



Kvalitetsprogram för

SKEPPSBRON

Samrådshandling september 2009

Kvalitetsprogrammet utgör en del av samrådsförslaget för detaljplanen för Skeppsbron m.m. i stadsdelen inom Vallgraven i Göteborg, diarienummer 0462/07.

MEDVERKANDE

Anna Signal	Stadsbyggnadskontoret
Fredrik Söderberg	Stadsbyggnadskontoret
Martin Blixt	Älvstranden Utveckling AB
Johanna Pettersson	Park- och naturförvaltningen
Pernilla Rydeving	Miljöförvaltningen
Andrea Hulting Gustafson	Erséus Arkitekter AB
Martin Karlsson	Erséus Arkitekter AB
My Tiljestam	Cohn & Wolfe
Henrik Fogelklou	Sweco Architects AB
Björn Fallström	Sweco Architects AB

FOTON

Göteborgs stadsbyggnadskontor om inget annat anges.

INNEHÅLL

INLEDNING

Vision för Skeppsbron.....	5
Kvalitetsprogrammets syfte.....	5
Bakgrund.....	5

GESTALTNING

Övergripande planidé.....	7
Kajer och vattenområden.....	9
Torg och andra platser.....	12
Gator.....	14
Bebyggelse.....	17
Konstnärlig utsmyckning.....	23
Belysning.....	23

HÅLLBAR STADSUTVECKLING

Ekologisk hållbarhet.....	25
Social hållbarhet.....	28
Ekonomisk hållbarhet.....	30



INLEDNING

VISION FÖR SKEPPSBRON

Skeppsbron är göteborgarnas nya, spännande mötesplats vid älven. Hit är det enkelt att ta sig från såväl Järntorget, Kungsgatan, Nordstan som Brunns-parken.

Längs kajstråket är det mycket folk i rörelse och alla känner sig välkomna och trygga. Människor rör sig till och från sina bostäder på Skeppsbron, promenerar och flanerar, slår sig ner på något café eller någon restaurang. Eller bara njuter av vattnet, hamnlivet och den storslagna utsikten.

Vid Stenpiren, den nya knutpunkten, bytertrafikanterna snabbt mellan färja, buss och spårvagn. Innanför kajstråket finner cyklisten den genaste vägen mellan väster och city. Stora Badhusgatan är ett trevligt promenadstråk med butiker och verksamheter där berget och kvarteret skyddar när vinden friskar i.

Från älven får Göteborgs city ett nytt attraktivt ansikte mot vattnet med de nya byggnaderna på Skeppsbron, och det nygamla Rosenlundsverket som bildar fond till det välbesökta badet intill. Här är det fullt med badare som kan ta ett varmt dopp utomhus året runt.

Skeppsbron är en av de mest spännande och trivsamma mötesplatserna i stan och göteborgarna berättar stolt om hur Skeppsbron har utvecklats till en förebild för hur vi bygger stad, för hållbar stadsutveckling.

KVALITETSPROGRAMMETS SYFTE

Detta program har tagits fram i samband med detaljplanarbetet för Skeppsbron. Programmet förtydligar detaljplanens intentioner och utgör underlag för kommande projektering och gestaltning.

Programmet vänder sig till tjänstemän i Göteborgs stad, byggherrar och fastighetsutvecklare samt till övriga intresserade.

BAKGRUND

2006 stod Götatunneln klar för att frigöra hamnstråket med Skeppsbron från stora delar av den trafik som under årtionden skapat en barriär mellan innerstaden och Göta Älv. Idag ligger den gamla Skeppsbron i träda i väntan på nästa epok i vår historia.

Dialog Södra Älvstranden

Som inledning till planprocessen genomfördes Dialog Södra Älvstranden. Syftet var att ta reda på vad göteborgarna vill använda Södra Älvstranden till. Sex lag med såväl proffs som medborgare i alla åldrar genomförde parallellt stadsanalyser där ett stort antal idéer till Södra Älvstrandens framtida innehåll presenterades. Analyserna kan beskrivas som ett förarbete till den lagstadgade planprocessen som inleddes i och med att arbetet med planprogram för området påbörjades 2006.

Planprogrammet för Södra Älvstranden

Planprogrammet för Södra Älvstranden där Skeppsbron utgör en del godkändes av kommunfullmäktige i maj 2007. En viktig del i planprogramarbetet var att ta hand om de idéer som framfördes i de parallella stadsanalyserna. Exempel på sådana frågor för Skeppsbroavsnittet är:

- alla ska ha tillgång till kajer, promenadstråk, torg och platser
- spårvägens sträckning genom området
- önskemål om ett bad i älven
- många bostäder med olika upplåtelseformer och lägenhetsstorlekar

Parallella arkitektuppdrag för Skeppsbron

Innan detaljplanarbetet startade genomfördes parallella arkitektuppdrag med syfte att närmare studera hur Skeppsbron kan ges en planstruktur som håller över tid och som kan utgöra stommen för att förverkliga visionen. Fyra förslag presenterades. Idéer ur samtliga förslag har utgjort underlag för detaljplanarbetet.

Järnvägsplan

För att bygga spårväg krävs en järnvägsplan. Denna tas fram av trafikkontoret parallellt med detaljplanen. Järnvägsplanen gäller hela sträckan Järntorget – Lilla Torget. Järnvägsplanen kan inte fastställas innan detaljplaner som tillåter spårväg gäller. Avväganden för projektet som helhet görs i detaljplanen.

GESTALTNING



ÖVERGRIPANDE PLANIDÉ

Utmed den södra älvstranden anläggs ett nytt promenad- och cykelstråk och nya förbindelser etableras från det inre av staden ut till älvrummet. Stora Badhusgatan blir en ny pulsåder i staden som ger plats för gående, cyklister, spårvagnar, bussar och bilar.

Mellan dessa två viktiga stråk ges utrymme för boende och verksamheter. En regelbunden kvartersstruktur markerar ett tydligt stadsbryn. Den täta bebyggelsemassan accentuerar Stora Otterhälleberget som ligger som en höjdrygg mellan Skeppsbron och övriga innerstaden. Skeppsbron ger innerstaden ett nytt ansikte ut mot Göta Älv.

Skeppsbron blir göteborgarnas nya mötesplats vid älven. Utmed kajstråket flätas vattenrummet och staden samman i en mer småskalig struktur med mindre och medelstora byggnader. Stora delar av kajen består av flexibla ytor som ger utrymme för spontan aktivitet. Bytespunkt Stenpiren blir en ny kommunikationsnod och bytespunkt för kollektivtrafiken.

Byggnadernas arkitektur är omväxlande och speglar ett skiftande innehåll. Bebyggelsen håller huvudsakligen en höjd av sju till åtta våningar och låter därmed Otterhällans karaktäristiska siluett framträda i perspektivet från vattnet. Högre



Illustration av Erséus Arkitekter.

Illustrationsplan. För Merkurhuset och Kinesiska Muren redovisas under samrådsskedet möjliga alternativ gällande bevarande och rivning. Planstrukturen är utformad så att båda eller endera av byggnaderna kan vara kvar. Stora Badhusgatans avslutning mot norr markeras av en byggnad. I planförslaget redovisas alternativa volymer, med olika höjd och utbredning.

byggnader lokaliseras i några motiverade lägen. Hotell Riverton byggs på i två våningar. Vid Stora Badhusgatans norra del bildar en byggnad fond.

Merkurhuset och Kinesiska Muren är två av Skeppsbrons äldsta byggnader med ett högt kulturhistoriskt värde som kan berika den nya stadsmiljön. Ett bevarande ger även vissa negativa konsekvenser. Planstrukturen är utformad så att båda eller endera av byggnaderna kan vara kvar.

Rosenlundsverket bevaras och byggs till med de funktioner som behövs för en effektiv framdrift av energi. Genom successiva förbättringar av anläggningen kan verket bli en ikonbyggnad för hållbar energiproduktion.

Skeppsbrons relation till staden

Skeppsbron är stadens nya ansikte ut mot älven och ligger centralt, på cirka 10-15 minuters promenad från Centralstationen. Med ny bebyggelse för boende och verksamheter och en ny bytespunkt vid Stenpiren förändras stadens struktur. Nya kopplingar mellan Järntorget och Västra Nordstaden/Brunnsparken växer fram. Rosenlundsgatan och Stora Hamnkanalen blir vitala gångstråk runt Otterhällebergets höjdrygg och

Kungsgatans förbindelse till Järntorget kompletteras med en ny riktning i Esperantoplatzen som blir entrépunkt till Skeppsbron från Kungshöjd. I den nya kvartersstrukturen flyttas Verkstadsgatan från sitt ursprungliga läge för att behålla den visuella kontakten mellan älven och Otterhällan och öppna för ett sekundärt gångstråk via Otterhallstrapporna. Som cyklist tar man sig lätt in i och förbi området utmed hamnstråket. För att

komma vidare in i staden svänger man av vid Järnvägen eller Stora Hamnkanalen.

Skeppsbron blir med en bytespunkt vid Stenpiren också en viktig länk mellan norra och södra älvstranden med hållplatser för spårvagns-, buss- och båttrafik. Älvförbindelsen vid Stenpiren öppnar också för nya kopplingar för cyklister från innerstaden till Hisingen.



Skeppsbrons planstruktur i förhållande till den befintliga staden.

Illustration: Erséus Arkitekter.

