Gullbergsvass
- En stadsdel för alla

Daniela Kragulj
Examensarbete 30 hp
Magisterprogrammet i Fysisk planering
Blekinge Tekniska Högskola
2007
Vad jag vill få ut av en stad är bland annat trygghet, spänning, lugn och aktivitet mm. Listan kan göras lång men det som jag kommer fram till, är att jag vill ha en stad som kan tillgodose flera behov. Om man vill ha lugn eller pulserande nattliv så ska man kunna hitta det.

När jag tog mig an uppgiften att göra ett förslag för en ny stadsdel tätt inpå centrala Göteborg så såg jag detta som en otrolig möjlighet. En möjlighet att skapa en helt ny stadsdel.

ANALYS

De analyser som ligger till grund för det slutgiltiga förslaget delas in i en S.W.O.T-analys där jag punktat upp vad Gullbergsvass kan tillföra och vilka farhågor som ett planläggande av området kan medföra.

Jag har även gjort en analys över de kopplingar jag vill förstärka inom området och vilka byggnader som kommer att bevaras i mitt planförslag.
S.W.O.T - ANALYS

För att strukturer upp mina uppfattningar kring Gullbergsvass valde jag att göra en S.W.O.T-analys (Strengths,Weaknesses,Opportunities,Treats). Genom att dela upp vad jag anser är områdets styrkor, svagheter, möjligheter och hot får jag en tydligare bild över vad jag kan ta till vara på eller ta i beaktning.

Styrkor:
- Centralt, attraktivt läge
- Nära centralstationen, kommunikation
- Stort område
- Vattennära områden
- Drömmarnas kaj: karakteristiskt område med båtliv
- Kulturhistoriska värdefulla byggnader
- Attraktivt för exploatering

Svagheter:
- Barriärer: Mårten-Krakowleden, stor barriär
- Dålig kontakt med resten av Göteborg
- Geotekniska förhållanden: lermark, svårbebyggt
- Buller: Mårten-Krakowleden
- Föröra mark: dyrt med sanering
- Ej funktionsblandat: bostäder saknas, otryggt
- Svårt tillgängligt till fots eller cykel
- Få grönytor

Möjligheter:
- Utveckling av centrum
- Blandstad: ny stadsdel med blandade funktioner
- Resecentrum: Västlänken
- Vattennära bebyggelse
- Koppla Gullbergsvass med broar till Ringön i framtiden
- Olika exploaterer sätter sin prägel: variation i byggnader
- Bättre koppling: gräva ner Mårten-Krakowleden
- Sammanhängande grönstråk
- Bra samarbete mellan alla berörda parter i planeringen

Hot:
- Översvämningsrisk och rasrisk
- Segregering: dyra bostäder
- Funktionsuppdelnings: ingen blandstad
- Monoton bebyggelse: för snabb utveckling
KVALITÉER OCH BRISTER


Mera människor kommer att vistas Gullbergsvass när ny bebyggelse anlägs med attraktiva bostäder vid vattnet. Centrumet i Göteborg kommer att utvidgas i och med att Gullbergsvass bebyggs och en funktionsblandning kommer att öka aktiviteten i området. Gullbergsvass har kulturhistoriska värdefulla byggnader som ger historia åt området.

Ur geologisk synpunkt är marken i Gullbergsvass inte särskilt bra att bygga på. Gullbergsvass har varit ett vassområde som har fyllts igen genom åren och marken består av 100m djup lera. Detta kommer att innebära en försvårad byggnadsprocess och man måste bygga husen så att de klarar den ostabila marken. Översvämningsrisken och rasrisken är påtaglig i Gullbergsvass och det behövs åtgärder för detta.

Gullbergsvass är idag fullt med barriärer och är inte anpassad för fotgängare eller cyklister. Bangården och de stora motorlederna gör att Gullbergsvass inte har någon koppling med resten av Göteborg. För att minska barriärerna kommer det behövas åtgärder, en av dessa är att Mårten-Krakowleden grävs ner.

