

Analys



Intryck

Hur upplevs Tuve idag? Det finns fördomar och det finns en verklighet.

För att utforska Tuve ville vi skapa en slumpmässig bild av stadsdelen. Genom att kasta ut en näve bönor på en karta får vi besöka platser vi annars inte hade upptäckt. 19 bönor landar i programområdet. Dessa bilder ger möjligtvis en annan bild än den vi är vana vid, men det är fortfarande Tuve. Grönska, baksidor, trafikseparering, staket, utsikt och blomsterarrangemang visar denna bild av stadsdelen.



(metoden är utvecklad av Raoul Bunschoten/CHORA)

Historisk utveckling

Tuve på medeltiden, gränsen mellan Sverige och Norge

Området är en gammal kulturbygd och här finns flera förhistoriska lämningar. Särskilt intressanta är områdena kring Tuve kyrka och vid Skändlaberget. Tuve kyrka tillkom på 1200-talet och är en av 6 medeltida kyrkor i Göteborg. Intill kyrkan ligger ett av västra Sveriges största gravfält som användes från ca 500 f. Kr. till kristendomens genombrott omkring år 1000. Tuve finns omnämnt redan i den äldsta svenska lagen, Västgötalagen, som dateras till tidig medeltid. Tången ansågs vara Hisingens medelpunkt och här tror man att tingsstället var beläget under 1200- och 1300-talet. På 1200-talet blev Tuve en del av Sverige medan Säve blev norskt. Sockengränsen blev därmed också riksgrens under ca 400 år. Under denna tid pågick flera gränsfejder och krig som fick konsekvenser för bygden som drabbades hårt.

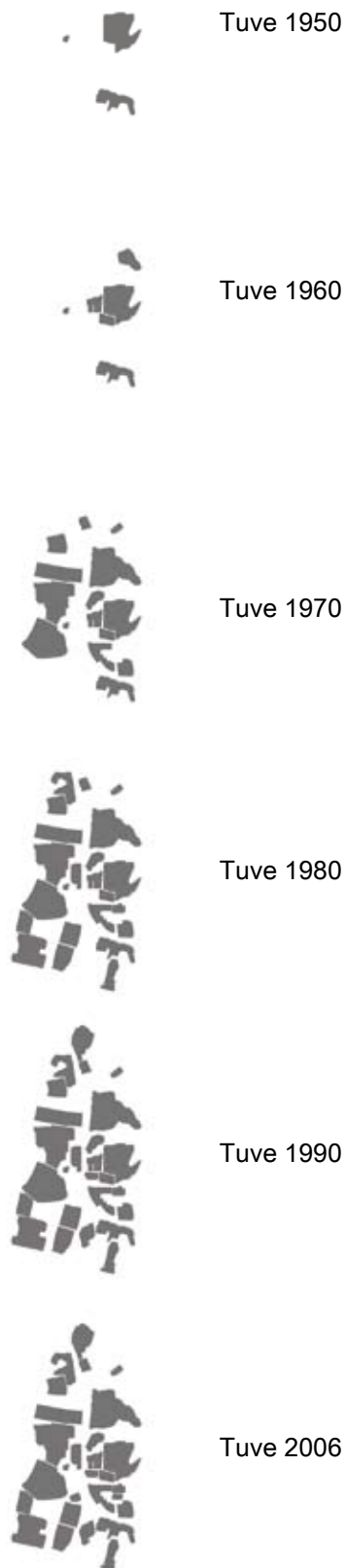
Tuve under 1900-talet, från landsbygd till modern storstadsförort

Sedan Säve blev svenskt 1658 har utvecklingen för de båda socknarna varit likartad ända fram till 1900-talet. Tuve förvandlades under 1900-talets första del från ren landsbygd till en modern storstadsförort. Anställda vid St Jörgens sjukhus och människor från Lundby började bygga egna hem i Tuve. Första bostadsbebyggelsen tillkom i Bäckedalen. År 1935 fanns i Tuve ca 700 invånare som huvudsakligen var sysselsatta med jordbruk. På 30- och 40-talet började egnahemsområden byggas i Gunnestorp och Glöstorp. I slutet av 50-talet tillkom radhusbebyggelse i Tången och Glöstorp. I mitten av 60-talet var i stort sett allt jordbruk borta och de stora flerfamiljsområdena började byggas. 1967 införlivades Tuve i Göteborgs kommun och utbyggnaden ökade ytterligare. Flera stora bostadsområden uppfördes under slutet av 60-talet och början av 70-talet. 1970 uppfördes Tuve centrum. Delar av bostadsområdet söder om Snarberget förstördes och försvann i det stora jordskredet 1977.

