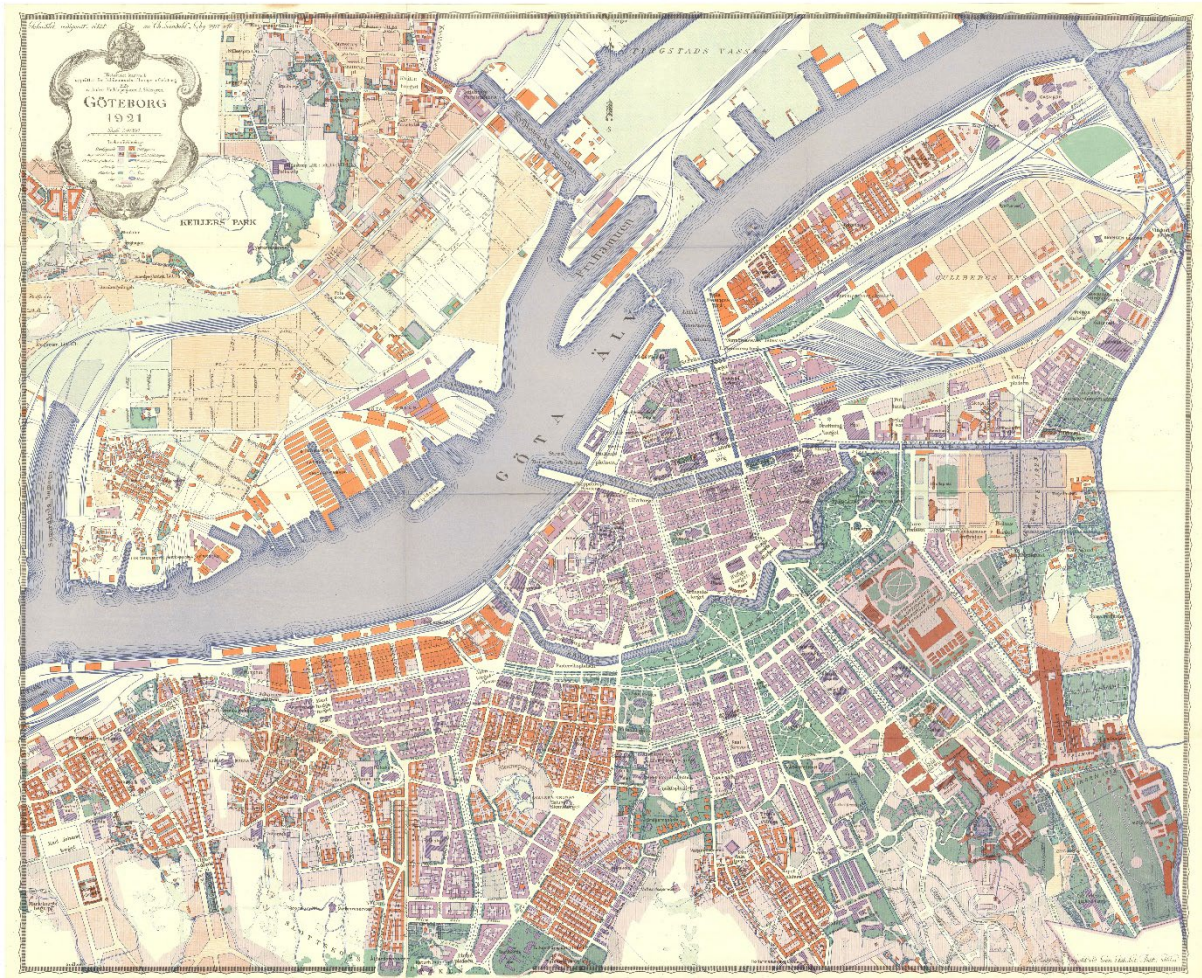


Stadsplanering i Göteborg 1905-2023

Juni 2023



Göteborg år 1921. Karta: Arvid Södergren, Public domain, via Wikimedia Commons

Juni månads artikel behandlar stadsplaneringen i Göteborg från år 1905 fram till nutid och med framåtblick till 2060. Stadsplaneringen under 1700- och 1800-talen behandlades i Månadens artikel för april. 1600-talets stadsplanering och hur stadens stadsdelar tillkommit genom seklen beskrevs i Månadens artikel för februari.

Stadsplanering i Göteborg har funnits allt sedan åren 1619 och 1620, då staden anlades av holländare som en [fästningsstad](#) enligt regularitetens princip. Stadsplanen var utformad som en [rutnätsplan](#) med kanaler parallellt med gatorna, men hänsyn fick tas till markförutsättningarna.

Stadsplanen var utformad som en [rutnätsplan](#) med kanaler parallellt med gatorna, men hänsyn fick tas till markförutsättningarna. Utanför den centrala befästningen låg förstäderna [Masthugget](#) och [Majorna](#). Bebyggelsen bestod av trähus och under 1700-talet och början av 1800-talet drabbades staden av flera svåra stadsbränder, varefter ny trähusbebyggelse förbjöds och de nya husen uppfördes i sten. År 1807 upphörde staden som fästningsstad och de omgivande murarna revs, vilket gav utrymme för ny bebyggelse.

Industrialiseringen medförde att [Göteborgs](#) befolkning ökade kraftigt med början från 1850-talet. Genom en stadsplanetävling på 1860-talet togs en stadsplan fram för nya områden utanför vallgraven, vilken fastställdes år 1866 och kom att genomföras fram till omkring sekelskiftet 1900. År 1901 genomfördes en ny stadsplanetävling för områden öster om Heden, mot [Fattighusån](#) och [Mölndalsån](#), samt [Landala](#) och [Johanneberg](#).

Staden expanderade genom [inkorporering](#) av de omkringliggande områdena Majorna (1868), [Annedal](#) (1872) och Landala (1883), samt [Lundby socken](#) (1906) och [Örgryte socken](#) (1922). Under mitten och andra halvan av 1900-talet skedde ytterligare inkorporeringar: [Västra Frölunda socken](#) (1945), [Backa socken](#) (1948), de omkringliggande kommunerna på [Hisingen](#) (1967 och 1974) och nordöst om staden (1967), samt [Styrsö](#) (1974).

Under 1900-talets första hälft präglades stadsplanearbetet av [stadsingenjören Albert Lilienberg](#), vars planer upprättades enligt 1910-talets [nationalromantiska](#) och 1920-talets [klassicistiska](#) byggnadsideal, och hans efterträdare [Uno Åhrén](#), vars planer upprättades enligt [funktionalismens](#) ideal. Under 1960-talet genomfördes en kraftig förnyelse av bostadsbeståndet genom omfattande [saneringar](#) av de gamla [arbetarstadsdelarna](#), samtidigt som [miljonprogrammet](#) genomfördes under åren 1965 till 1975 och nya bostadsområden uppfördes. Samtidigt byggdes trafikinfrastrukturen ut med stora trafikleder och nya förbindelser över [Göta älv](#) i form av [Älvsborgsbron](#) och [Tingstadstunneln](#).

