

Kulturmiljöutredning

Detaljplan för gång- och cykelbro över Göta Älv



Kulturmiljöutredning Detaljplan för gång- och cykelbro över Göta Älv

Datum: 231114

Beställare: Göteborgs stad, Stadsbyggnadsförvaltningen

Beställarens representant: Hamid Akhlaghi Boozani

Konsult: Norconsult AB

Box 8774

402 76 Göteborg

Uppdragsledare: Mikael Hammerman

Handläggare: Linda Wångdahl, Simon Romilsson

Uppdragsnr:1087202

Kvalitetsgranskad av: Ola Sandberg

Bilder: Norconsult där inget annat anges

Sammanfattning

Göteborgs stad har länge planerat och utrett en gång- och cykelbro över Göta älv. Gång- och cykelbron avses att placeras vid Packhuskajen och Hugo Hammars kaj och syftet är att stärka kontakten mellan Norra och Södra Älvstranden i centrala Göteborg, genom att etablera en ny fast förbindelse över Göta älv. Bron finns beskriven i Göteborgs Stads översiktsplan från 2022 och är en bärande del i att stadskärnan ska kunna växa över älven och till en mer sammankopplad, nära och robust stad.

Just nu pågår även en process som ska ligga till grund för en miljödomsansökan för gång- och cykelbron som Exploateringsförvaltningen i Göteborgs stad ansvarar för.

Denna kulturmiljöutredning tas fram i samband med att Stadsbyggnadsförvaltningen i Göteborgs stad tar fram en ny detaljplan för en gång och cykelbro över Göta älv. Kulturmiljöutredningen utförs av Norconsult Sverige AB och utgör ett underlag till detaljplanen med syfte att ge en fördjupad och samlad bild av utredningsområdets kulturhistoriska sammanhang samt redogöra för hur förutsättningarna utifrån kulturmiljöperspektivet ser ut för en ny gång- och cykelbro.

Platserna på ömse sidor om Göta älv har utgjort en central punkt i flera viktiga historiska skeden såväl ur ett lokalt som nationellt perspektiv. Här ryms berättelserna om den befästa försvars staden, emigrationen, industrialiseringen och det moderna Göteborg. Dessa platser utgör tillsammans med det stora och öppna älvrummet närmast ett koncentrat av stadens fyra-hundraåriga historia. Älven och kontakten med havet var en nödvändig förutsättning för Göteborg, utan älven hade staden inte anlagts just här.

Aktuellt planområde ligger delvis inom Riksintresset Göteborg innerstad (O2:1-5). Planområdet på södra älvstranden utgörs av ett oersättligt inslag i Göteborg stadskärna med kopplingar inåt staden. Platsen karaktäriseras av de naturstensklädda kajerna med gatsten i bohusgranit och det stora Tullhuset invid stora hamnkanalen som är en viktig del av den riksintressanta miljön. Även äldre Kajskjul och skeppen invid Maritiman ger planområdet karaktär. På andra sidan älven utgörs planområdet av Hugo Hammars kaj och Lundbyvassen södra hörn. Kajytorna här är vidsträckta och större industribyggnader från varsepoken tillsammans med bevarade kranar möter älven och berättar om varvsindustrins epok.

Kulturmiljöutredningen görs i ett tidigt skede i planprocessen, ännu har inte en exakt placering eller gestaltningen av gång- och cykelbron fastställts. Utredningen fokuserar endast på kulturmiljöns befintliga värden och platsens förutsättningar. Målsättningen är att platsens kulturvärden ska tas tillvara i den fortsatta detaljplaneringen. Nästa steg av processen är att analysera detaljplaneförslagets konsekvenser ur ett kulturmiljöperspektiv samt att ge förslag på hur miljön kan förvaltas, förstärkas och utvecklas för att skapa nya värden samt lyfta värden och berättelser som idag kanske inte är så tydligt avläsbara.

Innehållsförteckning

Inledning	5
Bakgrund	5
Uppdrag och metod	5
Avgränsningar	5
Medverkande	5
Avgränsningar	5
Förutsättningar	7
Planeringsförutsättningar	7
Tidigare kunskapsunderlag och ställningstaganden.....	8
Lagskydd.....	13
Sammanfattad historik	16
Sveriges port mot väster, den befästa staden.....	16
1800-tal och emigration	18
Modernismens infrastruktur.....	21
Älvrummet och varvsindustrin	24
Stadsbild och övergripande karaktär.....	25
Planområdet.....	26
Spår av den befästa staden	28
Älvrummet	29
1800-talets Göteborg	30
Modernismen och varvsindustrin.....	31
Siktlinjer och vyer	32
Kulturmiljöanalys	38
Riksintressanta uttryck med relevans för planområdet.....	39
Kulturhistorisk värdering.....	41
Vyer och siktlinjer av särskild betydelse för riksintresset	42
Rekommendationer	43
Källförteckning.....	44
Bilaga - Gällande planer	45

Inledning

Bakgrund

Göteborgs stad har länge planerat och utrett en gång- och cykelbro över Göta älv. Redan under början av 90-talet fanns förslag på lågbro. Ett förslag till lågbro fanns med i Översiktsplan 99 som antogs under början av 2000-talet. Kommunfullmäktige begärde en förstudie i juni 2000 och år 2001 påbörjades förstudien. 2004 beslutade Byggnadsnämnden om fortsatt utredning av ett broläge mellan Kasinot och Pumpgatan. Detaljplanen gick igenom samråd i september 2006, granskning i mars 2007, och antagandehandlingar togs fram till oktober 2007. Arbetet med detaljplanen avbröts eftersom ansökan om miljötillstånd för vattenverksamhet, som krävs för byggande i vatten, inte beviljades. Byggnadsnämnden beslutade att avbryta detaljplanarbetet, år 2010.

Önskemålet om fler gång- och cykelförbindelser över Göta älv har kvarstått och har utretts på nytt sedan 2017, vilket har avspeglats i ett antal olika uppdrag på nämnds- och kommunfullmäktigenivå och ett flertal rapporter. I den nya översiktsplanen för Göteborg, antagen 2022, finns gång- och cykelbron med som en förbindelse över älven mellan Kasinot och Hugo Hammars kaj.

Efter beslutet i kommunfullmäktige den 16 september 2021 att ge trafiknämnden i uppdrag att tillsammans med berörda nämnder och styrelser planera för en gång- och cykelbro över Göta älv, och med byggnadsnämndens beslut om att inkludera gång- och cykelbron som ett projekt i startplanen för 2022, så startar nu återigen arbetet med att planera för en sådan bro.

Uppdrag och metod

Föreliggande Kulturmiljöutredning för detaljplan för

gång- och cykelbro över Göta älv inom stadsdelarna Nordstaden, Tingstavassen och Lundbyvassen har upprättats av Norconsult AB på uppdrag av Göteborgs stads stadsbyggnadsförvaltning. Planområdet omfattar områden upptagna i Göteborgs bevarandeprogram och ingår som en del av riksintresse för kulturmiljövården Göteborgs innerstad.

Kulturmiljöutredningen omfattar:

- redogörelse för planområdet och de anslutande stadsrummens kulturhistoriska sammanhang
- tidigare framtagna utredningar arbetas in i kulturmiljöutredningen
- en sammanställning av lagskydd för kulturvården inom och i anslutning till planområdet
- övergripande beskrivning av områdets kulturhistoriska utveckling
- identifiering av planområdets kulturvården som uttrycker Göteborgs innerstads riksintresse
- utredningen innehåller ett förhållningssätt för hur utpekade kulturvården bör hanteras vid utveckling av älven såväl i denna detaljplan som för redan framtagna detaljplaner mellan stenpiren och masthuggskajen.
- en sammanfattning av kulturmiljöutredningens slutsatser

Kulturmiljöutredningen utgör ett underlag för detaljplanen och syftet med utredningen är att ge en fördjupad och samlad bild av utredningsområdets kulturhistoriska sammanhang och redogöra för hur förutsättningarna utifrån kulturmiljöperspektiv ser ut. Den ska vidare i arbetet med projektet fungera som grund för en antikvarisk konsekvensbeskrivning av förslag till detaljplan inför

samråd.

Arbetet med kulturmiljöutredningen har utförts under sommar - höst 2023.

Metodiken utgår från Riksantikvarieämbetets Plattform för kulturhistorisk värdering och urval, Boverkets digitala vägledning Tema Kulturvården samt Boverkets föreskrifter kring värdering av kulturhistoriskt värdefulla byggnader (BFS 2016:6, 1:2213). Utgångspunkten är att värdering och urval av värdefulla kulturmiljöer och kulturhistoriska särdrag beskrivs och motiveras på ett genomsläppligt vis.

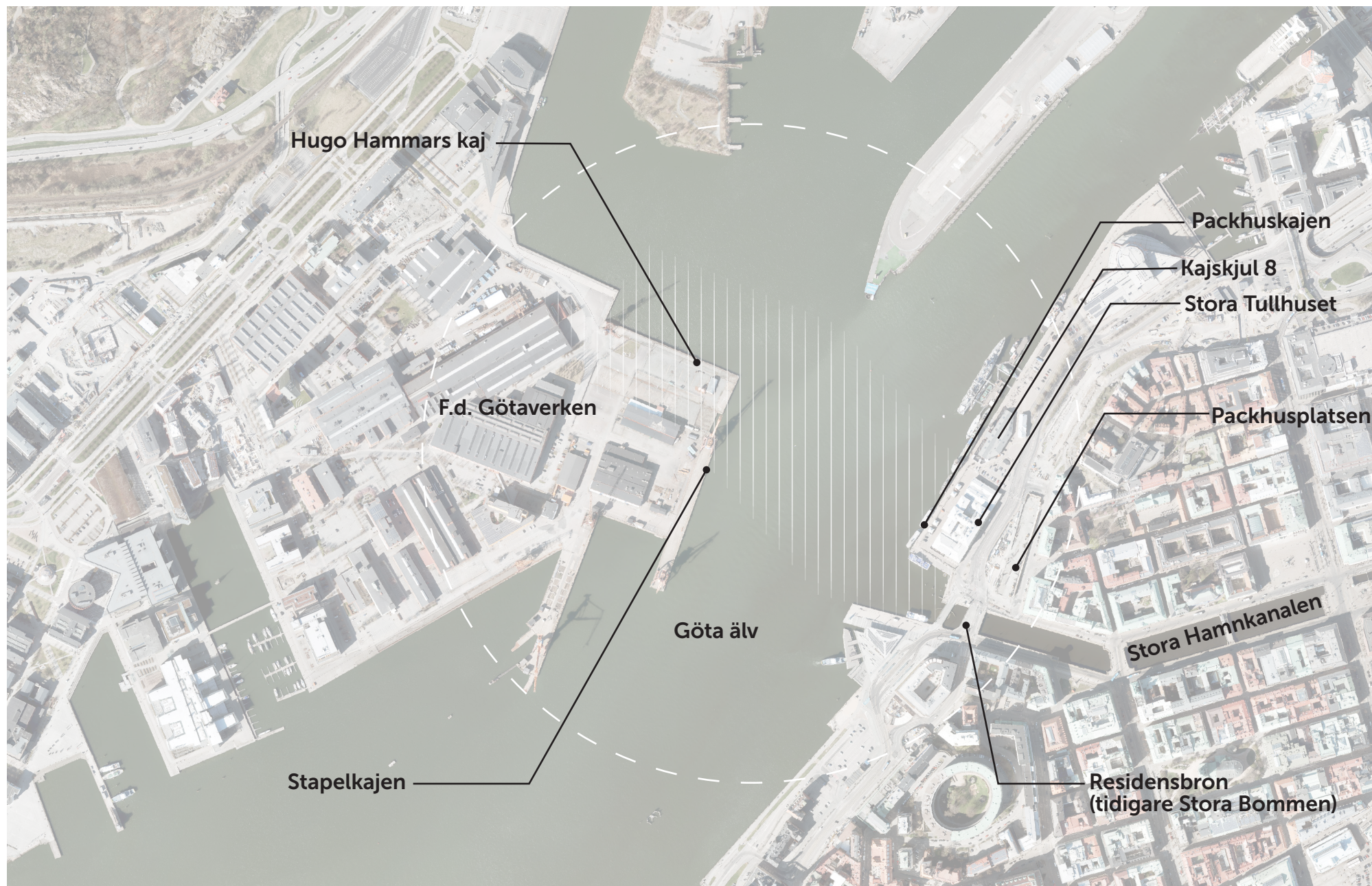
Avgränsningar

Den geografiska avgränsningen för uppdraget utgörs av ett utredningsområde som omfattar planområdet sett i ett större sammanhang i relation till omgivande kulturmiljöer samt berört område och för planen berörda uttryck av riksintresse för kulturmiljövården.

Kulturmiljöutredningen görs i ett tidigt skede i planprocessen, ännu har inte exakt placering eller gestaltningen av gång- och cykelbron fastställts. Utredningen fokuserar endast på kulturmiljöns befintliga värden och dess förutsättningar.

Medverkande

Kulturmiljöutredningen har tagits fram av uppdragsledare och bebyggelseantikvarie Mikael Hammerman, certifierad sakkunnig avseende kulturvården KUL 2, bebyggelseantikvarie Linda Wångdahl, certifierad sakkunnig avseende kulturvården KUL 2, och Simon Romilsson, arkeolog. Rapporten är granskad av Ola Sandberg, bebyggelseantikvarie.



Ungefärligt planområde (skrafferad yta) samt utredningsområdets ungefärliga avgränsning (streckad cirkel).
Ortofoto: Göteborgs stad

Förutsättningar

Planeringsförutsättningar

Översiktsplan

Göteborgs stads översiktsplan antogs i december 2021. Av översiktsplanen framgår att staden har för avsikt att förbättra gång- och cykeltrafiken över Göta älv.

Markanvändningen för ett smalt stråk från Packhuskajen vidare över älven till Lundbyvass anges som *framtidens cykelbroar innerstaden* med följande rekommendation:

Ny gång- och cykelbro över älven. Brons exakta placering och anslutning till det lokala nätet på båda sidor om älven kan justeras i samband med detaljplanering.

Markanvändningen för planområdets norra del, Lundbyvassen, anges som både *företagsområde* och *utredningsområde blandad stadsbebyggelse* med följande rekommendationer:

I företagsområden ska en variation av verksamheter som behöver utvecklas i egen takt utan direkt kontakt med bostäder eftersträvas. Vid lokalisering av nya verksamheter till dessa områden ska verksamheter med begränsad omgivningspåverkan prioriteras. Detta gäller t ex kreativa näringar, lager, tillverkning med tillhörande försäljning, mindre kontorsverksamheter med få anställda, service, partihandel och annan jämförlig verksamhet. I områdena kan också behövas som logistikhubbar för att försörja den lokala konsumentmarknaden. Företagsområdena skiljer sig åt och inom vissa områden kan även andra typer av verksamheter tillåtas. Inom flera av områdena finns dock störande, ibland tillståndspliktiga verksamheter med skyddsavstånd. Nya verksamheter och funktioner ska anpassas efter dessa. Inga bostäder bör tillåtas i företagsområden.

Områden som kan bli aktuella för utbyggnad av blandad stadsbebyggelse på lång, medellång eller kort sikt beroende vad staden väljer eller hur behovet ser ut. För samtliga utred-

ningsområden gäller att det krävs fördjupat planeringsunderlag (fördjupning av översiktsplanen eller program) innan utbyggnad kan aktualiseras i områdena. Avvägning mot pågående markanvändning kvarstår framförallt vad gäller jordbruksmark, vissa rekreationsanläggningar och i några fall naturvärden. Ingen utbyggnad kan förväntas innan områdena kan försörjas med god kollektivtrafik.

Fram till dess att planering för dessa områden påbörjas ska stor återhållsamhet iaktas mot ny bebyggelse. Ingen ny bebyggelse som kan antas förhindra en lämplig framtida planläggning ska tillåtas.

Markanvändningen för planområdet vid Packhusplatsen och invid Stora Hamnkanalen anges som *stads-kärna* samt *omvandlingsområde* med följande rekommendationer:

Innerstaden (stadskärnan och den utvidgade innerstaden) ska kompletteras så att bostäder, service och arbetsplatser även fortsättningsvis blandas. Verksamheter som är störande för sin omgivning ska undvikas. Nybyggnation ska i första hand ske på redan ianspråktagen mark. Vid komplettering med bostäder och arbetsplatser ska alltid samhällsservice som exempelvis skola och förskola, säkerställas i närområdet eller vid behov tillskapas.