Den stora terminalverksamheten upptar stor del av området vilket gör området svårtillgängligt. Bebyggelsen i Gullbergsvass består endast av arbetsplatser vilket bidrar till att området är folktomt och upplevs otryggt om kvällarna.

Förhoppningsvis kan dessa brister och hot lösas och förbättras. Det är viktigt att alla berörda parter i planeringen får delta och påverka förslaget.

Det finns en risk att större företag får mycket att säga till om angående placering av olika funktioner och ”kräva” att vissa företag ska ligga bredvid varandra. Liknande exempel finns att se vid Lindholmen, Norra Älvstranden i Göteborg. Detta skulle i så fall leda till att förslagets grundidé om en levande blandstad går förlorad.

Det finns en risk vid utveckling av vattennära områden som Gullbergsvass att det endast byggs dyra bostäder, detta kan leda till att segregationen ökar.

En annan risk är att Gullbergsvass utvecklas för snabbt vilket kan leda till att bebyggelsen blir monoton och saknar olika typer av byggnader.
KOPPLINGAR


Gång- och cykelförbindelse med Gullbergsvass kommer att ingå till viss del i vägnätet men även som ett separat stråk längs kajen.

Göta tunneln kan förlängas i och med en nergrävning av Mårten-Krakowleden som kommer därigenom möjliggöra en bättre koppling i området.

När det gäller kopplingar över älven så kommer Göta Alvbrom byggas om till en lägre bro och samtidigt flyttas längre upp i älven. Fler broförbindelser kan bli möjligt i framtiden när Ringön utvecklas.

Kartkälla: Göteborgs Stadsbyggnadskontor
BEVARADE BYGGNADER

Av de byggnader som finns i Gullbergsvass idag kommer all bebyggelse med kulturhistoriskt värde att bevaras. Dessa byggnader är Vita huset, Centralstationen, f.d. Gasverket och Skansen Lejonet kan skänka historia i det nya Gullbergsvass.

Övrig bebyggelse som jag valt att bevara är kontorsområdet i väster närmast Göta älvbron. Byggnaderna har ett säreget utseende och rutnätsstrukturen gör det enkelt att koppla ihop med framtida bebyggelse.

Gasklockan är en 80m hög byggnad som har ingen funktion idag. Den syns från flera håll i Göteborg och är ett kännetecken i Gullbergsvass. En byggnad i liknande utförande kan fortsätta sätta prägel på området och påminna om svunna tider.


¹ Västlänken - en tågtunnel under Göteborg, Program för detaljplaner, 2006, s. 41
Här presenteras mitt förslag för utveckling av Gullbergsvass. I denna del kommer det att innehålla bl. a vilka kopplingar och platser som jag tycker är viktiga och detaljer från planförslaget.

Beskrivning av förslagets gatustruktur, bebyggelsestruktur, kollektivtrafik, gång- och cykelförbindelser mm.

Tillämpning av blandstadsbegreppet och hållbar utveckling.
MITT KONCEPT

Syftet med detta examensarbete är att:

“Utveckla Gullbergsvass potential som en central och vattennära stadsdel genom alternativa lösningar av blandstadsbegreppet för en hållbar stadsutveckling.”

Mitt koncept för att uppfylla syftet är att:

- skapa varierad kvartersstruktur med blandade funktioner
- knyta samman Gullbergsvass med resten av Göteborg genom fler kopplingar över bangården.
- bygga om Göta Älvbron till en lågbro
- skapa en sammanhållna grönstruktur
- bygga vattennära bebyggelse
- öka tillgänglighet för gång och cykel med stråk längs med vägarna och separerade gång- och cykelbanor
- få med hållbart tänkande genom olika lösningar
Resecentrum:
Västlänkstationen och en ny byggnad för fjärrbussar samt hållplatser för kollektivtrafik kommer att bli det nya resecentrumet. Bangården vid den äldre stationsbyggnaden reduceras till 8 spår vilket kommer att ge mer utrymme för ny bebyggelse i söder.

