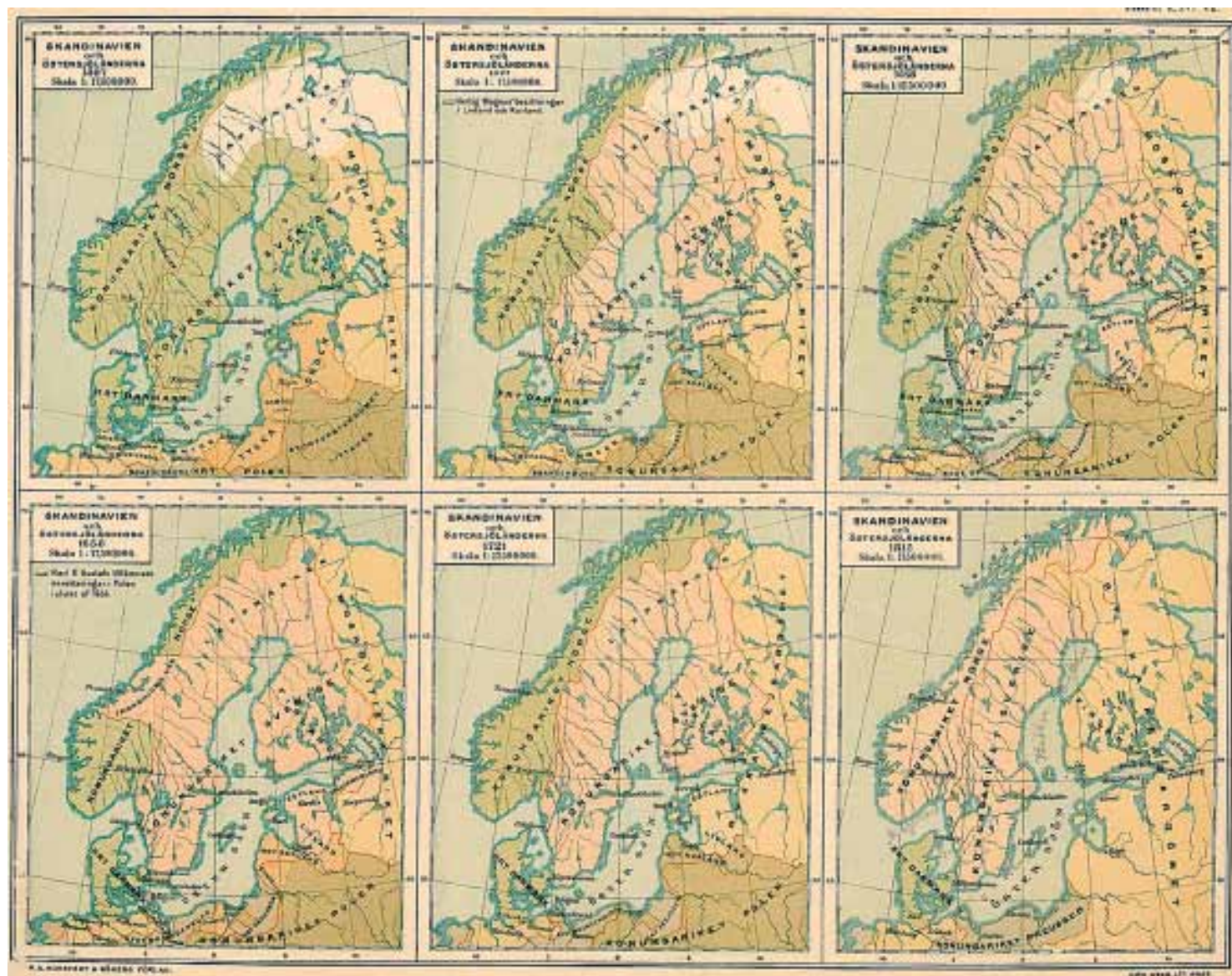


# Baklänges in

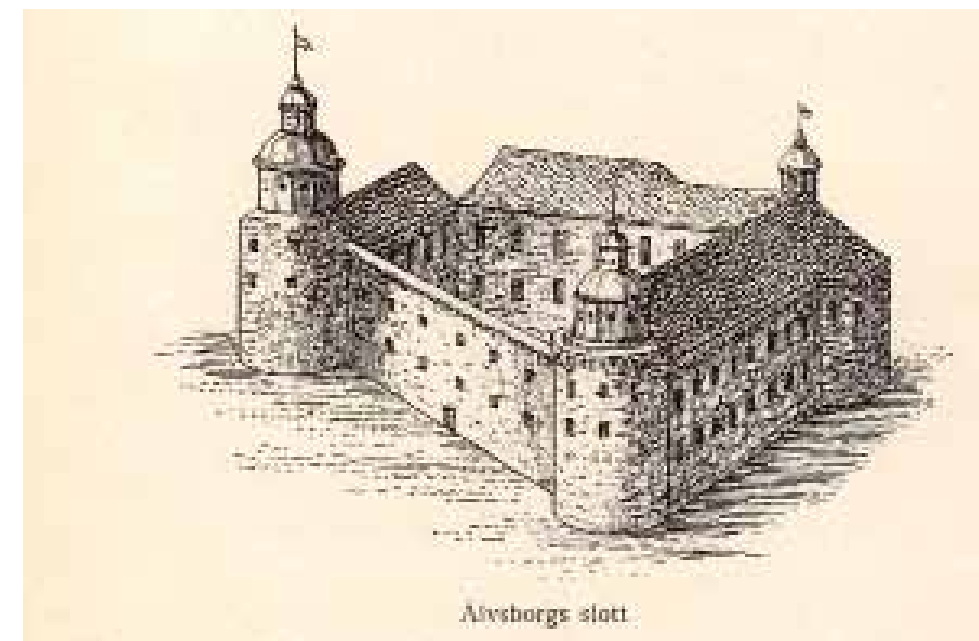
Göteborg står inför en unik utmaning. Inom de närmaste decennierna ska stadens industritomter förvandlas till blandstad. En sammanlagd yta av Halmstads storlek ska bebyggas mitt i city. Hur lyckas man med det? Enligt stadsplaneraren Bengt Mattias Carlsson finns det ett knep: för att komma framåt måste man se bakåt.

Text Mark Isitt

# i framtiden



1



2

BENGT MATTIAS CARLSSON rullar ner persiennen och Göteborg försvinner lamell för lamell.

Hans Göteborg. Det Göteborg han flyttade till från Gävle för närmare 30 år sedan för att läsa arkitektur på Chalmers och som han nu omöjligt kan lämna.

Inte sedan han förstått stadens själ. Stadens "stadsplanedialekt".

Denna själ och dialekt ska han nu förevisa. Och entusiasmen är det inget fel på. Carlsson kulsprutar. Lämna ingen tid för frågor. Han för sig lite som en cirkusdirektör, med dramatiska gester, ögon stora som Rundetårn. Som om det jag nu ska få se kommer förändra mitt liv.

