

Göteborg: mellan segregation och kreativitet

19 januari 2016

Jan Jörnmark

Cities as value Networks

- Projekt inspirerat av Jane Jacobs
- Hur skapas urbana värden?
- Vår tanke var att se på olika stadsdelar, för att se på förtätning, inkomstutveckling, förändring över tid.
- Hur värden evsntuellt skapades och förmerades.

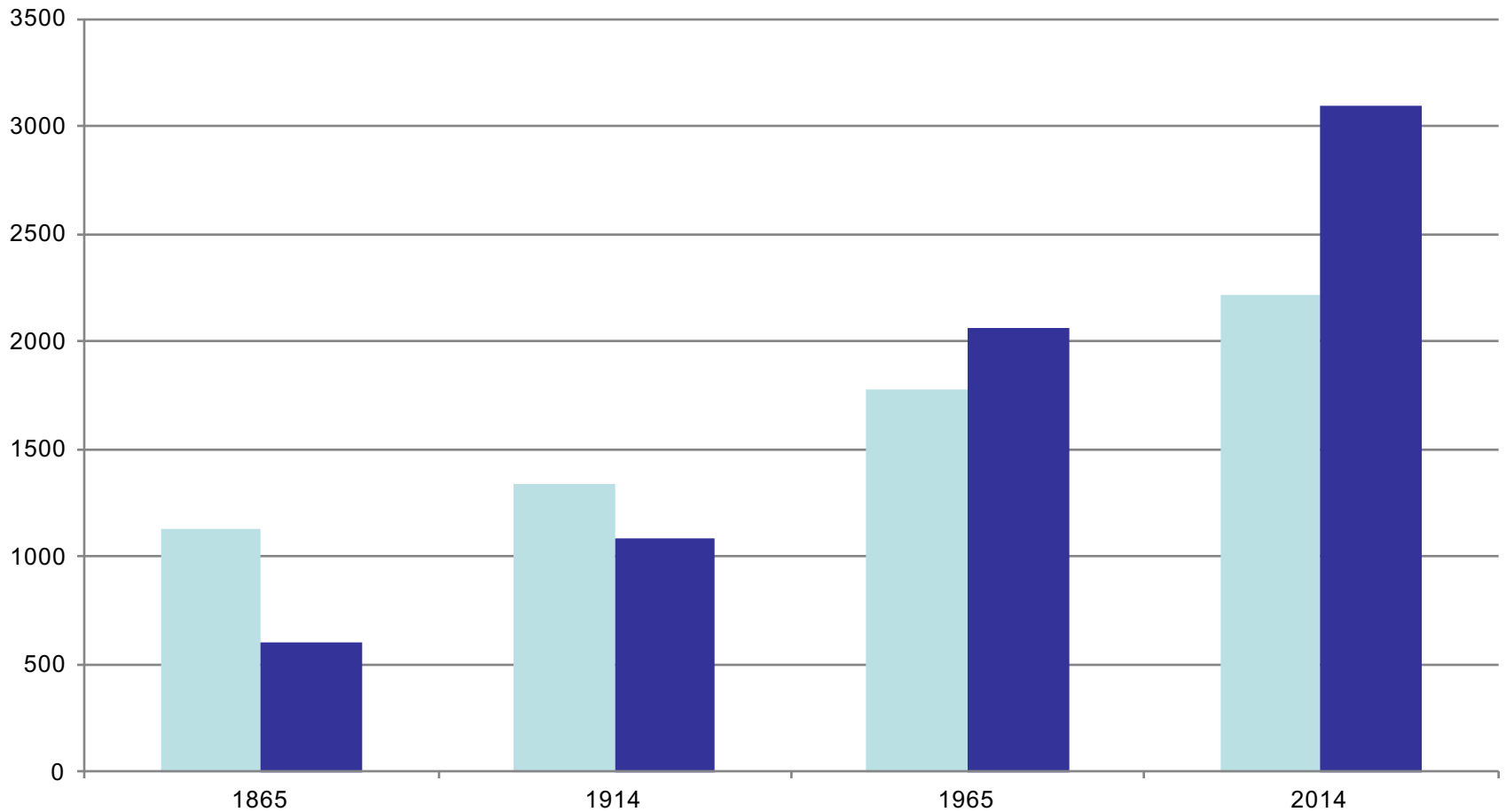
I ett tidigt skede...

- Fick vi tack vare Stadsledningskontoret, där verkligen hela personalen ska framhållas
- Hjälpte att ta fram ett fantastiskt material om segregationen i staden
- Detta gjorde att vårt fokus kom att förskjutas.

Göteborgs unicitet

- Egentligen är det vi gjort en förstudie
- Det vi gjort är att försöka förklara hur dessa klyftor kunde uppkomma
- Och inte bara vidmakthållas utan också förstärkas.
- Det har därför blivit en studie av staden, men också en studie av stadens förhållande till sin omgivning.