Efter nedläggningen av varven på 1970-talet kom de gamla varvsområdena på [Norra Älvstranden](#) att omvandlas till områden med bostäder, kontor och forskningsinstitutioner. Under 2000-talet har stadsplaneringen inriktats på att bygga staden inifrån och ut och förtäta och bygga ut centrala staden genom bland annat Vision Älvstaden. År 2022 antogs en [översiktsplan](#), som sträcker sig fram till år 2060. Inom ramen för [Västsvenska paketet](#) genomförs flera infrastrukturprojekt i form av bland annat [Västlänken](#) och [Marieholmstunneln](#). Vid årsskiftet 2022/2023 inrättades en ny organisation för stadsutveckling i [Göteborgs stad](#), med syftet att göra stadsutvecklingsprocessen mer sammanhållen.

Industrialiseringen 1905–1945



Kungsladugård med [landshövdingehus](#) och storgårdskvarter. Foto: Pål-Nils Nilsson / Riksantikvarieämbetet, CC BY 2.5 <https://creativecommons.org/licenses/by/2.5>, via Wikimedia Commons

Göteborg växte i början av 1900-talet som industristad och Lundby socken, östra delen av Örgryte socken och [Utby](#) inkorporerades. Stadsbyggnadsprinciperna präglades av [storgårdskvarter](#) och fritt placerade huslängor. Runt centrum byggdes stenhus, medan landshövdingehus, villor och radhus uppfördes längre ut. Nya stora hamnar tillkom.^[65] Annedal och Vasastaden präglades av långa, raka gator och rektangulära kvarter. Göteborgs stadsbild ansågs ge omväxling genom stadsdelarnas olika byggnadstyper.^[66]

Under perioden 1900–1930 ökade Göteborgs befolkning från omkring 130 000 till nästan 220 000 invånare. Trots att nya bostadsområden uppfördes, var bostadsbristen stor under åren 1915–1930 och det blev nödvändigt att uppföra [nödbostäder](#) i [paviljonger](#), gymnastiksalar och i [Exercishuset](#) på Heden.^[67]

Det var framför allt verkstadsindustrin i form av varven [Götaverken](#), Lindholmen och Eriksberg, samt [SKF](#), som expanderade. Industrin kom att koncentreras till områdena utefter Göta älv, Säveån och Mölndalsån, medan bostäder uppfördes i bostadsområdena utanför staden. I arbetarstadsdelarna Kungsladugård, Majorna, [Stigberget](#), Gårda, [Bagaregården](#), [Kålltorp](#), [Gamlestaden](#), Lindholmen och [Brämregården](#) uppfördes landshövdingehus. I [Olivedal](#), [Kommendantsängen](#), Lorensberg, Heden och Johanneberg byggdes stenhus för medel- och överklassen, medan villor uppfördes i [Änggården](#), Landala, [Krokslätt](#), Örgryte, [Kärralund](#), Utby och Lundby.^[68]

Redan år 1885 inleddes en utredning om att införliva Örgryte socken med Göteborg. Örgryte, som var landsbygd, industrialiserades vid tiden allt snabbare. År 1892 köpte staden delar av

egendomen [Änggården](#) för att uppföra det nya [Sahlgrenska sjukhuset](#) och år 1904 införlivades ytterligare delar av Änggården och de sista delarna införlivades år 1918. År 1909 införlivades Kålltorp, främst för att kunna anlägga [Renströmska lungsjukhuset](#).^[69] Efter införlivandet av Lundby socken aktualiserades frågan om införlivande av Örgryte, men drätselkammaren avvisade de tankarna med argumentet att endast omkring en tredjedel av stadens byggbara mark på 5 436 hektar hade utnyttjats. Dessutom hade kostnaderna för införlivandet av Lundby varit höga och det beräknades att kostnaderna skulle fortsätta under en längre tid.^[70] I ett kommittébetänkande år 1914 framfördes istället att det inte skulle vara framsynt att vänta med att lägga till nya områden tills den befintliga arealen var bebyggd. Kostnaderna för att införliva Örgryte bedömdes vara lägre än för Lundby. Det framfördes också att genom införlivandet av Örgryte skulle [Delsjön](#) följa med som en resurs som framtida dricksvattentäkt.^[71] Den 1 januari 1922 införlivades Örgryte med Göteborg, vars areal därmed utökades med 1 849 hektar.^[72]

En omorganisation av stadsingenjörskontoret genomfördes, varvid en ny tjänst som förste stadsingenjör och chef för kontoret inrättades. Den förste innehavaren av tjänsten blev Albert Lilienberg under åren 1907–1927. Lilienberg kom att bli en pionjär inom modern stadsplanering.^[73] Det nya stadsingenjörskontoret hade även en tjänst som andre stadsingenjör och en byråingenjör. Till andre stadsingenjör utsåg magistraten Olof Myrberg och till byråingenjör utsågs Ludvig Simon, som varit tillförordnad stadsingenjör. Det nya stadsingenjörskontoret flyttade in på [Norra Hamngatan](#) 14 i [Sahlgrenska huset](#). Till kontoret anställdes fem biträden, varav två ingenjörer.^[74] Fram till år 1921 var [Carl Fahlström](#) stadsarkitekt och han efterträddes av [Karl Samuelson](#), som varit stadsplanearkitekt.^[75] Under Lilienbergs tid upprättade stadsingenjörskontoret omkring 50 planer för staden.^[76]



[Albert](#)

[Lilienberg](#), förste stadsingenjör i Göteborg under åren 1907–1927. Foto: Okänd fotograf, Public domain, via Wikimedia Commons

Albert Lilienberg började redan samma år som Örgryte införlivades att ta fram en övergripande stadsplan för Örgryte–Kålltorp genom att sammanfoga planer för [Bö](#), [Torp](#) och Kålltorp med Bagaregården och [Kristinedal](#). Planen var omfattande och strategisk och kan närmast ses som en [generalplan](#).^[77] Omkring år 1920 var det en svår bostadskris och kommunala åtgärder sattes in för att lindra den. Under åren 1918–1920 uppfördes enkla nödbostäder i [Härlanda](#) bostadskoloni öster om [Härlanda fängelse](#). En stadsplan för Kålltorp med tre nya bostadsområden upprättades – ”...ett område för landshövdingehus, ett område för

tvåvåningshus (dels egna hem, dels hyreshus), och ett område för envåningshus (dels egna hem, dels hyreshus).” Planen för Kålltorp blev Lilienbergs sista i Göteborg.^[78]