"Kom! Kom!" säger han och drar fram en extrastol till den stationära datorn i dunklet. Hans kontor heter Meter arkitektur, startade 1993, och den största enskilda framgången är Träpriset 2012 och en Kasper Salin-nominering för Skogssauna Tomtebo, en atmosfärisk bastu utanför den gamla

hemstaden. Annars har det mest handlat om stadsplanering. Parallellt med den egna verksamheten har Carlsson lagt mer tid än kanske någon annan på Göteborgs stadsbyggnadstraditioner, bland annat genom tankesmedjan "Hela Göteborg" och i egenskap av konstnärlig lektor i stadsbyggnad på Chalmers.

"Då hade du nära till jobbet", säger jag och nickar mot utsidan. Meter huserar i ett landshövdingehus i Landalabergen, sitter i en terrassmur med skifferfasad, Chalmers ligger bara någon minuts promenad nedför slätten.

Men han svarar inte.

Han har redan plockat fram första bilden.

"Okej. Den stora frågan är ju 'Vad är Göteborg?' Så här såg det ut 1397, precis efter Kalmarunionen [bild 1]. Men i början på 1500-talet blir Danmark stormakt och unionen upplöses och Sverige får bara en två mil bred remsa runt Göta Älvs myn-

ning för vår utrikeshandel. Då börjar det talas om 'Älvsborgs fäste' [bild 2], om hur viktigt det är att försvara.

