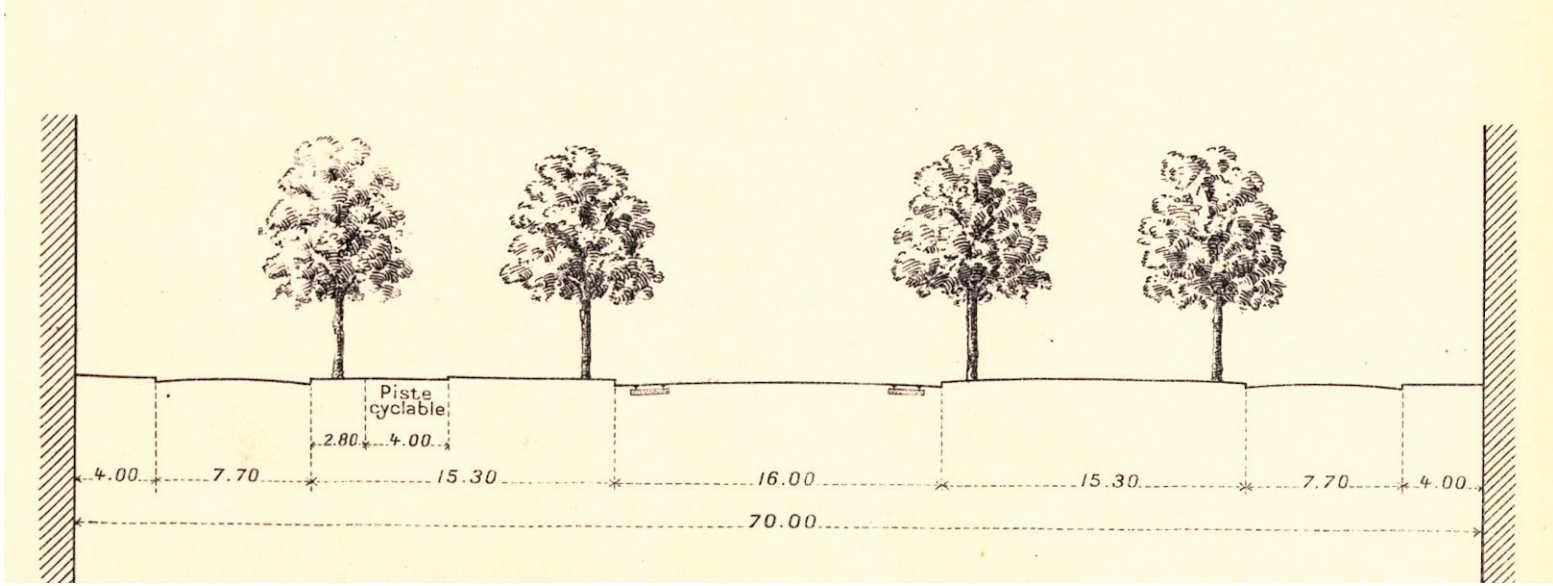
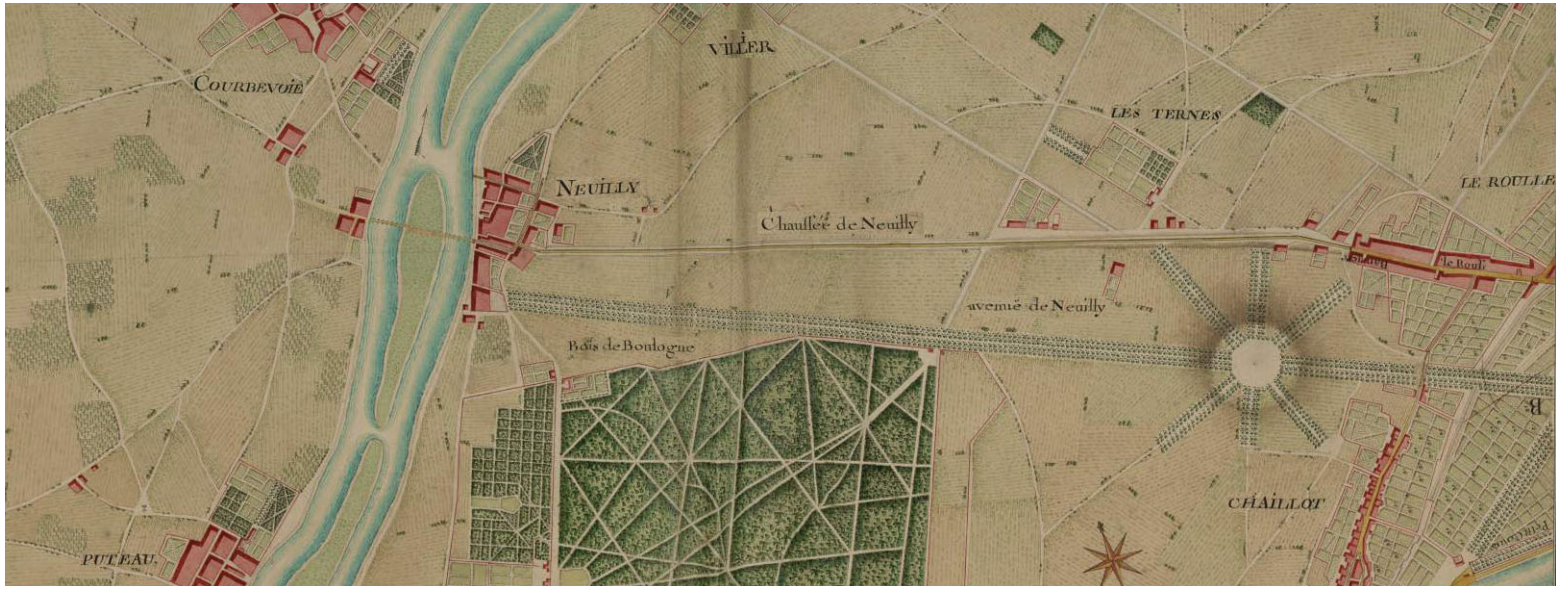


Bild: Google.





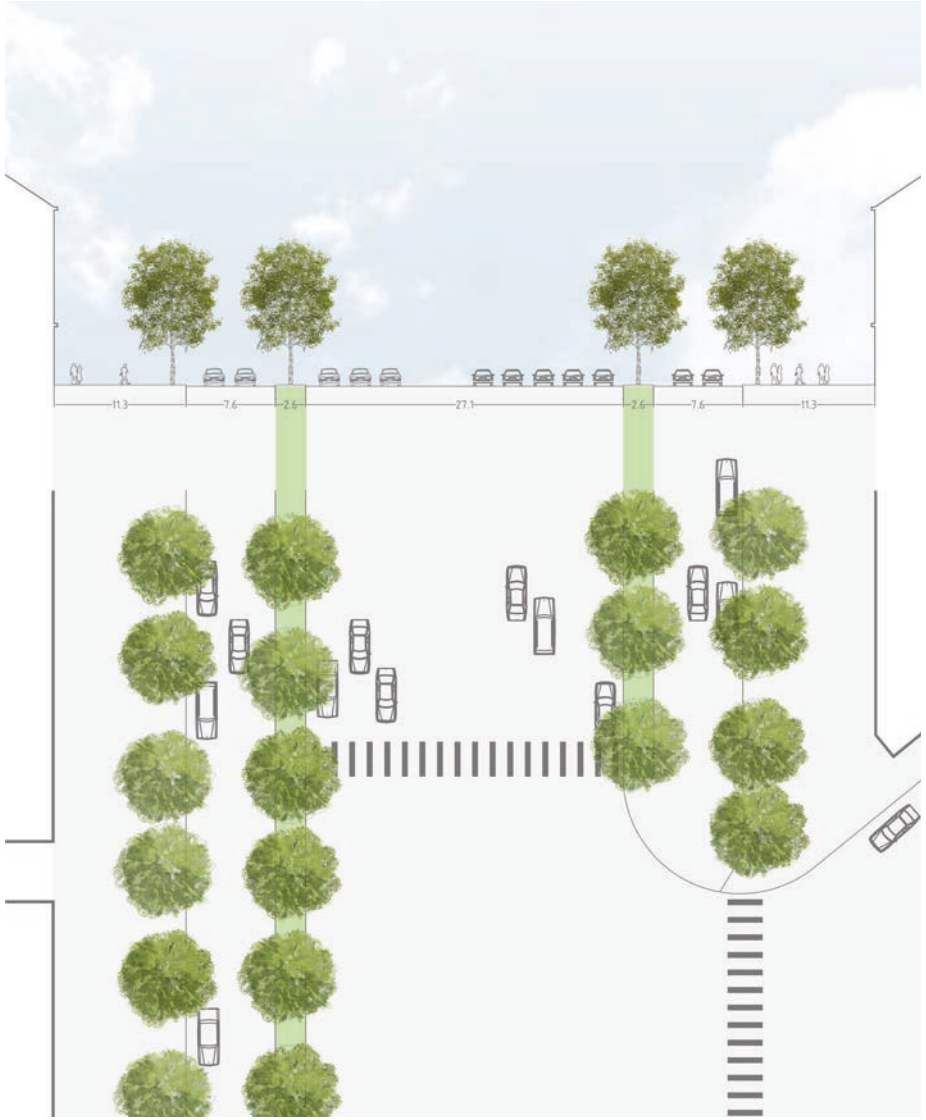
Avenu de la Grande Armée var från början en ”jaktväg” utanför Paris. Den övre bilden visar ett förslag till utformning från 1930-talet. Bilder: internet.

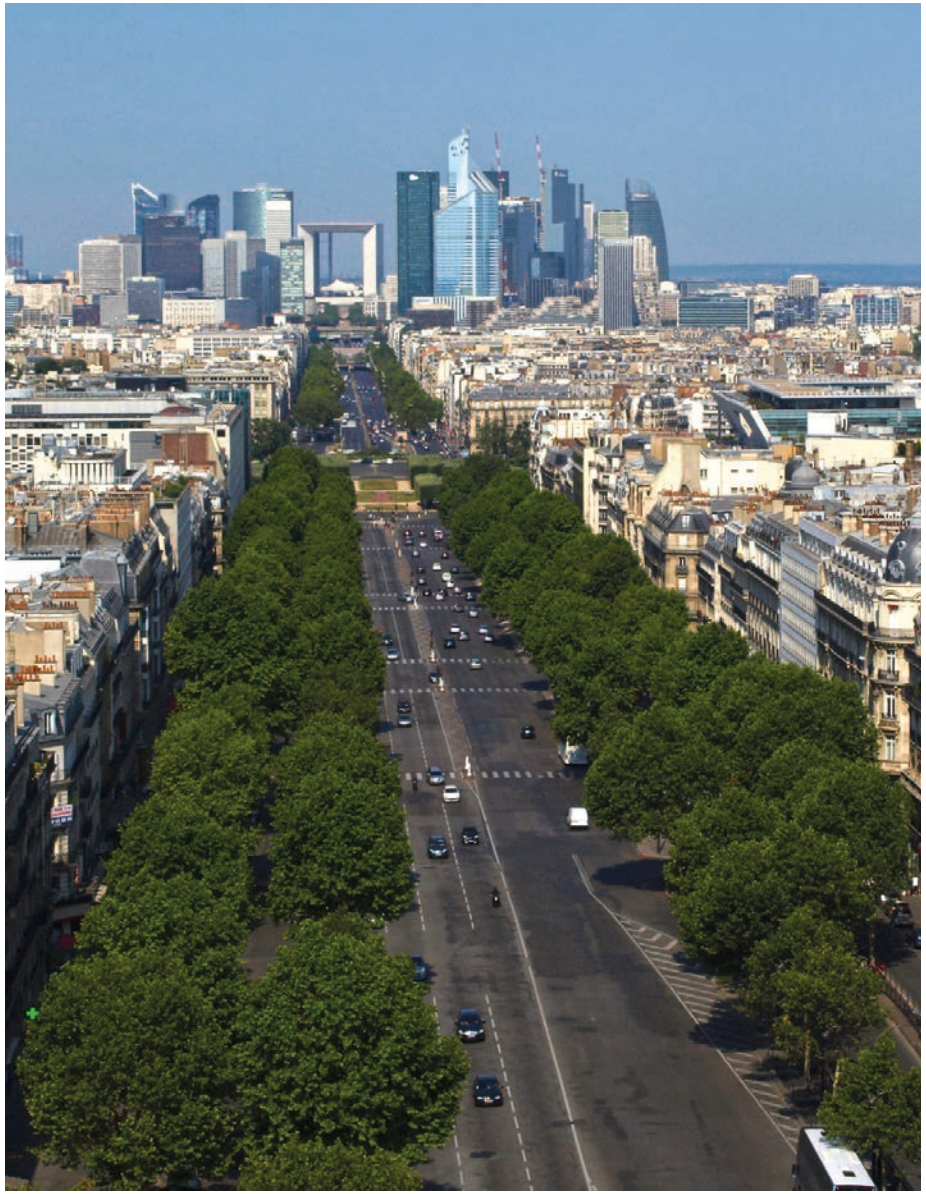
Avenue de la Grande Armée är cirka 70 meter bred och har en 30 meter bred körbana med 10 körfält för genomgående biltrafik. Körbanan avgränsas på vardera sidan av en rad med träd och innanför dessa finns en åtta meter bred lokalgata för angöring och parkering. Mellan lokalgatan och den 12 meter breda gångbanan finns ytterligare en rad med träd. Avståndet mellan korsningarna, som är signalreglerade, är 150–200 meter. Det finns också några övergångsställen som inte är signalreglerade. Biltrafiken uppgår till cirka 90 000 fordon per dygn.