Västsverige och Mälardalen



De två regionerna

- 47 000 mot 26 000. Där den mindre förtätas i två och en halv gång så snabbt tempo.
- Ställer tydliga frågor om hur städerna i de båda regionerna ser ut samt vilka komparativa fördelar som finns i respektive del.
- Har också mycket stora konsekvenser för infrastruktur och kollektivtrafik.

NYHETER

Trafikkaos hotar centrum

13.10.10

De senaste åren har trafiksituationen i centrum blivit allt mer utvecklad och det är ett stort utmaning för de olika myndigheterna med utgångspunkt från säkerheten och trafiksäkerheten.

– Det är en utmaning för oss att säkerställa att vi har en god trafiksituation i centrum och att vi har en god trafiksituation i centrum och att vi har en god trafiksituation i centrum.

– Det är en utmaning för oss att säkerställa att vi har en god trafiksituation i centrum och att vi har en god trafiksituation i centrum.

En trafiksituation som hotar centrum
Den trafiksituation som hotar centrum är en trafiksituation som hotar centrum. Den trafiksituation som hotar centrum är en trafiksituation som hotar centrum. Den trafiksituation som hotar centrum är en trafiksituation som hotar centrum.

– Det är en utmaning för oss att säkerställa att vi har en god trafiksituation i centrum och att vi har en god trafiksituation i centrum.

Trafiksituationen i centrum
Den trafiksituation som hotar centrum är en trafiksituation som hotar centrum. Den trafiksituation som hotar centrum är en trafiksituation som hotar centrum. Den trafiksituation som hotar centrum är en trafiksituation som hotar centrum.



TRAFIKSITUATIONEN I CENTRUM. En trafiksituation som hotar centrum är en trafiksituation som hotar centrum. Den trafiksituation som hotar centrum är en trafiksituation som hotar centrum.

Fakta: Trafik i centrum

- Trafiksituationen i centrum är en trafiksituation som hotar centrum. Den trafiksituation som hotar centrum är en trafiksituation som hotar centrum.
- Trafiksituationen i centrum är en trafiksituation som hotar centrum. Den trafiksituation som hotar centrum är en trafiksituation som hotar centrum.

Den trafiksituation som hotar centrum är en trafiksituation som hotar centrum. Den trafiksituation som hotar centrum är en trafiksituation som hotar centrum.

– Det är en utmaning för oss att säkerställa att vi har en god trafiksituation i centrum och att vi har en god trafiksituation i centrum.

Trafiksituationen i centrum
Den trafiksituation som hotar centrum är en trafiksituation som hotar centrum. Den trafiksituation som hotar centrum är en trafiksituation som hotar centrum. Den trafiksituation som hotar centrum är en trafiksituation som hotar centrum.



TRAFIKSITUATIONEN I CENTRUM. En trafiksituation som hotar centrum är en trafiksituation som hotar centrum. Den trafiksituation som hotar centrum är en trafiksituation som hotar centrum.

Den trafiksituation som hotar centrum är en trafiksituation som hotar centrum. Den trafiksituation som hotar centrum är en trafiksituation som hotar centrum. Den trafiksituation som hotar centrum är en trafiksituation som hotar centrum.

Den trafiksituation som hotar centrum är en trafiksituation som hotar centrum. Den trafiksituation som hotar centrum är en trafiksituation som hotar centrum. Den trafiksituation som hotar centrum är en trafiksituation som hotar centrum.

Den trafiksituation som hotar centrum är en trafiksituation som hotar centrum. Den trafiksituation som hotar centrum är en trafiksituation som hotar centrum. Den trafiksituation som hotar centrum är en trafiksituation som hotar centrum.

– Det är en utmaning för oss att säkerställa att vi har en god trafiksituation i centrum och att vi har en god trafiksituation i centrum.

Den trafiksituation som hotar centrum är en trafiksituation som hotar centrum. Den trafiksituation som hotar centrum är en trafiksituation som hotar centrum.

– Det är en utmaning för oss att säkerställa att vi har en god trafiksituation i centrum och att vi har en god trafiksituation i centrum.

TRAFIKSITUATIONEN I CENTRUM
Den trafiksituation som hotar centrum är en trafiksituation som hotar centrum. Den trafiksituation som hotar centrum är en trafiksituation som hotar centrum.

Typiskt nog för att

- E45
- Göta Älv bron
- Och Västlänken
- Snarare än bostäder.
- Vilket åter ställer frågan på sin spets: vad är centrum och vilket förhållande har staden och city till regionen.

”If we postulate the usual list of economic forces, cities should fly apart. The theory of production contains nothing to hold a city together. A city is simply a collection of factors of production – capital, people and land – and land is always far cheaper outside cities than inside [...].”