Inriktningen för innerstaden som helhet är hög täthet och funktionsblandning. Inom området bör en differentiering av funktionsblandning och täthet kopplas till läge enligt följande:

- Hög exploateringsgrad med hög andel verksamheter och lägre bostadsinnehåll i noder.
- Medelhög exploateringsgrad med jämn blandning av bostäder och verksamheter i stråk.
- Lägre exploateringsgrad med högt bostadsinnehåll i mellan-områden.

Tillgänglighet för fotgängare och cyklister ska stärkas. I stadskärnan och i den utvidgade innerstaden behöver kollektivtrafiken anpassas till omgivande stadsmiljö. Kollektivtrafik i hög hastighet ska om möjligt ske planskilt. Vid förändringar ska hänsyn tas till den befintliga bebyggelsens karaktär och kulturhistoriska innehåll. Särskilt gäller detta i den historiska stadskärnan

All typ av handel ska främjas, men anpassas till den täta stadens premisser. Viktiga handelsstråk och kopplingar ska prioriteras och målpunkter med koncentrerad handel utvecklas för att utvidga centrum och skapa fler och längre handelsstråk

För området gäller även tematiska inriktningar för Gestaltad livsmiljö, Parker, natur och vatten, bostäder, Samhällsservice och teknisk försörjning, Mobilitet och infrastruktur, Näringsliv och handel samt Hälsa och säkerhet.

Områden utpekade för stadsomvandling där stora förändringar och investeringar krävs i övergripande infrastruktur, offentliga rum och samhällsservice av olika slag.

Som en bilaga till Översiktsplanen finns också en vägledning för riksintressen för kulturmiljövården - *Översiktsplan för Göteborg Vägledning för riksintressen för kulturmiljövården Bilaga till antagandehandling december 2021.*

I vägledning listas ett antal förändringsanspråk som kan innebära påverkan på riksintressets uttryck samt stadens förhållningssätt för att tillgodose riksintressets anspråk.

Inom riksintresseområde Göteborgs innerstad [O 2:1 – 5] finns bland annat följande förändringsanspråk som kan innebära påverkan på riksintressets värdebärande uttryck:

- Stadsutveckling i strategiska lägen som ger förändrade visuella sammanhang, såsom till exempel förbyggda utblickar, blockerade siktlinjer och skymda landmärken
- Bebyggelseförtätning i öppna stadsrum, kantzoner eller grönområden
- Ett mer intensivt nyttjande av kulturhistoriskt värdefulla offentliga miljöer, till exempel parker och andra grönområden

Genom följande förhållningssätt avser staden tillgodose riksintresset inom område Göteborgs innerstad [O 2:1 – 5]:

- Innerstadens höga kulturhistoriska värde innebär en generell sett hög känslighet för förändringar.
- Den göteborgska stadstopografin med det dramatiska älvdalslandskapet ska även i framtiden vara avläsbar. Bebyggelsens utformning och placering i förhållande till topografin är en viktig del i detta vilket det ska finnas en stor medvetenhet kring vid förändring och förtätning. Utsiktsplatser och öppna landskapsrum som ger överblick över den speciella stadstopografin ska värnas.
- Stadssiluetten betraktad från älvrummet ger en värdefull överblick över innerstadens historiska utvecklingsskeden. Riksintressets uttryck utgör här en central del i den centrala stadens attraktivitet, identitet och stadsbildens symbolvärde.
- Tillkommande projekt inom och angränsande till området ska studeras genom stadsbildsanalys gällande påverkan på riksintressets uttryck i stadssiluetten. Den historiska stadskärnans gentemot omgivningen lägre kropp och siluettlinje ska värnas för den befästa stadens fortsatta avläsbarhet.
- Projekt som tillkommer inom och i anslutning till riksintressområdet ska medvetet förhålla sig till innerstadens delområden och utbyggnadsepokers historiska avläsbarhet och karaktär, från skalor och proportioner till form-, färg- och materialpalett, ordningar och detaljer. Stor vikt ska läggas vid historisk avläsbarhet i den arkitektoniska helhetsverkan.
- Fästningsstadens berättelse ska värnas, lyftas och stärkas.
- Förändringar i stadsmiljön ska uppvisa minst lika hög arkitektonisk kvalitet som befintligt. Gestaltungsgrepp ska kunna motiveras väl i förhållande till kulturmiljön. Samtliga projekt inom området ska därför ta sin utgångspunkt i aktuella kulturmiljöunderlag och ha en hög ambitionsnivå för gestaltningen.

För riksintressets delområde inom vallgraven pekas följande övergripande karaktärsdrag ut som särskilt viktiga att värna (endast de som bedömts relevanta för uppdraget listas nedan):

Bevarade rester av den befästa staden. Upplevelsen av de tre stadsbergen Kungshöjd, Otterhällan och Kvarnberget. Stads-

topografin formad av älvdalslandskapet och den ursprungliga stadsbildningen försvarsstrategiskt placerad på flack vassmark vid tre bergshöjder. Inslag av berg i dagen samt synliga rester av bastionsmurar. Bevarade rester av befästningsverken samt enstaka bevarad bebyggelse som uppfördes innan fästningsverkens raserande. Planmönstret av en holländsk kanal- och rutnätsstad med sina utvecklingsskeden. Stora Hamnkanalen och de anslutande Hamngatorna som centrala axlar. Ursprunglig kvartersindelning mellan gatustreckningar i rutnät. Stadens huvudentréer. Från vattnet - Stora och Lilla Bommen - liksom lägena för de tidigare stadsportarna vid Drottningtorget, Kungstorget och Esperantoplatzen. Vallgraven är jämte skansarna och bevarade murrester stadens starkaste fortifikatoriska uttryck i dagens stadsbild. Vallgravsstråkets parkmiljöer har en viktig pedagogisk innebörd i att visa de yttre befästningsverkens utbredning.

Stora Hamnkanalens stadsrum och dess särställning i stadsmiljön. Stora hamnkanalen var den befästa handelsstadens strategiska mittpunkt och stadens representativa stadsrum. Än idag utgör Stora Hamnkanalen med omgivande gaturum och platser stadens finrum. Det är ett påtagligt omsorgsfullt gestaltat stadsrum med en sammanhållen karaktär av historisk stadsmiljö. Särskilt karaktärsgivande inslag i miljön är vattnet, kanalens stenskonung samt trappor och broar. Omgivande bebyggelse från olika tidsepoker som inordnar sig i en övergripande idé om en sammanhållen gestaltning. Omgivande platser; Brunnsparken, Gustav Adolfs torg samt Lilla torget. Flera av de i miljön ingående byggnaderna och platserna är starkt karaktärsbildande för staden i stort. De visuella sammanhangen, utblickar mot älven och längs Hamngatorna.

Bergs- och bebyggelsefronter som ramar in vatten-, gatu- och torgrum samt den historiska stadskärnans bebyggelsefront såsom den upplevs från älven och hamninloppet. Gaturummens bebyggelsefronter utmed Stora Hamnkanalen, Hamngatorna, vallgraven och de anslutande platsbildningarna.

Gällande stads- och detaljplaner

Inom föreslaget planområde finns gällande detaljplan DP 4386. I planen skyddas Stora Tullhuset samt anslutande mark- och kajområde med skyddsbestämmelser för bevarande av kulturhistoriska värden samt rivnings-

förbud. Planen säkerställer även kajområdets maritima karaktär, inkluderat Kajskjul 8, och allmänhetens tillträde till mark- och kajtor i anslutning till byggnaderna.

Detaljplan inom aktuellt planområde på norra sidan av Göta Älv (Hisingen) är DP 1408K medger industri och bostäder till en maxhöjd av 24 meter. Det finns inga skydds- eller varsamhetsbestämmelser i planen. Angränsande detaljplan. DP 2518 medger endast industri och har heller inga skydds- eller varsamhetsbestämmelser i planen.

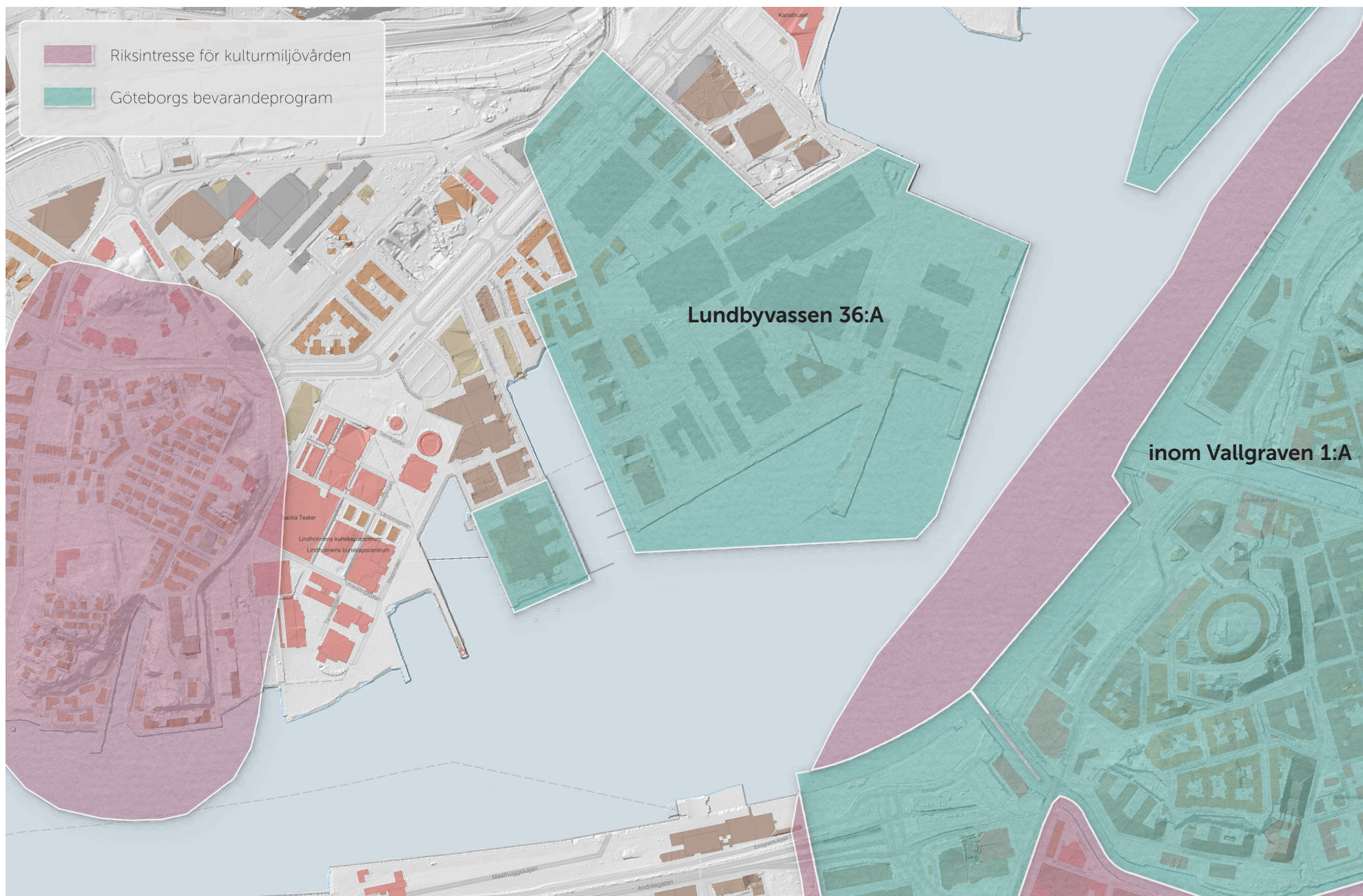
Gällande detaljplaner i anslutning till det föreslagna planområdet redovisas som en bilaga till föreliggande rapport.

Tidigare kunskapsunderlag och ställningstaganden

Göteborgs bevarandeprogram - Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse, ett program för bevarande del I

Göteborgs Stads bevarandeprogram är antaget av Kommunfullmäktige och utgör stadens huvudsakliga kunskapsunderlag vid hanteringen av plan- och bygglövsärenden. De byggnader och bebyggelsemiljöer som finns med i bevarandeprogrammet bedöms som särskilt värdefulla (8 kap. 13§ PBL). Programmet beskriver i korthet vad som är särskilt värdefullt eller karakteristiskt.

Två områden inom bevarandeprogrammet är belägna inom planområdet; *Göteborgs stadskärna, inom Vallgraven 1:A och Götaverken/Cityvarvet, Lundbyvassen 36:A*



Riksintresse för kulturmiljövården i rött, områden i Göteborgs bevarandeprogram i anslutning till planområdet i grönt. Notera att riksintresset överlappar bevarandeprogrammet.

Göteborgs stadskärna, inom Vallgraven 1:A

Motivering:

Cityområdet som helhet inklusive vallgraven har ett mycket högt kulturhistoriskt värde. Det speglar Göteborgs ursprungliga roll som "Sveriges port mot väster" och även stadens senare utveckling. Miljön innehåller också unika exempel på stadsplanering och arkitektur från olika epoker.

1620 –1800

Den strategiskt väl valda placeringen vid älven och mellan två bergspartier kan fortfarande upplevas i stadsbilden. Det ursprungliga, holländskt påverkade stadsplanemönstret är till stor del bibehållet. Rester av befästningsanläggningarna med vallgraven som huvudmotiv finns också kvar och utgör ett värdefullt exempel på 1600-talets befästningskonst. Från tiden före sekelskiftet 1800 är ett 20-tal hus bevarade t ex Kronhuset, Ostindiska Kompaniets hus, Sahlgrenska huset samt delar av Rådhuset och Stadshuset.

1800 –1840

Perioden speglas genom de eleganta "empirehus" som ännu står kvar längs Södra Hamngatan. Domkyrkan och de omgivande gatornas småskaliga bebyggelse i enkel nyklassicistisk stil tillhör också denna epok.

1840 –1870

Vallgravsstråket med sin serie av torg och friliggande allmänna byggnader från åren 1845–70 är en intressant tillämpning av den tidens stadsplaneideal. Här finns också många för denna period typiska byggnader i gult tegel samt exempel på den blandning av nyklassicism och andra "nystilar" som var vanlig i Göteborg under denna epok. Tidstypiska anläggningar är också de stenklädda kajerna längs älven och Stora Hamnkanalen.

1870 –1950

Tiden 1870–1950 representeras av ett flertal enskilda mycket påkostade byggnader som uppförts för stadens ledande företag främst vid de stora stråken samt ett par grupper med enklare bostadshus från sekelskiftet 1900.

Beskrivning – karaktär (relevanta delar):

Hamnstråket

Hamnstråket sträcker sig från Rosenlund via Stora Bommen till Lilla Bommens hamnbassäng. Områdets gräns in mot stadskärnan är Stora Badhusgatan, Packhusplatsens husrad i öster och S:t Eriksgatan

längs Kvarnbergets kant. Stråket domineras idag av Götaleden. Kajerna är till stor del från 1800-talet och delvis klädda med natursten. Där Stora Hamnkanalen möter Stora Bommen finns en äldre "vridbar" järnbro på ett cirkelformat fundament av sten. Stråkets historiska tyngdpunkt ligger i området kring Stora Bommen–Packhusplatsen–Skeppsbroplatsen som ursprungligen var huvudentré till staden från älvsidan. Trots den genomkorsande trafikleden har området en relativt sammanhållen miljö som omfattar flera byggnader med anknytning till sjöfarten. Ute på Packhuskajen ligger Tull- och Packhuset som utgör ett viktigt blickfång både från älven och från landsidan. Det är ett fritt placerat byggnadskomplex uppfört 1864 i tidstypisk stil med "nyromanska" fasader av gult tegel. Intill ligger ett träskjul, Hamnskjul 8, som bidrar till upplevelsen av hamnmiljön. Kvartersraden längs Packhusplatsens östra sida tillhör stadskärnans centrala del, men de tre huvudbyggnadernas monumentala fasader som vänder sig mot älven är ett mycket karaktäristiskt inslag i hamnstråket.

Götaverken/Cityvarvet, Lundbyvassen 36:A

Motivering:

Detta är det sista området med en tät och relativt välbevarad industri- miljö som kan ge en uppfattning om den tidigare varvsverksamheten längs Norra Älvstranden. Miljön omfattar olika verkstadsbyggnader och anläggningar från åren 1908–60 samt ett kontor och f d ungarshotell för anställda. Tillsammans utgör bebyggelsen och anläggningarna ett väsentligt inslag i miljön längs Norra Älvstranden och de är också ett mycket viktigt blickfång från kajerna i stadskärnan.

