

# ÄLVSTRÅKET

Vandra längs vatten från  
Röda Sten till Göteborgsoperan

Emilia Rentorp &  
Agnes Karlsson

Självständigt arbete • 30 hp  
Sveriges lantbruksuniversitet, SLU  
Institutionen för landskapsarkitektur,  
planering och förvaltning  
Landskapsarkitektprogrammet  
Alnarp 2024



## **ÄLVSTRÅKET- *Vandra längs vatten från Röda Sten till Göteborgsoperan***

River path - Walk along the water from Röda Sten to Göteborgsoperan

Författarens namn: Emilia Rentorp & Agnes Karlsson

Handledare: Helena Mellqvist, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Examinator: Anna Peterson

Bitr. examinator: Kristin Wegren

Omfattning: 30 hp

Nivå och fördjupning: A2E

Kurstitel: Independent Project in Landscape Architecture

Kurskod: EX0846

Program: Landskapsarkitektprogrammet

Kursansvarig inst.: Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2024

Omslagsbild: Emilia Rentorp

Nyckelord: Älvstråk, Stråk, Blågrönt stråk, Södra Älvstranden, Landskapsarkitektur.

Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

## Publicering och arkivering

Godkända självständiga arbeten (examensarbeten) vid SLU publiceras elektroniskt. Som student äger du upphovsrätten till ditt arbete och behöver godkänna publiceringen. Om du kryssar i JA, så kommer fulltexten (pdf-filen) och metadata bli synliga och sökbara på internet. Om du kryssar i NEJ, kommer endast metadata och sammanfattning bli synliga och sökbara. Fulltexten kommer dock i samband med att dokumentet laddas upp arkiveras digitalt.

Om ni är fler än en person som skrivit arbetet så gäller krysset för alla författare, ni behöver alltså vara överens. Läs om SLU:s publiceringsavtal här: <https://www.slu.se/site/bibliotek/publicera-och-analysera/registrera-och-publicera/avtal-for-publicering/>.

JA, jag/vi ger härmed min/vår tillåtelse till att föreliggande arbete publiceras enligt SLU:s avtal om överlåtelse av rätt att publicera verk.

NEJ, jag/vi ger inte min/vår tillåtelse att publicera fulltexten av föreliggande arbete. Arbetet laddas dock upp för arkivering och metadata och sammanfattning blir synliga och sökbara.

## TACK

*Vi vill rikta ett stort tack till Helena Mellqvist för all fin handledning, klok feedback och intressanta samtal. Dessutom vill vi tacka våra familjer och vänner, som uppmuntrat och peppat oss under skrivprocessen.*

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>INLEDNING.....</b>	<b>7</b>
Introduktion.....	8
Mål & syfte.....	9
Frågeställningar.....	9
Metod och material.....	10
Skrivprocess.....	12
Avgränsningar.....	12
Begreppsförklaring.....	13
<b>TEORETISK BAKGRUND.....</b>	<b>14</b>
Stråk.....	15
Stadsomvandling.....	19
Klimatomställning.....	24
Sammanfattade designriktlinjer.....	27
<b>FALLSTUDIE.....</b>	<b>28</b>
Göteborgsstad.....	29
Södra Älvstranden.....	37
Delområden.....	43
- Klippan.....	44
- Majnabbe.....	48
- Fiskhamnen.....	52
- Danmarksterminalen.....	57
- Masthuggskajen.....	61
- Skeppsbron.....	65
- Packhuskajen.....	70
<b>RESULTAT OCH FÖRSLAG.....</b>	<b>74</b>
Helhet.....	76
Majnabbe.....	77
Fiskhamnen.....	79
Danmarksterminalen.....	81
Sammanställt resultat.....	83
<b>DISKUSSION OCH REFLEKTION.....</b>	<b>84</b>
Hela Älvstråket.....	85
Integrering av Majnabbe, Fiskhamnen och Danmarksterminalen.....	87
Reflektion.....	88
<b>REFERENSFÖRTECKNING.....</b>	<b>90</b>

