



GÖTEBORGS
UNIVERSITET

INSTITUTIONEN FÖR KULTURVÅRD

NÄR BILEN TOG ÖVER STADEN

En fallstudie över Oscarsleden och dess påverkan på stads- och kulturmiljön



Johan Häggblom

Uppsats för avläggande av filosofie kandidatexamen med huvudområdet kulturvård med inriktning mot bebyggelseantikvarisk verksamhet

2017, 180 hp

Grundnivå

2017:4

NÄR BILEN TOG ÖVER STADEN

En fallstudie över Oscarsleden och dess påverkan på stads- och
kulturmiljön

Johan Häggblom

Handledare: Henrik Ranby

Examensarbete 15 hp
Bebyggelseantikvariskt program, 180 hp

UNIVERSITY OF GOTHENBURG
Department of Conservation
P.O. Box 130
SE-405 30 Göteborg, Sweden

<http://www.conservation.gu.se>
Fax +46 31 786 4703
Tel +46 31 786 0000

Program in Integrated Conservation of Built Environments
Graduating thesis, BA/Sc, 2017

By: Johan Häggblom
Mentor: Henrik Ranby

When the car adapted the city - A case study of Oscarsleden and its impact on the built environment

ABSTRACT

The purpose of this study is to investigate the phenomenon “the automotive city” and its impact and consequences on the built environment on the southern shore of Göta älv in central Gothenburg. The city highway Oscarsleden is the examined object. This study also intends to give a brief picture of how the city of Gothenburg has changed as a result of the car. My goal with this study is to exhibit how motorism and the car caused a great transformation of the physical environment in Gothenburg during the 1960s, and especially in the surroundings of Oscarsleden.

This study is based mainly on collection of existing knowledge and my primary methods in collecting the needed research material is archive studies and qualitative literature studies. In the archives historical maps, old photos, city plans and municipal documents provides the basis of the research. The literature contributes to a historical background of the car and motorism in Gothenburg.

Oscarsleden was planned as a result of several things: the fast increasing number of cars during the 1950s, the traffic safety aspect, and last but not least the growth of industries and residences in the western part of the city which led to the necessity of a working infrastructure. The opinions of the construction was for the most part negative. Several buildings with high cultural and historic values were demolished in the building process and the citizens were deprived their freedom of reaching the water as the highway came to split the city from the river in a drastic way. Today Oscarsleden is frequently discussed in the newspaper and on online forums due to its negative consequences on the environment and the cityscape.

On the basis of the results of this research, it can be concluded that Oscarsleden had a great impact on the physical environment. But at the same time the erection of the highway was in many ways totally crucial for Gothenburg’s further development. The future of the highway is still uncertain, but until further notice it will stay unchanged.

Title in original language: När bilen tog över staden – En fallstudie över Oscarsleden och dess påverkan på stads- och kulturmiljön

Language of text: Swedish

Number of pages: 46

Keywords: highway, motorism, built heritage, barriers, urban planning

ISSN 1101-3303

ISRN GU/KUV—17/4—SE

Förord

Bilen kom att bli både början och slutet på min treåriga period vid bebyggelseantikvariskt program. Sommaren 2014 var jag nere i Göteborg för ansökningsintervju till programmet. Inför detta skulle ett kortare arbetsprov i form av ett skriftligt arbete på temat ”bilens påverkan på den fysiska miljön” lämnas in. Då skrev jag om bilismen i min hemort Åland, ett arbete jag idag kanske inte är särskilt stolt över med tanke på allt jag lärt mig och allt jag förbättrats på under dessa tre år. Nu knyter jag ihop säcken med att skriva om bilismen i Göteborg, ett arbete jag är betydligt mer nöjd över.

Jag vill passa på att tacka de som hjälpt mig i mitt arbete med denna uppsats. Tack Felix och Jonas för inspiration och hjälp på traven under alla timmar på Samhällsvetenskapliga biblioteket i Haga, där denna uppsats tills största delen tagit form. Tack till mina praktikhandledare Daniel och Kristina på Mats & Arne arkitektkontor samt Ulrich på institutionen som övertygade mig i min jakt i att hitta rätt uppsatsämne. Tack till handledare Henrik som givit värdefulla litteraturtips, idéer och uppslag. Och tack till mina fina korrekturläsare, Mamma, Pappa, Jocke och Alma.

Göteborg 21 maj 2017

Innehållsförteckning

1. Inledning.....	11
1.1 Bakgrund och problemformulering	11
1.2 Syfte och mål.....	11
1.3 Frågeställningar	11
1.4 Avgränsningar	11
1.5 Tidigare forskning	12
1.6 Metod och material.....	12
1.7 Teoretisk ansats	13
1.8 Begreppsförklaringar.....	14
2. Historisk bakgrund	15
2.1 Bilsamhällets framväxt i Sverige.....	15
2.2 Göteborg som bilstad.....	18
2.3 De stora infrastrukturprojekten i Göteborg under 1960-talet	19
2.4 Jämförelse Stockholm och Malmö	20
3. Oscarsleden idag, dess föregångare och dess tillkomst.....	22
3.1 Beskrivning av Oscarsleden idag	22
3.2 Föregångare till Oscarsleden	23
3.3 Planering och tillkomst.....	24
3.4 Debatt och motstånd.....	26
4. Oscarsledens konsekvenser för den fysiska miljön	28
4.1 Oscarsledens påverkan på stadsmiljön	28
4.2 Bevarade kulturmiljöer och byggnader	31
5. Oscarsleden och framtiden	35
5.1 Debatt i media	35
5.2 Kommunens planer och visioner	36
6. Slutsatser och diskussion.....	37
7. Sammanfattning	40
Käll- och litteraturförteckning.....	42
Illustrationsförteckning	46
Bilagor.....	47

1. Inledning

1.1 Bakgrund och problemformulering

Detta är en deskriptiv studie över hur bilismen påverkat den fysiska miljön längst södra älvstranden i Göteborg med stadsmotorleden Oscarsleden som fallstudie. Undersökningen går ut på att försöka förstå hur motorleden och byggandet av den har påverkat stads- och kulturmiljön i stadsdelarna Kungsladugård och Majorna ur ett kulturvårdsperspektiv i första hand. Bilism och motorvägar är kanske inte det man i första hand förknippar med antikvarisk verksamhet eller kulturarv, men faktum är att bilen i allra högsta grad har påverkat, inte bara våra kulturmiljöer, utan hela samhället, på ett sätt som inget annat enskilt fenomen gjort under 1900-talet. Bilen har format städernas utseende och utformning på ett sätt som människorna som levde för hundra år sedan omöjligt kunnat ana, så även Göteborg. Efter 1900-talets mitt kom bilen att helt dominera stadsplaneringen och samhället kom att utformas kring bilen. Vägbyggena tilltog explosionsartat och befintlig bebyggelse och miljöer fick stryka på foten för bilen och dess framfart. Infrastrukturprojekten växte till enorma apparater i syftet att binda samman staden och dess olika områden, men de stora motorlederna kom i lika hög grad att utgöra barriärer som delade upp staden på ett onaturligt och missgynnande sätt. Denna uppsats problematiserar det faktum att någon sammanställning av kunskapsläget kring bilismen och dess påverkan och konsekvenser på den fysiska miljön, och i synnerhet med fokus på kulturmiljön i Göteborg, inte finns.

Oscarsleden, som löper längs södra älvstranden från Älvsborgsbron i väster till Götatunneln i öster, får i denna uppsats stå som representant för den storskaliga satsning som gjordes på infrastrukturen under de hektiska åren kring 1960- och 70-talen, som oåterkalleligt kom att påverka stadsbilden. Anledningen till att jag valde just detta projekt är flera. Dels är den ett spännande objekt när det kommer till kulturmiljöer och bevarandeprocesser, dels är jag intresserad av att studera dess funktion som barriär då den skär av staden från vattnet som idag utgör en viktig del i Göteborgs självbild. Någon djupare analys av dess konsekvenser som barriär socialt, eller ekonomiskt görs dock inte. Leden är också ett pedagogiskt exempel på hur bilismen tilläts påverka staden och den fysiska miljön samtidigt som den idag är ständigt aktuell då den allt som oftast dyker upp i debatten i tidningar och onlineforum med anledning av att den anses bidra med negativa effekter för stadsmiljön.

1.2 Syfte och mål

Syftet med denna uppsats är att redogöra för hur den fysiska miljön i Kungsladugård och Majorna förändrats som en direkt konsekvens av byggandet av Oscarsleden samt redogöra för dess tillkomst och motiven bakom byggandet av den. Målet med studien är att bidra med kunskap om hur och varför bilismen kom att påverka Göteborg som ett resultat av efterkrigstidens infrastrukturensatsningar.

1.3 Frågeställningar

- a) Vilka var de bakomliggande orsakerna till byggandet av Oscarsleden?
- b) Hur gick debatten kring bevarandet av befintlig bebyggelse och kulturmiljöer?
- c) Hur har stadsbilden och kulturmiljön i Kungsladugård och Majorna påverkats som en direkt konsekvens av Oscarsleden?
- d) Vad är planen för Oscarsleden i framtiden?

1.4 Avgränsningar

Jag har avgränsat mig både i rum och tid. Geografiskt är avgränsningen satt till det område som Oscarsleden idag utgör. Den tidsmässiga avgränsningen för studien sträcker sig i huvudsak från 1961, då första beslutet om verkställande av ledens första del togs, till 1974 då sista etappen av byggnadsskedet slutfördes. Utöver detta har också relativt bred bakgrundshistorik tagits fram för att

skapa djupare förståelse för fenomenet bilism och dess uttryck och framväxt i såväl Sverige som Göteborg. Jag går inte in desto djupare på ledens sociala eller ekonomiska effekter. Fokus ligger alltså helt på ledens konsekvenser för den fysiska miljön och dess historia.

1.5 Tidigare forskning

Infrastruktur och motorvägars påverkan på staden och dess fysiska miljö är ett relativt obehandlat område inom kulturmiljövården. Om Oscarsleden specifikt finns inte någon tidigare forskning eller litteratur. Däremot finns en hel del skrivet om bilismen och vägar. Under mina egna efterforskningar om vad som är skrivet på området tidigare hittade jag några kandidatarbeten som jag tagit hjälp och inspirerats av.

På institutionen för kulturvård vid Göteborgs universitet har Johan Hagsgård (2010) skrivit kandidatarbetet *På väg – en undersökning av en svensk stadsmotorväg*, vilket handlar om en specifik motorväg men den är mer fokuserad på historik och karaktärisering än fysiska förändringar och kulturmiljöer. Kalle Magnér (2010) uppsats *Bilstaden – om bilismens konsekvenser för stadens gaturum* vid LTJ fakulteten, Sveriges lantbruksuniversitet, behandlar bilismen och hur den bidragit till förändringar av stadens gaturum varit till god hjälp och inspiration i mitt eget skrivande av kapitlet som berör bilsamhället och dess framväxt. Albin Johansson och Björn Pihlquists (2015) kandidatarbete vid Institutionen för ekonomi och samhälle, Handelshögskolan Göteborgs universitet, *Alléstråket som barriär i centrala Göteborg*, tangerar mitt ämne då den behandlar trafikleder, i det här fallet Alléstråket, som barriär och vilka effekter det har på staden. Malin Gilbornes (2016) kandidatuppsats *Kultur(v)arv – Historiens roll vid exploatering av ett varvs- och hamnområde på Södra Älvstranden i Göteborg*, Institutionen för kulturvård vid Göteborgs universitet, behandlar till viss del samma geografiska område, södra älvstranden. Oscarsleden och dess påverkan på kulturmiljön berörs, om än inte i någon större utsträckning. När det kommer till bilismen som fenomen och dess konsekvenser för stad och samhälle finns en flertal verk. Inte minst skall nämnas Per Lundins (2008) avhandling *Bilsamhället* som är ett centralt verk när det kommer till hur bilen förändrat samhället i grunden och orsaker till detta. Även Niklas Ingmarssons (2004) *Bilkultur i Malmö: hur en bilstad blir till* och Hans Westlunds *Infrastruktur i Sverige under tusen år* är två verk, bland många många fler, som behandlar bilismen och dess påverkan på samhället.

1.6 Metod och material

Metod för att samla in materialet till denna undersökning har valts utifrån uppsatsens syfte och frågeställningar. I första hand har materialet till uppsatsen samlats in med hjälp av kvalitativa litteraturstudier och arkivstudier. Undersökningen består av flera delar och metoden för att samla det material som krävts varierar från kapitel till kapitel.

I delen om historisk bakgrund, kapitel 2, har jag uteslutande använt mig av litteratur. De huvudsakliga verken har varit *Bilsamhället*, *Göteborg bygger*, *Signums svenska kulturhistoria – 1900-talet och Göteborgs historia – från Industristad till tjänstestad 1920-1995*. Boken *Göteborg bygger* från 1971 sammanställd av bl.a. stadsbyggnadskontoret, har varit grundläggande för att skapa en god överblick över infrastrukturen och den expanderande bilismen under tiden för Oscarsledens tillkomst.

I kapitel 3, om Oscarsleden idag och dess historia, har jag utgått från ett brett källmaterial. Främst har jag använt mig av arkivmaterial bestående av plankartor och handlingar från stadsbyggnadskontorets arkiv, tekniska handlingar och stadsfullmäktiges handlingar från regionarkivet, samt tidningsklipp och bilder från Faktarummet vid Göteborgs stadsmuseum. Utöver det har jag använt litteratur som *Vägen till Göteborg* av Sven Schånberg och Carl-Axel Moberg (1968) och givetvis mina egna ögon för att beskriva leden idag.

I kapitel 4 som behandlar Oscarsledens konsekvenser för den fysiska miljön och kulturmiljön, har historiskt kartmaterial och flygfoton varit viktiga för undersökningen. Genom att jämföra äldre kartmaterial, bland annat den ekonomiska kartan från 1935 (Lantmäteriet 1935) med den ekonomiska kartan från 1973 (Lantmäteriet 1973) och dagsaktuella kartor, i kombination med Lantmäteriets onlinetjänst för jämförande av flygfoton från 1960 respektive 2012 ger en god bild över stadslandskapets förändring i området söder om älven. Då detta inte är precist och detaljerat nog har också historisk litteratur stått till grund för undersökningen. Robert Garellicks (2008) bok *Bilden av Göteborg II* redogör i text och för många av de miljöer som försvann i samband ledens byggande och har varit viktig i mitt forskande. Övrig litteratur som varit viktig och värd att nämna är *Hamnbilder från Göteborg* av Björn Olson och Curt Svensson samt *Tre gamla Göteborgshus räddades* av Alf Hermansson (2001). Jag har också använt mig av rikt bildmaterial från Faktarummet och Gamla Majrabars arkiv för att jämföra dagens miljö både med hur det såg ut innan leden byggdes samt under själva byggskedet.

I kapitel 5, som behandlar Oscarsledens framtid, har jag samlat material kring hur den diskuteras i pressen idag i form av artiklar. Detta genom att söka på universitetsbibliotekets databas Mediarkivet. För att ta reda på kommunens planer och visioner för leden har mailkontakt med planansvarig skett samt besök på kommunens och Älvstranden Utvecklig AB:s hemsidor.

Jag har under hela arbetets gång försökt hålla mig kritisk till uppgifterna och materialet. I de fall jag funnit det varit nödvändigt har jag också i mån av möjlighet dubbelkollat med likvärdigt källmaterial som tar upp samma saker. När det varit praktiskt och tidsmässigt möjligt har jag letat mig till förstahandskällor som refererats till i litteraturen.

