



# Vi möts i våra rörelser att gestalta för stadsliv

Meetings through motion: urban design for city life

Sofie Aronson

# Vi möts i våra rörelser

Att gestalta för stadsliv

## SOFIE ARONSON

©SOFIE ARONSON 2013

kontakt: [sofie\\_aronson@hotmail.com](mailto:sofie_aronson@hotmail.com)

Presentationsdatum: 2013-05-30

Examinator: Lena Falkheden

Handledare: Björn Malbert

Nyckelord: stadsplanering, möten, rörelser, urban friktion

Examensarbete 2013

Masterprogram Design for Sustainable Development

Institutionen för arkitektur

Chalmers Tekniska Högskola

SE-412 96 Göteborg

Sverige

Telefon +46 (0)31-772 1000

## Förord

När jag för en tid sedan reflekterade över min mastersutbildning insåg jag att alla mina tidigare genomförda projekt haft rörelse som gemensam faktor. Från att med rörelsens hjälp koppla samman förskolor i Hammarkullen, förbättra villkoren för cyklister i Mariestad till att göra Viktoriasjön vid Kisumus kust i Kenya tillgänglig för dess befolkning.

Vid närmare eftertanke insåg jag att rörelsen alltid legat mig nära till hands. Uppväxt på landet i en liten by gick leken ofta ut på rörelser. Alla rörelser skedde i byrummet och tack vare att rörelsen var möjlig fick jag *rumslig kompetens* för min närmiljö<sup>1</sup>.

I vuxen ålder fortsatte mina upptäcksfärder med rörelsens hjälp. Flytten till Göteborg innebar initialt många promenader för att så småningom få ihop stadens huvudstruktur och på resande fot i andra städer eller länder gäller samma sak. Min relation till rörelsen har således format mitt val av examensarbete.

## Tack

Till min handledare Björn Malbert och min examinator Lena Falkheden som på ett konstruktivt sätt väglett mig genom mitt arbete.

Till mina kritiker på slutseminariet Pål Castell, Chalmers Tekniska Högskola och Lukas Memborn, Fastighetskontoret Göteborgs Stad, för en intressant diskussion som hjälpte mig att vidareutveckla mitt projekt.

Till alla klasskompisar för de kontinuerliga diskussionerna, spontana fikarasterna och alla trevliga lunchtillfällen.

Och slutligen till min familj och alla mina vänner som stöttat i med- och motgång.

---

<sup>1</sup> Cruse Sondén, Gerd. Olsson, Sören. *Trygghet och öppenhet S2020*, Göteborgs Stad social resursförvaltning. <http://www.kunskapsmatris-s2020.se/trygghet-och-oppenhet/> (Hämtad: 2013-05-24)

## Abstract

Since cars became numerous in Gothenburg, the city has changed its form. People and functions have been separated and the spatial configuration of the city has grown into an illogical structure away from the city center. Due to this development distances and speed has increased and unsustainable behavior has been inherited down the generations. In the midst of all development, human's place in society has been overlooked and barriers have hampered natural movements in the city. This has led to the city as a social forum has been neglected. This in turn has contributed that Gothenburg today is one of Europe's most segregated cities.

This thesis is about how urban design can support meetings and human movements. With three physical levels of planning I have investigated how a, today unused but strategically located, area can connect the city by the means of movement and generate spontaneous meetings and urban friction.

Based on literature about urban design with focus on people; the site, its context and relations to nearby areas have been analysed. Furthermore a fictional dialogue among citizens has helped to identify the future potentials of the site

In the large scale, I examined how this area can be tied together with the city and how destinations and functions can attract all the city's residents and visitors to the site. Further, in a smaller scale, I have examined how the area could be integrated in the district and how the

interaction between the district's newer and more modern areas can be linked together. Finally, I have studied in detail how physical space can be designed in order to support and nourish spontaneous meetings.

If Gothenburg aims to grow in a sustainable way, a new approach is to be implemented. In order to encourage people towards sustainable mobility such possibility need to be in place. A paradigm shift in traffic scheme should be reviewed where pedestrians are prioritized in order of creating accessible environments where people want to live and spend their time.

## Innehållsförteckning

<b>inledning.....1</b>	<b>syntes I .....25</b>	<b>syntes II.....51</b>
introduktion & bakgrund	generella designkriterier	platsspecifika designkriterier
syfte, mål och problemställning		
metod		
avgränsning		
disposition		
<b>samhällsproblematik.....7</b>	<b>kontextanalys.....29</b>	<b>designförslag.....55</b>
massbilism & stadsutbredning	Lundbyhamnen	programbeskrivning
miljö- och hälsoproblem	historia	tre skalnivåer
segregation	demografi	övergripande nivå
	miljö	stadsdelsnivå
	att närma sig platsen	rumsnivå
	semantisk miljöbedömning	perspektiv
	strategiskt läge	materialbank
	användningsområde	inspirationsbank
	Hamnbanan	referensprojekt
	Lundbyleden & Hjalmar Brantingsgatan	
	SWOT	<b>avslutning.....83</b>
	kommunens planer	summary
	framtidsvision	reflektion
		referenser
<b>teori.....13</b>	<b>fiktiv målgrupp.....47</b>	
modernismens vs traditionella stadsrum		<b>bilaga.....90</b>
rummens kvalitet		skissprocess
stadens rum som mötesplats		
vi möts i våra rörelser		
klimatet i staden		
vikten av natur		
semantisk miljöbeskrivning		



inledning

## Introduktion & bakgrund

Göta älv och dess kontakt med havet är anledningen till Göteborgs placering. Stadskärnan anlades söder om älven och den norra älvstranden, på Hisingen, kom så småningom att bli centrum för Göteborgs hamn- och varvsverksamhet. Men en ökad internationell konkurrens och den världsomspännande oljekrisen på 1970-talet ledde så småningom till att nästan all hamnverksamhet avvecklades och huvuddelen av de kvarvarande verksamheterna flyttades ut ur staden. Med anledning av denna flytt öppnades möjligheter för att omdana norra älvstranden till nya attraktiva och centrumnära stadsdelar längs med vattnet. Krafttag togs från kommunens sida för att skapa en översiktsplan över området. Göteborgarna bjöds in till diskussion och tillsammans med planerare och arkitekter togs 1989 en vision fram. Visionen var att skapa en inkluderande innerstad med älven i fokus. Mångfald, variation och livskvalité skulle präglade Norra Älvstranden<sup>1</sup>.

Sedan slutet av 1980-talet har områdena längs Norra Älvstranden utvecklats; bostäder, kunskapscentrum och arbetsplatser har etablerats. Norra Älvstrandens nya stadsdelar har älven i fokus, men huruvida det är en inkluderande stadsdel eller ej går att diskutera. Än saknas en naturlig sammankoppling över älvrummet. I samband med en förväntad ökning av invånarantalet och Norra Älvstrandens attraktiva läge har kommunen än en gång mobiliserat resurser i form av projektgruppen Centrala Älvstaden som fram till 2012, tillsammans med stadens invånare och experter inom stadsutveckling, formulerat visioner om hur staden över älven ska vidareutvecklas<sup>2</sup>.

En central fråga för Göteborgs utveckling kommer alltså handla om att förbinda staden över älven. Idag är alternativen att röra sig över älven få och den upplevs många gånger som en barriär istället för en tillgång. Men det är inte bara älven som verkar avskiljande utan även de verksamheter som tidigare kantat älven och de trafikleder som ligger i nära anslutning.

När jag flyttade till ett område i stadsdelen Lundby på Hisingen för tre år sedan var det tre saker som slog mig:

1. Att det faktiska avståndet till centrum var så litet.
2. Att det upplevda avståndet till centrum var så stort.
3. Att de som rör sig i området i huvudsak bor i området.

Att sätta sig på en buss eller spårvagn kändes ologiskt eftersom staden var så nära. Det var ju bara en älv i vägen. Och lite vägar. Och lite outnyttjad mark. Någonstans innan älven tog stadens puls en paus, för att efter en fem minuter lång bussresa återigen starta om, i något raskare tempo. Att gå motsvarande sträcka tog lång tid och var ganska ansträngande uppför den branta blåsiga bron och inte särskilt inbjudande under mörka kvällar. Det var jag, bussarna, spårvagnarna och bilarna. Där stadens puls klingade av tog min vid. Några av stadens mest centrala delar visade sig vara otrygga och bullriga gråzoner istället för levande och dynamiska stadsdelar.

---

1 Stadsbyggnadskontoret. *Norra Älvstranden The Guide*. Göteborg. Göteborgs Stad 2000

2 Centrala Älvstaden. *Vision Älvstaden*. 2013. <http://www.centrala Alvstaden.nu/vision- Alvstaden> (Hämtad: 2013-05-21)



En stad där den naturliga rörelsen är möjlig har sedan bilens intåg försvårats. Bilens framkomlighet och höga hastigheter har länge prioriterats. Detta har gett upphov till att stora hårt trafikerade leder skär genom landskapet och skapar osammanhängande stadsdelar. Istället för att samla människor och funktioner har dessa spridits ut och avstånden dem emellan har ökat. Ohållbara drivkrafter, ofta med ekonomiska vinster som incitament har skapat ohållbara samhällen och många gånger har mänskliga behov åsidosatts. Hur vänder man en sådan trend, hur bryter man barriärer som istället för att verka repellerande inbjuder till rörelse och hur skapas goda stadsrum där människan vill spendera sin tid?

Under mina år som mastersstudent på MPDSD – Design for Sustainable Development - har jag blivit introducerad till nya angreppssätt och nya planeringsverktyg inom arkitekturen. Bland annat har den sociala dimensionen av hållbar utveckling lyfts fram på ett för mig nytt sätt. Jag anser att denna självutveckling har skett naturligt, i en tid då jag varit mottaglig och mogen för det. Slutligen i mitt examensarbete har jag fått möjlighet att utveckla och undersöka dessa vidare och startskottet för mitt val av inriktning kom i samband med en föreläsning av Gehl Architects med huvudbudskapet – stadsplanering för människan.

När jag tänker tillbaka på mina promenader över älven känns inte det mänskliga perspektivet så närvarande. Stadens funktioner har växt över älven men stadslivet har stannat kvar i centrum. Inte konstigt att de som inte bor i området rör sig där.

Med detta projekt vill jag lära mig mer om hur man planerar med människan som utgångspunkt och om detta kan bidra till att gestalta städer där människor vill uppehålla sig – platser för möten.

Examensarbetets titel – Vi möts i våra rörelser - syftar på att med rörelsens hjälp föds möjligheten till möten. Genom att erbjuda länkar som ger alla samma rättigheter till rörelse och rum dit alla är välkomna kan människor mötas på lika villkor. Då kan något som sociologerna kallar urban friktion uppstå. Trots sitt namn syftar detta på det positiva i att lära sig samspela med människor som inte är lika oss själva, vilket kan öka vår förståelse och tolerans gentemot olikheter<sup>3</sup>.

---

3 Andersson, Elisabeth. (Stadens hjärta), *Svenska Dagbladet* 9 februarie [http://www.svd.se/kultur/stadens-hjarta\\_7899618.svd](http://www.svd.se/kultur/stadens-hjarta_7899618.svd) (hämtad 2013-05-21 )

## Syfte, mål & problemställning

För att vara en del av samhället måste vi kunna röra oss i samhället. Kan man röra sig obehindrat på ett naturligt sätt ökar chansen att möta andra. Jag skulle vilja påstå att detta utgör grunden för att urban friktion ska kunna uppstå.

Med möten menar jag inte enbart möten där man aktivt stämt träff eller möten som uppstår spontant i våra vardagsliv. Det handlar även om de möten som uppstår då stadens rum delas med människor man inte känner och de händelser de ger upphov till, som att se eller passera varandra, byta blickar eller bara göra sig varse om varandras närvaro.

Med naturlig rörelse menar jag sådana som sker med hjälp av kroppens muskelkraft som till exempel att promenera till fots, cykla eller andra rörelser som uppstår då människan kan ta stadens rum och gator i anspråk. Här kommer även pauser i rörelserna in, som att plötsligt stanna upp för en stund eller sätta sig ner för att vila.

I det här examensarbetet har jag valt att arbeta med en del av Lundbystrand som ligger i stadsdelen Lundby på Hisingen. Platsen kommer jag hädanefter kalla Lundbyhamnen. Syftet är att undersöka hur planering och gestaltning av den byggda miljön kan understödja och påverka att rörelser och möten uppstår. Detta vill jag testa på tre olika skalnivåer; en övergripande skala, en stadsdelsnivå och på en stadsrumsnivå. Initialt görs teoristudier som så småningom kommer tillämpas på den valda platsen. Tillämpningsprojektet kommer resultera i ett programförslag för en ny stadsdel i Lundbyhamnen med fokus på möten och rörelser. Målet är att öka människans plats i staden och förbättra möjligheten för urban friktion.

Min huvudfråga är formulerad med målet och syftet som bakgrund:

- Hur kan stadsplanering stödja möten och mänskliga rörelser?

## Metod

Arbetet har delats in i tre delar. I den första undersökande delen har jag studerat litteratur och några av de samhällsproblem som Göteborg kämpar med. Vidare har jag analyserat det valda området. För att lättare analysera min upplevelse av platsen har jag tagit hjälp av semantisk miljöbedömning (SMB-metoden). Fortsättningsvis har jag tittat på nutida användningsområden, fysiska förutsättningar och kontakt med angränsande områden. Jag har även försökt hålla mig uppdaterad om Göteborgs Stads planer och visioner för området.

I den andra delen tog jag initialt hjälp av en fiktiv målgrupp för att måla upp en bild av hur platsen i framtiden kan tas i anspråk. Resultaten från de första delarna har sammanställts och gett generella, respektive platsspecifika designkriterier. Dessa kriterier har jag avslutningsvis testat på mitt område.

Eftersom jag har valt att fokusera på rörelser och möten kommer mitt arbete att mynna ut i en programbeskrivning för hur en ny stadsdel skulle kunna utvecklas med fokus på dessa aspekter.

## Avgränsning

Det hade varit önskvärt att göra en mer omfattande medborgardialog och empiriskt undersöka i vilka miljöer människor vill vistas och vad som lockar dem dit, men med brist på tid och resurser har detta valts bort och i mitt arbete har jag istället framställt en fiktiv målgrupp som är tänkt att representera en bredd av invånare.

Mitt slutgiltiga förslag kommer även innebära att trafiken får ledas om och några djupare studier hur detta kan realiseras kommer inte göras, enbart nämnas.

Jag kommer endast beröra den yttre miljön och titta på hur rörelser och möten kan stödjas på de skalnivåerna jag tidigare presentera. På platsen kommer så småningom en ny struktur föreslås. Hänsyn till de befintliga byggnader har inte tagits, eftersom jag inte vet i vilket skick dessa är. I ett verkligt projekt bör man vidare undersöka hur dessa kan omvandlas till bostäder eller verksamhetslokaler

Inom begreppet hållbar utveckling kommer fokus ligga på den sociala dimensionen.

## Disposition

Inledningsvis presenteras några av de samhällsproblem som Göteborg kämpar med och som jag anser är viktiga att lyfta fram för det här projektet. Vidare presenteras de teoristudier jag fördjupat mig i. Teoridelen avslutas med en syntes där generella designkriterier presenteras.

Under rubriken kontextanalys studeras bland annat platsens historia, demografi och användningsområden. Här lyfter jag även fram trafikledernas barriärverkan och svårigheter att besöka platsen samt området strategiska placering i staden. Kontexten följs av fiktiva intervjuer med fiktiva personer och kapitlet avslutas med en syntes där plats-specifika designkriterier presenteras.

I nästföljande kapitel presenteras programbeskrivningen och därefter följer mitt designförslag på de tre nivåerna.

I rapportens avslutande del reflekterar jag över aspekter som jag stött på under arbetets gång men som jag valt bort att fördjupa mig i samt summerar mitt arbete.



samhällsproblematik

“Bilar ger människan en fantastisk känsla av frihet och förbättrar människans möjligheter. Men de förstör också den byggda miljön till den grad att den dödar allt socialt liv.”

Alexander, C et al *A pattern language*, ss. 64

## Massbilism och stadsutbredning

Under efterkrigstiden gjorde bilen sitt intåg på allvar. Tidigare hade bilen varit en lyxvara men kom så småningom att bli ett vardagligt föremål för gemene svensk familj. Bilinnehavet ökade explosionsartat. På bara 50 år ökade antalet bilar per 1000 invånare med 900 % (diagram 1). I Göteborg, över Göta Älvbron, skedde under en femårsperiod mer än en fördubbling av biltrafiken från drygt 22 000 bilar/dygn år 1953 till drygt 45 000 bilar/dygn år 1958<sup>1</sup>.

I Generalplan för Göteborg 1959 var syftet bland annat att *planera för att tillgodose den starkt växande biltrafiken*<sup>2</sup>. Studeras de ambitiösa planerna som föreslogs för trafikleder ser man att det var då grunden till bilsamhället lades och i efterhand kan man se att de flesta föreslagna trafikleder inrättats.

Göteborg kom att bli en bilstad med trafikleder som delade stadsdelarna och gjorde dem otillgängliga och osammanhängande (se bild 1). Med bilen som transportsätt öppnades nya möjligheter för stadens utveckling. Istället för att förtäta och bygga på dyrare och mer centrala mark kunde billigare, perifera områden bebyggas. Staden förgrenades och växte i osammanhängande strukturer med varierade bostadstyper och upplåtelseform. Funktionssepareringen som eftersträvades resulterade i att utnyttjandet av stadens funktioner blev dygnsrytmiska, levande på dagen och ödsliga på natten eller vice versa<sup>3</sup>.

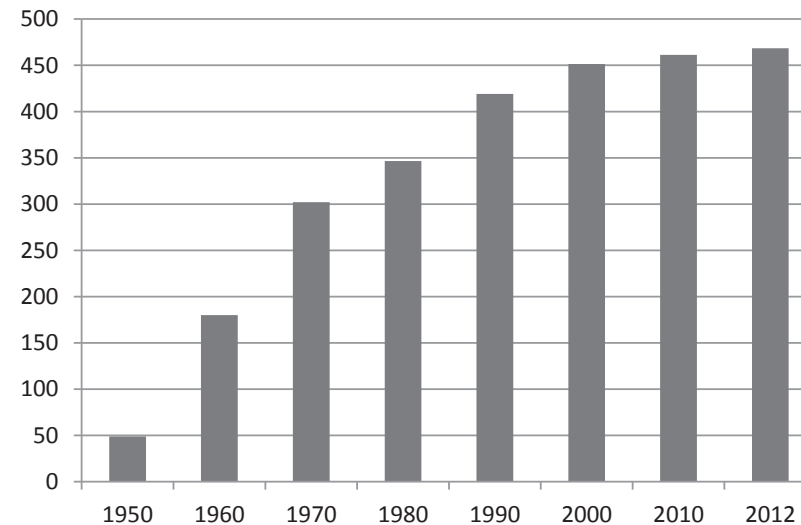


diagram 1: Bilinnehav per 1000 invånare i Sverige.  
källa: historisk data: SCB, Naturvårdsverket

1 Stadsplanekontoret. *Generalplan för Göteborg* ss.76 Göteborg 1960

2 Stadsplanekontoret. *Generalplan för Göteborg* ss.7 Göteborg 1960

3 UUS. Ordlista. <http://www.urbanutveckling.se/ordlista/def/funktionsseparering> (Hämtad: 2013-05-21)

*”Kapaciteten bör motsvara en ohämmad biltrafikutveckling i stadens olika delar med undantag för det centrala området där praktiskt möjliga gatuutrymmen får fälla utslaget”*

*Generalplan 1959 ss.77*



bild 1: massbilism ger upphov till otrevliga och förorenade miljöer som lämpar sig bäst för ett bilburet liv.

källa: [http://gbg.yimby.se/2012/01/kronika-trangselskatt-da-\\_3099.html](http://gbg.yimby.se/2012/01/kronika-trangselskatt-da-_3099.html)  
(Hämtad: 2013-06-12)

Att idag röra sig till fots eller på cykel kan kännas både otryggt, ryckigt och upplevas tidskrävande då rummen man rör sig igenom oftast är formade för bilar. De trafiklösningar som uppstått då turen kommit till människan vittnar inte minst om bilarnas prioritet. Planskilda trafik Korsningar med långa mörka tunnlar, långa omvägar eller rangliga broar över dundrande trafikleder är några av de lösningar som används. Statistik visar dessutom att hälften av alla bilresor inom Sverige är kortare än 5 km<sup>4</sup>, något som skulle kunna ändras om trafikplaneringen baseras på andra värden än vad som tidigare legat till grund för utformningen. Då skulle onödigt korta resor kunna ersättas med alternativa transportsätt vilket skulle få positiva effekter för stadslivet, stadsmiljön och individers hälsa.

4 *Sydost Trampar. Cykeln istället för bilen. 2010. [http://www.sydosttrampar.se/index.php?name=backgrund\\_\\_bilen&act=7](http://www.sydosttrampar.se/index.php?name=backgrund__bilen&act=7) (Hämtad: 2013-05-21)*

## Miljö- och hälsoproblem

Ett ökat bilbehov har också gett upphov till ett ohållbart utnyttjande av ändliga resurser som påverkar miljön negativt och leder till förödande klimatförändringar. I Sverige har klimatet blivit varmare och blötare vilket bland annat ökar risken för extremväder, översvämningar och spridning av skadeinsekter och smittor<sup>5</sup>.

Energibelastning från städer står idag för 75 % av världens energiförbrukning<sup>6</sup> och enligt klimatmagasinet Effekt var svenskarnas genomsnittliga ekologiska fotavtryck 2010 världens 13:e största. Transportsektorn svarar mot en stor procentandel<sup>7</sup>. De samhällen som skapats medför att generationer efter generationer tar efter ohållbara beteenden och så småningom utarmas många av världen resurser. Dålig luftkvalité och bullriga stadsmiljöer gör också att människan, i den mån det är möjligt, undviker sådana platser. Därför kan man också påstå att bilar utarmar social aktivitet.

Utöver att globalt påverka klimatet är bilar en bidragande orsak till många av de sjukdomar och dödsfall som årligen drabbar Sverige.

Partikelutsläpp och föroreningar påverkar människor och djurs arvsmassa, bidrar till övergödning i skog, mark och vatten och ökar dödligheten hos flora och fauna<sup>8</sup>. Buller som bilar ger upphov till uppmärksammas alltmer och är enligt WHO en bakomliggande faktor till flera hundra dödsfall årligen<sup>9</sup>.

Bilismen är dessutom platskrävande och tränger undan mänsklig aktivitet då den tar mycket av stadens mark i anspråk (diagram 2).