## SAMMANFATTNING

Under de senaste decennierna har Stena Lines verksamhet nyttjat stora delar av markytan och kajkanten längs Södra Älvstranden, Göteborg. Nyligen presenterades nyheter om att verksamheterna ska flytta ut från centrum till utkanten av staden under året 2027. I uppsatsen undersöks hur ett framtida älvsnära stråk kan sammankoppla Röda Sten och Göteborgsoperan. Målet med arbetet är att fastställa förutsättningar för ett älvstråk i de olika områdena längs med sträckan. Genom en bred kunskapsbas från litteraturstudier, Göteborg stads plan- och visionsdokument och platsanalyser syftar arbetet att kartlägga älvstråkets möjliga sträckning. För de delområden längs sträckan som står utan detaljplaner för ett älvsnära stråk, och därmed bryter en länk i ett sammanhängande älvstråk, föreslås det för hur de kan integreras och sammanlänkas med älvstråket. Resultatet av uppsatsen visar att förutsättningarna är goda för att utveckla ett stråk längs Södra Älvstranden i samband med Stena Lines omlokalisering. Dokumentstudierna visar att i fyra av sju delområden finns det redan, eller planeras det för införande av ett stråk i kommande eller pågående omvandlingsprojekt. De tre delområden där det inte finns ett stråk planerat är Majnabbe, Fiskhamnen och Danmarksterminalen. Dessa utgör idag en svag länk i ett potentiellt sammankopplat stråk. Hur dessa tre delområden kommer utvecklas och integreras med omgivande delområden avgör möjligheterna för ett framtida älvstråk längs Södra Älvstranden. I uppsatsen föreslår vi att dessa områden integreras med sin omgivning på ett sätt där delområdenas säregna kvaliteter, identiteter, historiska värden bevaras och vattenkontakt, översvämningskydd och rekreativa värden förstärks. Detta för att motverka en generisk stadsomvandling längs Södra Älvstranden, vilket har rapporterats vara ett vanligt resultat i redan omvandlade hamnområden.

## ABSTRACT

*In recent decades, Stena Line's port terminals have occupied a large area in the central parts of Gothenburg along Södra Älvstranden. In 2027, this area will be freed up when Stena Line's operations move out of the city center to the outskirts of the city. This thesis examines how Röda Sten can be connected to the Gothenburg Opera with a riverside path that incorporates the previously inaccessible areas. The aim of the thesis is to establish the conditions for a riverside path in the various areas along the route, including both opportunities and challenges. By drawing on a broad knowledge base from literature studies, the City of Gothenburg's planning and vision documents and by performing site analyses, this work aims to map the possible route of the river walk. For the sub-areas along the route that are without plans for a riverside path, and thus break the link in the coherent vision, this thesis proposes a way to integrate and combine these to the riverside route. The result of the thesis shows that the conditions are good for developing a route along Södra Älvstranden in connection with Stena Line's relocation. The document studies show that in four out of seven sub-areas there already is, or is planned for, the introduction of a path along the river in future or ongoing transformation projects. The three sub-areas where a path is not planned, Majnabbe, Fiskhamnen and Danmarksterminalen, currently constitute a weak link in a potentially connected riverside path. How these three sub-areas will be developed and integrated with surrounding sub-areas determines the possibilities for a future river route along Södra Älvstranden. In this thesis, we propose that these areas are integrated with their surroundings in a way that preserves the distinctive qualities, identities and historical values of the areas and enhances water contact, flood protection and recreational values. This is to counteract a generic urban transformation along Södra Älvstranden, which many other post-industrial port areas have experienced in recent decades.*

An aerial photograph of a city, likely Oslo, Norway, showing a dense urban grid and a winding river. A dashed orange line traces a path through the city, starting from the top left, following the riverbank, and then curving through the urban landscape towards the bottom right. The text 'INLEDNING' is overlaid in the center of the image.