Längd: 1 km
Bredd: 70 meter
Antal körfält huvudgata: 10 st
Lokalgator: 8 meter
Gångbanor: 12 meter
Träd i 4 rader
Signalreglerade korsningar
Avstånd korsningar: 150–200 m
Biltrafik: 90 000 fordon/dygn
Kollektivtrafik: Tunnelbana

Avenue de la Grande Armée, Paris

Bredd 70 meter





Avenue de la Grande Armée har idag 10 körfält för genomgående biltrafik och trafikeras av cirka 90 000 fordon/dygn.

Bilder: internet/Google.

OMVANDLADE TRAFIKLEDER

En nutida form av boulevarder är omvandlade trafikleder. Syftet med omvandlingen är oftast att man vill minska biltrafikens miljöpåverkan och skapa trevligare stadsmiljöer genom att öka utrymmet och tillgängligheten för gående, cyklister och kollektivtrafik. I många fall utgörs kollektivtrafiken av moderna spårvagnar.

Många av de historiska boulevarderna har under 1900-talets senare hälft fått kraftigt ökade biltrafikflöden, vilket inneburit att körbanor för biltrafik och parkeringsytor har utökats på bekostnad av grönytor och gångbanor. I vissa fall har även träd tagits bort för att skapa mer utrymme för biltrafiken.

Under senare delen av 1900-talet har man dock börjat tänka om och i många städer försöker man nu minska biltrafiken, åtminstone i centrala stadsdelar. Som en följd av detta har trafikleder och stora huvudgator på många håll omvandlats till en nutida form av boulevard. Syftet med omvandlingen är främst att minska biltrafikens miljöpåverkan och skapa trevligare stadsmiljöer genom att öka utrymmet och tillgängligheten för gående, cyklister och kollektivtrafik. I många fall är också förbättrad kollektivtrafik i form av spårvagnar ett viktigt skäl till omdaningen. På detta sätt ökar också områdets attraktivitet för boende och verksamheter.

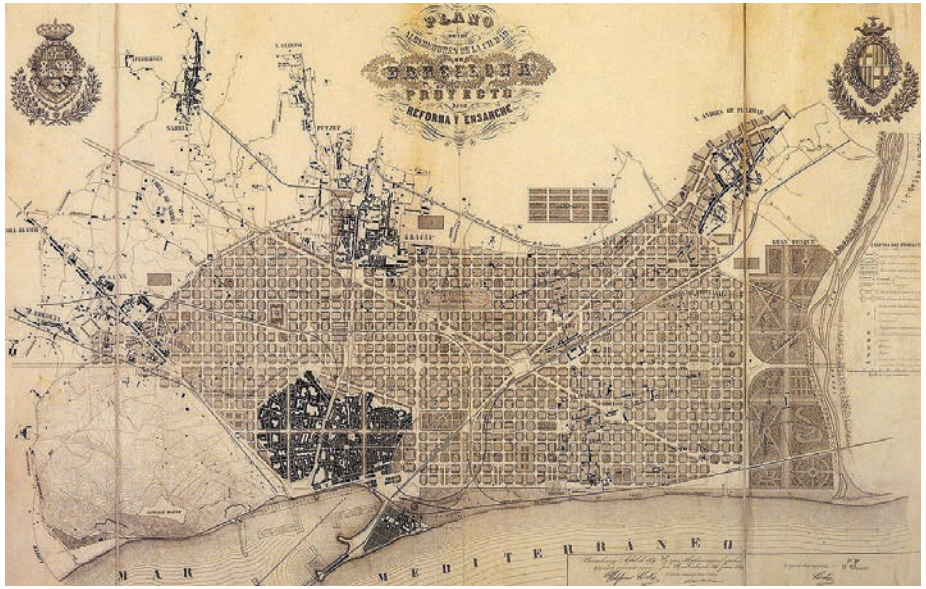
Det finns många exempel på denna kategori av boulevarder. På följande sidor redovisas två exempel från Barcelona och Paris, båda med spårvagnstrafik.

Under senare delen av 1900-talet har trafikleder och stora huvudgator i många europeiska städer omvandlats till boulevarder för att förbättra stadsmiljön och utveckla kollektivtrafiken. Bilder: internet.

Avinguda Diagonala, Barcelona Tungt trafikstråk och affärsgata i centrala Barcelona

Ett exempel på en omvandlad boulevard är Avinguda Diagonala i centrala Barcelona. Den centrala delen av Barcelona har en karakteristisk stadsplan med ett strikt rutnät och två diagonala huvudgator som skär genom flera av de kvadratiska kvarteren. Planen, som hade sociala ambitioner, skapades i mitten av 1800-talet av Ildefons Cerdá.

Idag är rutnätet fullt utvecklat med flera stora boulevarder och avenyer såsom La Rambla och Passeig de Grácia. Avinguda Diagonala är en av de två diagonala huvudgatorna som skär genom centrala staden. Den är idag ett tungt trafikstråk samtidigt som den mest centrala delen är en av stadens största affärsgator.



Stadsplan för Barcelona från mitten av 1800-talet. Bild: internet.

Avinguda Diagonala skapades på 1800-talet som en av stadens huvudgator. Bild: internet.

Avinguda Diagonala skär genom den i övrigt strikta kvartersstrukturen. Bild: Google.

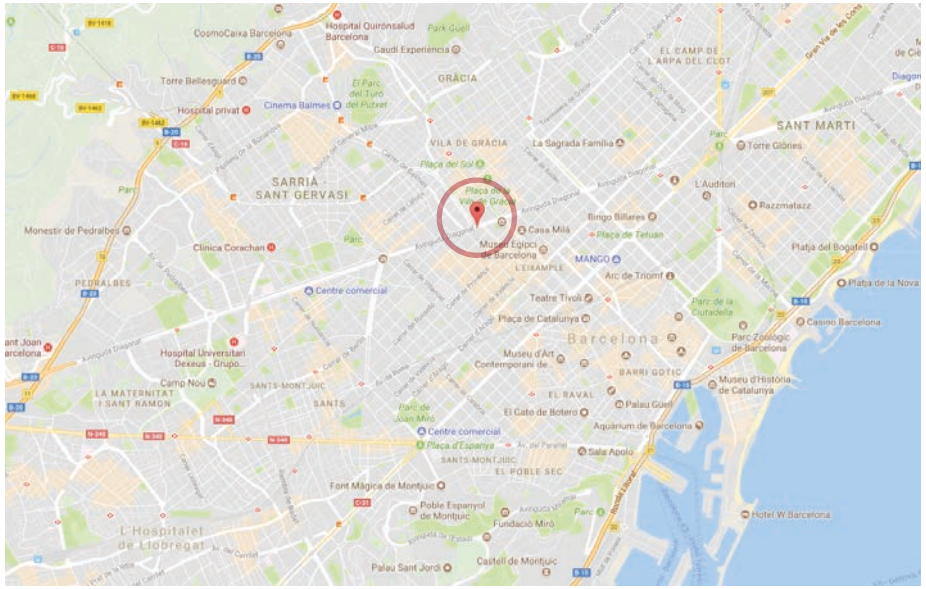


Bild: Google.

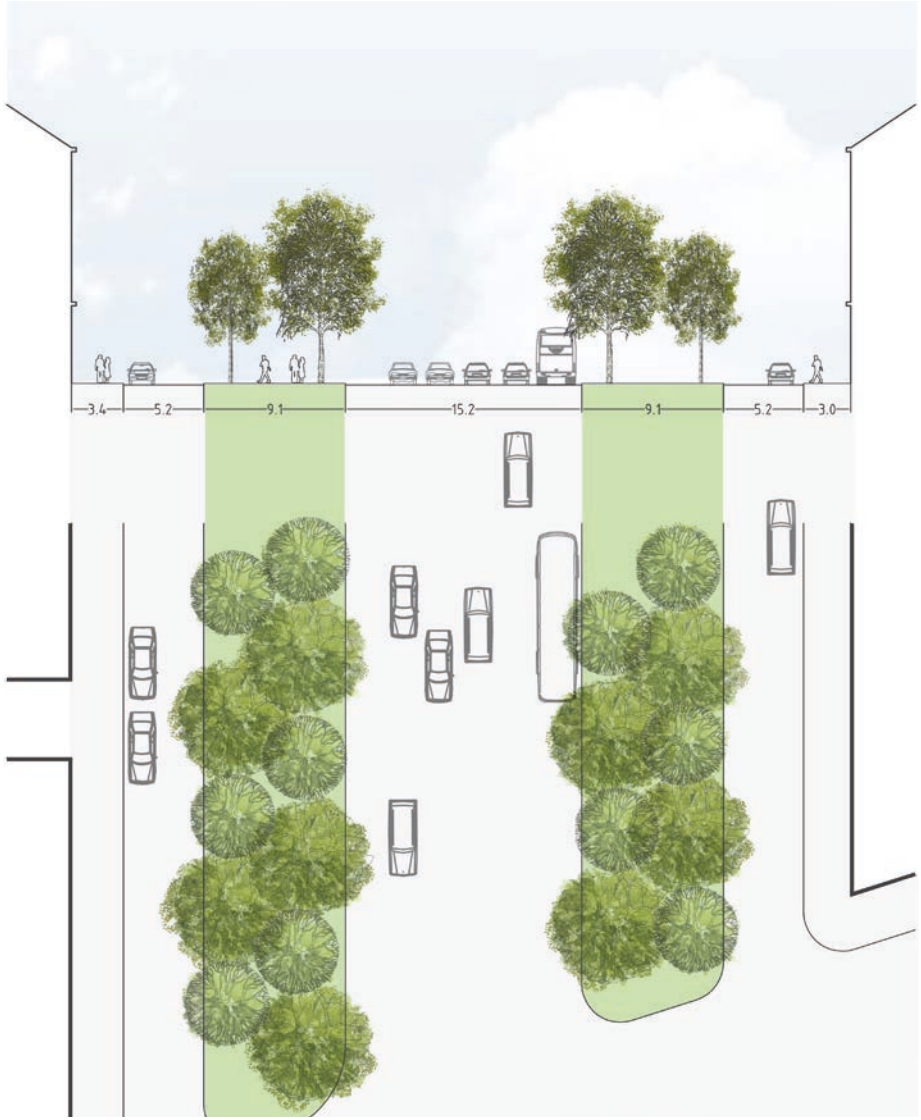
Avinguda Diagonala har på senare år omvandlats från en starkt trafikerad huvudgata för biltrafik till en huvudgata för flera trafikslag. På större delen av den cirka 10 kilometer långa boulevarden finns idag en spårväg och även cykeltrafiken har fått egna körbanor.

Den mest centrala delen av boulevarden är cirka 55 meter bred med en 15 meter bred körbana (sex körfält) för genomgående bil- och busstrafik i mitten. På ömse sidor om körbanan finns trädrader, enkelriktade cykelbanor och lokalgator för angöring och parkering. Gångbanorna är 3–3,5 meter breda och avgränsas av ytterligare en trädrad mot lokalgatan. Avståndet mellan korsningarna, som är signalreglerade, är 150–200 meter. Biltrafiken uppgår till 20 000–25 000 fordon per dygn.