En större byggnad vid resecentret kommer förtydliga platsen och ge rumslighet åt det stora torget vid Västlänkstationen. En högre byggnaden med 10 våningar kommer markera Västlänkstationen. Tillsammans med ”Läppstiftet” och Gasklockan kommer de tre byggnaderna att ge en vacker siluett över Gullbergsvass.

Gullbergsvass Street Walk:

Byggnaderna ligger i linje med varandra och skapar ett tydligt gaturum med stadsmässigt innehåll. Gullbergsvass Street Walk kommer att vara enligt med ett spårvägsfält i vardera riktning i mitten av vägbanan.

Skansen Lejonet - parken:
En av de större parkerna i Gullbergsvass kommer att ligga strax intill bangården nedanför Skansen Lejonet. Parken kommer att fungera som en samlingsplats för rekreation, lek och idrott. Gullberget med Skansen Lejonet är en tillgång till det övrigt plana Gullbergsvass.

En gång- och cykelbro över bangården kopplar Gullbergsvass med Stampen. Det finns nivåskillnader där bangården ligger vilket kommer att kräva en särskild konstruktion av gång- och cykelbron.

Kulturcentrum:
Gamla gasklockan behålls med dess storlek men byggs dock om till ett 80m högt 16 våningshus med stora lokaler för modern konst, restaurant, café och specialbutiker för design. Från gatan till Gasklockans entréer och dess tillbyggnad bildar en samling björkar en vacker inramning mot den höga byggnaden.

Norr om Gasklockan ligger ett torg med omkringliggande byggnader som kommer innehålla kontor, bostäder och handel.

Närmare vattnet finns ett mindre torg vid den västra delen av Gullbergska. Härifrån kan även en möjlig koppling mot Ringön i framtiden ske. ”Drömmarnas kaj” har placerats längre norrut i Göta älv och har rustats upp något med träbodar och några p-platser för de som bor/jobbar vid båtarna. För att båtverksamheterna vid ”Drömmarnas kaj” ska kunna behållas så skulle ett möjligt samarbete kunna ske med de övriga verksamheterna runt om.
Bostadskvarteret Lugnet:
Kajkanten har brutits upp i två vikar vilket ger vattenliv åt bebyggelsen längre in och förstärker området. Mycket av kvartersmarken kommer att vara offentlig med undantag för gårdarna inom kvarteren där marknivån och markbeläggningen markerar den halv-privata ytan.

En byggnad med café- och restaurang har placerats i grönstråket igenom området, vilket kommer att skänka en viss aktivitet under dagen. Lokaler i bottenplan vid några av bostadsbyggnaderna kommer att vara möjliga för utnyttning till varierade verksamheter.

Gullbergskaj:
Vattenfronten kommer att var uppdelad i hårdgjorda ytor med varierad markbeläggning och mjukare kajkanter med trädäck och bryggor.


Knutpunkt/Hållplats:

Perspektiv A: Gullbergskaj
DETALJ: KVARTER LUGNET

Området utmärks av en lugn miljö med bostäder som öppnar upp sig mot vattnet. Ett grönstråk sträcker sig genom området och övergår sedan till de trädplanterade gatorna.

Området närmast vattnet har en uppluckrad kajkant i form av två vikar. Kajkanten är terrasserad ner mot vattnet och kommer att växla mellan en mjukare utformning med trädäck till en mer hårdgjord yta.


Funktioner i området kommer till största del vara bostäder med några lokaler i bottenplan som kan hyras ut till olika ändamål. Byggnaderna närmare vägen kommer att innehålla parkering i botten. Parkering sker även vid gatan i form av kantparkering.

Exempel på utformning av kvarter. Exempel från Norra Älvstranden, Göteborg Bild: André Berggren

Sektion Kvartersgata

(meter)
Skala 1:500
DETALJ: GULLBERGSVASS STREET WALK


Torgen på Gullbergsvass Street Walk kommer vara mindre intima torg med plats för olika aktiviteter. Gatorna kommer även att fylla en funktion som torg genom den aktivitet som skapas där.