'Älvsborgs fäste' var borgen som låg väster om det nuvarande Göteborg, utanför Majorna. Nära borgen hade en mindre stad vuxit fram, ungefär där Älvsborgsbronns södra fäste finns i dag. Men danskarna invaderade, piskade oss, och 1563 krävde man oss på en väldig massa pengar, 'Älvsborgs lösen'. Vi fick betala en stor del av stadsbudgeten i flera år.

Så svenskarna och Karl IX grundar en ny stad vid mynningen av Göta älv. Som ett läs. Man kallar den Göteborg, 'Goternas borg', och man reser den på Hisingssidan, mitt emot platsen där Älvsborgs slott ligger. Den får sina stadsprivilegier 1607 och är lika stor som Gamla stan i Stockholm.

Den där staden bygger man på i sju år. Den är huvudsakligen befolkad av holländare. ►

”Tre år efter Göteborg grundlade man Jakarta. Se, det är nästan som en kopia av Göteborg.”

”Idén till stadsplanen hämtar holländarna från Italien.”

Holländarna hade nyss gjort sig fria från spanjorerna och var lite av hjältar, ett frihetsälskande folk som skapat ett handelsimperium. De var snorrika. Holländarna dominerade helt stadens styrande råd. Men så kommer dansken igen och 1611 river man alla murarna. Man river en stor del av Älvsborg också. Och så kräver de oss på Älvsborgslösen nummer två, sex gånger större än förra gången. Den svenske kungen tvingades pantsätta silvret. Det var benhårt.

Då bestämmer sig svenskarna, en gång för alla, detta får aldrig ske igen. Och det är ju detta som är så intressant, vilken kraft man lägger bakom det nya Göteborg. Det är en typ av satsning som vi sällan ser i svensk historia. Här har du Stockholm runt 1500-talets mitt, och här ser du nya stadsfästningen Göteborg. Göteborg 1621 är dubbelt så stort, 4,5 kilometer stadsmur. [bild 3]

Man bygger på den här befästa staden i nästan 200 år. Det tar väl en 100 år att få den som man vill, detta är ju besvärlig sankmark. Och man ber än en gång holländarna om hjälp. Men den här gången har svenskarna morskat upp sig, nu får holländarna bara hälften av stadsrådsätena.

Idén till stadsplanen hämtar holländarna från Italien. Där finns en nyanlagd stad som heter Palmanova, byggd som en perfekt stjärna. [bild 4] Det är en planstruktur som kommer sig av uppfinnandet av ett artilleri med större eldkraft – man behöver vinklarna för att kunna beskjuta fienden bakifrån. Och ingen fästning blir mer modern än Göteborg. Den blir norra Europas starkaste. Och vid den här tiden säger man inte ens ’Göteborg’, man säger bara ’fästningen’. ’Vi ska in till fästningen.’ [bild 5]

Och kolla här. Två år innan Göteborg, 1619,

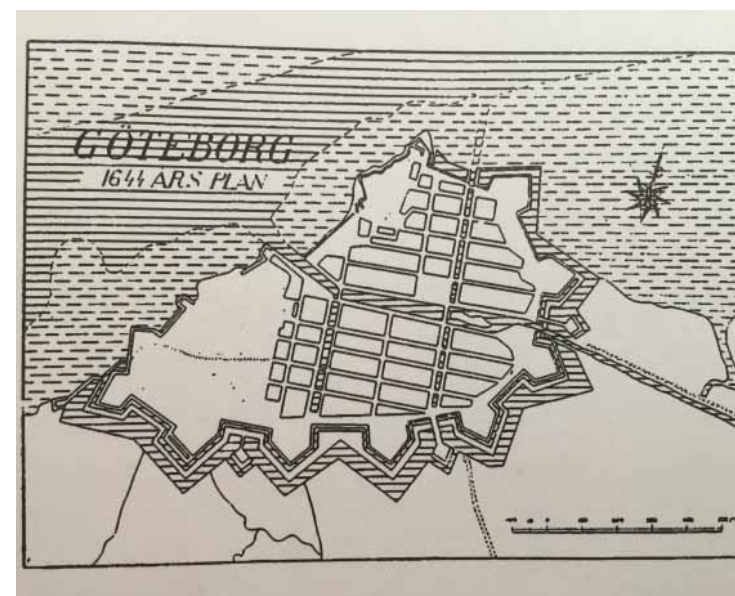
då anlades den här staden på en annan kontinent. Känner du igen den? ’Nya Amsterdam’. Manhattan. [bild 6]

Deras Broad Canal, i dag Broad Street, är vår Stora Hamnkanal och Wall Street är Vallgatan. Stadsplanen är fortfarande rätt intakt nere på Mannhattans sydspets. Manhattan som i dag har runt nio miljoner invånare.