# ***INLEDNING***

## INTRODUKTION

Göteborgs stad står inför stor förändring. Stadens hamn har historiskt varit en central plats för handel, transport och internationella förbindelser. Nyligen har staden nåtts av en uppseendeväckande nyhet. Beslutet om att Stena Line, stadens främsta aktör inom färjetransport, ska flytta ut från stadens centrala delar (Yousuf 2023). Flytten kommer att genomföras under året 2027 och terminalerna kommer att få nya hem ute på Hisingen i Arendal (ibid). Göteborgs hamn är Skandinaviens största, en port till världen för svensk industri (Göteborgs Hamn 2020) och staden präglas av sin karaktär som hamnstad. På grund av Stena Lines verksamhet har delar av strandkanten längs Göta älv varit tillägnad Stenas industri och därmed otillgängligt utformad för allmänheten. Trots älvens starka närvaro i staden är stadskärnan på sina håll vänd inåt land och bort från älven. Förflyttningen möjliggör att staden åter kan vändas mot vattnet och ger staden chans att omprofilera sig som en ännu mer attraktiv, älv- och kustnära stad.

Omvandlingen innebär, som tidigare nämnts, en stor förändring för Göteborgs stad. I skrivande stund pågår ett antal exploaterings- och utvecklingsprojekt längs med den Södra Älvstrandens kant. Men bland dessa nyheter finns inga bestämda planer för utvecklingen av terminalernas ytor. Att omvandla postindustriella hamnområden har runt om i världen varit en stor utmaning (Diedrich 2013). Vilket på många platser har resulterat i att dessa fått ett generiskt uttryck oberoende av platsens tidigare karaktär och historia (ibid). Huruvida Södra Älvstrandens hamnområde ska följa i samma fotspår som andra hamnstäder är nu upp till staden. En sak som är säker är att möjligheterna och utmaningarna är stora för Göteborg. I en artikel i Göteborgs Posten berättar stadsbyggnadsdirektören Henrik Kant att Stena Lines flytt skapar förutsättningar för ett attraktivt stråk längs med vattnet (Larsson 2022). Som studerande landskapsarkitekter, med relation till Göteborg, är utvecklingen och tanken av ett älvsnära stråk spännande.

I visionen för områdena kring Södra Älvstaden presenteras ett av tre huvudmål: att möta vattnet (Göteborgs stad 2012c). Kommunen formulerar att vattnet ska bli mer närvarande och tillgängligt i stadsrummet och uttrycker samtidigt att detta skall göras i samband med en klimatomställning (ibid). I det tidigare nämnda utvecklingsprojekt finns detaljplaner som fastställer etablering av ett stråk längs med älven i några områden, men inget helhetsgrepp tas om hela sträckan. Som en konsekvens av detta riskerar Stena Lines terminaler, tillsammans med det mellanliggande området Fiskhamnen, utgöra en svag länk i ett potentiellt sammanhängande stråk.

Det är mot denna bakgrund vi har valt att skriva vårt masterarbete, med utgångspunkt i att utveckla ett sammanhängande stråk med rekreativa kvaliteter. Förhoppningsvis kan arbetet bidra till diskussionen om ett framtida älvsnära stråk som sträcker sig från Röda Sten till Göteborgsoperan, se figur 1. Då sträckan längs älven från Röda Sten till Göteborgsoperan i fågelväg mäter 5,1 kilometer väljer vi att utgå från en undersökning av passerade delområden för en förståelse för hela stråkets omkringliggande miljö. I arbetet tillämpar vi på så sätt ett helhetsperspektiv (hela stråkets tilltänkta sträckning) och därefter läggs fokus på utvecklingen i de områden som står utan fastställda detaljplaner. På så vis kan vi undersöka förutsättningarna för ett sammanhängande rekreativt stråk. Sedermera presenteras teoretiskt förankrade konceptuella idéer i delområdena som saknar planer för ett älvstråk, för att ge en bild av vad älvstråket kan komma att bli.



Figur 1: Den Södra Älvstranden samt arbetets områdesgräns.