Avenyn är utformad för att ge plats åt olika funktioner och urbanitet. Gaturummen är definierade med byggnader längs gatan vilket skänker rumslighet.

DETALJKARTA: GULLBERGSVASS STREET WALK
DETALJ: STATIONEN

Den nya Västlänkstationen blir ett nytt resecentrum med plats för både tåg-, fjärrbuss-, länsbuss- och kollektivtrafik.

På torget vid huvudbyggnaden för Västlänkstationen kommer markbeläggning i skiftande material markera platsen. Utsmyckningar som träd, vattenspegel, fontäner och planteringar kommer dra fokus till sig och torget kommer därigenom för ögat uppfattas mindre.

Platsen för fjärrbussar kommer vara väl tilltagen för att bussarna ska kunna vända och för att flera bussar ska få plats. Körbanan markeras genom markbeläggning i en varierande material.

Grönytorna runt resecentrumet kommer till stor del fungera som bullerskydd och avskärmning mot bangården. Andra grönytor ingår i det grönstråk som sträcker sig igenom Gullbergsvass.

Utsmyckningar i form av offentlig konst kan ge fint inslag i stadsmiljön.

Varierad markbeläggning som markerar körbanan

Exempel från Norra Älvstranden, Göteborg
Bilder: André Berggren

Vattenspegel, Exempel: Eriksberg, Norra Älvstranden, Göteborg
Bild André Berggren
Bebyggelsestruktur

Bebyggelsestrukturen i nya Gullbergsvass utgörs av rutnätssstruktur i likhet med övriga Göteborg, men med viss oregelbundenhet. Kvarteren ligger i linje med siktlinjerna och skiftar i storlek.

Bebyggelsen har en varierad kvartersstruktur med öppna och slutna kvarter. Husen närmast kajen öppnar upp sig mot Göta älv, vilket skapar vattenkontakt för bebyggelsen längre in.

Kvarteren skiftar i storlek från storkvarter till mindre kvarter i lägre skala. Den mindre bebyggelsen med stadsradhus ligger integrerat med flerbostadshus och bryter av storkvarteren.

Byggnadernas placering är anpassade efter huvudstråken och bildar en jämn linje mot gatan och förtydligar gaturummet.

Torgen i Gullbergsvass kommer vara mindre intima torg och större torg.

**GATUSTRUKTUR**

Motorled

Huvudled
Gullbergsvass Street Walk tillsammans med Kruthusgatan utgör huvudgatorna från söder till norr och löper genom hela området.

Den mer slingriga Kruthusgatan till skillnad från den raka Gullbergsvass Street Walk kommer vara en mindre huvudled och kopplas samman med Gullbergsvass Street Walk i norr.

Göta älvbron har sänkts och flyttats en bit norrut vilket ger en bättre koppling till Gullbergsvass och en sammanhållning av bebyggelsen. En förflyttning av Göta älvbron ger även en bättre koppling till hållplatserna för kollektivtrafiken vid Centralstationen.

Bangårdsviadukten över bangården i söder ger bättre koppling från syd och reducerar trafiken vid Centralstationen. En koppling från Odinsplatsen förlänger Folkungagatan (Evenemangsstråket) vidare mot vattnet.

Lokalgator
Lokalgatorna i Gullbergsvass ansluter till kvartersbebyggelsen från de större lederna. Gatorna kommer att vara enfiliga med gång och cykelbanor.

För att skapa intressanta och spännande rum är vissa vägar vinklade vilket får en att undra vad som sker efter nästa hörn. Riktningarna i lokalgatorna från Kruthusgatans slingriga utformning ger vinklade kvarter och förlänger siktlinjerna.