1.7 Teoretisk ansats

Jag har tagit mig an problemet med denna uppsats genom att studera dels Jane Jacobs, dels Kevin Lynchs teorier om stadsplanering, barriärer och bilsamhällets svagheter. Genom att tillämpa dessa teorier på undersökningen hoppas jag kunna skapa en vidare förståelse för fenomenen.

Jane Jacobs diskuterar i sin bok *Storstadens liv och förfall (Life and death of great american cities)* problematiken kring gränser av olika slag som utgör barriärer, så som järnvägsspår, hamnar, sjukhusområden, universitetscampus, motorvägar, stora parkeringsplatser osv. Hon menar att staden i första hand är till för stadens invånare och medborgare och bör planeras och fungera utifrån deras behov och intressen, vilket skapandet av barriärer försvårar. Att människan kan röra sig fritt mellan stadens olika områden är viktigt. Stadslivet i områden och gator som ligger i anslutning till barriärer att bli oattraktiva och otrygga. Detta förklaras med att gator kräver en viss genomströmning av människor för att vara attraktiva och trygga. Ett område kräver cirkulation av människor, vilket t.ex. en bred motorled som skär av tvärgator förhindrar (Jacobs 2005, s.288). Barriärerna, eller gränserna som Jacobs talar om, bidrar inte bara till att skapa vakuumzoner, de styckar även in staden i delar och sliter isär bostadsområden. Naturliga flöden över stadsdelsgränser eller bostadsområden förhindras och människor på vardera sida om gränsen kommer inte att naturligt interagera med varandra. Mindre parker kan ses som direkta motsatsen då de bidrar till att invånarna blandar sig med varandra. Även mindre gator har en enande funktion (ibid. s. 293-295). Genom att förstå nackdelarna med gränser borde vi kunna undvika att i framtiden skapa gränser, och speciellt omotiverade sådana. Gränser och barriärer ska inte bara ses som stadslivets fiende. De fyller ju oftast någon viktig funktion för samhället, och kan då ses som rent nödvändiga och behövs, exempelvis transportleder och sjukhus. Det viktiga är att de inte placeras för tätt samt att man planerar klokt för att minimera de negativa effekterna. (ibid. s. 294). Mycket av den kritik som Jacobs redogör för bottnar i bilismen. Framdragandet av motorleder i staden får i de flesta fall klara negativa följder för stadsmiljön och stadslivet. Hon menar att ”alla som tycker om städer är i dag oroade över bilismen”. Stadskärnor slaktas, landmärken raderas eller sätts ur sitt sammanhang och stadens karaktär suddas ut. Men samtidigt menar hon att vi lägger för stor del av skulden på bilen. Det är inte säkert att staden varit

bättre om man inte uppfunnit bilen och bilen i sig skall inte ses som stadens ”förgörare”, snarare den stora mängden av dem (ibid. s. 369).

Kevin Lynch framför i sin bok *The image of the city* sina teorier om vad stadens form och upplevelsen av den beror på. Författaren utgår i första hand från människans perspektiv och dess upplevelse av den fysiska staden. Lynch menar att stadens fysiska form kan delas i fem avgörande element: stråk, barriärer, distrikt/områden, noder samt landmärken. Barriärer definieras som linjära element som inte anses eller används som gångstråk av betraktaren. Barriären bryter kontinuiteten i områden och skiljer områdena åt. Gränsen längs en barriär kan förutom att fungera som direkt avskiljare också fungera som ett stråk. Ett sådant stråk kan t.ex. uppstå vid en strand eller kanal (Lynch 1964, s. 47). Barriären i sig kan också utgöras av ett stråk i sig, t.ex. i form av en motorväg. Liksom Jacobs är Lynch inne på att bilismen står till grund för många av stadens barriärer. Han har bl.a. exempel från Los Angeles där hårt trafikerade motorleder som går genom staden skapar otaliga barriärer. Som ett resultat av denna trafiktäthet och dessa barriärer har staden kommit att upplevas som utspridd, formlös och avsaknad av centrum (ibid. s. 40). Men han menar att barriärer även kan fungera som en söm, något som förbinder och håller ihop områden, i form av en effektiv transportsträcka eller liknande (ibid. s. 47).

1.8 Begreppsförklaringar

Bilism - Bilens transportroll i samhället, särskilt när den betraktas i samband med förflyttningmöjligheter, lokalisering, ekonomi, miljö, säkerhet m.m. I denna uppsats syftar jag främst på privatbilismen.

Mot - En planskild trafikplats vid motorväg eller motortrafikled. Kan exempelvis bestå av tunnel eller viadukt som släpper igenom korsande trafik utan att påverka ledens flöde. Ordet har främst fått spridning i Göteborgstrakten men förekommer även på andra håll i landet.

Stadsmotorled – Väg dragen genom tät bebyggelse avsedd för höga hastigheter, uppdelad i två åtskilda vägbanor, en för trafiken i vardera riktning.

2. Historisk bakgrund

2.1 Bilsamhällets framväxt i Sverige

1900-talet blev bilens århundrade i flera bemärkelser. Inget annat fenomen skulle komma att sätta sin prägel på stadens fysiska miljö som bilen och bilismen skulle komma att göra. Bilen kom också att forma människors livsvillkor på ett dramatiskt sätt, oberoende om du själv hade en bil eller inte. Sannolikt är bilen den produkt som betytt mest för att förändra människans levnadsvillkor i den industrialiserade delen av världen (Christensson 2009, s. 357). Detta är något de flesta verkar ense om: ”Ingen tingest har mer dramatiskt än bilen bidragit till omvandlingen av 1900-talsstaden” (Lundin 2008, s.9), ”Få om ens någon annan företeelse har under 1900-talet satt en sådan prägel på staden som bilen gjort” (Ingmarsson 2004, s.13). Westlund (s. 65, 1995) menar att bilen måste anses som den viktigaste kraften bakom två helt nya fenomen i Sverige för efterkrigstiden. Dels städernas omstrukturering där den fysiska miljön helt anpassades efter bilen i och med nya typer av bostadsområden, förorter samt arbetsplatsområden, dels arbetspendlingen mellan land och tätort. Mellan åren 1950-1975 skedde radikala förändringar av stadens historiska utseende och det var då det bilsamhälle vi känner idag, präglad av bilanpassade bostadsområden och breda motorleder, skulle komma att formas.

Hur startade då allt detta? För att börja någonstans får man gå tillbaka till det tidiga 1900-talets USA där bilen fick sitt genombrott. Bilen var egentligen en 1800-talsuppfinnet men det dröjde innan den fick genomslag. 1908 lanserades T-Forden som skulle komma att ändra förutsättningarna för bilbranschen i och med löpande band-tekniken som infördes i Fords nya fabrik 1914. Bilen kunde nu massproduceras och köpas för ett rimligt pris. USA kom också att bli förebild när det gällde utvecklingen av bilismen i andra länder för en lång tid framöver, men det skulle dröja ett tag ännu innan bilen slog igenom i Sverige. 1891 visades den första bilen i Sverige upp på den stora industriutställningen i Göteborg men det innebar inte något genombrott på något sätt och fick heller inte någon större uppmärksamhet och det skulle ta många år ännu innan bilen fick fotfäste. Under mellankrigstiden kom bilen att etablera sig i Sverige men var fortfarande ingen allmän företeelse. Bilkörning var i början i huvudsak ett manligt nöje för den rika borgarklassen. Senare blev det också ett medel för stadsbor för att åka på nöjesutfärder på landet (Christensson 2009, s. 369). Flera pionjärer inom bilindustrin fanns tidigt i Sverige. Bl.a. Scania-Vabis och Thulinverken i Landskrona gjorde några försök i att starta upp bilproduktion på 1920-talet men utan större framgång. Ett företag som däremot skulle komma att lyckas var Volvo som visade sina första modeller 1927 med förebilder från USA (ibid. s. 374).

År 1939 var bilen på väg mot ett genombrott. Bilförsäljningen hade tagit fart och allting pekade på att försäljningen bara skulle öka, men andra världskriget kom i vägen och medförde ransonering och sparåtgärder och de flesta bilar avregistrerades. Efter kriget tog bilens guldålder fart. Både Volvo och Saab lanserade två modeller som sålde i stora upplagor och kom att få ikonstatus, PV 444 respektive modell 92 (Christensson 2009 ss. 374-380). Från 1946 till mitten av 1976 ökade antalet bilar dramatiskt och Sverige var det land i Europa som hade det snabbast växande antalet bilar per invånare. Landets ekonomi sköt i höjden, industrin gick som på räls och välståndet ökade, samtidigt som villkoren för att ta lån var generösa, vilket i sin tur innebar att många människor investerade i en bil. Året efter kriget, 1946, var antalet bilar i Sverige 138 489, 1975 hade antalet ökat till otroliga 2 881 310 (SCB, 2017, Se Bilaga 1). Under dessa decennier hade antalet bilar alltså ökat nästan 20-faldigt, vilket man utan större ansträngning kan räkna ut att måste leda till konsekvenser för människors vardag och den fysiska miljön. Vid 1960-talet kan man börja tala om massbilism då samhället förändrades i grunden för att man skulle kunna upprätthålla den livsstil som bilen medförde, men vägen dit är inte spikrak och det skulle komma år av trängsel och elände innan man kom dit.

Någon gång under mitten av seklet kom resandet med motorfordon att överstiga resandet till fots, cykel och häst och i samma veva övergick bilen från att ha varit något dyrt och exklusivt till normalt (Christensson 2009 s.357). Bilen blev en del av vardagslivet och att ta bilen till och från arbetet blev vanligt. År 1960 hade en klar majoritet av hushållen bil och samhället började nu struktureras om fysiskt med koncentration av handel och service så bilen blev mer eller mindre en förutsättning (ibid. s. 376). Trängsel i städerna hade blivit ett problem redan på 1940-talet. Städerna var inte anpassade till den stora mängden bilar som varje dag färdades på gatorna. Man hittade inga platser att parkera på vilket ledde till att man ställde sig på första bästa tomma yta, vilket i sin tur ledde till kaos. Istället för att reglera med böter och straff som idag fanns en välvillig inställning till förändring till bilens fördel. Man ansåg att nyttoeffekterna med bilen var större än problemen. Man började nu på allvar planera hur man skulle tillgodose de nya kraven som ställdes på städerna. (Lundin 2008, s.47).

Inställningen till bilismen blev nästan ohämmat positiv och det blev snarare så att samhället fick anpassa sig efter bilen än tvärtom (Landsarkivet i Härnösand 2004). Amerika kom i många avseenden att fungera som ledstjärna efter andra världskriget, inte minst sett till stadsplanering och infrastruktur. USA representerade det moderna samhället. Stadsplanerare och ingenjörer reste dit för att studera staden och dess infrastruktur (Lundin 2008, s. 29). En av dem var Uno Åhrén, arkitekt och professor i stadsbyggnad. Han och andra framstående stadsplanerare insåg att bilismen skulle komma att bli helt central i både livsstil och stadsbyggnad. Den fysiska miljön måste därför anpassas till detta. Bilen är framtiden (ibid. s.30). Experterna inom planering lyfte fram resonemang som byggde på att utvecklingen bara kunde utvecklas åt ett håll, bilen skulle få den plats den krävde, alternativa utvecklingsvägar behövde inte beaktas.

Sveriges riksdag antog 1959 Vägplan för Sverige som var den första övergripande långsiktiga planen för landets vägväsende och infrastruktur. Tanken var att man skulle försöka utröna hur trafiken skulle öka och anpassa utbyggnaden därefter. Denna vägplan blev starten på ett 20 år långt upprustningsprogram för landets infrastruktur och samhällets fortsatta och ännu mer intensiva anpassning till bilens krav (ibid. s. 23). 1950- och 1960-talen blev de stora vägbyggnadsdecennierna då bilen helt kom att präglade stadsbyggandet. Till skillnad från 1800-talets stora satsningar inom järnvägsbyggande var det inte politiska mål för att stärka tillväxten som låg bakom de stora satsningarna på vägar, utan marknaden i form av den kraftigt ökande privatbilismen. Marknaden skötte mer eller mindre sig själv under denna period (Westlund 1998, s.64). Den första motorvägen gick mellan Malmö och Lund och invigdes 1953 av prins Bertil som var den förste att köra på den 11 km långa vägen av betong (Ahlberg 2016, s.148). Flera större vägar följde tätt efter detta. Motorvägar, trafikleder, broar, viadukter och tunnlar byggdes, vilket utgjorde det övergripande vägnätet som genom trafikplatser och mot anslöt till det lokala vägnätet. Ofta var det kommunerna själva som ansvarade för byggnationen och finansieringen skedde till stor del med egna resurser i kombination med stora statliga stöd. Järnvägen kom under perioden att avvecklas till stor del till förmån för det kraftigt expanderande vägnätet (Björk, Reppen, Nordling 2012, s. 36).

Åren 1965-75 var det en enorm aktivitet i samhället med bostadsbyggande, stadsmotorvägar, ringleder och utbyggnad av motorvägsnätet samtidigt som välståndet ökade (Ahlberg 2016, s.181). Satsningarna på skola, vård och omsorg var stora och allt fler fick det allt bättre (Andersson, Fritz, och Olsson 1996, s.419). Tiden andades framtidsoptimism och det fanns en enorm tro på att ett bättre samhälle skulle skapas (Björk, Reppen, Nordling 2012, s.75). Bilismen bidrog till att tätortens yta i förhållande till antalet invånare ökade. Staden bredde ut sig allt mer, vilket är en direkt konsekvens av bilismen. Dels för att bilen och alla vägar kräver mycket utrymme i sig, dels för att bilen möjliggör glesare bebyggelse då man tack vare den slipper förhålla sig till kollektivtrafik eller likande (Westlund 1995, s.65). Av miljonprogrammets bostäder kom 1/3 att byggas som småhus, vilket tar stora ytor i anspråk och de boende är i behov av bil för att kunna transportera sig. Avlägsna affärscentrum kom också att påverka den utdraga stadsbilden och behovet av bil (Björk, Reppen, Nordling 2012, s.24). Väl utvecklad kollektivtrafik fanns förvisso på de flesta håll, men den var inte attraktiv nog för att hejda bilanvändandet. Bilen kom på många håll också att bidra till nedläggandet av spårvägarna i flera städer

i Sverige. Utvecklingen efter 1970-talet var mer sansad och det var inte längre fråga om att bygga nya strukturer utan snarare att förstärka de som fanns.

Trafiksäkerheten hade alltid varit argument mot bilismen och mot slutet av 1960-talet började den positiva inställningen till bilen ifrågasättas ordentligt. Just säkerhet och hastighet var centrala frågor vilket resulterade i SCAFT 1968. SCAFT (förkortning Stadsbyggnad, Chalmers, Arbetsgruppen för Trafiksäkerhet) var en modell för stadsplanering som utformades vid Chalmers i syftet att öka trafiksäkerheten. Modellen formulerades i fyra punkter: 1. Lokalisering av verksamheter så trafikmängd och därmed konflikter minskar 2. Separering av olika trafikslag 3. Differentiering inom olika trafiknät så trafikströmmarna skulle bli så homogena som möjligt 4. Överskådlighet, enkelhet, enhetlighet. I korthet kom detta att betyda att man skulle placera skolor och andra funktioner centralt så de gående skulle slippa korsa bilväg samtidigt som de olika trafikslagen skulle skiljas åt och förses med helt åtskilda vägar att färdas på, gångtrafikanter och bilister skulle alltså inte riskera att komma i kontakt med varandra. Trafikolyckorna kom faktiskt att minska som ett resultat av denna planeringsstrategi men samtidigt växte en stark kritik fram mot den. Föreskrifterna om enkelhet och översiktighet innebar att överraskningsmoment för bilisterna skulle minimeras vilket resulterade i breda vägar med god översikt. De stora snabba, breda lederna som gick genom områdena avskräckte och alla dunkla gångtunnlar och liknande var inga attraktiva element samtidigt som parkeringar och infrastrukturen tog mycket plats i anspråk. Miljön blev snarare anpassad efter bilen istället för människorna som faktiskt skulle bo där. De flesta av miljonprogrammets bostadsområden kom att planeras utifrån dessa ideal (Ingemarsson 2004, s. 130). Gårdsten, Rannebergen och Bergsjön är typiska göteborgska exempel på denna typ av stadsbyggnad.