Och tre år efter Göteborg grundlade man Batavia. [bild 7] Se, det är nästan som en kopia av Göteborg. Batavia som faktiskt betyder Nederländerna på latin. Och vad är Batavia? Jakarta. Även den med runt nio miljoner invånare.

Göteborg behöver växa i kapp sina systrar.

1807 hade förstäder anlagts utanför murarna och Gustav IV Adolf bestämde att, ’Nä, vi får ta bort de här vallarna så att vi kan expandera staden’. ▶



3



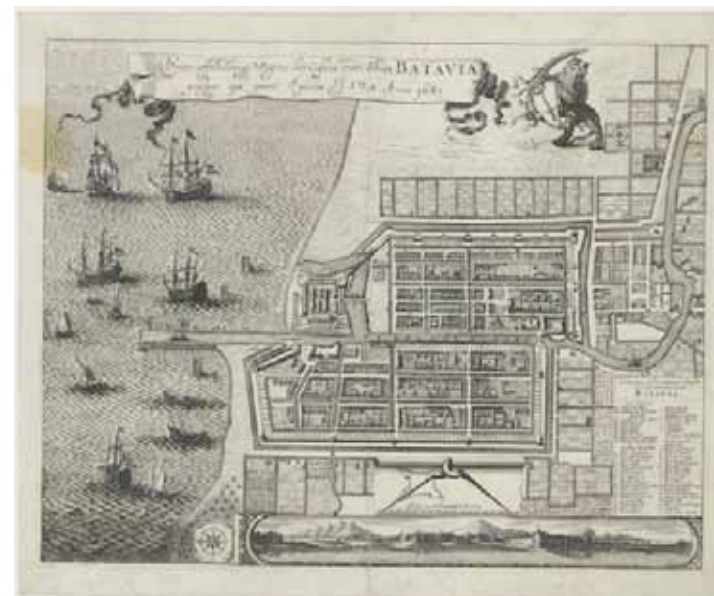
4



5



6



7



8



9



10

Mellan de östra och västra förstäderna drogs Nya Allén. Den placerades i det gröna bälte som uppstod längs vallgraven. Stråket påminner mycket om Ringstrasse i Wien, men Wiens vallar revs först på 1850-talet. Jag har alltid trott att det var Ringstrasse som inspirerade Nya Allén, men det kan mycket väl ha varit tvärtom.

På den tiden bodde det bara 10 000 människor i Göteborg. Då var det främsta transportmedlet båt. Göteborg är byggt för båttransport. Broarna var uppfällningsbara och man körde ända in till torgen och handlade och sålde. [bild 8]

Men så kom den nya tiden med järnvägen. Stationen byggs på 1850-talet. [bild 9] Då lägger man igen den första delen av vallgraven. Ett tufft beslut.

Och samtidigt, på Hisingen, växer industrierna och man börjar känna behovet av att hitta en koppling. Redan 1820 anlägger man den första förbindelsen, en trädkantad pir rakt ut genom vassarna, som en förlängning av den gatusträckning som leder upp till Kvilletorget. [bild 10] Från piränden fårjar man sig över till kajen där Operan står i dag.

1874 bygger man sedan en öppningsbar bro på samma plats, i Östra hamngatans förlängning. Det är det perfekta läget. Den närmaste vägen till Hisingen. En förbindelse man naturligtvis borde bygga upp igen.

Att man hade storslagna planer även för Hisingen är tydligt. På 1850-talet anlade man Kvillebäckskanalen, Hisingens motsvarighet till

Stora Hamnkanalen, och på 1880-talet skapade man Ringön med sin nästan två kilometer långa vattenväg.

Men i början av 1900-talet får sig stadsutvecklingen en rejäl törn. Då har Göteborg egentligen bara två stora sjöfartskonkurrenter, Hamburg och Köpenhamn. Båda har frihamnar. Göteborg bestämmer sig för att gå samma väg. Först är planen att göra om Ringön till en frihamn, strax uppströms från bron. Men så inser man att man då behöver bygga en ny broförbindelse och det har man inte riktigt råd med, bron var ju ganska ny. Så man anlade Frihamnen vid bron norra fäste. Och det är då helvetet för Hisingborna börjar. Från och med nu får alla åka en lång omväg.