I Örgryte var marken i [Jakobsdal](#) och Bö privatägd och bebyggelsen utfördes av exploateringsbolagen Fastighets AB Jakobsdal (bildat 1915) och Aktiebolaget Böö Villastad (bildat 1899). För båda bolagen upprättade Lilienberg stadsplane förslag omkring år 1920. Efter Örgrytes införlivande år 1922 omarbetade Lilienberg planerna och integrerade dem i den övergripande planen för Örgryte och Kålltorp.^[79]

Runt sekelskiftet arrangerades flera arkitekttävlingar för att ge en allsidig belysning av byggnadsprojekten.^[73] I december 1909 och i februari 1910 utlyste Föreningen för Göteborgs förskönande i tidskriften [Arkitektur](#) en tävling om landshövdingehus. Det rörde sig om en idé tävling och inte förslag till specifika hus. Totalt inlämnades 42 tävlingsbidrag. Förstapriset gick till arkitekterna [Arvid Bjerke](#) och [Ragnar O Swensson](#) med mottot ”In spe”. Tre förslag belönades och ytterligare tre inköptes.^[80] Genom tävlingen fick de nationalromantiska stilidealen och stadsplanering i samklang med naturen sitt genombrott. Inget av tävlingsförslagen kom att utvecklas för uppförande, men kom att påverka landshövdingehusen i stadsdelarna Bagaregården, Kristinedal, Gamlestaden, Lundby, Majorna och Kungsladugård, för vilka Lilienberg upprättade stadsplaner.^[81]

År 1905 etablerades AB [Utbynäs](#) villasamhälle, vilket köpte in mark från Utbynäs gård och byggde sex villor under åren 1906–1907. Villasamhället blev attraktivt och lägre tjänstemän och arbetare kom att bygga [egnahem](#) på tomter i området. Skola, sport- och idrottsanläggningar, liksom kyrka och kommunalhus med samlingslokaler uppfördes. När [Utby](#) inkorporerades med Göteborg år 1940 fanns det ett hundratal villor i området.^[82]

[Landala Egnahem](#) anlades på berget ovanför Landala där det första huset stod färdigt år 1914. Husen var påkostade, vilket medförde att arbetare inte hade råd att bo där. Dock uppfördes fem hus av det kommunala bostadsbolaget [Framtiden](#) för mindre bemedlade barnfamiljer. [Kolonilotter](#) anlades i anslutning till området.^[83] Landala var den första svenska trädgårdsstaden med en stor enhetlig bebyggelse med drygt 100 bostäder.^[84] År 1916 beslöts det att tomter för byggande av enkla [torp](#) skulle upprättas i Högsbo och det kom att bli ett 60-tal tomter.^[83] Under 1930-talet började egnahemsbyggandet blomstra och många hus uppfördes i [Bräcke](#), [Fråntorp](#) och Utby.^[85]

[Lundby landskommun](#) inkorporerades år 1906 och en tävling för att utveckla hamnområdet genomfördes. Ett resultat av denna blev [Frihamnen](#) i början av 1920-talet. Albert Lilienberg tog fram skisser till översiktsplan för Lundby år 1923 och [Backa](#) år 1925, men de kom endast till en mindre del att genomföras.^[86] Runt Lindholmsallén planerade Lilienberg en [kvarterstad](#) med bostadskvarter, men genom den år 1941 av tillförordnade stadsplanechef [Sten Branzell](#) undertecknade stadsplanen, ersattes bostäderna med industrikvarter och ett järnvägsområde.^[87]

I den centrala äldre delen av staden ersattes boendet med butiker, lager, kontor och verkstäder.^[88] På Stora och Lilla Otterhällan byggdes ett nytt bostadsområde. Till följd av det växande spårvägsnätet fylldes Östra Hamnkanalen och Västra Hamnkanalen igen och [Götaälvsbron](#) byggdes för att förbättra förbindelserna med de nya stadsdelarna på Hisingen. Stadens förvaltningar utvidgades och flyttade in i nya och gamla byggnader i närheten av Gustaf Adolfs torg.^[89]

Vid sekelskiftet präglades stadsplaneringen av rutnät med ett kvarter i varje ruta. Under 1910- och 1920-talen utvecklades plantekniken, så att bebyggelsen bättre anpassades efter terrängen.^[88]

Under 1930-talet kom funktionalismen att ersätta 1910-talets nationalromantiska och 1920-talets klassicistiska byggnadsideal. För att ge sol, luft och grönska åt alla ersattes rutnätsplanen och de kringbyggda gårdarna med [lamellhus](#). Övre Johanneberg var en av stadsdelarna som uppfördes med lamellhus enligt funktionalismens ideal.^[90]

År 1932 blev Uno Åhrén förste stadsingenjör i Göteborg och några år senare blev han stadsplanechef, vilket var en nyinrättad tjänst. Han kom att vara kvar fram till år 1943. Åhrén var en företrädare för funktionalismen, vilken bröt med de ideal som präglade Albert Lilienbergs stadsplanering. De av Lilienberg framtagna planerna för [Söderlingska ängen](#), Kålltorp och södra delen av Johanneberg revs upp och förändrades. Skillnaden mellan stadsplanerna framgår särskilt tydligt i Johanneberg.^[91] Göteborgs stadsplanekontor blev under Åhréns tid en skola för unga samhällsengagerade planerare. I en debattartikel kallades den av Åhrén omarbetade stadsplanen för Söderlingska ängen ”en öppen, socialistisk stadsplan”.^[92]

År 1934 fastställdes en stadsplan för egnahemsbebyggelse i Bräcke och området kom att bebyggas med enhetliga tvåvånings trähus i funktionalistisk stil under åren 1934–1939.^{[93][94]}

Åhrén moderniserade stadsplanearbetet genom befolkningsanalyser och generalplaner. En av de första moderna generalplanerna i Sverige, vilken kom att bli standard för generalplanearbetet, var den som togs fram för Lundby år 1937. I planen gavs riktlinjer för industri, bostäder, service och transport och hamnen och varven gavs stort expansionsutrymme. Flera tusen bostäder planerades i Backa och i [Tingstad](#) och [Färjenäs](#) planerades älvförbindelser, vilka knöts ihop med [stadsmotorvägar](#).^[95]

Folkhemsperioden 1945–1965



GSMArkiv.140087

Södra Guldheden under uppförande år 1951. Foto: Berg, fotograf, Public domain, via Wikimedia Commons

Industrin och hamnarna byggdes under åren 1945–1965 ut ytterligare och staden utvidgades genom inkorporering av [Västra Frölunda socken](#) och [Backa socken](#). Förstäder med centrumanläggningar och bostäder uppfördes.^[65]