Gårdsgator
De mindre gatorna inom kvarteren kommer att vara anpassade för fotgängare och cyklister. Detta innebär att bilisterna färdas på de gåandes villkor. Flera av gårdsgatorna är utformade med kantparkering längs båda sidorna för att minska både fart och flöde i kvarteren. Kajkanten är fri från fordonstrafik och har endast några infarter för godstransport till servicebyggnaderna.
GÅNG- OCH CYKELVÄGAR


Att det finns god tillgång på cykel- och gångbanor är en del i det hållbara stadsbyggnadet som ska främja det ekologiska tänkandet.

Från Centralstationen med den nya Västlänkstationen och hållplatsen för spårvagn och buss ska man kunna ta sig till fots och med cykel till Skansen Lejonet. Detta stråk går igenom flera kvarter vilket skapar ett halv-offentligt rum åt kvarteren.

De viktigaste målpunkterna i Gullbergsvass ska kunna nås med cykel och till fots. Att det finns bebyggelse med funktioner som avläser varandra olika delar på dygnet är en viktig trygghetsaspekt och innebär att det alltid finns ”ögon på vägen”.

Kartan visar förslag på gång- och cykelstråk
Bild: Göteborgs Stadsbyggnadskontor
KOLLEKTIVTRAFIG

Det kollectiva transportmedlet i Gullbergsvass består idag endast av en busslinje och de läns- och fjärrbusslinjer som färdas utmed Mårten-Krakowleden. I mitt förslag har en busslinje lagts närmast kajen och tillgodoser behovet för byggnaderna närmast vattnet. Linjen kommer att ha tre hållplatser.

En busslinje kommer att gå längs Kruthusgatan och fortsätta förbi gasklockan och vidare norrut. Tillsammans med bra turtätthet ska dessa linjer tillgodose behovet med 200m avstånd från hållplats till hållplats. Linjen kommer att ha tre hållplatser inräknat hållplatsen vid resecentrumet.

Den läns- och fjärrbusstrafik som går till och från området kommer att färdas i Mårten-Krakowtunneln och ta sig senare vidare mot stationsområdet via uppfarterna från tunneln. Vägar kommer att vara väl tilltagna för busstrafik med en svänggrad på minst 7m.

En spårvagnsfasan linje går längs med huvudstråket och sträcker sig mot Gamlestadens. Spårvagnsfasan linjen kopplas ihop med spårvagnsnätet i norr och kommer att ha 4 hållplatser inräknat hållplatsen vid resecentrumet.

Kartan visar föreslag på kollektivtrafikdragnings

Bild: Göteborgs Stadsbyggnadskontor
GRÖNSTRUKTUR

Förslaget bygger på att flera sammanhängande grönstråk sträcker sig från sydöst till nordväst. Lugna gator och grönska som utgörs av lummiga gårdar och trädplanteringar sträcker sig från öster ner mot vattnet och kopplas samman med övrig grönstruktur.

Några av de större grönytorna är otillgängliga och fungerar som bullerskydd/avskärmning mot trafiklederna och bangården. Även de otillgängliga ytorna, som t.ex. vid tunnelmynningarna, fyller en funktion som upplevd grönska.


Skansen Lejonet på Gullberget kommer ingå i ett större parkområde i öster. Berget utgör en kvalité i det övrigt rätt så plana Gullbergsvass.

Trädplanteringar ger vacker inramning åt gaturummet och tillsammans med gröna gårdar upplevs grönska i de mer tätbyggda områdena.

Genom att tillföra fler grönytor i Gullbergvass bidrar detta till ekologisk hållbarhet. Tillsammans med inrättande av dagvattendammar och liknande praktiska funktioner kan dessa även fungera som ett fint inslag i naturen.
MÅRTEN KRAKOW-TUNNELN OCH VÄSTLÄNKEN

Bild: Göteborgs Stadsbyggnadskontor

Mårten Krakowleden grävs ner och kopplas samman med Götatunneln. Genom att gräva ner Mårten-Krakowleden kommer den stora barriären, som leden är, försvinna och möjliggöra en bättre sammanhållning och koppling i området. En nergrävning av leden kommer kräva stora ingrepp i området och kan ske samtidigt som Västlänken byggs ut.