11

Hade Frihamnen lagts någon annanstans hade vi fortfarande haft en axel motsvarande Avenyn till Hisingen, hela vägen från Östra Hamngatan upp till Kvilletorget. Kvilletorget som utgör den första stadsbebyggelsen på Hisingen. [bild 11]

Förresten, vore inte det ett otroligt häftigt integrationsprojekt? Att återuppväcka den avenyn till Hisingen?

I en framtidsinriktad bransch är det ibland lätt att avfärdas när man börjar prata om historien. Men stadsplanering utmärks av långa cykler, den är ju den mest hållbara av konstarter med sina tusenåriga anor. Och då lönar det sig ofta att ha storslagna visioner. På 1600-talet byggde man Göteborg som norra Europas största fästning.

Sedan rev vi ner murarna stegvis under 50 år för att expandera staden. Och 1861, vet du vad som hände då? Då arrangerade Göteborg den första internationella stadsplanetävlingen i Norden. Trots att Göteborg bara hade 30 000 invånare drog man upp planer för en stad med 200 000 invånare. Bara 50 år senare var befolkningsmålet i princip nått.

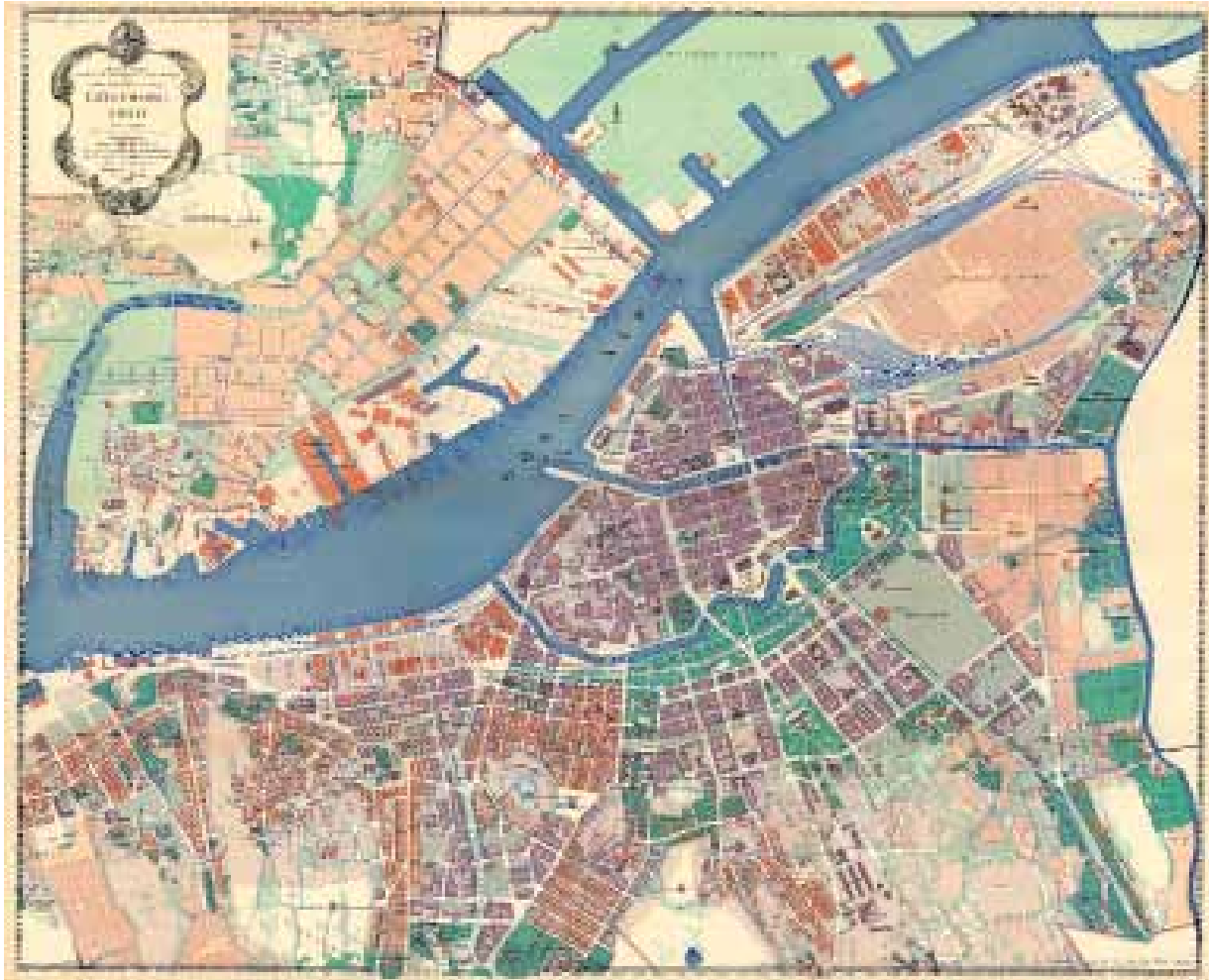
Vi kan om vi vill."

