



# Staden mellan vägar och spår

- att skapa möjligheter för blandstad  
på Mariefholm

Examensarbete 20 poäng  
Programmet för fysisk planering  
Sektionen för teknokultur, humaniora och  
samhällsbyggnad  
Blekinge tekniska högskola  
Ted Gustavsson



# Förord

Staden mellan vägar och spår är ett examensarbete på D-nivå omfattande 20 poäng på programmet fysisk planering som sammanlagt innefattar 180 poäng.

Funktionsintegrering och blandstad tillhör dagens stadsbyggnadsideal. I mitt examensarbete har jag försökt att reda ut vad blandstad verkligen innebär. Vad det finns för problem och möjligheter. Slutligen har jag applicerat detta i ett planförslag för Marieholm 3km från Göteborgs centrum vid Göta älv.

Examensarbetet har utförts på Stadsbyggnadskontoret i Göteborg från september 2003 till mars 2004. Jag vill tacka Gunnar Stomrud och alla andra på Stadsbyggnadskontoret i Göteborg för all hjälp och intressanta diskussioner. Ett stort tack till min handledare Gunnar Nyström för konstruktiv kritik vilket har varit en stor hjälp. Vill tacka min opponent Filip Gärderlund för en noggrann opponering. Slutligen vill jag även tacka Daniel Monsén för många intressanta lunchdiskussioner.

Ted Gustavsson

Mars 2004



# Sammanfattning

## Analys

Marieholm ligger i ett storskaligt landskap i Göta älvs dalgång endast 3km nordöst från Göteborgs centrum. Denna lokalisering sågs som ocentral när området exploaterades i början av 1900-talet. Sedan dess har Göteborg vuxit och Marieholms läge anses nu mer centralt. Den industriella användningen har format området vilket får en rad konsekvenser. Kommunikationerna domineras av bil och tågtrafik med motorvägen mot Karlstad som det dominerande inslaget. Den industriella användningen präglar området och hade säkert fortsatt om inte ett antal väg och spårprojekt gjort det aktuellt att titta på området. Den största förändringen är Partihallsförbindelsen med en tunnel under Göta älv.

## Referensstudier

Eriksberg i Göteborg och Sickla i Stockholm har använts som referensobjekt. De har mycket gemensamt med varandra och med planområdet. De ligger båda på gammal hamn och industrimark vid vattnet. Områdena ligger båda en bit från centrum men är ändå utformade som en del av staden. Eriksberg är utformat med avseende på blandstad eller den goda staden och Sickla med avseende på stadsmässighet vilket är två likartade begrepp.

Bebyggelsestrukturen och gårdsutformningen är nästan identisk. Den består av ett nästintill slutet kvarter med vissa öppningar för sol och utsikt. Gemensamt för de båda områdena är att de känns lite som öar i övriga staden. Sickla är något mer integrerat där bebyggelsen på söder bättre knyter an till området. Sickla har också jobbat mer med

grönskan vilket märks på anknypningarna till omgivande områden med t ex gröna övergångar. Eriksberg har satsat mer på att sätta området på kartan med olika evenemang.

## Blandstadsbegreppet

Begreppet blandstad började användas i Göteborg i samband med planeringen av Norra Älvstranden. Tanken var att undvika sovstäder och istället skapa en levande stad. Blandstad uppkom som en reaktion mot den zonerade staden med liv och rörelse endast vissa tider på dygnet. Visionen från Stadsbyggnadskontoret i Göteborg är att:

”Alla ska kunna, vilja och våga befolka stadens gator och andra offentliga rum.” (Stadsbyggnadskontoret Göteborg 2003 s 8) samt att ” En blandstad ska bygga på närhet i bemärkelsen att invånarna kan välja att ha sitt vardagsliv inom rimligt avstånd.” (Stadsbyggnadskontoret Göteborg 2003 s 6)

Tanken med blandstad är att integrera funktioner till så stor del som möjligt dels för att åtminstone några har nära till jobbet men också för att skapa liv och rörelse under större delen av dygnet. Idealet är en optimal blandning med alla funktioner i samma byggnader. Detta är knappast möjligt då olika funktioner har olika krav och önskemål. Målsättningen är att integrera så mycket som möjligt men så smart som möjligt. Integrationen sker både på byggnadsnivå och på kvartersnivå.

Begreppet blandstad tydliggörs genom en jämförelse av Haga, som ett exempel på blandstad, mot Hammarkullen, som ett exempel på ett mer funktionsseparerat område.

Min slutsats är att trots många problem med blandstad som t ex störningar i form av buller och krav från marknaden t ex med extern etableringar så tycker jag det är värt att bygga blandstad men inte överallt. Blandstaden bör ligga där den blir en tillgång för omkringliggande områden eller där en komplettering med blandstad innebär förbättringar för området. Det handlar hela tiden om att utgå från platsens förutsättningar. Exempel på detta kan vara att placera bostäder längs med viktiga stråk för att göra dem tryggare.