Miljonprogrammet i Tuve

1964 fattade riksdagen ett beslut om att en miljon bostäder skulle byggas fram till och med 1974. Det hade under lång tid varit bostadsbrist i Sverige och genom att förbättra boendestandarden med kvaliteter som ljus, luft och grönska samt minska trångboddheten ville man höja den allmänna levnadsstandarden.

När Tuves utbyggnad accelererade i slutet av 60-talet var folkhemsbygget i Sverige i full gång och man hade stora planer för Göteborg. Invånarantalet förväntades växa till en halv miljon redan 1975. Då hela Hisingen var införlivat i Göteborgs kommun gjordes en egen generalplan för området 1971. Hisingen bestod då främst av jordbruksmark. I planen syns tydligt den framtidstro och framåtanda som präglade planeringen under 60- och 70-talet. I stort sett hela Hisingen skulle bebyggas. Som ett rutnät över hela Hisingen planerades motorleder som skulle knyta samman de olika områdena och fungera som ett effektivt transportsystem. Man planerade även för kollektivtrafik i form av stomlinjerservat samt järnvägslinjer. Bostäder planerades främst på den östra sidan och



industriområden längs kustområdet och i ett band från Volvos område söder- och norrut. Ett stort centrumområde skulle finnas där Stora Holm ligger idag.

Privat ägande dominerade

Miljonprogramsexploateringen av Tuve började i de södra delarna, där sammanlagt 740 lägenheter i flerbostadshus och 560 i småhus stod färdiga 1972. 1979 var Tuve bebyggt med 3747 lägenheter; 2271 i flerbostadshus och 1476 i småhus. Jämfört med många andra områden i Göteborg som tillkom under samma period dominerar privat ägande och ägande i bostadsrättsform. Endast 21 % av samtliga lägenheter är hyreslägenheter, alla ägda av allmännyttiga bostadsföretag.

Huvuddelen av de nyinflyttade i stadsdelen var barnfamiljer som attraherades av det barnvänliga och naturnära boendet. Många av familjerna bor idag kvar i sina bostäder, medan barnen har blivit vuxna och flyttat. Detta gör att det bor betydligt färre personer i varje bostad nu än förr. Från ett invånarantal på 14 000 personer till idag knappt 9 000 personer.

Generalplanen genomfördes ej som planerat

Varken på Hisingen eller i Tuve genomfördes generalplanen i sin helhet. Trafikleden genom Hisingsparken byggdes aldrig, trafiken leddes istället in från Tuvevägen via Finlandsvägen och det blev aldrig någon ringled. Detta ger idag en rörig och problematisk trafik- och bebyggelsestruktur i Tuve. Norra Tuve var koncentrerat runt rasområdet och efter raset 1977 förskjöts bebyggelsen längre norrut, fortfarande utan möjlighet att med bil/buss ta sig till Tuve torg på ett enkelt sätt. I miljonprogrammets plan kunde man nå Tuve torg från östra delen av Glöstorpsvägen, däremot ej från väster. I dagens Tuve är det omvänt.