I citatet ligger kärnan av Göteborgs problem

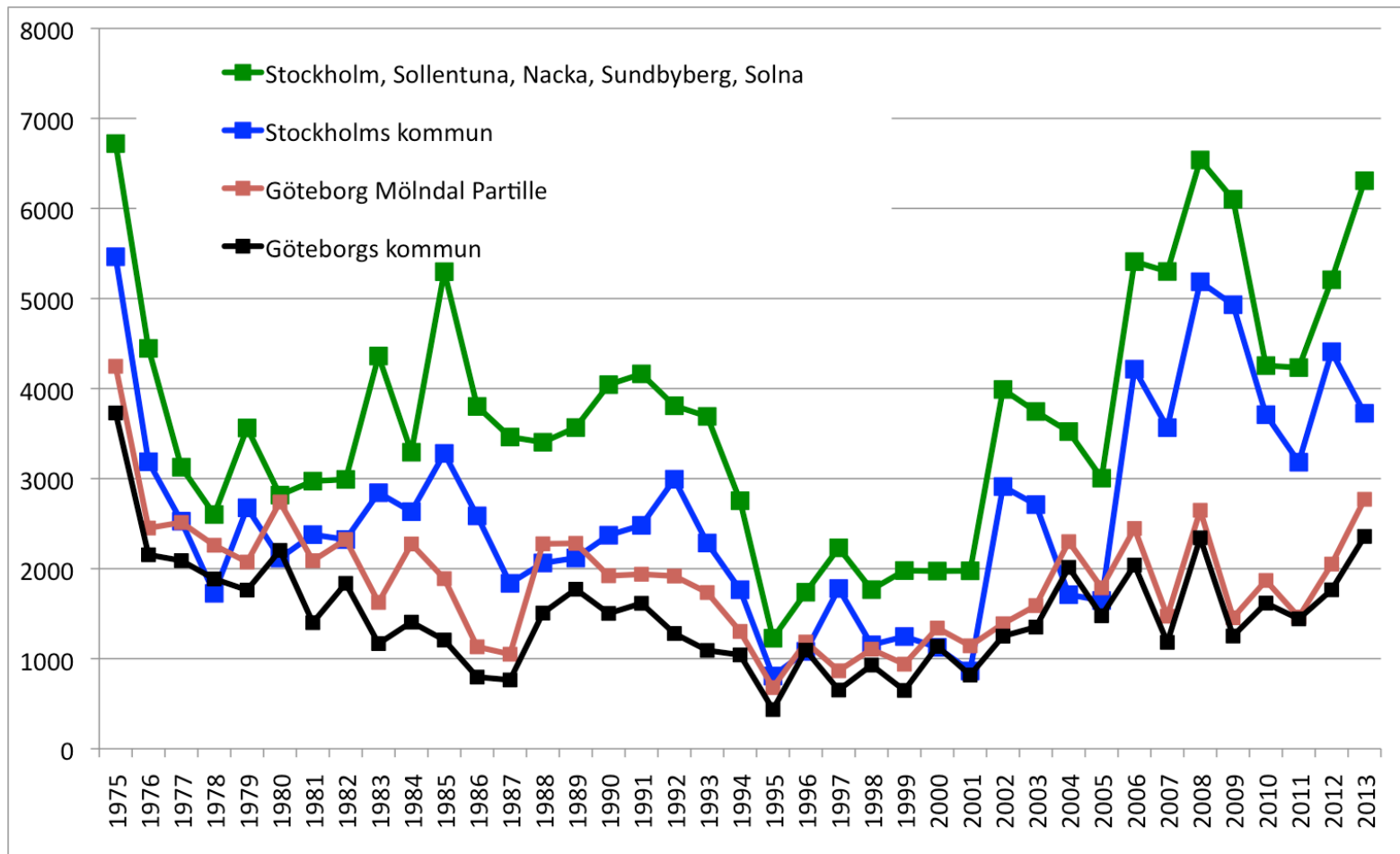
- Om ingen skapar värdena i kärnan
- Eller vårdar dess andra kvaliteter
- Blir resultatet utspridning. Markvärden, transaktionskostnader – allt gynnar utspridning.
- Och vad blir då kärnans roll om inte en sorts transportapparat som faktiskt har svårt att definiera sin roll.

Transaktionskostnader

- Centralt begrepp för att förstå Göteborg
- Kostnaden för att använda marknaden
- Var är det billigast att bygga?
- Centrum eller utkanten?
- Ett växande problem framförallt efter 1980/1990 när marknadsmekanismen tillåts bryta igenom i olika hög grad i svenska städer.
- Framförallt kommer det att innebära olika utfall i centrum.