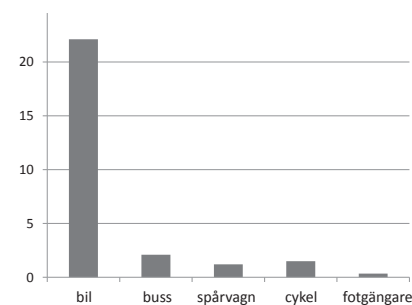


diagram 2: Utrymmebehov per resande i m<sup>2</sup>.  
källa motordrivna fordon: *Spårvagnsstäder. Spårvagnar är effektiva.* www.sparvagnsstäder.se/energieffektivitet (2013-05-03)

källa cykel fotgängare: Trafikverket. *Gång- och cykeltrafik.* 2002. [http://www.trafikverket.se/\(PageFiles/30499/d10\\_05\\_sektion.pdf\)](http://www.trafikverket.se/(PageFiles/30499/d10_05_sektion.pdf)) (Hämtad: 2013-05-21)

5 SMHI. Sveriges klimat har blivit varmare och blötare. 25 april 2012. <http://www.smhi.se/nyhetsarkiv/sveriges-klimat-har-blivit-varmare-och-blotare-121644?search=yes&month=4&year=2012> (Hämtad: 2013-03-26)

6 WWF. *Fem utmaningar för hållbara städer.* ss 2. Stockholm. WWF. 2012 [http://www.wwf.se/source.php/1493035/h%E5llbarast%E4der\\_LR.pdf](http://www.wwf.se/source.php/1493035/h%E5llbarast%E4der_LR.pdf) (Hämtad: 2013-05-21)

7 Jeswani, Sara. (Ekologisk fotavtryck). *Effekt klimatmagasin.* 13 oktober 2010. <http://effektmagasin.se/ekologiska-fotavtryck> (Hämtad: 2013-05-21)

8 <http://www.korkortsverige.se/a/fororening>

9 <http://www.lansstyrelsen.se/vastragotaland/SiteCollection>



## Segregation

Segregation innebär att människor med olika socioekonomisk, demografisk samt etnisk tillhörighet separeras i samhället. Segregation kan vara både frivillig och ofrivillig<sup>10</sup>. En ökad segregation minskar bland annat kunskapen om andra kulturer vilket i sin tur kan öka de negativa föreställningarna om andra personer eller områden och på så sätt verka stigmatiserande. Segregation behöver nödvändigtvis inte vara ett problem men det blir det då stadens resurser fördelas orättvist, då känslan av delaktighet begränsas eller då levnadsförhållandena är ojämlika<sup>11</sup>.

Detta är ett stort problem i Göteborg som anses vara en av Europas mest segregerade städer<sup>12</sup>. En bakomliggande orsak tycks bland annat vara ensidiga upplåtelseformer för bostäder, något som är vanligt förekommande i många av Göteborgs stadsdelar.

Ett aktuellt exempel som visar på segregationens negativa effekter är de kravaller som nyligen pågått i Husby och många andra förorter i Stockholm. Politiker talar om att förbättra skola och sysselsättning som en lösning på problemen.

Det är såklart viktiga aspekter men boendesegregationen måste få högre prioritet för att skapa stadsdelar med blandad befolkning.

Skapas nybyggen som bara riktar sig till en eller få inkomstgrupper kommer segregationen fortgå. Därför är det viktigt att områden som transformeras inte leder till att området gentrifieras i den utsträckning att det tvingar iväg redan bosatta i området. Detsamma gäller funktionerna på plats, småskaliga aktörer blir ofta utkonkurrerade av större, väletablerade aktörer som vill nå nya marknadsandelar.

10 Nationalencyklopedin. Segregation. <http://www.ne.se/lang/segregation> (Hämtad: 2013-05-21)

11 Kommission för ett socialt hållbart Malmö. *Malmös väg mot en hållbar framtid: Hälsa, välfärd och rättvisa*. ss.72. Malmö. Malmö Stad 2013. [http://www.malmo.se/download/18.31ab534713cd4aa921357ef/malm%C3%B6kommissionen\\_slutrapport\\_digital\\_130312.pdf](http://www.malmo.se/download/18.31ab534713cd4aa921357ef/malm%C3%B6kommissionen_slutrapport_digital_130312.pdf)(Hämtad 2013-05-21)

12 Pelaseyed, Thaher. (Så ska segregationen bekämpas). *Göteborgs Posten* 23 mars 2011 <http://www.gp.se/nyheter/debatt/1.580039-sa-ska-segregationen-i-goteborg-bekampas>(Hämtad: 2013-03-23)



teori

Eftersom jag är intresserad av hur människan och hennes omgivande miljö ömsesidigt påverkar varandra läste jag initialt i arbetet litteratur om miljöpsykologi. Det är ett tvärvetenskapligt område som är väldigt intressant, men de teorierna jag kom i kontakt med var oftast väldigt specifika. Eftersom ämnet var relativt nytt och en aning komplext för mig valde jag att fortsätta mina litterära studier hos praktiserande arkitekter som miljöpsykologerna ofta relaterar till som Gehl och Alexander. Jag tror ändå att litteraturen jag tog del av, undermedvetet har påverkat arbetets utveckling.

Jan Gehl är arkitekt inom stadsbyggnad och har skrivit många böcker om samspelet människan och den byggda miljön. Han är framförallt känd för sina empiriska studier där han både observerar och analyserar hur människan tar stadens rum i anspråk. Baserat på sina teorier initierade han gågatan Strøget i Köpenhamn som efter transformationen på 1960-talet blev internationellt uppmärksammat och som sedan dess stått modell för många liknande projekt i flera städer runtom i världen.

Arkitekten Christopher Alexander är kanske mest känd för sin bok *A pattern language* som han tillsammans med Sara Ishikawa och Murray Silverstein författade för att ge brukarna möjlighet att formge arkitektur på egen hand<sup>1</sup>

Båda Gehl och Alexander ses idag som kanske de mest inflytelserika författarna inom stadsbyggnad efter modernismen.

Utöver dessa två har jag även tagit del av Inger Bergströms avhandling på Chalmers Arkitektur – Rummet och människans rörelser där hon studerar vilken betydelse rummets utformning har för våra rörelser och för stadens sociala och offentliga liv.

---

1 [PatternLanguage.com, 2000, Aims and Goals, http://www.patternlanguage.com/leveltwo/aimsframe.htm?/leveltwo/./history/newphilosophy2.htm](http://www.patternlanguage.com/leveltwo/aimsframe.htm?/leveltwo/./history/newphilosophy2.htm) (Hämtad: 2013-05-21)

## Modernismens vs traditionella stadsrum

Under modernismens stadsbyggnadsideal användes inte det sociala livet som utgångspunkt vid gestaltning av stadens rum. Istället för plan med offentliga rum som gator och torg byggdes skulpturer i landskap. Fysiska och fysiologiska funktioner prioriterades för att uppnå goda levnadsvillkor. Rätt till bland annat sol, ljus, väringsmöjligheter och grönska resulterade i stora, höga byggnadskroppar med sinsemellan stora avstånd<sup>2</sup>.

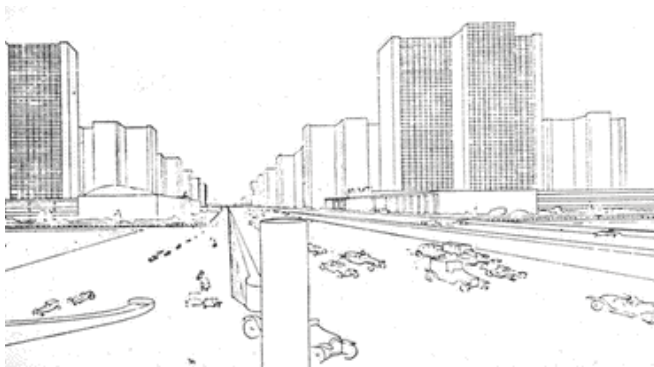


bild 2: Distrikt i Paris, skiss av Le Corbusier 1920  
källa: [www.cenlamar.com](http://www.cenlamar.com)  
<http://cenlamar.com/2007/12/24/you-shall-be-upheld-in-more-than-this/>

De gemensamma uppehållsplatsernas funktion undervärderades. Byggnader, bilar och trafikkaruseller dominerade stadsbilden och de rumsligheter som bildades mellan byggnaderna sågs som "rester" vars användningsområde ignorerades. Formlösa och utan tydliga gränser förblev de oanvända, så kallade negativa rum enligt Alexander<sup>3</sup>.

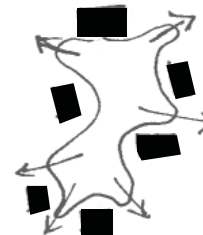


diagram 3:  
Ett negativt rum saknar tydliga gränser och blir ofta oanvända.  
källa: Alexander, C *et al.* *A pattern language* ss. 518. New York. Oxford University Press 1977

Intresset för den fysiska funktionen utarmade stadens sociala ändamål vilket i sin tur minimerade uppkomsten av andra sociala händelser. Jan Gehl som bland annat studerat sådana miljöer menar på att när möjligheterna för att mötas och uppehålla sig utomhus försummas blir det ett ingenmansland som saknar intressenter. I värsta fall kan detta leda till ökad vandalism och så småningom kriminalitet. När kriminaliteten fått sitt grepp om gatan minskar rummets användare än mer – det blir en negativ spiral<sup>4</sup>. Det som Alexander benämner negativa rum ökar så småningom uppkomsten till negativa tendenser i samhället.

2 Bergström, Inger. *Rummet och människans röresler* ss. 159-160. Göteborg. Chalmers Tekniska Högskola 1996

3 Alexander, C *et al.* *A pattern language* ss. 518. New York. Oxford University Press 1977

4 Gehl, Jan. *Livet mellem husene* ss. 72. Köpenhamn. Arkitektens Forlag 1987

Omvänt är det med, vad Alexander benämner positiva rum, som generellt sett är omtäckta av invånarna vilka besöker och använder rummen mer frekvent<sup>5</sup>. Sådana rum hittar man inte sällan i traditionella stadsstrukturer med låg och tät bebyggelse. De korta avstånden möjliggör att naturligt röra och förflytta sig inom bebyggelsen och stadsbilden utgörs därför av både människor och byggnader.

I anslutning till bostäder, arbetsplatser och längs med gator finns ofta publika uppehållsplatser som ger upphov till möten<sup>6</sup>. Rummen som bildas mellan byggnaderna är genomtänkta och får därmed en tydlig och bestämd form som ger upphov till att brukas.



diagram 4:  
Positiva rum har en tydlig och bestämd form. Studeras öppenheten finner man att ett positivt rum är relativt slutet.  
källa: Alexander, C, et al. *A pattern language* ss. 518. New York. Oxford University Press 1977

Även Bergström menar att det, i motsats till vad som praktiserades under modernismens, krävs genomtänkt planerade och utformade offentliga platser för att utveckla ett rikt stadsliv. Platser ska därför, enligt Bergström, bestå av minst en nödvändig stadsbärande funktion, funktionen ska ha en adekvat form samt en permanens<sup>7</sup>.

- Stadsbärande funktion  
funktioner som samlar människor att utföra handlingar.
- Adekvat form  
en form som skänker rummet de egenskaper som krävs för att innehålla och utveckla sina funktioner. Formen bestäms av funktionen, funktionen i relation till människan och deras rörelser, till andra funktioner i staden och till stadsstrukturens mönster, skala och karaktär.
- Permanens  
en varaktighet fås genom att rummet upplevs värdefullt. Då måste platsen göra nytta i staden genom sin stadsbärande funktion och vårdas så att det inte förfaller.

5 Alexander, C, et al. *A pattern language* ss.520. New York. Oxford University Press 1977

6 Gehl, Jan. *Livet mellem husene* ss.29. Köpenhamn. Arkitektens Forlag 1987

7 Bergström, Inger. *Rummet och människans rörelser* ss. 162-167. Göteborg. Chalmers Tekniska Högskola 1996

## Rummens kvalitet

Förr, då handel och arbeten var förlagda på stadens gator och torg, nyttjades stadens rum oberoende dess kvalitet och stadslivet var ständigt närvarande. Idag har många nödvändiga verksamheter flyttats inomhus eller förlagts utanför staden. Därför har de nödvändiga aktiviteterna utomhus minimerats och istället dominerar stadsrummens brukare av de som valfritt väljer att uppehålla sig där. För att detta ska vara möjligt måste rummen erbjuda en sådan kvalitet att folk tilltalas och väljer att frivilligt uppehålla sig på platsen<sup>8</sup>.

Gehl har listat tre utomhusaktiviteterna av olika karaktärer och menar att det är kvaliteten på rummen som avgör hur välanvända stadsrummen blir<sup>9</sup>:

- Nödvändiga aktiviteter:  
gå till jobbet, inhandla mat, göra ärenden, det vill säga vardagsaktiviteter vi måste göra för att få ihop vårt livspussel. Dessa aktiviteter förekommer året runt oavsett yttre faktorer.
- Valfria aktiviteter:  
dessa aktiviteter är helt och hållet valbara och något vi gör för att vi vill. De förekommer endast när de yttre faktorerna är tillräckligt goda och inbjudande.

8 Gehl, Gemzoe, Kirkenaes, Sondergaard. *New City Life* ss.9. Köpenhamn. Arkitektens forlag 2006

9 Gehl, Jan. *Livet mellem husene* ss.7. Köpenhamn. Arkitektens Forlag 1987

- Sociala aktiviteter:  
är nästan alltid en följd av de två föregående. Det kan vara att se och hälsa på andra människor, spontant prata med grannen, ha ett avtalat möte. Denna aktivitet förutsätter att andra människor rör sig i samma rum.

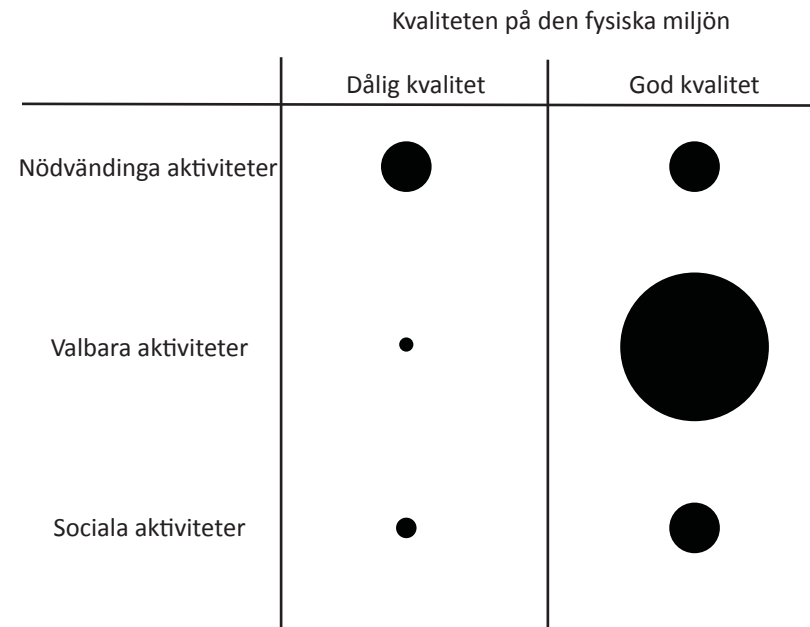


diagram 5: Samband mellan utomhusaktiviteten och kvaliteten på uterummet  
källa: Gehl, Jan. *Livet mellem husene* ss. 9. Köpenhamn. Arkitektens Forlag 1987

“Urban friktion handlar inte bara om att möta andra - utan också om att möta sig själv”

// Rolf Lidskog, professor i sociologi, Örebro Universitet

## Stadens rum som mötesplats

Att skapa goda offentliga rum är idag av yttersta vikt eftersom dessa bland annat möjliggör och ger upphov till möten mellan olika grupper i samhället. Sociologerna pratar om ett fenomen dem benämner *urban friktion* vars innebörd syftar på de positiva effekter som uppstår då människor tvingas möta sådana som inte är lika dem själva. Med friktion syftar sociologerna på att möten inte nödvändigtvis går smärtfritt förbi men att de är viktiga för att öka samspelet mellan människor med olika bakgrund, ta lärdom av varandra samt höja toleransen gentemot olikheter<sup>10</sup>. Kan människan med enkelhet naturligt röra sig i staden ökar chansen till att möten och därmed även urban friktion, kan uppstå.

Rummets utformning, dimension och skala anses därför vara av stor betydelse för hur rummet tas i bruk och hur dess innehåll upplevs. Stora rum kan se bra ut på ritningen men resulterar ofta i öde rum trots att många människor samtidigt rör sig där. Små rum däremot, upplevs befolkade även om antalet människor är få till antalet<sup>11</sup>. Är rummet dimensionerat för vårt sociala synfält, det vill säga där vi kan urskilja människor (75-100 m) och ansikten (20-25 m), så kan många aktiviteter äga rum samtidigt som vi kan överblicka dessa<sup>12</sup>. Då kan man medverka i händelser utan att delta.



diagram 6: Att separera eller att möjliggöra social kontakt  
källa: Gehl, Jan. *Livet mellem husene* ss. 58. Köpenhamn. Arkitektens Forlag 1987

10 Andersson, Elisabeth. (Stadens hjärta), *Svenska Dagbladet* 9 februari  
[http://www.svd.se/kultur/stadens-hjarta\\_7899618.svd](http://www.svd.se/kultur/stadens-hjarta_7899618.svd)  
(Hämtad 2013-05-21)

11 Alexander, C et al. *A pattern language* ss. 311-312. New York. Oxford University Press 1977

12 Gehl, Jan. *Livet mellem husene* ss.155. Köpenhamn. Arkitektens Forlag 1987



”Långsam förflyttning betyder livligare städer”

Gehl, J (1987) *Livet mellem husene*, ss. 74

Eftersom sannolikheten att få människor samtidigt rör sig i ett rum är högre än det omvända, bör man i högre utsträckning planera för små rum. I små rum upplevs dessutom en större del av rummets innehåll eftersom de små avstånden är mer anpassade för den mänskliga skalan och våra sinnens räckvidd. Där är det även lättare att föra ett normalt samtal vilket försvåras då avståndet överstiger sju meter. Är omgivande miljö dessutom bullrig, vilket är vanligt på gator med mycket trafik där bullernivån ofta överstiger 60 dB, påverkas rummets sociala funktion och det blir svårt att föra en normal konversation<sup>13</sup>.

För att planera rum för rörelser och möten är det därför viktigt att dessa inte görs för stora utan möjliggör att vi kan se och höra varandra. Der har visat sig att vi är mer benägna att röra oss i, stanna upp på och återkomma till sådana miljöer vilket ger upphov till en positiv spiral med mer levande städer som en effekt.



bild 3: Stort och öde rum som tillåter höga hastigheter, trots att människor rör sig här bjuder rummet inte in till vistelse och man skyndar förbi.  
källa: <http://susannehultman.se/tag/eslov/page/2/>



bild 4: I en mindre passage är det lätt att möta andra människor. Många sinnesintryck gör vistelsen trivsam och hastigheten hålls på en mänsklig nivå.  
källa: <http://vitsippedagg.blogg.se/2010/march/>

13 Gehl, Jan. *Livet mellem husene* ss.159. Köpenhamn. Arkitektens Forlag 1987

## Vi möts i våra rörelse

Sedan bilen blivit en del av gemene svensk familj har städer formats för bilens framkomlighet. I takt med att bilismen växt sig starkare har vägar breddats och hastigheter ökat. Bakom bilens trygga kaross blir det svårt att möta, eller till och med ta hänsyn till andra människor och våra bekväma bilburna vardagsliv har gynnats på bekostnad av tillgängliga, sociala och mänskliga stadsmiljöer.

Studier har visat att samtliga parametrar som fotgängarstatistik, uppehållstid och antalet uteaktiviteter har minskat för områden som erhållit försämrade fysiska villkor och vice versa ökat på gator som erhållit förbättrade fysiska förutsättningar för mänsklig aktivitet<sup>14</sup>.

Detta borde hänga ihop med att människan enligt naturen är skapad att röra sig i en hastighet av 5 km/h. Och det är även den hastighet våra sinnen är anpassade för och därmed vår förmåga att förstå och läsa in information om vår omgivning<sup>15</sup>. När hastigheten plötsligt ökar, som den gör då vi tvingas in i en bil måste vår omgivning, för att vi ska klara av att tolka alla intryck, bantas på information.

Gaturum som tillåter höga hastigheter upplevs därför, i normal gånghastighet, som enförmiga, tidskrävande och omänskliga. Dessa vägar tar vi endast om de är de enda eller snabbaste alternativet. När vi rör oss i sådana passager ökar vi automatiskt takten för att snabbare avverka sträckan.

Det omvända gäller för tillgängliga miljöer som utformats med hänsyn till den mänskliga skalan vad gäller hastighet, dimensioner, frekventa och varierande sinnesintryck. Där matas vår hjärna kontinuerligt med stimuli och miljön upplevs som trivsamt.



bild 5: Gaturummet är utformat för låga hastigheter och fasaden "pratar" med gatan. Den mänskliga skalan och alla stimuli gör förflyttningen angenäm. Man har mycket att titta på och den öppna fasaden möjliggör att spontant stanna till.



bild 6: Här premieras högre hastigheter. Fasadens repetitiva mönster fortsätter längs den drygt 80 meter långa fasaden. Inga spontana stopp längs med fasaden och blicken faller ner mot gatan - sträckan upplevs som längre än vad den i själva verket är.

14 Gehl, Jan. *Livet mellem husene* s.33. Köpenhamn. Arkitektens Forlag 1987

15 Gehl, Jan. *Livet mellem husene* ss.59. Köpenhamn. Arkitektens Forlag 1987

*”Stråk för gångtrafikanter bör utformas för att verka attraherande istället för repellerande”*

Alexander, C et al (1977) *A pattern language* ss. 590-591

För att människan frivilligt ska vilja röra sig till fots är god tillgänglighet med gena, tilltalande vägar, inga eller få avbrott i rörelsen, tillräckligt gott klimat och en känsla av trygghet viktiga beståndsdelar<sup>16</sup>. Ger rörelsen upphov till en behaglig känsla upplevs även förflyttningen som mindre arbetsam<sup>17</sup>.

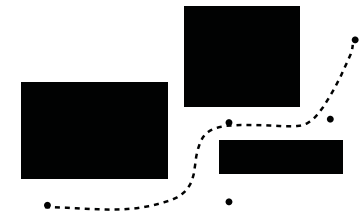
Det omvända med vältrafikerade och bullriga bilvägar, höga staket, planseparerade korsningar och andra barriärer som bryter gånglinjen och verkar otillgängligt tvingar in de mjuka trafikanterna i ett programmerat rörelsemönster vilket borde upplevas obekvämt och otryggt. Detta kanske till och med bidrar till att man som mjuk trafikant känner sig ovälkommen i gaturummet. Känslan av frihet att själv välja väg eller transportalternativ bryts då man mer eller mindre tvingas till att ta bil för att känna trygghet.

Att göra längre förflyttningar till fots eller med cykel kräver även det tillgängliga vägar, sammanhållna stråk och god överblickbarhet<sup>18</sup>. Alexander menar att vid planering av gångstråk är det viktigt att placera ut naturliga delmål som kan fånga gångtrafikantens intresse<sup>19</sup>. Ett delmål kan till exempel vara ett torg eller en skulptur. Skapas en växelverkan mellan delmål och stråk upplevs förflyttningen inte bara som angenäm och spännande utan dessutom som psykologiskt kortare<sup>20</sup>.



bild 7: Upptrampande stigar visar tydligt vårt val av gånglinje. Här genar man hellre i gruset för att spara några meter.

diagram 7: principskiss - gångstråk med delmål  
källa: Alexander, C et al (1977)  
*A pattern language* ss. 586-587



- 16 Gehl, Jan. *Livet mellem husene* ss.129. Köpenhamn. Arkitektens Forlag 1987
- 17 Bergström, Inger. *Rummet och människans rörelser* ss.91. Göteborg. Chalmers Tekniska Högskola 1996
- 18 Gunnarsson, S. Olof. *Basun – strategier för att skapa en gångvänlig och mänsklig stad*. Fotgängarnas Förening 2005
- 19 Alexander, C et al (1977) *A pattern language* s. 586-587
- 20 Gehl, Jan. *Livet mellem husene* ss.133. Köpenhamn. Arkitektens Forlag 1987

## Klimatet i staden

Utöver skalor och stimuli påverkas vår benägenhet av att röra oss ute i stadens rum av klimatet. Nederbörd, vind och kyla är vanligt förekommande på våra breddgrader och borde därför vara av yttersta vikt när stadens gemensamhetsutrymmen planeras, formges och gestaltas. Oavsett om omgivningen är utomordentligt planerad undviker vi platser som är kalla och blåsig (i synnerhet då vind i kombination med kyla och nederbörd ger upphov till ännu kallare klimat). Därför är det viktigt att forma rum som förbättrar det lokala klimatet.