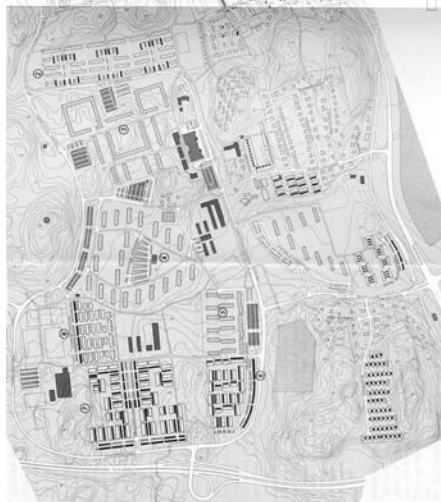
Bebyggelse

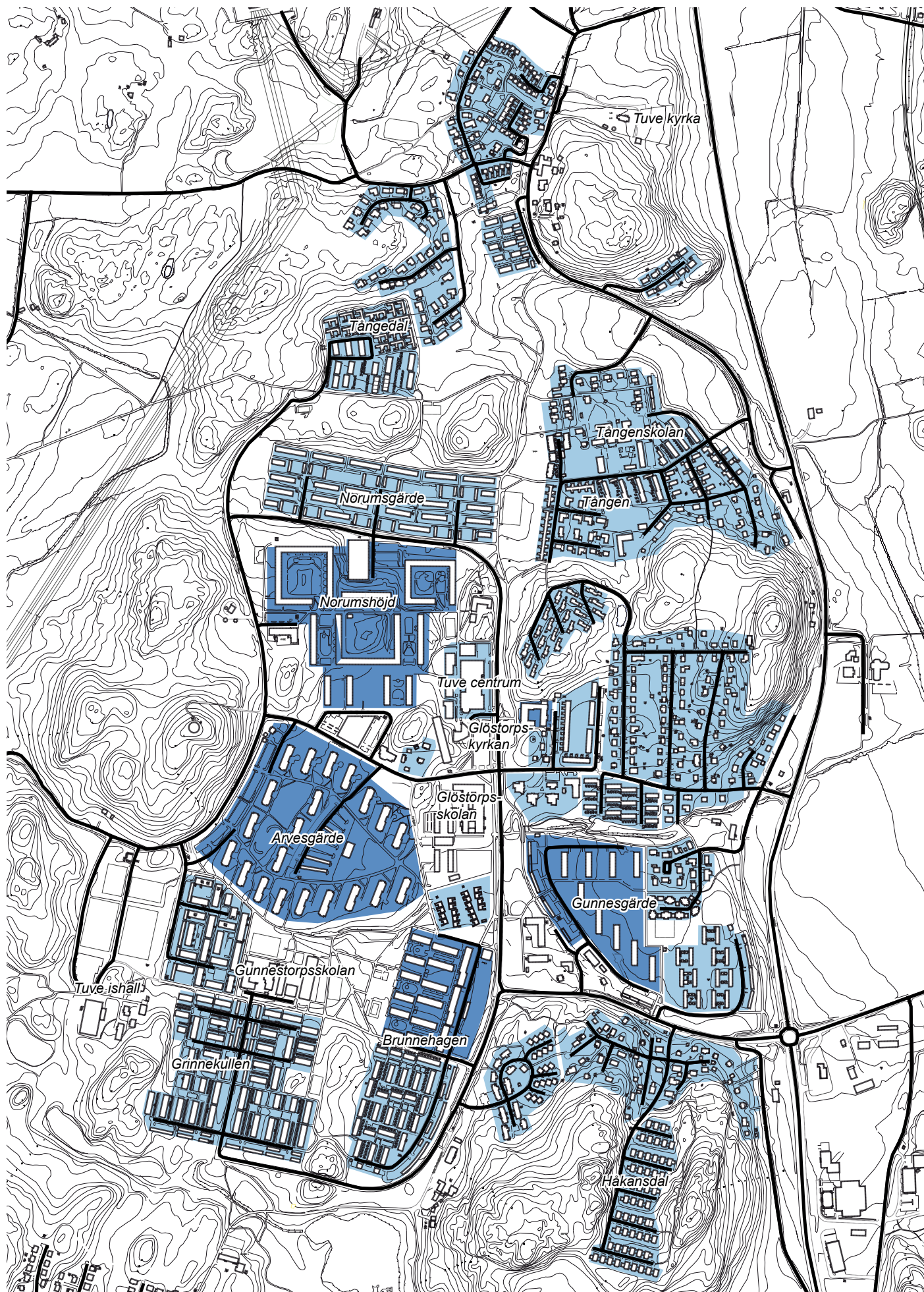
Fram till 1960 byggdes det i Tuve, med något enstaka undantag, enbart småhus. I anslutning till äldre villabebyggelse bebyggdes områdets östra del (öster om Gunnestorpsvägen) under 50-talet med små radhusgrupper, vilket utökade Tuves bebyggelse med 176 bostäder i småhus. År 1960 bestod Tuve av 305 bostäder varav 3 i flerbostadshus. Under 60-talets första hälft byggdes flerbostadshusen i Gunnesgårde.

Miljonprogramsexploateringen av Tuve började i de södra delarna och stod färdigt 1979. Av planen framgår att miljonprogramutbyggnaden är uppdelad i grannskapsenheter där de flesta områden består av 1-2 vånings rad- eller atriumhus. Norumshöjd, Arvesgårde och norra Brunnehagen har högre hus med 3-4 våningar (senare byggdes även Gunnesgårde med 4-våningshus). Sex av grannskapsenheterna ligger innanför den matarringled som skulle ha bildats av Gunnestorpsvägen, Tuve Centrumväg, Västra Tuvevägen och Timmeråsvägen men som aldrig byggdes klart.