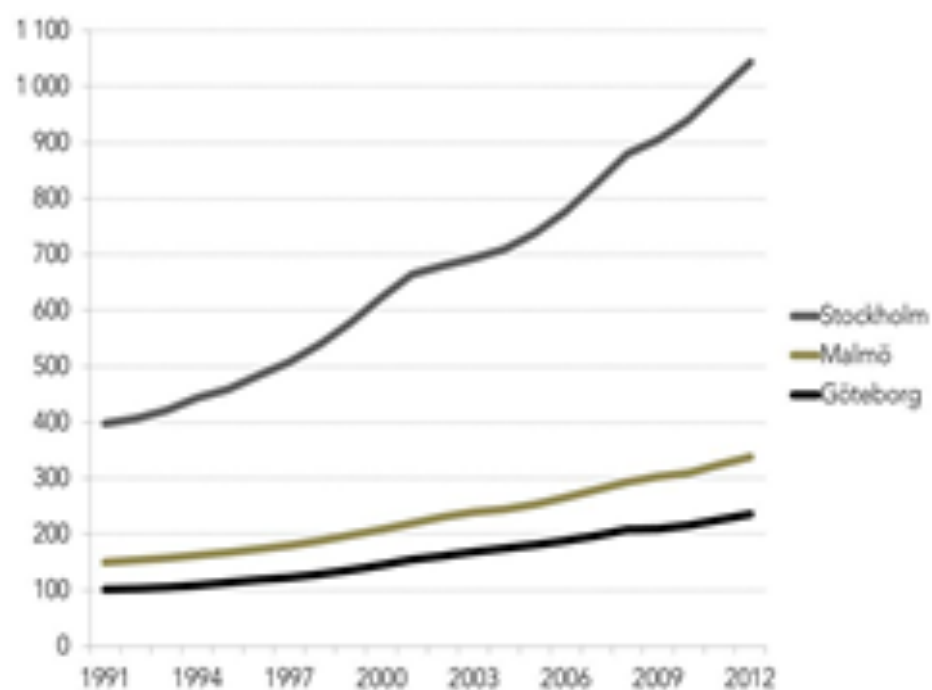
Finns idag ett svenskt snabbväxande storstadsområdet

- Ser man Stockholm, Solna, Nacka, Sollentuna och Sundbyberg som en stad växer de med 42 procent sedan 1980, Göteborg med 24.
- De fem har idag 1,2 miljoner, Göteborg 535 tusen invånare
- Och då har de 5 stockholmskommunerna en betydligt mindre yta än Göteborg.



Antal färdigställda bostäder per år

Täthet och marknader



Path Dependence i Göteborg

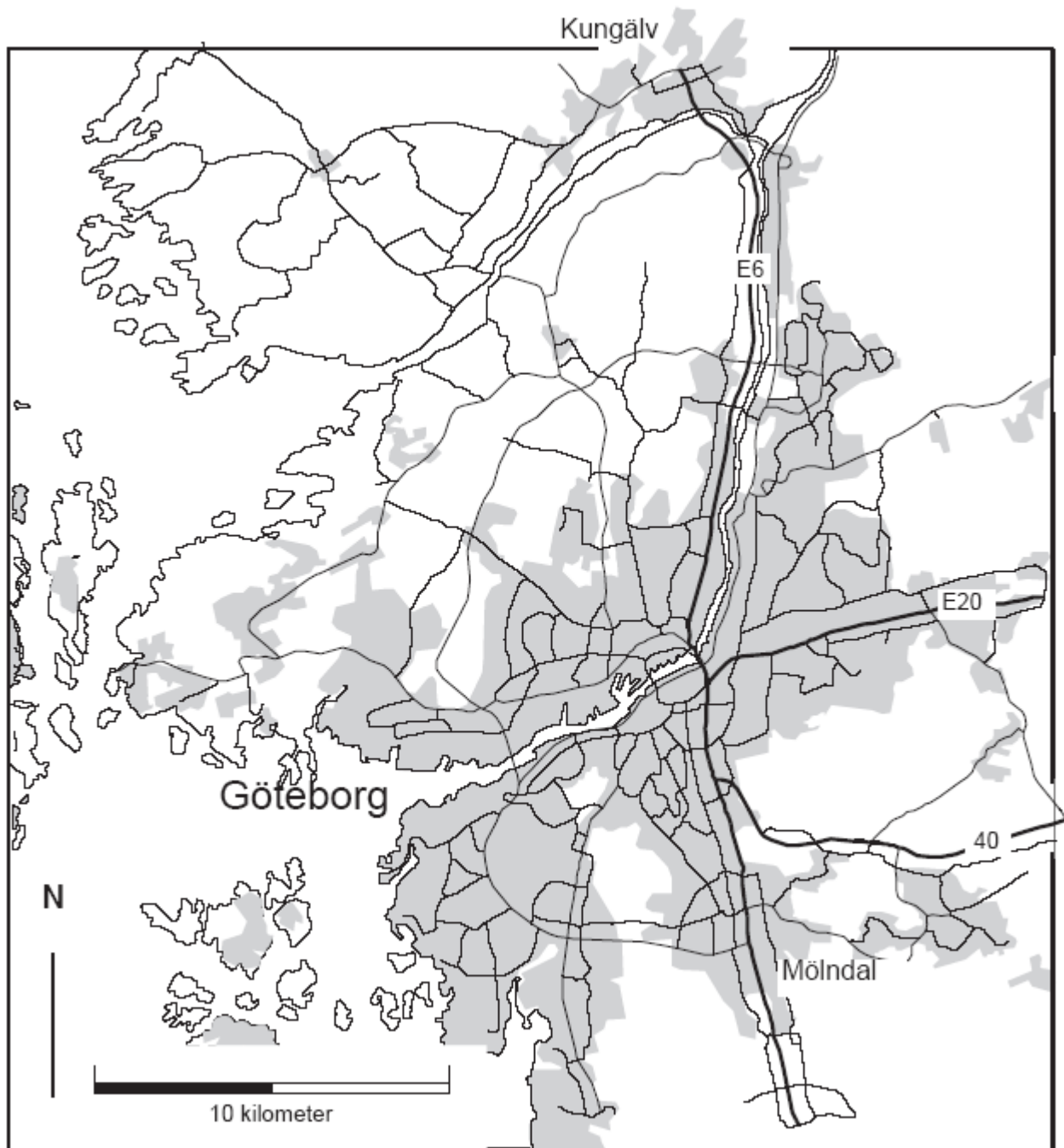
- Regionförstoring snarare än förtätning
- Vilket skapar ett växande problem i huvudorten
- “Västsverige och den Nya Ekonomiska Geografin” (2005) har en central roll för förankringen av t ex K2020.
- Fortsätter ett mönster från 1800-tal
- Göteborg industrialiserar sent vilket tidigt skapar ett starkt utspritt mönster
- En bortglömd del – Landeriernas, Lundby och Örgrytes betydelse och hur det styr vår infrastruktur och oäthet.