Och nu är det mina ögon som är stora som Rundetårn.

800 timmar har Bengt Mattias Carlsson lagt på kartläggningen. 800 timmar av kartanalys med skalstock i hand. Ett forskningsarbete som förärat honom en unik position i Göteborgs stadsplanedebatt.

"I Göteborg ska man bebygga en yta av Halmstads storlek, i direkt anslutning till staden innanför vallgraven, men många aktörer griper sig an uppgiften som vore det ett gigantiskt brownfield som man kan göra vad man vill med", säger han bestört. "I själva verket är man en länk i en process! Hela detta område är faktiskt stadsplanerat sedan tidigare som en logisk pusselbit i rutnätsstaden. Som stadsbyggnadsuppdrag är därför detta mer ett ombyggnadsprojekt!"

Just denna historielöshet är anledningen till stadens aningen villrådiga stadsplanering, menar han. Kan man inte den egna lokala "stadsplandialekten", då är det nästintill omöjligt att veta var man ska sätta ner pennan och börja rita. ►



12

Då kan vad som helst hända. Antingen gör man ingenting, eller så hemfaller man åt stora gester i form av enskilda byggnadsverk.

”Vi verkar inte riktigt lita på kraften i väl gestaltade och tydliga stads- och gaturum. Vad vore Linnéstan utan sin Linnégata, Lorensberg utan Avenyn?”

Om Carlsson fick bestämma skulle Älvstadens stadsbyggande handla mindre om att förnya och mer om att förvalta, om att bygga vidare på det unika med Göteborgs egen struktur.

”Självklart måste vi reparera Hisingens egen spegelvända Aveny och bygga upp den lågbro som revs 1968, allt annat vore tjänstefel.”

Carlsson jämför Göteborg med Palmanova, en av Italiens ständiga världsarvskandidater, men hade lika gärna kunnat referera till Sveaborgs fästning i

Helsingfors och örlogsstaden Karlskrona, båda på Unescos lista. Om någon av dessa städer hade fått sitt huvudstråk krossat av en frihamn för containerfartyg, då hade man sannolikt sett till att reparera stadsväven omgående.

Och ska man tro Carlsson är det nu denna göteborgska ”stadsrenovering” bör ske. Och inte främst med anledning av stadens 400-årsjubileum – det är bara ett datum – utan för att Göteborgs norra och södra stadsdelar måste närma sig varandra. Stadens segregationsproblem är riksbekant. Det avtecknar sig i folkhälsa, arbetslöshet och kriminalitet, och ska man hitta en geografisk punkt som ställer till det, så är det just Frihamnen. Kunde Frihamnen överbyggas skulle integrationsarbetet underlättas väldigt.

Dessutom har förutsättningarna sällan varit bättre. I takt med urbaniseringen flyttar den

tunga industrin ut. I och med att staden transformeras från arbets- och handelsplats till mer av ett uppehållsrum och rekreationsområde vinner gång- och cykeltrafikanterna mark. I Göteborg har Götaledens åttafiliga motorled redan grävts ner och nu talas det om att däcka över spårharpan vid Centralen, kanske lägga Hamnbanans räls i tunnel. Frihamnen, med dess väldiga pিরer och lappade asfaltsöken, är redan öde, den sista bananen packades för 16 år sedan.

”Och då”, säger Carlsson med ögon som strålkastare, ”då är vi ju nästan tillbaka i 1910 års stadsplan.” [bild 12]

En andra chans. ■