Beskrivning – karaktär:

F d Götaverkens varvsområde utgör en klart avgränsad "industrialmiljö" präglad av byggnader och anläggningar tillkomna före 1960-talet.

Centrala delen

Den centrala delen inklusive "Broströmskajen" har en relativt tät bebyggelse dominerad av varvsbyggnader med fasader av rött tegel. Undantag är f d snickeriverkstaden som i huvudsak har ljus putsade fasader. Byggnaderna har alla sin speciella prägel och särskilt viktiga inslag är

Gamla maskinverkstaden samt f d plåtverkstaden.

Gamla maskinverkstaden (M1) som har fasader av rödbrunt tegel tillkom i två etapper 1906 och 1947. Den har en mycket karaktäristisk exteriör. I västfasaden, som är väl synlig från flera håll, kombineras

två helt olika formspråk. Den äldre, södra delen har ett brett lågt gavelparti med stort halvcirkelformat fönster och mönstermurning, medan den norra är relativt hög med stora vertikala fönsterpartier och genomgående "pilastrar" som förstärker höjdverkan. Plåtverkstaden (Idrottshallen) är ett stort komplex orienterat mot f d fartygsbådarna. Den är uppförd med stomme av betong, fasader av rödbrunt tegel och smårutsindelade fönster. Den långa fasaden mot öster är ett viktigt blickfång från älven.

Norra delen

I den norra delen är f d huvudkontoret och Gothia av särskild betydelse för miljön. Kontoret ligger lite avskilt väster om infarten till området. Det är i 6 våningar och har fasader av gult tegel. Exteriören har en relativt enkel karaktär men entrépartiet är delvis monumentalt utformad. Det är framdraget och något högre än övriga delar. Uptill avslutas det med glasat parti som har ett räck med enkel dekor. Ovanför ingången sitter Götaverkens emblem utfört i granit. Entréområdet är symmetriskt ordnat med planteringar och en naturstensbelagd plan som leder fram till en bred granittrappa. F d ungarshotellet Gothia är en putsad trevåningsbyggnad med två utskjutande flyglar. Byggnaden har en tidstypisk utsmyckning i 1920-talsstil bl a eleganta klassicistiska pilastrar med joniska kapitäl och partier med dekor i relief. Gothia som ursprungligen låg i utkanten av varvet omges nu av nya byggnader och är ombyggt för kontor.

Andra kunskapsunderlag

Följande rapporter, utredningar mm. berör hela eller mindre delar av utredningsområdet och utgör underlag för såväl analys som förståelse för området i sin helhet.

- Studie Packhuskajen, White arkitekter (2016)
- Kulturmiljöunderlag - Centralenområdet med hamnstråket, Antquum (2017)
- Kulturmiljöunderlag Packhuskajen, Göteborgs satdsmuseum (2018)
- Kulturmiljöunderlag Lindholmen, Göteborgs stadsmuseum (2017)
- Kulturkonsekvensanalys (KKA) Lindholmen, Kulturförvaltningen Göteborgs stad (2018)



Avgränsning för fornlämningen L1969:702, befästningarnas utbredning 1795 samt arkeologiskt undersökta ytor.

Riksintresse för kulturmiljövården**Göteborgs innerstad [O 2:1-5]**

Revideringsdatum: 1997-08-18

Motivering:

Storstadsmiljö, formad av funktionen som "Sveriges port mot väster" och det för sjöfart, handel och försvar strategiska läget vid mynningen av Göta älvs vatten-system. Rikets främsta sjöfartsstad samt residensstad, domkyrko- och universitetsstad, präglad av tre seklers handelsaristokrati. Ett av de förnämsta exemplen på 1600-talets stadsanläggnings- och befästningskonst, och på stadsbyggandet under 1800- och 1900-talen. Den göteborgska byggnadstraditionen med dess olika stadsdelskaraktärer. (Skolstad, Universitetsmiljö, Stiftsstad).

Uttryck för riksintresset:

1600- och 1700-talens fästnings- och kanalstad med bevarade delar av stadsbefästningarna, och strax utanför stadskärnan skansarna Göta Lejon och Kronan samt Exercisheden; andra uttryck för fästningsstaden - västerut från centrum mot älvmyningen - är lämningarna av Älvsborgs slott, det gamla amiralitetsvarvet, Nya Älvsborgs fästning och flottstationen Nya Varvet. 1600-talets stadsbyggande, med landets främsta exempel på holländskt inspirerad kanalstadsplan, med omgivande befästningsgördel och vallgrav, och den regelbundet planerade förstaden Haga med sin enklare rutnätsplan. Gatunät, tomtstruktur, bevarade och igenfyllda hamnkanaler. De solida köpmanshus av tegel som tillkom efter bränderna vid 1700-talets mitt. Karaktären hos "Hamngatorna" och de trånga bakgatorna, med huvudsakligen 2-3-våningshus. Utanför den gamla stadskärnan den trädkantade kanalen Fattighusån och Gamla Fattighuset av trä - hela miljön utmärkande för 1700-talens nedbrunna Göteborg - samt Gamla Allén vid Södra Vägen. Dessutom spridda rester av donationsjordarnas landerier.

Det tidiga 1800-talets stadsnydning med stadsarkitekt Carl W. Carlbergs nyklassicistiska stenstad inom vallgraven och det bälte av ny bebyggelse och planteringar som uppstod på det nedlagda fästningsområdet enligt Carlbergs plan 1808. Längs vallgravens insida kajgator, öppna platser och salutorg samt byggnadskvarter för bostäder och offentliga byggnader. Längs utsidan parker och gränsboulevarderna Nya Allén.

Hamn-, sjöfarts- och handelsstaden med hamnanläggningar och bebyggelse från skilda tider, som visar hur kanalernas ursprungligen slutna innerhamnar fr.o.m. 1840-talet ersattes av älvstrandens djuphamn, och affärlivets utveckling från de gamla patricierhusen till varuhus och saluhallar. Kajer och sjöfartsanknuten bebyggelse som f.d. Ostindiska kompaniet och andra gamla handelshus kring Stora Hamnkanalen, kontor och magasin för handelsfirmor och rederier mot älven. Banker och försäkringsbolag vid Hamngatorna samt bostäder för olika sociala skikt. Donationsgrundade anläggningar som parker, sjukhus, skolor, museer och bostadsstiftelser.

Det sena 1800-talets storstadsomdaning och -utbyggnad med anläggningar, områden och bebyggelse som visar på ny samfärdsel teknik, spridningen av olika verksamheter och skilda sociala gruppers levnadsförhållanden. Cityomvandlingen med handelns om- och nybyggnader i storstadsmässig skala, hamnens och järnvägarnas tullpackhus och stationsmiljöer samt de plana kanalbroarna av järn. Kommunaltekniska anläggningar som vattentorn och spårvägarna. De stora utvidgningsområdena med planmönster, tät stenstadsbebyggelse, gator av olika bredd och karaktär, bestämda hushöjder, parker och trädplanteringar. Det mondäna Vasastaden - Lorensberg - Heden, med breda, trädplanterade huvudgator som Kungssportsavenyn och Vasagatan, de palatslika "parkkvarteren" och den storstadsmässiga, slutna kvartersbebyggelsen med

institutioner insprängda bland hyreshusen. Högre upp i Vasastaden rester av tjänstemannaföreningens trädgårdsstad. Mönstergilla arbetarbostäder i tegel i Haga och Annedal, och traditionella trähus blandade med stadsmässiga landshövdingehus.

1900-talets stadsbyggande och fortsatta utvidgning av staden, med de inledande decenniernas terränganpassade, orgelbundna planmönster, men även fullföljande av rutnätsstaden. Bostadsbebyggelse för olika samhällsskikt och som uttryck för olika stilepoker, och anläggningar för idrott, rekreation och nöjesliv. Övre Vasastaden-Lorensberg med institutionskomplex i parkmiljö och stenstadskvarter med inslag av landshövdingehus. Götaplatsen med omgivande kulturinstitutioner. Lorensbergs villastad och Nedre Johannesbergs slutna hyreshuskvarter. Folkhemmets funktionella stadsbyggande i Övre Johanneberg med väderstrecksorierade lamellhus i bergig naturmiljö. Göteborgska särdrag i stadsbilden. Stadssiluetten från älven och bergshöjderna runt staden med utblickar mot stadens omgivningar. Den topografiskt och socialt betingade karaktären av många småstäder i storstaden, d. v. s. ett lapptäckande av tydligt åtskilda stadsdelar. Kanalstadens vattenstråk och kontakten med älven. Byggnadstraditionen med dominerande låg bebyggelsehöjd, det gula "Göteborgsteglet" med den carlbergiska nyklassicismen följd av medeltidsromantiken vid 1800-talets mitt, den rikt formade sena 1800-talsbebyggelsen i puts och tegel och med stort inslag av polykromi, landshövdingehusen och deras olika utvecklingsskeden. Gatukaraktären med gatsten och gånghållar i bohusgranit samt de rikliga inslagen av grönska i stadsbilden. Drag som visar på de livliga kontakterna med Storbritannien och Europas västra delar.

Lagskydd

Plan- och Bygglagen

Plan- och bygglagens hänsyn- och varsamhetskrav (PBL 2 kap 6§ och 8 kap 14§ samt 17§) gäller vid planering inom hela utredningsområdet. Det innebär att vid planläggning och i ärenden om bygglov ska bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen och intresset av god helhetsverkan. Ändringar av byggnader ska alltid göras varsamt och deras värden och kvaliteter ska tas till vara.

Särskilt värdefull bebyggelse eller särskilt värdefulla bebyggelsemiljöer ska skyddas mot förvanskning.

Kulturmiljölagen

Fornlämningar

Delar av planområdet är beläget inom fornlämningen L1969:702, som består av äldre stadslager från 1660-talet och framåt. Inga arkeologiska undersökningar har dock gjorts på den västra delen av Packhusplatsen, inte heller väster om Residensbron. Lämningar efter den befästa staden i form av grundläggning, sänkverk, påspärrar mm kan troligtvis finnas inom planområdet under mark/vatten (se karta på sidan 11).

Byggnadsminne

Det finns inget utpekade byggnadsminne inom planområdet, men det finns ett flertal byggnadsminnen i anslutning till planområdet, bland annat längst med Norra Hamngatan och Södra Hamngatan.

Miljöbalken

Riksintressen för kulturmiljövården

Riksintressen regleras enligt 3 kap 6§ Miljöbalken. Ett område som pekats ut som riksintresse bedöms ha så stora kulturhistoriska värden att det är av vikt för hela landet. I den fysiska planeringen ska utpekade riksintressen ges en särskilt tyngdvikt gentemot andra allmänna intressen. Riksintressen ska skyddas mot påtaglig skada, om en åtgärd innebär påtaglig skada på de värden som ligger till grund för utpekandet är åtgärden inte tillåtlig enligt Miljöbalken. Även om skadan inte kan anses som påtaglig ska särskild hänsyn till de riksintressanta värdena visas.

Det finns allmänna råd om tillämpningen av miljöbalkens bestämmelse, framtagna av Naturvårdsverket och Riksantikvarieämbetet: NFS 2005:17. De allmänna råden anger bland annat att en påtaglig skada kan uppstå om en åtgärd kan mer än obetydligt skada något av de kulturvärden som utgör grunden för riksintresset. En negativ och irreversibel inverkan på något värde som utgör grunden för riksintresset bör som regel anses utgöra påtaglig skada på kulturmiljön. Vid bedömningen av om en skada skall anses påtaglig bör det vidare beaktas att olika områden är olika känsliga för påverkan. Även tidigare ingrepp och/eller skador bör beaktas. Ytterligare aspekter som tas upp är att ett ingrepp som endast berör en liten del av ett riksintresseområde kan åsamka påtaglig skada samt att åtgärder utanför ett riksintresseområde kan påverka värdena inom området så att påtaglig skada uppstår.

Riksintressen för kulturmiljövården är sammanhängande kulturmiljöer av stor betydelse ur ett nationellt per-

spektiv. Det är områden som särskilt väl belyser viktiga historiska skeenden. De värden som ligger till grund för utpekandet är knutna till såväl enskilda objekt och delområden som till miljöns kulturhistoriska och rumsliga samband". (PBL Kunskapsbanken, Boverket)

För riksintresset Göteborgs innerstad finns ett flertal kunskapsunderlag som avser förtydliga riksintressets uttryck och motiv. Stadens vägledning för riksintressen för kulturmiljövården redovisas i anslutning till text om översiktsplanen på sidan 7-8.

På nästa sida redovisas de underlag som har bedömts vara relevanta för denna rapport.

Riksintressen inom Göteborg – Uttolkning av riksintresse för kulturmiljövården

Göteborgs stad har tagit fram ett planeringsunderlag som i syfte att uttolka och precisera innebörden av beslutstexterna till de riksintresseområden för kulturmiljövården som är belägna i centrala Göteborg. Utifrån kartor och illustrationer presenteras det kulturhistoriska sammanhang (innehåll) som bär riksintressets uttryck och motiv tillsammans med stadens övergripande karaktärsdrag. Övergripande förhållningssätt för riksintresset ges tillsammans med rekommendationer för hur viktiga fysiska och rumsliga uttryck ska värnas. Utdrag som beskriver riksintressets uttryck som skall bevaras och tillvaratas:

Övergripande karaktärssegenskaper och förhållningssätt

- Bebyggelsens låga skala och sammanhållna karaktär med diskreta kulörer, naturliga sten- och putsmaterial och traditionella arkitektoniska formspråk där ingen enskild byggnad gör påtagligt anspråk på rumslig överordning, vare sig skal- eller uttrycks-mässigt. Detta utgör en central del i riksintressegrunden som är mycket känslig för skal- och formförändringar.
- Den befästa handelsstadens strategiska mittpunkt Stora Hamnkanalen: ett öppet kanalstråk med nedtonad, lågskalig och enhetlig inramning med obrutna vyer inåt (mot hamngatorna och de öppna torgen) och utåt (mot hamninloppet och den öppna djuphamnens fond). Ett ståligt stadsrum där bebyggelsens förhållandevis homogena byggnadshöjder med horisontal linjering och arkitektoniskt samverkande fasader ramar in kanalrummet. En imponerande sinnebild över stadens historiska identitet som en handels- och sjöfartsstad av strategisk betydelse för upplevelsen och förståelsen av riksintressegrunden "Staden inom Vallgraven", där kanalrummets monumentalitet i horisontalplanet bekräftas av den nedhållna skalan utan distraherande accenter i vertikalplanet. Dessa uttryck; det öppna stråket, inramningen med den låga sammanhållna skalan och de obrutna vyerna inåt och utåt - får inte förvanskas med skalförändringar eller andra ovarsamma åtgärder.
- Obebyggda ytor och entréer från Rosenlundskanalen till Lilla Bommen med utblickar och blickfång från och mot fästningsstaden skall värnas.

Vidare framgår att Älvstrandens djuphamn med öppna kajer med hamn- och sjöfartsanknuten bebyggelse som utgör blickfång mot älvsidan samt stadens huvudentréer från vattensidan - Stora och Lilla Bommen - som är den slutna fästningsstadens enda öppningar ska värnas.

Rapporten beskriver även att Bergs- och bebyggelsefronter som ramar in vatten-, gatu- och torgrum samt handelsstadens siluett från hamninloppet. Gaturummens sammanhållna bebyggelsefronter med nedhållen skala utmed stora Hamnkanalen, de igenlagda kanalstråken, vallgraven och de anslutande platsbildningarna. Dessa värnas mot skalförhöjningar och andra accenter som inkräktar på fronternas samlade enhetlighet och väldefinierade fria taksiluetter.

För karta från rapporten som redovisar fysiska och rumsliga uttryck som ska bevaras, se sidan 15.

Göteborg förstärkt: Fästningsstaden – Handlingsprogram för ett stärkt riksintresse (2017)

Rapporten är framtagen på uppdrag av Stadsbyggnadskontoret, Trafikkontoret och Kulturförvaltningen i Göteborgs stad i samband med byggandet av Västlänken och anslutande projekt. De aktuella stadsutvecklingsprojekten innebär ett hot mot resterna av fästningsstaden genom att fornlämningar under mark behöver tas bort. Projekten innebär samtidigt en möjlighet att passa på att genomföra åtgärder som stärker berättelsen om den befästa staden i det nya som tillförs samt att visa upp de lämningar som grävs fram.