Kritiken mot massbilismen och dess effekter gällde inte bara de stora nyplanerade områdena. Elias Cornell är inte nådig i sin kritik mot de stora infrastrukturprojekten i sin bok *Trafikfärdsätt och färdmedel - utveckling, framsteg, kris* (1972). Han menar att ”den ödesdigra överdimensioneringen” innebar en av samhällets värsta krisföreteelser. Han menar också att massbilismen är ohållbar, att kollektivtrafiken är underskattad och utvecklingen har kommit att bli snedvriden. Även kritik mot de ogästvänliga miljöer som trafikavskiljning för med sig samt de stela bullriga miljöer som skapades framhålls (Cornell 1972, ss.43-46). ”Stadsgatan är ju egentligen till för husen utefter den. Den leder *till* husen. Ju mer trafik man släpper in i en gata ju mindre gata blir den. Till sist tjänar den bara att leda *förbi* husen. Då är den bara en trafikled, någonting nytt och främmande i stadens organism” (ibid. s. 39). De stora projekten med motorvägar och -leder markerar ett avgörande brott. Bilismen hade genom sin omfattning kommit att bidra till skapandet av rum av korridorer som inte gärna lät sig förenas med den täta bebyggelsen (Westlund 1996, s. 64). Också Stig Nordqvist, som varit en av bilsamhällets mest notoriska förespråkare inom samhällsplaneringen i Sverige, kom att omvärdera sina åsikter och menade att ”fotgängarna måste utgöra stadens mått istället för bilen” (Lundin 2008, s.283). Även om bilismen och dess, i många fall negativa, påverkan på den fysiska miljön fått mycket kritik skall även nämnas att den har bidragit med en hel rad fördelar också. Människors frihet och rörlighet ökade, valbarheten var man kunde bosätta sig ökade och närheten till både stad och natur ökade (Andersson, Fritz och Olsson 1996, s.43).



Figur 1. En talande bild över bilismens oerhörda påverkan på stadens fysiska miljö, här i Göteborg. Flygbild över den enorma trafikapparatur som Gullbergsmotet, Olskroksmotet och Kungsbackaleden utgör, tagen i sydlig riktning. Foto: Wikimedia

Hur ser då biltrenden ut idag? Idag har vi över 4 700 000 registrerade personbilar i Sverige och de ökar med flera tusen varje år. Biltätheten i landet är 478 bilar per 1000 invånare och ökar likaså varje år. Enligt Statistiska centralbyrån verkar det inte finnas något som tyder på att bilen är på väg ut. Både antalet bilar och körkortsinnehavare ökar ständigt (SCB 2017). Men samtidigt har trängselskatt införts på många håll i Sverige, vilket kan ses som en ideologisk vändning och politikerna är måna om att markera för en mindre användning av bilen. Flera kommuner har även som mål att minska biltrafiken i tätorterna. Det finns dock inget som pekar på att svensken skulle välja bort bilen helt då bilen är en given del av våra liv och en inarbetad företeelse i vårt samhälle.

2.2 Göteborg som bilstad

Från 1950-talet kom bilismen att sätta prägel på staden Göteborg på riktigt. Bilen hade förvisso funnits en längre tid innan dess men det var först nu man på allvar började göra rum för bilen och anpassa samhället efter den (Andersson, Fritz, och Olsson 1996, s.42). Ut med gatorna stod parkerade bilar, torg blev till parkeringsplatser, trafikskyltar dök upp och gatubilden förändrades i grunden sett till typ av trafik, ytbeläggning och utformning. Bilarna blev fler och fler och åtgärder krävdes för att ta itu med frågan om den allt mer påfrestande trafiksituationen. Stadens gamla bebyggelsemönster hotades nu på allvar av bilen och den befintliga bebyggelsen förlorade mycket av sin kvalitet som ett resultat av de allt för många platskrävande bilarna. (ibid. s.43). Flera tomter revs för att göra plats för ytterligare parkering. Bilismen medförde flera olika fenomen och nya element i stadsbilden, såsom trafikskyltar, garage, parkeringshus, broar, tunnlar, parkeringsplatser, bensinmackar, verkstäder, köpcentra och stormarknader.

Den gamla staden inom vallgraven kom att avfolkas under 1950-60-talen och förlorade också därmed mycket av sin funktion som kommersiellt centrum. De stora köpcentren som byggdes utanför staden, så som Frölunda torg t.ex., konkurrerade ut innerstaden till viss del. Byggandet av Östra Nordstan kan

ses som ett försök att motverka dessa tendenser och ett sätt att behålla kunder och människor i centrum. (ibid. s.43).

Under rekordåren efter kriget kom Göteborg allt mer att befästa sin identitet som varvs- och industristad. Omfattande investeringar i nya fabriker och anläggningar gjordes under 1960-talet där de mest framstående exemplen är Arendalsvarvet, Torslandaverken och container- och oljehamnarna. Verksamheterna lämnade allteftersom stadskärnan och utlokaliseras till periferin där tillgången till billig mark var stor. Denna kraftiga utlokalisering kom att ställa krav på fraktsätt och kommunikationer, vilket blev en stark bidragande faktor till byggandet av de stora infrastrukturprojekten i form av bro-, tunnel- och motorledsförbindelser som tog fart i staden under 1960-70-talen (ibid. s. 273). De viktigaste av dessa projekt behandlas i nästa kapitel. Första motorvägen i Göteborg var utbyggnaden av Riksväg 2 som gick från Hjalmar Brantingsplatsen och norrut vidare till Kungälv, idag känd som Kungälvsleden, och utgör en del av E6. Den första etappen, som sträckte sig fram till Kärramotet, öppnades upp för trafik 1958 och var därmed den tredje motorvägssträckan i landet (Moberg och Schånberg 1968, s.30-31).

Under 1970-talet skedde en dramatisk förändring i Göteborgs identitet, då varven ett efter ett lade ner som ett resultat av oljekrisen 1973-74 i kombination med ökad konkurrens från Japan. Göteborg övergick från sjöfartsstad till bilstad. Dels i bemärkelsen av att stadens fysiska miljö hade ändrat skepnad så drastiskt, dels för att bilindustrin med Volvo nu på allvar intog rollen som Göteborgs största arbetsgivare. År 1974 gick Volvo som tåget och tillverkade totalt 270 000 bilar och hade över 56 000 anställda, varav 17 000 av de anställda fanns i Göteborg. Andra halvan av 70-talet var inte fullt så lyckat men produktionen hölls kvar i staden och företaget bibehöll sin position som stadens viktigaste industri (Caldenby, Linde Bjur, Ohlsson 2006, s.19).

Göteborg är idag en relativt splittrad stad där bebyggelsen inte är koncentrerad utan istället utspridd över stora ytor samtidigt som många av de förorter som byggdes under bl.a. miljonprogrammet utformades med bilen som central del av livsstilen, vilket i sin tur medfört att många av invånarna blev beroende av bilen (SR 2016). Göteborg kommer alltså att även en bra bit in i framtiden att vara en bilstad, även om kommunen jobbar med att få fler folk att välja kollektiva transportmedel framför bilen. Göteborg har idag en biltäthet på 339 per 1 000 invånare, (total mängd personbilar = 188 000) alltså personbilar i trafik, vilket ändå får anses vara relativt lågt då det nationella snittet ligger på 478 bilar per 1 000 invånare (SCB 2017). Samtidigt är detta inte ett helt tydligt mått på hur mycket trafik det rör sig på stadens vägar då en hel del trafik består av genomfartstrafik och besökare. För att jämföra med rikets andra stora städer, Stockholm och Malmö, är biltätheten faktiskt lägst av de tre. Där ligger biltätheten på 372 respektive 364 per 1 000 invånare. Den tidigare nämnda Uno Åhrén gjorde en prognos under tiden bilismen på allvar började ta fart att framtidens bilstäder skulle ha en biltäthet på 660 bilar / invånare (Lundin 2008, s.31) Idag kan vi konstatera att han inte hade rätt då endast ett fåtal kommuner i landet (glesbyggda tätorter) kommer upp i den siffran. Siffran kanske säger mer om tidens framtidsoptimism gentemot bilismen än Åhréns enfaldighet.

2.3 De stora infrastrukturprojekten i Göteborg under 1960-talet

Som svar på den utveckling som skedde i samhället under denna period med kraftiga satsningar inom industri, bostäder, omsorg och allt vad det innebar var man tvungen att bygga upp strukturer som kunde tillgodose det ökade kravet på transporter. Resultatet blev ett antal stora projekt som än idag sätter stor prägel på stadsbilden. I detta kapitel redogör jag kort för några av de största och viktigaste projekten i Göteborg som planerades och realiserades under denna period, nämligen Älvsborgsbron, Lundbyleden, Tingstadstunneln och Kungsbackaleden. Samtliga exempel är tagna ur boken *Göteborg bygger* från 1971. Boken är utgiven i samarbete mellan stadsbyggnadskontoret, gatukontoret och bostadskontoret, i syftet att belysa de viktigaste och intressantaste projekten sett till bostadsbyggande och infrastruktur i staden från denna tid och får därmed också i detta arbete fungera som de viktigaste representanterna. Kapitlet är tänkt att skapa en förståelse för omfattningen av de stora satsningarna och

sätta in Oscarsleden, som planerades i samma veva, i ett större sammanhang. Oscarsleden redogörs för i samband med undersökningen i nästa kapitel.

Älvsborgsbron är en hängbro avsedd för i första hand motortrafik som förbinder fastlandet med Hisingen i mynningen av Göta älv och är försedd med sex vägfiler samt gång- och cykelväg. Våldiga mot och anslutningsvägar, så som Rödastensmotet och Kungstensmotet, byggdes i samband med projektet. Bron var en del av projektet Västerleden, vilken sträcker sig vidare som en halv ringväg runt västra Göteborg. 1961 slogs beslutet att bygga bron fast, trots att man redan 1952 beslutat om en tunnelförbindelse längre uppför älven som skulle utgå från Johannesplatsen på södra sidan, men de planerna hävdades alltså till förmån för broförbindelsen. I november 1966 invigdes Älvsborgsbron av kommunikationsminister Olof Palme och var då en av Europas längsta hängbroar med sitt spann på 417 meter. (Garellick 2008, s. 201) Älvsborgsbron och Västerleden byggdes med syftet att förbinda stora bostadsområden i sydväst med de växande verksamhetsområdena på västra Hisingen samt för att avlasta Götaälvbron som hade nått sin maximala kapacitet (Göteborgs allmännyttiga och kooperativa bostadsföretag 1971, s.33). Intressant är också att projektet med bron och dess förbindelser redan i planen från 1961 planerades utifrån högertrafik som ju verkställdes först 1967 (RGS, Göteborgs stadsfullmäktiges handlingar 1961). Älvsborgsbron kom dels att bli Göteborgs nya landmärke och port mot väster, dels ett monument över bilismen.

Tingstadstunneln är en sexfilig motorvägstunnel som utgör en del av E6:an och blev tillsammans med Götaälvbron och Älvsborgsbron den tredje huvudsakliga förbindelsen till Hisingen. Tunneln byggdes med syfte att liksom Älvsborgsbron lätta trycket på den överlastade Götaälvbron. Genom Ringömotet går på norra sidan Lundbyleden och Kungälvleden samman innan vägen går ner under älven och genom tunneln för att sedan fortsätta i Kungsbackaleden vidare söderut genom Gårda och Örgryte. Den 29 mars 1968 stod tunneln klar och invigningen firades med ärtsoppa och nubbe för 1 200 personer, allt uppdukat nere i tunneln. Tunneln är en så kallad sänktunnel som består av fem enorma betongelement som tillverkades i torrdocka och sänktes sedan ner i en uppmuddrad ränna på älvens botten (Olsson & Svensson 1981, s. 85).

Lundbyleden är en motorled i 6-filer som löper strax norr om Göta älv. Leden invigdes 1971 och byggdes med syftet att sammanbinda de tre älvförbindelserna, Götaälvbron, Älvsborgsbron och Tingstadstunneln. Med olika trafikplatser och mot har leden kontakt med det övriga trafiknätet på Hisingen (Göteborgs allmännyttiga och kooperativa bostadsföretag 1971, s. 35). Leden har tydlig karaktär av barriär då den avgränsar stora områden norr om älven från vattnet.

Kungsbackaleden utgör en sträcka av både E6 och E20 och tillgodoser trafikflödet till och från staden söderut. Leden delar effektivt staden och skär tvärs genom bebyggelsen med Gårda till väster och Örgryte till öster. Vägen har länge gått här men kraftig utbyggnad och breddning skedde i etapper under 1960-70-talen. Längs med leden byggdes i samma veva en serie trafikmot som tog stora ytor mark i anspråk. Från norr och vidare söderut hittar man först Gullbergsmotet och Olskroksmotet som utgör enorma apparater och ligger dessutom i nära anslutning till varandra (se fig.1, s.18) Vidare söderut hittar vi Ullevimotet, Gårdamotet och Örgytemotet. (Göteborgs allmännyttiga och kooperativa bostadsföretag 1971, s. 33)

2.4 Jämförelse Stockholm och Malmö

För att få en bild över hur läget såg ut i övrigt i Sverige görs här en kortfattad jämförelse med landets andra två storstäder. Det kan konstateras att Göteborg inte är ensam i sin omvandling då både Stockholm och Malmö genomgått liknande förändring. Stockholm hade en liknande kurva där trafiken ständigt ökade, vilket år 1960 resulterade i en trafikledsplan där riktlinjer för stadens infrastruktur drogs upp. Planen kom att påverka staden i hög utsträckning och gick hårt åt befintlig bebyggelse. Planen innehöll en ringled kring innerstaden, en nord-sydaxel via Gamla stan och en öst-västlig Rådmanled. Ringvägsbygget inleddes med Essingeleden som blev klar 1965. Kritiken var stark från

många håll, men förbättrade samtidigt den krisartade trafiksituationen väsentligt. ”Den i alla avseenden djup olyckliga Centralbron invigdes i sin helhet 1967” skriver författaren i boken Stockholms årsringar (Andersson 1997, s.183). Barriärer bildades, gatubreddningar gjordes och omfattande rivningar skedde, bland annat de så ständigt omtalade Klarakvarteren, allt för att göra plats för bilen som var den centrala spelaren i stadsplaneringen. Framtidsoptimismen hade knappt några höjder. Sergels torg mitt i centrala Stockholm som idag utgör en bullrig trafikkarusell beskrevs i debatten som ”Europas modernaste och förnämsta plats” av förespråkare för den stora utvecklingen. Liksom i Göteborg skapades också här bilburna förorter som Vällingby, Högdalen, Skärholmen osv (ibid. s.181-183).