Detta har man bland annat tagit fasta på i Västra Hamnen i Malmö som på grund av dess läge vid havet är extremt vindutsatt. Med avstamp i den traditionella rutmönsterstaden har stråken brutits upp för att minimera uppkomsten till vindtunnlar. Bebyggelsen är dessutom tät och har hållits på en ganska låg nivå vilket gör att vinden sveper över taken (bortsett från Turning Torso där det varje gång jag besökt platsen varit ganska blåsigt). På så sätt hjälper bebyggelsen till att skapa ett bättre klimat nere på marknivå.

Motsatsen är hög och gles bebyggelse där vinden, som tilltar ju högre upp man kommer, fångas upp av byggnader. Vindvirvlar bildas och pressas ned till gatan vilket ökar vindhastigheten i gaturummet. Är avståndet till närmsta hus dessutom mindre än husets höjd förstärks vinden ytterligare<sup>21</sup>.

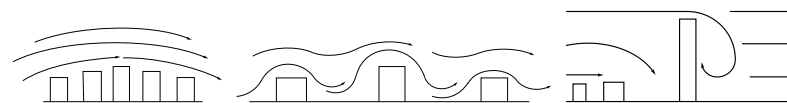


diagram 8: Vinden är ett problem, men med god planering kan bättre förutsättningar på de lokala klimatet ges. Principskissen visar hur bebyggelsen påverkar vindförhållandena.

källa: Gehl, J (1987) *Livet mellem husene* ss. 168

Rummens orientering skapar också förutsättningar för hur de används. I Skandinavien, befolkas rum där solen får chans att värma och lysa, mer eller mindre automatiskt. Därför bör byggnader alltid placeras så att det kan bildas ett rum i solen<sup>22</sup>.

Gehl har visat att det lokala klimatet kan skilja sig drastiskt beroende på omgivande bebyggelse och dess dimension. Han nämner bland annat ett område i Landskrona där sommarsäsongen, tack vare byggnadernas dimension och orientering kan förlängas med 2 månader i jämförelse med ett modernare område i samma stad. Trots liknande klimatförutsättningar kan bebyggelsen förstärka eller förvärpa det lokala klimatet och bidra till att folk vistas inomhus eller utomhus<sup>23</sup>.

21 Stadsbyggnadskontoret. *Höga hus 2.0 vid Lilla Bommen*. Göteborg. Göteborgs Stad 2012. [http://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planobygg.nsf/vyFilerCentrala%20G%C3%B6teborg%20-%20Ny%20bro%20%C3%B6ver%20G%C3%B6ta%20%C3%A4lv-Plan%20-%20samr%C3%A5d-H%C3%B6ga%20hus/\\$File/HogaHus.pdf?OpenElement](http://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planobygg.nsf/vyFilerCentrala%20G%C3%B6teborg%20-%20Ny%20bro%20%C3%B6ver%20G%C3%B6ta%20%C3%A4lv-Plan%20-%20samr%C3%A5d-H%C3%B6ga%20hus/$File/HogaHus.pdf?OpenElement) (Hämtad: 2013-05-21)

22 Alexander, C, et al. *A pattern language* ss. 516. New York. Oxford University Press

23 Gehl, Jan. *Livet mellem husene* ss.169. Köpenhamn. Arkitektens Forlag 1987

## Vikten av grönska

Även grönska hjälper till att förbättra det lokala klimatet i staden och bidrar till att göra staden till en mer hälsosam plats. Den ökar den biologiska mångfalden, renar luften, dämpar vinden och de utjämnar temperaturskillnader. Dessutom har det visat sig att parker och grönområden har betydelse för människors hälsa och välbefinnande. Till exempel visar forskning att det ofta räcker med att vandra en stund i en park för att sänka puls och blodtryck<sup>24</sup>.

Psykologerna Rachel och Stephen Kaplan, som studerat sambandet mellan natur och hälsa, konstaterade att naturen har så kallade restaurativa effekter på människan. Detta innebär att en naturvistelse kan ge mental avkoppling och återhämtning.

Även de två landskapsarkitekterna Ulrik Stigsdotter och Patrik Grahn från Sveriges Lantbruksuniversitet i Alnarp pekar på naturens helande kraft då de bland annat har påvisat sambandet mellan stress och avstånd till grönområde; ju närmar man bodde ett grönområde, desto oftare besökte man det och desto mindre stressad kände man sig. Vidare visade de att detta samband gällde oavsett kön, ålder samt social och ekonomisk position i samhället<sup>25</sup>.

Således är stadens natur av yttersta vikt för människan. Till stadens natur hör parker och grönområden, gräsmattor och trädgårdar samt träden längs städernas gator. Utöver det anser jag att även vatten hör till stadens natur.

24 Lindvall, J; Myrman, A-K. *Vardagens arkitektur - vem bestämmer din livsmiljö* ss.134. Stockholm. Bäckströms förlag 2001

25 Naturvårdsverket. *Naturen som kraftkälla* ss.13 Stockholm Naturvårdsverket 2006 <http://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer/620-8252-3.pdf> (Hämtad: 2013-05-21)



bild 8: Rålambshovsparken, Stockholm. Såväl grönska som vatten kan betraktas som värdefulla beståndsdelar i staden.

källa: [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:R%C3%A5lambshovsparken\\_syd\\_2010.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:R%C3%A5lambshovsparken_syd_2010.jpg) (Hämtad. 2013-09-05)

Förutsättningarna för att uppehålla sig i stadens rum hör alltså ihop med det lokala klimatet, hur rummen dimensioneras, dess orientering vilka funktioner som ryms samt hur rummen formges. Ju längre tid man uppehåller sig i ett rum desto mer bidrar man till stadslivet.



## Semantisk miljöbedömning

Semantisk miljöbeskrivning är en metod hämtad från psykologin. Metoden tar hjälp av ett klassifikationsschema med motsatsord som graderas på en bipolär skala. Metoden kan inom arkitektur fungera som ett underlag för att utvärdera och skapa en uppfattning om den miljö man ämnar förändra<sup>26</sup>. Jag använde mig av SMB-metoden för att lättare kunna diskutera platsen med mig själv, resultatet redovisas i kontextanalysen.

### Egna begrepp och min definition

Trivsamt/otrivsamt – angenäm att vistas på

Vackert/fult – estetiskt helhetsintryck

Tryggt/otryggt – känslan av trygghet som infinner sig

Varierat/monotont – variationer i skala, materialitet, färg, funktion

Levande/öde – händelser över dygnet

Tillgängligt/otillgängligt – möjligheten att röra sig till, igenom och från platsen

Rymligt/trångt – uppleva rumsligheter

Offentligt/privat – bjuder in, eller stöter ifrån

Gammalt/nytt – slitage och karaktär

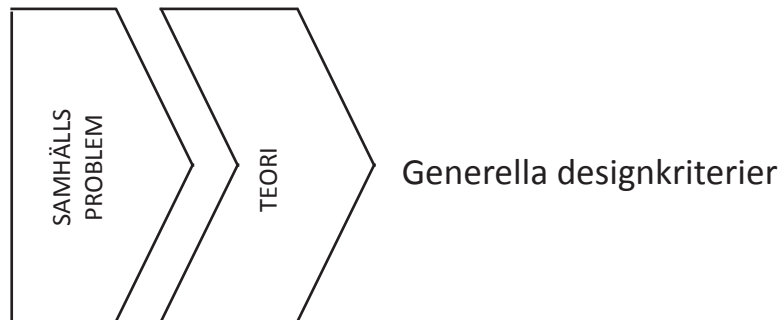
Övriga/överraskande/förutsägbart – läsbarhet och överblickbarhet

Vårdat/ovårdat – omhändertagen

---

26 de Laval, Suzanne. *Metoder för arkitekturdialog* ss. 2. Stockholm Arkitekturanalys 2004 <http://www.arkitekturanalys.se/ULdownload/metoderforarkitekturdialog.pdf> (Hämtad: 2013-05-21)

syntes I



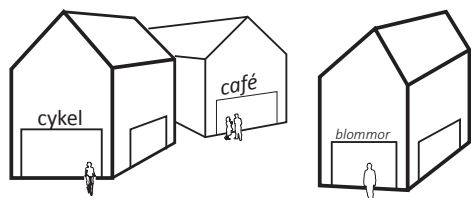
Stora delar av vårt samhälle är idag utformade för att passa ett bilburet liv. Med bilen i staden har viktiga mänskliga funktioner blivit undanträngda då dessa ofta kommer i andra hand. Funktioner och människor har separerats och nya generationer föds in i ohållbara beteenden. Luftkvalitet och buller till följd av bilens aktivitet påverkar vår hälsa negativt och bjuder vare sig in till naturliga rörelser eller främjar uppkomsten till möten.

För att vi ska röra oss till fots i stadens rum måste den mänskliga skalan tas hänsyn till då staden utformas. Med korta avstånd och tillgängliga stråk känns en förflyttning mer angenäm än längs med långa sträckor med ofrivilliga stopp eller förutbestämda förflyttningsmönster. Blandas olika funktioner i staden kan en bredare publik lockas vilket utgör basen för att flera möten ska uppstå. Baserat på mina tolkningar av samhällsproblematiken och de teoristudier jag presenterat har generella designkriterier formulerats som ska vara riktgivande för en framtida gestaltning.

- mänskliga rum - skalan ska anpassas efter människans mått, rörelser och hennes sinnen
- tillgängliga rum - prioritera fotgängare, rörelsen till, i, genom och från ska kännas naturlig utan ofrivilliga stopp eller hinder
- sociala rum - blanda funktioner där det sociala livet är möjligt och gör rum som bjuder in

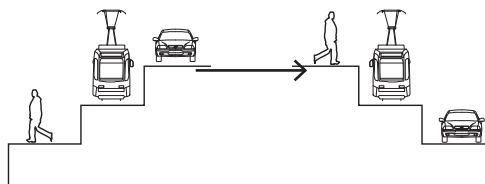


## Mänskliga rum



Genom att den vertikala och horisontella skalan hålls nere kan både rumsliga och sociala kvaliteter skapas. Rummen blir väldefinierade och kontakten mellan bostaden och livet på gatan ökar vilket i sin tur ökar angelägenheten att vistas utomhus. Med korta perspektiv skapas visuell spänning och med korta avstånd ökar möjligheten att förflytta sig till fots. En tät bebyggelse skapar ett bättre lokalklimat, utnyttjar markarealen på ett mer effektivt sätt och minimerar onödig platsbildning. På så sätt kan stadslivet koncentreras till få väldefinierade rum istället för att spridas ut i flera stora.

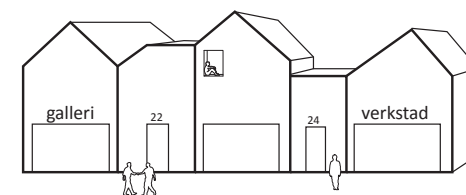
## Tillgängliga rum



Genom att minska hastigheten ökar tillgängligheten för gångtrafikanter och chansen till att mötas. En lägre hastighet bidrar positivt till stadslivet eftersom vi då automatiskt uppehåller oss längre tid i stadens rum. En lägre hastighet tar dessutom mindre mark i anspråk och barriäreffekten från snabba trafikleder minskar. Med god tillgänglighet kan alla röra sig på lika villkor.

Gatunätet ska kännas logiskt och ha sammanhållna stråk som länkar samman staden. Kan nätet erbjuda flera alternativa vägar ökar känslan av frihet då man själv kan välja sin väg. Genom en kontinuerlig växelverkan mellan målpunkter eller funktioner kan rörelsen förvandlas till en upplevelse och därmed känns den mindre ansträngande. De sammanhållna stråken ger många potentiella mötespunkter och en bredd av målpunkter och funktioner kan locka en bredare publik.

## Sociala rum



För att samla människor och göra det sociala livet möjligt ska publika rum innehålla stadsbärande funktioner. Små rum upplevs mer befolkade och ett större utbud av funktioner ger ett underlag för att en bredare publik ska använda rummen. Blanda bostäder, med jobb och skola, kommersiella verksamheter, rekreation, kultur och konst m.m. Utforma rummen så att de kan nås på ett enkelt sätt och användas av alla samhällsgrupper. Med genomtänkta entrésituationer kan folk lockas till platsen och med goda sittmöjligheter kan man vistas längre i rummen. Erbjuder rummen god utblick kan man dessutom medverka i diverse aktiviteter utan att delta. Förlägg entréer mot gatan och håll bottenvåningarna öppna utåt för att skapa en interaktion mellan livet inomhus och livet på gatan.

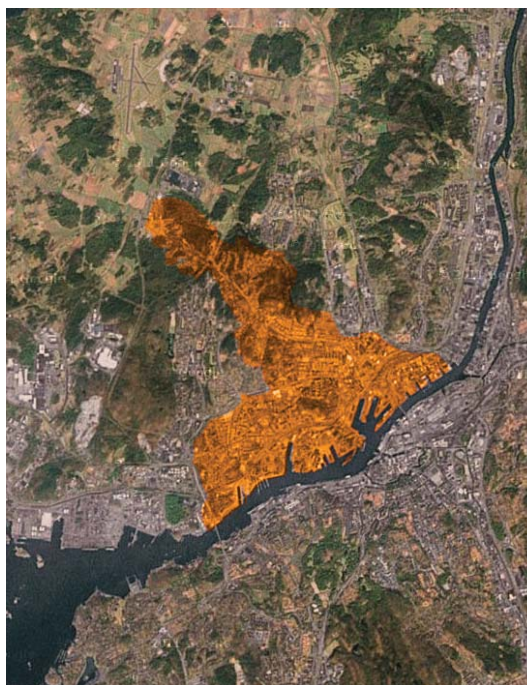


kontextanalys

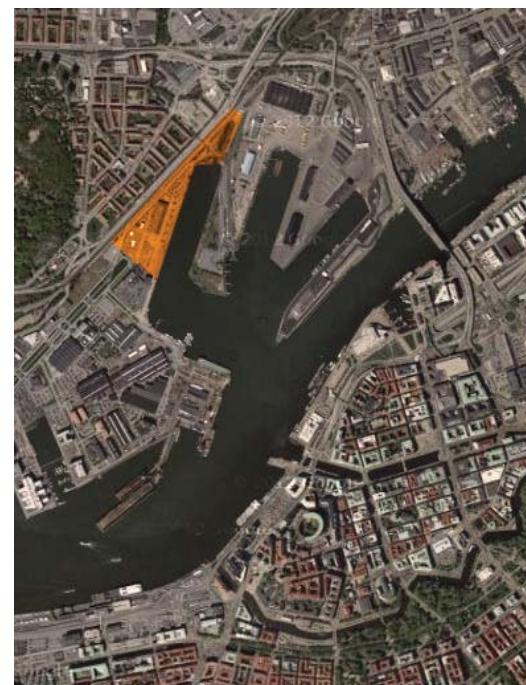
## Lundbyhamnen

Platsen jag valt att jobba med ligger i stadsdelen Lundby på Hisingen och är en del av Lundbystrand. Jag bor själv väldigt nära platsen och besöker den frekvent. Jag tycker att platsen besitter en oerhörd potential i sitt läge vid vattnet och med centrum som fond men att dess potential inte tas tillvara på. Problemet är att den idag är inklämd mellan älven och Lundbyleden/Hamnbanan och att alla dessa fungerar som barriärer som avskärmar platsen från övriga staden. Detta har medfört att trots det korta avståndet till centrum är vägen dit både lång och otillgänglig vilket resulterar i att en förflyttning oftast görs med motorbundna fordon.

I det här projektet kommer jag analysera platsen närmare för att vidare se hur den skulle kunna bli en strategisk länk som kopplar ihop staden över älven och så småningom gör det möjligt att naturligt röra sig över älven.



Stadsdelen Lundby



Lundbyhamnen

## Historia

Historiskt låg stora delar av Lundbystrand, Frihamnen och Ringön under vatten och det var först i slutet på 1800-talet som området började ta form. Muddermassor tippades i området och kajer och hamnbassänger utvecklades i omgångar. Lundbyhamnen inrättades senare, först 1946 började området schaktas och förberedas för hamnverksamhet.

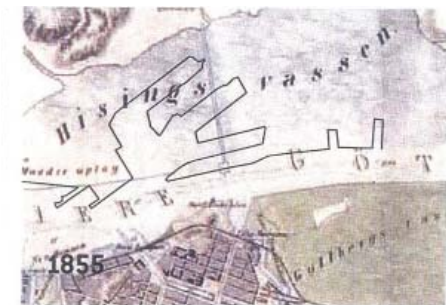
1953 invigdes så småningom Lundbyhamnen. Hamnen användes huvudsakligen av Transatlantics båtar för persontransporter över Atlanten. Sjöfartsverksamhet i hamnen lades ner 1970-talet och idag används den som tillfällig kajplats för större båtar<sup>1</sup>.

Bäcken Kvillebäcken mynnar ut i Lundbyhamnen. I samband med omdaningarna av Lundbystrand och Frihamnen har Kvillebäckens mynning ändrat plats under åren. Enligt *Grönplan för Centrala Älvstaden* är bäcken habitat för sällsynta arter som är värda att bevara<sup>2</sup>

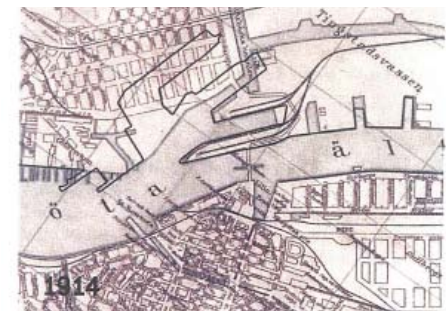
Exploatering i området medför därför risker för de sällsynta arterna, något som bör tas i beaktning vid framtida utbyggnationer.

- 1 Knapp, Ted. *Längs Göteborgs kuster, kajer och kanaler* ss. 246-247. Göteborg. Tre böcker förlag 2009
- 2 Sintorn, Anna-Karin. *Grönplan för Centrala Älvstaden*. Göteborgs Stad. Göteborg 2012 [http://alvstaden.goteborg.se/wp-content/uploads/2012/11/Gr%C3%B6nplan-f%C3%B6r-Centrala-%C3%84lvstaden\\_produk\\_t\\_lq.pdf](http://alvstaden.goteborg.se/wp-content/uploads/2012/11/Gr%C3%B6nplan-f%C3%B6r-Centrala-%C3%84lvstaden_produk_t_lq.pdf) (Hämtad: 2013-05-21)

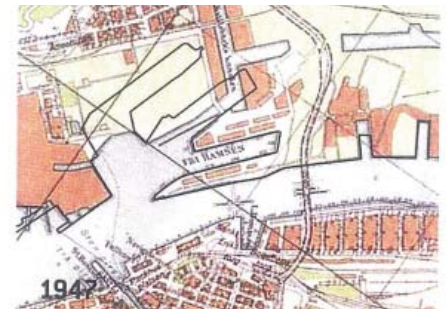
Området låg tidigare utan vatten.  
bildkälla: Göteborgs Stad.  
*Program Frihamnen and Parts of Ringön*. Göteborg 2012



Så småningom utfördes ett pålverk från Lindholmens älv till Kvillebäckskanalen. Innanför pålverket fyllde man med muddar från älvens botten.  
bildkälla: Göteborgs Stad.  
*Program Frihamnen and Parts of Ringön*. Göteborg 2012



Området kring Frihamnen börjar ta form  
bildkälla: Göteborgs Stad.  
*Program Frihamnen and Parts of Ringön*. Göteborg 2012



## Demografi

Mellan åren 2001-2010 har stadsdelen Lundbys invånarantal ökat med över 8000 invånare till nästan 44000 år 2012. Över 4000 bostäder har byggts under samma period vilket är en förklaring. Lundbys centrala läge och nyproducerade bostäder längs med Norra Älvstranden har lockat mestadels en äldre målgrupp. Antal barn och familjer med barn är lägre än genomsnittet i Göteborg<sup>3</sup>.

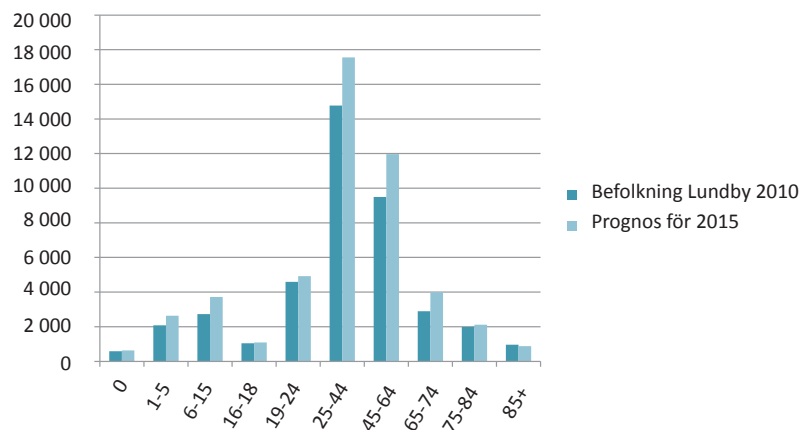


diagram 9: befolkningsmängd 2010 och prognostiserad befolkning för 2015

3 Samhällsanalys och Statistik, Göteborgs stads stadskanlsi. *Befolkningsprognos 2011-2015 med fokus på stadsdelen Lundby*. Göteborgs Stad 2011. [http://www4.goteborg.se/prod/G-info/statistik.nsf/34f4087fac810b1ac1256cdf003efa4b/3dc3de878193c66fc12578760035a987/\\$FILE/Lundby.pdf](http://www4.goteborg.se/prod/G-info/statistik.nsf/34f4087fac810b1ac1256cdf003efa4b/3dc3de878193c66fc12578760035a987/$FILE/Lundby.pdf) (Hämtad: 2013-05-21)

## Miljö

Lundbyhamnen är historiskt sett ett vasslandskap. I takt med att området fylldes upp med muddermassor har platsen senare bebyggts. Likt många av Göteborgs centrala delar vilar området kring Lundbyhamnen på en lergrund och förstärkningsarbeten med pålar har säkerställt stabiliteten<sup>4</sup>. Avståndet till berggrunden bedöms vara upp till 100 meter<sup>5</sup>.

I och med platsens läge vid vattnet finns risk för översvämning vid höga vattennivåer. Området ligger på en höjd av +12 meter och den normala vattennivån är i dagsläget +10,1. Högsta uppmätta vattennivån, +11,8 var i samband med stormen Gudrun 2005<sup>6</sup>.

I dagsläget är den lägsta tillåtna marknivån för nybyggen en meter över maximal havsnivå (+12,8), men diskussioner förs angående en högre nivå för viktiga byggnader, förmodligen kommer den höjas till +13,5<sup>7</sup>.

Luftkvaliteten i området påverkas av Lundbyleden. Framförallt är värden av kvävedioxid höga. Mätningar gjorda 2003 visar att årsmedelvärdena för kvävedioxid är nära det gränsvärde som fastställts av regeringen<sup>8</sup>.

4 Knapp, Ted. *Längs Göteborgs kuster, kajer och kanaler* ss. 246. Göteborg. Tre böcker förlag 2009

5 Göteborg Stad, *Program Frihamnen and parts of Ringön*. Göteborg 2012

6 Fredriksson, Jimmy. (Så ska Göteborg skyddas från att dränkas). *Göteborgs Tidningen* 11 oktober 2010 <http://www.expressen.se/gt/sa-ska-goteborg-skyddas-fran-att-drankas/> (Hämtad: 2013-05-21)

7 Göteborgs Stad, *Program Frihamnen and parts of Ringön*. Göteborg 2012

8 Vägverket. *Förstudie Lundbyleden* ss.41. Borlänge. Vägverket 2008 [http://www.trafikverket.se/PageFiles/4607/forstudie\\_del\\_4\\_vag\\_e6\\_21\\_lundbyleden.pdf](http://www.trafikverket.se/PageFiles/4607/forstudie_del_4_vag_e6_21_lundbyleden.pdf) (Hämtad 2013-05-21)

För transportlederna har även vibrationsmätningar genomförts som visar att hamnbanan ger upphov till störningar<sup>9</sup>. Utöver det utsätts Lundbyhamnen för buller från flera väderstreck. Den högsta bullerverkan står Lundbyleden och hamnbanan för. Cityvarvet, på Lundbystrand, bedriver högljudd verksamhet vilket även bidrar till buller under verksamhetens öppettider.