## MÅL OCH SYFTE

Arbetet undersöker hur Röda Sten kan kopplas samman med Göteborgsoperan via ett stråk längs Göta älv. Målet med arbetet är att undersöka förutsättningarna för ett sammanhängande älvstråk längs med sträckan. Arbetet syftar till att kartlägga hela stråkets möjliga sträckning och undersöka de delområden som står utan detaljplaner. För de delområden som står utan detaljplan och därmed bryter ett sammanhängande älvstråk, är målet att föreslå hur dessa områden kan integreras och sammanlänkas med de planerade älvstråken i de omgivande delområdena.

## FRÅGESTÄLLNINGAR

- *Vilka förutsättningar, möjligheter och utmaningar, finns för ett rekreativt stråk mellan Röda Sten och Göteborgsoperan längs Göta älv?*
- *Hur kan de delområden som saknar detaljplan integreras i det övergripande älvstråket?*

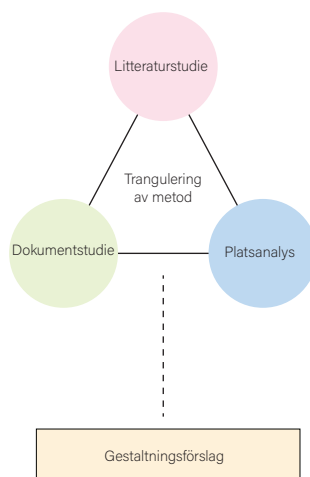
## METOD OCH MATERIAL

Detta arbete eftersträvar att utforska förutsättningarna för ett stråk mellan Röda Sten och Göteborgsoperan samt att ta fram en konceptuell gestaltning för hur de tre av delområdena längs stråket kan integreras med det övergripande älvstråket. Genom att arbeta med tre olika metoder, litteraturstudie, dokumentstudie och empirisk baserad platsanalys, trianguleras metodaspekterna för att ge en grundlig och nyanserad bild av ämnet som ligger till grund för det konceptuella gestaltungsförslaget (se figur 2). Metodtriangulering innebär att flera olika typer av metoder kombineras för att besvara samma frågeställning eller för att leda fram till en designlösning (Jansson et al. 2019). I arbetet används litteraturstudien för insamling av information kring berörda ämnen, dokumentstudier för att få en uppfattning om Göteborgs stads visioner och utvecklingsplaner tillsammans med platsanalyser för att få en uppfattning om områdets nuvarande förutsättningar. Eftersom våra dokumentstudier och platsanalyser är plats specifika har vi valt att kalla det platsundersökande avsnittet i arbetet för fallstudie.

Märit Jansson, Vera Vicenzotti och Lisa Diedrich beskriver i metodguiden Landscape design based on research (2019) hur ett vetenskapligt arbetssätt kan ligga till grund för designprocessen. Då arbetets metodtriangulering mynnar ut i ett konceptuellt gestaltungsförslag används metoden research-for-design som ett stöd för uppbyggnaden av arbetet. Metoden research-for-design grundar sig att skapa en bred kunskapsbas som stöd för designprocessen (Jansson et al. 2019). Då landskapsarkitektur är ett komplext och tvärdisciplinärt ämne som infinner sig i gränslandet mellan naturvetenskap, samhällsvetenskap, konst och humaniora menar författarna att en bred kunskapsbas för att informera designen och designprocessen är gynnsamt. Den breda kunskapsbasen kan sedan översättas till design guidelines (designriktlinjer), vilka kan vara användbara i att styra designen och/eller designprocessen. Författarna menar att designriktlinjer fungerar som länken mellan det vetenskapliga arbetssättet och designprocessen. Vidare beskriver de att landskapsarkitekter ofta behöver hantera och finna lösningar till komplexa problem, därför är en bred kunskapsbas av stor vikt. Att föra samman vetenskapligt arbetssätt och design menar författarna innebär stora utmaningar, speciellt inom akademiska sammanhang. Detta då landskapsarkitekturens behov av platsspecifikt underlag ställs i kontrast till generaliserad kunskap. Författarna understryker att detta inte behöver vara fallet utan att det finns behov av en kombination platsspecifik kunskap och allmän vetenskaplig kunskap för en designprocess (ibid).