Alla grannskapsenheterna byggda under miljonprogrammet följer den planprincip som angavs som riktlinje i SCAFT 1968. De trafikmatas ”utifrån” via ringleden in på en anslutningsgata som slutar i bilparkering. Från parkeringsdäck, garage eller markparkering leder gång- och cykelväg fram till husens entréer, som alltid är orienterade från bil/parkeringssidan. Grannskapsenheterna förbinds sinsemellan och med Tuve Centrum, skolor mm med gång- och cykelvägar.

Generalplan för Hisingen samt stadsplan för Glöstorp (Tuve) 1971



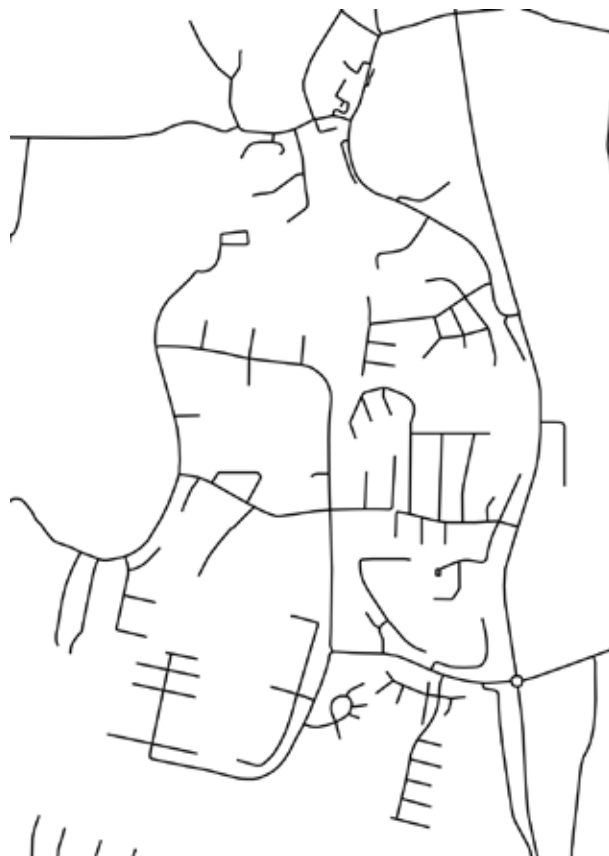


Hög bebyggelse

Låg bebyggelse



Räknar man tillgänglighet som varje nods (korsnings, vändplans) avstånd till samtliga noder får man idag följande bild:



Bilvägar



En konsekvens av nya kopplingar blir kortare avstånd mellan Tuves delar



Gång- och cykelvägar



Avstånd från centrum. Ca 26% av Tuves befolkning bor inom 400m från torget.

Trafik

Tuve ligger som en enklav, helt avskild från närliggande områden med Tuvevägen i öster, stora grönområden i väster och söder och åkerlandskapet i norr. Genom Tuve löper en huvudgata, Gunnestorpsvägen som byter namn till Nolehultsvägen vid Tuve torg. Området saknar helt genomgående gator vilket gör att Tuve inte har någon genomfartstrafik. Gatunätet har en tydlig trädstruktur och en utifrånmatning som till stor del sker mellan bebyggelsen och naturmarken utanför. Gång- och cykelnätet däremot är väl utbyggt och har en tydlig rutnätsstruktur med hög tillgänglighet.