Handlingsprogrammet är ett strategiskt dokument som syftar till att göra berättelsen om det befästa Göteborg tydligare i staden, och är ett förslag på hur fästningsstaden kan gestaltas och tydliggöras i det framtida Göteborgs historiska stadskärna.

Rapporten lyfter fram där Riksintresset och förståelsen av stadens framväxt är läsbara samt vart i staden där den riksintressanta berättelsen är mera svårläst. Rapporten innehåller ett antal åtgärder och rekommendationer på hur stadens historiska stadsrum kan tillgängliggöras och aktiveras. Det aktuella planområdet berörs av två av programmets fyra föreslagna åtgärder:

Förtydliga genom återskapade entréer

Stora Bommen

Stora Bommens placering i dagens stadsbild gör det möjligt att visa på dess läge och storlek. Det kan vara genom rekonstruktion efter gamla ritningar eller ny tolkning där den ursprungliga bommens skala framgår.

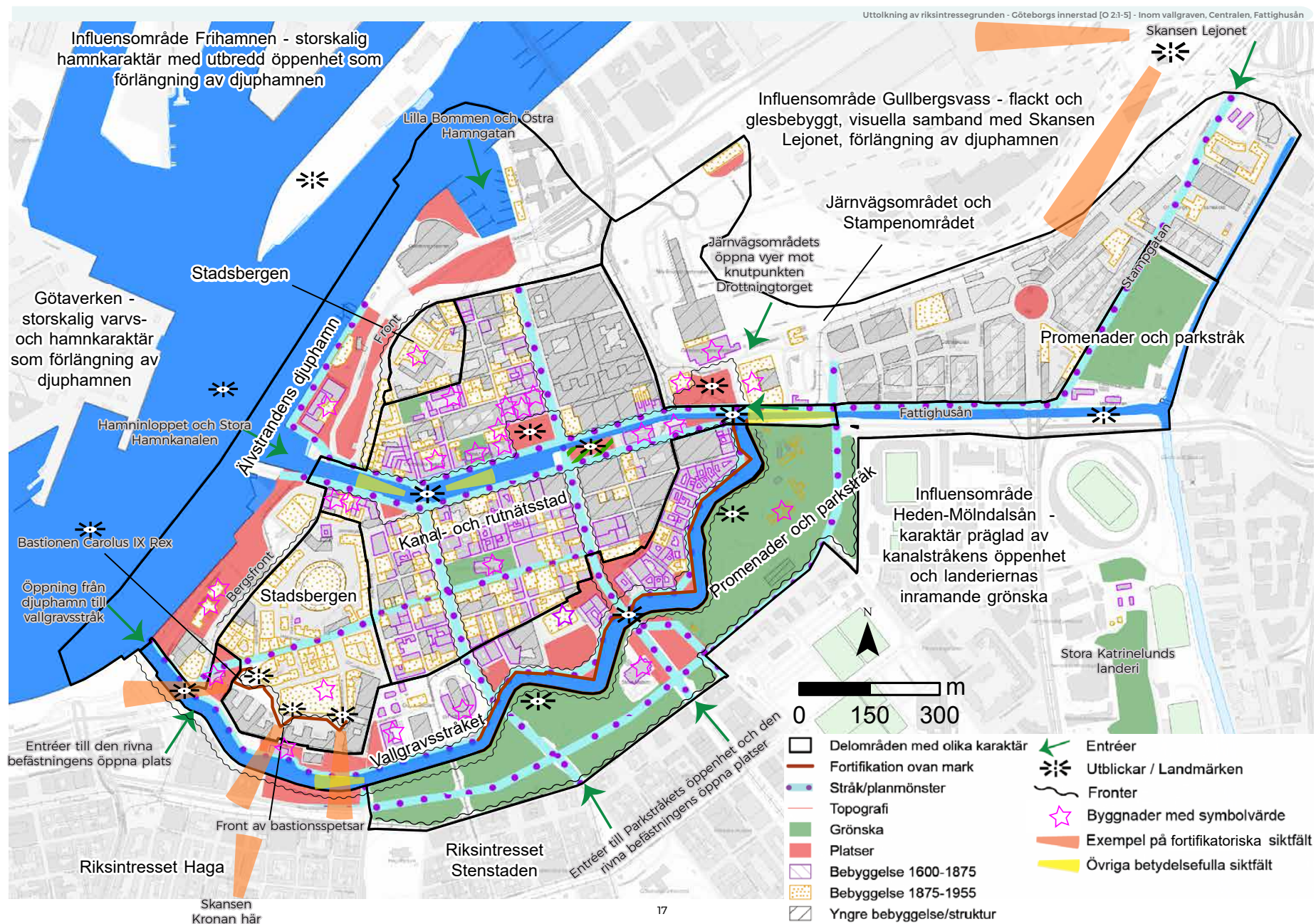
Tillgängliggör och aktivera historiska stadsrum -

Packhusplatsen

I fästningsstaden var den nuvarande Packhusplatsen platsen för en masthamn. På Packhusplatsen finns idag en storslagenhet av rymd, himmel, måsar, vind och älven. Upplevelsen av närheten till vattnet som var fästningsstadens främsta förutsättning är påtaglig. Det omgivande stadsrummet längs Stora Hamnkanalen är en historiskt, värdig del av Göteborgs finrum.

Enligt Göteborgs Stadsutvecklingsprogram för Centralenområdet ska Packhusplatsen fungera som 'mötesplats vid vattnet'.

Vårt förslag: Här finns möjlighet att ta in vatten i staden på ett nutida sätt. Här skapas en ny vattenyta med nutida funktioner som 'raingarden' där vattennivån varierar och lockar till olika slags användning. Möjlighet finns att ta sig över torrskodd för att inte skära av stråket ut mot havet från Postgatan. Tidstypisk växtlighet som lindar planteras i anslutning till vattenyta, utan att skymma siktlinjen från postgatan.



Karta ur Kulturmiljövårdens riksintressen inom centrala Göteborg antikvariskt planeringsunderlag slutrapport 2020-11-25, som visar fysiska och rumsliga uttryck som ska bevaras.

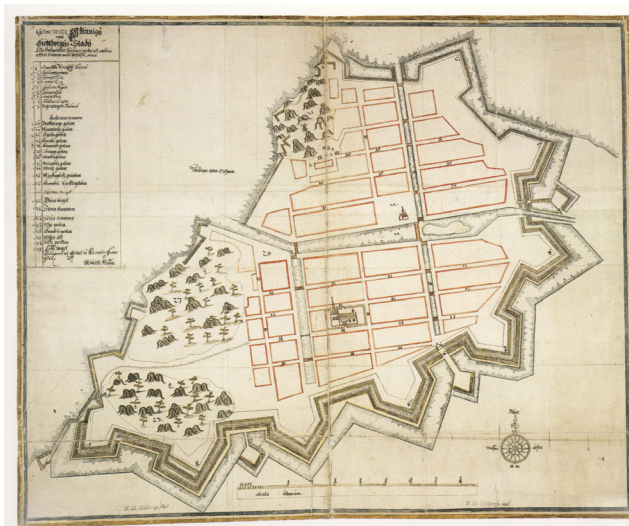
Sammanfattad historik

Sveriges port mot väster, den befästa staden

Göteborg har nyligen firat stadens 400-årsdag, men det har bott människor i området under lång tid. Under 1600-talet grundades och byggdes staden Göteborg som en starkt befäst handelsstad. Den placerades inom ett sankt strandområde mellan två bergspartier – Kvarnberget och Otterhällan väl synliga även idag. En plan för staden upprättades 1619–21 efter holländska förebilder.

Staden avgränsades utåt med vallar, vallgrav och pålverk. Dessa fungerade dels som försvarsverk, dels som tullgräns. Från landsidan kunde man nå staden genom tre stadsportar: Kungsporten, Drottningporten eller Österport samt Karlsporten eller Västerporten. Mot älven fanns endast två passager in i staden vid Stora och Lilla Bommen, där Stora Bommen idag utgör den enda bevarade stadsentrén från älven. Området närmst älven var istället kopplat till försvarsverksamheten och befästningen. I Öster låg bastion S:t Erik och längs kurtinmuren mot Stora Bommen låg en mindre bastion benämnd Sandbastionen. Längre ut i älven anlades ett sänkverk som syftade till att hindra båtar att komma intill fästningsmuren. Sänkverket bestod av timmerkistor fyllda av sten som bildade en vallgrav i älven mot stadsmuren.

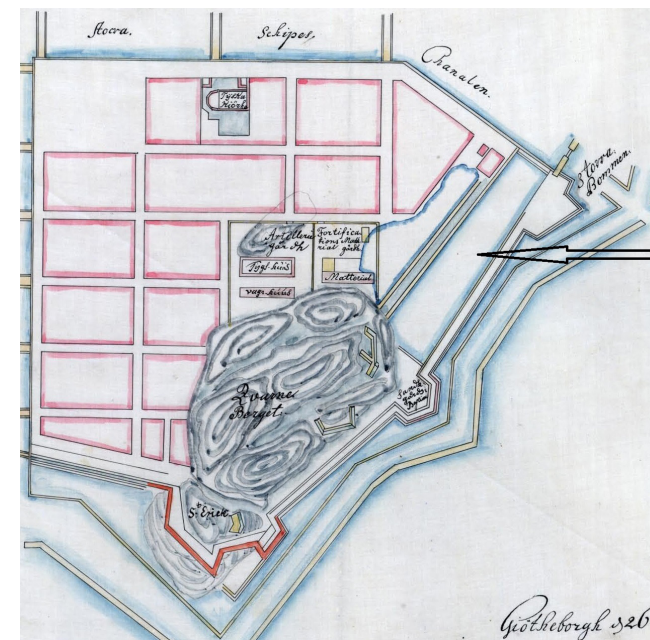
I mitten av 1600-talet, i samband med att befästningen utökades med strandmurar mot älvrfronten, skapades en rektangulär hamnbassäng i anslutning till stora Bommen. Bassängen omnämns som kronans masthamn och var en av flera masthamnar i anslutning till Göteborg. Betydelsen av begreppet masthamn är oklart men troligtvis användes den till förvaring av långtimmer till rustbäddar för försvarsanläggningar samt som en liten hamn för kro-



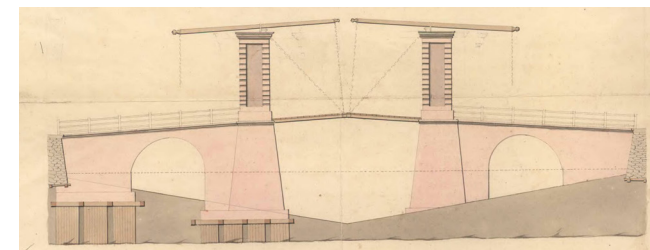
Kiettil Klaessons stadsplan för Göteborg år 1644.



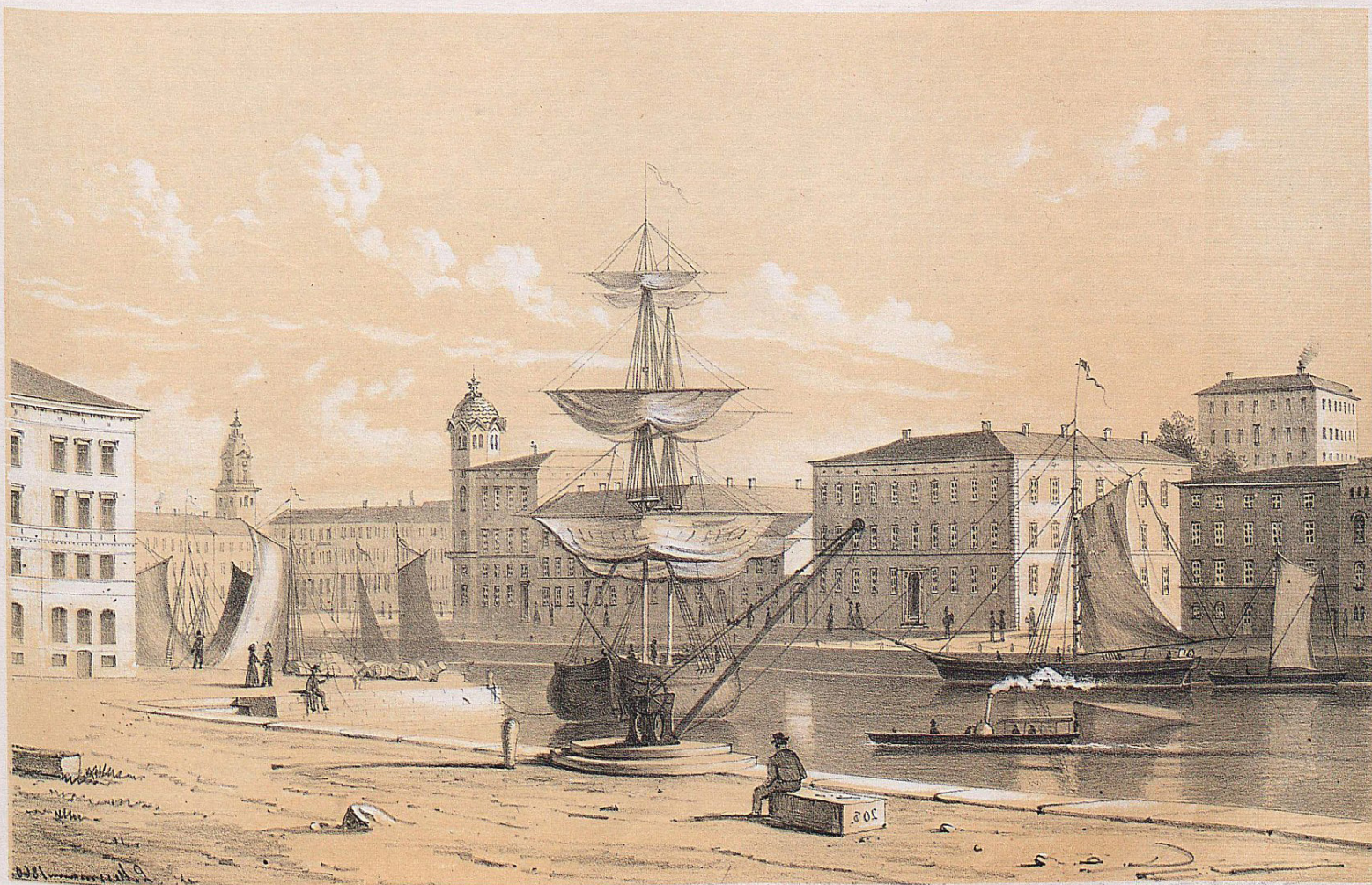
Avmätning från 1795. Befästningsverken är kraftigt utbyggda mot älven och Masthamnen syns tydligt invid Stora Hamnkanalen



Utdrag ur karta från 1680 som visar masthamnens utbredning. (Norr är nedåt i kartan). Karta och pil hämtad från Arkeologernas blogg.



Utdrag ur ritning som visar ett förslag på ombyggnad av bryggan/bron över Stora Bommen 1757. Ritning från Krigsarkivet: Sverige, stads- och fästningsplaner, Göteborg, SE/KrA/0424/037/211a (1757II).



Tryckt och förlagt af Meyer & Köster Lith. Atel. i Göteborg.

STORA BOMMEN.

Plansch med motiv från Stora Bommen, ur Göteborg med dess omgifningar framställt i taflor (1859-1862)



Packhusplatsen med Stora Tullhuset fotograferat från älven 1901.
Foto från Göteborgs stadsmuseums samlingar.

nans rodd- och transportbåtar. Hamnbassängen fylldes igen 1861 och platsen användes därefter för packning och lossning av varor, och motsvarar idag Packhusplatsens utsträckning. Centrum för stadens handel blev Stora Hamnen, mellan Stora Bommen och nuvarande Brunnsparken. Längs kajerna etablerades efter hand flera stora handelshus, där flertalet bevarade byggnader idag utgör stadens fond mot Packhusplatsen och planområdet. Varorna transporterades in i hamnen med småbåtar och förvarades i byggnadernas bottenvåning eller källare.

1800-tal och emigration

Området runt Stora Tullhuset på södra sidan om Göta Älv kallades en gång i tiden för Franska tomten. Den fick sitt namn genom att Gustav III år 1784 skrev på ett handelsavtal mellan Sverige och Frankrike. Frankrike fick frihamnsrätt i utbyte mot att Sverige tog över det koloniala styret av den västindiska ön Saint-Barthélemy. Den franska frihamnen förlades i den tidigare nämnda masthamnen. Vid den tiden utökades hamnen för att bereda plats åt ett större antal varor.