I detta arbete ligger alltså trianguleringsmetoden som grund för att skapa en bred kunskapsbas, både för insamling av platsspecifik kunskap och mer generell vetenskaplig kunskap, som stöd för de konceptuella gestaltungsförslagen, se figur 2.

Figur 2: Illustration över arbetets trianguleringsmetod. Arbetets tre delar som vävs samman till ett konceptuellt gestaltungsförslag.



## LITTERATURSTUDIE

Litteraturstudien ämnas ge en grundläggande insikt i arbetets tangerande ämnesområden, vilka sedan används som en del av kunskapsbasen för att besvara frågeställningarna. Informationen hämtas från böcker, avhandlingar och elektroniska källor som granskats för sin validitet. Litteraturstudien sammanfattas sedan i designbaserade riktlinjer för att ge vägledning i designprocessen och det konceptuella förslaget.

Litteraturstudien kretsar kring tre huvudämnen. De första huvudämnen är stråk, i detta avsnitt behandlas stråk som begrepp, stråkets betydelse i det offentliga rummet samt vikten av rörelse och rekreation. De andra huvudämnen är stadsomvandling. Informationshämtning kopplat till ämnet berör postindustriell omvandling och hamnomvandling, identitet, kulturarv och kulturmiljö. Det sista huvudämnet är klimatomställning och här behandlas övergripande klimatrelaterade utmaningar inom planeringen kopplat till vatten och översvämning.

## DOKUMENTSTUDIE

Studier av Göteborgs stads plan- och visionsprogram har genomförts för att få en förståelse för stadens utveckling och planer för Södra Älvstranden. Översiktsplanen (Göteborgs stad 2021c), detaljplaner som påverkar de olika delområdena samt visionsdokument som Vision Älvstaden (Göteborgs stad 2012c) har varit viktiga dokument i arbetet.

## PLATSANALYS

Då etableringen av ett stråk mellan Röda sten och Göteborgsoperan skulle sträcka sig längs ett antal områden med olika funktion, användning och karaktär, kommer såväl helheten som delområden längs sträckan att analyseras. Vi har själva delat in området i enskilda delområden. Gränsdragningen är delvis baserad på Göteborgs stads uppdelning av detaljplaner, aktuella stadsomvandlingsprojekt samt information om funktion, användning och historia hämtad från dokumentstudier.

Platsanalyser har genomförts med ambitionen att skapa en uppfattning av området, både hela sträckan längs Södra Älvstranden samt de olika delområdena. Lika som litteraturstudien är platsanalysen uppdelad i tre delar: stråk, stadsomvandling och klimatomställning. Under platsanalyser kopplat till stråk analyseras dagens gång-möjlighet, viktiga noder, gatustruktur samt entréer till delområdet baserat på observationer från platsbesök samt studier av kartmaterial. Under stadsomvandling analyseras kommande stadsomvandlingsplaner baserat på dokumentstudier samt delområdets identitet och karaktär baserat på observationer från platsbesök. Under klimatomställning analyseras kajkanternas skick samt översvämningsrisk baserat på kajens höjd tillsammans med okulära observationer från platsbesök.

## KONCEPTUELLT GESTALTNINGSFÖRSLAG

Vi använder de konceptuella gestaltningsförslagen som ett sätt att visuellt redovisa arbetsresultatet. Förslagen presenteras i två olika skalor. En översiktlig skala som syftar till att visa stråket potentiella dragning längs Södra Älvstranden. Samt en mer detaljerad skala, där vi presenterar våra angreppssätt ihop med tre konceptuella strukturplaner som syftar till att visuellt visa hur ett älvstråk kan integreras i de delområden som saknar detaljplan. Den mindre skalan kompletteras med illustrativa konceptuella idéer som exemplifierar hur älvstråket platsspecifikt kan ta sig uttryck.