På de bredare delarna av gatan finns även spårväg, vilken antingen går i mitten eller vid sidan av den sexfiliga körbanan. Även här finns lokalgator på större delen av sträckan och gångbanorna är bredare. Avståndet mellan korsningarna är större och några korsningar är utformade som cirkulationsplatser. Biltrafiken uppgår som mest till cirka 50 000 fordon per dygn. Avinguda Diagonala upplevs som en hårt trafikerad gata som är mindre trevlig att vistas på trots att det väl utformade gaturummet och de många vackra byggnaderna.

Bredd: 50 meter
Körfält huvudgata: 6 varav 2 för buss
Lokalgator: min 5,5 meter
Gångbanor: 3–10 meter
Enkelriktade cykelbanor/Blandtrafik på lokalgata
Träd i 4–7 rader
Avstånd korsningar: 150–200 meter
Signalreglerade korsningar/Cirkulationsplatser
Biltrafik: 25 000–50 000 fordon/dygn
Kollektivtrafik: Spårvagn och buss

Avinguda Diagonala
Bredd 50 meter



Avinguda Diagonala har varierande utformning utmed sin cirka 10 kilometer långa sträckning. Spårväg finns på huvuddelen av sträckningen. Bilder: Google.

Boulevard Masséna, Paris Omvandlad huvudgata med spårväg

Ett annat exempel på en trafikled som på senare år har omvandlats är Boulevard Masséna i Paris. Boulevard Masséna är cirka två kilometer lång och ingår i en ring av boulevarder, Boulevards des Maréchaux, som går runt centrala Paris. Dessa boulevarder ersatte en stadsmur som skyddade Paris ända fram till 1800-talet.

Boulevard Masséna har omvandlats från huvudgata för biltrafik till en gata för flera trafikslag där kollektivtrafiken i form av spårvagnar är prioriterad. Utmed boulevarden finns både ny och gammal bebyggelse och den tangerar också stadsutvecklingsområdet Rive Gauche som innehåller ett stort antal nya bostäder och verksamheter.

Boulevard Masséna är belägen i södra delen av centrala Paris och utgör en del av Boulevards des Maréchaux som går runt hela centrala staden. Bild: Google.

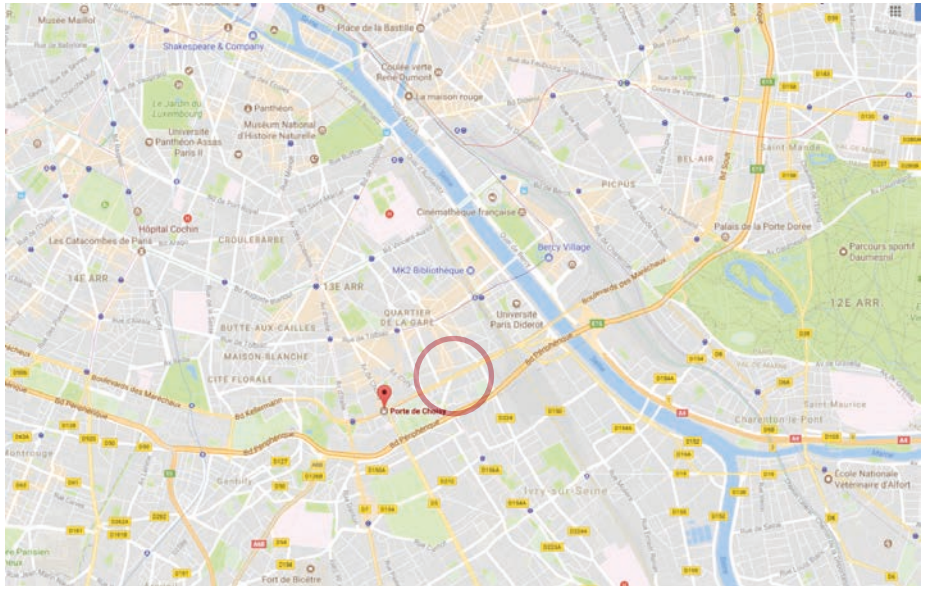
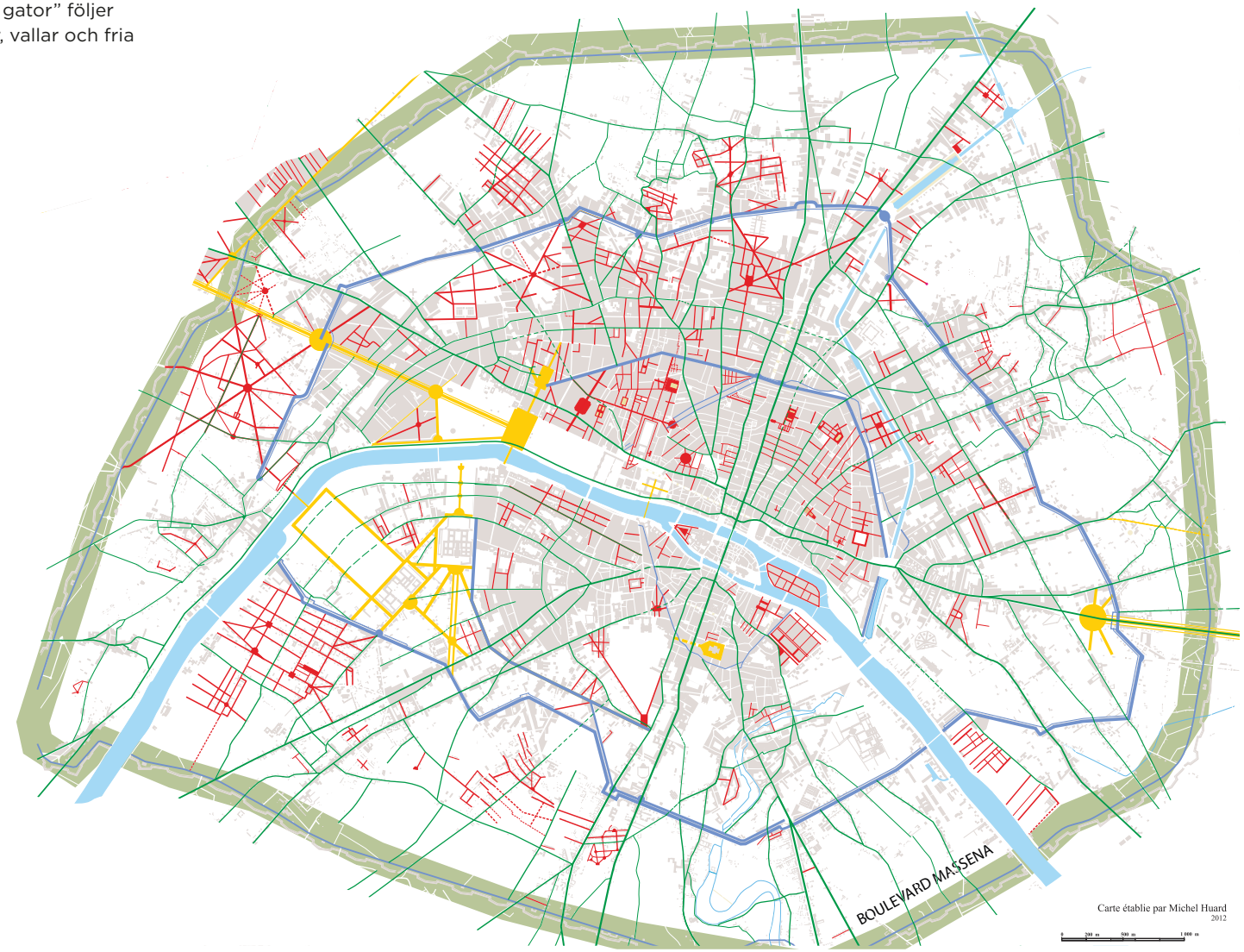


Bild: Google.

Boulevards des Maréchaux (grågrönt stråk) utgör en ring av boulevarder som följer en tidigare försvars-anläggning runt centrala Paris. Kartan visar olika typer av gator i 1800-talets Paris. ”Strategiska gator” följer äldre tiders försvarsanläggningar (murar, vallar och fria ytor). Källa: Michel Huard 2012.

Gatutypologi 1850-tal Paris

- Historiska gator
- Lokala gator
- Strategiska gator
- Prestigefyllda gator



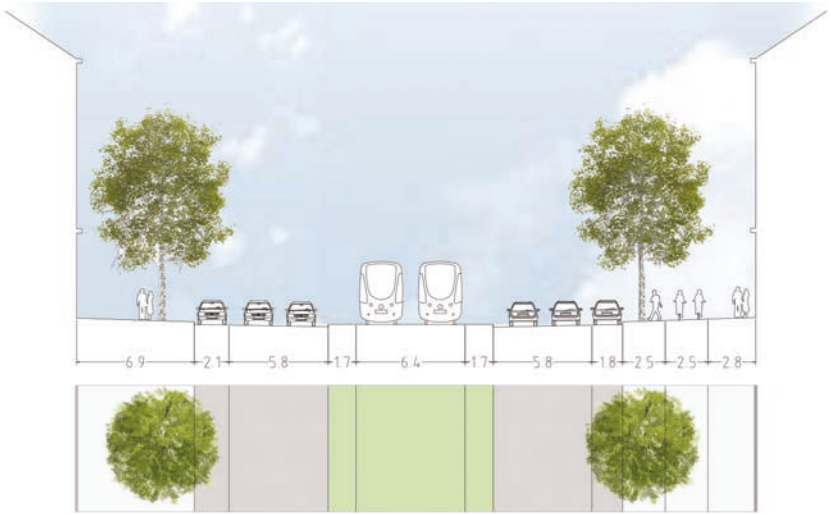
Boulevard Masséna är cirka 50 meter bred med en spårväg i mitten. På större delen av Boulevard Masséna går spårvägen i mitten av gatan (nedre bilden). På ömse sidor av spårvägen finns körbanor för biltrafik med två körfält och kantstensparkering. Utmed några kvarter finns cykelbanor istället för parkering. Gångbanorna är 7–8 meter breda och rymmer även 1–2 rader med träd. Avståndet mellan korsningarna, som är signalreglerade, är cirka 300 meter. Biltrafiken uppgår till cirka 20 000 fordon per dygn. På andra delar av Boulevards des Maréchaux uppgår trafikflödet till cirka 50 000 fordon per dygn.

Boulevard Masséna är främst ett transportstråk som karakteriseras av den väl utformade spårvägen. Utbudet av affärer och publika platser utmed gatan är litet, vilket gör den mindre attraktiv att vistas på.

Längd: 2 km (Bd des Maréchaux 33,7 km)
Bredd: 40–57 meter
Körfält huvudgata: 4 + parkering
Gångbanor: 3–5 meter
Cykelbanor
Träd i 2–4 rader
Avstånd korsningar: ca 300 meter
Signalreglerade korsningar
Biltrafik: 12 000–25 000 fordon/dygn (25 000–57 000 fordon/dygn)
Kollektivtrafik: Spårvagn, buss

Boulevard Masséna, Paris

Bredd 40–50 meter



Boulevard Masséna har ett grönstråk med spårväg i mitten på större delen av sträckningen. På den västra delen (nedre bilden till höger) går spårvägen vid sidan av huvudvägen. Bilder: internet/Google.