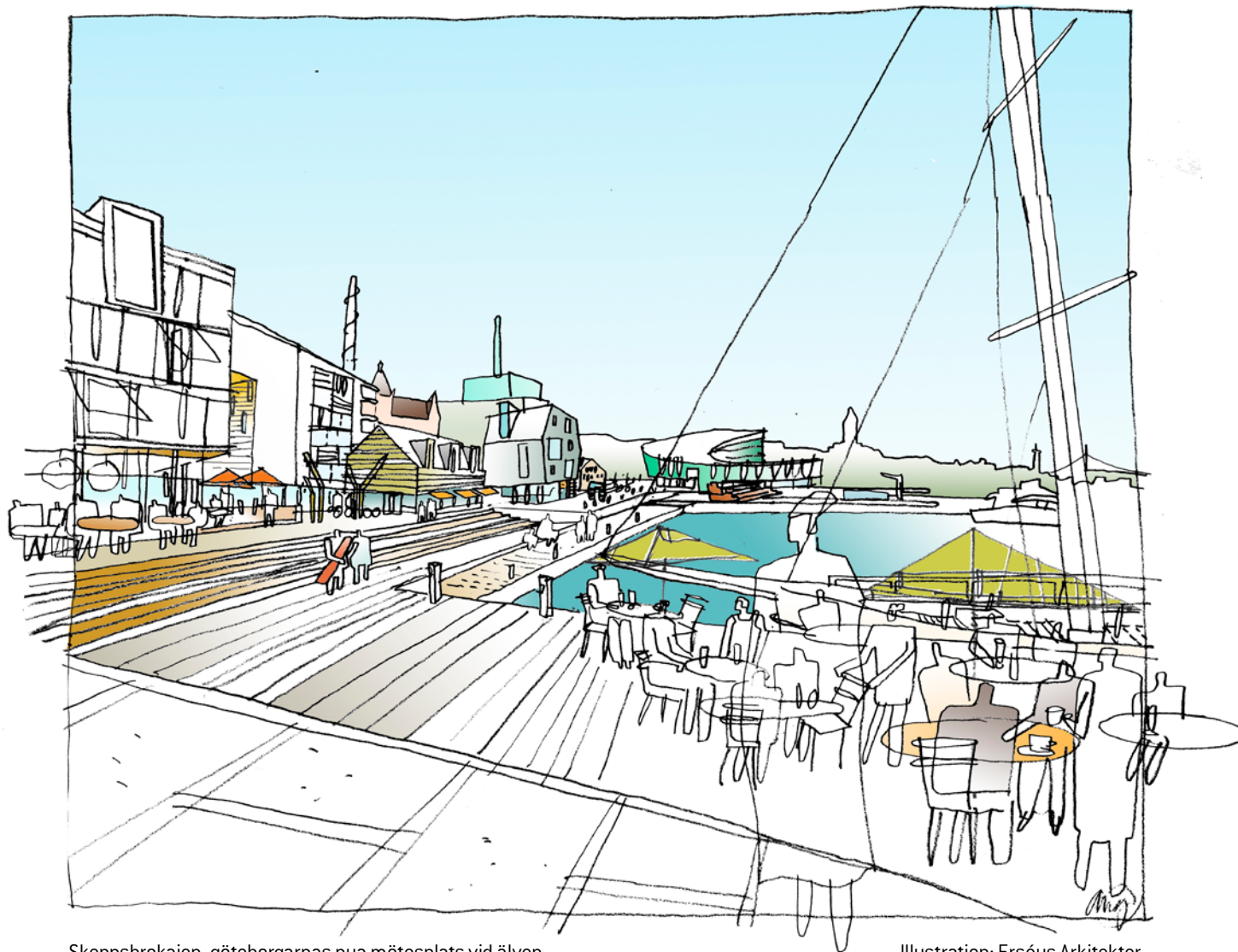
KAJER OCH VATTENOMRÅDEN



Under det fortsatta planarbetet planeras parallella arkitektuppdrag att genomföras för kajområdet. Med dessa som underlag formuleras gestaltungsprinciper för området.

Skeppsbroskajen

Skeppsbroskajen sträcker sig från Stenpiren i norr till Rosenlunds kanalens utlopp i söder. Området ligger med staden och Otterhällan i ryggen och har eftermiddags- och kvällssol med utblickar mot Eriksberg i väster och norrut längs älven.



Skeppsbroskajen, göteborgarnas nya mötesplats vid älven.

Illustration: Erséus Arkitekter.

Kajytans utbredning definieras in mot staden av de nya kvarteren som bildar en tydlig stadsfront och ut mot vattnet sträcker sig en varierad kajlinje. Vattenrummet och staden flätas samman i en småskalig struktur med mindre och medelstora friliggande byggnader och mindre platser bredvid hamnar och bryggor.

Kajbebyggelsen berikar upplevelsen längs sträckan. Här finns restauranger, caféer och verksamheter med anknytning till det marina. Genom sin utformning och placering bildar byggnaderna naturligt skyddade platser i solen med utsikt mot älven och med visst skydd för västanvinden. Stora delar av kajen består av flexibla ytor som ger utrymme för spontan aktivitet. Här kommer även att finnas ytor för lek och rekreation. På kajen föreslås någon typ av vattenkonst för lekfulla i alla åldrar.

Stenpiren

I norr skjuter Stenpiren ut i älven och markerar Stora Hamnkanalens utlopp. Kopplingen mellan Skeppsbrolplatsen och Stenpiren blir viktig för att locka människor till älven. Piren behöver höjas i stora delar för att ansluta till den nya terminalbyggnaden och det nya spårområdet. För att förstärka och tydliggöra Stenpirens riktning föreslås den nya, upphöjda delen ges en distinkt karaktär

som särskiljer gammalt och nytt. I strategiska lägen möjliggör trappor och ramper kontakt mellan de olika nivåerna.

Ett tydligt stråk leder över Skeppsbrolplatsen och ut mot älven. I dess yttersta läge avslutas stråket med trappor som leder ner till Göta älvs vatten. Då det nya terminalområdet, inklusive båttrafik, kortar av Stenpiren är en förlängning av denna önskvärd. Historiskt har piren varit ca 10 meter längre. Längs stråkets norra sida kan ljusmaster placeras på rad, vilket skapar en rumslighet och identitet.

Badet och nacken

Längs kajen ligger ett allmänt bad, som blir en naturlig attraktion och samlingspunkt för människor från hela Göteborgsområdet. Bassängerna flyter i älven och dess vatten är skilt från älvens. Intill badet finns soldäck med kiosker och omklädningsmöjligheter. Under kallare delar av året värms bassängvattnet av överskottsenergi från det närbelägna Rosenlundsverket.

I anslutning till badet avslutas kajen i söder med en bred pir. På nacken förläggs en större byggnad i två våningar som delvis eller helt inrymmer en publik verksamhet. Intill byggnaden utmed vattnet skapas en vistelseyta i bästa utsiktsläge med sittplatser längs älven.



Skeppsbrolkajen.



Islands brygge, allmänt bad i centrala Köpenham.

Hamnar

Mellan Stenpiren och nocken anläggs angöring för färjetrafik, turistbåtar och fritidsbåtar. I anslutning till Stenpiren och bytespunkten angör båtar för kollektivtrafik. Turistbåtarna får sin hemmahamn mitt på Skeppsbrokajen. Gästhamnen för fritidsbåtar är endast lämplig för relativt stora båtar eftersom den ligger i ett utsatt läge för vind och vågor. En hårdgjord del av kajen ansluter i nivå till de inre delarna medan utskjutande pirar och bryggor ligger på en lägre nivå, för att kontakten med vattnet ska bli maximal.

Kanaler

Stora Hamnkanalen

Kontakten med Stora hamnkanalen skulle kunna förbättras med någon form av uteservering på pråm eller båt i anslutning till Lilla Torget. Södra Hamngatan mot Stora Hamnkanalen har dock inte bästa väderstreck.

Rosenlundskanalen

Längs Rosenlundskanalen växer ett promenadstråk fram mellan den nya stadsdelen och centrala staden. Längs kanalen skapas sittplatser i soliga lägen. Trappor ner i kanalen stärker vattenkontakten.



Foto: Martin Rohrbach

Vattenlek i Schwäbisch Gmünd, Tyskland.



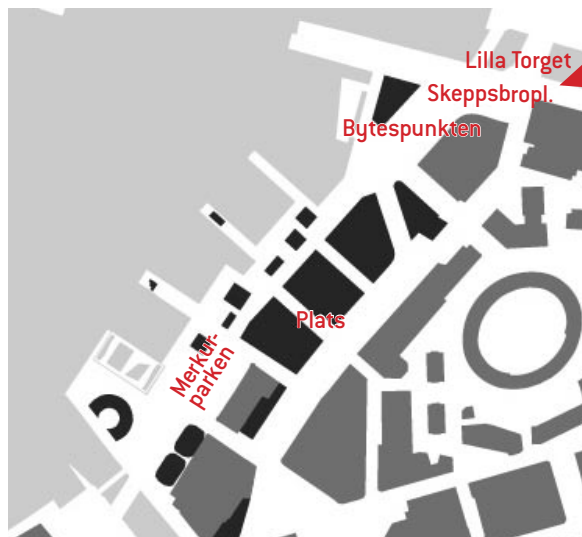
Plats för vila på kajen, Västra Hamnen i Malmö.



Foto: Helena Bjarnegård

Kajen vid Hudson River Park, New York.

TORG OCH ANDRA PLATSER



Skeppsbrolatsen

Skeppsbrolatsen är en viktig del i länken mellan Göteborgs city och Skeppsbron. Här kommer ett stort antal människor att passera under dagen, både resenärer och flanörer men också varutransporter, taxibilar och hotellgäster. Platsens många olika funktionskrav kräver en stor flexibilitet och öppenhet och kan således betraktas som ett torg eller förplats, av hårdgjord karaktär där fordon och flanörer samsas.

Skeppsbrolatsens direkta närheten till terminalområdet gör att dessa kommer att länkas samman till ett stadsrum. Passagen över spårområdet är därför av största vikt. Över Skeppsbrolatsen



Skeppsbrolatsen med Knutpunkten i fonden.

Illustration: Erséus Arkitekter.

leder ett tydligt stråk, ut mot terminalområdet och Stenpiren. Längs dess norra sida kan ljusmaster placeras på rad för att ge en stark riktning och identitet. Ett vackert träd ger platsen karaktär och tar ner den stora skalan.

Bytespunkt Skeppsbron

Bytespunkten blir en ny kommunikationsnod och bytespunkt mellan spårvagn, buss och båt. En terminalbyggnad utgör navet i bytespunkten och förmedlar kontakten mellan staden och älven.

Till fots från City når man Bytespunkten och Stenpiren via Skeppsbroplatsen för att sedan komma vidare ut på kajstråket. Den nya spår-vagns- och bussdragningen skär av stråket från Stora Hamnkanalen. För att etablera en ny förbindelse ut till vattnet skapas en hårdgjord yta som leder ända ut på Stenpiren och visar vägen till vattnet.