Lundbyhamnen ligger i söderläge och är en väl solexponerad plats. Genrellt sett så kommer det nederbörd varannan dag året runt i Göteborg. Nederbördsmängden varierar men under perioden 2008-2010 var andra halvan av året blötast.

Vindrosen visar att de förhärskande vindarna kommer från nordostlig riktning under vinterhalvåret och sydvästlig riktning under sommarhalvåret.

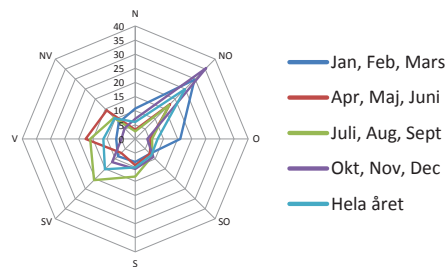


diagram 10: Vindriktningar i % 2010, mätstation Skansen Lejonet  
källa: Stadsledningskontoret, Statistisk Årsbok Göteborg ss. 26. Göteborg 2011

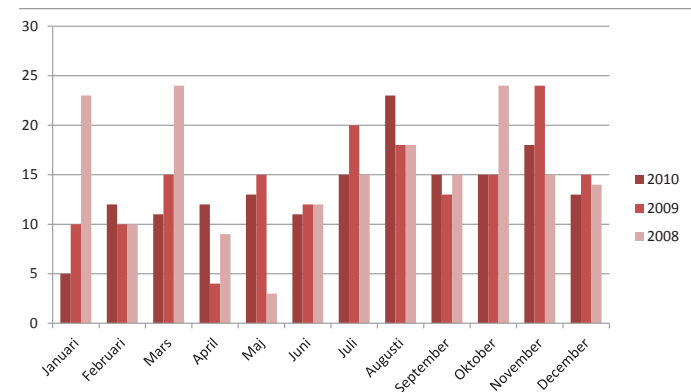


diagram 11: Antal nederbördsdagar/månad 2008-2010, mätstation Skansen Lejonet  
källa: Stadsledningskontoret. Statistisk Årsbok Göteborg ss. 24. Göteborg 2011

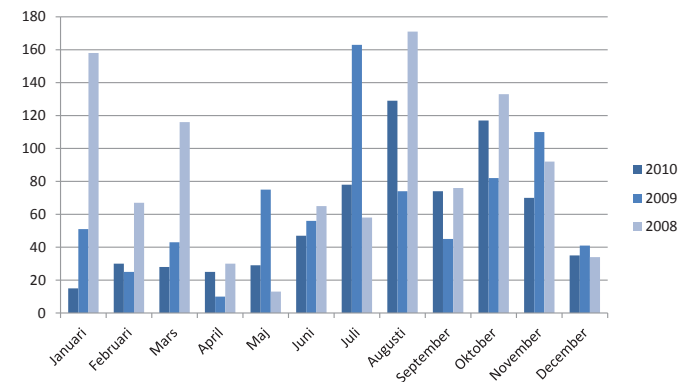
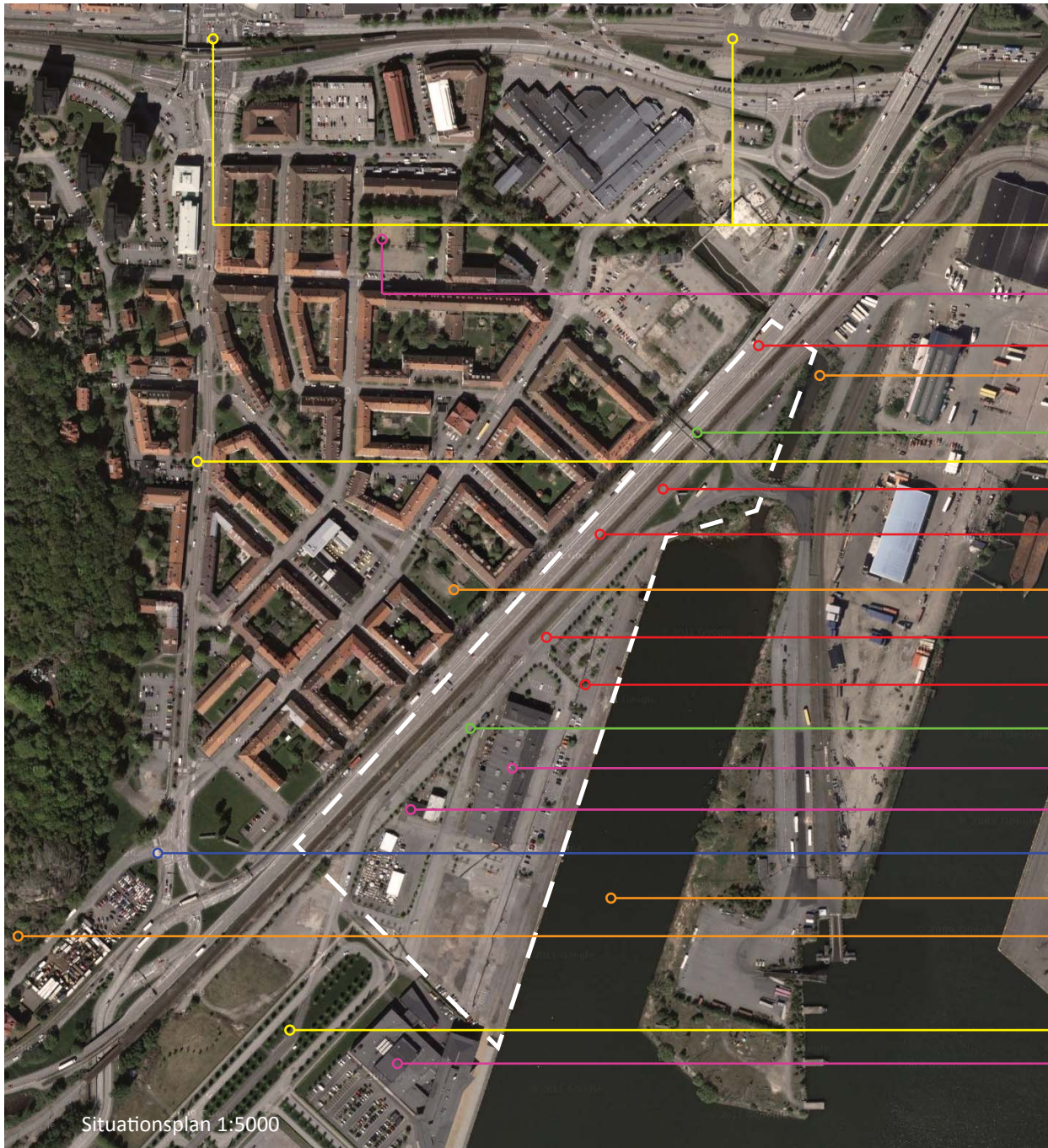


diagram 12: Nederbörd/månad i mm 2008-2010, mätstation Skansen Lejonet  
källa: Stadsledningskontoret. Statistisk Årsbok Göteborg ss. 24. Göteborg 2011

9 Vägverket. Förstudie Lundbyleden ss.39. Borlänge. Vägverket 2008 [http://www.trafikverket.se/PageFiles/4607/forstudie\\_del\\_4\\_vag\\_e6\\_21\\_lundbyleden.pdf](http://www.trafikverket.se/PageFiles/4607/forstudie_del_4_vag_e6_21_lundbyleden.pdf) (Hämtad 2013-05-21)





- Gång/cykel
- Kollektivtrafik
- Trafik
- Rekreation
- Arbete/Handel
- Religion

- Vågmästarplatsen
- Hjalmar Brantingsplatsen
- Kvilletorget
- Lundbyleden
- Kvillebäcken
- Gångbro
- Madängsgatan
- Lundby hamngata
- Hamnbanan
- Herkulesparken
- Lindholmsallén
- Parkering
- Cykelbana
- Älvstranden Utveckling, Certex, Wilhelmsen  
Technical Solution
- Bra Sommarmöbler
- Göteborgs moské
- Lundbyhamnen
- Ramberget
- Pumpgatan
- SVT/SR

Situationsplan 1:5000



stad hamnbassäng asfaltsremsa parkering väg goc-väg väg järnväg väg väg kvarterstad



bild 9: tagen från gångbron mot sydväst



bild 10: Passage via en bullrig järnvägsviadukt



bild 11: Passage via en 58 meter lång och 6 meter hög bro



bild 12: Passage via en mörk gång- och cykel tunnel

## Att närma sig platsen

Hamnbanan och Lundbyleden separerar Lundbyhamnen från de nordvästra stadsdelarna på Hisingen och Hjalmar Brantingsgatan separerar de norra. De vältrafikerade lederna har försetts med planskilda korsningar. För gång- och cykeltrafikanter är dessa korsningar vare sig gena, tillgängliga eller angenäma. Trots ett kort avstånd kan alltså promenaden till Lundbyhamnen ta längre tid än förväntat. Från centrum separeras Lundbyhamnen av Göta Älv och för att nå platsen måste därför Göta Älvbron passeras, därefter följer en sträcka ödslig väg förbi bland annat en bussuppehållsplats.

Med kollektivtrafik nås Lundbyhamnen bekvämast med stombussen till hållplatsen som ligger i nära anslutning. Från övriga stadsdelar är det enklast att ta en buss eller spårvagn till Hjalmar Brantingsplatsen, eller till någon av de två hållplatser som finns i Brämaregården. Då måste man gå sista biten. På samtliga vägar måste någon av de planskilda korsningarna passeras. En gångbro över Lundbyleden och hamnbanan är det närmaste och snabbaste alternativet. Denna är dock ganska ranglig och brant, vilket innebär svårigheter för cyklister eller personer med rörelsehinder. För rullstolsburna eller personer med barnvagn är detta alternativet omöjligt. Ett annat alternativ är en gångtunnel. Den är ganska lång och inger därför en otrygg känsla, speciellt på kvällen eftersom områdena runt gångtunneln är ödsliga. Att ta gångtunneln innebär även en omväg då man till att börja med går åt fel håll längs med en hårt trafikerad väg och sedan under en järnvägsbro.

Sista alternativet är via en tågviadukt, det är en än längre omväg. Dessutom måste ett bevakat övergångsställe med två filer i vardera riktning passeras. Som gång- och cykeltrafikanter är det en otrygg plats att invänta grön gubbe på då minsta tillåtna hastighet är 70km/h. Men denna trafikplats är under omdaning och förväntas vara klar sommaren 2014. Det kommer bli en trafikseparerad plats med planskilda korsningar för gång- och cykeltrafikanter.

Ett annat alternativ från centrum är att ta färjan till Lindholmen och gå därifrån. Dessvärre är dessa avgångar få till antalet på kvällar och helger.



bild 13: ödslig väg



bild 14: otryggt övergångsställe



bild 15: visuell barriär



viseull kontakt med staden

## Semantisk miljöbedömning

*Platsen är ganska intetsägande och känslan som infinner sig är likgiltighet, känner vare sig ett behag eller obehag. Det är så stort och tomt på folk, bortsett från någon enstaka joggare som passerar mig går jag själv längsmed hamnbassängen.*

*En gammal rostig lyftkran väcker mitt intresse och ger en hint av forna aktiviteter. Några containrar står uppradade längs med hamnkanten och tvingar mig byta riktning. Övetskapen om vad som kan gömma sig bakom dem kunde ha varit skrämmande om det varit senare på dygnet men nu blir jag mest irriterad på att de står i vägen. När jag hör steg bakom mig förvånas jag av att jag lyckas urskilja dem från trafikledens buller. Kanske känner jag mig ändå lite illa till mods eftersom sinnena reagerar starkare än vad jag förväntat mig.*

*Hamnbassängens spikraka form känns väldigt konstlad men man slås ändå av dess storhet. Det finns två stycken, tre våningar höga byggnader på platsen, skyltarna på fasaderna skvallrar om att de inhyser tre-fyra olika företag, i övrigt är de ganska anonyma. Båda fasaderna är huvudsakligen av gult tegel varav den ena bryts upp av fönsterband och stora industriportar.*

*Den tungt trafikerade leden och vattenkanten avgränsar platsen på ett tydligt sätt i öst och väst. I söder markeras gränsen bland annat av markbeläggningen. Från stora ytor med trasig asfalt och fält med grov makadam går man mot ett inbjudande trädäck. Gränsen förstärks av pollare med belysning och det relativt nya SVT-huset med stora glasade fasader mot vattnet. Här har de älven och staden på andra sidan som fond, en bild man känner igen från de lokala nyhetssändningarna.*

*När jag senare på dagen passerade platsen, efter att mörkret hade lagt sig kände jag en stark obehagskänsla. Jag märkte att jag ökade takten för att snabbt komma därifrån.*

För att lättare kunna formulera min upplevelse av platsens tog jag hjälp av SMB-metoden (semantisk miljöbedömning)<sup>10</sup>. Jag gjorde en matris med eget formulerade begrepp av motsatta mening och graderade dessa med hjälp av en bipolär skala. SMB-analysen gjordes en vardagsmorgon i mitten av mars. Det var kallt och klart med en lätt bris från nordost, vilket kan ha påverkat den totala upplevelsen.

	3	2	1	0	1	2	3	
trivsamt				X				otrivsamt
vackert						X		fult
tryggt							X	otryggt
varierat						X		monotont
levande						X		öde
tillgängligt	X							otillgängligt
rymligt				X				trångt
offentligt		X						privat
gammalt			X					nytt
överraskande					X			förutsägbart
vårdat							X	ovårdat

10

de Laval, Suzanne. *Metoder för arkitekturdialog* ss. 2. Stockholm Arkitekturanalys 2004 <http://www.arkitekturanalys.se/ULdownload/metoderforarkitekturdialog.pdf> (Hämtad: 2013-05-21)





bild 16: tryggt/otryggt - området känns otryggt på kvällen, speciellt där lastbilarna är parkerade



bild 17: överraskande/förutsägbart -



bild 18: tillgängligt/otillgängligt - fränkopplad från angränsande kvarter trots sin närhet



bild 19: trivsamt/otrivsamt; variation/monoton - den intetsägande platsen besitter en potential som inte tas tillvara



bild 20: gammalt/nytt - tomten har fyllt sin syfte och här ses spår från gammal verksamhet



bild 21: offentligt/privat - det är få som känner till och använder platsen



bild 22: vackert/fult - skräp längsmed vattenkanten och en rostig kran som håller på att förfalla



bild 23: vårdat/ovårdat - lite omsorg har skänkts till platsen, trasig asfalt och rester av gammal verksamhet



bild 24: rymligt/trångt; levande/öde - området känns stort och öde

## Strategiskt läge

Lundbyhamnens strategiska läge i älvrummet kan fungera som en länk för att koppla samman områdena i Lundby bättre men även koppla samman staden över älven.

Lindholmen är ett viktigt kunskaps- och forskningsnav i Göteborg och en internationell mötesplats för ny teknik. Från Lindholmen tar man sig vidare till Norra Älvstrandens nyare områden Sannegårdshamnen och Eriksberg.

Brämaregården är ett gammalt arbetarkvarter från varvets tid. Här ryms mestadels bostäder i för Göteborg klassiska landshövdingehus. På Brämaregårdens torg, Kvilletorget, ryms butiker, restauranger, hotell och lekpark. Sedan 2011 finns en nybyggd moské i området. Via Brämaregården når man Kvillebäcken, en ny stadsdel med blandade funktioner som är under uppbyggnad. Där byggs även en saluhall som väntas vara klar sommaren 2013. Härifrån når man även Backaplan, ett stort köpcentrumsområde med både mataffärer och klädbutiker samt Hjalmar Brantingsplatsen, Hisingens stora kommunikationsplats för kollektivtrafik.

Ramberget är ett mycket omtyckt rekreationsområde med blandad växtlighet och öppna berghällar. Härifrån har man utsikt över hela staden. Till Ramberget hör Keilers Park. En lummig park med bland annat en stor lekpark, en damm med fontän och utomhusgym. I närheten finns även skola, dagis, lägenheter och enfamiljshus.

Frihamnen är Göteborgs innersta hamn. Den mesta hamnverksamheten har flyttats och området används huvudsakligen som bussparkering samt för tillfälliga event. Via Frihamnen tar man sig vidare till industriområdet Ringön med blandade verksamheter.



diagram 13: Lundbyhamnens strategiska läge



## Användningsområde

Idag bedrivs några verksamheter i Lundbyhamnen. När jag har besökt platsen under veckodagar har jag noterat att det huvudsakliga användningsområdet är som parkeringsplats för anställda i området. Under vintern när isen legat stabil i hamnbassängen har isfiske varit en populär aktivitet. Oftast har fiskarna suttit vid inloppet till hamnbassängen. På helgerna har de stora och tomma asfalterade ytorna lämpat sig bra för ungdomar som övningskör med bil eller moped. På kvällar och helger har speciellt den norra delen av Lundbyhamnen fungerat som parkeringsplats för lastbilar. På vår- och höstkanten används platsen för att lägga i och ta upp båtar. I övrigt så passerar dagligen några cyklister på väg till eller från jobbet samt några löpare och någon enstaka flanör. Den dag på året då det är som mest folk är under Göteborgsvarvet eftersom Lundbyhamnen är en av delsträckorna.

Länsstyrelsen har fram till och med 2020 gett tillstånd att använda Lundbyhamnen som uppläggningsplats för muddermassor. Muddermassorna kommer att kapslas in med hjälp av vallar av stenkross och sedan täckas av en meter sjösand. Sett ur ett miljöperspektiv kommer den nya botten vara renare än dagens botten. Så småningom kommer djupet i hamnen minska från 9 till 4 meter. Ett djup som bedöms vara passande för småbåtshamn<sup>11</sup>.

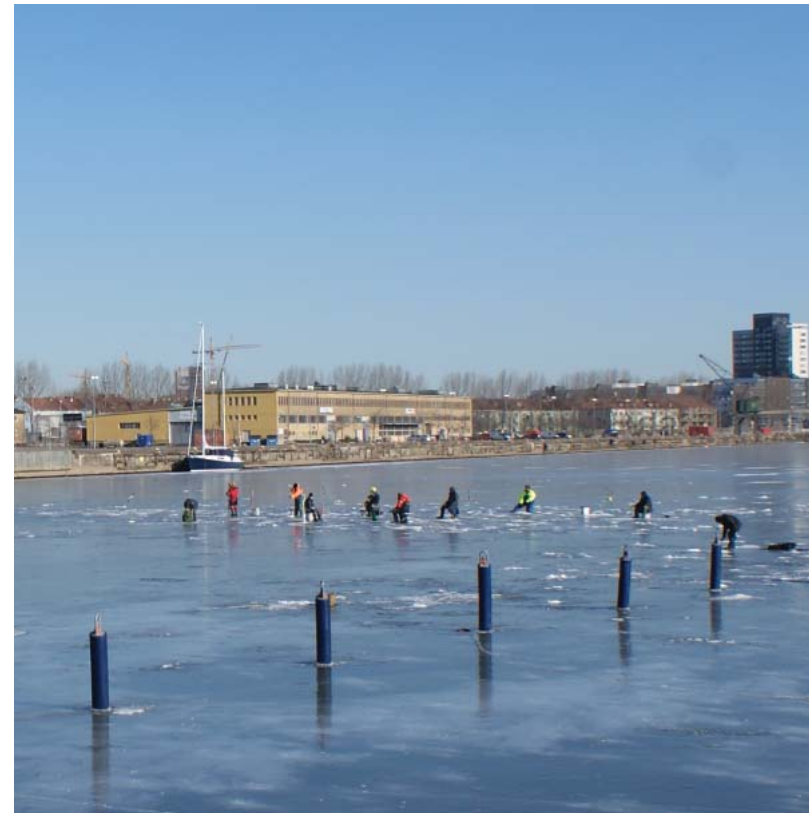


bild 25: När isen lagt sig är hamnbassängen populärt tillhåll för fiskare

11 Fahlgren, Mats. (Muddermassor läggs i Lundbyhamnen). *Vårt Göteborg* 11 november 2011 [http://www.vartgoteborg.se/prod/sk/vargotnu.nsf/1/miljo\\_o\\_kretslopp,muddermassor\\_laggs\\_i\\_lundbyhamnen](http://www.vartgoteborg.se/prod/sk/vargotnu.nsf/1/miljo_o_kretslopp,muddermassor_laggs_i_lundbyhamnen) (Hämtad: 2013-05-21)



## Hamnbanan

Hamnbanan är av stor samhällslig och ekonomisk betydelse för Göteborg. Den sträcker sig från Bohusbanan, nära Göta Älvbron till Skandiahamnen<sup>12</sup>. Varje dag passerar drygt 70 godståg, med bland annat farligt gods. I dagsläget består hamnbanan av en enkelspårig järnväg vilket gör den och hamnen extremt störningskänsliga.

Eftersom alltmer gods fraktas med tåg behöver kapaciteten på hamnbanan förbättras<sup>13</sup>. Men skulle hamnbanan byggas ut på befintlig plats skulle barriäreffekten mellan Lundby och Norra Älvstranden öka ytterligare. Miljön för boende i nära anslutning skulle förmodligen förvärras och centrumnära bebyggelsebar mark tas i anspråk, dels för utbyggnad men även för de skyddszoner frakt av farligt gods kräver.

2006 gjorde Trafikverket en förstudie av en eventuell ny hamnbana. Samråd hölls med både expertgrupper och berörd allmänhet och åsikterna gick isär såväl inom expertgrupperna som hos allmänheten. Några menade att hamnbanans sträckning bör flyttas, befintliga spår skulle kunna ersättas med kollektivtrafik och avlasta biltrafiken på Lundbyleden. Några invånare klagade på bullriga miljöer och störande vibrationer. Andra vill se att hamnbanan behåller sitt läge och så småningom byggs ut. Som argument nämndes bland annat att den nuvarande sträckningen är den kortaste och därmed det billigaste alternativet för en eventuell utbyggnad samt att en ny dragning skulle få en oacceptabel påverkan på viss verksamhet<sup>14</sup>.



diagram 14: Gradienten visar den buffertzoon som krävs vid frakt av farligt gods.

Avstånd till kontor = 30 m

Avstånd till bostäder = 80 m

Källa: Stadsbyggnadskontoret

2012 fattade dock Trafikverket ett beslut om att ta fram en järnvägsplan i tunnelsträckning på en deletapp i anslutning till Eriksberg, Byggstarten planeras tidigast 2018<sup>15</sup>.