Västlänkens tunneldragning kommer att gå i samma linje som Mårten-Krakowleden till viss del. För att inte vibrationsstörningar ska påverka bebyggelsen så har mark över tunnlarna frigjorts från byggnader och en stadspark anlagts. Den dragning som jag har gjort mitt förslag utefter är alternativ Korsvägen vilket kommer att innebära att Västlänkstationen kommer att ligga strax norr om nuvarande Centralstationen.

PARKERING

Enligt Jan Gehl i boken ”Life between buildings” (2001) är gator där trafiken är långsam de gator där aktivitet ökar för gående och cyklister. Ju längre ifrån bilen är parkerad från entrédörren desto mer kommer att hända i området, grannar kommer att integrera mer.¹

Färre parkeringsytor gör att kollektiva medel förhoppningsvis utnyttjas mer samt gång och cykel. Jag har försökt dra ner antalet parkeringsytor i den mån det går och parkeringen inom området kommer ske längs vissa gator och i bottenplan på några av husen. Parkeringshus kommer att ligga i entrén till några kvarter.

Genom att planera för färre parkeringsplatser kan det på så sätt bidra till ett hållbart stadsbyggande och uppmuntran till att inte ta bilen ökar.

Parkeringsnormen för Göteborgs centrala delar redovisas i rapporten ”Parkeringsnormer för Göteborg, 1996” som Göteborgs stadsbyggnadskontor har tagit fram.

Rapporten redovisar att parkeringsnormen för bostäder ligger på 0,6/ bilplatser per lägenhet och 0,1/bilplatser för besökare. För handel och kontor är parkeringsnormen per 1000 m² 4 för sysselsatta och 1 för besökande. Parkeringsnorm för butiker per 1000 m² är 2 för sysselsatta och 20 för besökande.

Med utgångspunkt från dessa siffror så ligger parkeringsnormen i mitt förslag på:

Ca: 2400 bilplatser för 4000 bostäder
Ca: 4180 bilplatser för handel (190000 m²)
Ca: 2205 bilplatser för kontor (441000 m²)

¹ Gehl, Jan, Life between buildings, 2001, s.79
**HÅLLBAR UTVECKLING**

Ekologisk hållbarhet
För att kretsloppet ska fungera behövs mjuka ytor med grönska för att dagvatten ska tas upp och för att luften ska kunna renas. Grönytor ska ge plats för rekreation, idrott och lek så att människor möts och på så sätt fyller grönskan en social funktion.

ett ekologiskt tänkande innebär att man ska vara rädd om miljön och återanvända resurser så mycket så möjligt. Dagvattendammar och byggandet av resurssnåla hus är några exempel på hur man kan hushålla jordens resurser.

Bilberoendet med dess utsläpp av fossil kasser bidrar till den globala uppvärmningen. Genom att minska bilberoendet och öka tillgängligheten på kollektiva medel samt gång- och cykelbanor kan vi minska utsläppen och samtidigt bidra till en bättre miljö.

Gatorna i planförslaget är utformade för mindre flöde av trafik För att minska bilanvändningen finns det god tillgång till kollektivtrafik och bra gång och cykelvägar.

Antalet parkeringar ska täcka behovet och inte mer. Om parkeringarna inte är alltför synliga och placerade längre ifrån arbetsplatserna kan uppmuntran till bilanvändningen kanske minska.

Social hållbarhet
En del i den sociala hållbarheten är demokratiska processer där medborgarna får ta del i besluten inom planeringen.

Bebyggelsen kan genom olika upplåtelseformer bidra till att segrationen minskar och att människor från olika samhällsskikt kan bo i Gullbergsvass.


Ekonomin hållbarhet
Gullbergsvass ligger i ett centralt och attraktivt läge i Göteborg. Etableringen av kontor och handel i Gullbergsvass kommer att leda till nya arbetstillfällen.
Olika funktioner skapar aktivitet och flöde av människor på olika tider av dygnet. En blandning bidrar därför till ökad trygghet på kvällar och nätter.