Lilla Torget

Lilla Torget förvandlas från en grässlånt till ett vackert och modernt stadstorg. Biltrafik tillåts utmed fasaderna, på de gåendes villkor. På torget skapas ytor för stadsmässiga aktiviteter, till exempel uteserveringar. En grupp träd tillför miljön en ombonad och mänsklig skala.



Platsen vid Stora Badhusgatan. Kvaliteten på det offentliga rummets material är viktigt för attraktivitet och trivsel.

Merkurparken

På kajen framför kvarteret Mercurius anläggs en park. Parken bör erbjuda plats för vila, lek och aktivitet. Under det fortsatta planarbetet planeras ett parallellt arkitektuppdrag genomföras för kajen, där parkens innehåll och utformning studeras vidare.

Framför Merkurhuset finns det möjlighet att utvidga parken österut. Merkurhuset ligger cirka 2,5 meter lägre än den nya höjda kajnivån. Höjdskillnaden kan tas upp med trappor, ramper och terrasser som kan innehålla planteringar och sittmöjligheter. Den lägre delen ligger som en nedsänkt trädgård, där man är skyddad från vinden och avskärmd från stadens intryck. Om Merkurhuset i en framtid ersätts, kan denna lägre del bebyggas.



Foto: Helena Bjarnegård

En grupp med träd vid Hudson River Park, New York.

Plats vid Stora Badhusgatan/Verkstadsgatan

En liten plats förläggs i korsningen mellan tvärstråket från Kungshöjd till kajen och Stora Badhusgatan. Platsen ligger i ett soligt läge och utgör ett avbrott, en paus, längs Stora Badhusgatan. Platsens skala och rumslighet medgör en intimitet och kan till exempel berikas med ett eller ett par vackra träd och spännande detaljer. Hit kan man söka sig när kajmiljön inte lockar.

Gröna väggar

Skeppsbron har begränsade ytor för gröna rum i traditionell mening och ett kreativt tänkande för att få in grönska krävs. Att förse någon av de nya byggnaderna eller befintliga bergväggar mot Otterhällan med klättrande växter är ett tema att utveckla. Även parkeringsnedfarter kan erbjuda ytor för denna typ av grönska.



Grönskande vägg, Ströget, Köpenhamn.

GATOR



Stora Badhusgatan

Stora Badhusgatan är områdets huvudstråk och utformas som en klassisk stadsgata med dubbla trädrader som ger gatan en tongivande karaktär. Skalan är jämförbar med Linnégatans nedre del mot Järntorget, med hus i 7-8 våningar och en gatubredd som tillåter promenadytor och små uteserveringar jämsides med spårvagnar och bussar, bil- och cykeltrafik. Gatubreddens är dock inte större än att gående kan uppfatta och ha kontakt med den motsatta sidan av gatan.

Dubbla trädrader ger inte bara gatan en lummig



Stora Badhusgatan utformas som en klassisk stadsgata.

Illustration: Erséus Arkitekter.

karaktär utan tar också ned skalan på de höga fasaderna. Lokaler, butiker och verksamheter i bottenvåningarna sida vid sida med genomgående bostadsentréer ger förutsättningar för ett rikt gatuliv. Entrévåningarna ska utformas så att de ger en omväxlande och varierad upplevelse för förbipasserande.

Breda trottoarer ger utrymme för både flanerande och smala uteserveringar på båda sidor av gatan. Mellan träden finns plats för cykelparkering bredvid belysnings- och spårvagnsstolpar, trafikskyltar och annan möblering som hör stadsrummet till. Kantstensparkering underlättar angränsning till butiker och publika lokaler.

Tvärgator

Tvärgatorna från Stora Badhusgatan ner till älven utformas som så kallade gångfartsgator, med exempelvis Vallgatan eller Drottninggatan som förebild. På gatorna finns gott om plats för gående. Här kör endast bilar som ska angöra bostäder eller verksamheter längs tvärgatorna eller på kajen. På gatornas solbelysta sidor ges plats för spontana möten och på skuggsidorna förläggs parkeringsytor för tillfällig angöring och cyklar.

Alla tvärgator bör utformas som ett sammanhängande golv utan kantstenar. Här samsas alla trafikslag. Utformningen varierar något mellan de olika gatorna för att underlätta orientering och ge en känsla av tillhörighet.

Bostäderna i området har entréer från gatan med genomgångsmöjlighet till gårdarna. Detta gör att både de boende och de besökande synliggörs i området vilket både skapar liv och trygghet.

Förbindelsestråk

Tre förbindelsestråk, Södra/Norra Hamngatan, Surbrunnsgatan/Kungsgatan och Rosenlundsgatan, knyter området till innerstaden. Gemensamt för dem är att de är relativt kraftigt trafikerade av olika trafikslag och att de samtidigt ska överbrygga höjdskillnaderna mellan Stora Badhusgatan och den nya kajen med höjd nivå. Utformningen av förbindelsestråken måste vara tydlig och inbjudande så att gående känner sig välkomna trots trafik och höjdskillnader.

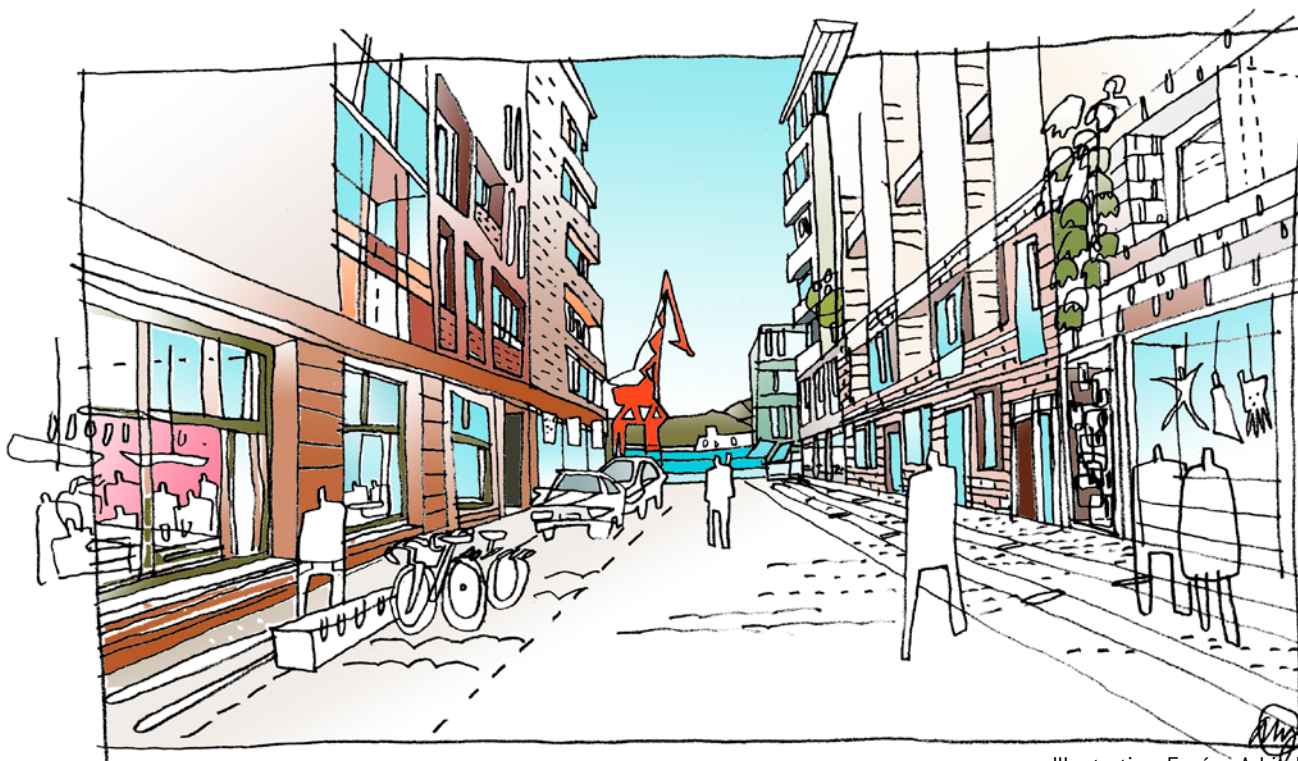


Illustration: Erséus Arkitekter.

Tvärgatorna från Stora Badhusgatan ner till älven utformas som så kallade gångfartsgator. Här samsas alla trafikslag men de gående har företräde.



Stora Badhusgatans skala är jämförbar med Linnégatans nedre del.



Foto: Erséus Arkitekter

Alla tvärgator bör utformas som ett sammanhängande golv utan kantstenar. Aker brygge, Oslo.

Trafik på kajen

I ett vindskyddat läge, mellan stadsfronten och kajbebyggelsen, löper ett viktigt cykelstråk. Stråket utformas som en gångfartsgata där motortrafik endast får framföras på de gåendes och cyklandes villkor. Cykelstråket ges en utformning som medger god framkomlighet men anpassad till övriga trafikslag som tillexempel korsande gångtrafik.

Parkeringsgarage

Utöver viss besöksparkering på gatan sker all parkering för områdets boende och verksamheter i garage under mark. För att underlätta orienterbarheten kan gångentréer till garaget ges en specifik utformning, antingen som separata, tydligt markerade entréer i gatufasaderna eller som fristående små byggnader utplacerade på kajytan.

Två parkeringsnedfarter anordnas till garaget, i norr ligger nedfarten i Lilla Badhusgatan och i söder, väster om Rosenlundsverket. Ramperna kan utformas som öppna hål ner i marken och måste då ges en stadsmässig utformning med exempelvis trygghetsskapande belysning. Ett annat sätt kan vara att låta sidorna bli bevuxna med tät tålig grönska för att tillföra stadsrummet något oväntat.



Vallgatan utgör referens för tvärgatorna. Här samsas alla trafikslag.



Foto: 02LANDSKAP

Längs Stora Badhusgatan finns utrymme för smala uteserveringar på båda sidor av gatan.