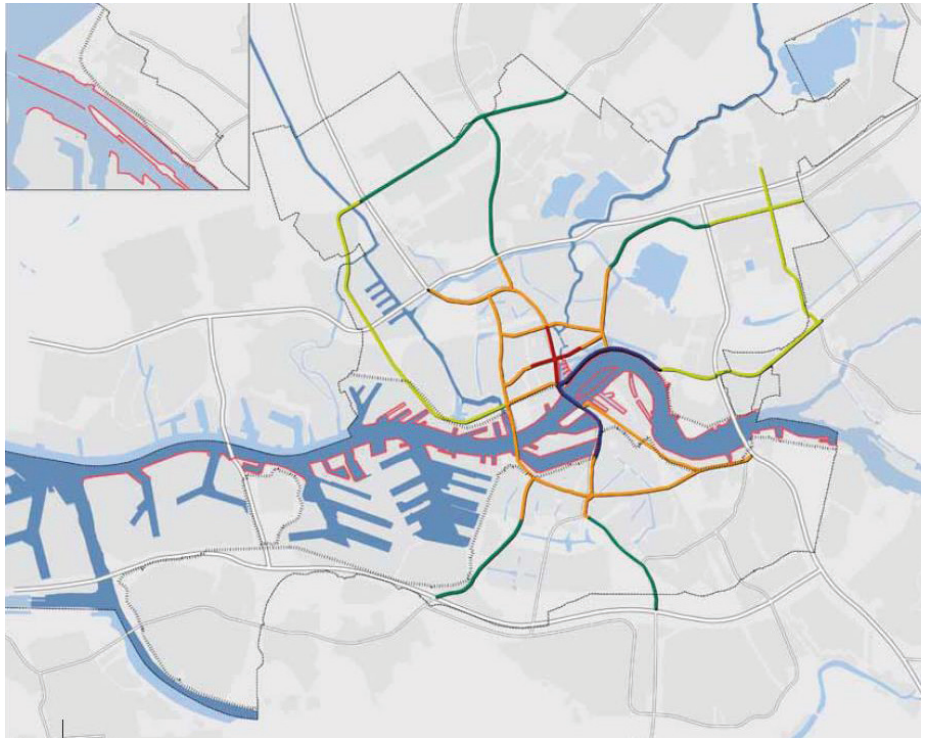
STADSUTVECKLINGSPROJEKT

Stadsutvecklingsprojekt innebär i de flesta fall att äldre centralt belägna bostads- eller verksamhetsområden omvandlas till moderna och tätbebyggda områden för kontor, bostäder, affärer och i vissa fall även kommunala eller statliga institutioner. I dessa, ofta omfattande projekt, ingår även om- eller nybyggnad av gator och allmänna platser. I många av projekten leds stora flöden av genomgående biltrafik utanför området eller planskilt under mark. I vissa fall omvandlas också en starkt trafikerad infartsled eller huvudgata till ett intressant och livfullt huvudstråk i området. Det finns dock få internationella exempel på genomförda stadsutvecklingsprojekt som utgår från omvandling av en trafikled till en stadsgata/boulevard.

Ett exempel på stadsutvecklingsprojekt som innefattar omvandling av en trafikled är stadsdelen Kop van Zuid i Rotterdam. Rotterdam är liksom Göteborg är en hamnstad med pågående stadsutveckling i centrala delar och i tidigare hamnområden utmed floden Maas stränder.

Enligt Rotterdams trafikplan ska ett nät av boulevarder för trafik med målpunkter i stadscentrum utvecklas. Boulevarderna är viktiga för tillgängligheten till staden. De har en likartad design med fyra körfält för biltrafik, spårväg i mitten, högklassiga cykelbanor, trädplanteringar och verksamheter i husens bottenvåningar. Trafikflödet på de mest trafikerade boulevarderna beräknas uppgå till 15 000–25 000 fordon per dygn. På några platser med många korsande fotgängare kommer boulevarderna att överdäckas med torg.

Ett annat exempel är Quai des Chartrons i Bordeaux, som ingår i ett förnyelseprojekt för centrala Bordeaux med syfte att minska biltrafiken och öka tillgängligheten till floden Garonnes södra strand, som tidigare varit ett stängt hamnområde. Staden har på ett ambitiöst och strategiskt sätt omvandlat en tidigare hårt belastad trafikled utmed Garonnes södra strand till en boulevard med spårväg och promenadstråk. Omvandlingen har inneburit kraftigt minskad biltrafik i centrala Bourdeuax och en sammanhängande och attraktiv stadsmiljö.



Planerat nät av boulevarder i centrala Rotterdam. Bild: Handbok Rotterdamsk Stil, Rotterdam stad 2010.

Stadsutvecklingsprojekt i Montreal. Bild: internet.

Laan op Zuid, Rotterdam Huvudgata med spårväg i stadsomvandlingsområde

Laan op Zuid är en av huvudgatorna i en ny stadsdel Kop van Zuid på floden Maas södra sida mittemot stadscentrum. Området, som tidigare var en del av Rotterdams hamn och utgjorde en kraftig barriär mellan centrum och de södra delarna av staden, har under senare år omvandlats till en modern och tät stadsdel med bostäder och kontor. En ny bro över floden binder samman området med stadscentrum. Som en del av utvecklingen av den nya stadsdelen har Laan op Zuid byggts om från en motorvägsliknande infartsled till en stadsmässig boulevard med spårväg i mitten. Utmed boulevarden finns ny bebyggelse med varierande höjd. En stor andel av bottenvåningarna innehåller butiker eller entréer till olika företag.

Stadsdelen Kop van Zuid på floden Maas södra sida har omvandlats från hamnområde till en del av stadscentrum. Bild: internet.

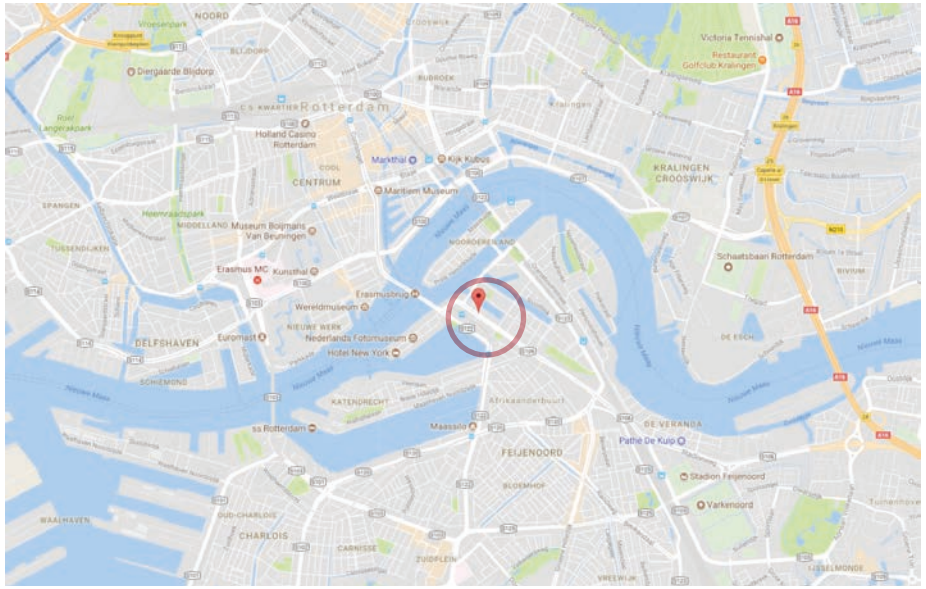
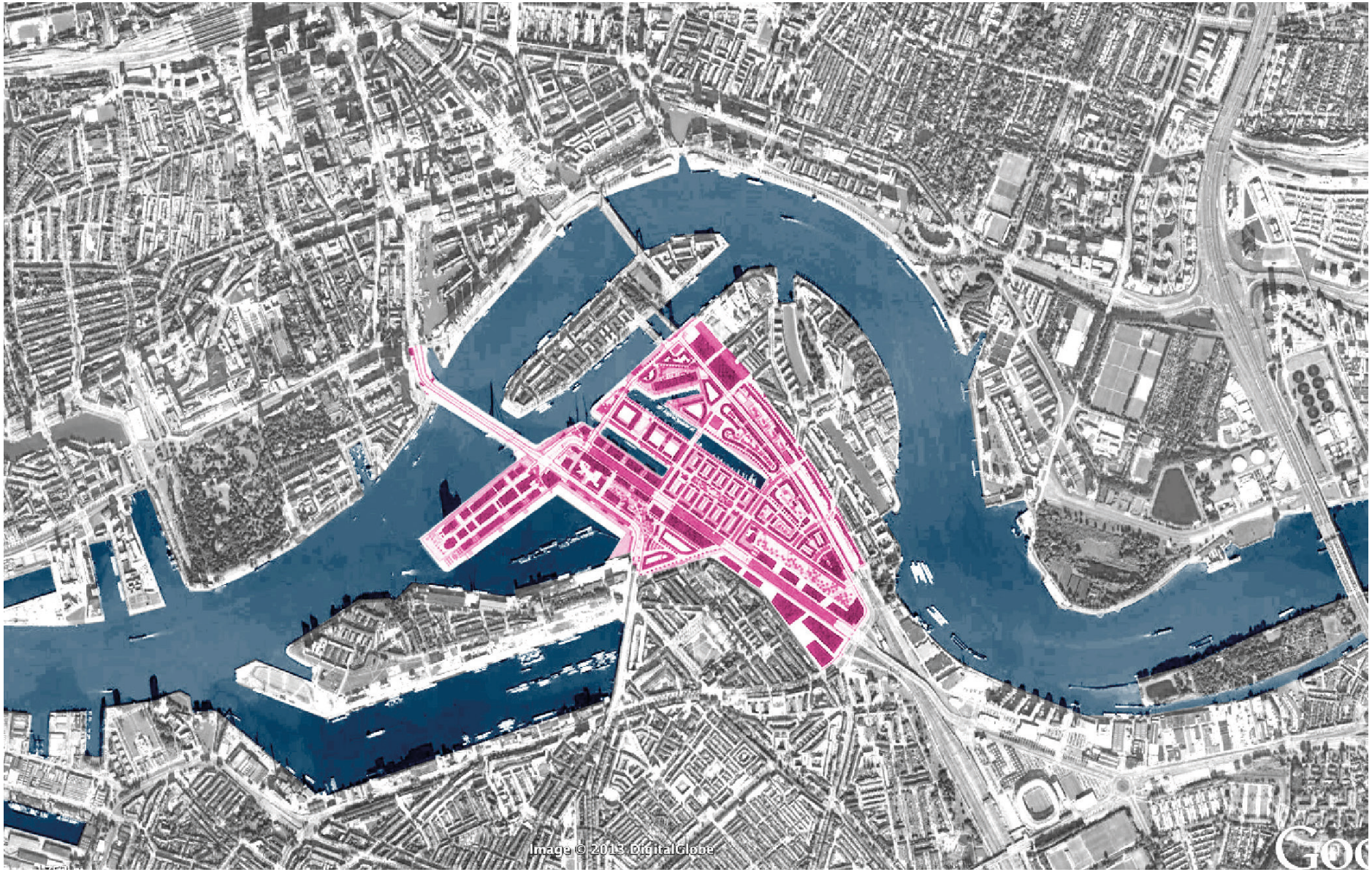


Bild: Google.



Stadsdelen Kop van Zuid (rosa färg) ligger söder om floden Maas. En ny bro (Erasmusbron) binder samman området med stadscentrum. Bild: internet.

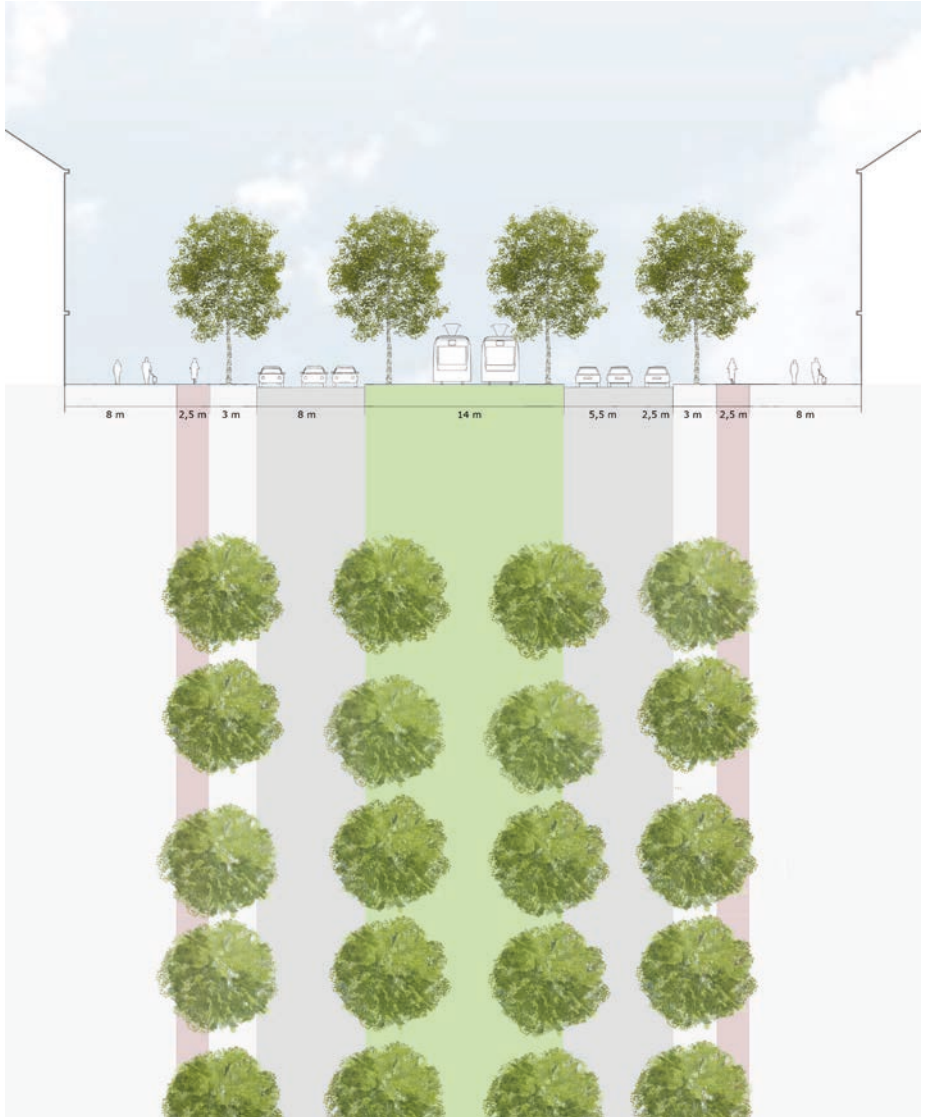
Den ombyggda delen av Laan op Zuid är cirka 1,5 kilometer lång och 60 meter bred. På den gräsbeklädda och trädkantade mittdelen går en spårväg och på ömse sidor om spårvägen finns körbanor för biltrafik med två körfält och kantstensparkering. Mellan parkeringen och den med kantstenar avgränsade cykelbanan finns en tre meter bred skiljeremsa med träd. Gångbanorna är åtta meter breda. Korsningarna är signalreglerade och avståndet mellan dem är cirka 400 meter. Avstånden mellan spårvägens hållplatser är också cirka 400 meter.