Inte heller Malmö kom undan massbilismen. Den trängande trafiksituationen löstes genom att bredda många av de befintliga vägarna och göra dem till flerfiliga stadsmotorleder med uppgiften att leda trafiken både in, ut och genom staden. Trelleborgsvägen, Ystadsvägen, Amiralsgatan m.fl. kom att ändra skepnad och bli hårt trafikerade leder med syftet att effektivt se till att trafikflödet förbättrades. 1975 öppnade den efterlängtade Inre ringvägen som knöt samman flera av lederna och avlastade centrum ytterligare. Yttre ringvägen invigdes år 2000 i samband med Öresundsbron och utgör mer eller mindre en mur, en stor barriär som tillsammans med sina väldiga mot bildar en komplicerad infrastrukturapparat (Ingmarsson 2004, s.133). Också i Malmö byggdes områden som utformades med bilen som utgångspunkt, bl.a. Rosengård och Kroksbäck. Speciellt Rosengård har fått utstå kraftig kritik bl.a. på grund av att stadsdelen anses vara allt för bilanpassad. Teorierna om att skilja på trafikslagen realiserades i hög grad här.

3. Oscarsleden idag, dess föregångare och dess tillkomst

3.1 Beskrivning av Oscarsleden idag

Oscarsleden är en fyrfilig stadsmotorled, som fått sitt namn efter den tidigare vägen på sträckan, nämligen Oscarsgatan, och stod klar i sin helhet 1974. Den löper genom Göteborg längs Göta älvs södra strand och sträcker sig från Rödastensmotet i väster till Götatunneln i öster, vilket utgör en sträcka på cirka 3 km. Den går i huvudsak genom stadsdelarna Kungsladugård och Majorna. Leden har idag funktionen att leda västligt gående trafik ut ur stadens centrala delar och binder samtidigt ihop de båda älvförbindelserna Älvsborgsbron och Tingstadstunneln. Leden är försedd med tre mot, nämligen Jaegerdorffsmotet, Kusttorgsmotet och Fiskhamnsmotet som ansluter till det lokala gatunätet och andra motorleder. Leden är en del av E45, vilket också är Sveriges längsta väg. E45:an fortsätter ända upp till Karesuando i norr och i söder ringlar den sig ner genom Europa för att slutligen nå ända fram till staden Gela på Sicilien. Oscarsleden går under beteckningen ”genomfartsled av riksintresse” enligt Trafikverket. Vägen är numera statlig och för drift och underhåll ansvarar Trafikverket. På vägen transporteras i snitt 55 000 fordon per dygn, vilket leder till höga bullernivåer och försämrad luftkvalitet i områden i nära anslutning (Stadsbyggnadskontoret Göteborg 2015, s. 24; Trafikstatistik u.å.). Miljöförvaltningen i Göteborg påvisar att områdena kring alla större leder i Göteborg lider av för höga bullernivåer, Oscarsleden inget undantag. Dagnsekvivalenten ligger på 65dBA och 55 dBA är riktvärdet för god miljö. (Göteborgs stad 2014).

Vissa oklarheter verkar råda kring vilket namn leden går under, vilket är lika bra att reda ut direkt. Södra hamnleden och Götaleden är två namn som än idag felaktigt förekommer när Oscarsleden diskuteras och omnämns. I min undersökning använder jag mig konsekvent av namnet Oscarsleden, då det är namnet som används i planhandlingar och liknande samtidigt som det är det officiella namnet enligt Trafikverket.



Figur 2. Oscarsledens placering i Göteborg. Karta:Eniro



Figur 3. Oscarsleden med Fiskhamnsmotet i förgrunden och fiskhamnen till höger, sett från Sjöfartsmuseets torn västerut mot Göta älvs mynning. Foto: Wikimedia.

3.2 Föregångare till Oscarsleden

Trafiken västerut från Göteborg har genom tiderna använt sig av i huvudsak tre olika vägar som i olika skeden avlöst eller kompletterat varandra. Allmänna vägen var den tidigaste av dem och var anpassad till hästekipage. Därefter drog man fram den betydligt rakare Karl Johansgatan som skulle komma att bli anpassad till de elektriska spårvagnarna. Parallellt med Karl Johansgatan gick även Oscarsgatan. Och till sist kom den moderna motorleden Oscarleden längs älven som skulle komma att ersätta Oscarsgatan och byggas helt och hållet för den motorburna trafiken. Både Allmänna vägen och Karl Johansgatan finns kvar, även om de kommit att variera en del i både utformning och sträckning genom åren. Av Oscarsgatan finns idag endast ett litet fragment kvar i form av en avfart från motorleden i närheten av Amerikahuset.

I över 200 år var Allmänna vägen den huvudsakliga kommunikationsleden genom Majorna. Då älven var för grund för flera av de större fraktfartygen lade de till ute i stadens västra kant. För att frakta allt gods krävdes en duglig väg och därav fick Allmänna vägen en viktig funktion för staden. Trafiken blev allt mer livlig under 1800-talet och behovet av en ny, rak och mer tidsenlig gata uppstod och lösningen blev att man anlade Karl Johansgatan som kom att bli den verkliga pulsådern genom västra Göteborg. I och med detta förändrades den tills då kraftigt oregelbundna stadsbilden i Majorna då man i anslutning till den nya gatan anlade räta kvarter i rutnät (Blomgren 1988). En liknande "kungsväg" planerades parallellt som skulle föräras med namnet från regenten Oscar II, nämligen Oscarsgatan. Man ville slippa de problem man hade med den branta Stigbergsliden och vägen skulle istället löpa nedanför längs berget. Vägen var aningen diffus i sin stäckning. Den började vid Masthuggstorgets nordvästra hörn för att strax nedanför Henriksberg mer eller mindre upphöra och gå ihop med hamnen men dök sedan upp på nytt en kilometer bort vid Klippan. Oscarsleden kan på sätt och vis ses som en fullbordning av den ofullbordade Oscarsgatan (Blomgren 1988).



Figur 4. Vy över hamnen 1922 i höjd med Henriksberg. Oscarsgatan kommer ner till hamnen från mitten i bild, den enda bit av gatan som finns kvar idag. Pumphuset med sadeltak till vänster och det högresta tegelhuset Stigbergsliden 4 känns fortfarande igen idag, men berget är bortsprängt och Oscarsleden drar nu fram i bildens vänstra hörn. Foto: Okänd.

3.3 Planering och tillkomst

Staden hade blivit trång och de befintliga vägarna kom att bli flaskhalsar då människor skulle ta sig mellan stadens olika områden samtidigt som industrin gick på högvarv, vilket ledde till krav på nya effektiva vägar och transportförbindelser. I slutet av 1950-talet togs en trafikledsplan fram av kommunen i vilken Oscarsleden var en avgörande pusselbit. Det huvudsakliga syftet med Oscarsleden var att tillgodose det ökade flödet av trafik som beräknades tillta kraftigt i och med verkställandet av Älvsborgsbron. Verksamheterna och industrierna på västra Hisingen behövde bättre förbindelser till centrum vilket bygget av leden skulle vara ett svar på. Leden skulle också fungera som en länk mellan de båda hisingsförbindelserna Älvsborgsbron i väst och Tingstadstunneln i öst. Ett annat motiv till anläggandet av en ny led var trängseln. Göteborgs bilpark hade expanderat kraftigt och vägarna räckte inte längre till. Genom att öppna upp en ny västlig motorled skulle Majornas gator avlastas rejält. Samtidigt var omfattande bostadsområden i Västra Frölunda på gång. En väldimensionerad led som kunde svälja mycket trafik blev därför avgörande för att binda ihop väster med centrum (SBK 1964). En tredje aspekt var trafiksäkerheten. Karl Johansgatan var överbelastad och hårt trafikerad. ”Kapaciteten har visat sig otillräcklig med hänsyn till bilbeståndets allmänna tillväxt” skrev man i gatukontorets protokoll inför utbyggnaden av Oscarsleden etapp III. Ett rimligt led i denna överbelastning var den höga olycksstatistiken. Karl Johansgatan var i början av 1960-talet en av stadens mest olycksdrabbade gator med både dödsfall och allvarliga olyckor varje år, något man ville råda bot på med den nya leden. Det var alltså inte önskvärt att leda in mer trafik på Karl Johansgatan. Speciellt den tunga trafiken från hamnen ville man ha bort från det lokala gatunätet (RGS, Ärende 23/69)

Oscarsledens historia börjar egentligen den 1 juni 1961 då beslut togs, som grundade sig på kommunens trafikledsplan från 1959, att bygga Älvsborgsbron med tillfarter. Beslutet omfattade även den första delen av utbyggnaden av Oscarsgatan, vilket innebar en sträcka fram till Jaegerdorffsplatsen. Beslutet innehöll i detta skede inga konkreta planer på ledens utvidgning vidare österut mot centrum men det konstateras att Oscarsgatan i sin helhet bör byggas ut till flerfilig

motorled för att "centrum skall kunna få en godtagbar kontakt med Älvsborgsbron". Oscarsleden gick ännu fram till 1964 under namnet Oscarsgatan. Även om inga konkreta planer för vidare fortsatt utbyggnad fanns innan detta så fanns långt gångna förslag som utarbetats i samråd med flera av stadens verk, så som stadsbyggnadskontoret, gatukontoret och historiska museet. "Oscarsleden kommer, då hela leden är utbyggd, att utgöra en högklassig trafikled från Rödastensmotet i väster till Järntorget i öster" menade man på gatukontoret (RGS, Ärende 23/69). Man var tidigt ense om att leden behövde ett flertal planskilda mot för att knytas samman med det lokala vägnätet. Från början var det tänkt att placera ett mot vid Älvsborgsgatans ände, men det visade sig senare att Jaegerdorffsplatsen skulle utgöra en bättre plats för att växlingssträckor och påfarter skulle få den plats och längd som krävdes.

Den 17 juni 1964 godkändes av stadsfullmäktige förslaget till ändrad stadsplan för bl.a. Kungsladugård och Majornas 1:a och 2:a rotar där Oscarsleden skulle komma att dras fram. Museet som var en del av planeringsarbetet konstaterade i ett utlåtande att Oscarsleden skulle komma att innebära en klar nackdel för kulturmiljön men de hade heller inte varken makt eller avsikt att stoppa projektet i och med dess nödvändighet för staden. Däremot lyckades museet få fram vissa kompromisser som innebar fredande av några speciellt utmärka kulturmiljöer, något jag behandlar djupare i senare kapitel (Faktarummet, Handling Majorna & Klippan). I förslaget till ny stadsplan framtagen av stadsbyggnadskontoret framgår faktiskt att det är av stor vikt att beakta den äldre bebyggelsen där det i första hand syftas på bebyggelsen kring Klippan och Majnabbe. 3 december 1970 godkände stadsfullmäktige stadsplanen som skall gälla för ledens fullständiga utbyggnad vidare österut fram till Fiskhamnsmotet där sedan Andréégatan tar vid (SBK 1970).

Planeringen ansvarade stadsbyggnadskontoret för medan gatukontoret hade ansvar för granskande av planerna samt svarade för byggande och underhåll (Göteborgs allmännyttiga och kooperativa bostadsföretag 1965, s. 18) Projektet finansierades dels med kommunala medel, dels med statliga medel. Beräknad kostnad var ca 30 miljoner kronor varav 18 miljoner statsbidrag (Regionarkivet Oscarsleden). Kapaciteten för leden beräknades till 70 000 fordon per dygn, vilket skulle motsvara 1980 års trafik. Efter 1980 räknade man med att trafiken inte längre skulle öka på leden då bostadsområdena i Västra Frölunda var klara (*Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning*, GHT 1964). Siffran kan jämföras med dagens 55 000 bilar per dygn (Stadsbyggnadskontoret Göteborg 2015). Planeringsarbetet kom att försvåras till viss del, inte minst på grund av museets krav på bevarande av vissa byggnader och miljöer. "Göteborgs stadsplanerare och kulturvårdare har haft många sammanträden innan man kommit fram till en godtagbar lösning" skrev Göteborgs handels- och sjöfartstidning 1964 (GHT 1964). Kustmotet blev en speciallösning och fick en egendomlig utformning då det ställdes krav på bevarande av Kustens hus, det ditflyttade Taubehuset, miljön kring det samt utsikten mot hamninloppet (SBK 1964). Ett annat bekymmer i och med bevarandet av Kustens hus och Majnabbe som gäckade stadsplanerarna var det smala mellanrum mellan Majnabbe och den befintliga bebyggelsen på södra sidan av leden där leden skulle fram och som man nu måste förhålla sig till. Det fanns en oro att vägen inte skulle gå att göra bred nog och därmed utgöra en flaskhals i trafiken. Detta fall kom faktiskt att sätta standarden på resten av leden då det inte gick att göra bredare än fyra filer på platsen. Ännu en käpp i hjulet för planerna ansågs Kungsladugården med dess ekonomibyggnader och mangårdsbyggnad från 1800-talet utgöra. Tanken var från början att riva dessa men efter påtryckningar fick leden helt enkelt placeras längre söderut. Byggnaderna hamnade alldeles nära vägen, med bara några meter till godo, vilket inte planerarna såg gott på då det bröt mot föreskrifterna om god trafiksäkerhet (SBK 1964).

Oscarsleden byggdes i fyra etapper, bortsett från den del man redan byggt fram till Jaegerdorffsplatsen i och med Älvsborgsbron 1966. Etapp I och II byggdes båda samtidigt och inkluderade sträckningen Jaegerdorffsplatsen till Djurgårdsgatan, omfattade endast två körfält som idag utgör ledens södra körbana, och stod klar 1969. I etapp III byggdes leden ut till fyra körfält som planerat, från Jaegerdorffsplatsen ända bort till Barlastplatsen vid Masthuggskajen, en sträcka på ca 1800 meter. 1974 släpptes trafiken på här. Etapp IIII bestod av en utbyggnad av det som idag är Andréégatan längs

Masthuggskajen och gick fram till Surbrunnsgatan innanför vallgraven, där sedan Götaleden tog vid. Gatukontoret var ansvariga för bygget och det verkställdes av privata entreprenörer (RGS, Ärende 23/29) Bl.a. Skånska cementgjuteriet och AB Nils P Lundh var inblandade som huvudentreprenörer vid olika etapper (RGS 1967).



Figur 5. Schaktningsarbeten inför första utbyggnaden av Oscarsgatan i full gång. På platsen stod tidigare ett myller av äldre hus. Det vita huset rakt fram är rivet medan den carnegieska bostadslängan till höger är bevarad men starkt modifierad idag. Foto: Sven Olsson.

3.4 Debatt och motstånd

I detta kapitel redogörs för de samtida reaktionerna mot planeringen och byggandet av leden genom insamlat material i form av tidningsartiklar från den aktuella tiden. Bland stadsplanerare och politiker kan optimismen anses vara stor mot projektet men snarare tvärtom hos allmänheten. Bland de positiva kommentarerna kan man hitta citat som: ”Man får onekligen ge stadsplanerarna och trafikmyndigheterna en eloge för framtida trafikplanering” och ”Bilismen kräver sin tribut” hördes av stadens ledning i *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* i och med att planerna blev officiella (GHT 1964). Men likväl fanns en stor skara kritiker som menade att såväl Oscarsleden som de andra stora vägarna inte enbart förde med sig nytta. I *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* och *GT* förekommer flera artiklar från tiden där kritiska röster får komma till tals. Klagomål om buller, rivningar, skapandet av barriärer och omänskliga miljöer duggar tätt i pressen från slutet av 1960-talet och början på 70-talet. Många göteborgare får komma till tals i frågor om utbyggnad av infrastruktur och bilism. Många kritiserade samhällets kraftiga anpassning till bilarna och menade att city är dödsdömt då alla gator och kvarter tas över av bilen och parkeringshus. Kanske kan man tyda av detta att pendeln under 1970-talets början håller på att vända och den framåtanda och optimism till bilen som fanns hos såväl stadsplanerare och politiker som allmänheten börjar vackla (Faktarummet, Trafik i Göteborg 1971-1973).