## Förslag

Tanken med mitt förslag är att bygga blandstad där det finns bäst förutsättningar och utnyttjar andra kvaliteter som grönska och bättre solförhållanden där förutsättningar för blandstad inte är lika gynnsamma. Högst grad av blandstad skapas där det finns bäst förutsättningar för handeln d.v.s. där genomströmning av människor är störst. Därför utnyttjas områdena vid av och påfarterna till motorvägen samt Gamlestadstorget till centrumpunkter. Tanken är att utveckla tre centrumpunkter samt tre stråk mellan dessa. Dessa centrumpunkter och stråk har stor blandning av funktioner.

Bostäder placeras i de minst bullerstörda områdena men också i centrumpunkterna samt i stråken mellan dessa för att ge mer liv och rörelse även kvällstid vid dessa. Kontor, verksamheter och handel är mindre känsliga för buller och risker med farligt gods. De används som bullervallar mot bostäderna.

# Innehållsförteckning

<b>Inledning</b>	<b>8</b>
Bakgrund	8
Förutsättningar	8
Problemformulering	9
Tillvägagångssätt	10
<b>Analys</b>	<b>11</b>
Marieholms placering i Göteborg	12
Landskapsanalys	13
Dagens markanvändning	14
Vad säger översiktsplanen?	14
Markägoförhållanden	15
Offentlig service	15
Grönytor	16
Föreningar	17
Historik	18
Vägnätsanalys	21
Vägprojekt	22
Spårprojekt	23
Farligt gods	25
Buller	25
Kollektivtrafik	28
Gång och cykeltrafik	29
Lynch analys	30
Bebyggelseanalys	32

<b>Referensstudier</b>	<b>39</b>
Eriksberg	40
Sickla	45
Jämförelse och diskussion	48
<b>Blandstad</b>	<b>49</b>
Inledning	50
Definition av blandstad	50
Jämförelse mellan Haga och Hammarkullen	51
Slutsats av jämförelsen	58
Problem	59
Slutsats	62
<b>Blandstad på Marieholm?</b>	<b>63</b>
<b>Målsättningar</b>	<b>64</b>
<b>Förslag</b>	<b>65</b>
Användning	66
Förbindelser	68
Centrumpunkter	70
Stråk mellan centrumpunkter	72
Beskrivning av delområden	74
Gårdsstruktur mot Göta älv	76
Utbyggnadsordning	78
Planområdet i siffror	80
<b>Källförteckning</b>	<b>82</b>

# Inledning

## Bakgrund

### Beskrivning av området

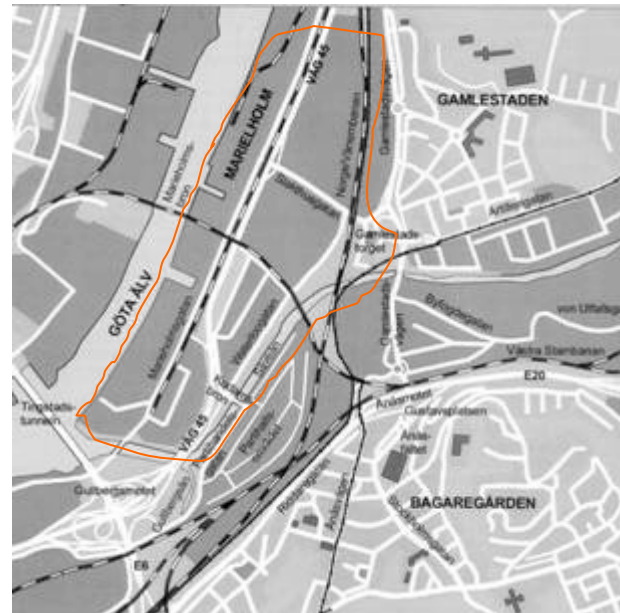
Marieholm ligger ca tre kilometer ifrån Göteborgs centrum. Trots detta är marken lågt utnyttjad mestadels av industrin. Byggnaderna har låg standard förutom några kulturintressanta byggnader som renoverats omsorgsfullt. Det saknas grönytor förutom Säveån som ligger i östra delen av området och är av riksintresse. Sammanlagt finns det fyra riksintressen i området:

- Järnväg i form av Hamnbanan, Norge/Vänernbanan och Västra Stambanan,
- Väg 45 mot Karlstad
- Natur i form av Säveån
- Sjöfart i Göta älv

Marieholm är i Göteborgs översiktsplan från 1999 bedömt som tänkbar blandstad. Översiktsplanen anger också att det är viktigt med ett strategiskt läge för hållplats till kollektivtrafiken.

### Historik

När Sveriges port mot väster flyttades från Lödöse till Säveåns mynning fick det namnet Nya Lödöse och var beläget där Gamlestadstorget finns idag. Industrin startade i Gamlestaden och livsmedelsindustrin utvecklades i Marieholm. Området har genom tiderna haft ett strategiskt läge och har det fortfarande vad det gäller entréer och resande.