Jag har utgått från huvudstråket som en mer samlad plats med blandade funktioner i olika våningsplan och delar av byggnader.

För att förhindra störningar i hus med olika funktioner behövs olika utformningar på byggnaderna. Genom att blandningen sker i olika delar av byggnaden kan bostäder ”skyddas” från vägen.

Närmast vattnet blir finns mest bostadskvarter med smålokaler för olika ändamål. Blandningen kommer till viss del ske mot gatan, men annars kommer funktionsblandningen vara i mindre utsträckning.

Kulturcentrumet domineras av den ombyggda gasklockan som kommer att innehålla museum och konstverksamheter. Övrig bebyggelse runt ”nya” gasklockan kommer innehålla handel, kontor och bostäder. Handel och kontorsbebyggelse kommer att vara en skyddande barriär mot motorleden och Gullbergsvass Strandgata för bostäderna.

Avskärmande bebyggelse med handel och kontor kommer ske mot de mer trafikerade vägarna och mot bangården. Detta kommer även ge företagen ett bra skytläge.

Vid det befintliga kontorsområdet vid Göta älvbron kommer ett bostadshus byggas. Byggnaden som sitter ihop med Pagoden kommer till viss del göras om till bostäder.

Närmast stationsområdet med Västlänkstationen och Centralstationen kommer byggnader med handel, kontor och bostäder att ligga.

I mitt förslag till utveckling av Gullbergsvass kommer det att finnas ca 4000 bostäder, ca 190000 m² handel och ca 441000 m² kontor.

¹ Book, Karin & Eskilsson, Lena, Centrum-utarmning eller renässans?, 1999, ss. 111-112
BLANDSTADSTYPER

1. Småskaligt:
Varje byggnad har en blandning av funktioner. Denna modell ger stor variation men de boende kan dock bli störda och det sätter stor vikt vid byggnadernas utformning. Vanligt för centrumbebyggelse.

Längs Gullbergsvass Street Walk ligger främst byggnader som innehåller blandade funktioner. Bostäder kommer att placeras i de övre våningsplanen.

2. Kvartersblandning:

3. Gatublandning:

4. Vattennära boende:

5. Avskärmning:
Verksamheter, kontor och handel har inte samma krav på bullernivå som bostäder. Därför placeras byggnader med annan funktion än boende närmast vägen som bullerskydd mot bostäderna, verksamheterna får samtidigt bra skyltläge vid vägen. I mitt exempel har kontor och handelsbyggnader placerats närmast bangården och motorvägen.

Bild: André Berggren
VÅNINGSANTAL

En varierad höjd på byggnader skapar olika miljöer och spännande rum. Mycket som man dock ska tänka på är solljus, vind och hur byggnaderna integrerar med människorna.


En lägre bebyggelse uppfattas mer harmonisk med hur människor rör sig och hur våra sinnen fungerar. Mellan tredje och femte våningen minskar kontakten med marknivån och dess aktivitet. Ingen kontakt med marknivåns aktivitet kan uppfattas över femte och sjätte våningen.¹

Den övervägande bebyggelsen i planförslaget ligger mellan 4-5 våningar. De byggnaderna med vårningshöjd högre än 5 kommer vara en byggnad vid Västlänkstationen och nya gasklockan vid kulturcentrum. Den lägsta bebyggelsen innefattar stadsradhus på 2.5 våningshöjd och tre våningar samt några byggnader på 1 våning.

EXPLOYATERING

För att mäta hur mycket bebyggd yta som finns i ett område kan man räkna ut exploatering genom formeln:

Exploateringstalet (e) = Bruttoarea BTA/Total markareal

Den totala bebyggda ytan multiplicerat med antalet våningsplan delas med den totala markarean i Gullbergsvass. Genom denna uträkning kommer man fram till hur många procent av Gullbergsvass mark är bebyggd mark.