Under 1800-talet skulle området komma att förändras. Det var året 1806 som Göteborg upphörde att vara en fästning. Mot slutet av 1700-talen blev fästningen allt mer omodern och underhållet kostade stora summor. 1807 började rivningsarbetet. Fästningen var enorm och arbetet tog drygt 50 år. Den upptog 1,5 gånger så stor yta som själva staden den skulle skydda och rivningen av innebar att Göteborg fick yta att växa på. Rivningarna började vid Kungssportsplatsen och Drottningtorget. Fästningen revs ned till gatunivå. Vid Packhuskajens nordöstra del tillkom år 1835 simskolor, som troligen fanns kvar till denna del av kajen byggdes ut. De be-



AFSKEDSPREDIKAN FÖR EMIGRANTER, VID DERAS AFFÄRD FRÅN GÖTEBORG, MAJ 1869. Efter naturen af A. G. HAFSTRÖM.

GMA:8610:2

Illustration från Ny Illustrerad Tidning 1869. Från Göteborgs stadsmuseums samlingar.



GhmB:20800

Packhusplatsen och Stora Tullhuset fotograferade från Kvarnberget omkring sekelskiftet 1900.
Foto från Göteborgs stadsmuseums samlingar.

stod av två separata anläggningar med byggnader och kringbyggda bassänger ute i älven, en för kvinnor och en för män, där männens anläggning också innehöll en restaurang. 1875 öppnades Lövströmska kallbadhuset intill Hisingsbron, och fanns kvar där tills det revs 1915.

Genom utfyllnad växte staden mot älven och på den nya marken uppfördes Stora Tullhuset. Det stod klart 1867 och ersatte då Radheska Huset på Norra Hamngatan som Göteborgs tull- och packhus. Samtidigt drogs järnvägsspår fram till platsen och vidare ut mot väster på en bro över Stora Hamnkanalens mynning. Stora Tullhuset ritades av arkitekt Frans Jacob Heilborn. Huset bestod ursprungligen av en huvudbyggnad för tullförvaltningen och två fristående magasinlängor i vinkel. 1883 fick området namnet Packhusplatsen efter verksamheten i Stora Tullhuset. Under senare hälften av 1800-talet förvandlades Packhusplatsen och Stora Tullhuset till centrala

*Panoramafoto över den södra delen av planområdet, omkring 1905.
Foto från Göteborgs stadsmuseums samlingar.*

punkter i den svenska utvandrarvägen till Amerika. De flesta som emigrerade passerade nämligen genom huset och tog båten härifrån. Då hade de tagit sig från centralstationen längs med Postgatan (då Sillgatan) som var den stora emigrationsgatan med kontor, hotell, skumma krogar och restauranger. Nere vid kajen förrättades en särskild emigrantgudstjänst innan de klev ombord på fartygen. Fram till år 2020 användes Stora Tullhuset av Stiftelsen Emigranternas hus som ett museum. Idag är emigrationens historia ett i det närmaste osynligt uttryck i området.

Modernismens infrastruktur

Under 1950- och 1960-talen var Göteborg en snabbt växande stad. Stora planer gjordes då upp för att omvandla Göteborgs city till ett modernt storstadscentrum. De mest omfattande förändringarna genomfördes i Nordstadsområdet där i stort sett all bebyggelse revs och ersattes med ny. En annan viktig förändring var att

hamnverksamheten flyttades ut och att ny väginfrastruktur i form av en stadsmotorväg drogs fram längs älven. Platsen framför Stora Tullhuset har under lång tid präglats av att vara en transportled, tidigare i historien med järnväg, men nu omvandlades platsen snabbt till en modern väg.

Vid 1800-talets slut hade Göteborgs hamn sammantaget varit utrustad med 9 stycken handdrivna kranar, varav åtminstone en var placerad längs Packhuskajen - "Svanhalsen" intill Hisingsbron. Namnet fick den i folkmun på grund av sin svängda kranarm. År 1955 finns nästa sammanställning av hamnens kranar. Vid denna tidpunkt fanns det 9 kranar enbart på Packhuskajen, samtliga elektriska portalkranar. Vid samma tidpunkt fanns det även 5010 kvadratmeter varuskjul längs Packhuskajen. När varvskrisen drabbade Göteborg på 1970-talet utarmades stadens innerhamn, där ibland Packhuskajen, på hamnverksamhet. Denna utveckling ville ett antal entusi-



GMA:3585

Emigrationen till Amerika

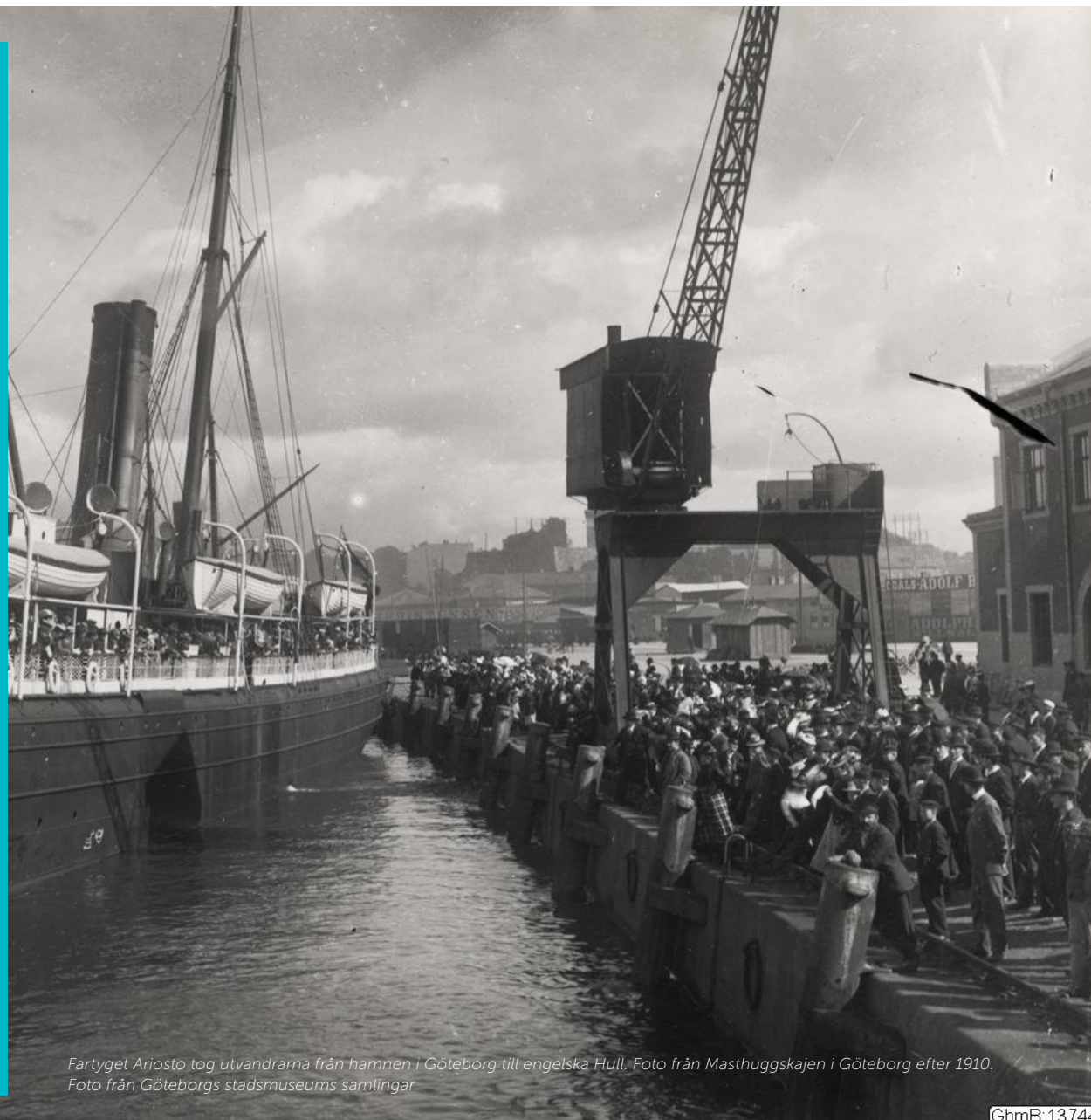
Mellan åren 1821 och 1930 utvandrade sammanlagt 33 miljoner européer till Nordamerika, något som har kallats historiens största folkvandring. Den tidiga utvandringen till Amerika på 1800-talet utgick från nordvästra Europa, framför allt från England, Irland och Tyskland. Efter sekelskiftet 1900 var det istället från södra och östra Europa som de flesta utvandrarerna kom.

Irland var det land som förlorade flest invånare till Amerika – mellan åren 1845 och 1911 sjönk Irlands befolkning från 8,3 miljoner till 4,4 miljoner. Den näst högsta emigrationen i förhållande till folkmängden hade Norge, därefter Storbritannien och på fjärde plats Sverige.

Den europeiska massutvandringen till Amerika inleddes på 1820-talet, men i Sverige var det först på mitten av 1850-talet som den samlade utvandringen tog fart. Nödåren på slutet av 1860-talet ledde till en större flyttvåg och utvandringen kulminerade på 1880-talet. 1900-talets utflyttning koncentrerade sig till de första åren efter sekelskiftet och året 1923.

Sammanlagt flyttade mer än 1,2 miljoner svenskar till Amerika, vilket var nästan en femtedel av befolkningen. Bland de tidiga utvandrarerna fanns mest familjer som reste tillsammans med tjänstefolk och släktingar. Med tiden ökade andelen ensamresande. Till att börja med var det mest män som utvandrade, men andelen kvinnor ökade successivt och under den senare delen av emigrationen var det periodvis mest kvinnor som utvandrade.

- Institutet för språk och folkminnen (Isof)



Fartyget Ariosto tog utvandrarerna från hamnen i Göteborg till engelska Hull. Foto från Masthuggs kajen i Göteborg efter 1910. Foto från Göteborgs stadsmuseums samlingar

GhmB:13744

aster bromsa genom att rädda ett antal sjöfartshistoriskt intressanta fartyg, och genom dem förmedla en flyende epok i stadens historia. År 1987 öppnades Göteborgs Maritima centrum (Maritiman), då vid Lilla Bommen. Sedan 1994 har fartygen i stället legat längs Packhuskajen.

Älvrummet och varvsindustrin

Göta älv och älvrummet i Göteborg har sedan 1600-talet präglats av olika verksamheter som dominerat staden. Vattenvägarna i Göteborg har varit av mycket stor vikt i stadens utveckling och är även anledningen till stadens placering. Under fästningsstadens tid var det försvaret som "möblerade" älvrummet, flera spår av dessa fästningsverk är fortfarande synliga inte minst Skansen kronan som syns från Älven. Under handelsstadens epok var det handelns hamntrafik/sjöfart. Bebyggelsen längst Älvstranden karaktäriseras fortfarande idag av byggnader med koppling till sjöfarten. Och under industriepoken blev älvrummet en huvudplats för anläggning av industriområdena längs älvens båda sidor.

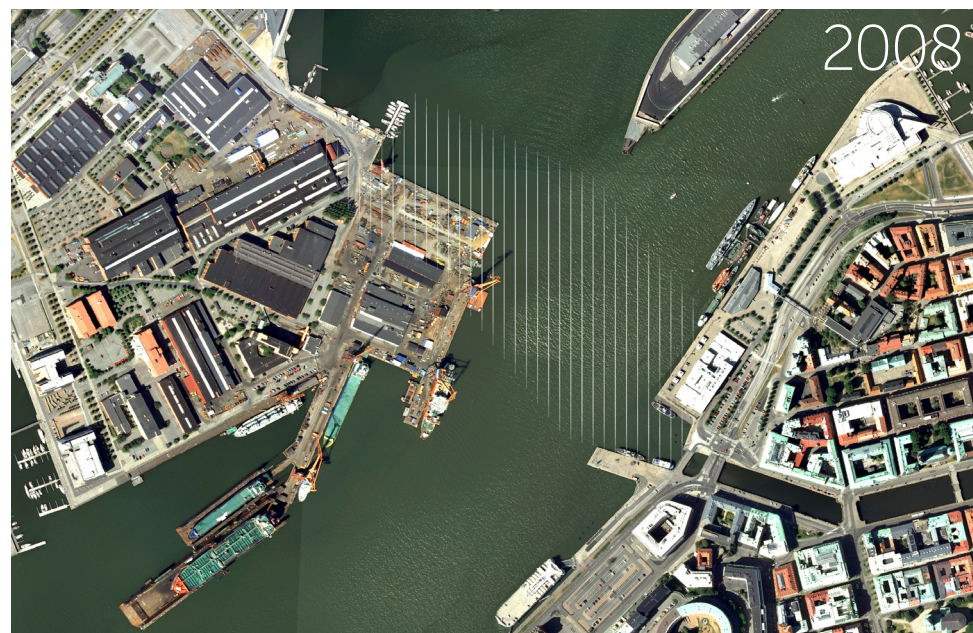
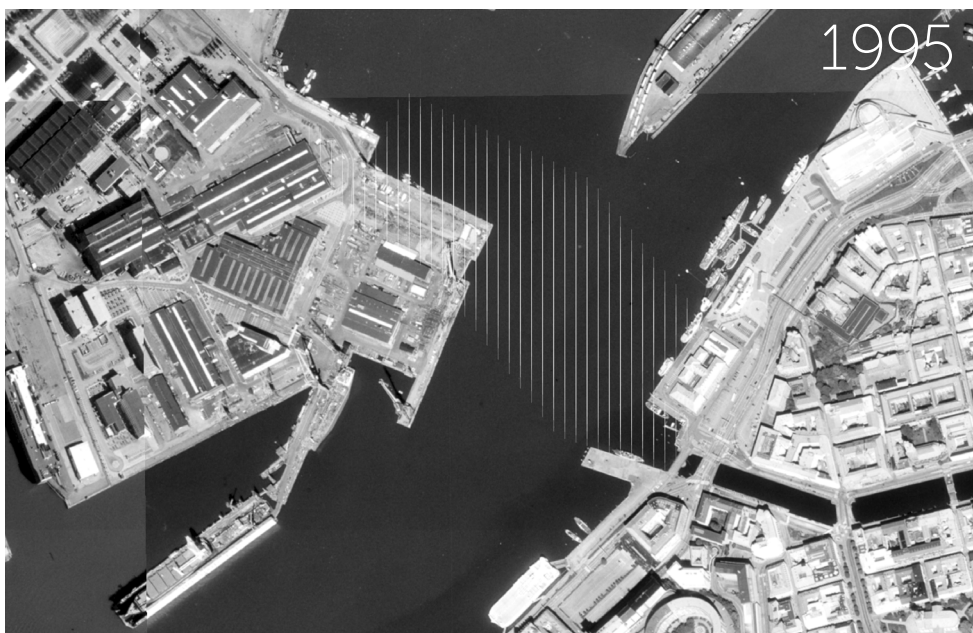
Älvrummet visar även 1900-talets industristad Göteborg ett storskaligt och modernt kulturlandskap. De så karaktäristiska kranarna, kajerna och storskaliga industribebyggelsen. Modernismens trafikapparat syns också härifrån. Under 1800-talets slut lokaliserades flera verkstäder och varv på Hisingen, längs den norra älvstranden som under 1900-talet sedan kom att utvecklas till svensk varvsindustris centrum. I samband med oljekrisen och större samhällsekonomska förändringar läggs många varv ned under det kommande decenniet. Varvsverksamheten vid Lundbyvassen fortsätter dock i en minskande omfattning fram till 2015 då det sista var-



Flygfoto över Götaverken, 1920-ta, stora delar av planområdet är ännu inte utfyllda.
Foto från Göteborgs stadsmuseums samlingar.

vet längs Norra älvstranden läggs ned. Få spår finns kvar efter de allra tidigaste utvecklingsfaserna i varvshistorien på Götaverksområdet men ännu syns varvsområdets profil, med kajer och kranar som Stapelkajen med dess två portalvippkranar från 1962 vilka utgör en viktig

del i stadslandskapet för att kunna förstå varvshistorien. Siluetten längs Hisingen speglar i stort expansionen fram till 1960-talets med landutfyllnad och bebyggelse längs Hisingens strand



Planområdets utveckling under 1900-talets andra hälft och 2000-talets början.
Ortofoto: Lantmäteriet & Göteborgs stad (2008)

Stadsbild och övergripande karaktär

Plan- och utredningsområdet är beläget i centrala Göteborg och breder ut sig på både sidor av Göta älv. En stor del av området utgörs av själva älven, det relativt storskaliga rum som så väl utgör en barriär som en livlig transportled.