Under perioden skedde en större samhällsomvandling där folk flyttade från landsbygden och mindre orter till storstadsregioner, där industrin och servicenäringarna expanderade. Befolkningsökningen medförde att bostadsbristen ökade under 1950- och 1960-talen. Mellan 1950 och 1970 ökade befolkningen i Stor-Göteborg från omkring 500 000 till 680 000 invånare, varav ökningen i Göteborgs kommun var närmare 100 000 personer.^[96]

Göteborg var en industristad med verkstadsindustri, varv och sjöfart. De gamla verkstadsindustriområdena på Hisingen och i Gamlestaden byggdes ut. Helt nya industrianläggningar i form av [Volvo Torstrandaverken](#) och [Pripps](#) i [Högsbo](#) uppfördes och industriområden, separerade från bostadsområdena, anlades i Högsbo, [Sisjön](#), [Åbro](#) och Backa.^[97] Det nya [Arendalsvarvet](#) anlades längre ut i hamninloppet och [Volvo](#) upphandlade ett fyratusen hektar stort område, vilket låg över den dåvarande kommungränsen mellan Göteborg och [Torlanda](#). Göteborgs stad utarbetade nya stadsplaner, godsjärnväg och energiförsörjning byggdes ut, samtidigt som nya trafikleder planerades. Den industriella utvecklingen och storskaligheten, som var tidens ideal, formade Göteborg, så som det är idag.^[98]

Under åren 1943 till 1953 var [Tage William-Olsson](#) stadsplanechef i Göteborg och han kom att leda arbetet med [Guldheden](#), [Torpa](#), [Järnbrott](#) och [Kortedala](#), men också förändringen av den

centrala staden och anläggandet av genomfartsleder.^[99] Genom William-Olsson blev Göteborg och stadens [allmännyttiga bostadsbolag](#) ledande i utvecklingen av bostadsbyggandet i Sverige. Bland annat infördes trafikseparering mellan biltrafik och gång- och cykelstråk i Södra Guldheden, vilket skedde för första gången i Sverige. Bostadshusen var friliggande och områdena hade samlande torg med bibliotek, affärer och samlings-salar.^[100] En del av de kommunala bostadsföretagen startade egna [elementfabriker](#), som behövdes för den stora bostadsproduktionen. Initiativet till bildandet av [Sveriges Allmännyttiga Bostadsföretag](#) (SABO) år 1949 kom från Göteborg och kommunalrådet [Torsten Henrikson](#) blev dess förste ordförande.^[101]

Norra Guldheden byggdes som ett experimentområde till utställningen ”[Bo Bättre](#)” år 1945. Arkitekterna [Gunnar Wejke](#) och [Kjell Ödeen](#) tog fram stadsplan och ritningar för byggnaderna och projektet var en samverkan mellan byggmästarekonsortiet Föreningen Guldheden, Göteborgs stad, [Statens byggnadslånebyrå](#) och [Svenska slöjdföreningen](#). Området blev det första i Göteborg vilket planerades som en [grannskapsenhet](#).^[102] Södra Guldheden uppfördes efter en stadsplanetävling år 1945, vilken vanns av [Vattenbyggnadsbyrå](#) med förslaget ”Min gröna dal”.^[103] Stadsplanen togs fram 1947 av Tage William-Olsson tillsammans med Vattenbyggnadsbyråns arkitekter [Sune Lindström](#) och [Bengt Östnäs](#) och området byggdes under åren 1949–1953 av främst allmännyttiga och [kooperativa](#) bostadsföretag, men även av en del privata företag.^[104]

Södra Guldheden genomfördes som ett samarbete mellan stadsplanerare, medan Kortedala kom till genom en planeringsprocess, där stadsplanekontoret gjorde en preliminär plan och de olika exploatörernas arkitekter detaljplanerade områdena och samarbetade med stadsplanekontoret om planernas slutförande. Denna planeringsmodell kom sedan att tillämpas på andra stadsdelar, så som Södra och Norra [Biskopsgården](#), [Länsmansgården](#), Västra Frölunda, Backa, [Kärra](#) och [Tuve](#).^[105]

Kortedala uppfördes under åren 1952–1957 och blev med 25 000 invånare det största förortsområdet i Göteborg under 1950-talet. Stadsdelen byggdes kring en spårvägslinje och delades upp i grannskapsenheter. Liksom i Södra Guldheden var allmännyttiga och kooperativa bostadsföretag, men även privata företag, [byggherrar](#) i Kortedala.^[106]

Under åren 1953–1962 var [Koj Jonsson](#) stadsplanechef. Han hade dessförinnan varit generalplanechef sedan år 1950 och blev därefter [stadsbyggnadsdirektör](#) under åren 1962–1971.^[107] Bland stadsplaner, som Jonsson ansvarade för, finns Lundby centrum vid [Wieselgrensplatsen](#) år 1955,^[108] södra Backa 1959,^[109] [Högsbohöjd](#) med Pennygången 1959,^[110] Brämaregården 1962^[111] och [Flatås](#) uppfört 1962–1964.^[112]

Under 1960-talet ökade antalet bilar, vilket påverkade stadsplaneringen, där fler kunde bo på landet, men arbeta i staden och villaområdena byggdes ut i [kranskommunerna](#). I staden byggdes trafikleder och flera parkeringsutrymmen tillkom i centrum. I de nya bostadsområdena ökades trafik- och parkeringsytorna kraftigt i jämförelse med tidigare bostadsområden. Områdena behövde dock ha en viss koncentration för att ha underlag för kollektivtrafik.^[113]

Områdenas storlek ökade. I Norra Guldheden under 1940-talet räckte det med 600 lägenheter för ett centrum med bank, post, butiker och andra serviceinrättningar, medan det i [Angered–Bergum](#) skedde en uppdelning av stadsdelsområdena om 4 000 lägenheter i grannskapsenheter om mellan 1 500 och 2 000 lägenheter, vilket utgjorde tillräckligt underlag för en låg- och mellanstadieskola. Enligt generalplanen kunde många andra serviceinstitutioner följa den indelningen.^[113] Stadsplaneringsidén om grannskapsenheter innebär att de mindre

stadsenheterna har ett självständigt liv, med bostäder och ett centrum och stadens expansion sker genom att grannskapsenheter läggs till varandra. Idén till grannskapsenheter kom främst från [England](#), men även från [Tyskland](#). Norra Guldheden blev år 1945 den första grannskapsenheten som uppfördes i Sverige.^[114]

År 1944 togs en [regionplan](#) för Göteborgsregionen fram. Då Göteborgs stad i princip var fullbyggd, skulle framtida byggande av bostäder, infrastruktur och industrier även behöva ske i kranskommunerna. En generalplan för Göteborgs stad fastställdes år 1959, vilken skulle komma att följas av generalplaner för de i slutet av 1960-talet inkorporerade områdena.^[115] Staden började efter [andra världskriget](#) att byggas ut med satelliter med bostäder och service i Kortedala, Biskopsgården och [Björkekärr](#).^[116]