12 Wikipedia 2013 [http://sv.wikipedia.org/wiki/G%C3%B6teborgs\\_hamnbanan](http://sv.wikipedia.org/wiki/G%C3%B6teborgs_hamnbanan) (Hämtad: 2013-05-21)

13 Trafikverket. *Hamnbanan Göteborg, dubbelspår*, 20 juni 2013. <http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Vastra-Gotaland/Goteborg-Hamnbanan/> (Hämtad: 2013-05-21)

14 Banverket, Västra banregionen. *Förstudie ny Hamnbana, Samråd under utredningsarbete*. Göteborg. Trafikverket 2006 [http://www.trafikverket.se/PageFiles/16310/Samrad\\_under\\_utredningsarbetet\\_060214.pdf](http://www.trafikverket.se/PageFiles/16310/Samrad_under_utredningsarbetet_060214.pdf) (Hämtad: 2013-05-21)

15 Trafikverket. *Deletapp Eriksberg-Pölsebo*. 8 maj 2013. <http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Vastra-Gotaland/Goteborg-Hamnbanan/Om-projektet/Jarnvagsutredning-dubbelspar-Eriksbergsmotet--Polsebobangarden/> (Hämtad: 2013-05-21)



## Lundbyleden & Hjalmar Brantingsgatan



diagram 15: Lundbyleden och Hjalmar Brantingsgatan  
Orange linje = spårvagnsnät

Lundbyleden är en viktig länk i Göteborgs vägnät och förbinder Göteborg med hamnen, yttre industriområden samt stadsdelarna vid kusten. Tidigare kantades områdena kring Lundbyleden av industrier men nya stadsliska miljöer har börjat växa fram vilket tydliggör Lundbyledens barriärverkan.

I dagsläget är leden hårt trafikerad av såväl bilar som lastbilar. 2012 passerades delsträckan Brantingmotet - Åttestupan dagligen av nästan 45 000 fordon varav den tunga trafiken utgjorde 10 %<sup>16</sup>.

Statistik visar att trafiken stadigt ökat det senaste decenniet med en trafiktopp 2005 då antalet fordon nästan motsvarade 49 000. Den tunga trafiken hade sin topp 2006 då andelen var 17 %.

Hjalmar Brantingsgatan är en viktig genomfartsled på Hisingen, den passerar bland annat köpcentrat Backaplan och idrottsanläggningen Rambergsvallen. Längs med hela gatan finns även spårvagnsförbindelser.

2012 passerade dagligen 25 000 fordon delsträckan Kvillebäcksvägen – Vågmästareplatsen, 10 % bestod av tung trafik. Statistik visar att trafiken stadigt minskat från 90-talets början då nästan 40 000 fordon dagligen passerade delsträckan<sup>17</sup>.

16 Trafikkontoret. *Biltrafikflöden på trafikledsnätet inom Göteborg* t.o.m. 2012. 7 mars 2013 <http://www.statistik.tkgbg.se/statistik.asp?sGata=LUNDBYLEDEN> (Hämtad: 2013-05-21)

17 Trafikkontoret. *Biltrafikflöden på trafikledsnätet inom Göteborg* t.o.m. 2012. 7 mars 2013 <http://www.statistik.tkgbg.se/statistik.asp?sGata=HJALMAR%20BRANTINGSGATAN> (Hämtad: 2013-05-21)

## SWOT

Här har jag listat egenskaper som ur ett rörelse- och mötesperspektiv kan verka positivt eller negativt på platsen. Styrkor (strengths) och svagheter (weakness) är interna faktorer som visar på hur platsens potential kan stärka platsen eller hur de ogynnsamma egenskaperna kan försvåra en användning. Möjligheter (opportunity) och hot (threat) är externa faktorer.

strategiskt läge infrastrukturen finns redan oanvänd central mark många målpunkter i närheten platsens historia	avskuret med barriärer otryggt när det är mörkt hög bullernivå få känner till platsen brist på stadsliv svåra grundläggningsförhållanden
s	w
länka samman staden rekreativ miljö i centralt läge vattenkontakt mötesplats - social friktion Kvilleån med sällsynta arter	klimateförändringar hamnbanan byggs ut bilberoendet ökar
o	t

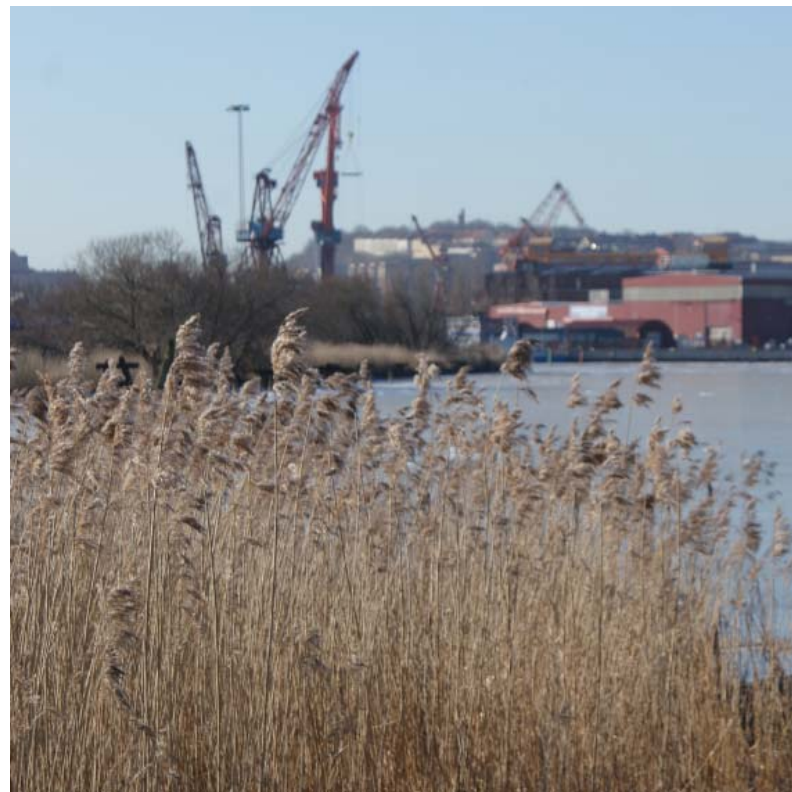


bild 26: Vass vid Kvilleåns utlopp i hamnbassängen, i bakgrunden skymtar Cityvarvet

## Kommunens planer

Göteborgs Stad har stora planer för Frihamnen (där inkluderas även Lundbyhamnen). Fram till 400-årsjubiléet 2021 ska bland annat en ny Göta Älvbro, en jubileumspark, 1000 bostäder och lika många arbetsplatser inrättats med huvudfokus på att bygga ihop staden över älven. Som ett steg i utvecklingen har fyra internationella team studerat fyra olika teman för hur området kan omdanas. Jag var på plats när de olika projekten presenterades i början på april. Det var många bra förslag men det jag saknade var förslag på hur hela staden kan kopplas ihop bättre och inte bara staden vid älven. Förslag som redovisade hur den kraftiga barriärverkan från Lundbyleden och hamnbanan kan överbryggas löstes med bro eller tunnel för gång och cykeltrafikanter. Det är ju ett alternativ, men det bygger ju på att bilen är normen. För att koppla ihop hela staden bör mer drastiska åtgärder vidtas.

I Vision Älvstaden kan man läsa ”hur Lundbyleden och hamnbanan kan förläggas i tunnlar ska vidare studeras”<sup>18</sup>. Men enligt mig skulle en sådan lösning vara att sopa ett stort problem under mattan. I tidigare kapitel om samhällsproblematiken kunde man läsa att flödet av bilar ökar om möjligheten att ta bilen ökar. Problemet är inte enbart att bilen och vägarna som krävs för bilens framfart tränger undan människan. Det är även en fråga om hur bilen påverkar miljön och hur en framtida omställning till följd av extremt dyr olja skulle försvåras om våra liv baseras på ett bilberoende.

Bilar i rätt hastighet och mängd kan dock bidra positivt till stadsbilden och borde, liksom människor, inte förläggas i tunnlar. Stora ekonomiska satsningar på privatbilism borde istället gå till att förbättra den kollektiva trafiken samt gång- och cykelnäten i staden.

Vidare kan hamnbanans nuvarande position och de följderna en olycka kan innebära, samt hamnbanans påverkan på boendemiljön, ifrågasättas då planer för att förtäta närområdet planeras. Sammantaget känns frågorna kring hamnbanans framtid ytterst komplexa. Vissa intressenter vill absolut inte rucka på banans position och föreslår istället en kapacitetshöjande utbyggnad medan andra menar att en olycka skulle ha förödande konsekvenser för närområdet. Hamnbanan verkar vara en känslig fråga eftersom den är så ekonomiskt viktig för Göteborg och förtjänar mer diskussion än vad jag ämnar ge den i detta arbete.

*Älvstaden ska vara öppen för världen, inkluderande, grön och dynamisk. Älvstaden ska utformas så att den helar staden, möter vattnet och stärker den regionala kärnan.*

*//Centrala Älvstaden - Nu börjar Älvstaden*

## Framtidsvision

För att Lundbyhamnen ska kunna utvecklas och fungera som en strategisk länk i staden måste barriärverkan från Lundbyleden och hamnbanan brytas upp och passager för människor möjliggöras. En alternativ omledning av hamnbanan bör aktualiseras och åtgärder för att minska Lundbyledens flöde bör implementeras inom en snar framtid. En sådan åtgärd skulle kunna vara att förbättra kollektivtrafiken och etablera strategiskt placerade infartsparkeringar i stadens ytterkanter. Sådana åtgärder, i kombination med att bilens utrymme på leden minskar, skulle kunna generera nya resebeteenden. I dagsläget beräknas 50 % av alla bilresor i landet utgöras av onödigt korta bilresor, det vill säga bilresor som är kortare än fem kilometer<sup>19</sup>. Genom att i framtiden förbättra framkomligheten för cyklisterna och gångtrafikanterna kan dessa onödiga resor minimeras.

Diskussioner om huruvida Lundbyledens skulle kunna förläggas i en tunnel pågår<sup>20</sup>. Men det finns flera exempel som visar på att då vägar breddas eller byggs ut så ökar biltrafiken, och vice versa<sup>21</sup>.

Med tunnlar försvinner bilar punktvis från stadsbilden men dess klimatpåverkan och dess förmåga att separera människor består. Så länge andelen bilar hålls på en nivå som inte tränger undan mänsklig aktivitet bidrar de till stadsliv. Därför är det viktigt att inte förlägga dem i tunnlar utan behålla dem på marken.

---

19 Naturskyddsföreningen. *Korta bilresor värst för miljön* ss.3. Stockholm. Naturskyddsföreningen 2010. [http://www2.naturskyddsforeningen.se/Regional%20Office%20Files/Kretsar%20och%20I%20C3%A4nsf%20C3%B6rbund/Stockholm/Stockholms%20I%20C3%A4nsf%20C3%B6rbund/Verksamhet/Korta\\_bilresor\\_%20webb%20uppsl.pdf](http://www2.naturskyddsforeningen.se/Regional%20Office%20Files/Kretsar%20och%20I%20C3%A4nsf%20C3%B6rbund/Stockholm/Stockholms%20I%20C3%A4nsf%20C3%B6rbund/Verksamhet/Korta_bilresor_%20webb%20uppsl.pdf) (Hämtad: 2013-05-21)

20 Stadsbyggnadskontoret muntlig källa

21 Planka.nu *Highway to Hell? En rapport om förbifart Stockholm och en alternativ stadsplanering*. ss.5. Stockholm. Planka.nu 2007

fiktiv målgrupp

Som ett stöd för att programmera områdesfunktioner och utformning har jag tittat på vilka aktiviteter jag vill ska äga rum på platsen, det vill säga hur platsen kommer att användas. Genom att formulera dessa har jag tidigt i processen skapat en tydlig målbild om vilket resultat jag vill uppnå. För att identifiera platsens användningsområde har jag skapat en fiktiv målgrupp som jag sedan fiktivt intervjuat. Genom att försöka sätta mig in i respektives perspektiv har en större bredd av aktiviteter kunnat urskiljas.



*Jag flyttade till Göteborg för två år sen för att börja studera till designingenjör på Lindholmen. Först trodde jag att det skulle vara svårt att få tag på lägenhet eftersom jag aldrig tidigare stått i bostadskö. Men jag hade tur, jag fick en av de nybyggda studentlägenheterna i Lundbyhamnen. De blev klara precis innan skolstart och har allt jag behöver. De är inte så stora så hyran är relativt låg men större delen av tiden spenderar jag ändå på skolan eller i gemensamhetslokalerna på bottenvåningen. Jag är tacksam att jag bor här, det är nära till allt, skolan, Ramberget, caféer, shopping och vattnet såklart. Jag går och cyklar överallt och om jag behöver åka längre sträckor finns kollektivtrafiken alldeles i närheten. På helgerna kan man ta färjan från Lindholmens färjeläge och åka direkt ut till skärgården. Då brukar jag köpa med mig lite bröd från det lokala bageriet och godsaker från kulturhusets café, där hittar man alltid spännande smaker och ett varierat utbud. Till skärgården åker jag för att njuta av havet men om man bara vill bada kan man göra det här. Jag brukar faktiskt gå ner till*

*vattnet och ta mig ett kvällsdopp då och då, det inger en frihetskänsla att simma omkring med staden som fond.*

Funktioner och aktiviteter: Billiga, kvadratsmarta studentbostäder med gemensamhetslokaler, gång och cykel till skola, Ramberget, caféer, shopping, vattnet, staden, kollektivtrafik, Nytt färjeläge, bageri, badmöjligheter, kulturhus.



*Jag brukade jobba här som ung. Det har ju hänt en del sen dess, men jag kan fortfarande känna den typiska hamnkaraktären. Jag vet inte om det är närheten till vattnet som gör det eller*

*om det är för att området är så aktivt, något är det som skvallrar om forna dagar. Sen har vi ju Brämaregården och där är det sig likt och lyftkranen för styckegods. Den brukar mina barnbarn klättra på när jag tar med dem hit. Högst där uppe ryms ett litet utsiktstorn. Det är fint att dem bevarar några gamla landmärken och inte bara bygger nytt. De bästa med den här platsen är att titta på allt folk som rör sig längs med vattnet och kulturhuset som nästan alltid är öppet, där kan jag sitta och läsa och samtala med folk dagar i ända.*

Funktioner och aktiviteter: Bevarade historiska element, närhet till vattnet, rörelse längs med vattnet, kultur, möten, sittplatser.



*Vi började hänga här långt innan vi bestämde oss för att flytta hit. För oss som då bodde innanför vallgraven var det längre till Slottsskogen, därför åkte vi*

*ofta hit istället. Vi trivdes här, här var det båda nära till stadens puls med nattklubbar, barer och restauranger och samtidigt nära till det lugna naturnära men ändå aktiva stadslivet. Många av våra vänner gillar att strosa i området så det är ofta man stöter på varandra när man är ute och går eller tar en fika på något café. Sen brukar vi paddla kajak, men bara för skojs skull, det är skönt att glida fram på vattnet. En av oss jobbar på annan ort, men det går väldigt smidigt att ta gång- och cykelbron till centralen och sen pendla vidare därifrån.*

Funktioner och aktiviteter: Café, kajakturer/ vattenlek, rekreation, cykelmöjligheter, cykel-parkering, gång- och cykelbro.



*Vi har vår segelbåt i närheten. Om vi har vänner på besök brukar de sova i båten, vilket är väldigt uppskattat. Men det händer att även vi sover där på*

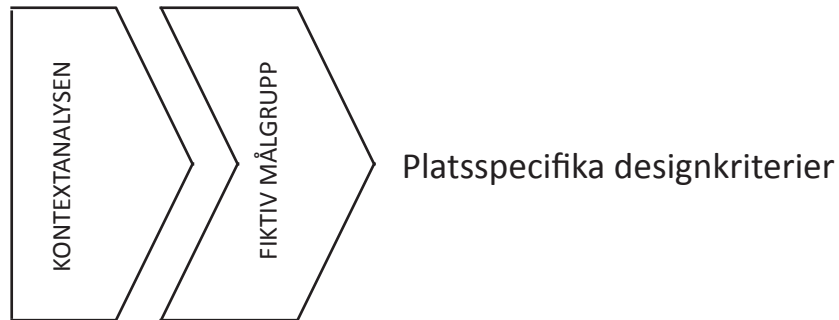
*helgerna. Annars bor vi inte så långt bort och brukar passera här när vi är ute och joggar eller promenerar. Dessutom deltar vi just nu i en kvällskurs i Kulturhuset där vi lär oss att brygga eget öl, men det gäller att vara ute i god tid för kurserna blir snabbt fyllda. Kulturhuset är en mötesplats för Göteborgs alla invånare, de har ett stort utbud med kvällskurser. Alla kurserna är gratis och det som produceras säljs senare på deras café, om man inte väljer att köpa sina produkter själv. Det är nytt koncept som tillåter alla att ta del av kurserna. Det är jättehäftigt att träffa sådan bredd av människor och det brukar bli häftiga diskussioner och mycket skratt*

Funktioner och aktiviteter: Möjlighet att träna, kulturhuset erbjuder gratis kvällskurser, småbåtshamn, segling,





syntes II

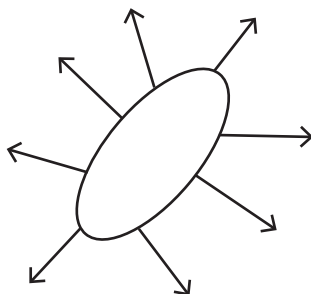


Lundbyhamnens potential måste tillvaratas men det gäller att göra det på ett sätt som kan främja hela staden och inte bara de centrala delarna över älven. Barriäreffekter måste brytas och nya stråk, som möjliggör att stadens invånare på ett enkelt och naturligt sätt kan korsa varandras vägar, inrättas. Likt en mångfald av människor ska en mångfald av funktioner och arkitektur premieras. Unika kontextuella egenskaper bör stärkas, lyftas fram och avspeglas i gestaltningen.

Baserat på en analys av kontexten och den fiktiva medborgardialogen jag presenterat har platsspecifika designkriterier formulerats som ska vara riktgivande för en framtida gestaltning.

- Ta vara på platsens lägespotential: platsen är strategiskt placerad och kan fungera som en viktig länk för att skapa en kontinuitet i stadsväven.
- Återkoppla till platsens föränderliga historia: en intressant föränderlig historia kan ge platsen en egen identitet.
- Utnyttja platsens fysiska förutsättningar: vattnet ska ses som en resurs och kunskap om kontexten möjliggör goda klimatförhållanden.

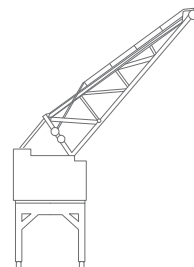
## Ta vara på platsens lägespotential



Lundbyhamnens strategiska läge gör den till en viktig knutpunkt för att koppla samman staden över älven. Härifrån finns möjlighet att nå flera viktiga målpunkter som Lindholmens kunskapskluster, den nybyggda moskén i Brämaregården, Saluhallen vid Vågmästarplatsen, rekreation i Ramberget, bostäder, handel och annan verksamhet.

De omgärdande barriärerna måste således brytas eller överbryggas för att skapa de naturliga rörelser som till och på platsen är möjlig.

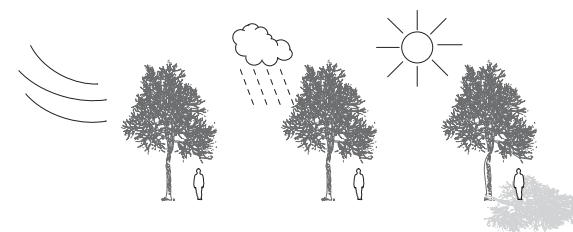
## Återkoppling till platsens föränderliga historia



Lundbyhamnen har det senaste århundradet varit under ständig omvandling från vasslandskap till en aktiv hamnbassäng. Så småningom har verksamheterna i området trappats ner och området har mer eller mindre glömts bort. När området bebyggs bör platsens historia återspeglas genom att bevara karaktären eller element från forna dagar. Låt Lundbyhamnen få sin egna arkitektur med god förankring till platsen.

Platsens vattennära läge kan i framtiden innebära hot med stigande vattennivåer, men ses detta istället som en möjlighet kan de stigande vattennivåer medföra att platsen naturligt förändras under kortare perioder. En sådan förändring kan bidra till att skapa unik och omtalad mötesplats.

## Utnyttja platsens fysiska förutsättningar



Vatten har en oerhörd stark attraktionskraft på människan, men många gånger när liknande områden bebyggs är det endast de boende som nyttjar dem. I Lundbyhamnen ska vattnet vara tillgängligt för alla och man ska kunna använda vattnet för flera syften; simma, bada, småbåtshamn, kanot, fiske, skridskor på vintern osv.

Genom att låta den framtida bebyggelsen och områdets orientering stödja platsens fysiska klimatförutsättningar kan lokalklimatet i de publika rummen förbättras.



designförslag

## Programbeskrivning

Lundbyhamnen ska utvecklas till en stadsdel med människan i fokus. Här ska möjligheten att naturligt röra sig till fots och med cykel främjas. Detta håller borta höga hastigheter som ger upphov till bullrig och dålig luftmiljö, gatorna ska istället brukas som sällskapsrum.

Stadsdelen ska vara en blandstad med en mångfald av funktioner och målpunkter även för omgivande stadsdelar. Bostäderna ska bestå av blandade upplåtelseformer för att möjliggöra invånare från olika samhällsgrupper. För att minska byggherrarnas konkurrenskraft och hålla priserna nere ska varje fastighet ha flera olika byggherrar. Detta skapar även en variationsrikedom i fasader, färgsättning och material och ett monotont uttryck kan undvikas.

För att bättre möta Brämaregårdens gamla arbetarklassområde med landshövdingehus ska Lundbyhamnen karaktäriseras av en låg och tät bebyggelse. Längs med de huvudsakliga kommunikationsstråken ska bottenvåningarna utformas så att de är öppna utåt och kan rymma både kommersiella verksamheter, kontor, gemensamhetslokaler osv. På området ska en offentlig byggnad inrymmas med strategiskt läge som är öppen för alla.

Hamnbanan ska förläggas utanför staden och Lundbyledens barriärverkan ska minimeras. Kollektivtrafiken till och från platsen ska förbättras med flera alternativ och tätare avgångar. En hållplats ska placeras i nära anslutning till platsen.

Element av historiska värden ska bevaras och existerande byggnader ska användas i den utsträckning det är möjligt. Kopplingen till vattnet ska förstärkas och en gång- och cykelbro ska förenkla en förflyttning över älven.

Ambitionen är att stadsdelen ska fungera som en naturlig länk som binder ihop Göteborgs stadskärna med Lundbys alla områden, inte bara Norra Älvstranden, och på så sätt främja en urban friktion.