## SKRIVPROCESS

Vi har arbetat tillsammans i alla delar av uppsatsen. I den teoretiska bakgrunden har vi delat upp litteraturen och till en början fokuserat på olika aspekter. Det har gjort så att vi sedan har kunnat lägga tid på att båda har tagit del av det litterära material som vi ansett betyda mest för arbetet under processens gång. Exempel på sådant litterärt material är Diedrich (2013), Jansson et al. (2019), Vision Älvstaden (Göteborgs stad (2012c) och Översiktsplanen (Göteborgs stad 2021c). Arbetet med dokumentstudierna har sett ut på samma sätt som i den teoretiska bakgrunden. Under tiden som vi arbetat med uppsatsen har Emilia varit bosatt i Göteborg och Agnes i Malmö. Det har gjort att vi spenderat otaliga timmar med diskussioner över zoom. Samtidigt har vi tillägnat oss ett antal skriv-workshops i Göteborg och gemensamt gjort fältstudier genom att vandra längs delområdena i olika omgångar. I slutskedet och arbetet med den konceptuella gestaltningen har vi även haft workshops i Malmö. Då har vi kommit med egna skisser, sammanfört våra tankar och delat upp arbetet med uppsatsens illustrativa material. Då vi har varit två, har vi alltid kunnat diskutera med varandra. Det har gjort att arbetets resultat och diskussion är noga bearbetat av oss båda.

Illustrativt material såsom fotografier, bearbetade kartor och visualiseringar är skapta av oss- Agnes Karlsson och Emilia Rentorp, om inget annat står angivet. Allt kartmaterial som bearbetats är hämtat från Lantmäteriet. För läsbarhetens skull har vi valt att presentera en figurförteckning i slutet av arbetet.

## AVGRÄNSNINGAR

Vi har gjort en avgränsning i litteraturstudien kopplat till temat för huvudämnen stråk, stadsomvandling och klimatomställning i uppsatsen. Arbetet har också avgränsats geografiskt till en del längs Södra Älvstranden i Göteborg. Närmare bestämt markområdet mellan Röda Sten och Göteborgsoperan, avgränsat av E45/Oscarsleden i söder och Göta älv i norr. Den utmätta sträckningen på 5,1 kilometer är dragen längs vattnet utmed Göta älvs kajkanter där ett framtida stråk potentiellt kan etableras. Därefter är vårt projektområde uppdelat i sju enskilda delområden, se figur 3.

Eftersom helhetsperspektivet varit av stor vikt har inget delområde undersökts närmre än en annan. Vidgade studier för delområdena utan detaljplaner hade varit alltför omfattande för tidsramen av arbetet. För att pröva våra angreppssätt har vi, i en del av den konceptuella gestaltningen, avgränsat oss till de delområden där ett älvnära stråk inte finns planerat i dagsläget. Dessa områden är Majnabbe, Fiskhamnen, Danmarksterminalen.



Figur 3: Hela projektområdet för Södra Älvstranden och gränsdragningen för varje delområde. 1 Klippan, 2 Majnabbe, 3 Fiskhamnen, 4 Danmarksterminalen, 5 Masthuggskajen, 6 Skeppsbron och 7 Packhuskajen.

## BEGREPPSFÖRKLARING

Södra Älvstranden- Södra Älvstranden sträcker sig på södra sidan av Göta älv i de centrala delarna av Göteborg. Området består av flera delområden såsom Klippan, Majnabbe, Fiskhamnen, Danmarksterminalen, Masthuggskajen, Skeppsbron, Packhuskajen, Lilla Bommen och Gullbergsvass. Göteborgs stads stadsutvecklingsprojekt av delarna Masthuggskajen, Skeppsbron samt Gullbergsvass kallas också för Södra Älvstranden. I utvecklingsprojektet syftar bara benämningen Södra Älvstranden på dessa tre områden (Göteborgs stad 2023e). För att motverka förvirring i detta arbete kommer det tydligt framgå när benämningen Södra älvstranden syftar till Göteborgs stads stadsutvecklingsprojekt genom att det benämns "Projekt Södra Älvstranden".