Trafikstudie Chalmers

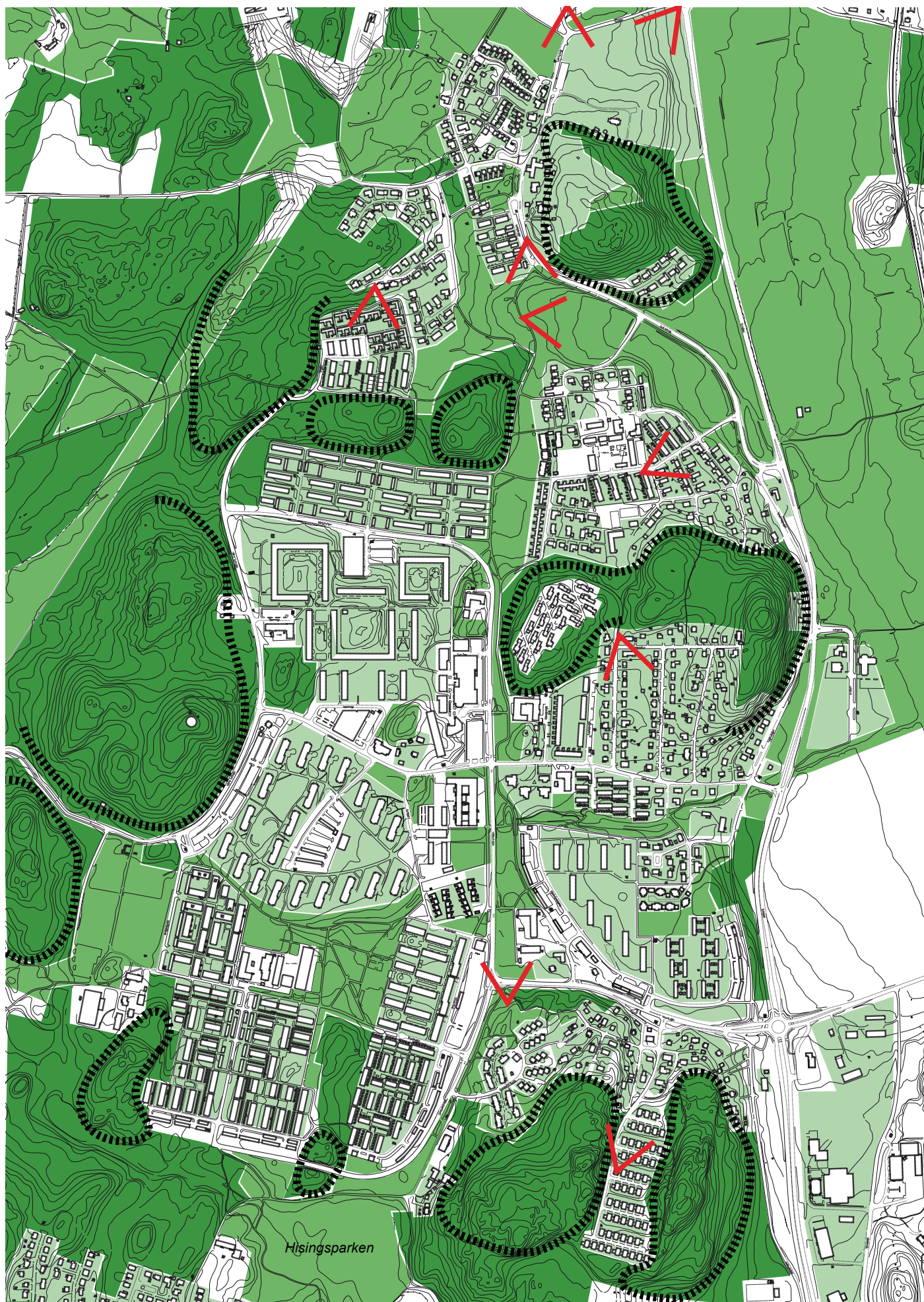
För att få en bättre förståelse för Tuves utformning och hur framförallt trafiken är uppbyggd fick Anders Hagson, trafikplanerare på Chalmers tekniska högskola, i uppdrag att studera Tuve. I uppdraget ingick även att ge förslag på förbättringar i trafikstrukturen. Materialet har sedan, tillsammans med övrigt arbete, utgjort en del av analysmaterialet.

Den fysiska utformningen av Tuve, eller Glöstorpsområdet, hette då det planerades, följer helt de riktlinjer som Statens Planverk och Statens Vägverk gav ut som SCAFT 1968: Riktlinjer för stadsplanering med hänsyn till trafiksäkerhet. Planprinciperna var utsatta för hård kritik redan när Tuve byggdes. Sedan dess har nya riktlinjer och råd, liksom praktiken, successivt gått ifrån den rigida differentieringen och separeringen.