Laan op Zuid upplevs som ett storskaligt gaturum på grund av de höga husen och att träden ännu är relativt små. Trots områdets höga exploatering är det få personer som vistas på gatan, vilket kan bero på typen av butiker och att det är få caféer och matställen som har uteservering. Även gatans strama och ganska hårda form gör den mindre attraktiv att vistas på.

Längd: 1,5 km
Bredd: 60 meter
Körfält huvudgata: 4–6 + parkering
Gångbanor: 8 meter
Enkelriktad cykelbanor
Träd i 4 rader
Avstånd korsningar: ca 400 meter
Signalreglerade korsningar
Kollektivtrafik: Spårvagn

Laan op Zuid, Rotterdam

Bredd 60 meter

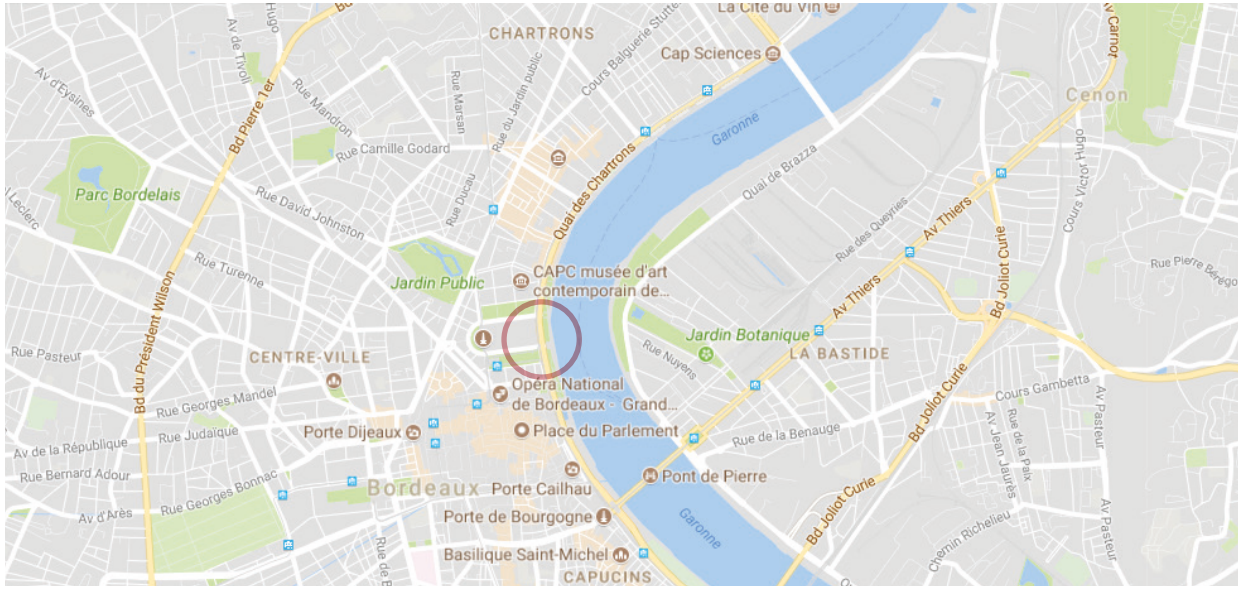


Laan op Zuid har ett grönsstråk med spårväg i mitten och på ömse sidor finns körbana, parkering, träd, cykelbana och en bred gångbana. Bilder: Google.

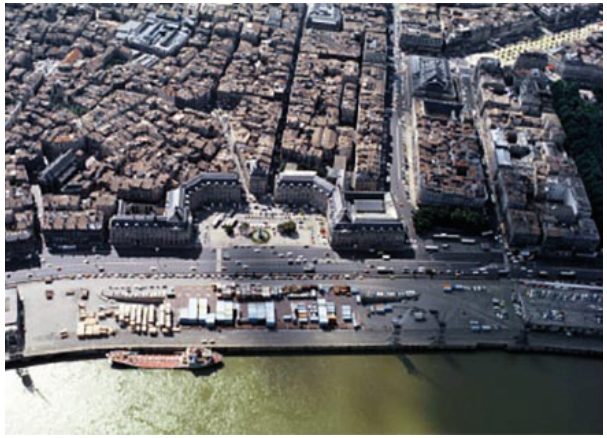
Quai des Chartrons, Bordeaux Utveckling av historiska och nya stadsdelar

Fram till slutet av 1600-talet var Garonnes stränder naturliga. På 1700-talet utvecklades varv- och hamnverksamhet. År 1784 fanns det nästan 3 000 fartyg i hamnen, vilket gjorde Bordeaux till den största hamnen i Frankrike.

På 1900-talet var kajen uppdelad i tre delar: en gångbana, en väg och en förvaringsyta, som omfattade större delen av kajen. År 1927 byggdes ett staket som definitivt avskilde staden från vattnet. I slutet av 1997 togs staketet bort och stadsförnyelseprojektet Bordeaux Rives Gauche påbörjades.



Bordeaux hamn i mitten av 1900-talet. Huvudgatan Quai des Chartrons följer flodens västra strand.



Under slutet av 1900-talet var Quai des Chartrons en hårt belastad trafikled som skilde staden från hamnen och floden.

Under början av 2000-talet utvecklades hamnområdet till park och promenadstråk och trafikleden omvandlades till boulevard. Bilder: internet/Google.

Stadsförnyelseprojekt Rive Gauche

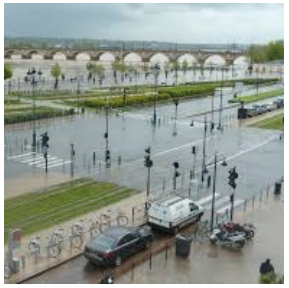
Målet för projektet var att återskapa det historiska sambandet mellan stadsfasaderna och floden genom att minska biltrafiken och skapa en attraktiv park-promenad längs med kajerna. Syftet var att fördela gaturummet mellan olika mobilitetsbehov samt att framhäva platsens skönhet. Industrikajen byggdes om för att ge plats för olika aktiviteter. Projektet omfattade cirka 45 hektar. Det påbörjades år 2000 och invigdes i maj 2009.

Idag finns inte längre någon barriär mellan stadens centrum och Garonne. Ett kraftigt kollektivtrafikstråk har skapats med en ny spårväg och biltrafiken har minskat från cirka 80 000 fordon/dygn till cirka 40 000 fordon/dygn.

Det stora offentliga rummet, som är öppet för alla, sträcker sig över en cirka 4,5 km långt sträcka och är 80 meter brett. Det har återskapat begreppen levande stad som gynnar stadens invånare men också alla besökare. På kort tid har detta utrymme blivit en plats för stadsliv, fritid och möten.

Längs fasaderna på stadssidan finns breda trottoarer med möjlighet till uteserveringar, därefter kommer en ”contre allée” som används för lokal biltrafik. Vid sidan av denna finns en grön remsa för spårvägen och därefter kommer huvudgatan med 2–4 körfält och kantstensparkeringar. Närmast floden finns gång- och cykelzonen med parker, lekplatser och andra aktiviteter.

I anslutning till den norra delen av Quai des Chartrons utvecklas nya bostadsområden.



Quai des Chartrons är idag ett vackert och livligt promenad- och aktivitets-stråk som länkar samman staden och floden. Hamnen har flyttats längre ut mot flodmynningen. Bilder: internet.

Spårvägen i Quai des Chartrons har utformats med stor hänsyn till den historiska staden.
I centrala staden finns inga luftledningar och hållplatserna är enkelt utrustade. Bilder: internet.

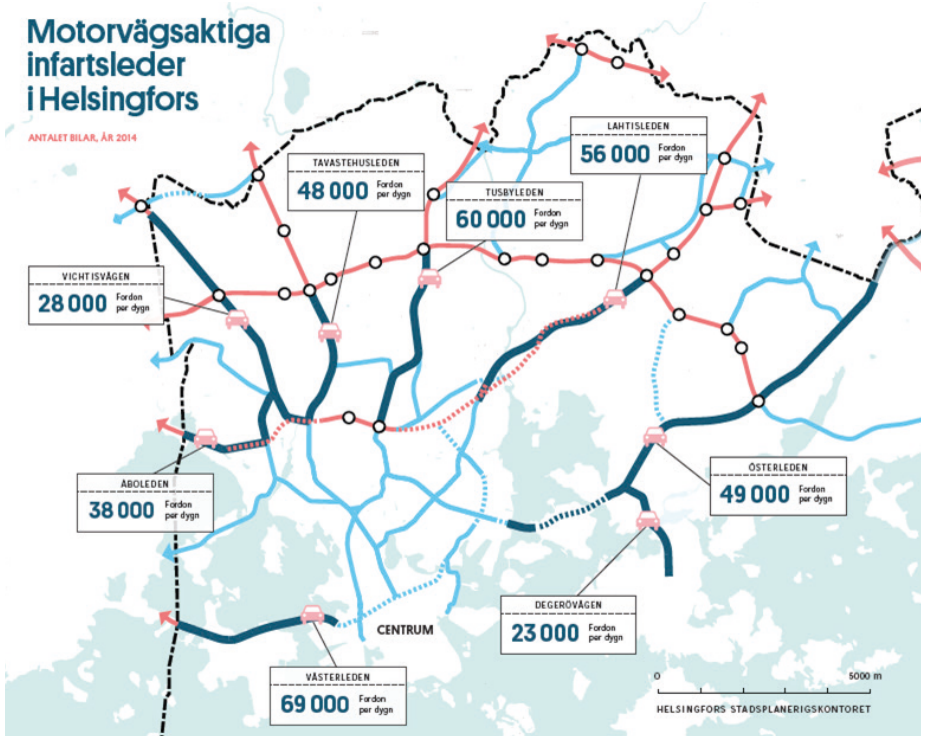
Norr om stadscentrum utvecklas nya stadsområden utmed den nya spårvägen. Bilder: internet/Google.

Helsingfors Boulevarder som stadsutvecklingstrategi

I Norden finns ännu inga genomförda stadsutvecklingsprojekt som innefattar boulevardisering av en trafikled. I flera större städer finns dock planer för omvandling av genomfarts- och infartsleder till gator med mer stadsmässig karaktär. I en ny generalplan för Helsingfors ingår boulevardisering av motorvägsliknande infartsleder som en strategi för stadsutveckling och tillväxt. Strategin bygger på att obebyggda ytor längs med trafiklederna kan användas för att bygga samman och utvidga staden till ett större urbaniserat område. För att boulevardiseringen ska fungera måste trafiksystemet utvecklas så att fler kan välja kollektivtrafik och cykel för resor inom staden. I generalplanen föreslås en omfattande utbyggnad av snabbspårvägar som täcker hela staden.

Helsingfors stad räknar med att boulevardiseringen kan ha betydande ekonomiska konskevenser för hela Helsingforsregionen genom att det urbaniserade området med hög produktivitet kommer att kunna växa avsevärt. Ekonomiska fördelar med urbanisering bedöms vara:

- Stort lokalt marknadsområde
- Stor arbetsmarknad
- Mångsidig företagsverksamhet
- God tillgänglighet
- Högre inkomstnivå
- Mångsidiga kultur- och konsumtionsmöjligheter
- Fler boendealternativ



Trafikleder (mörkblå linjer) som enligt Helsingfors generalplan ska omvandlas till boulevarder. Snabbspårvägar (röda linjer) ska byggas ut för att fler ska välja att resa med kollektivtrafiken. Bilder: Helsingfors stad.