Det Göteborgska arvet

- Vårt extensiva arv är huvudproblemet
- Centrum en huvudvärk sedan länge, vilket accentuerar betydligt långsammare förtätning jämfört med Stockholm
- Vilket går tillbaka på den sena industrialiseringen och med det Lundby, Örgryte/Gårda och Mölndals roll.
- Och frågan om vad den västsvenska regionen verkligen är.

Lundby och Örgryte (Gårda/Krokslätt)

- Transportmässiga fördelar
- Transaktionskostnader: enklare stadsplaner, byggstadgor etc.
- Lättexploaterat från och med det sena 1800-talet.
- Därefter växer staden i det bandet, och infrastrukturens utveckling fördjupar mönstret.



Göteborgs situation en funktion av en allmän stadsutveckling

- Startar cirka 1900, knuten till utspridning genom först spårbunden trafik och sedan bilism
- Skapar städer som är kvadratmil stora, med ständigt ökar behov av inkorporeringar och investeringar i infrastruktur – och ständigt nya stadsdelar längre ut

Otätthetens rötter: Infrastrukturen, modernismen och bilismen

- De "elektriska kommunikationerna" gjorde en utspridd och därmed säkrare stad möjlig. "Medan bostäderna där lämpar sig för arbetare utveckla sig industrierna i avlägsna stadsdelar. Följden härav har blivit onödigt långa spårvägsresor..."
- Det här blev sedan huvudproblemet med den funktionalistiska staden. Den byggdes för låg befolkningstäthet och otät kollektivtrafik, men den låga tätheten öppnade för dålig trafikservice och....

Bilismens dynamik

- ...det enorma genombrottet för bilismen på 1950- och 60-talen.
- Och med det förorternas okontrollerade tillväxt
- Vilket ledde till en urholkning av skattebasen i de centrala städerna
- Ett socialt och ekologiskt ohållbart samhälle.
- Tendenser som aldrig mattats av.