Den berömde göteborgsprofilerade arkitekten Helge Zimdal, som faktiskt skall tilläggas att var med och bidrog till det biltäta city med parkeringshus bland annat, reagerar nu starkt mot den avskärning av vattnet som uppkommer i och med byggandet av motorled längs älven och han fördömer hela

projektet att stänga av staden från vattnet. Han påpekar att Göteborgs identitet som sjöfartsstad kapas och skadas påtagligt av byggandet av dessa leder. ”Den definitiva skilsmässan kommer att inträffa om den sexfiliga planerade Götaleden dras fram utmed Skeppsbron och vidare norrut” säger han bland annat (GHT 1970a).

När Kustmotet skulle byggas växte en stor kritik fram mot dess uppförande då man menade att det skulle hota den känsliga miljön vid Majnabbe som i planbestämmelserna hade lovats att skonas. En protestsamling planerades vid Norra hamngatan 14 där byggnadsnämnden skulle fatta beslut om motets byggande och protesterna skulle manifesteras med sång av Visans vänner och allmänhet. Evert Taubes tre systrar, varav en av dem då bosatt i Taubehuset vid Majnabbe, deltog i form av skriftlig vädjan där de framhöll att huset skulle bli oboeoligt om motet, som skulle komma väldigt nära huset, byggdes (GHT 1970b). Med facit i hand verkar protesterna varit förgäves och motet byggdes.

När det gäller kulturmiljövården i relation till trafikplaneringen verkar viss frustration finnas. Chefen för Historiska museet i Göteborg (nuvarande Stadsmuseet) ryter ifrån och menar att kulturmiljövården fått allt för lite roll i planeringen av de stora vägbyggena. Han säger att företrädarna för de kulturhistoriska intressena i många fall inte fått ett ord med i laget och riktar kritik mot trafikplanerare och ledning. Han hänvisar särskilt till fallet gällande riksväg 45 från Gamlestadstorg och vidare norrut mot Agnesberg där flera omistliga kulturmiljöer går om intet då man inte låtit museet yttra sig i frågan. Vad gäller Oscarsleden var situationen inte lika illa då museet fick en del att säga till om och vann en del strider, men även där gick rivningen hårt åt flera viktiga kulturmiljöer (Blomgren 1969).

4. Oscarsledens konsekvenser för den fysiska miljön

4.1 Oscarsledens påverkan på stadsmiljön

Oscarsleden är utan tvekan den enskilda händelse som påverkat den fysiska miljön i Majorna och Kungsladugård mest. Genom att studera och jämföra kartmaterial och flygfoton dels från tiden innan och dels från tiden efter vägbygget ser man tydligt den omdaning av landskapet vägen åstadkommit. Den kanske största påverkan på stadsmiljön som en konsekvens av leden är, som tidigare nämnts, den kraftiga barriär som bildades mellan älven och staden. En barriär kan definieras som någonting som utgör hinder och försämrar framkomlighet eller tillgänglighet för människor och djur. Barriäreffekter uppstår ofta på trafikleder och gator som trafikeras av över 5 000 fordon per dygn (Stadsbyggnadskontoret 2009). För att göra en enkel jämförelse kan nämnas att Alléstråket i Göteborgs centrum trafikeras av 10 000 fordon per dygn (Johansson och Pihlquist 2015, s.7) medan Oscarsleden är uppe i närmare 55 000. Båda är barriärer, men av olika slag. Den tidigare så självklara kopplingen mellan Majorna och verksamheterna i hamnen uttraderades helt. Tidigare nämnda Zimdal skrev kritiskt i Göteborgs handels- och sjöfartstidning 10.12.1970 att besökare och turister utan problem skulle kunna vistats i staden utan att förstå dess identitet som framstående sjöfartsstad i och med att man förlorat kontakten med vattnet och hamnen (GHT 1970b). Även ur historisk synvinkel anses leden utgöra ett mindre lyckat inslag i stadsbilden. Björn Olsson skriver att ”fram till början av 1970-talet kunde göteborgarna känna hamnen som en levande del av sin stad. Men de trafikplanerare som sedan lade ut Oscarsleden – en oöverkomlig trafikravin mellan staden och hamnen – kan inte ha varit göteborgare. Då skulle den aldrig gått där.” (Olson och Svensson 1981, s. 39). Det tål dock att sägas att hamnen inte heller innan var en plats man uppehöll sig på i första hand men just att en sådan naturlig del av staden, både i form av hamnverksamheten och vattnet, trängdes undan till att vara något svåråtkomligt och avlägset, var en stor förlust för invånarna. Jan Jörnmark, docent vid Chalmers och Handelshögskolan i Göteborg och ofta förekommande i samhällsdebatten, berättar i en krönika i GP 30/12 2016 om minnen från sina besök i 1960-talets Göteborg och hur han och hans far fascinerades av att spana in den intensiva verksamheten i hamnen. När han sedan återvände på 1970-talet hade allt förändrats och Oscarsleden hade bidragit till att radera ut det Göteborg han lärt känna. Krönikan är belysande för hur leden påverkat stadsmiljön och han menar att Oscarleden är ett skolexempel på hur bilismen tog över städer under efterkrigstiden (Jörnmark 2016). Det skall nämnas att hamnen fortfarande är aktiv i allra högsta grad. Fiskhamnen, som legat här länge, finns kvar och tar idag, tillsammans med Stenas båda terminaler, i stort sett upp hela Majornas strandlinje. Oscarsledens framdragning har inte hindrat verksamheter att fortsätta, men den hindrar Majorna att nå vattnet.

I och med motorledens tillkomst skars alla de korsande vägarna som lett fram genom Majorna ner till hamnen av. Vill man nu ner till hamnen sker det via något av de tre planskilda moten eller gångtunnelnarna. Kapningen av vägarna krävde att de byggdes om, antingen till återvändsgränder eller så fick de ledas om runt kvarteret på annat vis. För att ta några olika exempel på dessa ombyggnader kan nämnas Kustgatan, Betzensgatan och Djurgårdsgatan. Kustgatan ringlade sig tidigare genom bebyggelsen och mynnade sedan ut vid hamnen, men blev avskuren och tar istället av österut och går vidare längs leden fram till Kustmotet. Betzensgatan ledde tidigare ner till vattnet som en arm från Karl Johansgatan men är idag en återvändsgränd. Djurgårdsgatan som börjar uppe vid Djurgårdsplatsen och skär rakt genom kvarteren ledde tidigare direkt ner till hamnen efter att ha svängt av österut ett kvarter efter Karl Johansgatan. Idag är den förlängd genom att fortsätta över Oscarsleden via en viadukt och går därefter ner i en krök till Amerikaskjulet. Från Kusttorget nås fortfarande hamnen tack vare viadukten som leder över leden vid Kustmotet. Majnabbegatan och Fiskhamngatan sammanbyggdes och drogs om. Sjöfartsmuseet är ett tydligt exempel där man kan se hur leden påverkat den fysiska miljön i form av vägändringar. Museets pampiga, symmetriska portal som vetter västerut har idag fått ett helt annat avsides läge än tanken var vid uppförandet i början av 1930-talet. Idag ter sig placeringen av entrén väldigt underligt vänd mot en asfalterad parkering som i sin tur är inklämd bland av- och påfarter vid Fiskhamnsmotet. Vid Klippan kan man också genom att

vandra runt i området se spår av vägdragningar som förändrats eller klipps av i samband med byggandet av leden. Bland annat är Klippgatan ett tydligt exempel på det där den gatstensbelagda vägen får ett abrupt avhugget slut. Också den stora Karl Johansgatan byggdes om samtidigt som leden tillkom. Bland annat breddades den västerut från Karl Johans kyrka och spårvagnstrafiken fick egen banvall. (Regionarkivet, Ärende 23/69). En annan konkret ändring i infrastrukturen var att man tog bort godstågen som trafikerade hamnen. Ända in på början av 1960-talet gick fortfarande järnväg genom hamnen för att kunna transportera gods. Både järnvägen och bangården togs bort då man byggde leden (Lantmäteriet 2017).

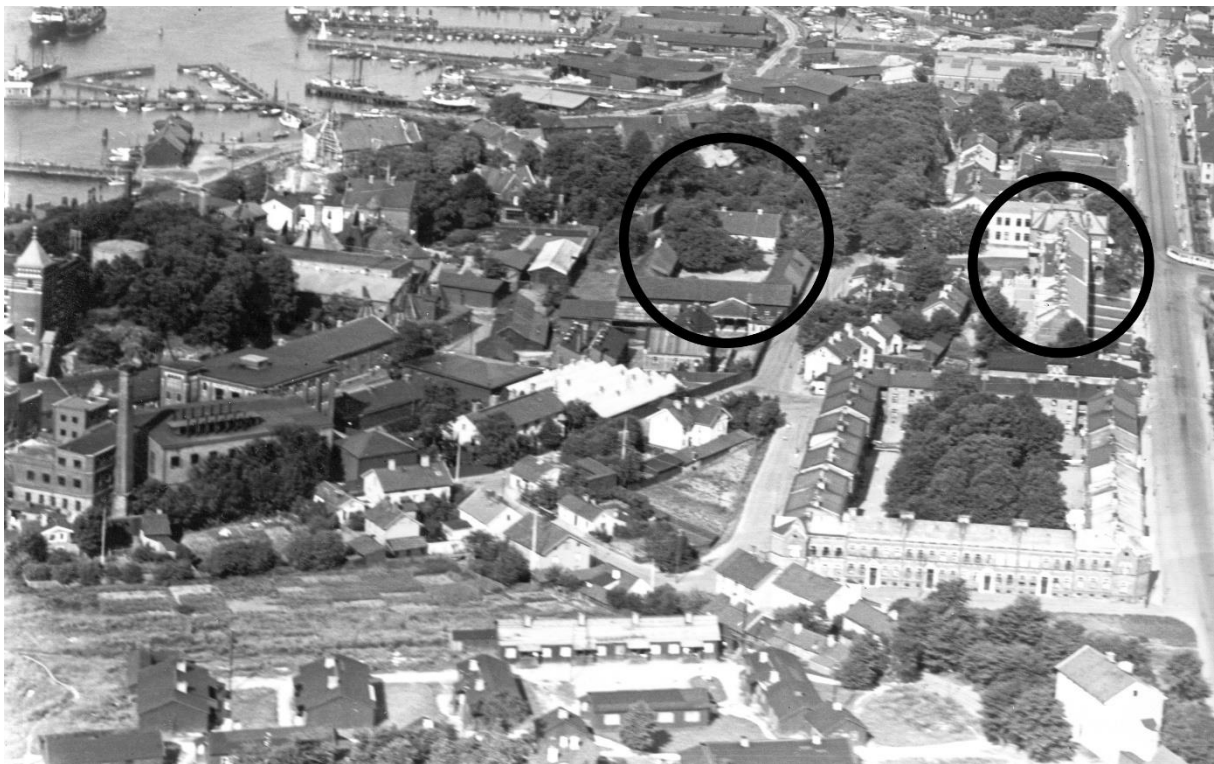


Figur 6. Bild över fiskehamnen med bangården, 30-tal. Foto: Okänt

Ännu en aspekt av den förändrade stadsbilden, förutom barriärskapande och förändring av vägdragningar är givetvis påverkan på bebyggelsen. För att bygga en bred motorväg mitt inne i redan bebyggd miljö är det omöjligt att inte behöva riva bebyggelse, så även i detta fall. Ett problem var att det längs södra älvstranden fanns en hel del kulturhistoriskt intressanta byggnader vilket man inte kunde ta hänsyn till då den nya motorvägen verkligen behövdes, och intresset för bevarande stod inte alls i lika hög kurs som intresset för att få en väl fungerande infrastruktur. Museet gjorde sitt för att begränsa antalet rivna hus men deras makt var begränsad. Flera historiska miljöer kom att bli helt uttraderade. Rivningarna skedde dels för att de stod direkt i vägen för maskinerna som skulle dra ut den nya vägen, dels för att de allmänna rekommendationerna var att avståndet mellan motorväg och bebyggelse skulle vara maximalt, främst sett ut trafiksynpunkt. Stadsplanehandlingarna från 1964 uppger att praxis är att motorvägar skall ha ett avstånd på 100-600 meter mellan väg och bebyggelse, vilket var långt ifrån vad som var rimligt på en stadsmotorled som denna. I Oscarsledens fall har man istället förhållit sig till ett avstånd av 15 meter, vilket inte heller kunde följas fullt ut då man beslutat om att bevara byggnader som omöjliggjorde detta. Men i vilket fall som helst krävde denna extra buffert stora ytor i anspråk och gjorde således ytterligare inverkan på stadslandskapet (SBK 1964). Det byggdes även stora mot i form av viadukter samt på- och tillfarer till leden, vilka också tog upp mycket plats samt kom att föranleda rivning av befintlig bebyggelse på platsen.

Flera viktiga byggnader med kulturhistoriskt värde kom att knuffas undan då motorleden skulle fram. Robert Garellicks bildverk *Bilden av Göteborg II* (2008) ger en bra inblick i detta då flera av de rivna husen redogörs för genom rikligt bildmaterial. Mycket äldre bebyggelse kopplat till Carnegieska

bruken i Klippan fick stryka på foten, främst i form av arbetarbostäder. Faktum är att det mesta av bebyggelsen mellan Karl Johansgatan och Klippan revs, med några få undantag. Många hundra människor kom att bli av med sin bostad som en följd av detta. Karl Johansgatan 109-113 var det största och kanske mest framträdande kvarteret vilket bestod av bostadshus uppförda kring 1880 i rött tegel i engelskinspirerad arkitektur ritade av Adolf Edelsvärd och fick tyvärr sätta livet till i början av 1960-talet (Bladh och Hammarsson 2008, s.38). För att nämna ytterligare några viktiga historiska byggnader i anslutning till Klippan och Carnegiebruket kan nämnas Älvsborgsskolan, som 1958 några år innan rivning bytte namn till Klippans skola. Byggnaden var vitputsad, låg i korsningen Karl Johansgatan Älvsborgsgatan och hyste elever som var barn till arbetarna vid bruket. I närheten av den längs Karl Johansgatan låg en byggnad i tegel som uppförts 1890 som hushållsskola för unga flickor. (Garellick 2008, s.190-192). Söder om Kungsgården lär även en smedja från äldre tid ha funnits men som togs bort innan lastbilar, vägskrapor och vältar kom till platsen för att anlägga väg. (Göteborgs hembygdsförbund 1962). Ytterligare nämnvärd bebyggelse som revs, men utan några större kulturhistoriska värden, var en bensinmack precis bredvid Klippans skola och ett bussgarage. Lustigt nog antyds inte någon sentimentalitet över huvud taget i planhandlingarna när det gäller rivning av bebyggelsen, varken äldre eller nyare, utom just nämnda bussgarage. Bussgaraget är den enda byggnad man grubar sig över att måste rivas då det fyllde en viktig funktion och skulle vara dugligt många år framöver (Stadsbyggnadskontoret 1964). Vidare österut kom flera mindre hus att påverkas av leden, främst bostadshus och mindre verksamheter. Den gamla stadsbebyggelsen på Stigbergets norrsida kom att helt uttraderas, vilket idag får ses som en stor förlust (Blomgren 1999).



Figur 7. Flygfoto västerifrån taget tiden innan Oscarsleden byggdes. Markerat inom cirklar syns bebyggelse som var hotad men skonades från rivning, till vänster kungsgården med ekonomibygnader och till höger den carnegieska bostadslängan från 1902. I princip all bebyggelse söder om de röda ringmarkeringarna kom att rivas, inklusive det stora kvarteret med kringbyggd innergård, Karl Johansgatan 109-113 som syns tydligt. De gamla industribyggnaderna vid Carnegieska bruket längst till vänster kom dock inte i vägen och skonades därför. Oscarsleden drogs sedan mellan de båda ringmarkeringarna parallellt med Karl Johansgatan, som ses längst till höger i bild, och fortsatte vidare österut mot centrum. Flygfoto: Okänt.