Orsakerna är flera:

- Områdena blir isolerade från övriga staden
- Miljön (särskilt väg- och parkeringsmiljön) blir stereotyp och trist – fri sikt, enkelhet och enhetlighet var ledord
- Trots relativt hög exploatering blir gångavstånden långa, vilket försvårar det lokala torgets överlevnad
- Områden med gator utformade för biltrafik i låg fart och parkering nära entré har visat sig ge mycket hög trafiksäkerhet (men många små tillbud), samtidigt som det visat sig att breda matarleder runt och mellan grannskap lockar till hög hastighet (och få men allvarliga olyckor).
- SCAFT principen ger områden som är svåra att, på ett effektivt sätt, försörja med kollektivtrafik då centrala och genomgående gator ofta saknas. Central linjedragning och linjer som går gent mellan områden och stadsdelar är en grundförutsättning för bra och effektiv kollektivtrafik – och för målet att öka kollektivresandet väsentligt till 2020.

Slutsatsen av Anders Hagsons arbete är att en förtätning av Tuve inte bör ske genom utbyggnad av fler grannskapsenheter – grupper av bostadshus. Istället bör området förtätas kring centrum, som idag rymmer en liten andel av befolkningen.



Landskap

Tuve är den stadsdel i Göteborg som har högst andel kommunala grönytor per person. En stor del av den kommunala marken sköts och klipps som öppen parkmark men Tuve är också omgivet av stora skogsområden främst i väster och söder. Detta innebär god tillgänglighet på grönområden för de boende men också en mycket hög kostnad för skötsel.

De flacka lägre områdena i Tuve är antingen bebyggda eller består av öppen parkmark medan de högre områdena och kullarna är helt täckta av skog. De skogsklädda höjderna med fina utblickar förstärker topografin och delar av och ringar in stadsdelen. Huvuddelen av bebyggelsen ligger i en gryta. Topografin skärmar också norra och centrala Tuve från varandra. Längs Tuvevägen skärmas bebyggelsen av genom höjdskillnaden vilket gör att stadsdelen inte alls presenterar sig för förbipasserande.

Den öppna parkmarken i Tuve koncentreras främst i två stråk

Ett löper i nord-sydlig riktning längs Gunnestorpsvägen/Nolehultsvägen och vidare norrut. Det andra löper i öst-västlig riktning längs Hinnebäcken. Utöver detta utgör det gamla rasområdet och delar av Hisingsparken stora öppna grönområden. Det nord-sydliga stråket utgörs idag till stora delar av det gamla spårreservat som löper längs östra sidan av Gunnestorpsvägen/Nolehultsvägen och vidare norrut längs Tången och Tuve kyrkby.

Ingenmansland

Längs flera av de viktigaste gångstråken genom Tuve ligger platser som har lämnats utanför den gestaltning som formar de omkringliggande områdena. Platserna saknar tillhörighet både ur arkitektonisk och landskapsbildssynpunkt och de uppfattas ofta som fula, skräpiga och ibland som otrygga. Detta bidrar till att gångstråken upplevs som osammanhängande och att man inte till fullo utnyttjar den potential som finns. Även gångstråken följer två stråk i nord-sydlig respektive öst-västlig riktning.

Hisingsparken

Hisingsparken är Göteborgs största parkområde och sträcker sig från Slätta Damm i söder till Tuve och Gunnestorp i nordost. Gamla Björlandavägen kantrar området i söder. Området fick parkstatus så sent som på 80-talet och är för många okänt. Gångvägar och stigar leder genom skogspartier, över ångar och förbi vattendrag. Parken är mycket vacker och en stor tillgång för tuvebor. Mötet mellan Hisingsparken och Tuve sker vid Gunnestorpsvägen och bostadsområdenas parkeringsgarage. Parken saknar en tydlig entré från detta håll. Barn har svårt att på ett tryggt sätt ta sig till parken då övergångsställen helt saknas. Här saknas även besöksparkering och skyltad entré.

Tuveraset

En av Sveriges största naturkatastrofer inträffade den 30 november 1977 i Tuve. På några minuter ändrade ett område på 27 ha fullständigt utseende. Marken flyttade sig 200 m och ett stort område med 67 hus gled ner mot Kvillebäckens dalgång.