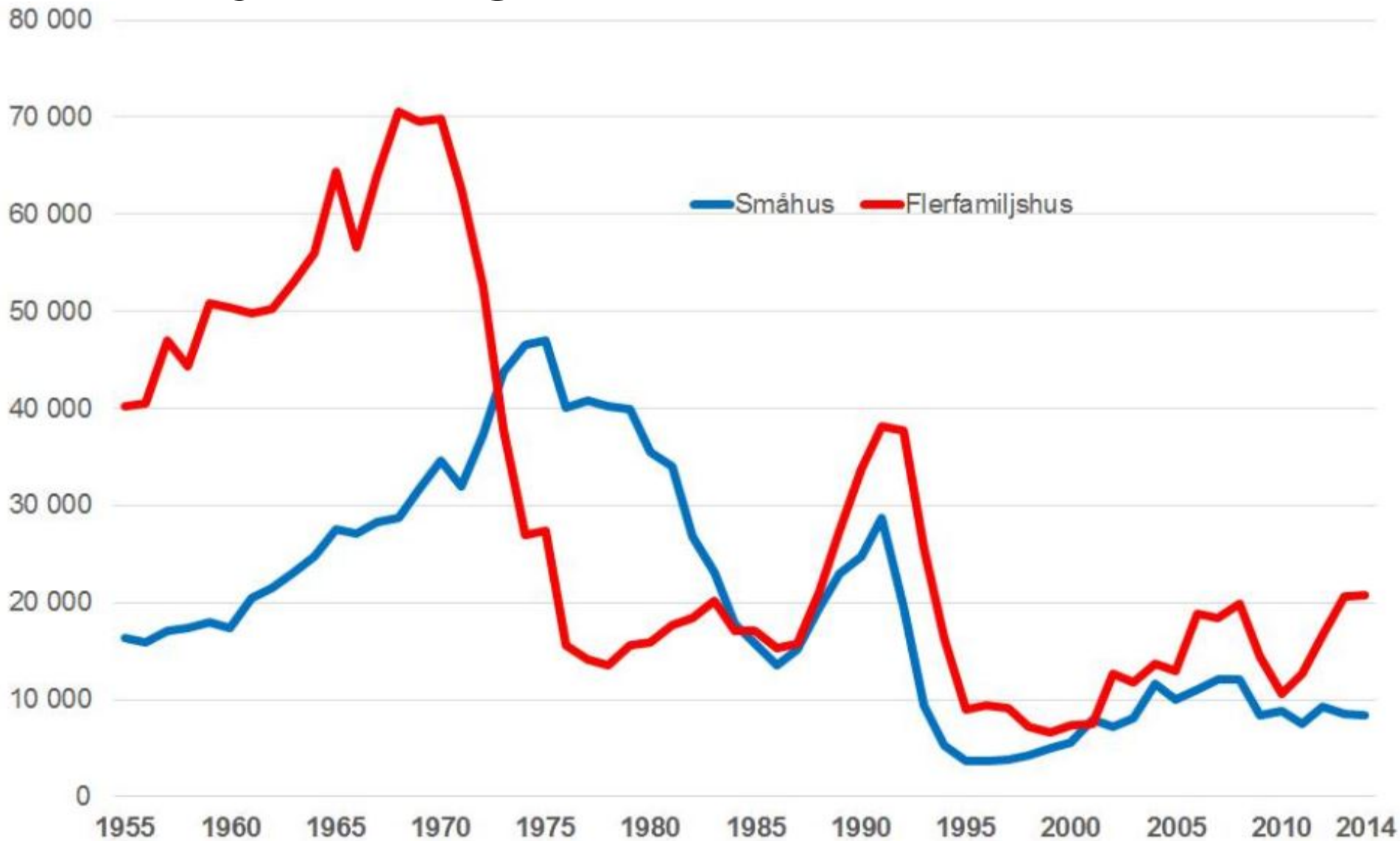
Spegelbilden: Den perifera tillväxten

- I det yttre bandet dras också de nya effektiva vägarna fram. Avgörande beslut 1956.
- Tunnel vid Johannesplatsen ersätts med Älvsborgsbro och Tingstadstunneln.
- Dessa realiserar sedan under 1960-talet och blir starten för en amerikaniserad utspridning.
- Ett nytt verksamhetscentrum kommer också att skapas i söderläge, som knyter ihop de båda gamla områdena.