Figur 8. Resultatet efter omfattande rivningar. Oscarledens planerade stäckning genom staden är tydligt definierad. Carnegieska bruket till vänster och den höga carnegiska bostadslängan till höger står kvar. Den låga tegelbyggnaden i högerkanten med solupplyst långsida revs till slut den med och ersattes av en bensinstation. Okänt årtal. Foto: Sven Olsson.

4.2 Bevarade kulturmiljöer och byggnader

Samtidigt som mycket revs till fördel för Oscarsleden bidrog den samtidigt till ökad bevarandebatt och gav bränsle till andra bevarandefrågor och inte minst bidrog den till att framtiden för omistliga kulturmiljöer vid Klippan tryggades i och med upprättandet av kulturresevat. Kommunen var också med och bidrog till upprustandet av bebyggelsen i området då man beviljade anslag för det syftet. (Faktarummet, Handling Majorna & Klippan). Området Klippan utgörs i huvudsak av äldre bebyggelse från 1700- till tidigt 1900-tal och visar på Göteborgs rika historia. I området kan man hitta bebyggelse från flertal olika verksamheter och epoker, bl.a. hamnverksamhet, industri, jordbruk och handel. Ostindiska komapiet och Carneiges socker- och porterbruk är centrala i områdets historia och har satt sin prägel på området, även den tidigare nämnda kungsgården från 1800-talet räknas hit. Frågan om att göra Klippan till kulturresevat framhölls för första gången på allvar i en skrivelse till fastighetsnämnden i juli 1961, undertecknad av bl.a. kommunalråd Alf Hermansson, ordförande i Göteborgs hembygdsförbund Erik Bergendal, Kulturminnesföreningen Gatenhjelms, och Sven Eriksson. De var oroad av tidigare rivningar samt planerandet av Oscarsleden och ville värna om Klippans framtid. Genom ett samarbete mellan stadsplanekontoret, Göteborgs historiska museum och andra föreningar kunde man utforma en plan för Oscarsleden som till så stor del som möjligt såg till att bevara den värdefulla bebyggelsen i området. Stadsplaneförslaget klubbades igenom 15 januari 1965 och därmed var det bestämt att Klippan skulle bli ett resevat för kulturhistoriskt värdefull bebyggelse (Faktarummet, Handling Majorna & Klippan).

Utöver området som ingår i Klippans kulturresevat men med kopplingar till det kan nämnas den carnegiska bostadslängan på Karl Johansgatan 101-105 som bevarades till skillnad från kvarteret bredvid. Byggnaden uppfördes 1902 och hyste i östra ändan, förutom bostäder, även sjukstuga och bibliotek för brukets personal (Garellick 2008, s. 190-92). Idag är det svårt att förstå sambandet och dess koppling till bruket då leden skär av och lämnar industrin och bostadslängan på varsin sida om vägen, isolerade från varandra.



Figur 9. Den gamla kungsgården vid Klippan innan motorleden drogs fram alldeles intill den borte längan. Mangårdsbyggnaden är idag bevarad, ekonomibyggnaderna förstörda i brand 2003. Okänt årtal. Foto: Okänd



Figur 10. Carnegiska bostadslängan på Karl Johansgatan 101-105 från 1902. Delen hitåt inrymde sjukstuga och bibliotek för brukets arbetare. Foto: Johan Häggblom

Kustens hus, även känt som Kustens värdshus, uppfördes i slutet av 1700-talet som bostäder för anställda vid Kustens varv. (Lönnroth 1999, s. 299). Husets funktion har varierat genom åren och fungerat som bostäder, värdshus och församlingshem. När huset hotades av Oscarsleden var Göteborgs historiska museum bestämda på den punkten att byggnaden hade höga kulturhistoriska

värden och fick inte rivas. När sedan Kulturminnesföreningen Warfvet Kusten såg till att byggnaden omhändertogs och sörjde för dess underhåll beslutades av kommunen att byggnaden skulle bevaras (Garellick 2008, s. 220).

Kustens hus kom 1967 att få en ny granne. Taubehuset, som kom att ligga mitt i vägen för den nya leden, reserverades i den nya stadsplanen en ny plats vid Majnabbe, dit det även sedan flyttades av frivilliga krafter. Huset byggdes sent 1700-tal som kontor och bostadshus för Warfvet Kusten. Evert Taubes familj bodde i huset från början av 1900-talet och byggnaden är idag byggnadsminne. Huset har flera gånger varit i blåsväder och riskerat rivning. Redan 1950 ville hamnen riva huset till fördel för utvidgad verksamhet. Detta fick Evert Taube nys om när han samma vår besökte sin syster som bodde i huset. 1 maj 1950 lät han samla inte mindre än 5 000 åhörare utanför huset för att lyssna till ett brandtal där han talade om hur viktigt huset var och att det måste få finnas kvar till efterkommande generationer. Hotet avvärjdes men 1962 blev det återigen tal om rivning av huset då Oscarsleden skulle dras fram (Garellick 2008, s.221). I februari samma år motionerade det tidigare kommunalrådet Alf Hermansson tillsammans med andra fullmäktigeledamöter om anslag att flytta huset till en tomt på Majnabbeberget. Förslaget till att upplåta mark vid Majnabbe godkändes av kommunen till slut och en förening startades som kunde få en flyttning av huset till stånd. Kommunen själv hade inte något vidare intresse att skjuta in pengar i detta projekt men de lovade att skänka huset till föreningen om man lyckades flytta det samtidigt som de 20 000 kronor som rivningen annars skulle kostat staden gav som gåva till föreningen. I övrigt finansierades flytten av lån på närmare 400 000 kronor och frivillig arbetskraft. Huset lyftes upp på balkar som i sin tur lades på rullar för vidare transport. Juni 1967 var huset flyttat, renoverat och klart (Hermansson 2001, s. 14-19).



Figur 11. Kustens hus vid Majnabbe. Foto: Johan Häggblom



Figur 12. Taubehuset som fick sin nuvarande plats vid Majnabbe 1967. Foto: Johan Häggblom

5. Oscarsleden och framtiden

5.1 Debatt i media

Under de senaste åren har Oscarsleden, problematiken kring den och hur man skall gå tillväga för att åtgärda dessa, vid många tillfällen diskuterats i pressen. Genom en enkel sökning i universitetsbibliotekets sökdatabas för artiklar och media, Mediearkivet får man en översiktlig bild av i vilka sammanhang leden omnämns och diskuteras. Göteborgsposten är det överlägset vanligaste forumet. Ledens dåliga placering, dess negativa effekter i form av buller och luftföroreningar och inte minst dess funktion som barriär dyker frekvent upp i som tema i olika debattartiklar, krönikor och ledare. Här följer några exempel.

Jan Jörnmark, gästkrönikör på Göteborgs-Posten som ofta medverkar i debatten kring stadsbyggnadsfrågor, framhåller i sin tidigare nämnda krönika från 30 december 2016 att Oscarleden utgör en klart negativ inverkan på staden men att möjligheter finns för att genom åtgärder återta det som gick förlorat när den byggdes. Idag är det främst närheten till vattnet som man är ute efter när man planerar bostäder. Senaste exemplet är Masthuggskajen där detaljplanprocessen är i full gång. Jörnmark framhåller att överdockning av leden längs södra älvstranden borde vara något eftersträvt för att lyckas bygga riktig stad längs älven (Jörnmark 2016). Flera tycks, liksom Jörnmark, se fördelar i att få bort leden. Bostadsrättsföreningen Kostern skriver i en debattartikel från 19 februari 2016 om Masthuggets utveckling och möjligheten att skapa 40000 attraktiva bostäder samt attraktivare stadsmiljö genom att gräva ner leden under förutsättningen att Stena flyttar sin verksamhet (Alström och Cedermark 2016). Förslagen om att däcka över eller gräva ner en hel motorväg anses nog av de flesta som ett väldigt kostsamt projekt, vilket förmodligen är korrekt. Därav förekommer också andra lösningar i debatten. Förslag på att göra om Oscarsleden och andra tätt trafikerade trafikleder till boulevarder som skulle ge plats för både bostäder och grönska är något som lyfts fram av bland annat Ola Nylander, arkitekturskribent på GP. Genom att sänka hastigheten på leden och omgärda den av träd skulle stadsmiljön få ett behagligare intryck samtidigt som olyckorna skulle minska (Nylander 2016).

Även i onlineforum diskuteras ofta leden och hur man skulle kunna åtgärda de problem man anser att den medför och hur man skulle kunna gå till väga för att frigöra yta och häva barriäreffekten. Yimby Göteborg är ett diskussionsforum för frågor om stadsbyggnad och Oscarsleden har vid flera tillfällen tagits upp. Nedgrävning, överdäckning och boulevardisering är, liksom i GP, de mest frekventa och diskuterade förslagen (Yimby Göteborg 2017).



Figur 13. Vissa delar av sträckningen hyser vissa naturliga förutsättningar för en överdäckning anser flera på onlineforumet Yimby Göteborg. Foto: Johan Häggblom

5.2 Kommunens planer och visioner

Som har framkommit i tidigare kapitel finns alltså en del problem förknippade med Oscarsleden och idéer för att bli av med dessa saknas inte, men några konkreta förslag på hur man skall möta kritiken som finns kring leden idag saknas. Kommunen som har ansvaret för stadens långsiktiga planering har inga konkreta planer på att åtgärda problemen, men möjligheten finns i framtiden. En avgörande anledning till att man inte har några planer angående överdäckning eller liknande är dels att det kräver enorma resurser, dels på grund av Stena och deras verksamheter vid Masthuggskajen. Stenas avtal sträcker sig till 2035 med möjlighet för kommunen att bryta tidigast 2025, grundat på stadsutvecklingsskäl.¹

Även om kommunen saknar konkreta planer så saknas inte visioner. 2012 antog kommunfullmäktige Vision Älvstaden, ett stadsutvecklingsprojekt som strävar efter att skapa ”inkluderande, grön och dynamisk innerstad runt älven”. Södra älvstranden är en del i projektet och man strävar efter att staden skall närma sig vattnet genom Skeppsbron, Masthuggskajen och Stigberget, vilket på många håll redan är i full gång. Man strävar också efter att hitta en slutgiltig lösning för Oscarsledens omgestaltung för att verkligen få staden att komma i kontakt med vattnet igen (Göteborgs stad 2012). Göteborgs kommun är också mån om att utveckla kollektivtrafiken, både regionalt och inom kommunen. Detta är en av åtgärderna för att minska biltrafikens tryck i de centrala delarna av staden. Man ser också gärna bättre förbindelser mellan södra och norra älvstranden, vilket Oscarsleden idag försvårar. Även älven är en barriär i sig (Hansson 2003, s. 142-143).

¹ Informant 1 Per Osvalds

6. Slutsatser och diskussion

I det här avsnittet redogör jag för undersökningens resultat genom att knyta an till och besvara frågeställningarna samt med egna ord och tankar föra diskussion kring dessa.

Vilka motiv låg bakom byggandet av Oscarsleden?

Man skulle kunna sammanfatta motiven för anläggandet av leden i tre punkter. För det första var det trängseln. Den kraftigt ökande bilismen under tiden efter andra världskriget hade börjat få allvarliga konsekvenser för staden, den blev helt enkelt för trång. Både bilarna och antalet människor bosatta i staden ökade i rask takt. Bilarna tog för mycket plats och mot slutet av 1950-talet insåg man att något måste göras för råda bot på problemet. Samtidigt planerade man för stora bostadsområden på olika platser i Göteborg, inte minst i de västra delarna av staden. Genom att skapa en rak led som kunde förbinda Väst med centrum skulle det befintliga gatunätet avlastas. För det andra pågick en stor exploatering på Hisingen i form av industrier som krävde goda förbindelser med staden, vilket resulterade i två stora älvförbindelser som knöt ihop Hisingen med fastlandet och staden, nämligen Älvsborgsbron och Tingstadstunneln. För att i sin tur knyta samman dessa förbindelser med varandra och centrum krävdes en bred led som kunde tillgodose de höga kraven på transporter. Oscarsleden blev svaret. För det tredje var säkerhetstänk en viktig anledning till bygget. Den täta och kaosartade trafiken var på sina håll ett stort bekymmer sett ur trafiksäkerhetssynpunkt. Karl Johansgatan som idag löper parallellt med Oscarsleden genom Majorna och Kungsladugård var innan dess tillkomst den stora pulsådern genom stadsdelen och vidare västerut och var livligt trafikerad. Denna gata var också i början på 1960-talet den gata i Göteborg med den högsta olycksstatistiken med flera dödsfall varje år. Genom att avlasta Karl Johansgatan, och framför allt få bort den tunga trafiken som kom från hamnen, skulle man råda bot på de dystra siffrorna och olyckorna.

I huvudsak lyckades planerarna med målsättningarna som sattes upp. Skulle Oscarsleden tas bort idag skulle troligen hela trafiken i västlig riktning haverera. Alla de tiotusentals bilar som varje dag kör på vägen skulle omöjligen kunna sväljas av det lokala gatunätet. Trängseln är alltså löst. Till största del i alla fall. Vid påfarterna till Älvsborgsbron kan det vid rusningstid bli köbildning och trafiken löper kanske inte så smidigt som det från början var tänkt. Leden fyller också sitt syfte som länk mellan älvförbindelserna och industrierna på Hisingen. Hur är det med trafiksäkerheten idag då? Si sådär. I alla fall om man läser tidningarna så dyker det frekvent upp notiser om olyckor här. Att göra om leden till en boulevard, som föreslås från många håll, innebär att man skulle sänka hastighetsbegränsningen, vilket bland annat ofta används som ett argument för säkrare trafikmiljö. I syftet att göra Karl Johansgatan säker igen har de i alla fall lyckats. Som frekvent flanerare på gatan upplever jag miljön som trygg sett ur trafiksäkerhetssynpunkt och den är heller inte omskriven som särskilt olycksdrabbad i tidningarna.

Hur gick debatten kring bevarandet av befintlig bebyggelse och kulturmiljöer?

Bland planerare och ledande i staden sågs projektet överlag som en både nödvändig och positiv åtgärd. Den nästan ohämmade positiva inställning till bilismen som rådde i stora delar av samhället under 1960-talets början gällde även här. Bilen var framtiden och en avgörande del av det samtida samhället och skulle därmed få den plats den krävde. Sentimentaliteten över försvunna kulturmiljöer var inget som rörde planerarna betänkligt med tanke på de vinningar man skulle göra på andra fronter då vägen var klar. Protesterna skulle komma, men för sent. Då hade redan grävskoporna på många håll börjat arbeta för att bereda plats för den nya vägen. Stadsmuseet, då Historiska museet, arbetade för att bevara så mycket av den äldre bebyggelsen som möjligt, bara ett fåtal byggnader pekades ut som synnerligen värda att bevara. De ansvariga för planeringen lyssnade i detta fall och flera värdefulla miljöer kom faktiskt att bevaras och därmed föranleda att ledens sträckning delvis tvingades dras om för att tillgodose detta. Flera föreningar som värnade om de värdefulla kulturmiljöerna i Majorna och Kungsladugård gav sig också in i debatten. Mot slutet av 1960-talet, när bygget av leden redan kommit

en bra bit på vägen börjar allt fler negativa röster höras bland medborgarna. De hade sett effekterna av både detta och liknande projekt och kritiserar bullret från trafiken, rivningarna och skapandet av de svåröverkomliga, ogästvänliga barriärerna som delade staden. Samhällets anpassning efter bilen hade enligt många gått för långt.