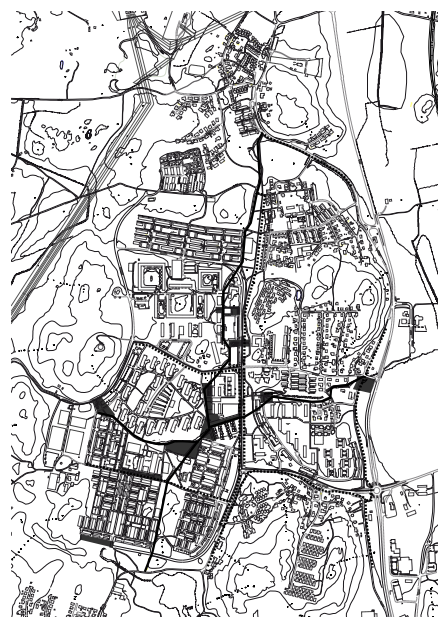
Flera faktorer bidrog till att skredet utlöstes och fick den stora omfattningen. De viktigaste faktorerna var den brant lutande bergytan under leran vid Tuve Kyrkväg, artesiskt grundvattenstryck under lerlagren och sannolikt även i silt- och sandskikten i leran, låg skjuvhållfasthet, förekomst av kvicklera, exploatering av området som inneburit ökad belastning samt vibrationer på grund av trafik. Tuveskredet blev en väckarklocka och en brytpunkt för hur man ser på skredriskerna ur ett samhällsperspektiv. Området är idag ett stort grönområde utan någon form av bebyggelse.



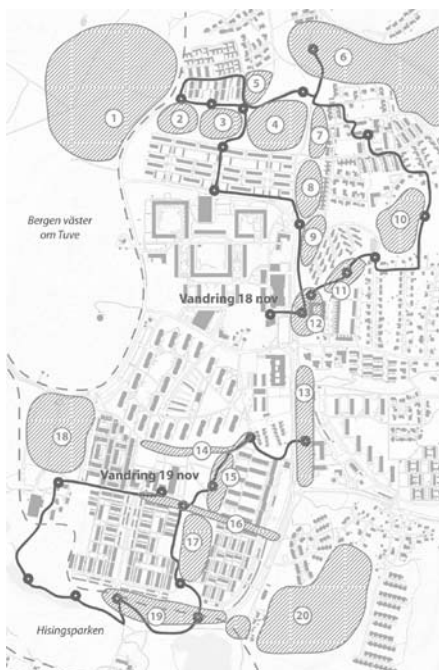
Kommunal mark (grå)



Parkstråk och öppna grönytor (grå)



Ingenmansland (svart)
Parkstråk och öppna grönytor (grå)



Kartan visar de två vandringarnas rutter och de platser som diskuterades.

Grönvandringar

I samband med programarbetet bjöds Pål Castell in för att leda vandringar i Tuve. Pål är landskapsarkitekt och arbetar på Chalmers tekniska högskola. Vandringar är ett sätt att fånga upp kunskap och tankar från de boende i området. Det är samtidigt ett sätt att sprida information till de boende om vad som är på gång och att bjuda in dem till en fortsatt dialog. Vandringarna genomfördes 18 och 19 november 2006.

Förutom att diskutera platser för och utformning av eventuell ny bebyggelse, har utgångspunkten varit att diskutera markanvändning i stort, utformning och skötsel av allmänna ytor, infrastruktur och andra utvecklingsmöjligheter i Tuve inom ramen för den kommunala stadsplaneringen. Under de två dagarna fördes diskussioner på flera olika plan, från detaljfrågor på enskilda platser till övergripande strategiska överväganden.

Befolkningen

De flesta var överens om att Tuve behöver fler invånare för att ge ett bättre underlag för service. Många menade att det var viktigt att bygga för barnfamiljer som i större utsträckning håller upp servicen. Även ungdomar och studenter, som det i dag inte bor så många av i Tuve, ville man bygga för trots viss tveksamhet om denna grupp verkligen vill bo så perifert. Några ville bygga för äldre, det saknas i stor utsträckning hus med hiss i Tuve. Medan andra menade att man inte ska offra fler centrala ytor på äldreboende. Fler boende i Tuve ger en ökad trafik vilket oroade många.

Bebyggelsen

Många var beredda att bygga på en hel del av platserna vi passerade, så länge det inte förstörde några väsentliga värden och så länge bebyggelsen höll sig till rimliga dimensioner (någorlunda anpassat till Tuves grundkaraktär). Några ville bevara Tuve öppet och i huvudsak bygga vidare på den låga bebyggelsen medan andra pekade på att Tuve redan är "fullt med" tvåplans radhus. Flera ville bygga högt och tätt kring centrum och andra ville bygga tätt i Tuves utkanter som till exempel väster om Tångedal.