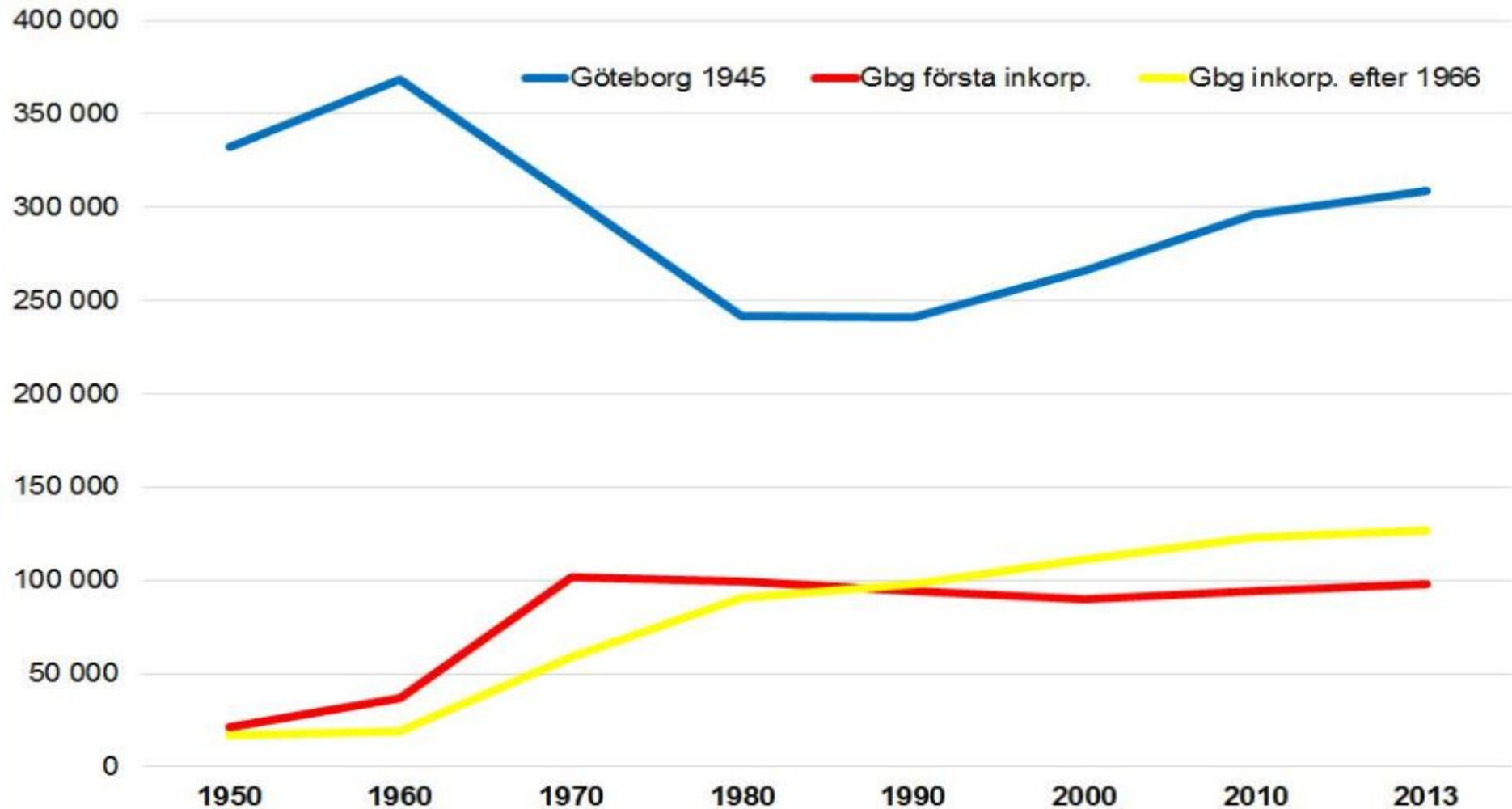
Befolkningsmönster

- Skapar förutsättningar för helt nya mönster
- Göteborg tappar 30-39 åringar redan 1955-65
- Europas Brasilia och centrums tillbakagång
- Typiskt nog blir det sedan efterhand Kungsbacka som växer snabbast.
- Passerar symboliskt nog Göteborgs centrum befolkningsmässigt 1975.
- Vilket skapar ett ytterst transportberoende samhälle.
- I grunden en funktion av det svenska byggandet under den här tiden