Den orangea linjen utgör planområdet ( Vägverket, 2002, s10 2002, Partihallsförbindelsen)

### Avgränsning av området

Området jag valt att arbeta med avgränsas i söder och öster av Säveån, i öster av Gamlestadsvägen, i norr i höjd med Gamlestadens utbredning och i väster av Göta älv. Det har en storlek av ca 1hektar.

## Förutsättningar

Förutsättningarna är att följande väg och spårprojekt genomförs:



## Vägprojekt

Målsättningen är att avlasta Tingstadstunneln och därmed minska belastningen och köbildning i Olskroksmotet och Gullbergsmotet och dess vävsträckor. Tanken är att genomfartstrafiken flyttas från det lokala vägnätet i västra Gamlestaden och Odinsgatan ut till det nationella och regionala vägnätet. Partihallsförbindelsen med en tunnel under Göta älv kommer att användas för transporter av farligt gods, vilket påverkar området runt vägen med skyddsavstånd mm.

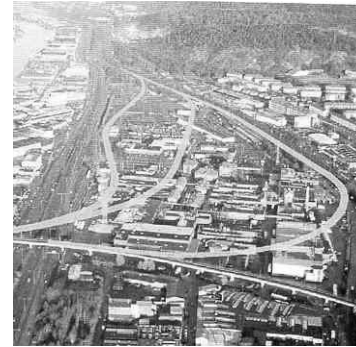


*Flygbild med Partihallsförbindelsen.  
(Stadsbyggnadskontoret i Göteborg, 2002, s 14, Göta älvs dalgång )*

## Spårprojekt

Syftet med Triangelspåret är att skapa en direktförbindelse mellan Norge/Vänernbanan och Hamnbanan. Göteborgs Hamn AB förutspår en fördubbling av godstransporter. Sträckningen gör att tågen slipper vända på Göteborgs centralstation för att åka från Norge/Vänernbanan ut mot Hisingen. Den nya sträckningen blir det östra alternativet. Det andra spårprojektet är en utbyggnad av Norge/Vänernbanan vilket gör det möjligt att anlägga en ny pendeltågstation vid Gamlestadstorget

med direktbyte till spårvagn. Det kommer att transporteras farligt gods både på triangelspåret och på Norge/Vänernbanan.



*Den nya sträckningen blir det östra  
d.v.s. alternativet till höger på bilden.  
(Banverket, 2002, s 23, Triangelspår Marieholm)*

## Problemformulering

Nya stora infrastrukturprojekt ska fogas in men gör samtidigt området mer tillgängligt. Dessa nya projekt minskar genomfartstrafiken inom området men de skapar också nya barriärer som måste överbryggas för att binda ihop Marieholm med övriga områden. Väg och tågtransporter innebär också problem med buller och transport av farligt gods vilket kräver skyddsavstånd. Området har en stor potential för bostäder med dess centrumnära läge och närhet till vatten med Göta älv och Säveån. Det finns också en stor potential till handel främst med tanke på biltrafiken.

Utmaningen är att skapa en bebyggelsestruktur och offentliga stråk som skapar en attraktiv miljö för boende, arbetande och besökare.

### Begreppsdefinition:

Definition av blandstad: Med blandstad menas dels en funktionsintegrering men också en blandning av människor som boende, trafikanter, arbetande och besökare från olika sociala och åldersmässiga grupper. Blandstad innebär också liv och rörelse under stora delar av dygnet.

### Syfte

Syftet är att visa hur en ny stadsdel kan tänkas se ut funktionellt och formmässigt och hur den kan bindas ihop med angränsande bebyggelse. Syftet är också att titta på möjligheterna för en blandstad i området. Nyckelfrågor är gestaltning av områden kring vägar och järnvägar och att överbygga barriärer.

### Avgränsning

Ambitionen är inte att göra någon väg och spårutredning utan istället utgå från de planer som Vägverket och Banverket gjort. Tyngdpunkten i examensarbetet ligger på att skapa förutsättningar för socialt liv mellan vägar och spår.

Jag förutsätter att det i anslutning till Marieholm endast kommer att ligga arbetsområde med små risker. Detta ser jag som en planeringsförutsättning.

## Tillvägagångssätt

Den teoretiska ansatsen är blandstadsbegreppet där två områdena, i Göteborg, Hammarkullen och Haga jämförts med avseende på blandstad. Referensobjekten är Eriksberg som är en del av Norra

älvstranden i Göteborg och Sickla som är en del av Hammarbysjöstad i Stockholm. De är relativt nybyggda områden med ambition att bygga blandstad respektive stadsmässigt. Referensområdena var tidigare industriområden precis som Marieholm är idag. De har också en liknande placering i staden.

Följande analyser har genomförts: trafikanalys, skyddszoner för buller och farligt gods, landskapsanalys och bebyggelseanalys samt en Kevin Lynch analys.

Ett övergripande planförslag visar kommunikationstråk för biltrafik, gång och cykeltrafik samt markanvändning med kontakter i form av gång och cykeltrafik till angränsande områden. Planförslaget visar också på en tänkbar framtida bebyggelsestruktur.