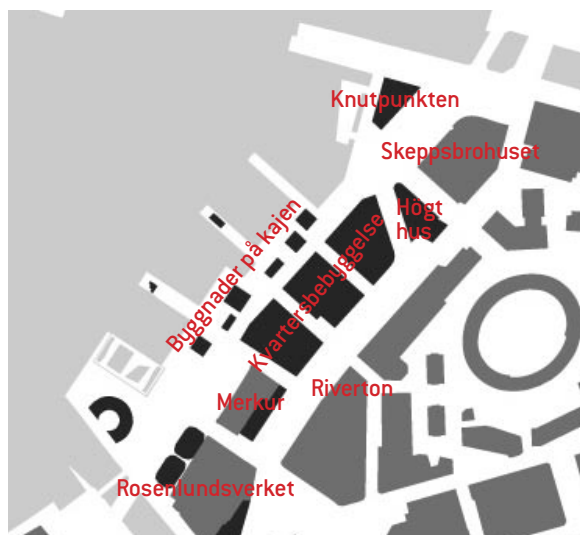


Parkeringsnedfart som harmonierar med miljön. Lyon, Frankrike.



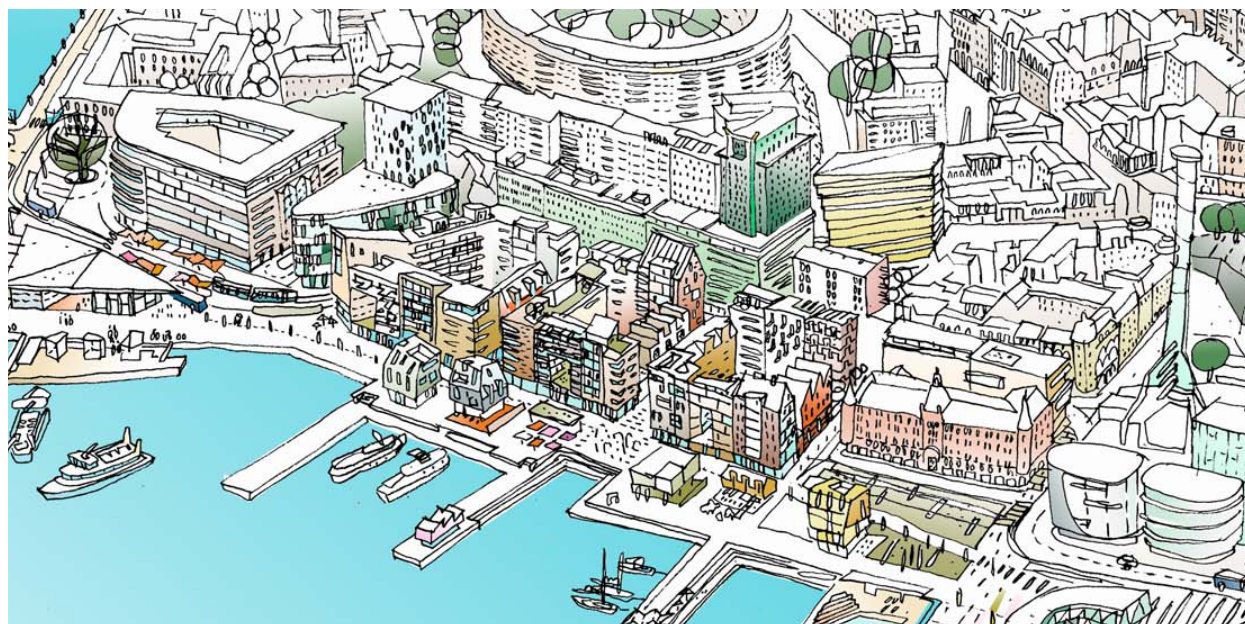
Ett upplyst och ljust parkeringsgarage upplevs som tryggt. Sundstorget, Helsingborg.

BEBYGGELSE



Kvarteretsbebyggelse

De nya kvarteren på Skeppsbron fyller igen glappet mellan Skeppsbrohuset i norr och de befintliga byggnaderna i söder vid Rosenlundska kanalen. Här kommer stenstadens ”tunga” byggnader fram i ett nytt vattennära läge. Kvarteren utgör väggar till Stora Badhusgatan och skapar ett klassiskt gaturum för att ut mot älven bilda en tydlig avslutning av staden, en ”stadsfront” som tecknar sig från vattnet och Hisingssidan.



Den regelbundna kvartersstrukturen markerar ett tydligt stadsbryn.

Illustration: Erséus Arkitekter.

Fasadindelning

Byggnadernas arkitektur ska vara omväxlande och spegla ett skiftande innehåll. Variation i material och kulör delar upp gaturummet och bidrar till en ökad orienterbarhet. Kvarteren delas in i mindre fastigheter för att betona vertikaliteten och ge varje hus ett eget individuellt uttryck inom kvarterets ram. Kvarteren hålls samman av en artikulerad sockel.

Publika bottenvåningar

I samtliga bottenvåningar möjliggörs för verksamheter med ett publikt innehåll som kan vara föränderligt över tiden. Stora Badhusgatan, Skeppsbron och hörnlägena i kvarteren ska prioriteras.

Bostäderna har entréer från gatan med genomgångsmöjlighet till gården. Detta gör att boende och besökande blir synliga i området, samtidigt som de har direktkontakt med grönskan på gården. Entréer längs gatan ger även en orienterbarhet längs gatan.

Byggnadshöjder

Byggnaderna är i huvudsak sju till åtta våningar. I väl valda lägen kan platser markeras med en något högre byggnad. Dessa byggnader blir solitärer och identitetsskapare och ska utmärka sig i sitt formspråk med avvikande kulör, material och sort. Längs tvärgatorna mot söder är husen lägre för att släppa in ljus på de relativt små gårdarna och skapa dynamik i gaturummet.

Tak

Taklandskapet ska generellt utformas med stor variation. Taken kan exempelvis utformas med smäckra kupor i förhöjt väggliv eller med indragna takvåningar. Grönskande takterrasser ger ett tillskott till stadsdelen.

Balkonger

Balkonger ut mot gatorna och kajen kan uppföras i begränsad omfattning om de utformas grunda eller som franska balkonger. I lägen där större balkongdjup önskas ordnas detta genom indragning av fasaden. Måttliga burspråk och balkonger kan ge gatan ett liv och bidra till en variationsrik upplevelse. Inglasningar ska utformas i samklang med husets övriga uttryck.

In mot gårdarna är friheten stor. Här placeras balkonger och burspråk med hänsyn till grannar men i övrigt fritt. Vid material- och kulörval ska hänsyn tas till materialens förmåga att föra ner ljus i vistelsezonerna.



Husen utformas med ett vertikalt uttryck för att ge variation. Holland.

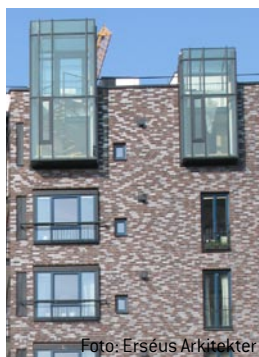


Foto: Erséus Arkitekter



Expressiva taklandskap formas med varierande karaktär och taklutningar. Aker brygge, Oslo och Klippan, Göteborg.



Foto: Erséus Arkitekter

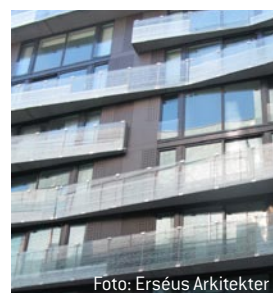


Foto: Erséus Arkitekter

Grunda balkonger som utformats som en viktig del i fasaduttrycket. Aker brygge, Oslo



Generösa fönsterpartier i bottenvåningarnas lokaler ger ett öppet och välkomnande intryck. Hotell Avalon, Göteborg.



Foto: Erséus Arkitekter

Urbana fönster ger utblickar mot vattnet. Aker brygge, Oslo.

Fasader mot Stora Badhusgatan

Stora Badhusgatan utformassom en klassisk stadsgata med samma rumsliga kvaliteter som gatorna runt omkring (Kungsgatan, Västra Hamngatan, Linnegatan), men med delvis annat innehåll. Utmaningen i Stora Badhusgatans gestaltning ligger i hur man i vår tid omtolkar den klassiska stadens fasadordning med intressanta rumsligheter och en detaljering i den lilla skalan för att ge gatan det liv och skuggspel den behöver för att formas till ett starkt och självständigt gaturum bland Göteborgs övriga stadsrum.

För att möta Stora Badhusgatans magnifika bredd och ge fasaderna en horisontell delning markeras en tydlig sockel. Generösa glaspartier ger ett välkomnande intryck och plats för publika lokaler och verksamheter. För att skapa intimitet i Stora Badhusgatans stora skala kan socklarna formas med en djup relief som ger liv och variation i gaturummet.

Stadsfronten

Kvartersbebyggelsen tecknar sig ut mot älven som en enhetlig stadsfront. En vertikal delning av byggnadsvolymer kan ge en varierad upplevelse nära byggnaderna, på Skeppsbrokajen, och en sammanhållen "stadsfront" på håll, från älvrummet.

För att ge de inre delarna av kvarteren utblickar mot älven kan kvarteren utformas mot älven med våningshöga öppningar, så kallade urbana fönster. Öppningarna ger stadsfronten en rytm och ett varierat ljusspel i den stora skalan.

Sockelvåningarna ut mot kajen kan med fördel utformas enligt samma principer som utmed Stora Badhusgatan för att ge ett händelserikt gaturum längst in på kajen.

Tvärgatornas bebyggelse

Huvudprincipen för tvärgatorna är att byggnaderna i kvarterens söderläge är lägre än byggnaderna i kvarterens norrläge. De lägre byggnaderna mot söder är identitetsskapare i de höga, smala gaturummen. Husen utformas expressivt och med ett vertikalt uttryck för att ge gatan en stadsmässig karaktär. Byggnadernas individuella uttryck ger variation i de olika tvärgatorna. De höga norrvända fasaderna kan vara enklare i sin utformning.