I slutet av 1940-talet skedde bebyggelse i mer svårtillgängliga områden, bland annat på bergen längs älvdalarna. Några av områdena som uppfördes i början av perioden är Norra Guldheden, Torpa, [Gråberget](#), Bö, [Slättadamm](#), [Björkekärr](#), [Högsbotorp](#) och [Järnbrott](#).^[117] Under 1950-talets andra hälft uppfördes småhusområden i [Kvillebäcken](#), [Tolered](#) och [Kyrkbyn](#), medan ett flerbostadshusområde anlades i Brämaregården.^[118] För området runt Bjurslätts torg i Tolered upprättades en stadsplan av Tage William-Olsson år 1949 och utbyggnad skedde under åren 1950–1952.^[119] [Kyrkbytorget](#) med omkringliggande bebyggelse stadsplanerades av Tage William-Olsson under åren 1948–1950 och området bebyggdes under åren 1950–1955.^[120]

I de nyuppförda stadsdelarna uppfördes stadsdelskyrkor, vilka låg centralt, ofta i anslutning till områdets centrumanläggning. Målsättningen i 1959 års generalplan var att det skulle finnas en kyrkolokal i varje bebyggelsegrupp med fler än åttatusen invånare.^[121]

Västra Frölunda inkorporerades år 1945 och sågs då som stadens största markreserv, där hälften av den kommande bostadsproduktionen skulle ske i [Järnbrott](#) och [Rud](#). I slutet av 1940-talet inleddes planeringen av området. Tage William-Olssons ambition var grannskapsplanering med sparad natur och fria vidder. Det första området som planerades omfattade [Tofta](#), [Järnbrott](#) och [Frölunda Torg](#), vilket skulle bli en satellitstad med 30 000 invånare, arbetsplatser och centrumanläggning och kan jämföras med [Vällingby](#) i [Stockholm](#). En omfattande stadsplanetävling för området genomfördes, men till följd av markägoförhållandena, där staden endast ägde lite av marken, kom utbyggnaden av området på Frölundaslätten att ske först under första hälften av 1960-talet. Stadsplanen för [Järnbrott](#) antogs år 1950 och området utformades som en grannskapsenhet med [Radiotorget](#) som stadsdelscentrum. Även [Högsbotorp](#), uppfört under åren 1951–1955, utformades som en grannskapsenhet med [Axel Dahlströms torg](#) som centrum.^[122] I slutet av 1950-talet blev skalan i bebyggelsen större och mindre hänsyn togs till den omgivande terrängen. Högsbohöjd bebyggdes under åren 1959–1962 och Norra [Kaverös](#) åren 1963–1966. Frölunda centrum uppfördes under första hälften av 1960-talet och bestod av storskaliga flerbostadshus, samt en stor centrumanläggning och är ett exempel på en typisk funktionsuppdelad förortsstadsdel.^[123]

En omfattande stadsförnyelse skedde genom de så kallade saneringarna i centrum och i arbetarstadsdelarna. Under åren 1960–1970 revs omkring 30 procent av stadens äldsta bostadsbebyggelse. Hela stadsdelar revs och ersattes med modern bebyggelse. Gröna gatan i Majorna var det första saneringsprojektet (1958) och därefter sanerades [Stigberget](#), [Annedal](#), [Landala](#) och [Olskroken](#).^[124]

Bostadsbeståndet i Göteborg uppgick år 1960 till omkring 160 000 lägenheter, av vilka 22 000 fanns i fastigheter uppförda före år 1900. De flesta av dem låg i stadsdelar som ansågs vara saneringsmogna, så som [Nordstaden](#), [Gårda](#), [Olskroken](#), [Landala](#), [Annedal](#), [Haga](#), [Stigberget](#),

Olivedal, Majorna och Krokslätt. Bostadsbeståndet uppgick till 1 500–3 000 lägenheter i respektive stadsdel. Merparten av bebyggelsen bestod av landshövdingehus i tre våningar och trångboddheten var stor.^[125] För att hantera saneringarna bildades det halvkommunala fastighetsbolaget [Göta Lejon](#) år 1960. Bolaget hade till uppgift att systematiskt förvärva saneringsmogna fastigheter, tillsammans med fastighetskontoret förbereda stadsplanerna, medverka till evakueringen av boende och näringsidkare, samt upplåta stadsdelarna till andra företag för genomförandet av förnyelsen.^[126] I maj 1967 lade Göta Lejon fram en turordningsplan, enligt vilken de kunde ”leverera” en stadsdel för förnyelse, i form av förberedande och ekonomiska utredningar, samt stadsplanering, per år under nio år.^[127] Även ombyggnad och upprustning av äldre fastigheter skedde, framför allt i Kungsladugård, Majornas 3:e rote, Bagaregården, Kålltorp och Gamlestaden.^[128] De omfattande rivningarna möttes av protester och alternativa utredningar presenterades av [Göteborgs historiska museum](#) och Statistiska kontoret, vilka tog upp problem med saneringarna. Från [Chalmers](#) togs fram förslag till ombyggnad av bostadshusen. I Haga kom, efter en utdragen strid, flera hus att bevaras.^[129]



[E6:an](#) vid [Olskroken](#) var en av de storskaliga trafiklederna som byggdes under 1960-talet. Notera att [saneringen](#) av Olskroken pågår i bildens övre högra del. Foto: Pål-Nils Nilsson / Riksantikvarieämbetet, CC BY 2.5 <https://creativecommons.org/licenses/by/2.5>, via Wikimedia Commons

I 1959 års trafikplan förordades en utbyggnad av stomvägnät med huvudtrafikleder, samt andra trafikleder och trafikplatser. Gatorna var funktionsseparerade och trafik och bostäder hölls åtskilda. Planeringen var inriktad på att trafiklederna skulle ha en kapacitet på lång sikt och baserad på att antalet invånare i Göteborgsregionen skulle vara omkring en miljon vid millennieskiftet. Infartsvägarna [E6](#), [E20](#) och [Riksväg 40](#) byggdes ut och [ringleder](#) och tvärleder planerades. [Västerleden](#) och [Söderleden](#) följdes av [Hisingsleden](#) och [Norrleden](#), som resulterade i en sammanhängande förbindelse genom västra Göteborg. Av de planerade

tvärförbindelserna [Högsboleden](#) och Engelbrektsleden kom endast Högsboleden att genomföras.^[130]

Under 1960-talet skedde en omfattande utbyggnad av trafikleder, så som Älvsborgsbron, Tingstadstunneln, E6, Högsboleden och Marieholmsleden, för att binda samman de nya bostadsområdena med industrins arbetsplatser. En yttre ringled, för att undvika att bilar och tyngre fordon skulle behöva passera den centrala staden, planerades i 1963 års regionplan. Även [spårvägsnätet](#) byggdes ut, dock inte i takt med att de nya bostäderna uppfördes.^[131]