Områdets yta (inklusive hamnpromenad):  
85 000 m<sup>2</sup>

Terrasserad park: 6000 m<sup>2</sup> (jämför med  
gräsmattan och trappan utanför Älvrummet som  
är ca 3000 m<sup>2</sup>)

Stadsgatan: 15 000 m<sup>2</sup>

Torget: ca 2000 m<sup>2</sup>

Bruttoarea byggnader: 110 000 m<sup>2</sup>  
- Bruttoarea bostäder: 100 000 m<sup>2</sup>  
- Bruttoarea andra verksamheter: 7000 m<sup>2</sup>  
- Bruttoarea kulturhus i fyra våningar: 3000 m<sup>2</sup>  
(kan jämföras med dagens stadsbibliotek som  
innan ombyggnation var 9400 m<sup>2</sup>  
och efter ombyggnation kommer vara 13 000m<sup>2</sup>)

Antal lägenheter : ca 1500 st (har räknat med  
70 m<sup>2</sup> men detta kan varieras i antal rum och  
storlek, men andelen lägenheter kommer bli  
ungefär, detsamma)

Antal våningar: max 4

Antal invånare: 4500 st

Exploateringstal (hela kvarteret):  
 $110\,000/85\,000 = 1,29$

Rörelse och möten:

Huvudstråk genom stadsdelen

Bro över älven

Hamnstråk

Lokalgator med "shared space"

Gångfartsgator

Spårvagnslinje

Hållplats

Cykelparkering

Hisingen första "Styr och ställ"

Offentliga rum

Sittmöjligheter

Entréer mot gatan

Bevarad lyftkran

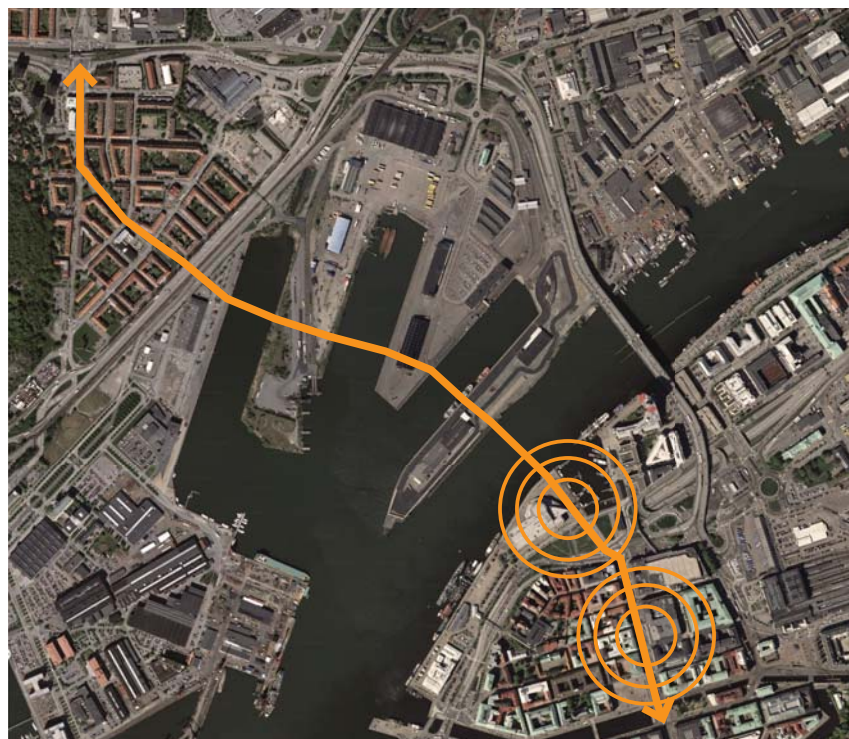
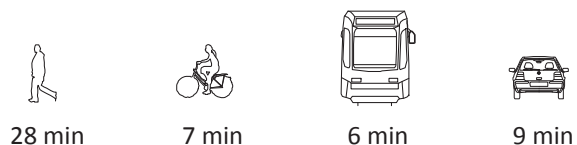
## tre skalnivåer

I mitt designförslag tar jag hjälp av de designkriterier som tidigare analyser gett upphov till och testar hur hänsyn kan tas för att stödja rörelser och möten vid planering och gestaltning av staden. Genom att studera tre skalnivåer; övergripande nivå, stadsdelsnivå och rumsnivå, redovisas nedan förslag på hur detta kan uppnås.

### Övergripande nivå – länka samman för gång- och cykeltrafikanter.

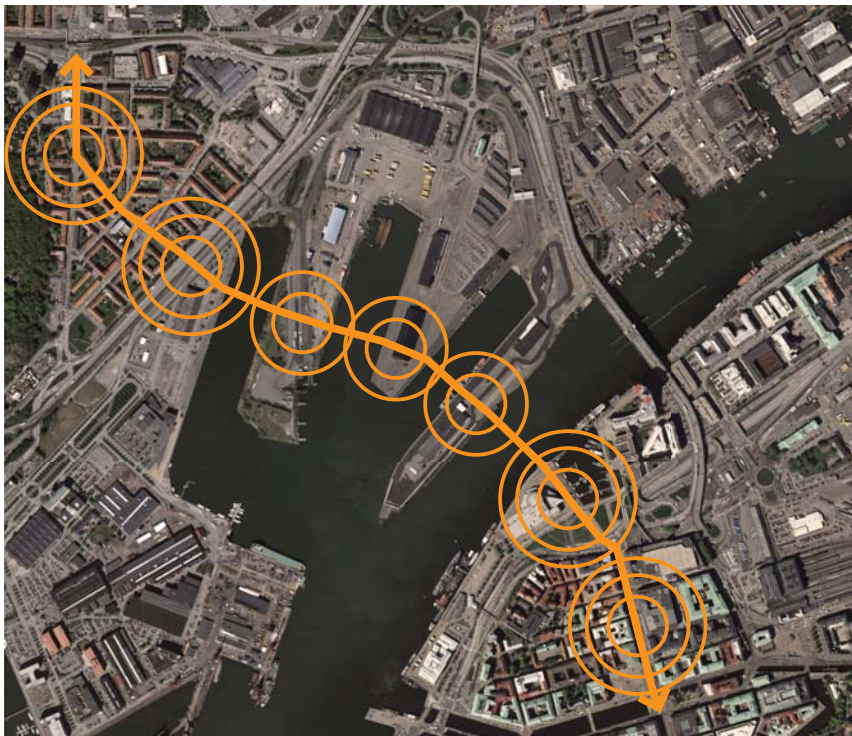
Genom att över älven skapa en förlängning av Östra hamngatan, fungerar stadens huvudgata som en viktig länk som kopplar samman stora delar av staden. Den förbättrade tillgängligheten över älven möjliggör att naturligt röra sig över den. Intressanta målpunkter/mötesplatser längs med hela stråket genererar ett flöde av människor från olika stadsdelar och möjliggör uppkomsten till möten. Stråkets förlängning utformas med en anpassad belysning för gång- och cykeltrafikanter, möjlighet att vila på vägen och god överblickbarhet som förenklar orienteringen. Detta inger en trygghet som innebär att stråket kan brukas större delen av dygnet. Ökad trygghet gör att fler människor kan tänka sig att röra sig längs med stråket, vilket direkt fungerar som en positiv spiral för stadslivet eftersom människor attraheras av människor och ett befolkat stadsrum ökar känslan av trygghet. Stråket är tänkt att både färdas på och vistas längs med.

Trots att miljön är utformad för att inbjuda till rörelser och möten större delen av dygnet kan den fortfarande upplevas otrygg när andra människor inte rör sig där, främst för kvinnor. Därför erbjuds alternativa förflyttningssätt. Med ett utökat spårvagns nät förbättras den existerande kollektivtrafiken till området med tätare turer och fler valmöjligheter. Då kan dessutom de som vill, dela upp förflyttningen till och från centrum genom att en del av resan görs till fots eller på cykel över älven.



Sträckan Vågmästarplatsen - Brunnsparken är ungefär 2,3 km. I dagsläget finns det gott om målpunkter i de centrala delarna där man också rör sig mer. Tidsangivelserna för förflyttning mellan de två platserna är approximativa och grundar sig på normal gång- och cykelhastighet, uppgifter från Västtrafik och Google.





I framtiden finns det gott om målpunkter längs med hela stråket och det används därför, utöver de nödvändiga resorna till och från jobb, skola och boende, även för frivilliga förflyttningar mot intressanta målpunkter.

### inspiration - Rosengårdsstråket



*Gång- och cykelstråket mellan Rosengård och Möllevången - Rosengårdsstråket - binder samman östra och västra Malmö, både geografiskt och sociokulturellt. Genom att höja statusen på stråket och utveckla det till en trygg, social mötesplats ska fler välja att gå och cykla. Bland annat testas nya lösningar för framtidens cykelbanor (democykelstråk), belysningen byts till lågenergilampor, två nya mötesplatser skapas i anslutning till stråket och träd planteras.*

// delegationen för hållbara städer. <http://www.hallbarastader.gov.se/Bazment/hallbarastader/sv/hallbara-rosengard.aspx>  
(Hämtad: 2013-05-24)

## Stadsdelsnivå – knyt samman till angränsade områden

När nya områden etableras är det viktigt att områdena knyts samman till äldre, existerande områden och att de erbjuder en variation av upplåtelseformer. På så sätt kan områdena stödja varandra och en blandning av människor kan bosätta sig och röra sig i området. För att dessa ska vilja röra sig till fots i stadsdelen eftersträvas bland annat korta avstånd, tillgängliga stråk, ett gott lokalklimat och ett innehav av stadsbärande funktioner som kan attrahera och samla människor. Utöver det spelar orienterbarheten och överblickbarheten en viktig roll för känslan av trygghet. För att vidare attrahera människor till platsen är det viktigt att platsens karaktär tas tillvara och lyfts fram, på så vis får området en egen identitet och det blir lättare att relatera till och prata om platsen.

Genom att analysera platsens förutsättningar, dess klimatförhållanden och siktlinjer har en föreslagen struktur arbetats fram.



### Rörelser i angränsade område

Jag har tittat på de huvudsakliga stråken i det angränsande kvarteret och hittat vad som potentiellt kan fungera som en länk för att koppla samman platsen med resterande Lundby. Här sker majoriteten av rörelserna längs med områdets huvudgator. De röda cirklarna indikerar var största sannolikheten för möten kan uppstå.



### Siktlinjer och framtida rörelser

Det angränsande kvarteret har visuell kontakt med platsen och staden och siktlinjerna behålls för att även i framtiden kunna ha den visuella kvaliteten och locka besökare mot platsen. Där möten kan uppstå förlängs stråken ner mot vattnet.



### **Brutna stråk och nya mötespunkter**

För att minimera de dominerande vindarna från nordost-sydvästlig riktning bryts de stråken upp och bebyggelsen kommer fungera som vindskydd istället för vindtunnlar. Då fås även korta perspektiv som skapar en visuell spänning. Tvärstråken behåller sin riktning och där stråken korsar varandra bildas nya potentiella mötespunkter. Hamnbassängens raka form bryts upp till en mer organiska karaktär och den stora skalan minimeras.



### **Föreslagen struktur och ny broförbindelse**

Efter att ha identifierat platsens fysiska och visuella förutsättningar samt rörelsemöjligheter har en struktur och en broförbindelse till centrum föreslagits.



### **Stadsdelsnivå - ett sammanhängande nät**

som möjliggör och underlättar naturliga möten och rörelser. Genom att undvika återvändsgator kan nätet enkelt byggas vidare i framtiden.

## Föreslagen struktur



För att bryta barriären mellan Brämaregården och Lundbyhamnen får hamnbanan en ny sträckning utanför staden. Lundbyleden omdanas till en trafikintegrerad stadsgata med plats för kollektivtrafik och hållplatser, bil och kantstensparkering samt gång- och cykelbana. Mellan gatans hårda och mjuka trafikanter formar en trädallé ett lugnare rum för de mjuka trafikanterna. Allén hjälper även till att skapa ett jämnare och behagligare klimat genom att skydda mot nederbörd och vind, dämpa buller och rena luften. De nya byggnaderna längs med allén är huvudsakligen bostäder men i nedre plan ryms även olika typer av verksamheter vilket gör en naturlig förflyttning mer intressant.

Huvudstråket binder ihop staden över älven och torget fungerar som en entréplats för besökare som kommer brovägen. Torgrummet erbjuder både offentliga rum samt semiprivata rum med kommersiella verksamheter. Entrévåningarna längs med huvudstråket har öppna fasader med verksamheter. Övriga våningar rymmer bostäder.

Hamnstråket sträcker sig längs med vattnet och en terrasserad park möjliggör närmare kontakt med vattnet. Båda huvudstråket och hamnstråket är enbart för gång- och cykeltrafikanter. Hamnstråket har även utformats så att utryckningsfordon kan passera.

Parallellt med huvudstråket ligger mindre lokalgator med kantstensparkering. Dessa gaturum delas av samtliga trafikslag (shared space) och kan nyttjas av fordon som har sitt mål längsmed gatan (inflytt/utflytt, varuleverans, boende). Kantstensparkeringar är ett exempel på hur en funktion kan spridas ut istället för att förlägga alla parkeringar i ett plats- och kostnadskrävande garage eller p-hus.

Övriga gaturum och gårdsrum är endast till för fotgängare och cyklister.

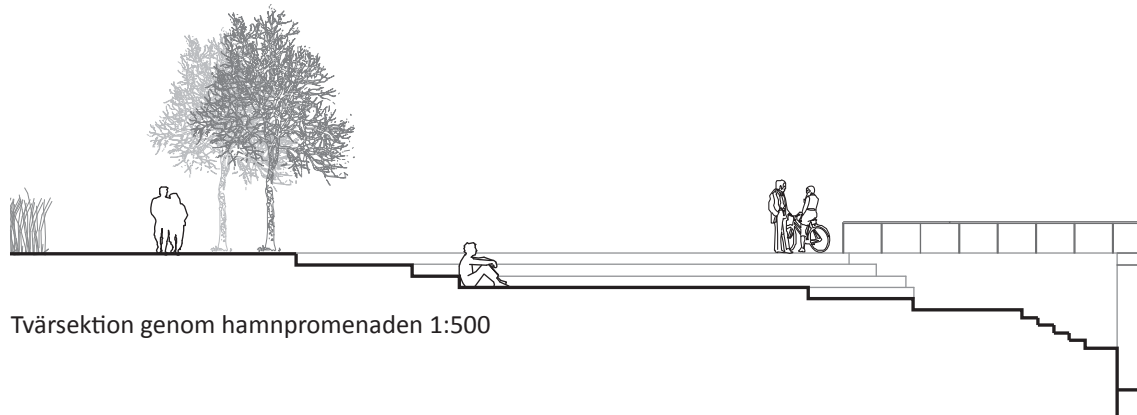


Lundby stadsgata



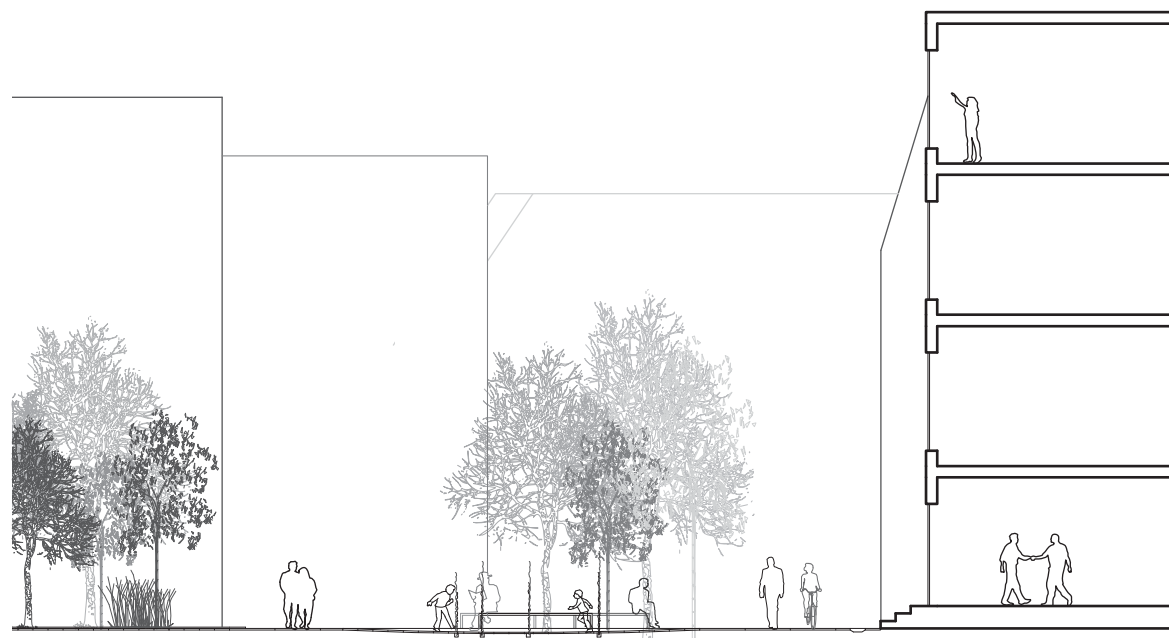
Tvärsektion genom stadsgatan 1:500

## Hamnpromenaden



Tvärsektion genom hamnpromenaden 1:500

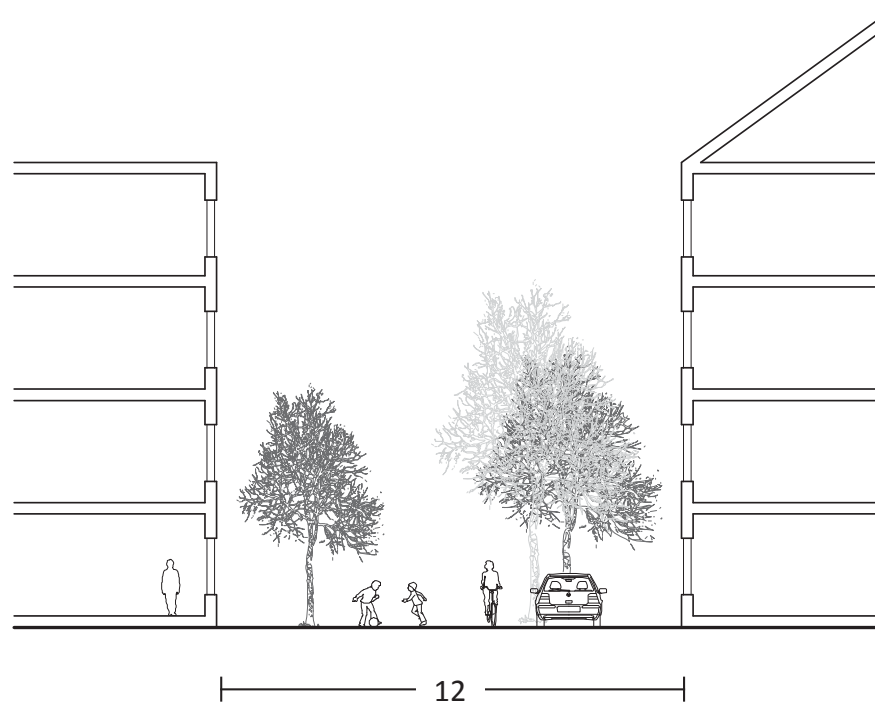
## Huvudstråket



Tvärsektion genom huvudgatan 1:500



Lokalgata



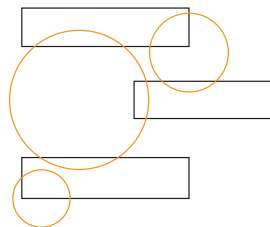
Tvärsektion genom en lokalgata 1:500

## Rumsnivå – utforma rum för möten

Lundbyhamnen har utformats till en stadsdel där den mänskliga skalan och hennes sinnens funktion fungerat som måttstock. Den låga kvartersstaden från angränsande område går igen i området men med en tätare struktur. Kvarterstrukturen bildar ett sammanhängande och logiskt gatunät som underlättar orienterbarheten i området och skapar flera rörelsemöjligheter. Tack vare de korta avstånden och att gångtrafikanterna är prioriterade minskar hastigheten och gaturummen kan användas som sällskapsrum. De låga byggnaderna och det goda lokalklimatet förlänger utomhussäsongen och lusten att röra sig på gatan vilket innebär att man generellt sett uppehåller sig längre tid utomhus. Tidigare barriärverkan har brutits och Lundbyhamnen har kopplats samman med Brämaregårdens gamla arbetarkvarter. Kontakten med vattnet tas tillvara och den terrasserade parken möjliggör att platsens föränderliga historia fortgår.

För att stödja att rörelser och möten uppstår på rumsnivå går jag ner i skala och studerar hur huvudstråket kan gestaltas.

Längs med stråket ryms ett torg med både ett offentligt rum och kommersiella semiprivata rumsligheter närmast fasaderna. På torget kan diverse aktiviteter äga rum och som besökare kan man enkelt stanna upp eller slå sig ner på torgets möblemang.



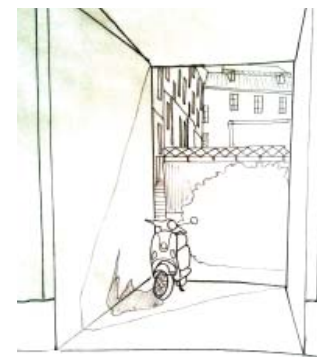
Sittplatser är en viktig ingrediens i stadsmiljöer. Därför har bland annat huvudstråket försetts med frekvent återkommande bänkar. Dessa har placerats så att det mellan bänkarna bildas olika rumsligheter som underlättar att se eller ta kontakt med andra. Här kan dessutom olika stora gruppkonstellationer slå sig ner för att socialisera.



Belysningen från skyltfönstrena lyser upp huvudstråket när mörkret faller på. Som komplement används riktad belysning på träden. På så sätt erhålls ett jämnt ljus som inte bländar eller förstör mörkerseendet.

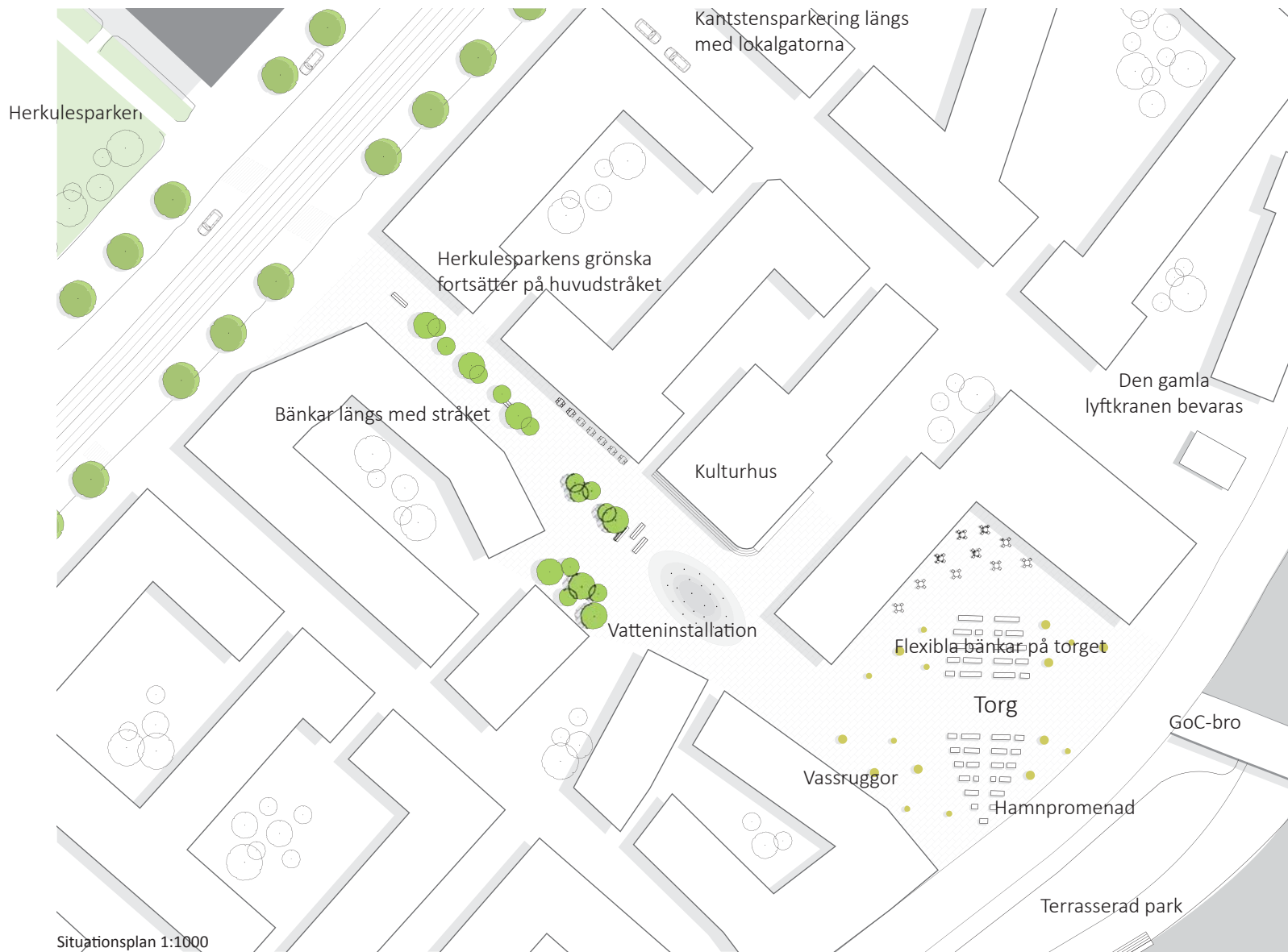
För att göra rörelser längs med stråket till en upplevelse har det utformats med en växelverkan mellan olika stora rumsligheter. På så sätt avslöjas inte hela stråket samtidigt utan skönjas i omgångar vilket ger en spänning i rörelsen.