VÄRDEN AV BOULEVARDER I STADEN

Sammanställningen av befintliga och planerade boulevarder i några av Europas större städer ger en god bild av de värden och hinder som kan uppstå i samband med denna typ av gator.

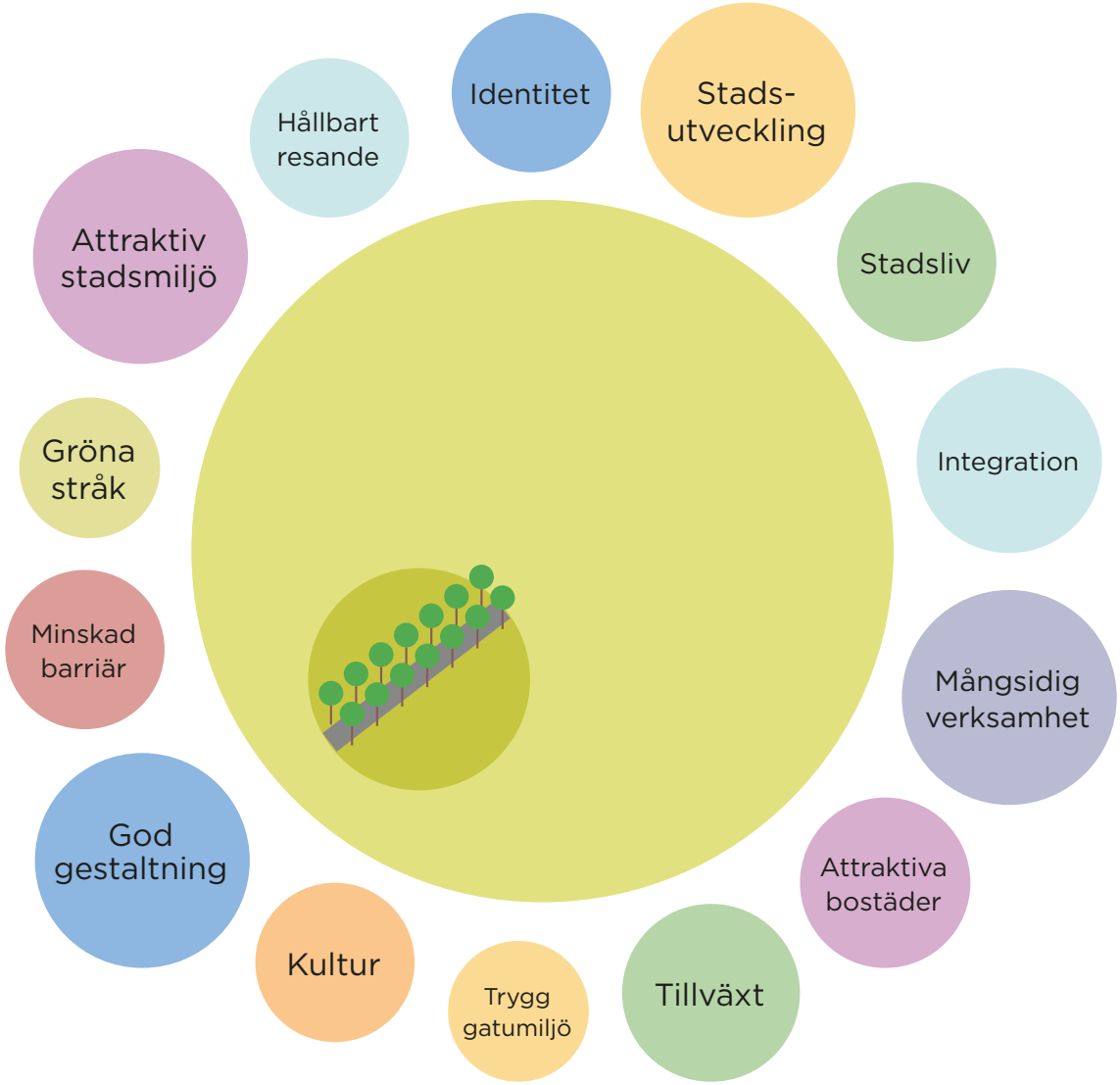
Boulevarder kan ha många effekter och värden för stadsmiljön. Främst utgör boulevarder integrerade gaturum där olika tekniska, ekonomiska, sociala och ekologiska funktioner har möjlighet att samverka med varandra. Det är viktigt att se boulevarder som medel för att skapa synergieffekter mellan olika funktioner i staden, från övergripande socioekonomiska effekter till trivsel och trygghet i det enskilda gaturummet.

Värden av en väl fungerande boulevard uppstår inte enbart lokalt utan kan också spridas till omgivande kvarter och till hela staden. Avgörande för hur stora värden som uppkommer är vilken funktion och sammanhang boulevarden har i stadens trafiknät. Kopplingar till viktiga målpunkter och till andra boulevarder/gator med liknande funktion har stor påverkan på rörelser och aktiviteter i gaturummet.

Flera boulevarder med likartad utformning kan tillsammans vara ett kännetecken som stärker stadens identitet.

Det kan också finnas hinder och risker med att utforma stora trafikstråk som boulevarder där trafikslag med olika anspråk på framkomlighet och hastighet blandas i korsningspunkter. Konflikter mellan behovet av snabba transporter och attraktiv stadsmiljö kan vara ett annat problem.

I följande avsnitt beskrivs värden som kan skapas genom omvandling av trafikleder till boulevarder i samband med stadsutveckling. Många av dessa värden kan uppnås även med andra multifunktionella gatutyper.



Omvandling av trafikleder till boulevarder kan skapa värden både lokalt på gatunivå, på stadsdelsnivå och för hela staden.

VÄRDEN PÅ STADSNIVÅ

Boulevarder utgör viktiga landmärken som ger staden en tydlig struktur och medverkar till att det blir lättare att förstå hur staden hänger samman. Effekter på stadsnivå kan uppkomma långt från den fysiska platsen för en boulevard.

Omvandling av centrala eller halvcentrala trafikleder till boulevarder medverkar till att staden kan förtätas, vilket ger bättre förutsättningar för kollektivtrafik, företagsverksamhet, arbetsmarknader, boende och kultur. Sammantaget leder detta till ökad produktivitet och tillväxt.

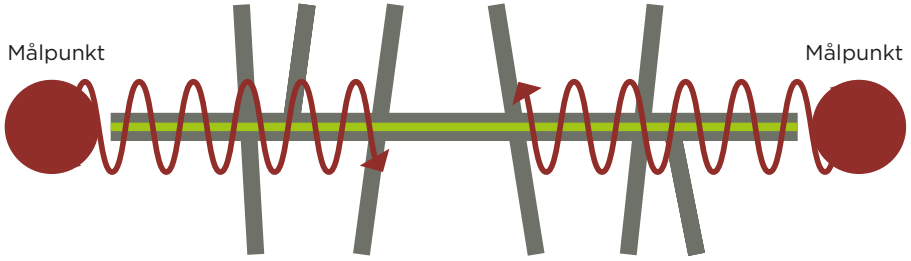
Socioekonomiska effekter

Boulevarder kopplar ofta samman viktiga socioekonomiska målpunkter i staden med varandra. Effekterna av detta blir synliga när stadens puls och antalet människor som rör sig i gaturummet ökar såväl dagtid som kvällstid. Fler människor skapar i sin tur större underlag för handel och annan verksamhet.

City branding – stadens identitet

Genom sin strukturerande verkan och karaktäristiska form stärker boulevarderna stadens identitet. De strukturer och levande stadsmiljöer som boulevarder erbjuder ger en positiv bild av staden som förmedlas vidare av både stadens invånare och besökare. Att skapa denna typ av karaktäristiska och attraktiva stadsmiljöer bör därför vara en viktig del i stadsutvecklingsprojekt. Identitet och positiva kännetecken har stor betydelse för en stads attraktivitet och dragningskraft.

Föreslagen boulevard som binder samman västra och östra delen av Bordeaux över floden Garonne. Bild: OMA arkitekter.



En boulevard kopplar ofta samman viktiga målpunkter och mellan dessa uppstår socioekonomiska spridningseffekter eftersom många människor rör sig i gaturummet.

Integration

Boulevarder bidrar till social integration genom att de binder samman kvarter och stadsdelar och utgör ett gemensamt stadsrum för människor från olika socioekonomiska grupper. Genom sin lokalisering och mångsidiga funktion utgör de en neutral plats i staden där alla kan vistas utan att kopplas till omgivningen. Det sociala värdet av en boulevard kan vara stort om den är lokaliserad och utformad så att många människor rör sig och vistas där. Förutsättningarna för integration är större om boulevarden ingår i nät av huvudgator och utgör ett naturligt rörelsestråk i staden. Enstaka boulevarder som inte är kopplade till andra huvudgator fungerar endast som paradgator för de kringliggande kvarteren och har ingen attraktionskraft på affärer och andra företag som bidrar till stadsliv.

Miljö

Boulevarder bidrar till att förbättra stadens miljö på många olika sätt. Redan under 1700-talet bidrog boulevarder till bättre hälsa genom att de tillförde vatten- och avloppssystem och bättre luftmiljö i äldre stadskärnor. Idag har omvandlingen av trafikleder och gator till boulevarder delvis samma funktion. Omvandlingen är ett unikt tillfälle att modernisera stadens lednings- och trafiksystem med exempelvis kollektivtrafik i form av spårvagn. Rening av dagvatten och översvämningsrisker hanteras allt oftare med tekniska lösningar som boulevarder kan innehålla såsom grönytor och fördröjningsmagasin för dagvatten med mera.

Boulevarder bidrar också till att förbättra stadsmiljön genom grönska i form av träd och gräsbeklädda ytor. Gröna gaturum med kopplingar till omgivande parker och naturområden är särskilt viktiga i täta stadsområden.

Cafe de Flore i Paris, en symbolisk plats för social och politisk debatt. Boulevarder med plats för vistelse kan utgöra mötespunkter för människor från olika delar av staden och från olika samhällsgrupper. Bild: internet.

VÄRDEN PÅ STADSDELS- OCH KVARTERSNIVÅ

På stadsdels- och kvartersnivån har boulevarder ofta stora effekter. De skapar förutsättningar för verksamheter och stadsliv och förbinder olika stadsdelar med varandra. De utgör också ett intressant redskap för ”stadsläkning” genom att de erbjuder neutrala gaturum som innehåller övergripande funktioner och kvalitativa miljöer.

Bostadsmarknad och boende

De flesta boulevarder utgör attraktiva stadsmiljöer med bra kommunikationsmöjligheter, vilket ger mervärden på bostadsmarknaden. En bostads värde är starkt kopplad till gatuadressen, vilket beror på stadsdelens och gatans attraktivitet. Närhet till olika målpunkter, service och kommunikationer, vilket oftast karaktäriserar en boulevard, spelar i detta sammanhang stor roll. Att bo utmed en livlig och trafikerad gata kan särskilt locka personer som vill bo centralt och samtidigt vill kunna förflytta sig lätt till andra platser i och utanför staden. Dessa fördelar innebär att många är beredda att betala mer för en bostad med ett sådant läge, vilket i sin tur kan medföra att blandningen av människor blir större än i angränsande kvarter. Utvecklingen kan dock bli den motsatta om bostadspriserna stiger inom ett större område.

Attraktiva bostäder i anslutning till Passeig de Gracia i Barcelona. Bild: internet.