De första spårvagnarna i Göteborg började köras år 1879 och spårvägsnätet har därefter byggts ut successivt.^[132] Alternativa spårburna system har utretts vid flera tillfällen, bland annat utreddes förutsättningarna för att bygga [tunnelbana](#) på 1930-talet, där den så kallade Lokalbaneutredningen lades fram år 1934. Banan skulle vara 31,5 kilometer lång och ha 35 stationer, såväl ovan som under jord. Ett drygt decennium senare reviderades Lokalbaneutredningen, men något beslut om genomförande fattades aldrig.^[133] Snabbspårvägsutredningen genomfördes år 1967 och förordade en [stadsbana](#) helt åtskild från övrig trafik, framför alternativet [snabbspårväg](#). Två huvudsträckningar för stadsbanan föreslogs: Bergum–Angered–Gamlestaden–[Lunden](#)–City–[Järntorget](#)–Tynnered och [Säve](#)–Wieselgrensplatsen–City–[Korsvägen](#)–Lunden. Till dessa planerades olika anknytningar. Då spårvägsdirektören ansåg att stadsbanan skulle bli för dyr, utreddes istället ett [spårtaxisystem](#) med 18 000 obemannade vagnar och 360 stationer. Något liknande hade inte genomförts någon annanstans och förslaget genomfördes aldrig, men togs upp på nytt i en utredning på 1990-talet. Det konstaterades då att spårtaxisystemet skulle bli för dyrt. År 1992 genomfördes Automatbaneutredningen som en del av Adelsohnpaketet, vilket var en utredning om trafiksituationen i Göteborgsregionen.^[134]

Miljonprogrammet 1965–1975 och framåt



[Hammarkullen](#) uppfördes under åren 1968–1972. Foto: Lars Mongs, Arxfoto, CC BY 4.0 <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0>, via Wikimedia Commons

År 1965 lanserades i Sverige det så kallade miljonprogrammet, vilket skulle bygga bort bostadsbristen på tio år. Det innebar att en industrialiserad byggproduktion med standardisering infördes. Bostadshusen var främst lamellhus om två till fyra våningar, höga [skivhus](#) och [punkthus](#). Runt städerna byggdes även stora grupphusområden.^[135] Till följd av [oljekrisen](#) åren 1973–1974 inträffade [varvskrisen](#) och varven lades ned. Längs Norra Älvstranden ersattes varvsområdena med bostäder, där de första byggena genomfördes i slutet av 1980-talet.^[136]

I mitten av 1960-talet uppgick befolkningen i Göteborg till 430 000 invånare och enligt planerna skulle den öka till omkring 530 000 invånare år 1980. Prognoserna höll inte, utan omkring år 1970 nåddes en topp med 450 000 invånare, varefter befolkningen minskade, vilket kom att påverka planerna för stadens utbyggnad.^[137]

Under åren 1967 och 1974 skedde stadens största utvidgning då [Angered](#), [Bergum](#), [Torslanda](#), [Björlanda](#), [Säve](#), [Tuve](#), [Rödbo](#), [Askim](#) och [Styrsö](#) inkorporerades. Inom de införlivade områdena skedde bostadsbyggande och utbyggnad av industriområden och hamnen kom att flyttas västerut. I de centrala delarna skedde en stadsförnyelse genom rivning och nybyggnation.^[138]

I Göteborg anpassades bebyggelsen till den karaktäristiska topografin, där den som i [Angered](#) anlades på bergskrön, eller som i [Hjällbo](#) i en dalgång. I [Bergsjön](#) har topografin delat

upp bebyggelsen i olika delområden. Senare minskade anpassningarna till topografin och i [Gårdsten](#), som ligger på två högplatåer, jämnades nivåerna ut genom sprängning.^[139]

Generalplanen 1959 omfattade även den centrala staden, som skulle omvandlas till ett modernt centrum. En särskild cityplan upprättades under åren 1964–1968. I Östra Nordstaden, [Rosenlundsområdet](#) och på Stora Otterhällan genomfördes större förnyelser, där de gamla husen revs och ersattes med nya byggnader i större skala.^[140] Den genomgående trafiken i centrum leddes bort, [Götaleden](#) anlades längs älven och parkering i centrala staden löstes genom uppförandet av [parkeringshus](#) i kvarteret Perukmakaren (1965) och i Östra Nordstaden (1972). Planer på ett garage under Kungstorget avskrevs efter protester och ockupation av torget år 1976.^[141] Kvarteret [Traktören](#) revs och en ny förvaltningsbyggnad för de kommunala förvaltningarna uppfördes i Västra Nordstaden.^[142]

År 1968 upprättades en generalplan över det inkorporerade Angered–Bergum och år 1971 kom en generalplan för Hisingen, vilken omfattade de år 1967 inkorporerade Hisingskommunerna. Den växande industrin ställde krav på ökat bostadsbyggande och i Angered–Bergum planerades för en satellitstad med tvåhundra tusen invånare och ett centrum, som skulle vara tio gånger större än Frölunda torg.^[115] Genom inkorporeringarna år 1967 ökade Göteborgs kommuns landareal från fjortontusen till trettiosex tusen hektar. Den största expansionen skedde i Bergsjön, Hjällbo, [Hammarkullen](#), Gårdsten, [Lövgärdet](#) och [Rannebergen](#).^[118] Kommunen växte med ytterligare åttatusen hektar genom inkorporeringen av Askim, Styrso och Rödbo år 1974.^[143]

Enligt generalplanen för Angered–Bergum skulle en stadsbana anläggas och bostadsområden med centrumanläggningar byggas utefter den. Området skulle genomkorsas av motorvägar eller ”primärleder”.^[144] De stora lederna behövde enligt planen kompletteras med några sekundära leder.^[145] Arbetet med en stadsplan för Angered och Bergum inleddes hösten 1962, innan inkorporeringen, varför arbetet krävde samarbete med de tidigare kommunerna Angered och [Stora Lundby](#), samt [Älvsborgs län](#), i vilket de båda kommunerna låg. Utöver stadsbanan, så behövdes även minst en förbindelse över Göta älv till Hisingen. Byggandet skulle inledas år 1966 i västra delen av Angered.^[146] Huvudcentrum för området ansågs lämpligast att anläggas vid [Gunnared](#) i Angered och skulle omfatta detaljhandel, kontor, institutioner, bostäder och ett stort fritidscentrum. Längs Gråbovägen skulle störande verksamheter, eller sådana med krav på stora ytor, och industrier anläggas. Till följd av terrängens beskaffenhet lämnades stora ytor obebyggda, till exempel i [Lärjeåns](#) dalgång och [Vättlefjäll](#).^[147] Planen för Bergum, med stora bostadsområden utefter två slingor av stadsbanan, och där bostadsområdena sträckte sig in i Vättlefjäll, kom aldrig att genomföras. Viss småhusbebyggelse kom att uppföras, men området är ännu landsbygd.^[148]