Planområdet, på södra älvstranden, utgörs idag av ett öppet stenlagt kajstråk med det kulturhistoriskt värdefulla Stora Tullhuset invid Stora hamnkanalen. Planområdet gränsar mot Operagatan och Västlänkens arbetsområde i sydost, äldre bevarade kajskul och Maritiman åt nordost samt Stenpirens resecentrum i söder. På Hisingssidan utgörs planområdet av Hugo Hammars kaj, Lundbyvassens södra hörn. Kajytorna är vidsträckta, och större industribyggnader från varvsepoken tillsammans med bevarade kranar möter älven.

Det här kapitlet beskriver först planområdet, därefter beskrivs fyra övergripande karaktärsområden/teman:

- Den befästa staden
- Älvrummet
- 1800-talets Göteborg
- Modernismen och varvsindustrin

Varje tema beskriver ett eller flera kulturhistoriska sammanhang och fysiska uttryck idag kopplade till olika årsringar och skeenden i stadens historia. Avslutningsvis följer en del som berör siktlinjer och vyer, och beskriver hur planområdet upplevs visuellt både på långt och kort avstånd.



Karta som schematiskt visar olika karaktärsområden i anslutning till planområdet.

Planområdet

Packhuskajen

Packhuskajen utgör en del av kajsträckningen längs älven i väster och sträcker sig mellan de två ursprungliga entréerna in till stadens kanalsystem, Lilla Bommen och Stora Bommen. Området avgränsas i nordväst av älven och i sydost av en trafikled (se karta s. 25)

Öster om Stora Tullhuset ligger Kajskjul 8 som är ett av få kvarvarande hamnshjul i trä. Byggnadens form har anpassats efter järnvägsspåren som tidigare fanns på platsen. Vid uteserveringen står en tågagn som knyter an till järnvägen som tidigare sträckte sig längs kajen. Innanför detta kajskjul ligger ytterligare ett skjul, kajskjul 8 1/2, som är uppfört som lokal åt Maritiman i samband med omgestaltningen av området på 1990-talet. Utanför kajens sydvästra del ligger flera fartyg förankrade vilka utgör en del av Göteborgs maritima centrum. I anslutning till kajen finns även flera objekt med koppling till sjöfarten som placerats där i efterhand, t.e.x ett ankare och en kran.

Den sydvästra delen av kajen är en miljö med tydlig hamnprägel som omges av bebyggelse med koppling till hamn- och sjöfart. Här syns även nivåskillnaden mellan marken närmast Tull- och packhuset samt kajkanten som skiljs åt av ett älvkantstöd.

Från år 2019 och framåt har Packhuskajen rustats upp i etapper. Platsen framför Tull- och packhuset ingick i den första etappen. Projektets första etapp genomfördes mellan 2019-2021. Under etappen renoverades 140 meter av kajen och den gamla konstruktionen



Ovan: Den nyligen förstärkta och ombyggda Packhuskajen, med kajkant och gatsten i granit, samt Stora Tullhuset till höger.
Nedan: Lägre parti av kajen mellan svängbron och den renoverade kajen. Kajkant, gatsten och pollare i granit.



revs och ersattes av en stabilare kaj i betong som grundlades på stålplåtar borrade till berg. Sträckan för den första etappen av upprustningen, mellan Stora tullhuset och Maritiman, hade en konstruktion som har medfört att kajen satt sig extra mycket de senaste 160 åren, med sättningsskillnader på mer än 0.5 m i höjdd. Kajen höjdes därför till två meter ovanför medelvattennivån och har försetts med ett älvkantsskydd. Älvkantsskyddets syfte är att klimatsäkra staden för framtida höga vattenstånd och översvämningar. Promenadstråken längs kajen gavs en bättre tillgänglighet. Ny belysning och nya bänkar tillkom. Arbetet avslutades med att storgatstenarna från 1800-talet återsattes, både beläggingsstenar och krönstenarna återanvändes.

Lundbyvassen /Hugo Hammars kaj

Den delen av planområdet som är belägen på Hisingssidan är idag helt obebyggd och är delvis instängslad och otillgänglig för allmänheten. Hela området är hårdgjort, och består till stor del av asfalterade ytor som idag nyttjas som markparkering. Parallellt med Hugo Hammars kaj fanns tidigare en stapelbädd, men idag finns inga tydliga lämningar kvar, eventuellt finns spår inom de områden som inte är tillgängliga. Samtliga kajer är inhägnade, och inte tillgängliga för allmänheten. Planområdet ramas in av f.d. Götaverkens storskaliga byggnader i väster och söder.



Planområdet på Hisingssidan fotograferad från Elin Svenssons gata. Stadens siluett på fastlandssidan i bakgrunden.

Spår av den befästa staden

Göteborg stadsbild präglas fortfarande av den befästa stadens grundform. Idag är Göteborg en av de mest välbevarade exemplen för sin tids befästningskonst som fortfarande är synlig i de centrala delarna av Göteborg, men även från älven där stadens centrala delar möter älven på samma sätt som på 1600-talet.

Inom vallgraven följer strukturer med gatunät och kvartersindelning fortfarande 1600-talets planmönster. Stadskvarterens placering, och utformning har till stora delar bestämts av älven, kanalerna och bergshöjderna. En av stadens äldsta byggnader, Kronhuset, är också beläget i planområdets direkta närhet. I stads-siluetten syns även Tyska kyrkan samt Domkyrkan.

Inom planområdet är spåren efter den befästa staden främst belägna under mark, där den inre delen av Packhusplatsen är belägen på platsen för den tidigare masthamnen och den yttre delen ovan befästningens yttre murar, och sänkverket – en del av de yttre befästningsverken i älven var belägen ungefär där Operagatan idag passerar invid Packhuset. Idag kan den befästa staden främst upplevas genom gatunätet och planstrukturen – där Postgatan och Norra Hamngatans sträckningar utgör ursprungliga gatusträckningar från 1600-talet, Packhusplatsens form som speglar det område som tidigare utgjorde Masthamnen samt Operagatans och Stora Badhusgatans sträckningar som följer stadsmurens tidigare placering.



Stora Hamnkanalen fotograferad från Residensbron, vars placering i stort stämmer överens med Stora Bommens placering.

Älvrummet

Det storskaliga rummet längs Göta älv karakteriseras av den breda älven och den stora skalan med himmel, ett relativt flackt kringliggande stadslandskap där topografin, högre byggnader, broar, kranar och kajkanter ramar in älven. Det stora och öppna älvrummet med broar och båtar i rörelse ger riktning och liv och en brokig karaktär som rymmer många läsbara berättelser om stadens ständiga förändring. Älven upplevs mer som en vältrafikerad transportled än en fysisk barriär.

Hamn-, sjöfarts och handelsstaden Göteborg utgör ett av riksintressets motiv. Längs älven finns många av riksintressets uttryck och fysiska spår som minner om kanalens slutna innerhamnar, älvstrandens djuphamn och sjöfartens verksamhet och om affärslivets utveckling. De naturstensklädda kajerna och gatukaraktären med gatsten i bohusgranit är en viktig del av miljön. Här blir också hamn-, sjöfart- och handelsstadens Göteborg tydligt genom de höga kranarna. Även senare epokers bebyggelse som kontorsskrapan Läppstiftet och den nya Hisingsbron utgör tydliga landmärken i älvrummet.



1800-talets Göteborg

Under 1800-talets rivs fästningsmurarna men vallgraven sparas, staden får en ny byggnadsstadga som ska förhindra flera stadsbränder. 1800-talet inleds med tre stora stadsbränder där 750 hus förstörs. Nu införs ett förbud mot att bygga trähus innanför vallgraven. Staden växer kraftigt och stenhusbebyggelsen följer topografin, bebyggelsehöjden är dominerande låg och relativt jämn (4-6vån). Höjdskalan trappas ned mot älven och Packhuskajen, vilket gör att Kvarnbergets siluett och bergssida lämnas synlig. Domkyrkotornet och Tyska kyrkans torn sticker upp över taken.

Fonden mot älven karaktäriseras av påkostad och sjöfartsanknuten bebyggelse och enklare byggnader med maritim prägel. Bebyggelsefronten in mot Hamngatorna, präglas av uttrycksfulla och monumentala fasader med hög materialkvalitet, stor omsorg om detaljerna och i gedigna material som sten och puts huvudsakligen i jordfärger, där flera byggnader skyddas som så väl enskilda som statliga byggnadsminnen.

Längs Packhuskajen har fortfarande de natursten-sklädda kajerna, lagda med gatsten av bohusgranit, en tydlig 1800-tals karaktär - om än nylagda efter tidigare utseende. Den sammanhållna karaktären med kajerna i granit är en stor del av områdets sammanhängande karaktär - och så väl karkatär som materialiteten är en mycket viktig del i upplevelsen av området idag, och av dess historiska funktioner.

Bebyggelsen mot Packhusplatsen - närmast Hovrätten, ursprungligen byggt som två handelshus på 1850- och 60-talen ombyggt av Broströms-koncernen under 1920-talet. I bakgrunden Rederi Transatlantics hus från 1944 och Hertziahuset, uppfört 1901 för handelsfirman J. A. Hertz & Co



Stadens front mot älven präglas av 1800-talets hamnverksamhet och bebyggelse.

Modernismen och varvsindustrin

Staden

Leden, som byggdes under 1960-talet skapade en fysisk barriär mellan innerstaden och kajstråket, platsen framför pack- och tullhuset reducerades i och med den utbyggda trafikleden. Barriären har sedan minskat i samband med byggandet av Götatunneln i början av 00-talet, för att sedan tillfälligt återuppträda i samband med byggandet av Västlänken – där platsen idag främst präglas av tunnelbyggets schakt och höga byggplank.

Hisingen

Hugo Hammars kaj och f.d. Götaverksområdet karaktäriseras av ett flertal spår från varvsindustrins period. Kajerna är vidsträckta och byggnaderna utgörs av storskaliga industribyggnader med flacka tak, där de höga kranarna framträder som landmärken i stadslandskapet. Skalan inom området är generellt hög, med stora avstånd mellan byggnaderna. Området är det sista området på Hisingen med en tät och välbevarad industrimiljö både i struktur och i detaljer med många industrihistoriska spår såsom kranar, pollare, räls och spår av äldre gatstensbeläggning.



Ovan: Operagatan, tidigare Götaleden tillsammans med Västlänkens byggplank skärmar av Stora Tullhuset och Packhuskajen från övriga staden.

Nedan: Vy längs Valdemar Noréns gata, f.d. Götaverkens plåtverkstad t.h. utgör en av de mer välbevarade byggnaderna från Götaverkens storhetstid. I bakgrunden den karaktäristiska byggnaden "Galjonen" uppförd 1974 och den äldsta bevarade kranen från Götaverkens verksamhet, från 1947



Ovan: Vy längs Stapelkajens avspärrade nordöstra del, indraget i kajen utgör troligen spår efter en stapelbådd.

Nedan: Vy från Lundbyvassen, Stapelkajen med bevarad portalvippkran i förgrunden. I bakgrunden framträder Göteborgs karaktäristiska stads-siluett, med kvarnberget till vänster, Stora Tullhuset och Packhusplatsens bebyggelse centralt i vyn.



Siktlinjer och vyer

Planområdet och den nya brons tänkta placering över det öppna älvrummet gör att bron kommer att bli synlig från många platser i staden, så väl från Hisingen som från centrala Göteborg. Planområdet är väl synligt i sin helhet från både Packhuskajen och Stapelkajen/Götaverksområdet och Stenpiren. Från det öppna älvrummet upplevs hela planområdet främst på ett relativt kort avstånd då älvens krökning ger relativt korta siktlinjer längs vattnet.

Längre siktlinjer och vyer mot delar av, eller hela, planområdet ges också från Frihamnen, Masthuggskajen samt från Hisingsbron.

Inifrån centrala staden ges längre siktlinjer mot planområdet främst från Kämpebron längs Stora Hamnkanalen samt genom stadens rutnätsstruktur längs Postgatan, från gatans högsta punkt invid Kronhuskvarteret. Från Kvarnberget ges en vy ut över planområdet i sin helhet, tillsammans med stora delar av Lindholmen och västerut längs älvrummet.

Älvens placering som den naturliga lågpunkten i staden gör att bebyggelse och/eller topografin skymmer planområdet från stora delar av staden, och de utblickar och vyer som ges är främst från själva älven eller i direkt anslutning till älven.

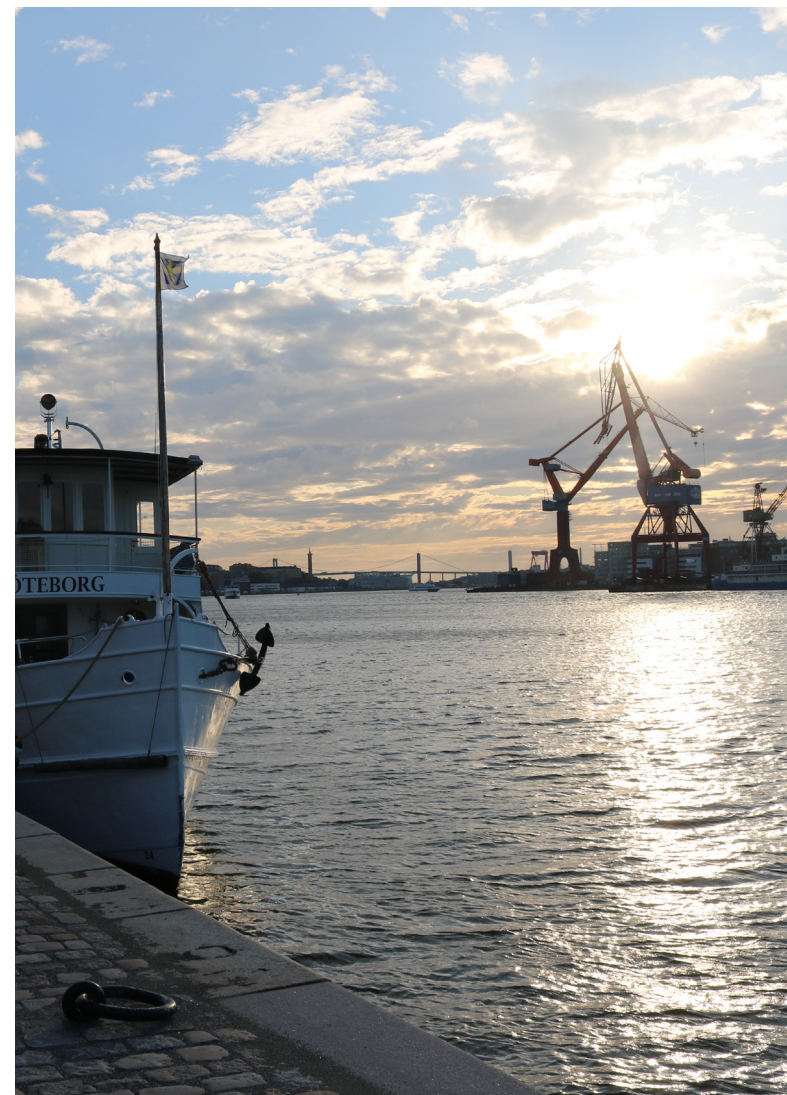
Studerade siktlinjer och vyer

I samband med kulturmiljöutredningen har tolv relevanta siktlinjer och vyer identifierats. Valet av siktlinjer har utgått från sådana platser i staden där en ny bro inom planområdet kan bli väl synlig, samt från sådana platser i staden som har ett särskilt kulturhistoriskt värde för staden och riksintresset i sin helhet. De relevanta siktlinjerna redovisas i bild och karta i kulturmiljöanalysen. Inför kommande konsekvensbedömning kommer fotomontage utifrån valda siktlinjer att tas fram som en del i konsekvensbedömningen.

1. Vy från Stenpiren
2. Vy från Kvarnberget
3. Siktlinje från Kämpebron
4. Siktlinje från Postgatan
5. Vy från Stapelkajen
6. Vy från Hugo Hammars kaj
7. Vy från Lundbykajen
8. Vy från Frihamnen
9. Vy från Hisingsbron
10. Vy från älven
11. Vy från Masthuggskajen
12. Vy från Eriksbergskajen

Stadens siluett

Så väl den historiska stadskärnans siluett som Hisingens siluett är möjliga att uppleva från älven inom eller i anslutning till planområdet.