Verksamheter och arbetsmarknad

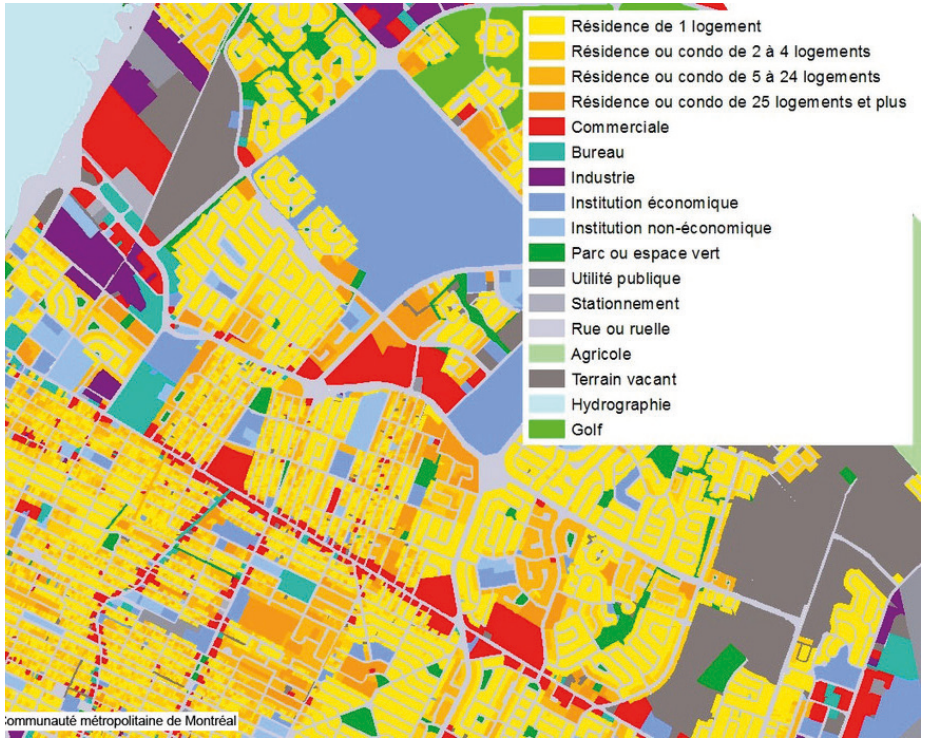
Många verksamheter etablerar sig gärna längs med eller i närheten av en boulevard. Beroende på typen av verksamhet är olika egenskaper hos en boulevard intressanta från etableringssynpunkt. Generellt värderar kontorsverksamheter bra kollektivtrafik, attraktiv stadsmiljön och mötesplatser högt. Företag inom samma bransch vill ofta ligga nära varandra eftersom det skapar synergieffekter och större kundunderlag.

När det gäller handelsverksamhet varierar intresset och behoven av att etablera sig intill boulevarder beroende på typen av handel. Detaljhandel och dagligvaruhandel vill finnas där många människor rör sig till fots eller med cykel medan volym- och sällanvaruhandel är beroende av att tillgängligheten med bil är god. Caféer och restauranger värderar attraktiv stadsmiljö och ytor som möjliggör uteserveringar.

God kollektivtrafik värderas högt av verksamheter med många anställda såsom sjukhus, universitet och myndigheter.

Verksamheter är också beroende av varandra, till exempel vill kontorsanställda ha tillgång till ett stort utbud av matställen och uteserveringar av god kvalitet.

Sammantaget är förutsättningarna för olika typer av verksamheter goda utmed boulevarder där många människor rör sig under både dag- och kvällstid.



Karta över markanvändning i Montreal, Quebec. Av kartan framgår att kommersiella verksamheter (röd färg) dras till stråk där många människor rör sig. Bild: internet.

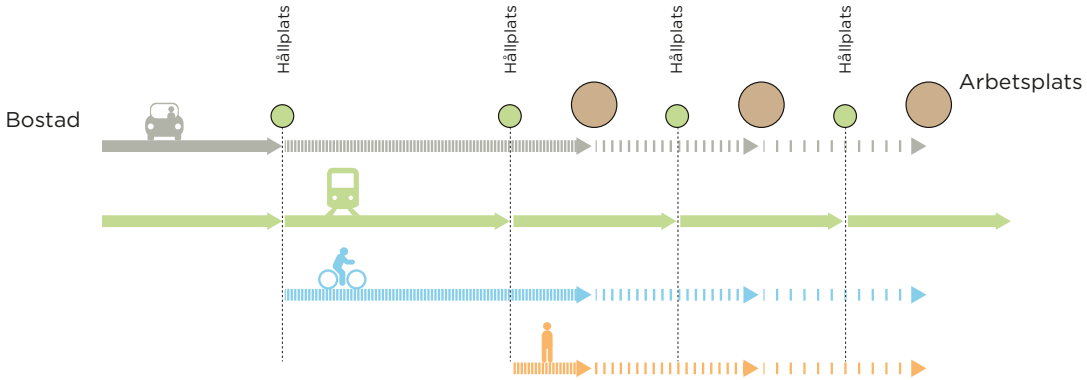
Trafik och mobilitet

Boulevarder har ofta viktiga trafikfunktioner och därmed också stora flöden av fordon och människor. Då en boulevard rymmer flera trafikslag finns möjligheter att välja färdmedel efter behov och att kombinera olika färdmedel beroende på resmål. Genom utbudet av olika färdmedel ökar människors rörlighet och möjligheter att välja hållbara transporter. Samtidigt minskar behoven av att använda bil för resor inom staden.

En boulevard har fler korsningspunkter än en trafikled, vilket innebär att den är lättare att passera för gående, cyklister och lokal biltrafik. Även detta ökar människors rörlighet och möjligheter att välja hållbara transporter.

Det finns ofta konflikter mellan anspråk för genomgående bil- och kollektivtrafik contra anspråk för oskyddade trafikanter och lokal biltrafik på en boulevard. Dessa konflikter, som handlar om framkomlighet respektive säkerhet, måste hanteras från fall till fall. I de flesta kan boulevarder utformas så att motstående anspråk kan tillgodoses på ett acceptabelt sätt. Vid omvandling av trafikleder till boulevarder kan kollektivtrafiken behöva stärkas för att kapaciteten i transportsystemet inte ska försämras.

Monofunktionell användning av trafikled.



Multifunktionell användning av boulevarder.

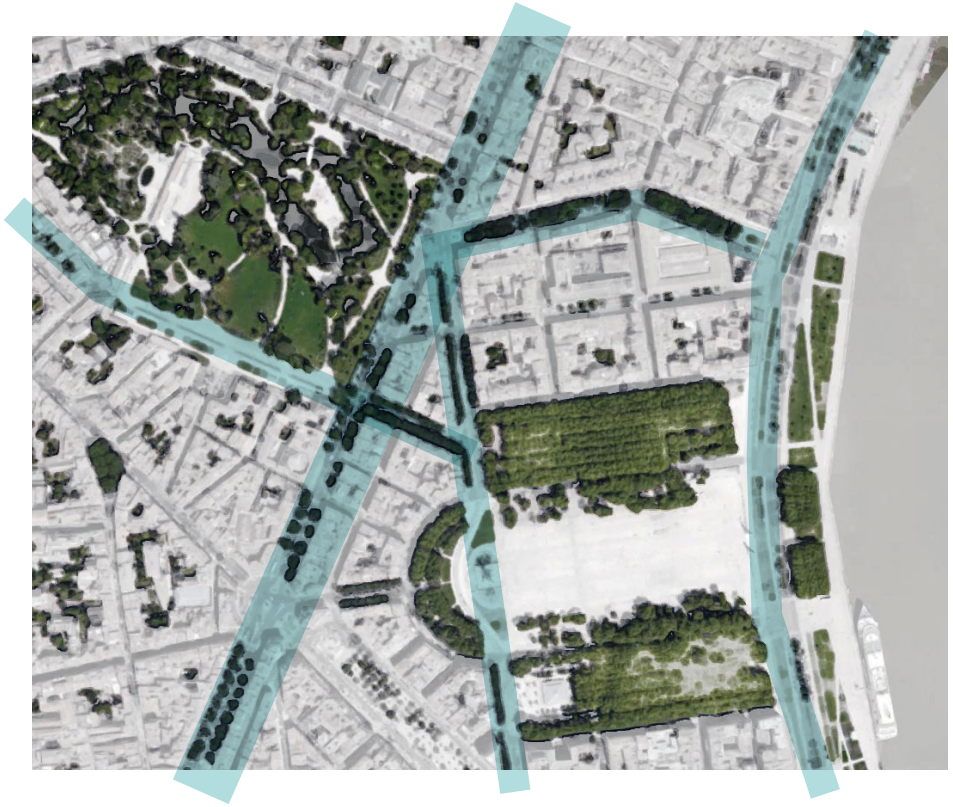
Miljö och kultur

Boulevarder bidrar till mer grönska i gaturummen. Träden bildar gröna stråk och platser där stadslivet kan växa fram. Kopplingar mellan gröna stråk i gaturummen och omgivande parker och naturområden är viktig för både människor och djur då det skapar en sammanhängande grönstruktur i staden.

Från ett kulturellt perspektiv har boulevarder hög potential då de utgör kännetecken och skapar identitet för staden. Boulevarder knyter ofta samman kulturella målpunkter såsom historiska byggnader, teatrar, museum och bibliotek. Platser där många människor vistas och rör sig blir också arenor för kultur av olika slag.

Etapputbyggnad och stadsutveckling

Stadsutveckling innebär ofta stora projekt som pågår under lång tid och som delas in i flera etapper. Utformningen av både gaturum och bebyggelse kan då variera över tiden. I vissa fall byggs en huvudgata i form av en boulevard ut i sin helhet innan de omgivande kvarteren är bebyggda för att skapa en struktur som styr den framtida utvecklingen i enlighet med övergripande mål.



Boulevarder som länkar i en grönstruktur (Bourdeaux). Bild: internet/Google.

VÄRDEN PÅ GATUNIVÅ

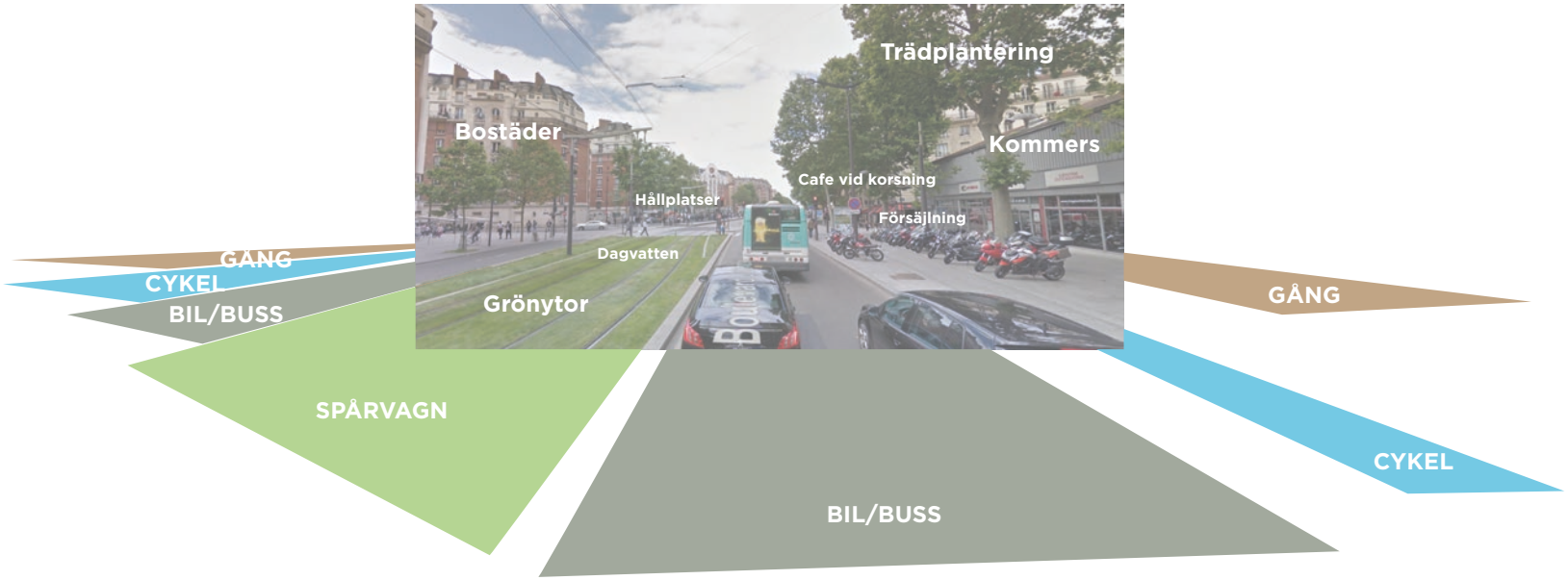
På gatunivå har boulevarder stor påverkan på stadsmiljön genom sin utformning och att de skapar liv och rörelse. En stor skillnaden mellan trafikleder och boulevarder är att trafikleder är monofunktionella gaturum med separerade funktioner medan boulevarder är multifunktionella gaturum med integrerade funktioner.