År 1971 upprättades en generalplan för Hisingen och de år 1967 inkorporerade kommunerna Torlanda, Tuve och Säve. I den delades Hisingen in med vägar; i västra delen avsattes stora industriområden och hamnområden och stora bostadsområden lades kring ett snabbspårvägsnät i centrala och östra delarna av Hisingen. De stora industriområdena kom att medföra att planen blev mycket omdiskuterad.^{[136][149]}

Det storskaliga byggandet uppmärksammades av utländska tv-team, som kom för att dokumentera den svenska modellens samhällsbygge. Boken *Göteborg bygger* togs fram av Bostadskontoret, Stadsbyggnadskontoret och arkitektkontoret [GAKO](#) och riktade sig till utländska besökare.^[150]

Åkereds egnahemsområde i [Näset](#) uppfördes under åren 1964–1967 och omfattar 480 [radhus](#) och [kedjehus](#) med enhetlig utformning, samt en skola och en

kyrka.^{[151][152]} Radhusområdet Västerslänt i Hjällbo med 150 radhus uppfördes år 1969.^[153] Som en reaktion mot miljonprogrammets betongarkitektur och sociala homogenitet, byggdes [Skintebo](#), som resultat av en arkitekttävling. Förutsättningarna i tävlingen var bland annat bostäder för minst 3 500 personer och inte högre än tre våningar. Skintebo blev färdigbyggt år 1976.^[154] Småhusområdet Björnekulla i Tynnered stod färdigt med 215 radhus år 1972.^[155]

Från 1980-talet och in på 2000-talet har det skett större förändringar av flera bostadsområden uppförda under [efterkrigstiden](#). Det har skett genom rivningar, påbyggnader, eller att byggnaderna kapats av för att minska höjden. Även andra arkitektoniska förändringar och namnbyten på bostadsområden har skett och på vissa håll har småhus ersatt höghus. Dessa förändringar har skett i Norra Biskopsgården, Hammarkullen, Bergsjön, Lövgärdet, Länsmansgården, Högsbohöjd, Tynnered, Kortedala och Gårdsten.^[156]

Efter nedläggningen av varven kom området längs Norra Älvstranden att omformas till en sjöstad längs ett fem kilometer långt stråk. Ombyggda industribyggnader varvades med nybyggda bostäder, kontor, samt forsknings- och utbildningsinstitutioner, tillsammans med hotell och restauranger. Målsättningen var att blanda olika funktioner och ta tillvara närheten till vattnet. Initiativet till Norra Älvstranden togs av [Bengt Tengroth](#), som var chef för det fastighetsbolag, som tagit över varvets område.^[157]

Enligt trafikplanerna skulle tre ringleder på olika avstånd från stadskärnan byggas, bland annat planerades sedan 1970-talet att bygga E6 i en östlig sträckning och i översiktsplanen 1989 planerades Österleden som en förbindelse mellan [Angereds Centrum](#) och Finngösamötet i [Partille](#). Andra planerade, men ej genomförda, leder var en förbindelse mellan Stigbergskajen och Korsvägen, Centrumleden bestående av Södra Centrumleden mellan [Sankt Sigfridsgatan](#) och Ekedalsgatan och Västra Centrumleden mellan Högsboleden och Norra Tvärleden, samt Norra Tvärleden mellan E6 och Hisingen och Södra Tvärleden/Guldhedsleden mellan [Frölundaborg](#) och [Kallebäck](#). I översiktsplanen 1989 föreslogs två alternativ för en ny förbindelse över älven: [Marieholmsförbindelsen](#) och Lärjebron, där Marieholmsförbindelsen kom att genomföras.^[158]

Stadsutveckling under 2000-talet



[Kineum](#) och [Citygate](#) på [Gårda](#) är några av de skyskrapor som uppförts under 2020-talet. Foto: Arild Vågen, CC BY-SA 4.0 <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0>, via Wikimedia Commons

År 2009 antog kommunfullmäktige översiktsplan 2009. Inriktningen var att staden skulle utvecklas till en livskraftigt hållbar stad där såväl Göteborg som Göteborgsregionen växer.^[159] Regionen skulle byggas inifrån och ut med en ökad [förtätning](#), vilket skulle göra ”regionens centrum större, tätare, tillgängligare och attraktivare”, där en stor del av ny bebyggelse planerades i de centrala förnyelseområdena och förbindelserna över Göta älv förbättrades. Till strategiska knutpunkter för kollektivtrafiken och med service, handel,

arbetsplatser och en betydande andel boende utsågs city, [Backaplan](#), Frölunda torg, Gamlestaden och Angeredens centrum. Områden med god tillgång till kollektivtrafik skulle kompletteras med arbetsplatser och bostäder, medan ytterområden sparades för framtida utbyggnad.^[160]

I översiktsplan 2009 fanns områdesvisa inriktningar för ”centrala Göteborg – innerstaden”, ”centrala Göteborg – förnyelseområden”, ”mellanstaden”, ”kustnära områden/skärgården”, ”ytterstaden – framtida utveckling”, och ”storindustri, hamn, logistik”, samt ”naturområden”.^[161] Bebyggelse skulle ske inom den redan bebyggda staden, med såväl bostäder, som kontor, verksamhetsområden, handel och andra anläggningar för service. Ombyggnad och nybyggnad skulle främst ske i områden med god tillgång till kollektivtrafik. Verksamhetsområden reserverades för industrier, lager, hamnverksamhet och partihandel och merparten av de befintliga verksamhetsområdena föreslogs behållas. En del äldre hamn- och verksamhetsområden fanns det dock behov av att omvandla. Nya områden föreslogs läggas längs större vägar och järnvägar och i anslutning till befintliga verksamhetsområden. Utredningsområden i stadens ytterområden krävde satsningar på service, infrastruktur och kollektivtrafik, vilket behövde utredas vidare.^[162]

Den 11 oktober 2012 antog kommunfullmäktige Vision Älvstaden, som anger riktningen för hur Göteborg skall utvecklas. Älvstaden är Nordens största stadsutvecklingsprojekt och planen är att Göteborgs stadskärna skall bli dubbelt så stor och omfatta båda sidorna av Göta älv med 25 000 nya lägenheter och 50 000 nya arbetsplatser. Området omfattar Backaplan, [Centralenområdet](#), Frihamnen, [Gullbergsvass](#), Lindholmen, [Ringön](#) och [Södra Älvstranden](#). En del i genomförandet av Älvstaden är Västsvenska paketet med Västlänken och [Hisingsbron](#).^[163]