Hela Gullbergsvass area är ca 1200000 m².

Den yta som kommer bebyggas utan de befintliga byggnaderna (BTA) ligger på ca 1030000 m². Bruttoareaen för den nya bebyggelsen inklusive de befintliga byggnaderna är 1200000 m².

1200000(BTA) / 1200000 = 1 (e)

Av bruttoareaen 1030000 m² utan befintlig bebyggelse så består ca 630000m² av nya kontors- och handelsytor och ca 400000m² bostäder. Räknat med en genomsnittlig lägenhet på 100m² kommer det att skapas ca 4000 nya lägenheter i Gullbergsvass.

¹ Gehl, Jan, Life between buildings, 2001, ss. 100-101
GENOMFÖRANDE

Gullbergsvass är ett stort område på ca 120 hektar och en utveckling bör ske långsamt. Med en för snabb utveckling kan bebyggelsen bli för monoton.


ETAPP 1

- Västlänkstationen byggs
- Förberedning för tunnelbygget
- Bangården reduceras till 8 spår
- Ny bebyggelse intill Centralstationen
- Första bangårdsviadukten byggs och förbinds med Nya Allén
ETAPP 2

- Ny lågbro och förflyttning av Göta älvbron uppströms
- Ny bebyggelse vid nya lågbron, kopplas ihop med befintlig kontorsbebyggelse
- Gullbergska sydvästra del rustas upp och parkeringsytan försvinner
- Mårten-Krakowleden grävs ner och kopplas ihop med Götaträffen
- Västlänkdragningen mot Korsvägen byggs
- Ny park, Mårten-Krakowparken anläggs
- Ny bebyggelse i början av Gullbergsväg Street Walk
- Bangårdsbroen kopplas ihop med den nya Göta Älvbron

ETAPP 3

- Renova och Swedish Match rivs för att ge plats åt ny bebyggelse
- Kvarter Lugnet byggs och byggnader på södra sidan av Mårten-Krakowparken
- Gullbergsväg Street Walk dragning färdigställs och delar bebyggs från söder
- Bebyggelse mot bangården anläggs
- Andra bangårdsbroen byggs och blir en förlängning av Evenemangsstråket (Folkungagatan)
ETAPP 4

- Gasklockan byggs om till ett kulturcentrum
- Området kring gasklockan utvecklas med blandade funktioner
- Båtverksamheten vid Gullbergskaj rustas upp
- Gång och cykelväg fortsätter mot Gamlestaden längs kajen
- Området närmast motorleden bebyggs med kontor och handelsbyggnader
- Gullbergsvass Street Walk färdigställs
- Ny gång- och cykelbro över bangården vid Skansen Lejonet
- Park vid Skansen Lejonet anläggs och tillgängligheten förbättras
VOLYMSTUDIE FRÅN VÄSTER
VOLYMSTUDIE FRÅN NORDOST
Att bygga blandstad finns det inget enkelt koncept för men att försöka ha det som mål i planeringen är viktigt. En för stor koncentration av för få funktioner har i flera fall visat på ett misslyckade när det gäller att få med trygghetsaspekten i projekten.

En stad har haft sina skeden genom åren med olika idéer om stadsbyggande. En alltför snabb bygprocess slutar ofta i monoton bebyggelse, en stad måste ges tid till utveckling. Detta resulterar i en rik miljö med variation inom staden.

KÄLLOR


Gehl Jan, (2001) Life Between buildings, arkitektens forlag, Skive


Västlänken - en tägtunnel under Göteborg (2006), Program för detaljplaner, Göteborg: Stadsbyggnadskontoret

Bildkällor

Blandstadstyper, illustrativ bild, André Berggren
Hållbar utveckling, illustrativ bild, André Berggren

Samtliga foton är tagna av André Berggren och Daniela Kragulj
Samtligt kartmaterial är godkänt av Göteborgs stadsbyggnadskontor.
Samtliga illustrationer, perspektiv och sektioner är gjorda av Daniela Kragulj