Funktioner

Boulevarder skapar förutsättningar för stadsliv genom sin utformning och genom att flera trafikslag medverkar till flöden av människor och fordon i gaturummet. Flera delar av en boulevard påverkar förutsättningarna för stadsliv.

Korsningspunkter med tvärgator är utformade som signalreglerade korsningar även vid stora trafikflöden, vilket innebär att olika trafikslag och korsande rörelser skiljs åt i tiden istället för i rummet som är fallet med planskildheter och cirkulationsplatser. Fördelen med detta är att krävs mindre trafikytor i korsningarna, som är de mest intressanta platserna för verksamheter och stadsliv.

Hållplatser för kollektivtrafiken är platser där många människor samlas och där man byter färdmedel. Dessa platser är lätta att nå, vilket innebär att det är enkelt att byta färdmedel. Hållplatserna är ofta belägna mellan de större korsningarna, vilket skapar tillgänglighet mellan boulevardens båda sidor.



Aktiva bottenvåningar och breda gångbanor

Gångbanorna närmast husfasaderna är ofta breda, vilket skapar möjlighet till utserveringar och andra platser för vistelse. Möjligheten till angöring och parkering utmed boulevarden påverkar mängden fotgängare på gångbanorna. Om den genomgående biltrafiken är stor finns i många fall parallella lokalgator för angöring och parkering som underlättar tillgängligheten till verksamheter och bidrar till att fler människor rör sig i gaturummet.

Snabb och långsam trafik

Både trafiksäkerhet och miljö blir bättre om snabb och långsamtgående trafik skiljs åt med träd och annan grönska. Boulevarder med breda gångbanor ger en lugnare och säkrare miljö för gående. Lokalgator med kantstensparkering ger distans och skydd mot den snabba trafiken mitt i gatan. Även snabb cykeltrafik bör vara skild från gångtrafiken och inte heller gå mellan gångbana och kantstensparkering och/eller hållplatser för kollektivtrafiken utan särskilda åtgärder.

Trygghet, social kontroll och mänsklig skala

Boulevarder med upplysta fasader där många människor rör sig även på kvällstid upplevs som trygga. Ett stort värde med boulevarder är den sociala kontroll som finns på platser där många människor vistas samtidigt.

Aktiva bottenvåningar med fönster i ögonhöjd samt träd och annan grönska skapar en mänsklig skala och känsla av tillhörighet som också bidrar till trygghet och trivsel.

Aktiva bottenvåningar med olika innehåll och karaktär. Bilder: internet.

Attraktiv stadsmiljö och gestaltning

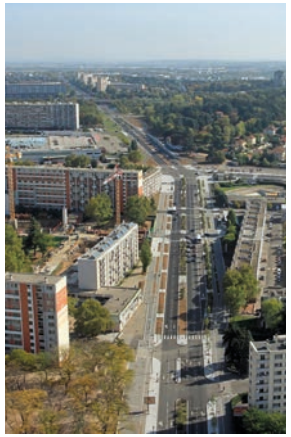
Värden som boulevarder bidrar med i hög grad är god gestaltning och attraktiva stadsmiljöer. I många av de omvandlingsprojekt vi kan se runt om i Europa finns en stark vilja att öka stadens attraktivitet genom att förnya och förbättra gatumiljön. God gestaltad miljö på gatunivå bedöms i dessa sammanhang vara en investering som även lönar sig på övergripande nivån.

Då en stor del av gaturummet utgörs av gångbanor upplevs det som mer öppet och lugnare. Närheten till fasader och fönster ger en större känsla av tillhörighet än vad en trafikled med långa avstånd till närmaste hus gör.

Träd och annan grönska i gaturummet skapar trivsel och ger förutsättningar för vistelse på uteserveringar och allmänna sittplatser.

I samband med att en stad förtätas och/eller nya områden tillkommer genom privat byggande är det viktigt att även stadens offentliga rum rustas upp och ges god gestaltning och kvalitet. Detta sätter också en kvalitetsnivå för angränsande ytor och byggnader.

Gaturum som är utformade med hög kvalitet och god gestaltning utgör incitament för att även angränsande byggnader och platser ges en högre kvalitet än vad som annars skulle gjorts.



Boulevardisering av L'avenue Mermoz, Lyon, har utförts med hög kvalitet när det gäller material och design.

Kännetecken för spårvägen i Tours har utformats av konstnären Buren. Bilder: internet.

SAMMANFATTNING AV VÄRDEN

Sammanfattningsvis kan omvandling av trafikleder till boulevarder skapa följande värden i en stad:

- Stärkt identitet
- Attraktiv stadsmiljö
- Stadsutveckling
- Ökad produktivitet och tillväxt
- Integration mellan stadsdelar
- Gröna sammanhängande stråk
- Attraktiva bostäder
- Mångsidig verksamhet
- Minskade trafikbarriärer
- Förbättrad mobilitet och hållbart resande
- Närhet till god kollektivtrafik
- Trygga gatumiljöer
- God gestaltad stadsmiljö

RISKER OCH MÅLKONFLIKTER

Boulevarder innebär att trafikslag med olika anspråk på framkomlighet och hastighet blandas på olika sätt, främst i korsningspunkter. Detta medför konflikter mellan tillgänglighet och säkerhet för fotgängare och cyklister samt mellan behovet av snabba transporter och attraktiv stadsmiljö. En boulevard kan bli oattraktiv om biltrafiken är alltför stor.

Förutsättningarna för verksamheter och aktiva bottenvåningar är sämre om snabb genomgående bil- och kollektivtrafik dominerar gatubilden än om trafikrytmen är långsammare och det finns fler korsningspunkter samt möjlighet till angöring och parkering.

Det kan också finnas konflikter mellan övergripande trafikfunktioner på stadsnivå och lokala funktioner på stadsdelsnivå.

Andra svårigheter vid omvandling av befintliga trafikleder till boulevarder kan vara att skapa intressanta målpunkter och verksamheter utmed en lång sträcka och att samordna utbyggnaden med stadsutveckling som pågår under lång tid.

För att konflikterna ska kunna hanteras krävs tydliga prioriteringar av olika funktioner och värden. Vid omvandling av trafikleder till boulevarder kan kollektivtrafiken behöva stärkas för att kapaciteten i transportsystemet inte ska försämras.

UTGÅNGSPUNKTER FÖR UTFORMNING AV BOULEVARDER I GÖTEBORG

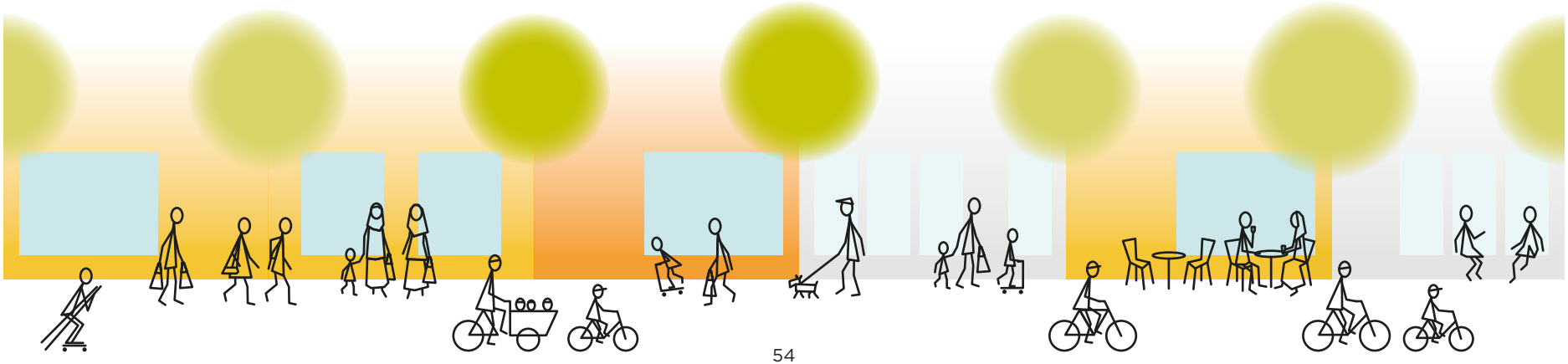
En stadsboulevard bör utformas med hänsyn till platsens historik, den omgivande bebyggelsens skala och form samt till dess funktion i stadens trafiknät. I utvecklingsområden behöver den omgivande bebyggelsen på motsvarande sätt utformas med hänsyn till boulevardens funktion och storlek. När det gäller bebyggelsens skala och form är gaturummets bredd i förhållande till husens höjd och placering avgörande. Även inslaget av träd och annan grönska påverkar detta förhållande.

Mot bakgrund av Göteborgs stads strategier för utbyggnad och trafik bör omvandling av befintliga trafikleder/huvudgator till boulevarder medverka till:

- En tät och grön stad.
- Attraktiva och trygga stadsmiljöer där människor vill bo, arbeta och handla.
- Hållbara och effektiva transporter med god framkomlighet för alla trafikanter.
- Vackra och väl gestaltade gaturum.
- Integration och sammanhållen stad.

För att omvandling av befintliga trafikleder ska verka mot dessa värden bör följande egenskaper hos studerade stadsboulevarder och omvandlingsprojekt beaktas:

- Gatan har en stadsmässig utformning med tät bebyggelse i kvartersform.
- Gaturummets bredd är anpassat till höjden på omgivande byggnader.
- Omgivande bebyggelse innehåller både verksamheter och bostäder med blandade verksamheter i bottenvåningarna.
- Det finns en kontinuitet av platser och målpunkter utmed gatan.
- Gatan har en genomgående gestaltning med sammanhängande gröna stråk och stora träd.
- Det finns plats för både rörelse (trafik) och vistelse.
- Kollektivtrafiken går på egen bana eller egna körfält.
- Cykeltrafiken har egen bana med god framkomlighet.
- Gångbanorna är breda och har plats för vistelse.
- Vid stora trafikflöden är gatan uppdelad i en huvudväg för genomgående trafik och parallella lokalgator för angöring och parkering.
- Avståndet mellan korsningar varierar beroende på gatans funktion och trafikflöde. Vid långa avstånd ansluts mellanliggande kvartersgator till parallella lokalgator.
- Korsningar med andra huvudgator är signalreglerade.



BILAGA

Synpunkter från workshop om omvandling av trafikleder till boulevarder som medel för stadsutveckling i Göteborg 2017-10-19

Vid workshopen deltog representanter för Fastighetskontoret, Park- och naturförvaltningen, Stadsbyggnadskontoret och Trafikkontoret. Några av synpunkterna har lämnats skriftligt i efterhand.

Vilka värden vill vi uppnå vid omvandling av trafikleder?

- Stadsutveckling och förtätning genom utnyttjande av obebyggda ytor utmed befintliga trafikleder.
- Förbättrad tillgänglighet mellan angränsande stadsdelar genom minskade trafikbarriärer.
- Förbättrad tillgänglighet till god kollektivtrafik genom tät bebyggelse nära hållplatser i stomnätet.
- Balanserade och harmoniska gaturum.
- Mer plats för gående och vistelse.
- Sol och ljus.
- Visuell kontakt och kopplingar till gröna omgivningar (Slottsskogen, Botaniska, Änggårdsbergen).
- Trädplanteringar i flera rader som skapar trivsel och trygghet.
- Träd mellan gångytor och trafik.
- Kontinuerliga trädrader som håller samman gaturummet.
- Träd som skapar en mänsklig skala.
- Aktiva och offentliga bottenvåningar.
- Många målpunkter.
- Förbindelser mellan olika stadsdelar.

Vilka risker/hinder finns för omvandling av trafikleder?

- Konflikt mellan tillgänglighet och säkerhet (att kunna korsa gatan).
- Konflikt mellan snabba transporter och attraktiv stadsmiljö.
- Kollektivtrafiken blir inte tillräckligt snabb på grund av korsande trafik.
- Konflikt mellan övergripande och lokala trafikfunktioner (genomgående och lokal trafik).
- Omvandlingen tar lång tid om den ska samordnas med stadsutveckling utmed en lång sträcka.
- Det kan vara svårt att skapa intressanta målpunkter och verksamheter utmed en lång sträcka. Man bör arbeta med etapper.
- En boulevard kan bli oattraktiv på grund av mycket biltrafik.
- Avsaknad av vistelseytor kan medföra att gatan upplevs som en trafikled även om det finns träd.
- Utan god kollektivtrafik blir boulevarden inte tillgänglig och levande.
- Biltrafiken flyttar till någon annan gata.
- Träden får litet utrymme och växer dåligt, vilket medför att gatan blir tråkig.