I september 2017 gav kommunfullmäktige byggnadsnämnden i uppdrag att ta fram en ny översiktsplan, vilken antogs den 19 maj 2022.^{[164][165]} För perioden fram till år 2035 är planen mer konkret för att den skall kunna vara ett stöd för [detaljplaner](#) och [bygglov](#). Beträffande behovet av byggandet av bostäder och arbetsplatser sträcker sig planen fram till år 2050. För vissa inriktningar finns det även en längre tidshorisont. För områdena Centrala Göteborg och Högsbo-Frölunda har planen en högre detaljeringsgrad. Syftet med den högre detaljeringsgraden för dessa områden är bland annat att hantera påverkan på [riksintressen](#) till följd av stadsutvecklingen, studera den övergripande trafikstrukturen, stödja genomförandet av målbild Koll 2035 avseende kollektivtrafiken, samt pröva omvandling av [Dag Hammarskjöldsleden](#) till [boulevard](#).^[164]

Göteborgs geografi delas upp i innerstaden, mellanstaden och ytterstaden. Det sammanhängande stadsområdet utgörs av innerstaden och mellanstaden. Översiktsplanen skall göra det möjligt att bygga ut bostäder, verksamheter och samhällsservice för ett behov motsvarande en befolkningstillväxt på 250 000 nya invånare. Utbyggnaden av staden kommer främst att ske inom det sammanhängande stadsområdet, där tidigare hamn- och industriområden och överdimensionerad infrastruktur omvandlas, samt genom förtätning i befintliga stadsdelar.^[166]

Under åren 2014–2021 genomfördes ett samverkansprojekt, Bostad 2021, mellan 27 byggaktörer och Göteborgs stad, med syftet att korta tiden från idé till färdiga bostäder. Avsikten var att bygga 7 000 bostäder utöver den ordinarie produktionen, fördelat på 30 projekt med såväl [hyresrätter](#), som [bostadsrätter](#), radhus, [studentbostäder](#) och [seniorbostäder](#) runt om i staden. När projektet

avslutades hade 3 900 bostäder blivit klara; resterande avses slutföras under åren 2022–2024. Projektet följdes av ett forskningsprojekt på Chalmers tekniska högskola.^[167]

Till följd av den omfattande utbyggnaden av staden togs år 2020 fram en riktlinje för stadens silhuett för att ge vägledning i samband med tillkommande högre bebyggelse och anläggningar.^[168] Höga hus definieras enligt europeisk standard som hus med minst 12 våningar och minst 35 meter högt. Enligt riktlinjen betecknas alla hus över 16 våningar i begreppet [skyskrapa](#), även om de i praktiken ofta är över 20 våningar.^[169] Enligt riktlinjen kan det vara lämpligt med höga hus i älvens storskaliga industriella rum, liksom i områden byggda enligt tidig modernism (1930-talet) och 1950-talsstaden. I stenstaden och landshövdingestaden är det inte lämpligt med höga hus, medan det i miljonprogrammet, nyare stadsbebyggelse och i villastaden är mindre lämpligt med höga hus.^[170]

Under 2010- och 2020-talen genomförs flera infrastrukturprojekt inom ramen för Västsvenska paketet. Västlänken är en cirka åtta kilometer lång järnväg, varav 6,6 kilometer i tunnel, och med tre nya stationer. [Marieholmstunneln](#), som invigdes den 16 december 2020, går under Göta älv och länkar samman genomfartslederna E6, E20, E45 och Lundbyleden. Omkringliggande anslutningar till Marieholmstunneln byggs, varav trafikledningssystem i anslutning till Marieholmstunneln, samt nytt körfält på E6 mellan Tingstadsmotet och Backadalsmotet, blev färdiga i samband med öppnandet av Marieholmstunneln. Ombyggnad av Lundbyleden, gator vid Backaplan, samt [Bohusbanan](#) och [Brunnsbo](#) station beräknas stå klara år 2027. Någon beräknad sluttidpunkt för det planerade Slakthusmotet finns inte. Hisingsbron invigdes år 2021 och E45 [Götaleden](#) sänks ner och överdäckas för att möjliggöra bebyggelse över tunneltaket. I Gamlestaden byggdes bland annat nya spårvagnsspår mellan [Gamlestadens fabriker](#) och [Gamlestadstorget](#), vilket stod klart år 2016. Korsvägen kommer att byggas om, vilket planeras vara klart år 2027. Inom kollektivtrafiken genomförs förlängning av plattformar längs [Västra stambanan](#) (mellan Göteborg och [Alingsås](#)) och [Västkustbanan](#) (mellan Göteborg och [Kungsbacka](#)), utbyggnad av busskörfält, gång- och cykelvägar, samt [pendelparkeringar](#).^[171]

Bland stora planer för de kommande 30 åren finns bland annat Backplan Centrum där arbete pågår under åren 2023–2035,^[172] bebyggelse på Götaleden/E45 fram till slutet av 2020-talet,^[173] Station Centralen under åren 2023/2024–2026,^[174] spårväg och citybuss Brunnsbo–Linné via Lindholmen anläggs i tre etapper under åren 2023–2039,^[175] [Skeppsbron](#) under åren 2024–2028,^[176] [Masthuggskajen](#) fram till omkring år 2030,^[177] Centralenområdet fram till år 2035^[178] och Frihamnen, där de första etapperna beräknas vara klara år 2040 och hela området år 2060.^[179]

Kommunens organisation för stadsutveckling

Vid årsskiftet 2022/2023 inrättades en ny organisation för stadsutveckling i Göteborgs stad, med syftet att göra stadsutvecklingsprocessen mer sammanhållen. De tidigare nämnderna Byggnadsnämnden, Fastighetsnämnden, Trafiknämnden, Park- och naturnämnden och Lokalnämnden upphörde och istället inrättades stadsbyggnadsnämnd, exploateringsnämnd, stadsmiljönämnd och stadsfastighetsnämnd med tillhörande förvaltningar. Stadsbyggnadsnämnden är den nämnd som driver och samordnar den fysiska planeringen av staden och samordnar styrningen av den strategiska stadsplaneringen.^[180]

Stadsbyggnadsnämnden tar årligen beslut om vilka detaljplaner och program som planeras att starta under året och som ingår i en startplan. Startplanen innehåller såväl specificerade som

ospecificerade projekt. Startplanen skall medverka till att detaljplanering och utbyggnad bidrar till stadens översiktsplan, mål och strategier.^[181]

Läs hela artikeln om Stadsplanering i Göteborg på [Wikipedia](#).

Text: Artikeln [Stadsplanering i Göteborg](#) på Wikipedia, licensierad enligt [Creative Commons Erkännande-dela-lika 3.0 Unported](#)