Gårdar

Kvarteren utformas med slutna "tysta" bostadsgårdar. Gårdarna ska erbjuda en fristad och vara tydligt avgränsad från det offentliga rummet. Gårdarna har relativt små mått och för att maximera ljusföringen bör fasaderna i stor utsträckning vara

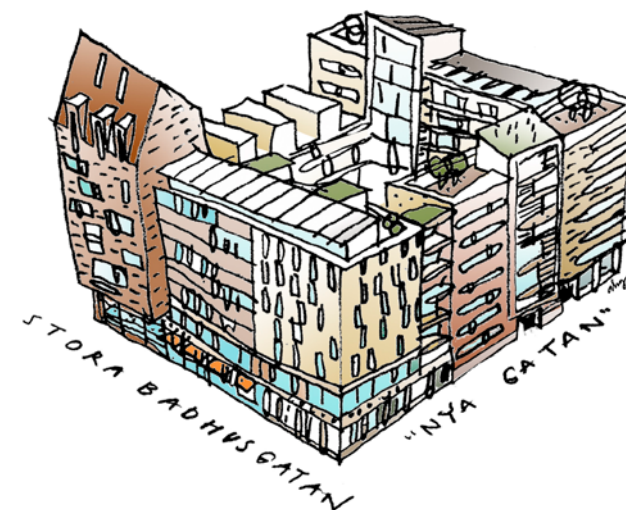
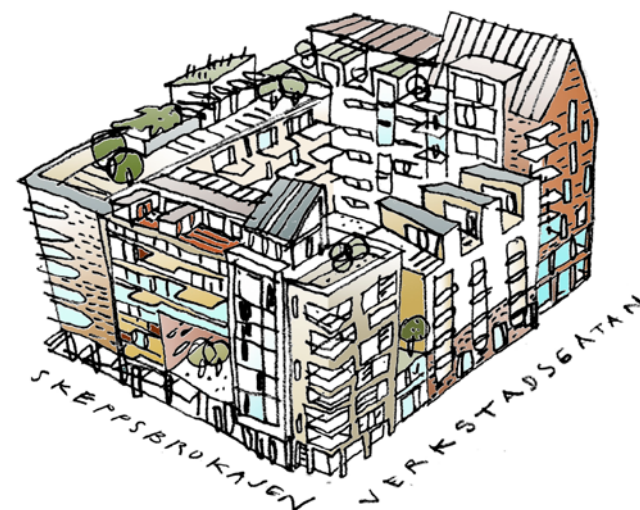


Illustration: Erséus Arkitekter.

ljusa. Bostädernas vistelseytor och balkonger ligger vända in mot gården. Gårdsbjälklagen ska förberedas för planteringar. För att inte belasta de begränsade ytorna på gårdarna, förläggs cykelparkering i första hand i cykelrum.

Byggnader på kajen

Framför stadsfronten står fria solitärer med ett lätt formspråk i det vattennära läget på Skeppsbron. Dessa byggnader kan vara från mellanstora byggnader till mindre, paviljongliknande byggnader och utformas så att de fångar vattnets och himlens speglingar både i form och material.

Entréväningarnas skavarp publikatill funktion och utformning. De kan med fördel vara indragna på de mellanstora byggnaderna för att ge intimitet i gatunivån. De indragna partiernas undersidor får också ett fint ljus från vattnets speglingar.

Övriga byggnader

Höga hus

En studie om höga hus för centrala delen av södra älvstranden pågår, där framför allt stadsbilsfrågor med avseende på högre hus belyses i ett större sammanhang. Studien finns i nuläget i konceptform och kommer utgöra underlag för kommande bedömningar och slutligt förslag till detaljplan/planer. Några viktiga aspekter som tas upp är hur en förändrad stadsbild påverkar kulturvärdena i

innerstaden liksom skalan och karaktären längs älvstranden. Viktiga värden i innerstaden är bl a den låga bebyggelsen och stadsfronten från älven. Skeppsbron ligger visuellt avskilt ifrån stadskärnan bakom Otterhällans höjd och har en egen karaktär och skala. Otterhällan med sina idag höga byggnader och Göta Älvs utbredda landskapsrum gör att ytterligare höga byggnader kan göra sig väl. Det gäller då att detta sker i samklang med Otterhällan för att förstärka topografin och den intressanta skyline från älven. Utformningen av byggnader som är synliga i Stora Hamnkanalens fond bör särskilt beaktas vad gäller form och material.

Merkur och Kinesiska Muren

Merkurhuset och Kinesiska Muren är två av Skeppsbrons äldsta byggnader med ett högt kulturhistoriskt värde och en historisk förankring som kan berika den nya stadsmiljön. Ett bevarande ger en variation i området, och gör att stadsdelen kan växa fram under en längre tid. När husen i en framtid ersätts av nya kan även dessa bidra till mångfalden i området då de byggs vid en annan tidpunkt.

Planstrukturen är utformad så att båda eller endera av byggnaderna kan vara kvar. Strukturen är också utformad så att båda husen kan rivas. Detta ger en stor flexibilitet, men medför även en rad negativa konsekvenser. Konsekvenserna beskrivs i plan- och genomförandebeskrivningen. För

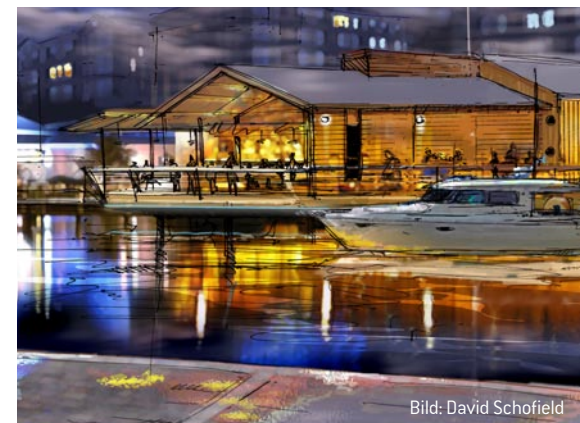


Bild: David Schofield

På kajen står mindre byggnader med ett lätt formspråk.



Merkur och Kinesiska Muren.

Merkurhuset och Kinesiska Muren redovisas under samrådsskedet möjliga alternativ gällande bevarande och rivning.

Bytespunkt Skeppsbron

Bytespunkten utgör navet i den kommande bytespunkten på Skeppsbrogajen, med hållplats för spårvagn och buss samt angräsnings för båtar. Utöver service för resenärer planeras byggnaden även inrymma mindre butiker och en restaurang med utsikt över älven.

Byggnaden kommer att vara en av solitärerna på kajen och ett landmärke för resenärer. Byggnadens särprägel med det visuellt "svävande" taket skapar en tydlig och stark identitet för bytespunkten.

Transparens är en viktig egenskap för byggnaden. Vänthallen utgör noden i hela bytespunkten och förmedlar kontakten mellan staden och älven. Terminalbyggnaden ges en öppen karaktär med stora glasade väggytor vilket skapar en känsla av tillgänglighet och trygghet. Ett stort tak erbjuder skydd för resenärer som står och väntar utanför.

Beständiga och hållbara material med robust utformning är viktiga i en miljö med hårt slitage.

Triangelntomten

Stora Badhusgatans avslutning mot norr markeras av en byggnad. Denna byggnad ska i sammanhanget ges en tydligt avvikande karaktär som

tar tillvara olika riktningar i omgivningen för att understryka dess speciella status i stadsrummet. I planförslaget redovisas tre alternativa volymer. Det första alternativet har en lägre del i 7 våningar mot Skeppsbron och en högre del i ca 16 våningar mot Stora Badhusgatan. Med nuvarande trafiklösning krävs ett stort överhäng där byggnaden sträcker sig ut över Stora Badhusgatan, vilket kan vara problematiskt ur gestaltungs- och trygghetsynpunkt. Högdelen får en slank gestalt som kommer att utgöra en kraftfull markering i fonden på Stora Badhusgatan men blir samtidigt synlig från Stora Hamnkanalen mitt i fonden på kanalrummet. Det andra alternativet har en större yta på marken och en högdelen med 16 våningar som avsevärt större än i det första alternativet.

Det tredje alternativet trappar från 9 våningar mot älven till 11 våningar mot Stora Badhusgatan. Byggnaden har ett mindre överhäng över Stora Badhusgatan och blir inte synlig från Stora Hamnkanalen.

Under det fortsatta planarbetet kommer alternativen studeras vidare utifrån aspekter så som stadsbild, trafiklösning, parkeringsbehov, påverkan på spårväg, närliggande kvarter med mera.

Hotell Riverton

Byggnaden uppfördes 1934 som en pendang till Otterhall. Det 16 våningar höga Otterhall är Göteborgs första skyskrapa från 1929. De högresta



Förslag till utformning av Knutpunkten.



Hotell Riverton föreslås byggas på två våningar.

byggnaderna ligger vid kanten av Otterhällans dramatiska bergstopografi och förstärker höjdskillnaden i området. Byggnaderna är väl expanderade från älven och ett viktigt bidrag till stadens skyline.

1984 kompletterades byggnaden med en våning och gavs en ny fasadbeklädnad.

Hotellets högdelen föreslås byggas på i två våningar och byggnadshöjden blir därmed fortsatt något lägre än Otterhall. Det är viktigt att byggnaden inte överordnar sig Otterhall. Byggnaden breddas och ges en triangulär form. Den skulpturala formen ger en gestalt som förändras beroende på blickpunkt i staden.

Entré och lobby ligger idag indraget från Stora Badhusgatan. En utbyggnad av lobbyn föreslås, vilket ger en publik aktivitet som berikar gatumiljön.

Skeppsbrohuset

Kvarteret består av två byggnader, den norra delen uppfördes 1934 och den södra 1964. Innehållet är kontor och hotell, i bottenvåningen mot Skeppsbrolplatsen ligger en restaurang och butik.

Kvarteret är idag sju till åtta våningar och byggs på med ytterligare en våning. De två översta våningarna görs något indragna vilket gör att byggnaden upplevs som lägre i gaturummet. Påbyggnaden innebär att befintliga och tillkommande teknikutrymmen på taket inryms inuti byggnaden. Bygg-

naden syns i fonden på Stora Hamnkanalen och ligger även i ett känsligt läge sett från älven.

Bottenvåningen utformas mer utåtriktad med möjlighet till publika lokaler runt hela kvarteret.