# ***TEORETISK BAKGRUND***

***STRÅK, STADSOMVANDLING OCH  
KLIMATOMSTÄLLNING***

# STRÅK

## STRÅKET SOM BEGREPP

I samband med att utveckla ett stråk är det viktigt att ta reda på vad ett stråk faktiskt är. När man talar om stråk tänker många på ett shoppingstråk inne i en stadskärna, ett promenadstråk längs en strand eller möjligen ett cykelstråk som förenklar rörelsemöjligheten för cyklister. Ur ett fysiskt perspektiv verkar stråk kunna finnas i alla möjliga former. Trots de presenterade exemplens fysiskt varierade uttryck verkar stråken ha gemensamma nämnare. Bara i exemplen tycks det utläsas att stråk skapar förutsättningar för rörelse och implicit påvisar någon form av attraktivitet.

I uppslagsverket Nationalencyklopedin (2023a) definieras ett stråk som en väg där personer ofta går eller färdas. Sören Olsson resonerar kring stråkets betydelse som "gator eller vägar som är attraktiva att vistas på, vilka folk väljer att gå eller cykla när de ska igenom en stadsdel" (Olsson 1998 s.51). Olsson menar att stråkets definition innefattar både kvalitet och kvantitet. Kvalitet genom att det är trevligt att vistas där och kvantitet i form av att relativt många rör sig där vilket i sin tur attraherar ännu fler människor (ibid). Likartat men mer utvecklat resonerar arkitekten och stadsplaneraren Rickard Persson som analyserar ordet i sin artikel *Some thoughts on stråk* (2004). Persson menar att det inte finns något direkt motsvarande ord till stråk på engelska. Det svenska ordet stråk är ett substantiv som också besitter en verb-aktig karaktär. Verbet rörelse är en central komponent i substantivet stråk, men inte den enskilda personens rörelse utan den kollektiva rörelsen. Begreppet stråk har flera lager till sig, där det ena är rörelsen av människor, det andra en form av rumslighet och det tredje att det används av flertalet människor, en form av kollektivitet. Vilket gör att ordet mer liknar en konceptuell idé, till skillnad från potentiella översättningsord som route och path. Dessutom menar Persson att människor som färdas längs ett stråk inte nödvändigtvis behöver se stråkets början eller slut, utan kan avvika och ansluta till det var som helst längs dess sträckning. Stråket kan på samma sätt vara det faktiska destinationsmålet som en sträcka för förflyttning (ibid).

I forskningsöversikten *Stadens möjligheter: platser och stråk* av Tomas Wikström och Lina Olsson (2012) presenteras olika aspekter av platser, rumsligheter och stråk. Författarna menar att fenomenologin, det vill säga läran om fenomen som de som visar sig, är grundligt förankrad i planerare och arkitekters förståelse för vad plats och rum är. Stråk å andra sidan hävdar de inte är lika starkt förknippat med sin fenomenologi. Ordet stråk förekommer oftast i planerings- och byggsammanhang av vägar, i samband med att påvisa länkar i stadslandskapets infrastruktur (Wikström & Olsson 2012). Författarna förklarar stråk som ett samling rörelserum och menar att stråkets fenomenologi till stor del handlar om upplevelsen och erfarenheten av själva förflyttningen. I beskrivningen av den grundläggande framväxten av stråk, som upptrampade stigar av människor och djur, menar Olsson och Wikström (2012) att stråken är nära besläktade med genvägen. Stråk kan betraktas som den väg som "trampats upp" som den närmaste, snabbaste, vackraste eller mest socialt kommunikativa vägen. Vilket kan förklara hur stråken emellanåt avviker från permanenta gatu- och väg nätverk (ibid).

Till skillnad från vägar och gator, besitter alltså stråk utöver det fysiska attributet även en attraktivitet och diverse kollektiva rörelseflöden. Vilket antyder att stråket i sig inte enbart har en fysisk förutbestämmdhet utan blir till som en företeelse i direkt relation med förflyttningsrummets användning. Någon form av positiv upplevelse förankrat med stråket är en viktig förutsättning för att ett stråk faktiskt ska bli ett stråk (Olsson 1998;

Persson 2004; Wikström & Olsson 2012). Samt att det inte nödvändigtvis behöver sträcka sig från en punkt till en annan, men ändå medföra kvaliteter som gör det attraktivt och berikar erfarenheten av förflyttningen. För att återgå till de inledande meningarna i detta stycke, kan ytterligare en iakttagelse vägas in. Stråk tilldelas ofta ett beskrivande epitet som påvisar dess användning eller attraktivitet.