Om leden skulle byggts idag skulle man nog knappast gått så ovarsamt till väga som man gjorde på 1960-talet. Antagligen skulle den inte placerats där den ligger över huvud taget. Detta kan förklaras med dels att man idag har någorlunda mer sansad syn när det gäller att riva befintlig värdefull bebyggelse, dels att det vattennära läget har ett helt annat värde idag än det hade då. Historiskt sett har alltid arbetarbostäder och hamnverksamhet varit dominerande inslag längs älven. De förmögna bosatte sig istället i Lorensberg eller Vasastan, mitt upp på land, så långt från vattnet man kunde komma. Idag är det en helt annan situation då älven och vattnet har helt annan status. Norra älvstranden exempelvis är idag ett av stadens mer attraktiva områden att bo i.

Hur har stadsbilden och kulturmiljön i Kungsladugård och Majorna påverkats som en direkt konsekvens av Oscarsleden?

Oscarsleden är helt klart den enskilda händelse som påverkat den fysiska miljön i Majorna och Kungsladugård mest. Detta genom sin roll som barriär, bakomliggande orsak till stora förändringar i det lokala gatunätet och inte minst omvandlingen sett till bebyggelsen. Till att börja med kan barriärfunktionen avhandlas kort. Majorna har alltid varit i symbios med verksamheten i hamnen. Historiskt sett har människorna som arbetat i hamnen också bott i närheten och alltid har invånarna haft tillgång till vattnet. Ända in på 1960-talet var det bland många ett stort nöje att kunna ta del av livet och verksamheten här, något som man genom motorledens brutala ingrepp såg till att sätta ett slut på. Dels såg leden till att fysiskt skära av banden till stranden, dels skar den samtidigt av en bit av staden och stadsdelens identitet. Genom att kapa flera korsande gator bidrog också leden till att möblera om i gatunätet. Flera av dessa gator byggdes om och modifierades, antingen som återvändsgränder eller andra märkliga omdragningar runt kvarteret. Bland annat kom sjöfartsmuseet och dess ståtliga huvudentré att bli underligt inklämt och helt fjärrad som ett resultat av detta. Det största ingreppet, i alla fall sett till kulturmiljön, är alla de rivningar som skedde som ett direkt resultat anläggandet av leden. Mellan Klippan och Majornas vagnhall vid Karl Johansgatan kom stora mängder av kulturhistoriskt intressant bebyggelse att jämnas med marken varav de flesta av dem på ett eller annat sätt hade koppling till Carnegiska bruken. Av de mest värdefulla objekten kan nämnas ett stort 1800-talskvarter byggt kring en väldig innergård. Tegelbyggnaderna i engelskinspirerad stil ritades av Adolf Edelsvärd och inrymde bostäder för brukets arbetare. Även Klippans skola, en ståtlig skolbyggnad från 1800-talet och en gammal smedja revs tillsammans med många mindre bostadshus. Dessa kom att stå mer eller mindre omedelbart i vägen för ledens framdragning. Enligt rådande praxis skulle breda buffertzoner längs vägrenen förbättra säkerhet och sikt, därav kom rivningarna att bli ännu mer omfattande.

Även om väldigt mycket revs bidrog Oscarsleden samtidigt till att fler fick upp ögonen för de kulturmiljöer som blev kvar och insåg deras värde. Museet som propagerat för bevarandet av kungsgården, Klippan och Kustens hus fick sin vilja igenom och flera föreningar och privatpersoner kom att engagera sig i bevarandet. Klippan rustades upp och platsen inrättades som kulturresevat, Taubehuset kom med frivilligas hjälp att flyttas från en plats där det garanterat måste rivas, till en plats vid Majnabbe i närheten av Kustens hus.

De flesta är nog idag ense om att Oscarsleden, förutom att fungera som en effektiv transportled, inte har bidragit med särskilt många positiva effekter till stadens fysiska miljö. Idag kan knappt arvet efter hamn- och sjöfartsstaden anas när man rör sig på Karl Johansgatan. Det enda som ger en ledtråd är skyltarna till krogar och butiker med namn som Majvikens bilservice, Kustens ljus, Kustens fisk och delikatesser osv. som anspelar på de gamla historiska namnen vid älven. Får du för dig att leta dig ner mot vattnet tar det stopp innan du ens skymtar vattnet. Den breda barriären försvårar både rörligheten och den historiska läsbarheten i området. I fallet med rivningarna av kulturmiljöer finns dock två sidor

av myntet. Å ena sidan revs otroligt mycket kulturhistoriskt värdefull bebyggelse som en konsekvens av ledens frammarsch, vilket får anses som en klar nackdel, å andra sidan bidrog det till att stora skaror slöt upp och bildade intresseföreningar som såg till att bevara det som bevaras kunde och därtill rusta upp det. Området Klippan rustades upp och blev på köpet kulturreservat. Taubehuset flyttades och renoverades. Också Kustens hus kom i goda händer och blev omhändertaget och renoverat. Dessa byggnader och miljöer är idag otroligt värdefulla och uppskattade av många.

Vad är planen för Oscarsleden i framtiden?

Det framkommer allt som oftast i debattforum att Oscarsleden är något negativt som man gärna bör åtgärda på lämpligt sätt. Ytan där Oscarsleden är belägen idag värderas högt och genom att få den ur vägen skulle stora möjligheter för att utveckla och exploatera området finnas. Även kommunen själva ser det som önskvärt att tillgängliggöra byggbar yta och samtidigt knyta samman södra älvstranden med staden. Idéerna är många och fantasirika men pengarna för att realisera dem finns ännu inte. Göteborgs stad har alltså inte några konkreta förslag för hur de skall gå till väga för att nå detta. Både bristen på resurser och Stenas långtgående kajavtal försvårar planeringen för ett projekt som skulle innebära överdäckning, nedgrävning, boulevardisering eller något liknande. Ännu på ett bra tag kommer det inte hända något med leden. Det finns dock visioner för hur hela området kring älven skall utvecklas i framtiden och att göra vattnet tillgängligt står högt på listan.

Just ju håller man på med projektet att sänka ner och täcka över ett parti av E45 i Göteborgs centrala delar på sträckan Stadstjärnegatan och Falutorget, vilket i princip innebär en fortsättning på Götatunneln österut. Detta inte med det primära syftet att övervinna en barriär, utan det syftar till att anpassa området inför den nya älv- och bangårdsförbindelsen som planeras i anslutning till den nya Götaälvbron. Med detta visar man ju på att en sådan åtgärd är fullt möjlig även på andra ställen i Göteborg, så som Oscarsleden exempelvis. Men det är som sagt en resurskrävande åtgärd som inte låter sig göras utan starka motiv. Man skulle eventuellt kunna likna Oscarsleden med Slussen i Stockholm som även den är aktuell och genomgår just nu stora förändringar. Likt Oscarsleden är Slussen också en bullrig trafikapparat som ej är önskad av många, men att ta bort dem är inget alternativ då de båda fyller viktiga funktioner och är avgörande delar i städernas infrastruktur.

Det finns en hel del kvar på ämnet bilism i Göteborg att forska vidare om. Under min egen forskning inför denna uppsats hade jag gärna sett något sammanställt verk på ämnet, motsvarande Ingmarssons *Bilkultur i Malmö*. De stora infrastrukturprojekten från 60- och 70-talen är ett intressant område som är värd mer fokus än vad som ryms i denna studie, med tanke på den stora betydelse de fick för staden. Det hade även varit intressant att forska vidare om Volvo och deras betydelse och påverkan på staden, både som arbetsgivare men även som del i samhällsplaneringen.

7. Sammanfattning

Den här uppsatsen handlar om bilismen och dess utveckling och påverkan på staden Göteborg med stadsmotorleden Oscarsleden som fallstudie. Undersökningen går ut på att undersöka hur motorleden och byggandet av den har påverkat stads- och kulturmiljön i stadsdelarna Kungsladugård och Majorna. Genom att sätta in den i ett större perspektiv med bakgrundshistoria hoppas jag även kunna belysa bilismens påverkan på den fysiska miljön i Göteborg samt dess kraft i samhällsutvecklingen under efterkrigstiden. Jag har utgått från följande fyra frågeställningar i mitt arbete: Vilka var de bakomliggande orsakerna till byggandet av Oscarsleden? Hur gick debatten kring bevarandet av befintlig bebyggelse och kulturmiljöer? Hur har stadsbilden och kulturmiljön i Kungsladugård och Majorna påverkats som en direkt konsekvens av Oscarsleden? Vad är planen för Oscarsleden i framtiden?

I huvudsak har jag använt mig av kvalitativa litteraturstudier samt arkivstudier för att samla in det material som krävts för att svara på frågeställningarna. Litteraturen har stått till grund för den historiska bakgrunden, medan arkivmaterial, i form av planhandlingar, handläggningsärenden, historiska kartor och äldre bildmaterial, utgör grunden för själva undersökningen.

Bilismen är ett fenomen helt kopplat till 1900-talet som kom att bli bilens århundrade i flera bemärkelser, både i Sverige och stora delar av övriga världen. Bilen kom att helt sätta prägel på och bestämma reglerna för stadens fysiska miljö samtidigt som den skulle komma att förändra och forma människors liv och vardag på ett dramatiskt sätt. Fenomenet startade i USA och spred sig sedan till resten av världen och Sverige. Bilen hade en trög start här och var mestadels en rikemansleksak innan den skulle komma att slå igenom under mellankrigstiden. 1939 var bilen på väg mot ett riktigt genombrott i landet men kriget kom i vägen. Därefter brakade det loss ordentligt. Tiderna var goda efter kriget, lönerna var bra och lånen var förmånliga. Någon under 1950-talet kom antalet resor med motorfordon att överstiga antalet resor med hästskjuts, cykel eller till fots och i samma veva började ordentliga bekymmer med trängsel uppstå. Bilens popularitet verkade inte ha några gränser och inställningen till bilismen var nästan ohämmat positiv. Stadsplanerare anlätades för att råda bot på de allt mer tilltagande bekymren med trafiksituationen och förse staden med trafiksystem som skulle tillgodose den allt mer växande skaran bilar. Man närmade sig nu en brytpunkt när staden började planeras utifrån bilen i första hand istället för människan. Sveriges riksdag antog 1959 Vägplan för Sverige som var den första övergripande långsiktiga planen för landets vägväsende och infrastruktur. Åren 1965-75 var det enorm aktivitet i samhället med bostadsbyggande, stadsmotorleder och ringleder. Under dessa år kom utseendet hos de flesta av Sveriges städer att oåterkalleligt förändras som ett resultat av detta. Göteborg var inget undantag. Stora avlägsna bostadsområden byggdes långt bort från centrum, vilket förutsatte bil, vilket i sin tur förutsatte vägar. Industrierna växte och placerades ute i periferin, flera av dem på Hisingen, vilket också det krävde goda transporter. De flesta stora motorleder, broar, tunnlar och trafikapparater som präglar staden idag uppfördes under denna tid av positiv anda. Älvsborgsbron, Tingstadstunneln, Lundbyleden, Västerleden och inte minst Oscarsleden är goda representanter för sin tid.

Oscarsleden är en fyrfilig stadsmotorled som stod klar i sin helhet 1974 och löper genom Göteborg längs Göta älvs södra strand och sträcker sig från Rödastensmotet i väster till Götatunneln i öster, vilket utgör en sträcka på cirka 3 km. Den går i huvudsak genom stadsdelarna Kungsladugård och Majorna och avgränsar tydligt staden från vattnet och verksamheterna längs stranden. Redan 1961 hade man beslutat om en bro som skulle binda samman de stora industriområdena på västra sidan av Hisingen med centrum, nämligen Älvsborgsbron. I samband med att man byggde den passade man även på att bygga ut första delen av Oscargatan, som senare skulle bli Oscarsleden, med fyra filer fram till Jaegerdorfsplatsen. 1964 antogs stadsplanen med den nya Oscarsleden utmärkt. Motiven bakom byggande av leden var flera. För det första ville man lätta på det intensiva trafiktrycket i det befintliga

gatunätet, för det andra att se till att trafiken mellan västra Hisingen och centrum skulle ske smidigt, för det tredje, ville man öka trafiksäkerheten. Enligt många ansågs södra älvstranden som ett kritiskt område att anlägga vägen vid då det skar av tillgängligheten till hamnen och vattnet samtidigt som en hel del byggnader måste stryka på foten men någon bättre plats gick ändå inte att finna. Tack vare Stadsmuseet och andra intresseorganisationer lyckades man bevara en del viktiga byggnader som monument över svunnen tid och som till mångas glädje står kvar än idag.

Det går en hel del diskussioner kring Oscarsledens framtid. Många göteborgare ser gärna att något görs åt leden som idag medför en hel rad negativa effekter, sett såväl den fysiska miljön som levnadsmiljön som naturmiljön. Den är inte särskilt snygg, den är i vägen för planer på exploatering, den för mycket oväsen i dess direkta närmiljö samt ger dålig luftkvalitet. Både stora som små åtgärder lyfts ständigt fram i press och onlineforum, varav de överlägset populäraste förslagen är gräva ner och göra tunnel, däcka över med tak eller göra den till en boulevard med träd längst vägrenen och sänkt hastighet. Kommunen har dock inte presenterat någon långsiktig konkret lösning och det verkar inte heller inte vara det mest prioriterade projektet på stadsbyggnadskontorets bord i dagsläget.

Det kan konstateras att Oscarsleden onekligen gjort ett stort avtryck på den fysiska miljön i Majorna och Kungsladugård och att motiven bakom dess uppförande på många vis var helt avgörande för Göteborgs fortsatta utveckling och expansion. Framtiden för leden är ännu oviss, men tills vidare ligger den oförändrad kvar.

Käll- och litteraturförteckning

Otryckta källor

Arkiv

Göteborg:

Stadsbyggnadskontorets arkiv (SBK)

PM angående preliminärt förslag för utbyggnad av Oscarsgatan 1963

Stadsbyggnadskontorets arkiv (SBK)

Stadsplan 1964, Nr. 1480-K-II-3112

Stadsbyggnadskontorets arkiv (SBK)

Stadsplan 1970, Nr. 1480-K-II-3289

Region- och stadsarkivet (RGS)

Göteborgs stads gatukontor arkiv

Handlingar om Oscarsleden. Ärende 23/29. DNR 23/69-420. Anslagsbegäran, 11.11.1971, Gatukontoret

Region- och stadsarkivet (RGS)

Göteborgs stads gatukontor arkiv

Handlingar om Oscarsleden, Ärende 23/69

Region- och stadsarkivet (RGS)

Göteborgs stadsfullmäktiges handlingar 1961. 1-200.

Stadsmuseets arkiv, Faktarummet

Ärende Trafik i Göteborg 1971-73

Stadsmuseets arkiv, Faktarummet

Handling Majorna & Klippan 1966:1969

Gävle:

Lantmäteriet

Rikets allmänna kartverks arkiv. Ekonomiska kartan 1935. 11SV - Göteborg.