Rosenlundsverket

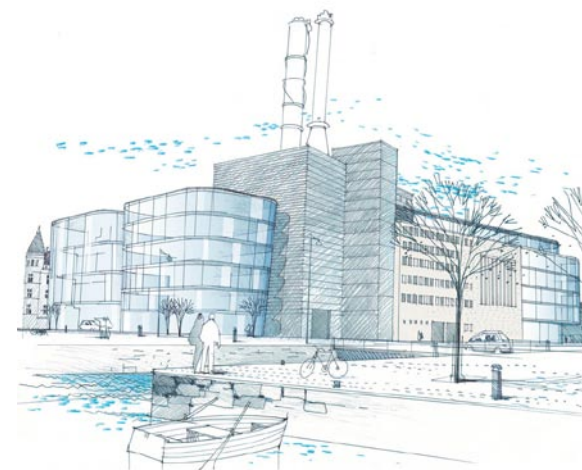
Med sin storlek och utbredning dominerar Rosenlundsverket sin omedelbara omgivning och verket ligger även i blickfånget av många siktlinjer. Läget vid Göta Älv gör det till ett betydelsefullt landmärke som lämnar ett viktigt bidrag till stadens skyline. Verkets skala fungerar i det stor-slagna älvrummet.

Rosenlundsverket har byggts upp successivt under en lång tidsperiod, de fasadelement som syns nu är från 1950- och 1980-talen. Rosenlundsverket har en sluten fasad, de aktiviteter som idag äger rum inom kvarteret har litet utbyte med omgivande stadsrum och tillför inget till stadslivet.

Tegelfasaden mot Rosenlundsgatan är den del av kraftverket som har den tydligaste kvalitén och lämnar det största bidraget till stadsmiljön. Den är ett gott exempel på industriell tillämpning av tegelarkitektur från mitten på 1900-talet. Övriga byggnadsdelar har mycket enkelt utförande och kan bli föremål för upprustning, i samband med att kraftverkets olika delar byggs om och moderniseras. Fasadbeklädnaderna bör ge en större känsla av omsorg och status.



Skeppsbrohuset föreslås byggas på med en våning. Vy från stenpiren.



Rosenlundsverket sett från sydväst. Bilden visar inte någon färdiggestaltad anläggning. Syftet är att beskriva omfattning och dimensioner.

Rosenlundsverkets betydelse som landmärke kan förstärkas genom att de befintliga stora volymerna ges ett mer distinkt och sammanhållet uttryck.

Rosenlundsverket bevaras och byggs till med de funktioner som behövs för en effektiv framdrift av energi. Tillkommande produktions- eller byggnadsdelar föreslås ges ett avvikande formuttryck som skiljer sig från de äldre kantiga volymerna, exempelvis med mer rundade former. Den stora skalan bryts ner till mindre enheter. Genomsiktliga fasadkonstruktioner, där så är möjligt, medverkar till en intressantare upplevelse av de omgivande stadsrummen.

I hörnet Rosenlundskanalen/Stora Badhusgatan uppförs en ny tillbyggnad till Rosenlundsverket som innehåller driftslokaler för verket i de två nedersta våningarna för att högre upp bli kontor. Läget kan utnyttjas för någon form av informationslokal för verket, eller annan publik verksamhet, som också kan bli intressant för stadsbilden och för livet på Esperantoplatzen.

Rosenlundsverket är en unik byggnad i ett unikt läge. I samband med utveckling av produktionen och genom successiva förbättringar av befintliga delar, kan verket bli en ikonbyggnad för hållbar energiproduktion.

KONSTNÄRLIG UTSMYCKNING

Arkitektur och stadsplanering har starka konstnärliga inslag, som ska resultera i ett variationsrikt och spännande stadsrum. I många fall förstärks uttrycket i stadsbilden med verk av konstnärer.

Att samverka med konstnärer kring utformningen av stadsrum kan förtydliga rummets proportioner, form, ljud och ljus, och på en mängd olika sätt förstärka upplevelser i det offentliga stadsrummet.

Under den fortsatta planeringen av området avses ett program för konst att upprättas.

BELYSNING

Belysningen ska betona sammanhanget med omgivningen, ge området en helhetskaraktär, förstärka rumskänslan, underlätta orientering och inte minst bidra till trygghet i miljön. Under det fortsatta planarbetet föreslås att principer kring belysning och ljussättning formuleras.



Foto: Erséus Arkitekter

Att integrera konst i stadsmiljön kan ibland bli mer uppskattat än att enskilda konstverk placeras ut. Sittmöbel på kajen, Aker brygge, Oslo.



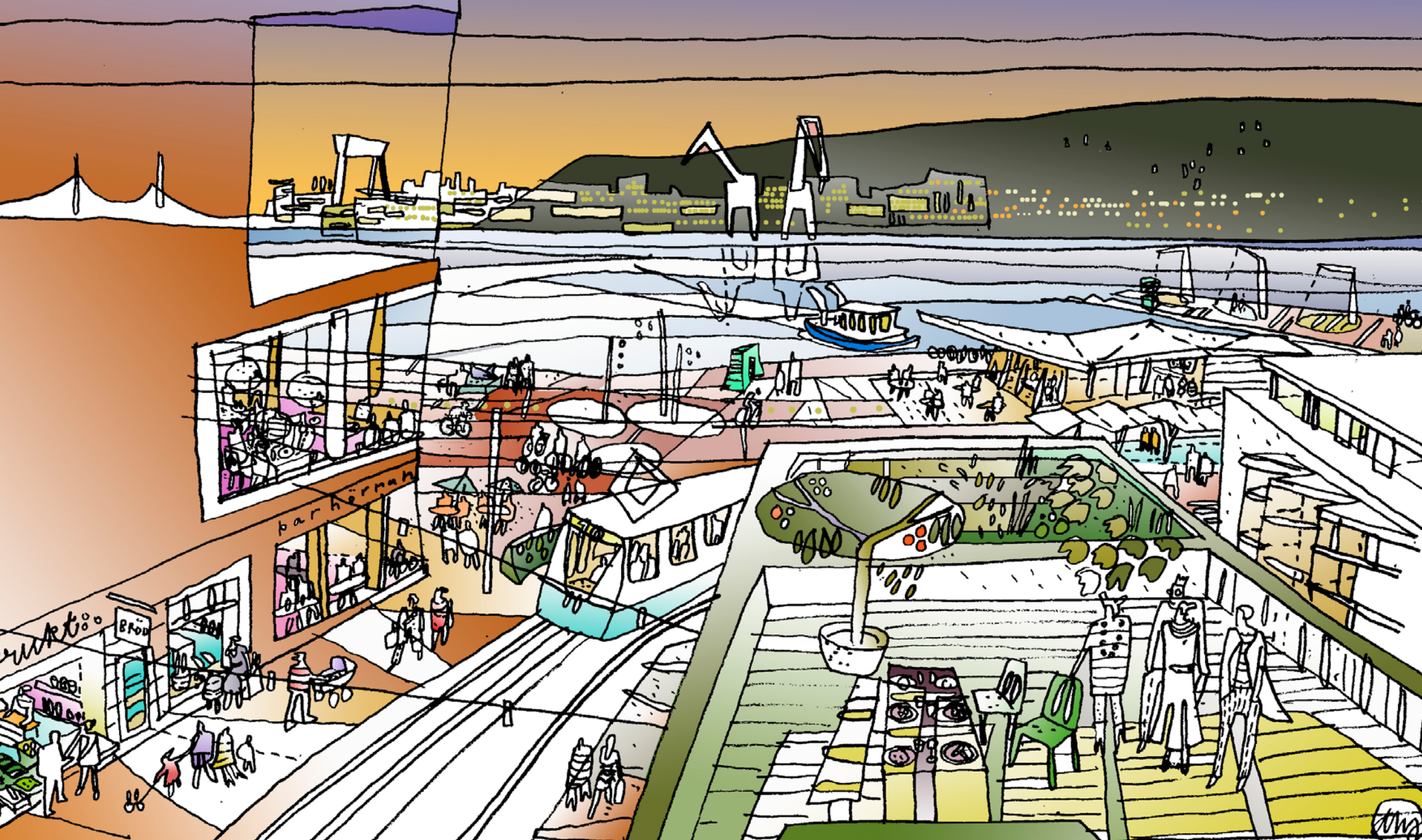
Skulpturala möbler med flexibla sittmöjligheter, Holland.



Foto: Erséus Arkitekter

Tänkvärda ord infällda i markbeläggningen, Karl Johan, Oslo.

HÅLLBAR STADSUTVECKLING



EKOLOGISK HÅLLBARHET

En förebild inom hållbar stadsutveckling

Miljöprofilen synliggörs

Skeppsbron ska genomsyras av en tydlig miljöprofil. Det ska också klart framgå för besökare och boende att Skeppsbron har den karaktären. Gröna tak, solfångare på taken och gröna väggar betyder mycket för miljön och har även ett tydligt symbolvärde, liksom laddningsstolpar till elbilar och bil- och cykelpooler i området.

En lekmiljö på det hållbara temat kan integreras i området. En sol-, vind- och vattenpark på kajen ger barn och vuxna en pedagogisk inblick i förnybara energikällor samtidigt som den kan vara ett lekfullt och vackert inslag.

Möjlighet att värma upp det allmänna badet i älven med spillvärme från Rosenlunsverket är under utredning. Energiproduktionen i verket kan också bli synlig med en glasad vägg.

Ny teknik

Skeppsbron ska vara ett framåtsyftande projekt, som kan bana väg för nya kunskaper och lösningar. Bygga Bo-dialogens miljöklassning och kommunens program för miljöanpassat byggande fungerar som lägsta godtagbara standard idag men teknikerna för miljöanpassat byggande utvecklas i snabb takt. Planering och utveckling av stadsmiljöer tar ur ett teknikperspektiv relativt lång tid. Vi måste följa med i den tek-

niska utvecklingen och uppdatera planerna under processens gång. Risken är annars att Skeppsbron får lösningar som redan hunnit bli gamla och som inte ger optimal effekt.

Ett genomförandeavtal upprättas som säkerställer att berörda parter använder den senaste tekniken och de mest effektiva lösningarna för hållbar utveckling, förutsatt att kostnaderna är rimliga i förhållande till det förväntade utfallet. Avtalet bör vara så flexibelt att det kan ändras över tid i takt med den tekniska utvecklingen.