Vyer och siktlinjer
Kartunderlag: Göteborgs stad

1.



Från Stenpiren ges en nära vy längs älven norrut och över Packhuskajen, Stora Tullhuset och Stora Hamnkanalens möte vid älven. Den historiska stadens karaktäristiska topografi framträder tydligt med Kvarnbergets klättrande bebyggelse.

2.



Från Kvarnberget ges en vidsträckt vy över älvrummet i centrala staden samt över södra och norra älvsstranden. Vyn utgör en historisk utblick från en av den befästa stadens naturliga höjder och tydliggör så väl den befästa stadens och Packhuskajens koppling mot älven.

3



34 Från Kämpebron ges en siktlinje som följer kanalstadsplanens axel – Stora Hamnkanalen – ut mot älven. Siktlinjen bryts till viss del av Residensbron, och präglas av Karlatornets storskaliga intryck i bakgrunden. Den utgör en historisk siktlinje med lång kontinuitet, som varit möjlig att uppleva sedan stadens grundande och är viktig för förståelsen av kanalstadsplanens koppling till älven.

4.



Längs Postgatans sträckning ges en relativt lång siktlinje mot Packhusplatsen och Stora Tullhuset. Stadens grundform med rutnätstruktur ger naturliga siktlinjer, där gaturummet öppnar sig mot älven. Siktlinjen längs Postgatan har lång historisk kontinuitet, och möjligheten att se längs gatan mot älve och Hisingen har varit möjlig allt sedan stadens grundande.



Från Stapelkajen ges en mycket tydlig vy över Göteborgs historiska stadskärna, stadens siluett, den karaktäristiska topografin och ett stort antal märkesbyggnader tillsammans med Stora Hamnkanalens inlopp och södra älvstrandens kajer syns samlat.



Likt vyn från Stapelkajen ges en samlad vy över Göteborgs historiska stadskärna, men med Lundbyvassens varshistoriska spår som förgrund. Vyn ger möjlighet att uppleva ett ovanligt stort tidsdjup - från stadens grundande och dess topografiska förutsättningar till den storskaliga varvsindustrins uppgång och fall.



Från Lundbykajen ges en vy mot stadskärnans karaktäristiska siluett, med Otterhällan som tydlig höjd. Stapelkajens bevarade kran uttrycker tydligt varvsindustrins storskaliga miljöer på den norra älvstranden. Älvrummet avgränsas visuellt av Hugo Hammars kaj.



Från Frihamnen ges en samlad vy ut över planområdet, härifrån avgränsas älvrummet visuellt genom älvens krökning tillsammans med kajer och pirar. Norra och södra älvstranden upplevs närmast som en sammansatt miljö.

9.



Från Hisingsbron ges en upphöjd och relativt lång utblick över älvrummet och mot planområdet. Delar av den historiska stadskärnans strukturer och byggnader är synliga, tillsammans med nyare bebyggelse och stadens västra delar. Älvens krökning avslutar upplevelsen av älvrummet.

11.



På långt håll, från Masthuggskajen dit Amerikabåtarna flyttade under 1910-talet, ges en tydlig vy mot stadskärnan och planområdet. Vyn liknar den från älven men avslutas visuellt av den utstickande dockpiren i Lundbyvassen.

10.



Från älven upplevs så väl den historiska stadskärnans skala och topografi på samma sätt som det gjort under lång tid. Vyn fortsätter uppströms älven och avslutas med Hisingsbrons karaktäristiska pyloner. Stadens 400-åriga tidsdjup framträder tydligt från älven.

12.



Från Eriksbergskajen ges en av få långväga vyer mot planområdet, längs älven. Stadskärnans lågmälda skala kontrasterar tydligt mot kringliggande högre byggnader och det öppna älvrummet. Vyn avslutas tydligt genom älvens krökning.



Ovan: Stadens siluett sedd från södra älvstranden. Stora delar av den riksintressanta stadssiluetten, med den karaktäristiska topografin tydligt läsbar är synlig från älvrummet och Hisingen. Bebyggelsen har en sammanhållen och relativt låg skala, landmärken i form av Domkyrkans och Tyska kyrkans torn tillsammans med Navigationsskolan sticker upp över den jämna siluetten. Packhuskajens kajkanter i granit utgör stadens faktiska möte med älven, och är en viktig del i den sammanhållna siluetten.

Nedan: Lundbyvassens och Hisingens siluett kontrasterar kraftigt mot stadens siluett med dess storskaliga karaktär. Varvsepokens kranar bildar tillsammans med Karlatornet och nyare högre bebyggelse en siluett präglad av höga byggnader och anläggningar, med högre höjder än den naturliga topografin, där Ramberget underordnas bebyggelsen.



Kulturmiljöanalys

Kulturhistoriskt sammanhang

Den mindre yta som planområdet upptar på den södra älvstranden har utgjort en central punkt i flera viktiga historiska skeden, såväl ur ett lokalt som internationellt perspektiv. Från försvar via kolonialism och sjöfart vidare till emigration till det moderna Göteborg. På motsatt sida älven ryms den viktiga varvs- och industrihistorien. Dessa platser utgör tillsammans med det stora och öppna älvrummet närmast ett koncentrat av staden Göteborgs fyra hundraåriga historia, och utgör närmast själva hjärtat av Göteborg. Älven, och kontakten med havet, utgör en förutsättning som är avgörande för Göteborg. Utan älven hade staden inte anlagts just här och blivit Sveriges port mot väster. Utan älven hade staden inte heller blivit en hamn-, sjöfarts-, eller handelsstad och den stora varvsindustrin hade inte vuxit fram.

Spår av den befästa staden

Utredningsområdet kring Göta älv har under mycket lång tid fungerat som en strategiskt viktig plats och utgjort entrén till Göteborg, Sveriges port mot väster. På platsen finns idag finns inga spår av befästningsanläggningen ovan mark eftersom den revs och ersattes av en ny kaj. Den befästa staden har inga fysiska uttryck som är direkt kopplade till platsen, däremot upplever man den befästa staden från platsen främst genom kanalstadsplanens struktur och genom Stora hamnkanalens inlopp. Även 1600-talets stadsplan ansluter via angränsande gatusträckningar till planområdet.

1800-talets Göteborg

Platsen som i dag går under namnet Packhuskajen fylldes år 1861 igen och Kronans masthamn, en hamnbassäng från slutet av 1600-talet och befästningsverk försvann från platsen. Kajen har 1800-talets återanvända naturstensklädda kaj kvar. Huset som gav platsen namnet Packhusplatsen, Stora Tullhuset i gult tegel med naturstensdetaljer ger karak-

tär till platsen. Samtidigt som Stora Tullhuset byggdes drogs järnvägsspår fram till platsen och vidare ut mot väster på en bro över Stora Hamnkanalens mynning. Platsen vid Packhuskajen har på så vis präglats av olika typer av infrastruktur sedan 1800-talet. Under senare hälften av 1800-talet förvandlades Packhusplatsen och Stora Tullhuset till centrala punkter i den svenska utvandrarvägen till Amerika, vilket gjorde den till en av Sveriges mest välbesökta platser under 1800- och 1900-talens början. Från Göta älv karaktäriseras platsen av den sjöfartanknutna bebyggelsen längs kajen, präglad av uttrycksfull tegel- och putsarkitektur i kombination med enklare skulbyggnader i trä ger förståelsen för miljöns äldre historia.

Kajstråket som helhet utgör ett oersättligt inslag i Göteborg stadskärna med kopplingar inåt staden. De naturstensklädda kajerna och gatukarakterna med gatsten i bohusgranit är en viktig del av den riksintressanta miljön. Stadens kajer är så väl en konsekvens av som en förutsättning för sjöfartens och handelns utveckling i Göteborg efter stadsmurens nedrivande i början på 1800-talet. Kajerna utgör en stor del av upplevelsen av och förståelsen för det riksintressanta motivet Göteborg som rikets främsta sjöfartsstad.

Modernismen och varvsindustrin

Under 1950- och 1960-talen var Göteborg en snabbt växande stad. Stora planer gjordes då upp för att omdana Göteborgs city till ett modernt storstadscentrum. En del av omdaningens handlade om att modernisera trafikleder, i samband med det byggdes stadsmotorväg precis intill Stora Tullhuset. Idag är vägen fortfarande ett markant inslag och utgör en barriär mot staden även om den inte längre används som riksväg i och med Götatunnelns tillkomst. Platsen framför Stora Tullhuset har under lång tid präglats av att vara en transportled.

Efter andra världskrigets slut utvecklades varvsindustrin på Hisingen och år 1947 anlades Hugo Hammars kaj. Marken torrlades och omdanades till kaj som försågs med järnvägsräls, stora industribyggnader och varvskranar efter torrläggning och omvandling av Lindholmens kustlinje. Under varvens storhetstid fanns över 200 kranar kring stadens hamnområde. Mängden kranar har sedan dess minskat kraftigt men utgör fortfarande symboliska landmärken för varvsepoken och de verksamheter som präglade Hisingen och norra älvstranden under större delen av 1900-talet. De bevarade kranarna utgör viktiga delar i förståelsen av platsens tidigare funktion, och är viktiga för läsbarheten av stadens historiska utveckling från 1800-talets slut och framåt. Lundbyvassens siluett med de många kranarna längs kajen är en av de sista sammanhängande miljöerna där den Göteborgska varvsindustrin fortfarande är möjlig att uppleva.

Älvrummet

Göta älv utgör som tidigare konstaterat den naturgeografiska förutsättningen för staden Göteborg, och det är från vattnet som många människor under flera århundraden tagit sig in och ut från Göteborg. Från älven ges möjligheten att uppleva delar av den riksintressanta stadssiluetten, och den karaktäristiska topografin som präglar Göteborg innanför vallgraven. Från älven är samtliga av de kulturhistoriska sammanhang som beskrivits ovan möjliga att se, uppleva och förstå – stora delar av riksintressets uttryck och motiv är tydliga, likväl som senare årsringar från stadens historia som varvs- och industristad är tydligt avläsbart på norra älvstranden.

Riksintressanta uttryck med relevans för planområdet

Aktuellt planområde ligger inom Riksintresset Göteborgs innerstads gräns (O2:1-5) på den södra sidan av Göta Älv och utanför på den norra sidan. Den riksintressanta berättelsen rymmer tillblivelsen av befästningsstaden under 1600-talet med det strategiska läget vid Göta älvs mynning, som utvecklades till en sjöfarts- och handelsstad. Vilket gav rikedomar att utveckla och bygga en ny klassicistisk stenstad med residens, domkyrka och universitet mm. Den riksintressanta stadsmiljön innehåller många tydliga fysiska spår från 1600-talet och fram till 1900-talet. Planområdet berörs direkt av några av de riksintressanta uttrycken och mer indirekt av andra uttryck

Nedan görs en precisering i punktform av vilka fysiska uttryck med relevans för planområdet som kan kopplas till den av Riksantikvarieämbetet beslutade riksintressebeskrivningen. Preciseringsen är en tolkning utifrån riksintressebeskrivningen och en uttolkning av Riksintressegrunden som Göteborgs stad har tagit fram. Den beslutade riksintressebeskrivningen är en kortfattad sammanställning av de riksintressanta värdena, och beskriver främst enskilda objekt. Preciseringsen nedan är en tolkning av de kulturhistoriska sammanhang som riksintressets uttryck är del av. Det är dock länsstyrelsen som slutligen ansvarar för uttolkningen av riksintresset.

Uttryckens geografiska placering och utbredning redovisas schematiskt på nästa sida, stadssiluetten redovisas på bild på s. 36.

1600- och 1700-talens fästnings- och kanalstad med bevarade delar av stadsbefästningarna.

- Eventuella lämningar efter stadens yttre försvarsverk under mark utgör viktig kunskap och förståelse för den befästa stadens utbredning och äldre byggnadstekniker
- Siktlinjer längs Stora Hamnkanalen, med visuell och funktionell koppling mot älven. Möjligheten att fortsatt färdas på vattnet från Stora Hamnkanalen till älven och vice versa.

1600-talets stadsbyggande, med landets främsta exempel på holländskt inspirerad kanalstadsplan, med omgivande befästningsgördel och vallgrav [...] Gatunät, tomtstruktur, bevarade och igenfyllda hamnkanaler

- Stora hamnkanalens inlopp, stadens ursprungliga "huvudentré" från vattnet tillsammans med Stora hamnkanalen utgör en av stadens grundstrukturer
- Stora Hamnkanalen och Hamngatorna som ursprungliga centralaxlar i kanalstadsplanen
- Länsresidenset, ursprungligen uppfört omkring 1650 utgör fond till planområdet.
- Packhusplatsen som planmässigt spår efter den igenfyllda masthamnen.

Hamn-, sjöfarts- och handelsstaden med hamnlaggningar och bebyggelse från skilda tider, som visar hur kanalernas ursprungligen slutna innerhamnar fr. o. m. 1840-talet ersattes av älvstrandens djuphamn, och affärslivets utveckling från de gamla patricierhusen till varuhus och saluhallar. Kajer och sjöfartsanknuten bebyggelse som f. d. Ostindiska kompaniet och andra gamla handelshus kring Stora

Hamnkanalen, kontor och magasin för handelsfirmor och rederier mot älven.

- Packhuskajen med Stora Tullhuset samt angränsande kajskjul
- Rederiernas påkostade bebyggelse med huvudsaker mot Packhusplatsen och älven.
- Den stenskodda Packhuskajen, om än i ombyggt och förstärkt form, med kajkanter i granit utgör 1800-talsstadens front mot och möte med älven.
- Bergs och bebyggelsefronter som ramar in vatten- gatu och torgrum.

Cityomvandlingen med handelns om- och nybyggnader i storstadsmässig skala, hamnens och järnvägnas tullpackhus och stationsmiljöer samt de plana kanalbroarna av järn.

- Det välbevarade Stora Tullhuset.
- Den välbevarade Stora Bommens bro från 1861.

Göteborgska särdrag i stadsbilden. Stadssiluetten från älven och bergshöjderna runt staden med utblickar mot stadens omgivning. [...] Kanalstadens vattenstråk och kontakten med älven.

- Stadssiluetten där såväl topografin i form av Kvarnberget och Otterhällan tydligt framträder tillsammans med den generellt låga byggnadshöjden
- Tyska kyrkans och Domkyrkans torn som landmärken i stadssiluetten
- Kajkanter i granit som möter älvrummet.



40 Karta som schematiskt visar var de riksintressanta uttrycken är belägna inom, och i anslutning till planområdet. Siktlinjen längs Stora Hamnkanalen markerad med pil.
Kartunderlag: Göteborgs stad.

Kulturhistorisk värdering

De kulturhistoriska värdena som identifierats inom planområdet på ömse sidor om Göta älv och i den närmsta omgivningen, i relation till för platsen relevanta kulturhistoriska sammanhang beskrivs kortfattat nedan. De två första kulturhistoriska sammanhangen **Spår av den befästa staden** samt **1800-talets Göteborg** (markerade med röd streckad linje) sammanfaller tydligt med ett flertal av riksintressets uttryck. Det kulturhistoriska sammanhanget som ryms inom **Älvrummet** (markerat med blå bakgrund) utgör närmast grundförutsättningen för riksintressets motiv, och riksintresset i sig.

Det kulturhistoriska sammanhanget **Modernismen och varvsindustrin** bedöms inte utgöra delar av riksintressets uttryck, men består av värden och kvaliteter som omfattas av Plan- och bygglagens krav på allmän hänsyn samt utgör viktiga delar i staden Göteborgs framväxt och utveckling under 1900-talet.

Spår av den befästa staden

- Stora Hamnkanalen och Stora Bommen som en av den befästa stadens huvudsakliga entréer från älven. Inga synliga lämningar finns inom planområdet ovan mark. Under mark finns troligtvis lämningar som utgör del av fornlämningen 1969:702
- Planstrukturen vid Packhusplatsen och invid Stora Hamnkanalen präglas fortfarande av den befästa stadens kanalstadsplan. Den historiska läsbarheten och förståelsen för 1600-talets stadsplanering är tydlig.