Trafik

En länk för biltrafik mellan södra och norra delarna bör prioriteras för att underlätta rörelser inom stadsdelen och därmed även stärka centrums roll. Det är samtidigt en styrka för Tuve att genomfartstrafiken är begränsad och det vore därför dumt att skapa fler biltrafiklänkar. Några ville ha en förlängning av Västra Tuvevägen, så att det bildas en ringväg runt bebyggelsen för att inte störa befintliga områden. Några ville istället för en ny bilväg genom området skapa en bussgata som möjliggör en effektivare kollektivtrafiksörjning. De utrymmeskrävande parkeringsplatserna kunde delvis ersättas med parkering längs gator och i parkeringshus.

Grönstruktur

Tuves generösa grönytor är viktiga för områdets karaktär samtidigt som många öppna ytor används ganska lite nu för tiden, vilket kan motivera viss exploatering. Fler invånare och i synnerhet fler barn behöver kanske flera av de nu oanvända ytorna för till exempel bollspel och lekplatser – därför bör man vara försiktig och inte bygga igen alltför mycket. Många ytor har bristfälligt underhåll – om det saknas resurser att underhålla bör annan markanvändning övervägas. Flera menade att grönytor och promenadstråk inte hänger ihop så bra som de skulle kunna genom några enkla åtgärder. Hisingsparken, till exempel, borde kunna utökas som strövområde och förlängas genom att knyta an till andra områden väster och norr om Tuve.



Bilder från grönvandringar med Pål Castell.



Andra utredningar

Geoteknik

Det finns ett stort antal geotekniska undersökningar som utförts i samband med Tuveskredet vid slutet av 1977. GF konsult AB har tagit fram en geoteknisk undersökning, daterad 2008-02-06. I arbetet ingår stabilitetsanalyser, mätning av grundvattennivå och redovisning av geotekniska förhållanden m.m.

Tuveskedet inträffade den 30 november 1977. Skredområdet omfattar ca 27 hektar och sammanfaller delvis med det nu aktuella området. Efter skredet har åtgärder vidtagits för att säkerställa stabiliteten, med bl a avschaktning, stödfyllning, grundvattensänkning och kalkpelare. Sprängstenfyllning inom en spontkonstruktion har utförts vid Almhöjdsområdet och vid nuvarande Tångelund.

Stabilitet

Vid platsbesöket observerades inga indikationer om stabilitetsproblem, exempelvis marksprickor eller marksättningar inom något delområde. Stabiliteten inom område A, B och D bedöms vara tillfredställande utgående från topografiska och geotekniska förhållanden.

För att ett område för befintlig bebyggelse och nyexploatering skall kunna klassas som stabilt vid en stabilitetsutredning erfordras, enligt skredkommissionens rapport 3:95 "Anvisningar för släntstabilitetsutredningar", att ett antal säkerhetsfaktorer ska uppfylla vissa tal. Detaljerade analyser, särskilt för delar av område B samt för område C återfinns i den geotekniska undersökningen för programmet.

Rekommendationer

Stabiliteten för alla delområden bedöms vara tillfredställande. På grund av att leran inom område C är mycket högsensitiv skall man vara försiktig med markbelastningar och schaktarbeten här. Geotekniska förutsättningar för kvicklereskred finns fortfarande inom område C om markbelastningarna blir för stora.

A. Byggbarheten inom den norra delen av område A bedöms vara god. Byggnader i 1-2 plan bedöms kunna grundläggas med platta på mark till stor del. Inom den södra delen bör sättningsproblematiken utredas med hänsyn till lerans sättningsegenskaper och med hänsyn till eventuella uppfyllnader.

B. Byggbarheten inom stor del av område B bedöms vara god. Byggnader i 1-2 plan kan åtminstone delvis grundläggas med platta på mark. Lerlagrets mäktighet i den västra delen bedöms variera starkt och leran är relativt sättningskänslig, varför någon form av grundförstärkning här kan bli erforderlig.

C. För område C skall byggnader generellt undvikas förutom delen längst i väster. Det finns en spontkonstruktion strax söder om Almhöjdsområdet som utgör ett hinder för eventuella markarbeten. Eventuell gata bör placeras så att uppfyllnad för denna minimeras med hänsyn till stabilitetsförhållandet. Eventuella högre markbelastningar kan åtgärdas med grundförstärkning såsom KC-pelare eller lättfyllning.

D. Byggbarheten inom område D bedöms vara god. Byggnader i 1-2 plan bedöms kunna grundläggas med platta på mark.