Parallella teknikuppdrag

För att säkerställa Skeppsbrons utveckling mot en ekologiskt hållbar stadsdel, med hjälp av senaste rön och nyaste tekniken, planeras ett parallellt teknikuppdrag att utlysas under det fortsatta arbetet. En väsentlig del i teknikuppdraget blir att utvärdera och utveckla energiförsörjningen så att Skeppsbron får den mest hållbara energiförsörjningen som går att åstadkomma.

Utgångspunkterna är att minska användningen av energi, använda rätt form av energi och utnyttja energi som finns i området eller i närheten av Skeppsbron. Energin måste kunna utnyttjas maximalt och för detta krävs en helhetssyn som inte begränsas till byggnadernas energieffektivitet, energiproduktion eller distribution av energi. En annan väsentlig del för parallella teknikuppdrag blir att hitta ekologiskt hållbara material, materialkombinationer och tillhörande produktionsmetoder. Med ett parallellt teknikuppdrag kan

Skeppsbron bli en föregångare som ekologiskt hållbar stadsdel och därmed hjälpa till att profilera Göteborg och den övriga regionen inom detta område.

Hållbar stadsstruktur

Området återanvänds och revitaliseras

Genom att återanvända och sanera mark som tidigare använts för industri eller trafik kan områden revitaliseras. Luckor i staden fylls igen och kompletteras

Matavfall blir biogas

I Västra Hamnen i Malmö har avfallskvarnar installerats i köksavloppen. Matavfallet mals ner i kvarnen och går i separata ledningar till en uppsamlingstank nedgrävd i marken. I tanken sjunker det malda matavfallet till botten medan vattnet rinner vidare till avloppsledningarna. Det samlade matavfallet sugas upp med en slamsugsbil och går vidare till rötning, som är en naturlig nedbrytningsprocess där mikroorganismer omvandlar det organiska materialet till biogas. Biogasen kan sedan användas som drivmedel i bilar och bussar eller för att producera el och värme.

Ett liknande projekt finns i Skogaberg, Hisingen.

med bebyggelse och verksamheter som gör staden mer mångsidig.

2006 stod Götatunneln klar för att frigöra hamnstråket med Skeppsbron från stora delar av den trafik som under årtionden skapat en barriär mellan innerstaden och Göta Älv.

Högt utnyttjande

Högt utnyttjande av mark för centralt belägna bostäder med bra service och kommunikationer i närheten är ett viktigt bidrag till hållbar utveckling. Förutsättningarna för att gå, cykla och åka kollektivt till och från sina bostäder ökar. Ett minskar bilberoende minskar utsläppen.

Bebyggelse

Miljöanpassat byggande

Utgångspunkten i miljöanpassat byggande är att byggnaden ska ha så lite påverkan på miljön som möjligt, under uppförandet, brukandet och i rivningsskedet. Det är väsentligt att ha ett livscykelperspektiv på val av material och att se till att avfallshanteringen ingår i ett kretslopp.

Huvudprincipen för Skeppsbron är det obrutna kretsloppet. Det innebär att materialen i byggprocessen i så stor utsträckning som möjligt ska komma från förnyelsebara resurser, som exempelvis trä. När bebyggelse och infrastruktur uppnått sin livslängd ska så

mycket som möjligt av materialen gå att återanvända. Det innebär att vi måste använda så rena material som möjligt utan kemikalier. Det är också väsentligt att produkter inte blandas eftersom det försvårar separering av material som ska återanvändas.

På Skeppsbron ska robusta och miljöanpassade material används. Möjligheten att bygga i trä på Skeppsbron bör utredas. Trä har stora miljöfördelar jämfört med många andra byggmaterial. De främsta fördelarna är att trä utvinns med en liten energiinsats ur en förnyelsebar resurs och att fotosyntesen vid skogens tillväxt binder koldioxid. När byggnaden rivs kan materialet problemfritt återföras i naturens kretslopp eller användas som förnyelsebar energi.

Energieffektiva hus

På Skeppsbron byggs energieffektiva hus, med det menas byggnader med hög komfort, bra inomhusmiljö och god ventilation samt låg energianvändning. Energieffektiva hus ska ha ett klimatskal och en ventilation som minimerar energiförlusterna. Väggar, fönster, golv och tak ska vara välisolerade och lufttäta.

Energi

Energisystemet är en väsentlig del av en ekologisk hållbar utveckling inom stadsplanering och byggnation. Användningen av energi måste minska och samtidigt är det viktigt att använda rätt form av energi,

att fokusera på en miljöanpassad och energieffektiv tillförsel.

Ambitionen är att få så stor utväxling som möjligt av tillförd energi på Skeppsbron. Den energin som finns i närområdet bör tas tillvara, exempelvis kan värmeöverskott i kommersiella lokaler nyttjas till uppvärmning av bostäderna. Lågvärdig energi, till exempel spillvärme från industrier och energi ur avfall via fjärrvärmesystem, kan till exempel användas till uppvärmning av lägenheter. Överskottsvärme från verksamheter kan också föras över till bostäder i samma kvarter eller fastighet. Högvärdig energi, det vill säga el, används främst till belysning och elektrisk utrustning.

Det är väsentligt att dra nytta av närheten till Rosenlundsverket, Göteborg Energi arbetar för närvarande för att få fram miljömärkt fjärrvärme.

Miljöanpassat transportsystem

Transporterna står för cirka 30 procent av de klimatpåverkande utsläppen i Sverige. Det är nödvändigt att öka andelen kollektivtrafik för att kunna reducera utsläppen av växthusgaser. Bilen kräver dessutom stora ytor, både till transport och till uppställning.

Om resorna med kollektivtrafiken ska öka behöver kollektivtrafiken vara väl utbyggd och tillgänglig. Vi måste också kunna ta oss fram till fots eller med cykel på ett enkelt och säkert sätt.

Inriktningen är att bygga en blandad, med närhet mellan funktioner, där fler kan gå, cykla och åka kollektivt. Skeppsbron får ett viktigt cykelstråk som förbinder centrum med de östra och västra delarna. Cykelstråket kommer att ha stor betydelse i det övergripande cykelnätet. Framkomligheten ska bli god för cyklister men utformningen av stråket måste säkerställa att hänsyn tas till andra trafikslag och att konflikter kan undvikas.

Bytespunkten blir en viktig knutpunkt för kollektivtrafiken, där resenärer snabbt ska kunna byta mellan spårvagnar, bussar och båtar.

Grönska och vatten

Gröna miljöer och vatten betyder mycket för upplevelsen av ett område. I ett område som Skeppsbron med sin täta struktur är gröna miljöer extra viktiga. På Skeppsbron är vattnet ett naturligt inslag och det är väsentligt att den vattennära miljön görs så tillgänglig som möjligt. Det publika badet blir en viktig attraktion.

Skeppsbron har begränsade ytor för gröna rum i traditionell mening. Odlingssbara terrasser och gröna tak kan vara ett sätt att få in mer grönska. Att förse någon av de nya byggnaderna eller befintliga bergväggar mot Otterhällan med klättrande växter eller annan typ av plantering är ett tema att utveckla. Även parkeringsnedfarter kan erbjuda ytor för denna typ av grönska.

Vertikala grönytor ersätter inte parkens funktion, där det sociala umgänget och möjligheten till rekreation är väsentligt, utan utgör ett komplement i en tät stadsmiljö.

Klimatets påverkan på växligheten måste särskilt studeras.

Dagvatten

Källor till föroreningar av dagvatten är exempelvis trafik, förbränning och fria metallytor som tak, stolpar och räcken. I centrumområden är dagvattnet ofta starkt förorenat och bör därför inte släppas ut direkt till recipient utan att kvaliteten förbättrats. Avrinningen ska fördröjas, reduceras och renas så nära källan som möjligt. Dagvattnet kan också bli en positiv resurs och skapa attraktiva miljöer genom att göras synligt genom delvis öppna dagvattensystem.

Återvinning och avfallshantering

Ett enkelt, innovativt och tillgängligt system för källsortering bör utvecklas på Skeppsbron. En sopsugsanläggning med källsortering bör utredas som ett hållbart systemalternativ på Skeppsbron. Återvinning och återbruk bör utnyttjas i så stor utsträckning som möjligt och det ska finnas möjligheter att utnyttja energi från avfall och avlopp.



Foto: Jonas Berg

En väl utbyggd kollektivtrafik är en av grundstenarna i en ekologiskt hållbar stad.



Foto: Vegtech

Gröna tak blir ett attraktivt komplement i en tät stad. Västra Hamnen, Malmö.



Delvis öppna dagvattensystem kan bli ett tillskott i miljön.

SOCIAL HÅLLBARHET

Blandad stad

Skeppsbron ska präglas av mångfald, med en blandning av bostäder, arbetsplatser, service och handel, parker, lekplatser och andra offentligt tillgängliga mötesplatser. Genom att blanda arbetsplatser, butiker och bostäder blir stadsdelarna mer jämnt befolkade under dygnets timmar. Det ger utökat underlag för service i närområdet, och det ökar också tryggheten och möjligheten till sociala kontakter.

Skeppsbrons arkitektur ges en variationsrikedom med omsorg om detaljer. De offentliga rummen ska innehålla överraskande inslag. Det ska vara lockande att flanera och cykla runt för att upptäcka mer av områdets kvaliteter. Bottenvåningarna ges ett levande innehåll och gatorna blir upplevelserika och mötesplatserna många. Bottenvåningarna utformas flexibla för lokalanvändningen.

Det är viktigt att det finns både hyresrätter och bostadsrätter på Skeppsbron. Eftersom området till stora delar byggs upp från grunden kommer investeringskostnaderna att bli relativt höga, vilket påverkar bostädernas pris- och hyresnivåer. Nya bostäder på Skeppsbron kan dock bidra till att äldre, billigare lägenheter frigörs i andra stadsdelar. Dessutom ska det finnas mindre bostäder blandat med större på Skeppsbron, för att passa olika behov och plånböcker.