1800-talets Göteborg

- Planområdet präglas till stor del av 1800-talets utveckling då såväl Packhuskajen och Stora Tullhuset anlades. Vid mitten av 1800-talet anlades älvstrandens djuphamn med kajer längs älven och större fartyg kunde då ankra centralt invid staden. Det välbevarade Stora Tullhuset, de intilliggande kajskjuln samt de renoverade kajkanterna utgör viktiga delar för att synliggöra detta.
- Packhuskajen som den främsta utresehamnen för alla de emigranter som lämnade Sverige för USA under andra halvan av 1800-talet och in på 1900-talet – ett skede som präglade hela landets historia, likväl som Göteborgs historia.
- Den bevarade och påkostade bebyggelsen mot Packhusplatsen, där rederinäringens verksamheter uppförde kontor och representativa byggnader som vänder sig mot älven och kajerna.
- Den äldre bevarade bebyggelsen längs Hamngatorna på bägge sidor om Stora Hamnkanalen, med byggnader kopplade till den tidigare hamnen, sjöfarten och handeln.

Älvrummet

- Älven utgör i sig en av de naturgeografiska förutsättningarna för staden Göteborgs grundande och framväxt. Men älven utgör också den transportled, och det stråk längs vilket människor ankommit och/eller lämnat Göteborg under lång tid.
- Älvrummet utgör ett historiskt rum, varifrån så väl 1600-talets stadsplanemönster, som 1800-talets hamnstad är tydligt läsbara även idag.
- I Älvrummet finns fortsatt spår från den tidigare varvsepoken på Hisingssidan.

Modernismen och varvsindustrin

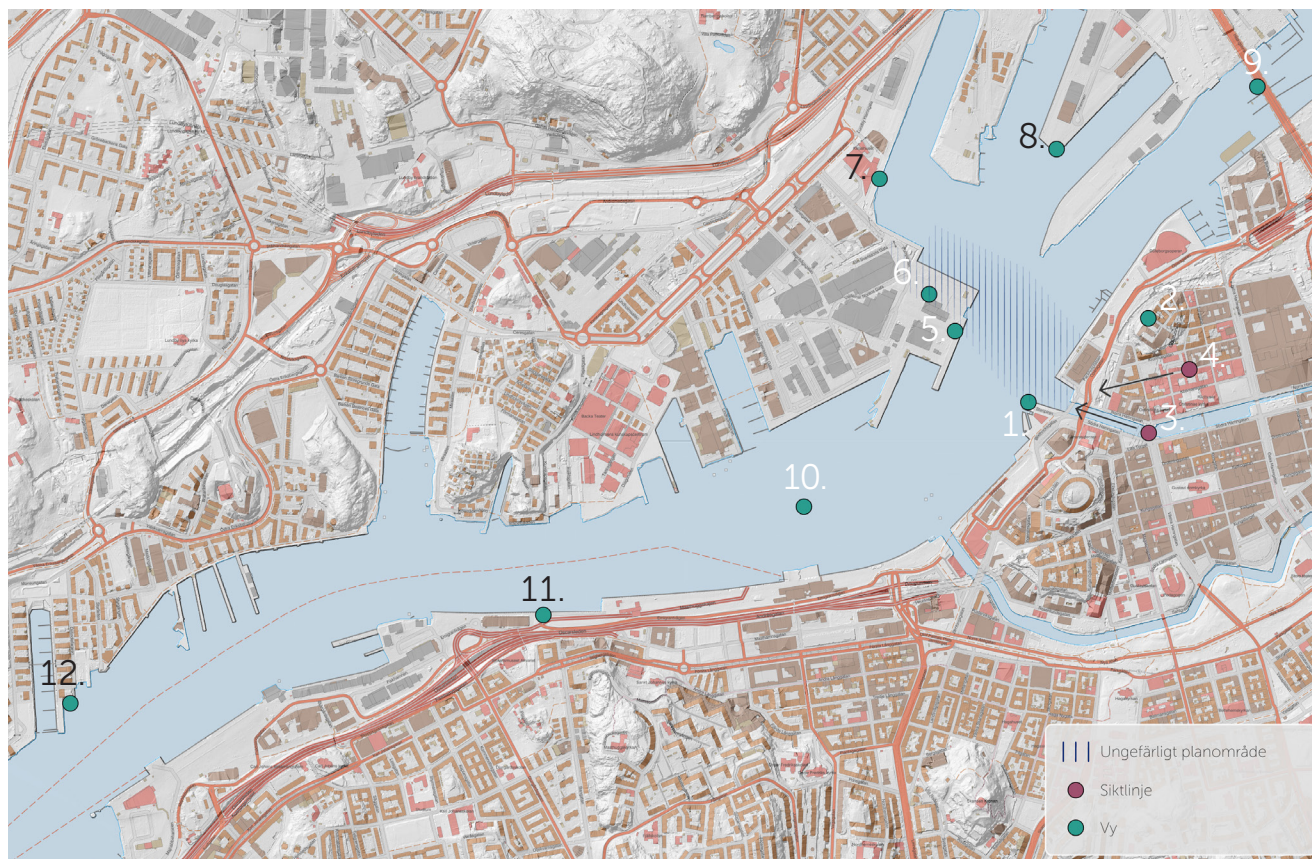
- Varvsområdet på Hisingen invid Hugo Hammars kaj och Stapelkajen utgör ett storskaligt industri-landskap med bevarade kranar, äldre kajer och enstaka spår från varvsindustrins sista utbyggnadsfas. Området är del av stadens moderna historia och utgör en betydande del i Hisingens siluett.
- Götaverksområdet är det sista bevarade området med bebyggelse, strukturer och sammanhang som möjliggör en förståelse av den tidigare omfattande varvsverksamheten längs Norra Älvstranden.
- Då delar av planområdet vid Hugo Hammars kaj och Stapelkajen är instängslat och inte tillgängligt kan det inte uteslutas att ytterligare spår efter varvsindustrin är belägna inom planområdet.

Vyer och siktlinjer av särskild betydelse för riksintresset

Valet av vyer och siktlinjer har utgått från sådana platser i staden där en ny bro inom planområdet kan bli väl synlig, samt från sådana platser i staden som har ett särskilt kulturhistoriskt värde för staden och riksintresset i sin helhet. Samtliga vyer/siktlinjer har därför viss betydelse för riksintresset och stadsmiljön i sin helhet. Av de studerade 12 siktlinjerna bedöms 8 vara särskilt betydelsefulla för riksintresset, se karta.

Följande vyer/siktlinjer bedöms vara särskilt betydelsefulla för riksintresset:

1. **Vy från Stenpiren**
Historisk vy som ger möjlighet att uppleva och läsa 1800-talets hamnverksamhet, så väl som Stora Bommen som stadens enté från älven.
2. **Vy från Kvarnberget**
Historisk och strategisk utblick från en av stadens två höjder, möjliggör förståelse för stadens grundande och möjlighet att uppleva kopplingen till älven.
3. **Siktlinje från Kämpebron**
Siktlinje med 400-årig kontinuitet, möjliggör förståelse av stadens grundform och funktion.
4. **Siktlinje från Postgatan**
Siktlinje med 400-årig kontinuitet, möjliggör förståelse av stadens grundform och funktion.
5. **Vy från Stapelkajen**
Vy som ger möjlighet att uppleva och förstå den historiska stadskärnans topografiska förutsättningar, stadens siluett mot älven.
6. **Vy från Hugo Hammars kaj**
Samma som vy 5 men med tillägget att den historiska stadskärnans kan upplevas i kontrast till 1960-talets varvshistoriska miljö.
9. **Vy från Hisingsbron**
Modern vy som ger möjlighet att uppleva den historiska stadskärnan tillsammans med älvrummet, och i förlängningen älvens kontakt med havet.



Vyer och siktlinjer, vitmarkerade vyer/siktlinjer bedöms vara särskilt betydelsefulla för riksintresset.
Kartunderlag: Göteborgs stad

10. **Vy från älven**
en vy med mycket lång historisk kontinuitet, människor har rört sig från älven sedan långt före stadens grundande, men från och med dess grundande är den här vyn den som mött alla de människor som ankommit eller lämnat Göteborg sjövägen - det trafikslag som fram till järnvägens tillkomst var dominerande för längre resor.

Rekommendationer

Då en konsekvensbedömning av brons placering och utformning kommer att ske i ett senare skede ges i föreliggande kapitel endast översiktliga rekommendationer med syfte att minska eventuell negativ påverkan på riksintressets uttryck, möjligheten att uppleva dem - riksintressets läsbarhet, och övriga kulturhistoriska värden inom, eller i anslutning till, planområdet.

Rekommendationerna tar avstamp i de kunskaps- och planeringsunderlag som berör riksintressets uttryck och värden, samt de analyser, tolkningar och värdering som gjorts i föreliggande rapport. Den tolkning av vilka fysiska uttryck och egenskaper som manifesterar riksintresset tillsammans med slutsatserna i kapitlet Kulturmiljöanalys utgör underlag för den värdering som presenteras i kapitlet Kulturhistorisk värdering.

Följande generella rekommendationer föreslås inarbetas i planförslaget:

- Det göteborgska stadslandskapet och stadssiluetten utgör betydande delar i riksintresset. Det är av stor vikt att en ny bro ges en skala och en utformning som inordnar sig i den karaktäristiska topografin och den riksintressanta stadssiluetten, och att bron inte skymmer stadssiluetten så som den upplevs från älven och Hisingen.
- De vyer som identifierats ha särskild betydelse för riksintresset i föreliggande rapport utgör till stora delar som möjliggör en visuell upplevelse av, och förståelse för, riksintressets olika uttryck och är viktiga för läsbarheten av riksintressets kulturhistoriska innehåll. Flera vyer är också historiska i sig, då

de i flera fall utgjort viktiga utblickar från eller vyer mot staden Göteborg sedan dess grundande. Därför är det av stor vikt att en ny bro placeras och ges en skala så att utpekade vyer inte bryts av eller försvagas på sätt som kan påverka riksintresset.

- De siktlinjer från den befästa staden, med riktning mot älven som identifierats i föreliggande rapport är av stor vikt för förståelsen och upplevelsen av stadens kanalstadsplan. Siktlinjerna har bågig lång historisk kontinuitet, och har i sig betydande värden. Det är av stort värde att en ny bro ges en placering och skala samt utformning som inte bryter av siktlinjerna, eller siktlinjernas visuella koppling till älven.
- Stora Bommen utgör den enda bevarade historiska entrépunkten in till staden vattenvägen. Den utgör såväl en viktig plats i sig, så väl som en del i kopplingen och vattenvägen från älven in till stadens kanaler och åt motsatt håll. Därför är det av stor vikt att en ny bro placeras och ges en sådan utformning att Stora Bommen, och inloppet till Stora Hamnkanalen fortsatt är möjliga att uppleva och förstå från älven och Hisingssidan.
- Packhuskajens kajkanter i granit utgör ett mycket karaktäristiskt uttryck inom och i anslutning till planområdet. Även om kajen byggts om och renoverats är material och karaktär en viktig del i förståelsen och upplevelsen av 1800-talets Hamnverksamhet. Det är av stor vikt att en ny bro utformas med hänsyn till Packhuskajens karaktäristiska utformning.



Källförteckning

Skriftliga källor

Gång och cykelbro Packhuskajen – Hugo Hammars kaj PM kulturmiljö/underlagsrapport GFS Del av genomförandestudie. Sweco, 2023

Hamn- och varvskranar i Västra Götalands län, Hans Hellman, Västarvet kulturmiljö/Västra Götalandsregionen, 2019

Kulturmiljöunderlag Packhuskajen. Göteborg: Göteborgs stadsmuseum, 2018

Kulturmiljöunderlag Lindholmen inför program för stadsutveckling, STUP Lindholmen. Göteborg: Göteborgs stadsmuseum, 2017

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i Göteborg Ett program för bevarande Del 1. Göteborgs stad, 1999

Kulturmiljöunderlag Centralen med hamnstråket. Antiquum, 2017

Kulturmiljövårdens riksintressen inom centrala Göteborg, Antikvariskt planeringsunderlag. Göteborgs stad, 2020

Studie Packhuskajen. White, 2016

Riksintressen för kulturmiljövården – Västra Götalands län (O), Riksantikvarieämbetet, 2022-11-09

Översiktsplan för Göteborg, Göteborgs stad 2021

Översiktsplan för Göteborg, Vägledning för riksintressen för kulturmiljövården, Göteborgs stad 2021

Arkiv och övriga handlingar

Göteborgs stad

Äldre stadsplaner och detaljplaner

Göteborgs stadsmuseum

Historiska foton

Digitala källor

Arkeologerna - Masthamnen och tullområdet

<https://arkeologerna.com/bloggar/arkeologi-i-goteborg/masthamnen-och-tullområdet/>

Institutet för språk och folkminnen – Emigrationen till Amerika

<https://www.isof.se/lar-dig-mer/webbutställningar/halsningar-from-amerikat/emigrationen-till-amerika>

SCB – Så påverkade utvandringen till Amerika Sveriges befolkning

<https://www.scb.se/hitta-statistik/artiklar/2013/sa-pa-verkade-utvandringen-till-amerika-sveriges-befolkning/>

Bilaga - Gällande planer

Följande detalj- och stadsplaner gäller inom, och i anslutning till planområdet. Enstaka planer hanterar kulturvärden genom skydds- eller varsamhetsbestämmelser.

DP 5156 Detaljplan för Skeppsbron m.m. inom stadsdelen inom Vallgraven i Göteborg.

Planen huvudsyfte är att förena staden med vattnet efter att Götatunneln tagits i bruk och att hela en trasig stadsbild. Detta genom att ge byggrätt för B C P- bostäder, centrum ink. skola dock ej grundskola, parkering. Byggrätten närmast Älvstranden medger 2-4 våningar, kvarteren bakom mot stora badhusgatan skalar upp och detaljplanen medger en byggrätt med varierade våningshöjder från 5-8 våningar

Inom detaljplaneområdet skyddas 3 byggnader (fastigheterna 49:1 samt 50:1) genom Q q1 och k1 bestämmelser. Detaljplanen medger att Rosenlundsverket och Skeppsbrohuset får byggas till med en våning samt en mindre på- och tillbyggnad av Hotell Riverton

Q- Användningen anpassas till byggnadens kulturvärden, dock ej bostäder, förskola, grundskola eller slutenvård.

q1- Byggnaden får inte rivas, delar av tak får rivas i de fall de ansluter till byggnadsdelar utanför området som rivs. Byggnadens exteriör och byggnadens huvudtrapphus ska bevaras, till såväl helhet som enskilda byggnadsdelar se s. 18-19 (befintlig bebyggelses bevarande)

k1- Fasad och trapphus ska underhållas med material och metoder så att dess särskilda kulturhistoriska och arkitektoniska värden bevaras.

DP 5139 Detaljplan för spårväg Skeppsbron i Göteborg.

Huvudsyftet med detaljplanen är att möjliggöra utbyggnad av spårväg genom området för kollektivtrafik för stenpiren, genom breddning av Badhusgatan, samt ge byggrätt för en ny mindre terminalbyggnad på ca 20 kvadratmeter.

DP 4386 Ändring av en detaljplan för kv 36 Packhuset inom stadsdelen Nordstaden i Göteborg

Huvudsyftet är att skapa förutsättningar för en upprustning av fd tullpackhuset och anslutande mark- och kajområde samt införa skyddsbestämmelser mot rivning och bevarande av byggnadens kulturhistoriska värden. Samt säkerställa kajområdets maritima karaktär och allmänhetens tillträde till mark- och kajtor som ansluter till byggnaderna, gäller även Kajskjul 8 Q- Användningen anpassas till byggnadens kulturvärden, dock ej bostäder, förskola, grundskola eller slutenvård.

Q- Användningen anpassas till byggnadens kulturvärden

q1- Byggnaden omfattas av 3 kap 12§ PBL

q2- Befintlig byggnad får inte rivas

f1- Byggnadens exteriör får ej försees med reklam eller namnskyltar

DP 3910 Detaljplan för musikteater vid Packhuskajen/lilla bommen inom stadsdelarna Nordstaden i Göteborg

Syftet med detaljplanen är att ge byggrätt för en musikteater, övriga ytor håll öppna och allmänna för torg, kaj och parkeringar.

DP 1480K Förslag till ändring och utvidgning av stadsplanen för delarna av stadsdelarna Lindholmen och Lundbyvassen i Göteborg

En äldre ändringsplan av en stadsplan från 1941. Medger industri och bostäder till en maxhöjd av 24 meter. Det finns inga skydds- eller varsamhetsbestämmelser i planen.

DP 2518 Förslag till ändring och utvigning av stadsplanen för del av stadsdelen Lundbyvassen i Göteborg (utvidgning av Göta-verken m.m.) 1943 i Göteborg.

En äldre ändringsplan av en stadsplan från 1943. Medger industri. Det finns inga skydds- eller varsamhetsbestämmelser i planen.