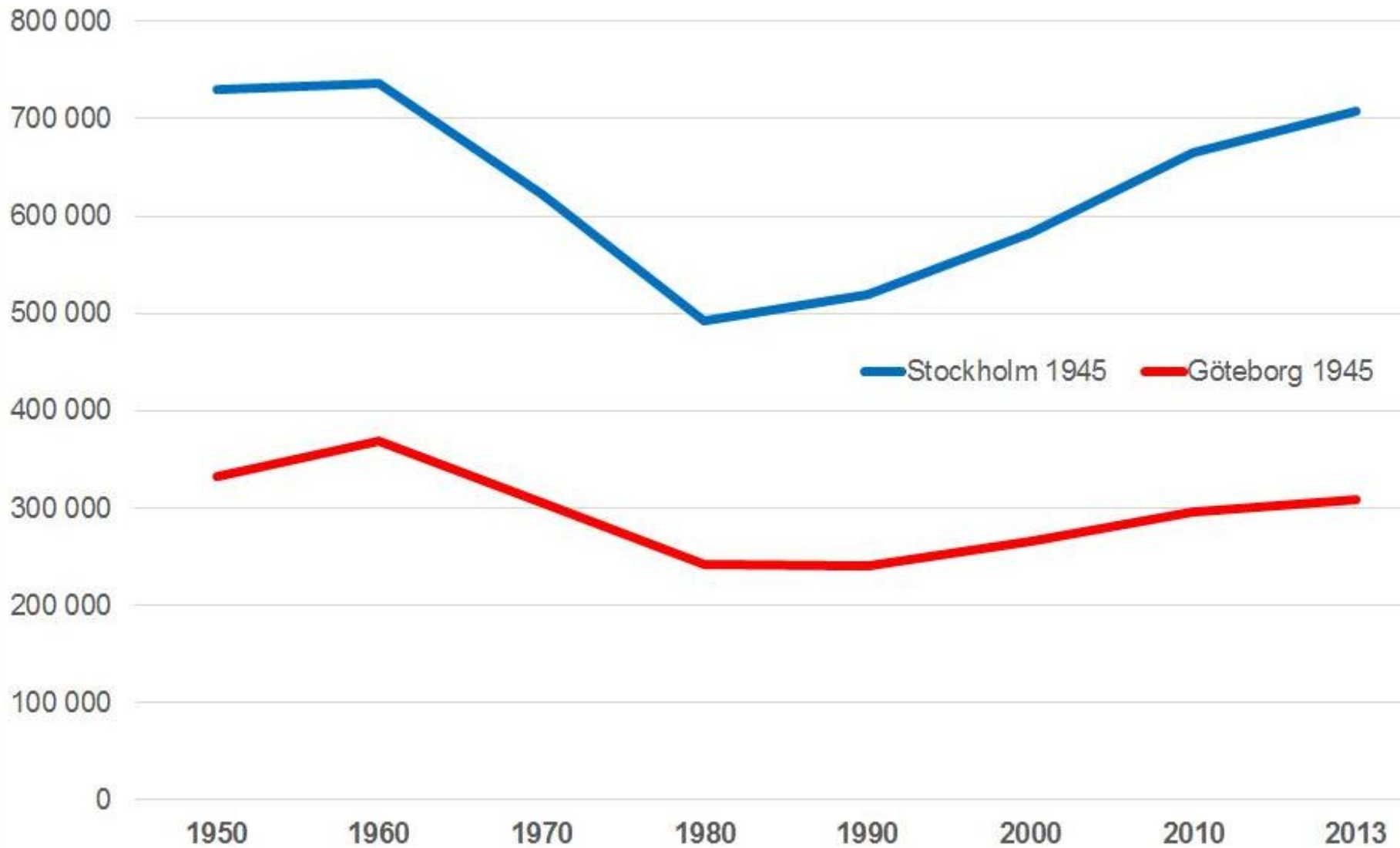
Miljonprogrammet och villorna



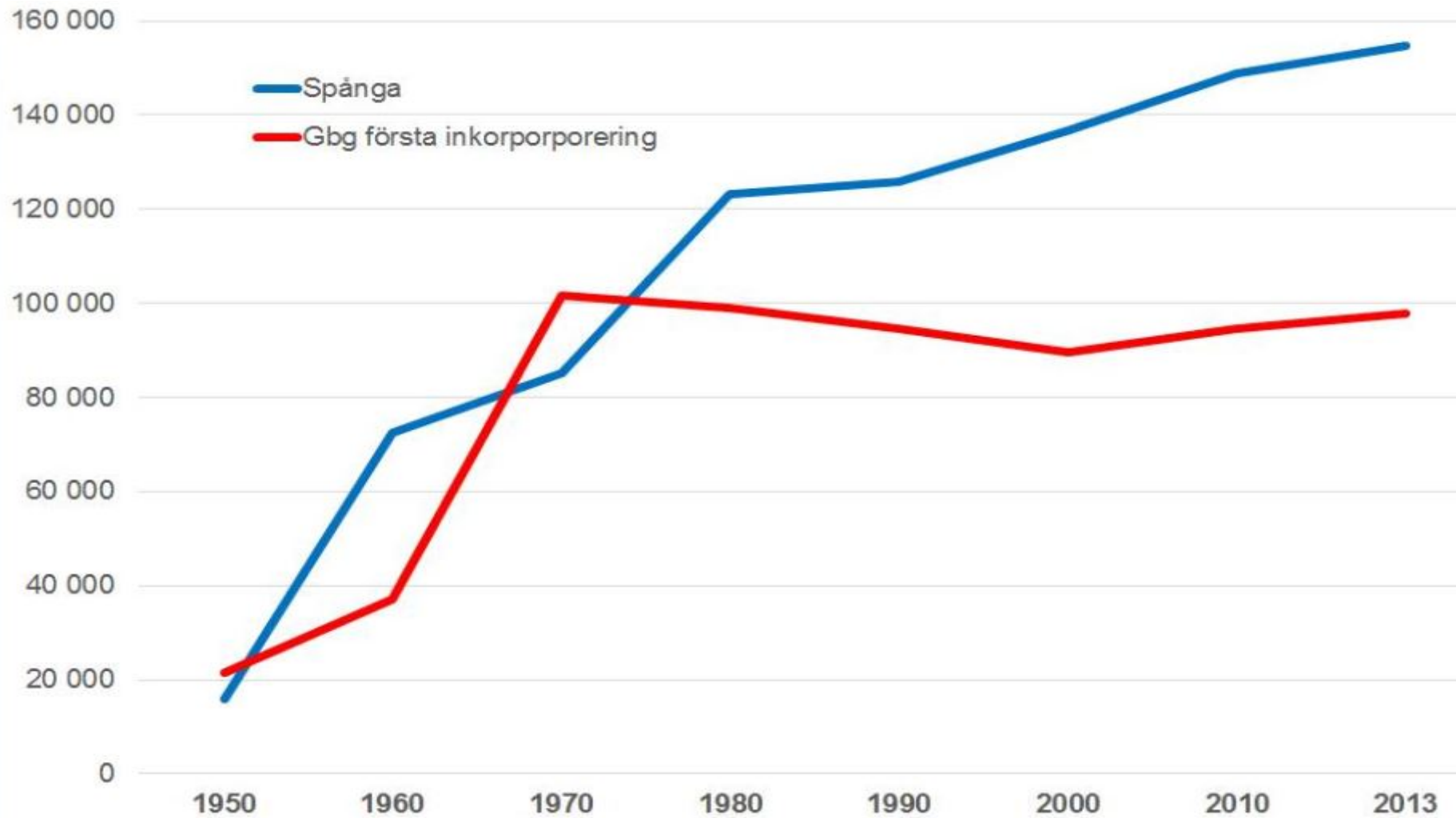
Göteborgs tillväxtzoner



Jämförelse 1



Jämförelse 2



Kransen