För orienterbarheten är det viktigt med siktlinjer. Längs med huvudstråket är dessa brutna men inte blockerade.



Med små öppningar i fasaden eller mellanrum mellan byggnaderna som ramar in gårdsrummen skapas visuell kontakt med innergårdarna från gatan. De korta perspektiven skapar spänning i rörelsen och upplevelsen blir mer angenäm.

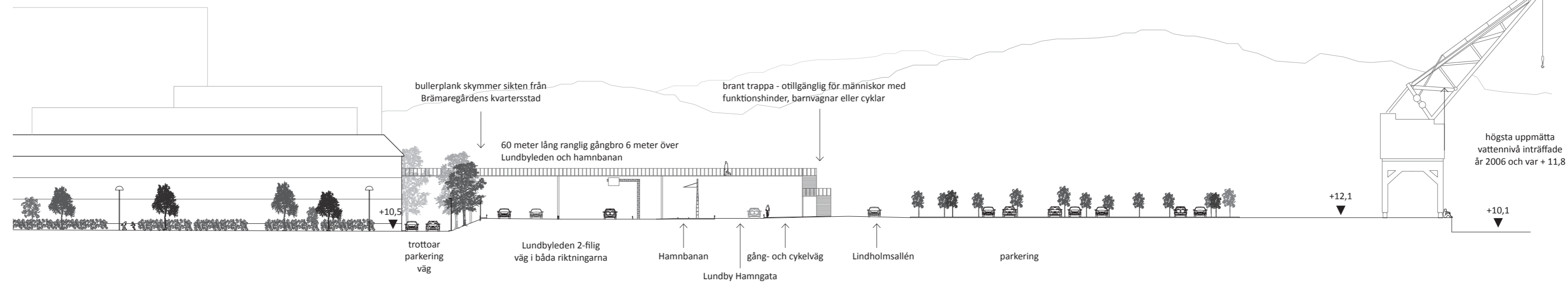




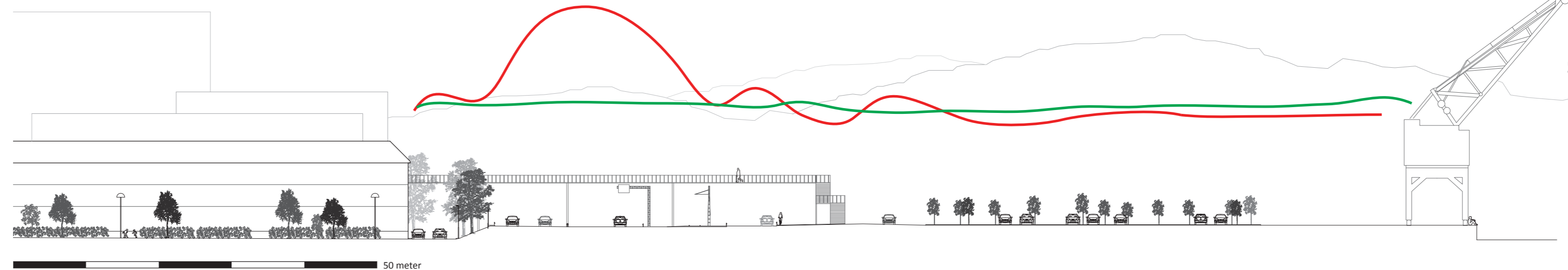
50 meter



Sektion idag



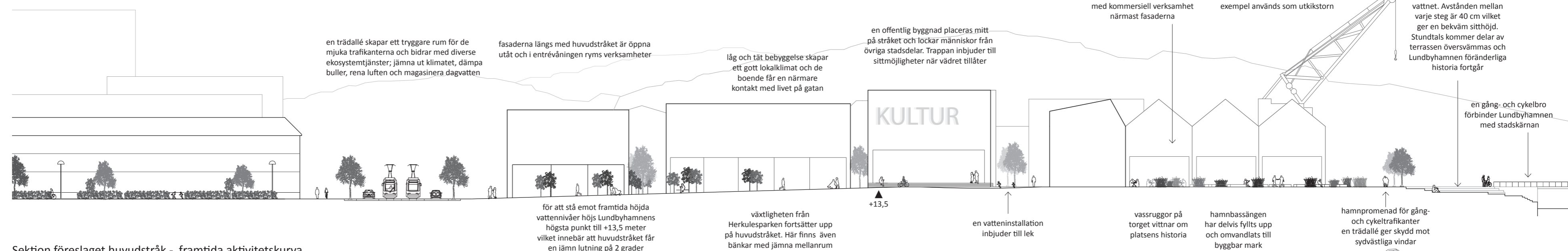
Sektion idag - aktivitetskurva



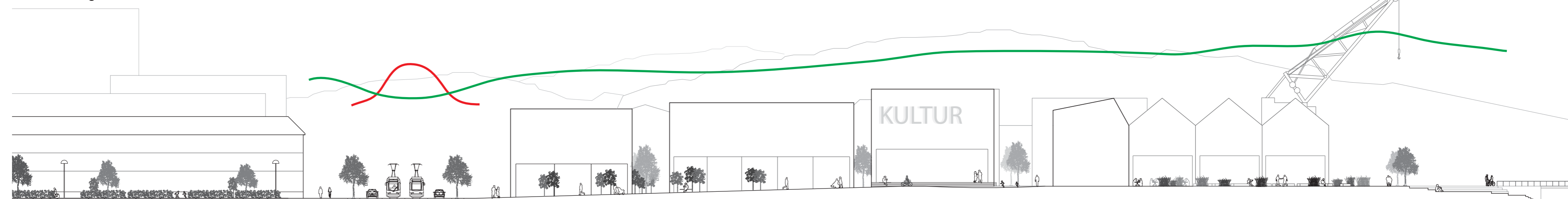
I dagsläget är Lundbyleden och hamnbanan väldigt trafikerad och skärmar helt av Lundbyhamnen från dess omgivning. Den schematiska aktivitetskurvan föreställande hårda (röd kurva) respektive mjuka trafikanterna (grön kurva) visar att de hårda trafikanterna mer eller mindre dominerar hela området.

I framtiden föreslås att motorburen trafik minskas och koncentreras till stadsgatan och att resterande område blir mer anpassat för den mänskliga skalan.

Sektion föreslaget huvudstråk



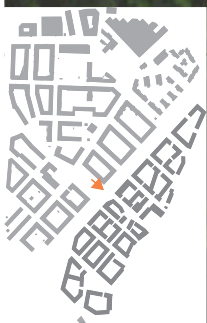
Sektion föreslaget huvudstråk - framtida aktivitetskurva





Vy från torget mot Herkulesparken





Vy mot huvudstråket från Herkulesparken, infälld bild visar dagens vy.

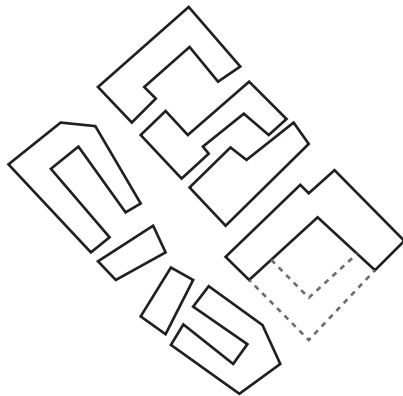




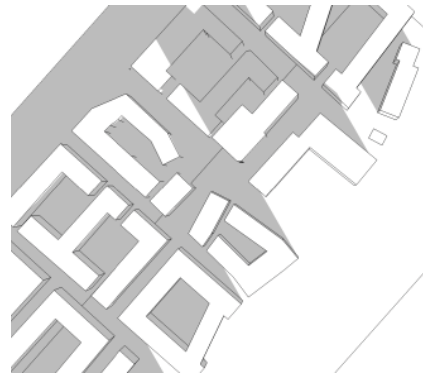
Vy från hamnpromenaden mot torget

## Solstudier huvudstråket

Solstudier på platsen har gjorts vid två tillfällen. En gång under vinterhalvåret då större delen av dygnet är mörkt, samt en gång under sommarhalvåret då dagarna är långa och ljusa. För att erhålla goda solchanser på torget har det medvetet öppnats upp mot söder. Då ges även god överblick över vattnet. Samtliga solstudier visar således att torget och terrassen har goda solchanser. Huvudstråket har bäst solchanser på sommarhalvåret, runt lunch och senare på kvällen.

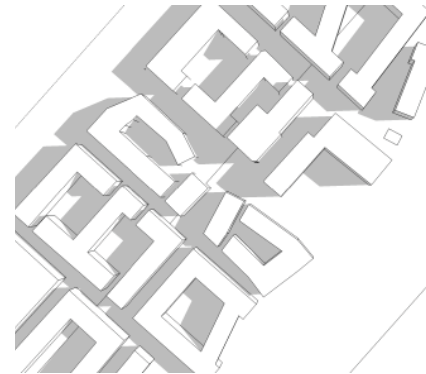


Vinter



Januari kl 11

Sommar



Juni kl 8



Juni kl 16



Januari kl 15



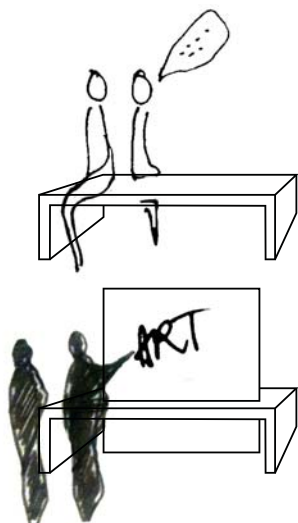
Juni kl 12



Juni kl 20

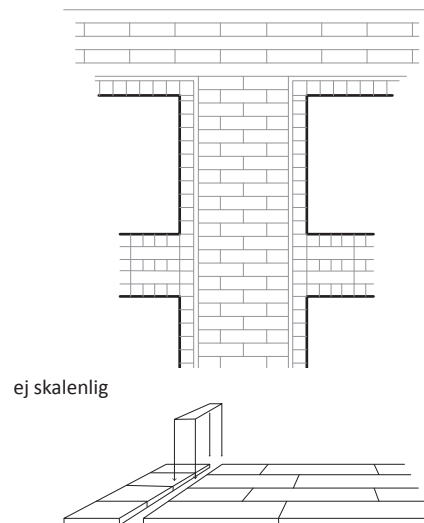
## detaljskisser

flexibla bänkar



Bänkarna har placerats mitt på torget för att enkelt kunna erbjuda en paus för alla som rör sig där. Bänkarna kan användas på olika sätt; som vanliga bänkar, som odlingslådor, eller som stativ till en spontan eller planerad utställning. De kan även användas som bord vid marknader, då placeras två bänkar ovanpå varann för att få rätt höjd, eller så kan de skjivas ihop och bilda en scen.

markbeläggning



ej skalenlig

Markbeläggningen längs med stråket utgörs av kvadratiske granitplattor närmast fasaden och av långa plattor i mitten, däremellan finns en 10 cm bred ränna för dagvattnet som är fylld med singel för att stärka platsens kontakt med vattnet.

Vid gatukorsningar och där kommersiell verksamhet bedrivs längs med fasaderna kan ett "lock" med perforering läggas över stenrännan för att lättare möjliggöra passager och möblering. Locken är av ett material som snabbt erhåller en rostig yta.

vassruggor

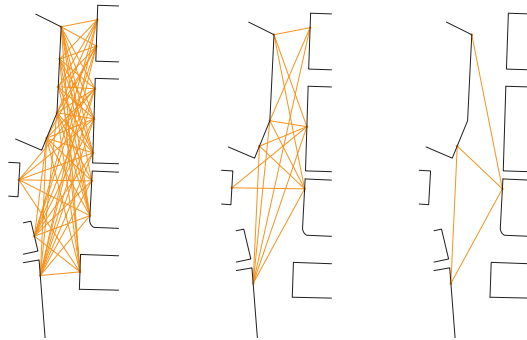


I stället för traditionell plantering har torget små vassöar utspridda med jämna mellanrum. De återkopplar också till platsens historia som från början var ett vasslandskap. Vassen rör sig härligt i vinden och ger ifrån sig ett behagligt ljud. I cirklarna finns infälld ledbelysning (med olika färger) som belyser vassen underifrån. De inbjuder även till lek då man kan springa runt dem, gömma sig bakom dem osv..



## principskisser

### Vikten av många målpunkter



Schematisk bild som visar på att många målpunkter ökar rörelsen till och genom stråket och chansen att möta andra ökar.

Genom att dra streck mellan målpunkter kan antalet "kollektionspunkter", det vill säga där strecken korsar varandra, erhållas. På så sätt ser man tydligt att antalet mötespunkter ökar kraftigt även då en ökning av målpunkter är liten.

Längs det första stråket är antalet målpunkter 16 stycken och antalet potentiella mötespunkter långt många fler.

På det andra stråket har antalet målpunkter halverats (8st) men andelen mötespunkter har sjunkit drastiskt.

På det tredje stråket har antalet målpunkter än en gång halverats (4st) och strecken korsas inte en enda gång. Detta visar även på att målpunktens placering är viktig för att erhålla möten.

## materialbank



bild 27: sågade granithällar  
källa: <http://www.bohusgranit.se/objekt/produkter/gatsten/gangbanehall-nr-61-sagade-langsidor/>  
(Hämtad: 2013-05-27)



bild 28: singel i vattenrännan  
källa: <http://anderssonscasa.com/category/tomten/page/2/>  
(Hämtad: 2013-05-27)



bild 29: perofrerade rostiga lock till vattenrännan



bild 30: betongplattor längsmed hamnstråket  
källa: <http://3darchitecturalillustration.wordpress.com/>  
(Hämtad: 2013-05-27)



bild 31: trädäck längs med hamnstråket och på den terrasserade parken  
källa: <http://www.flickr.com/photos/do81/6198133681/>  
(Hämtad: 2013-05-27)



bild 32: sand på den terrasserade parken  
källa: <http://thesilentnight.deviantart.com/art/Playground-Sand-texture-220357329> (Hämtad: 2013-05-27)

## växtlighet



bild 33: gräs på den terrasserade parken  
källa: <http://depositphotos.com/6773252/stock-photo-Grass-texture.html> (Hämtad: 2013-05-27)



bild 34: vass är i dagsläget en naturlig del av växtligheten i området som bör bevaras även i framtiden.



bild 35: örter i drivbänkarna sprider doft och kan ätas  
källa: <http://stugbloggen.blogspot.se/2010/08/i-ar-har-vi-for-forsta-gangen-pa-allvar.html> (Hämtad: 2013-05-27)



bild 36: blomsterträd på försommaren sprider doft och färg



bild 37: lövträd med föränderlig färgskala  
källa: <http://www.onlinephotographers.org/se/foto/8592/> (Hämtad: 2013-05-27)

## inspirationsbank

### belysning



bild 38: belysning från skyltfönster  
källa: [http://www.malmo.se/Medborgare/Stadsplanering-  
trafik/Stadsplanering--visioner/Malmo-stadsmiljo/Ljus-i-Malmo/by-Light-2012/Konstens-Ljus/Fasadens-Ljus.html](http://www.malmo.se/Medborgare/Stadsplanering-trafik/Stadsplanering--visioner/Malmo-stadsmiljo/Ljus-i-Malmo/by-Light-2012/Konstens-Ljus/Fasadens-Ljus.html)  
(Hämtad: 2013-05-27)



bild 39: belysa träden  
källa: [http://miriamstradgard.blogg.se/category/handels-  
och-besokstradgardar.html](http://miriamstradgard.blogg.se/category/handels-och-besokstradgardar.html)  
(Hämtad: 2013-05-27)



bild 40: ljusstenar på terrassen  
källa: [http://www.superstudiocph.com/products/26-  
oluce/3791-oluce---stones-207---small/](http://www.superstudiocph.com/products/26-oluce/3791-oluce---stones-207---small/)  
(Hämtad: 2013-05-27)

### möblering



bild 41: tillfällig konstinstallation och regnskydd i ett  
källa: <http://www.tumblr.com/tagged/regenschirm>  
(Hämtad: 2013-05-27)



bild 42: solstolar på terrassen  
källa: [http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=22  
67&artikel=4735800](http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=2267&artikel=4735800)  
(Hämtad: 2013-05-27)



bild 43: kombinerade funktioner  
källa: [http://www.toxel.com/inspiration/2010/04/19/cool-  
and-stylish-bench-designs/](http://www.toxel.com/inspiration/2010/04/19/cool-and-stylish-bench-designs/) (Hämtad: 2013-05-27)



## byggnader



bild 44: återkoppling till historiskt perspektiv, industri känsla med tegel och stora fönsterpartier



bild 45: Urbana villor Malmö - gröna fasader  
källa: <http://www.arkitekt.se/s51842>  
(Hämtad: 2013-05-27)



bild 46: Utopia Arkitekter - blandade funktioner  
källa: <https://www.facebook.com/utopiaarkitekter>  
(Hämtad: 2013-05-27)



bild 47: Fasader med flera funktioner  
<http://cubeme.com/blog/2009/10/30/outdoor-library-in-magdeburg-germany-by-karo-architekten/>  
(Hämtad: 2013-05-27)

## referensprojekt



bild 48: Älvrummet

källa: <http://aktuellt.alvstranden.com/pressbilder/>

Älvrummet är en mötesplats som främst hanterar frågor angående stadens utveckling längs älven. Det är en arena som vänder sig till stadens invånare och där många intressanta föreläsningar och diskussioner kostnadsfritt äger rum. Detta möjliggör, för staden att höra och ta emot åsikter från en bredare, heterogen publik. Att Älvrummet är belagt i nära anslutning till GöteborgsOperan som kanske lockar en mer homogen publik ger det ytterligare en intressant dimension då det öppnar upp för möten mellan olika typer av människor.

Den stora plastgräsmattan utanför används både av ungdomar och äldre som fikar, sportar, eller bara umgås. Det senaste året har dessutom trädäcket möblerats med stolar och bord utan kommersiellt syfte och vänder sig därför till folk som bara vill sätta sig ner en stund, eller äta medhavd picknick. Den här sommaren har även en kiosk slagits upp, men möblemanget är fortfarande till för vem som helst. Organisationen Stadsjord, som arrangerar odling i stadsmiljö, har även de några drivbänkar utplacerade som skänker grönska och lockar nyfikna förbipasserande.

Älvrummet är därför ett bra exempel på en naturlig mötesplats där många olika intressen tillgodoses.



bild 49: Västra Hamnen  
Malmö

källa: [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:V%C3%A4stra\\_hammen,\\_Malm%C3%B6.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:V%C3%A4stra_hammen,_Malm%C3%B6.jpg)

Västra Hamnen i Malmö är ett lyckat exempel på hur ett gammalt varvhamn- och industriområde har transformerats till en ny väl fungerande och hållbar stadsdel. Det har blivit en plats där de offentliga rummen delas av en blandning av människor. Trots dyra bostäder som riktar sig mot en viss inkomstgrupp har de offentliga rummen ändå utformats så att alla ska känna sig välkomna. Stadsplaneringen har generellt sett anpassats för att passa mänsklig aktivitet med låga skalor på byggnader och korta avstånd och låga hastigheter inom området. Funktioner har blandats och vattnet har tillgängliggjorts för malmöborna. Stadsväven har noga planerats för att skapa ett gott lokalklimat och det har blivit en internationell omtalad plats och en plats många gärna återkommer till.

Jag gjorde ett studiebesök i området och samtalade med människor jag mötte.

*“Vid västra hamnen, inte de där yttre husen, men de inre husen med det lite oregelbundna, lite vatten, växtlighet och olika material, där kan jag tycka att det är mysigt att gå, man drar sig ditåt”* samtal med en medelålders man från Lund.



bild 50: New York highline park, Usa  
källa: <http://lastblogonearth.com/2010/11/17/photos-of-new-yorks-high-line-park/>

High Line är en gammal upplyft järnväg där man förr fraktade livsmedel och andra råvaror. När verksamheterna lades ner till följd av att andra fraktsätt aktualiserades började järnvägsspåren att rivas.

1999 startades en ideell verksamhet som ville bevara de delar som fortfarande fanns kvar. Organisationen bestod av en blandad grupp boende i området<sup>1</sup>.

Så småningom omdanades den gamla upplyfta järnvägen till en offentlig park med växter, odlingar och återkommande aktiviteter för stadens alla invånare. På samma sätt som High Line har transformerats till ett stråk som blommat upp och som förenar New Yorks invånare skulle älven kunna fungera på liknande sätt. Istället för att separera göteborgarna skulle älven kunna bli det kitt som håller invånarna samman och med korsande stråk möjliggör att människor naturligt möts och rör sig över älven.

---

1 <http://www.thehighline.org/about/high-line-history>  
(Hämtad: 2013-08-08)





avslutning

## summary

How do we create vibrant cities?

Cities where the social life is present and encouraged.

Cities where people feel comfortable and want to stay and spend their time.

Cities where meetings are seen as a social resource.

Cities that blur boundaries between people and provides new perspectives on diversity and differences.

Cities where people easy and natural move from home to school, work etcetera.

Cities where urban friction is seemed as a city's most important task.

These are some of those questions I have been study during the thesis project. The chosen site I worked with, Lundbyhamnen, is located on the Norra Älvstranden in Gothenburg.

In Gothenburg, the car has for a long time been normative for how cities have been planned, built and designed. Barriers, unsafe environments, high speed levels and noise have resulted in a decreased city life. A growing need for cars has contributed to deteriorating urban environment, leaching of the world's resources, climate change and indirect, an increased amount of welfare diseases. People and functions have been separated and the city can many times be seen as a group of islands where each island represents one single function or one homogenous group of socio economic inhabitants, an island that is vibrant during the day and desolate in the evening or vice versa.

City ideals proclaimed by modernism have been challenged by urban planners and architects who believe that cities should be planned with focus on human that is, let man be normative for what is planned, built and designed in order to attract people and operate from a sustainability perspective.

By reviewing contemporary theories written by some of the most famous authors within city planning and identifying problems our society is struggling with a synthesis has been composed. The synthesis consists of general design criteria with function to emphasize important approaches that can be implemented in order to achieve urban-like qualities. The outcomes are:

- Human space: the scale is adapted to human dimensions, motions, and her senses
- Accessible space: prioritize pedestrian activity, motions to, through and within space is feeling naturally without involuntary stops or barriers.
- Social space: mix functions and make space where the social activity is possible and encouraged.

My chosen site, Lundbyhamnen is very central and strategic situated in Gothenburg, yet it is more or less untapped. Its situation has a great potential to work as an important link that physically connect the city over the river Göta Älv and socially enable citizens from different district to meet.

However, the site is also extremely vulnerable since it is surrounded of a great variety of barriers; Göta Älv, the heavy traffic route Lundbyleden and the freight railway for dangerous goods, Hamnbanan. But also for the fact that the barriers, and by that the city's development are governed by few but powerful stakeholders.

For this reason we have to question our self how we want our future Gothenburg to look like and how we want to use our city. Is it consistent that fast moving cars and dangerous goods are continuing speeding up in the middle of city district pushing us farther and farther apart? Or should we grasp the potential of city land and acknowledge the fact that Gothenburg can face a very interesting development where the city grow yet humans comes closer to each other?