Attraktiva mötesplatser

Människan och stadslivet är den största attraktionen i staden. Människor dras till plaster där det finns andra människor och ett aktivt stadsliv är en förutsättning för en hållbar stad där folk väljer att gå och cykla, framför att köra bil. Skeppsbrons höga fysiska täthet och många mötesplatser ger förutsättningar för ett rikt socialt stadsliv. Socialt hållbara städer är städer där det känns tryggt och trevligt att röra sig och man möter människor.

Skeppsbron blir göteborgarnas nya mötesplats vid älven. Det stora kajstråket ges en robust och livlig karaktär. Vattnet har en stark dragningskraft och blir en naturlig mötesplats. I området finns även små, mer intima platser, exempelvis platsen vid Stora Badhusgatan och Lilla Torget, där trädplanteringar och annan grönska tillför miljön en ombonad och mänsklig skala. Mötesplatserna utformas med sittplatser och lekskulpturer som ger förutsättningar för vila och lek samt stimulerar till spontana möten. Inspirerande platser för mänskliga möten skapas så att människor med olika erfarenheter, kunskap och idéer möts.

Det offentliga badet på Skeppsbron gör stadsdelen attraktiv för den breda allmänheten. Badet blir en naturlig samlingspunkt för människor från hela Göteborgsområdet. En bassäng i älven värms upp med hjälp av spillvärme från Göteborg Energi.

Det är viktigt att det finns platser som är vindskyddade med goda solförhållanden. För att säkerställa detta utförs särskilda vind- och solstudier.



Ett offentligt bad blir en samlingspunkt och en viktig attraktion för människor från hela Göteborgsområdet.



Mötesplats intill vattnet. Vid Rosenlundsbron, Göteborg.



En vattenlekplats lockar till samspel samtidigt som den ger en pedagogisk inblick i förnybara energikällor. Heidelberg, Tyskland.

På de bostadsnära privata gårdarna uppstår de vardagliga, mer täta mötena som bidrar till trygghet och samhörighet. För barn, äldre och rörelsehindrade, som vistas mycket i bostadsområdet, är platserna särskilt viktiga. Kvarteren utformas med slutna ”tysta” bostadsgårdar. Gårdarna ska erbjuda en fristad och vara tydligt avgränsade från det offentliga rummet.

Trygghet

Staden måste planeras för att bidra till ökad trygghet. Att vistas bland många människor och vara sedd är för många människor en grundläggande faktor. Blandade stadsmiljöer, som är befolkade under stora delar av dygnet bidrar till detta. Genom att planera för funktioner som genererar människor i rörelse stora delar av dygnet kan tryggheten öka. På Skeppsbron planeras verksamheter så som hotell, restauranger och en kollektivtrafikknutpunkt, som befolkar området även under kvällstid. Kontor och andra verksamheter befolkar området under dagtid.

För att skapa trygghet i stadsdelen placeras entréerna till bostäderna ut mot gatorna, med genomgång in till gård. Fönster ut mot och boende längs med de publika stråken hjälper också till att skapa trygghet.

All parkering för områdets boende och verksamheter sker i garage. Parkeringsgarage kan ofta upplevas som otrygga och det är därför viktigt att trygghetsaspekten beaktas när anläggningen planeras.

Genom en medveten belysning kan tryggheten i miljön öka. Under det fortsatta planarbetet kommer ett program för belysning att upprättas.

Stad för alla

För att få en blandad stad behöver vi planera och bygga för en befolkning med varierande förutsättningar. Mindre rörliga människor, som barn, äldre och rörelsehindrade kan inte ta sig så långt själva. Alla göteborgare har inte tillgång till bil. Därför är det viktigt att de boende kan nå nödvändiga och önskvärda funktioner till fots, per cykel och med kollektivtrafik. Genom att bygga nära service och kollektivtrafik ökar vi utbudet inom människors vardagliga räckvidd. Samtidigt måste de gröna stadsrummen för rekreation värnas och utvecklas av samma skäl. En vanlig vardag för enklare väsentligt för både barn och vuxna om det finns användbara utomhusplatser för lek eller stillhet inom promenadavstånd.



Foto: Jonas Berg

Blandade stadsmiljöer som befolkas under stora delar av dygnet ökar tryggheten.



Foto: Martin Rohrbach

Stadsmiljön planeras för människor med olika behov.

EKONOMISK HÅLLBARHET

Attraktiva stadsmiljöer är en konkurrensfördel

En väl utformad, attraktiv stadsmiljö medverkar till att profilera Göteborg och skapa goda förutsättningar för företagande och tillväxt. De offentliga rummen betyder mycket för Göteborgs identitet och attraktivitet, goda offentliga rum ger glädje och stolthet. De mänskliga behoven av goda och hållbara miljöer ska betonas i stadsutvecklingen.

Skeppsbron har en relativt hög täthet, vilket ger ett bra underlag för verksamheter och service. En hög täthet kräver attraktiva gemensamma utrymmen. Gårdar, parker, lekplatser, torg och gator ska ges en utformning som ger rika upplevelser och bra användningsmöjligheter.

Skeppsbrons mötesplatser ska inspirera människor att träffas. Det är betydelsefullt inte enbart för privatpersoner utan också för näringslivets mångfald och för småskaliga verksamheters förmåga att växa genom nätverk och kontakter.

Ett långsiktigt perspektiv

Skeppsbron byggs till stora delar upp från grunden. Byggnader, parker och infrastruktur ska byggas långsiktigt hållbart, eftersom detta minskar resursanvändningen. Investeringskostnaden kan bli något högre än normalt, men i gengäld kan underhålls- och driftskost-

nader minskas och livslängden ökas. Det är viktigt att använda hållbara och kvalitativa material, samt att använda den senaste tekniken inom hållbar utveckling. Låga drifts- och underhållskostnader är en förutsättning för ekonomisk hållbarhet.

Det ska finnas ett stort mått av nytänkande i utformning när det gäller smarta, funktionella lösningar på Skeppsbron. För att säkerställa att den senaste tekniken och kunskapen används kommer ett parallellt teknikuppdrag att utlysas under det fortsatta arbetet.

Mångfald ska prägla Skeppsbron

Skeppsbron ska präglas av mångfald när det gäller bostadstyper, kontorsstorlekar, lägen för handel, kafé och restaurangverksamhet. Det ger en robusthet som är viktig för en ekonomiskt hållbar utveckling. En variation och en blandning gör stadsdelen attraktiv och levande för både besökare och boende.

Flexibla ytor

På Skeppsbron ska husens bottenvåningar kunna inrymma olika publika verksamheter. Ytorna för handel och besöksintensiv näring bör vara flexibla. Lokaler som inledningsvis används för kontor kan i ett senare skede användas för butiker, kaféer och restauranger.

Lagen om tredimensionell fastighetsindelning innebär att fastigheter kan avgränsas även i höjd- och djupled. Det innebär att anläggningar eller våningsplan

inom samma byggnad kan ha olika ägare. För Skeppsbrons del betyder det att de kommersiella lokalerna kan få en specialiserad operatör eller organisation som driver och utvecklar lokalverksamheten i husens bottenvåningar. Det ökar förutsättningarna för att åstadkomma ett bra utbud med framgångsrik handel och annan besöksintensiv näring. Övriga våningar i husen ägs antingen av kommunala fastighetsbolag eller av bostadsrättsföreningar.

Hamnhuset – ett passivhus på Norra Älvstranden:

Energiförbrukningen är 60 kWh/kvm och år. Ett hus som byggs enligt norm förbrukar cirka 110 kWh/kvm och år.

70 procent lägre koldioxidutsläpp jämfört med hus som byggs enligt norm.

Koldioxidutsläpp orsakade av mer material och transporter under byggnationen är "återbetalda" på tre år.

Investeringen ökar med måttliga 4 procent. Energieffektiviteten sänker totalkostnaden redan första året.

Framgångsrik handel

Visionen är att "Skeppsbron ska bli innerstans nya mötesplats vid älven". För att detta ska kunna bli verklighet krävs bland annat en utveckling av handel och besöksintensiv näring i stadsdelen.

En sådan utveckling förutsätter att Skeppsbrons unika kvaliteter tas tillvara. Närheten till vattnet utnyttjas maximalt med till exempel utrymmen för kollektivtrafiken i älven, turist- och turbåtar, samt en korttidshamn för gästande båtar. Genom att samla verksamheter med båtar på ett ställe kan vi också miljöanpassa hanteringen i större utsträckning. Badanläggningen i älven höjer områdets attraktion och ökar flödet av besökare.

Skeppsbrons centrala läge förstärks ytterligare med hjälp av goda kommunikationer som bildar en knutpunkt, liksom med bra stråk för gående och cyklister. Närheten till övriga delar av Göteborgs innestads utbud är också en tillgång.

Det är väsentligt att de kommersiella verksamheterna etableras vid rätt tidpunkt så att de blir bärkraftiga från början. Lönsamma verksamheter drar till sig fler näringsidkare medan förlustverksamheter snarare kan ha en avskräckande effekt.



En blandning av verksamheter ger en robusthet.



Livfull handel.

Referenser

Byggande för en hållbar utveckling i Göteborg. 10 exempel. Göteborgs Stad.

Bygga-bo-dialogen för hållbart byggande och förvaltande. Boverket, ByggaBoDialogen, Energimyndigheten.

Dagvatten inom planlagda områden. VA-verket i Göteborg.

Hur kan energiresursbehov och klimatpåverkan i befintlig bebyggelse minskas? En studie av bygg- och energibranschen i samverkan. SBUF och Svensk Fjärrvärme.

Miljöanpassat byggande. Program för Göteborg Bostäder. Göteborgs Stad, Fastighetskontoret.

Mål för miljön/God bebyggd miljö. Boverket. www.boverket.se

Stadsbyggnadskvaliteter i Göteborg. Om stadens utformning. Göteborgs Stad, Stadsbyggnadskontoret.

Västra Hamnen, Malmö. www.malmo.se

Skeppsbron. Handel och besöksintensiv näring. ZÖK AB.



Göteborgs Stad Stadsbyggnadskontoret

STADSBYGGNADSKONTORET, KÖPMANGATAN 20, BOX 2554, 403 17 GÖTEBORG TEL 031-368 00 00
E-POST:SBK@STADSBYGGNAD.GOTEBORG.SE WWW.STADSBYGGNAD.GOTEBORG.SE