Lantmäteriet

Rikets allmänna kartverks arkiv. Ekonomiska kartan 1973. Älvsborg J133-7B0d75

Informanter

Informant 1: Per Osvalds, Projektledare och konsultsamordnare på Göteborgs stadsbyggnadskontor. Mejlkorrespondens, 7/4 2017

Tryckta källor

Ahlberg, Sven Olof (2016). *Vägar: historia, teknik, material*. Första upplagan Stockholm: Balkong

Almstöm, Jonas och Cedermark, Hans (2016). Så skapas 4000 nya lägenheter i Masthugget. *Göteborgs-Posten* 19 februari <http://www.gp.se/nyheter/debatt/s%C3%A5-skapas-4-000-nya-1%C3%A4genheter-i-masthugget-1.1344> [Hämtad 17/5 2017]

- Andersson, Bertil, Fritz, Martin & Olsson, Kent (1996). *Göteborgs historia: näringsliv och samhällsutveckling. 3, Från industristad till tjänstestad 1920-1995*. Stockholm: Nerenius & Santérus
- Andersson, Bertil, Fritz, Martin & Olsson, Kent (1996). *Göteborgs historia: näringsliv och samhällsutveckling. 3, Från industristad till tjänstestad 1920-1995*. Stockholm: Nerenius & Santérus
- Andersson, Magnus (1997). *Stockholms årsringar: en inblick i stadens framväxt*. Stockholm: Stockholmia
- Anell, Lars (1971). *Ska vi asfaltera Sverige?: om myt och metod i trafikpolitiken*. Stockholm: PAN/Norstedt
- Björk, Cecilia, Reppen, Laila & Nordling, Lars (2012). *Så byggdes staden: [stadsbyggnad, arkitektur, husbyggnad]*. (3., uppdaterade och utök. uppl.) Stockholm: Svensk byggtjänst.
- Bladh, Oscar & Hammarson, Stig (2008). *Göteborg - när 40- och 50-talisterna växte upp: svartvita flygbilder från stadsbyggandet 1946-63*. Göteborg: Trafik-nostalgiska förlaget
- Blomgren, Gunnar (1969). *Arbetet*, 6 november Stadsmuseets arkiv, Faktarummet. Ärende Trafik i Göteborg, 1971-73
- Blomgren, Gunnar (1988) *Arbetet*, 2 augusti. Stadsmuseets arkiv, Faktarummet, Handling Oscarsgatan
- Blomgren, Gunnar (1999) Ombytlig sträcka. *Arbetet Nyheterna*, 20 mars, Stadsmuseets arkiv, Faktarummet, Handling Oscarsgatan
- Caldenby, Claes, Linde Bjur, Gunilla & Ohlsson, Sven-Olof (2006). *Guide till Göteborgs arkitektur*. Stockholm: Arkitektur i samarbete med Göteborgs stadsbyggnadskontor och Formas
- Christensson, Jakob. (red.) (2009). *Signums svenska kulturhistoria. 1900-talet*. Stockholm: Signum.
- Cornell, Elias (1972). *Trafiksamhälle: färd sätt och färdmedel - utveckling, framsteg, kris*. Stockholm: Sveriges radio
- Garellick, Robert (2008). *Bilden av Göteborg II: färgfotografier 1910-1970 ; västerut - södra Älvstranden*. Stockholm: R. Garellick
- Gilborne, Malin (2016). *Kultur(v)arv – Historiens roll vid exploatering av ett varvs- och hamnområde på Södra Älvstranden i Göteborg*. Kandidatuppsats, Institutionen för kulturvård. Göteborg: Göteborgs universitet. <http://hdl.handle.net/2077/45186>
- Göteborgs allmännyttiga och kooperativa bostadsföretag (1965). *Göteborg bygger..* [3., omarb. uppl.] Göteborg: utg.
- Göteborgs allmännyttiga och kooperativa bostadsföretag (1965). *Göteborg bygger..* [3., omarb. uppl.] Göteborg: utg.
- Göteborgs allmännyttiga och kooperativa bostadsföretag (1971). *Göteborg bygger..* [5., utök. uppl.] Göteborg: GAKO
- Göteborgs hembygdsförbund (1962) *Göteborg förr och nu: Göteborgs hembygdsförbunds skriftserie. 2. Göteborg*
- Hagsgård, Johan (2010). *På väg. En undersökning av en svensk stadsmotorväg*. Kandidatuppsats, Institutionen för kulturvård. Göteborg: Göteborgs universitet. <http://hdl.handle.net/2077/22731>
- Hansson, Einar (2003). *Göteborg: att bygga staden*. Göteborg: Göteborgs stadsbyggnadskontor

Hermansson, Alf (2001). *Hur tre gamla Göteborgshus räddades: Cofferdicaptainens hus, Taubehuset, Drottning Kristinas jaktlott*. Göteborg: Göteborgs hembygdsförbund

Hjulspår: bilen, bilisten och bilsamhället under efterkrigstiden. (2004). Härnösand: Landsarkivet i Härnösand

Ingmarsson, Niklas (2004). *Bilkultur i Malmö: hur en bilstad blir till*. Hedemora: Gidlund

Jacobs, Jane (2005). *Den amerikanska storstadens liv och förfall*. Göteborg: Daidalos

Johansson, Albin & Pihlquist, Björn (2015). *Alléstråket som barriär i centrala Göteborg*. Kandidatuppsats, Institutionen för ekonomi och samhälle. Göteborg: Göteborgs Universitet
<http://hdl.handle.net/2077/40522>

Jörnmark, Jan (2016). Göteborg växer i Grästorps. *Göteborgs-Posten*, 30 december.
<http://www.gp.se/ledare/g%C3%B6teborg-v%C3%A4xer-i-gr%C3%A4storp-1.4083427> [Hämtat 17/05 2017]

Lundin, Per. (2008). *Bilsamhället: ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige*. Diss. Stockholm : Kungliga tekniska högskolan, 2008. Stockholm.

Lynch, Kevin (1964). *The image of the city*. [New ed.] Cambridge, Mass.: M.I.T. Press

Lönnroth, Gudrun (red.) (1999). *Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i Göteborg: ett program för bevarande*. D. 1. Göteborg: Stadsbyggnadskontoret

Magnér, Kalle (2010) *Bilstaden – om bilismens konsekvenser för stadens gaturum*. Kandidatuppsats, LTJ-fakulteten. Alnarp: Sveriges Lantbruksuniversitet. <http://stud.epsilon.slu.se/1183/>

Moberg, Carl-Axel & Schånberg, Sven (red.) (1968). *Vägen till Göteborg: en krönika och bokfilm om den långa vägen till Älvsborgsbro och Tingstadstunnel*. Göteborg: Göteborgs gatunämnd

Nylander, Ola (2016) ”Göteborg behöver ännu fler boulevarder”. *Göteborgs-Posten* 24 januari.
<http://www.gp.se/n%C3%B6je/kultur/g%C3%B6teborg-beh%C3%B6ver-%C3%A4nnu-fler-boulevarder-1.17530> [Hämtad 17/5 2017]

Okänd författare (1964) Sydligt läge av Oscarsgatan räddar stora kulturvärden. *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning*, 5 februari Stadsmuseets arkiv, Faktarummet. Ärende trafik i Göteborg 1970

Okänd författare (1970) *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning*, 10 december Stadsmuseets arkiv, Faktarummet. Ärende trafik i Göteborg 1970

Okänd författare (1970) *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning*, 15.9.1970 Stadsmuseets arkiv, Faktarummet. Ärende trafik i Göteborg 1971-73

Olson, Björn & Svenson, Curt (red.) (1981). *Hamnbilder från Göteborg*. Göteborg: Wezäta

Stadsbyggnadskontoret Göteborg (2009) *Översiktsplan för Göteborg*.
<https://goteborg.se/wps/wcm/connect/d1f790ad-263d-4a42-ad8f-8777f65a094c/Del1.pdf?MOD=AJPERES>

Westlund, Hans (1998). *Infrastruktur i Sverige under tusen år*. 1. [uppl.] Stockholm: Riksantikvarieämbetet

Elektroniska källor

Göteborgs stad (2012) *Vision Älvstaden* http://alvstaden.goteborg.se/wp-content/uploads/2015/05/vision_alvstaden_sv_web.pdf [Hämtad 17/5 2017]

Göteborgs stad (2014) *Bullernivåer Majorna-Linné* https://goteborg.se/wps/wcm/connect/f5f9527a-4ab0-48e3-903a-939b51d87834/Stadsdelskarta_5_Majorna-Linn%C3%A9_V%C3%A4g%2Bsp%C3%A5rtrafik+2013_LAeq.pdf?MOD=AJPERES [Hämtad 6/4 2017]

Lantmäteriet (2017). *Demotjänstför flygbilder 1960 och 2012* <http://www.lantmateriet.se/demotjanstforflygbilder/?map=gbg> [Hämtad 2/4 2017]

SCB (2017). *Fordonsstatistik*. <http://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/transporter-och-kommunikationer/vagtrafik/fordonsstatistik/> [Hämtad 15/4 2017]

Stadsbyggnadskontoret Göteborg (2015) *Samrådshandling detaljplan Järnvågsgatan* [http://www5.goteborg.se/prod/Intraservice/Namndhandlingar/SamrumPortal.nsf/EF0EED85E83F6754C1257E60003167E8/\\$File/01.%20Planbeskrivning_Detaljplan_JV.pdf?OpenElement](http://www5.goteborg.se/prod/Intraservice/Namndhandlingar/SamrumPortal.nsf/EF0EED85E83F6754C1257E60003167E8/$File/01.%20Planbeskrivning_Detaljplan_JV.pdf?OpenElement) [Hämtad 24/4 2017]

Sveriges radio (2016). *Lurendrejare, geeks vs maffia och stadsplanering*. <http://sverigesradio.se/sida/avsnitt/773857?programid=2024> [Hämtad 1/5 2017]

Trafikstatistik (u.å.) *Trafik på Oscarsleden* <http://www.statistik.tkbg.se/O/Oscarsleden.html> [Hämtad 4/4 2017]

Trafikverket (2016). *Trafikverkets uppdrag* <http://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/trafikverkets-uppdrag/> [Hämtad 27/4 2017]

Trafikverket (2017) *E45, Lilla Bommen-Marieholm* <http://www.trafikverket.se/nara-dig/Vastra-gotaland/projekt-i-vastra-gotalands-lan/E45-Lilla-Bommen-Marieholm/> [Hämtad 17/5 2017]

Yimby Göteborg (2017) Sökresultat Oscarsleden <http://gbg.yimby.se/tag/oscarsleden> [Hämtad 19/5 2017]

Illustrationsförteckning

Omslagsbild: Utsnitt ut ekonomiska kartan 1973. Lantmäteriet. Rikets allmänna kartverks arkiv. Ekonomiska kartan 1973. Älvsborg J133-7B0d75

Figur 1. Flygfoto över Kungsbackaleden (2013). Wikimedia
https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Aerial_photo_of_Gothenburg_2013-10-27_421.jpg [Hämtad 26/5 2017]

Figur 2. Karta Oscarsledens placering i Göteborg. Eniro.
<https://kartor.eniro.se/?c=57.691385,11.927015&z=14&l=aerial&q=%22oscarsleden%22;geo>
[Hämtad 24/4 2017]

Figur 3. Flygfoto över Oscarsleden och Fiskhamnen (2013). Wikimedia.
https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Aerial_photo_of_Gothenburg_2013-10-27_421.jpg [Hämtad 26/5 2017]

Figur 4. Vy över hamnen (1922) Foto: Okänd. Gamla Majgrabbar arkiv med tillstånd från Johan Lundin

Figur 5. Schaktningsarbeten (okänt årtal). Foto: Sven Olsson. Gamla Majgrabbar arkiv med tillstånd från Johan Lundin

Figur 6. Bild över fiskehamnen med bangården (1960-tal) . Foto: Okänd. Gamla Majgrabbar arkiv med tillstånd från Johan Lundin

Figur 7. Flygfoto Oscarsleden (okänt årtal) Foto: Okänd. Gamla Majgrabbar arkiv med tillstånd från Johan Lundin

Figur 14. Anläggningsarbetet igång (okänt årtal). Foto: Sven Olsson. Gamla Majgrabbar arkiv med tillstånd från Johan Lundin

Figur 9. Kungsgården (okänt årtal). Foto: Okänd. Gamla Majgrabbar arkiv med tillstånd från Johan Lundin

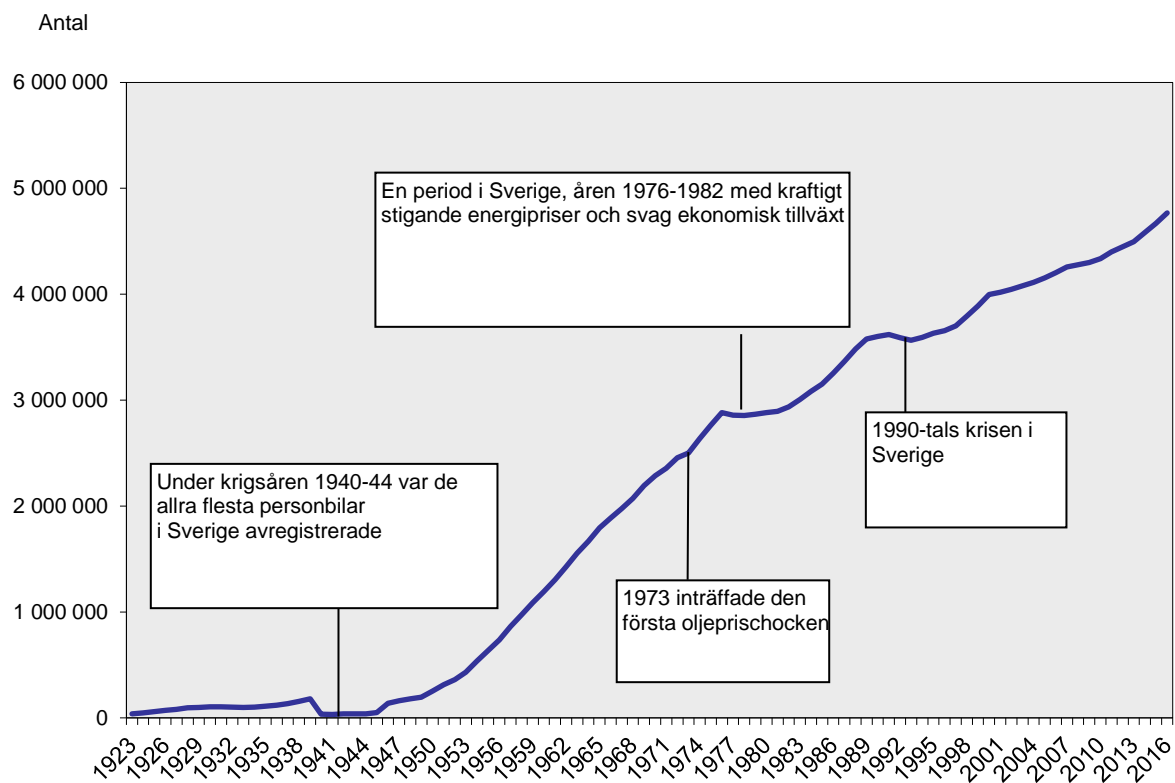
Figur 10. Karl Johansgatan 101-105 (2017). Foto: Johan Häggblom

Figur 11. Kustens hus (2017). Foto: Johan Häggblom

Figur 12. Taubehuset (2017). Foto: Johan Häggblom

Figur 13. Oscarsleden (2017). Foto: Johan Häggblom

Bilaga 1



Statistik antal registrerade personbilar i trafik 1923-2016 (SCB 2017)

Bilaga 2



Stadsplanekarta 1964

Bilaga 4

Mejlkorrenspondens, 7/4 2017

Per Osvalds, projektledare och konsultsamordnare på stadsbyggnadskontoret:

Tre korta frågor:

Finns någon långsiktig konkret plan på vad man skall göra med Oscarsleden som idag utgör barriär och bullerstråk?

Svar: Nej det finns inga långsiktiga konkreta planer idag.

Vill man gräva ner/bli av med leden?

Svar: Nej det finns idag inga planer på gräva ner leden,

Kommer Stena flytta någon av sina verksamheter och tillgängliggöra mark längs stranden?

Svar: Stenas avtal sträcker sig till 2035 med möjlighet för kommunen att bryta tidigast 2025, grundat på stadsutvecklingsskäl.