By thoroughly analyzing the site and interviewing a group of fictive citizens an image of how this space can be used and developed for the future is presented by another synthesis with design criteria. Since the synthesis is based on the local context the design criteria are so called site specific.

- Seize the potential of the location: the site is strategic located that can serve as an important link in order to create a continuity of the city structure.
- Reconnect to the site's evolving history: an interesting evolving history can give the site its own identity.

- Take advantage of the site's physical condition: the water should be seen as a resource and knowledge of the context enables better climate conditions.

By combining the two syntheses; general and site-specific design criteria I suggest on three different levels how Lundbyhamnen can develop to a city district where urban friction is present and enabled due to naturally movements and every day meetings.

On a comprehensive level I suggest creating a naturally communication path for cycles and pedestrians across the river and other barriers by extending the city center's main street Östra Hamngatan. Past the opera house, across the river, through the park Herkulesparken and connect it to Hisingsgatan. In order to attract motions from both side of the river there must be interesting and/or necessary destinations for the inhabitants along the path and on both sides of the river.

Furthermore, at the second level, the city district level, it is proposed that the new district is planned in symbiosis with its surrounding so that the new and old areas can support each other. In order to provide a natural extension of the old area into the new one and create a coherent and logical structure I started with the surrounding neighborhoods by identifying its patterns of movement, sight lines and how the intersections are oriented.

The currently heavy barrier consisting of both Hamnbanan and Lundbyleden is transformed into a typical city street for pedestrians, cyclist, motorist and public transports. This increases the accessibility to easily move to and from Lundbyhamnen both across the river towards the city center and away from the river towards the island Hisingen.

Within the new district the pedestrians are prioritized. The main path (the extension of Östra Hamngatan) running through the area is only for pedestrians and cyclist. And the local streets are shared by all modes of transport. The local streets do also have curb parking as a way to spread out some of the functions instead of having one garage that requires much space and cost a lot of money.

At last, the third level, I have gone further down in scale and looked how the space can be designed for the human scale and our senses. Small spatial dimensions, low buildings and mixed function along with vegetation, opportunities to sit and an adaption to the local climate are some of the measurements taken that creating space where people want to live and spend their time.

## reflektion

Under arbetets gång har jag verkligen fått upp ögonen för är hur bilen, sedan den introducerades fått alltmer plats i staden. Utöver att tillgängligheten försämras ger bilarna bland annat upphov till utsläpp, buller, olycksrisker och separering. Eftersom bilen är såpass platskrävande innebär ett stort antal bilar även att mycket av stadens mark går åt för att skapa trygga och smidiga bilvägar. För att erbjuda vägar som minimerar olycksrisk och köbildning utformas de ofta med flera filer. Vägar blir breda. Med en ökad bredd ökar hastigheten och med en ökad hastighet ökar vägens barriäreffekt gentemot fotgängare och cyklister. Dessutom inbjuder breda vägar fler bilister och så småningom måste vägen breddas för att minska olycksrisk och köbildning...

Det hela resulterar i en negativ spiral där hastigheter, barriäreffekter, buller, föroreningar, avstånd m.m. kontinuerligt ökar. Den byggda miljön stödjer inte uppkomsten till naturliga rörelser och därmed försvåras att möten uppstår.

En annan barriär som ställer till det för Lundbyhamnen är hamnbanan som bland annat fraktar farligt gods. I sitt nuvarande läge kommer den alltid verka som en barriär och innebära en risk för kringliggande bebyggelse och boende i området. Sett ur ett ekonomiskt- och föroreningsperspektiv är dess placering säkert strategiskt eftersom den i dagsläget är knappt en mil lång. Men sett till vilka omänskliga miljöer dess närvaro ger upphov till med höga bullernivåer, markvibrationer, och att den helt separerar stadsdelar och människor åt är placeringen inte alls strategisk.

Jag motsätter mig inte tanken om att frakta gods på järnväg, tvärtom är det kanske det bästa och mest miljövänliga sätt att frakta gods på eftersom utsläppen är minimala, trafikleder avlastas vilket i sin tur minskar skadliga partiklar i luften, avgaser, olyckor, vägarna håller längre osv. Men för att Göteborg i framtiden ska kunna bli en hel stad anser jag att hamnbanans sträckning bör flyttas vilket jag också föreslagit i min design. Där har gångtrafikanter och cyklister prioriterats över all hård trafik. Eftersom Lundbyhamnen har ett så pass centralt läge är sannolikheten att staden så småningom kommer vara belägen där ganska stor. Därför skulle man redan nu kunna planera för hur en sådan utveckling skulle se ut och bereda marken och omgivningen i takt med att staden växer.

Under arbetets gång har fokus varit på rörelser och möten och hur den fysiska gestaltningen kan stödja dessa. I dagsläget är huvudstråket tänkt som ett gångfartsområde och under slutseminariet dök frågan upp om cyklisternas förflyttningsmöjligheter. Eftersom huvudstråket leder till bron kommer den bli den mest naturliga väg även för cyklister och då kommer strukturen och gångprioriteten försvåra framkomligheten för dem. Skulle lika mycket hänsyn tas till cyklisterna skulle förslaget behöva bearbetas vidare. Vilket såklart måste göras om projektet blir verklighet.

Ytterligare en aspekt som kom på tal under slutpresentationen var den litteratur jag tagit del av och huruvida den var för homogen i sitt slag. Något som kunde stärkt mitt projekt ytterligare hade varit om jag samtidigt hade tittat på hur kritiker till sådana teorier jag behandlat

ställer sig till dessa. Jag är mycket medveten om att detta hade förstärkt min argumentation och gett mig en mer nyanserad bild och uppfattning om hur samhällen bör formas för att uppmuntra stadslivet.

Beträffande det som byggs, som jag i det här arbetet inte fokuserat på, så är kontexten en hörnsten. Arkitektur som är väl förankrad till platsen och inte ryckt ur sitt sammanhang och placerad i en annan är a och o. Många av dagens nybyggen är bra exempel på att detta inte eftersträvas. Städer och enskilda byggen blir allt mer lika och platsers unika identiteter går förlorade. Samtidigt som samhället i övrigt går mot en mer individualisering där "vi gillar olika". Mångfald är eftersträvansvärt på flera plan, inte bara på det sociala och ekologiska planet utan även inom arkitekturen.

Slutligen, trots att Göteborg har stora utmaningar framför sig så visar människor och planerare i staden redan nu exempel på att vi strävar mot ett samhälle där människan är normen och inte bilen. Göteborg har bland annat fått sin första cykelfartsgata, det vill säga en gata där bilarna åker på cyklisternas villkor. Dessutom håller två centrala gator på att omdanas från bakgator för bilar till gågator med verksamheter i entréplan. Lite här och var dyker det upp nya stadsodlingsprojekt på medborgarinitiativ och kommunen drar igång projekt där den enskilda individen ska få vara med att påverka redan i tidiga skeden.

## referenser

Alexander, C, et al. *A pattern language* ss.520. New York. Oxford University Press 1977

Andersson, Elisabeth. (Stadens hjärta), *Svenska Dagbladet* 9 februari [http://www.svd.se/kultur/stadens-hjarta\\_7899618.svd](http://www.svd.se/kultur/stadens-hjarta_7899618.svd) (Hämtad 2013-05-21)

Aura, Seppo. *Inför morgondagens stad: miljöpsykologi för en mänskligare samhällsplanering*. Stockholm. AB Svensk Byggtjänst 1984

Banverket, Västra banregionen. *Förstudie ny Hamnbana, Samråd under utredningsarbete*. Göteborg. Trafikverket 2006 [http://www.trafikverket.se/PageFiles/16310/Samrad\\_under\\_utredningsarbetet\\_060214.pdf](http://www.trafikverket.se/PageFiles/16310/Samrad_under_utredningsarbetet_060214.pdf) (Hämtad: 2013-05-21)

Bergström, Inger. *Rummet och människans rörelser*. Göteborg. Chalmers Tekniska Högskola 1996

Centrala Älvstaden. *Vision Älvstaden*. 2013. <http://www.centralaalvstaden.nu/vision-alvstaden> (Hämtad: 2013-05-21)  
<http://www.centralaalvstaden.nu/events-2/nu-borjar-alvstaden> (Hämtad: 2013-05-11)

de Laval, Suzanne. *Metoder för arkitekturdialog* ss. 2. Stockholm Arkitekturanalys 2004 <http://www.arkitekturanalys.se/ULdownload/metoderforarkitekturdialog.pdf> (Hämtad: 2013-05-21)

Fahlgren, Mats. (Muddermassor läggs i Lundbyhamnen), *Vårt Göteborg* 11 november 2011 [http://www.vartgoteborg.se/prod/sk/vargotnu.nsf/1/miljo\\_o\\_kretslopp,muddermassor\\_laggs\\_i\\_lundbyhamnen](http://www.vartgoteborg.se/prod/sk/vargotnu.nsf/1/miljo_o_kretslopp,muddermassor_laggs_i_lundbyhamnen) (Hämtad: 2013-05-21)

Fredriksson, Jimmy. (Så ska Göteborg skyddas från att dränkas), *Göteborgs Tidningen* 11 oktober 2010 <http://www.expressen.se/gt/sa-ska-goteborg-skyddas-fran-att-drankas/> (Hämtad: 2013-05-21)

Gehl, Jan. *Livet mellem husene*. Köpenhamn. Arkitektens Forlag 1987  
Gehl, Gemzoe, Kirkenaes, Sondergaard. *New City Life*. Köpenhamn. Arkitektens forlag 2006

Gunnarsson, S. Olof. *Basun – strategier för att skapa en gångvänlig och mänsklig stad*. Fotgängarnas Förening 2005

Jeswani, Sara. (Ekologisk fotavtryck), *Effekt klimatmagasin*. 13 oktober 2010. <http://effektmagasin.se/ekologiska-fotavtryck> (Hämtad: 2013-05-21)

Johansson, M. Küller, M. *Svensk miljöpsykologi*. Lund. Studentlitteratur 2006

Knapp, Ted. *Längs Göteborgs kuster, kajer och kanaler*. Göteborg. Tre böcker förlag 2009

Kommission för ett socialt hållbart Malmö. *Malmös väg mot en hållbar framtid: Hälsa, välfärd och rättvisa*. ss.72. Malmö. Malmö Stad 2013. [http://www.malmo.se/download/18.31ab534713cd4aa921357ef/malm%C3%B6kommissionen\\_slutrapport\\_digital\\_130312.pdf](http://www.malmo.se/download/18.31ab534713cd4aa921357ef/malm%C3%B6kommissionen_slutrapport_digital_130312.pdf) (Hämtad 2013-05-21)

Lindvall, J; Myrman, A-K. *Vardagens arkitektur - vem bestämmer din livsmiljö*. Stockholm. Bäckströms förlag 2001

Nationalencyklopedin. Segregation. <http://www.ne.se/lang/segregation> (Hämtad: 2013-05-21)

Naturskyddsföreningen. *Korta bilresor värst för miljön* ss.3. Stockholm. Naturskyddsföreningen. 2010. [http://www2.naturskyddsforeningen.se/Regional%20Office%20Files/Kretsar%20och%20%C3%A4nsf%C3%B6rbund/Stockholm/Stockholms%20%C3%A4nsf%C3%B6rbund/Verksamhet/Korta\\_bilresor\\_%20webb%20uppsl.pdf](http://www2.naturskyddsforeningen.se/Regional%20Office%20Files/Kretsar%20och%20%C3%A4nsf%C3%B6rbund/Stockholm/Stockholms%20%C3%A4nsf%C3%B6rbund/Verksamhet/Korta_bilresor_%20webb%20uppsl.pdf) (Hämtad: 2013-05-21)

Naturvårdsverket. *Naturen som kraftkälla* ss.13 Stockholm Naturvårdsverket 2006 <http://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer/620-8252-3.pdf> (Hämtad: 2013-05-21)

Nordström, Maria. *Platsens psykologi: om att tillägna sig sin miljö*. Statens institut för byggnadsforskning. Stockholm 1986

Pelaseyed, Thaher. (Så ska segregationen bekämpas). *Göteborgs Posten* 23 mars 2011 <http://www.gp.se/nyheter/debatt/1.580039-sa-ska-segregationen-i-goteborg-bekampas> (Hämtad: 2013-03-23)

Planka.nu *Highway to Hell? En rapport om förbifart Stockholm och en alternativ stadsplanering*. ss.5. Stockholm. Planka.nu 2007

Samhällsanalys och Statistik, Göteborgs stads stadskansli. Befolkningsprognos 2011-2015 med fokus på stadsdelen Lundby. Göteborgs Stad 2011. [http://www4.goteborg.se/prod/G info/statistik.nsf/34f4087fac810b1ac1256cdf003efa4b/3dc3de878193c66fc12578760035a987/\\$FILE/Lundby.pdf](http://www4.goteborg.se/prod/G%20info/statistik.nsf/34f4087fac810b1ac1256cdf003efa4b/3dc3de878193c66fc12578760035a987/$FILE/Lundby.pdf) (Hämtad: 2013-05-21)

Sintorn, Anna-Karin. *Grönplan för Centrala Älvstaden*. Göteborgs Stad. Göteborg 2012 [http://alvstaden.goteborg.se/wp-content/uploads/2012/11/Gr%C3%B6nplan-f%C3%B6r-Centrala-%C3%84lvstaden\\_produkt\\_lq.pdf](http://alvstaden.goteborg.se/wp-content/uploads/2012/11/Gr%C3%B6nplan-f%C3%B6r-Centrala-%C3%84lvstaden_produkt_lq.pdf) (Hämtad: 2013-05-21)

SMHI. *Sveriges klimat har blivit varmare och blötare*. 25 april 2012. <http://www.smhi.se/nyhetsarkiv/sveriges-klimat-har-blivit-varmare-och-blotare-1.21644?search=yes&month=4&year=2012> (Hämtad: 2013-03-26)  
Spårvagnsstäder. Spårvagnar är effektiva. [www.sparvagnsstader.se/energieffektivitet](http://www.sparvagnsstader.se/energieffektivitet) (2013-05-03)

Stadsbyggnadskontoret. *Norra Älvstranden The Guide*. Göteborg. Göteborgs Stad 2000  
Stadsledningskontoret, *Statistisk Årsbok Göteborg*. Göteborg 2011  
Stadsplanekontoret. *Generalplan för Göteborg*. Göteborg 1960

Sydost Trampar. *Cyklén istället för bilen*. 2010. [http://www.sydosttrampar.se/index.php?name=backgrund\\_\\_bilen&act=7](http://www.sydosttrampar.se/index.php?name=backgrund__bilen&act=7) (Hämtad: 2013-05-21)

Tham, Klas. *Människan i arkitekturen* ss.20. Synopsis och ofullständigt arbetspapper 1997

Trafikkontoret. *Biltrafikflöden på trafikledsnätet inom Göteborg* t.o.m. 2012. 7 mars 2013 <http://www.statistik.tkbg.se/statistik.asp> (Hämtad: 2013-05-21)

Trafikverket. *Deletapp Eriksberg-Pölsebo*. 8 maj 2013. <http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Vastra-Gotaland/Goteborg-Hamnbanan/Om-projektet/Jarnvagsutredning-dubbelspar-Eriksbergsmotet--Polsbobangarden/> (Hämtad: 2013-05-21)

Trafikverket. *Gång- och cykeltrafik*. 2002. [http://www.trafikverket.se/PageFiles/30499/d10\\_05\\_sektion.pdf](http://www.trafikverket.se/PageFiles/30499/d10_05_sektion.pdf) (Hämtad: 2013-05-21)

Trafikverket. *Hamnbanan Göteborg, dubbelspår*. 20 juni 2013. <http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Vastra-Gotaland/Goteborg-Hamnbanan/> (Hämtad: 2013-05-21)

UUS. Ordlista. <http://www.urbanutveckling.se/ordlista/def/funktionsseparering> (Hämtad: 2013-05-21)

Wikipedia 2013 [http://sv.wikipedia.org/wiki/G%C3%B6teborgs\\_hamnbanan](http://sv.wikipedia.org/wiki/G%C3%B6teborgs_hamnbanan) (Hämtad: 2013-05-21)

WWF. *Fem utmaningar för hållbara städer*. ss 2. Stockholm. WWF. 2012 [http://www.se/source.php/1493035/h%E5llbarast%E4der\\_LR.pdf](http://www.se/source.php/1493035/h%E5llbarast%E4der_LR.pdf) (Hämtad: 2013-05-21)

## bilaga - skissprocess

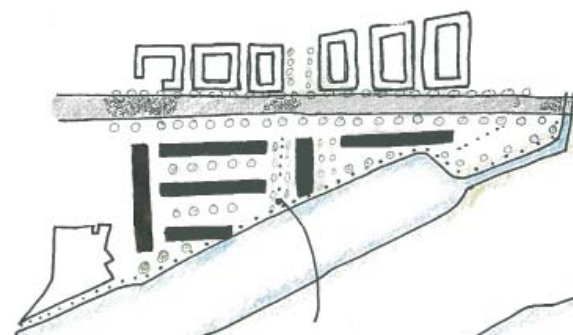
För att börja strukturera tomten tog jag hjälp av och testade bebyggelsestrukturer och stadsmönster från olika delar av Göteborg. Med hjälp av stadsmorfologi som metod undersökte jag vilka rumsligheter och fysiska egenskaper de olika strukturerna gav upphov till på den aktuella tomten.

Med miljonprogrammets skivhus rymdes få men höga och långa byggnader. På det här sättet används marken effektivt men de rumsligheter som bildades mellan byggnaderna blev formlösa och monotona. De höga, raka husen skulle även gynna vindar som sveper genom området och försämrade det lokala klimatet. Variation på bebyggelsemönster på tomten begränsades av just den här typen av skivhus.

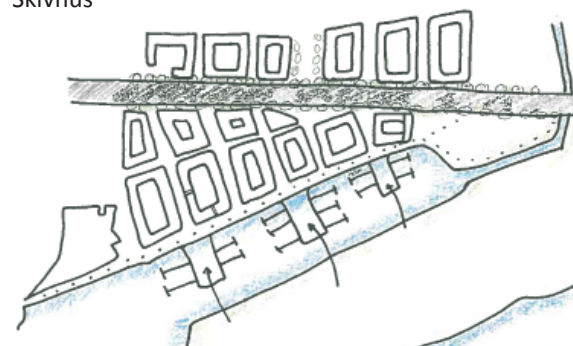
En annan struktur jag testade var det angränsade området Brämaregårdens kvartersstad. Kvartershusen, bestående av landshövdingehus är i det här området ganska stora med stora slutna inngångar. Husen är låga och gatorna är relativt breda i förhållande till husen. De offentliga rum som bildas, gaturummen, domineras av parkering och åkande bilar samt människor och cyklister som nödvändigt transporterar sig mellan exempelvis hem och arbete. En sådan struktur skulle fungera som en bra förlängning av det existerande kvarteret men de stora byggnadsvolymer begränsade även de bebyggelsestrukturen på tomten.

Den struktur jag till slut fastnade för är den som återfinns inom vallgraven i centrala Göteborg. Eftersom den gamla bebyggelsestrukturen med mindre kvartershus och smala gator mellan byggnaderna visade sig vara flexibel i sin form med volymer som tillät ett pusslande i flera variationer. En sådan flexibilitet medförde att de offentliga rummen kunde planeras parallellt med planen för volymerna och på så sätt kunde dessa viktiga stadsfunktioner ömsesidigt stärka varandra.

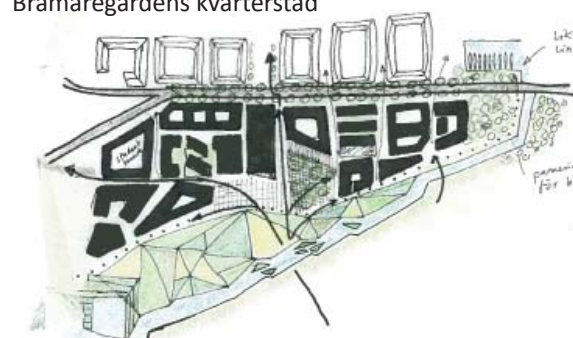
Den slutgiltiga formen var sedan ett resultat av teoristudierna samt platsens och det angränsande områdets fysiska kvalitéer.



Skivhus



Brämaregårdens kvartersstad

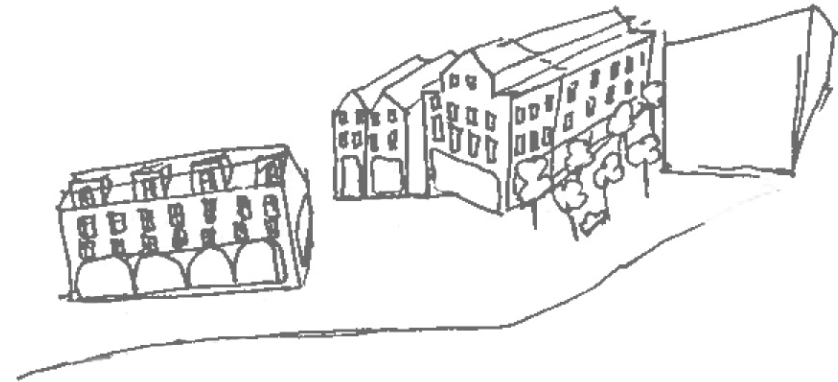


Gamla stadsmönstret - innanför vallgraven  
Även tankar om hur ytorna närmast vattnet kunde utformas på ett lekfullt sätt och vara helt offentliga

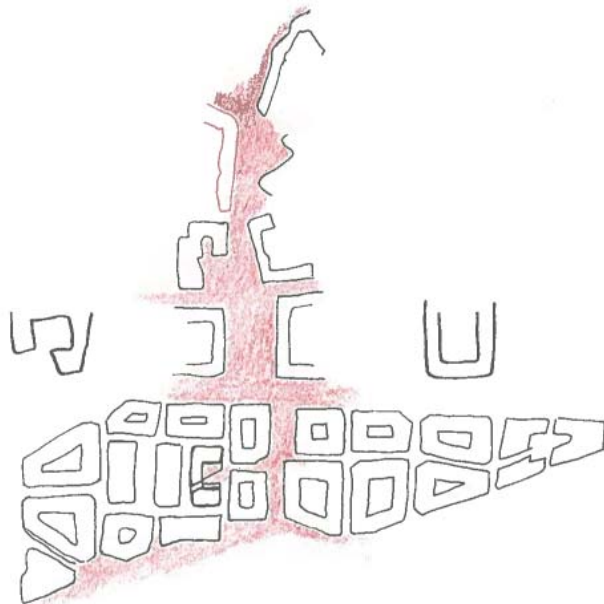




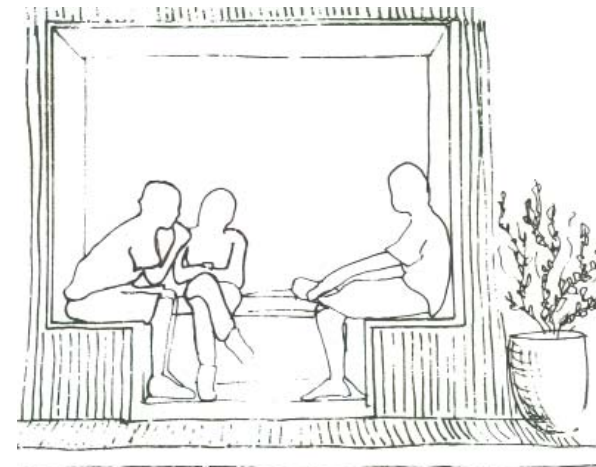
Ett sammanhängande stråk



Tidig tanke om att skapa spännande rumsligheter och en heterogen gestaltningen



Stråket binder naturligt ihop gamla och nya delar



Tanke om multifunktionella fasader