En teori som kan appliceras i samband med utvecklingen av ett stråk är arkitekterna Carol Bruns och Andrea Khan synsätt på begreppet site, som i uppsatsen översätts till plats, för en förenklad läsning. En plats står aldrig utan kontext och Bruns och Khan (2005) motiverar vikten av att förstå hur en plats alltid är en del av större sammanhang och redogör för att ett förhållningssätt där platsen bör ses utifrån olika perspektiv. Det första perspektivet är arkitektens avgränsade arbetsområde. Arbetsområdet bör även ses ur ett större perspektiv som handlar om hur det influeras av dess omgivnings juridiska och fysiska gränser. De omvandlingar och förändringar som sker inom ett avgränsat arbetsområde kommer att medföra effekter vilka bör ses över i ett ytterligare vidgat perspektiv (ibid). Under en förflyttning längs med ett stråk passeras olika platser som har betydelse för varandra. Stråket kommer oundvikligen att korsa eller tangera andra stråk som leder till andra målpunkter och platser. Precis som en plats påverkar omkringliggande platser på olika sätt, kommer stråket och dess innehållande platser att påverka sin omgivning. Eftersom att stråket i sig påvisar en form av rumslighet och har som funktion att binda ihop platser, blir Khan och Bruns synsätt kring de olika perspektiven intressant. Kanske går det att argumentera för att stråket i sig, med sin rumslighet, utgör ett tydligt arbetsområde. Samtidigt blir stråket i sin helhet en kombination av alla perspektiv med tillägget att det i sig står i relation till en ännu större kontext med de effekter som det medför.

## STRÅKETS BETYDELSE I DET OFFENTLIGA STADSRUMMET

Ett stråk som etableras i allmän miljö blir automatiskt en del av det offentliga rummet. Det offentliga rummet utgör en viktig del av stadslandskapet och i staden finns en stor variation av offentliga rum och platser, såsom torg, parker och gaturum. Nationalencyklopedin (2023b) definierar ett offentligt rum som "den delen av bebyggelsemiljön som är tillgänglig för allmänheten". Olsson (1998) menar att stråk har fått allt större betydelse i det offentliga stadslivet, kanske till och med en större sådan än torg och andra offentliga rum. Han understryker att påståendet inte syftar till att mena att torgen har spelat ut sin roll i de svenska städerna. Snarare poängterar han en iakttagelse kring faktumet att det har skett en förändring i samhällets karaktär. Dagens stadsliv är till skillnad från 1930- och 40-talet mer präglad av anonymitet och innefattar därför andra typer av interaktion människor emellan. En stor del av dagens attraktivitet i det offentliga rummet handlar om att betrakta andra och själv bli sedd. Olsson menar därför att gatans rörelse bjuder in till nya och varierande intryck av människor och omgivning, vilket passar bättre in i det postmoderna samhället än vad statistiskt överblickbara platser som torg gör (ibid). Liknande resonemang kring det samtida sociala stadslivet gör arkitekten Jan Gehl i sina teorier om att folk attraherar folk och att olika former av social kontakt är lika värdefulla som nödvändiga (Gehl 2011). I sin teori menar Gehl att det finns en mängd olika kontaktformer, där vissa kräver mer än andra. Gehl presenterar samvaro-formerna som en gradient. Där den mest lågintensiva formen är de passiva, tillfälliga "se och hör" kontakterna och den högintensiva formen är redan etablerade vänskapsrelationer som innefattar känslor och krav. Folklivet på gator och torg tillhör den minst intensiva kontaktformen. Vilken både har ett värde i sig, som källa till information om den sociala omvärlden och stimulerande upplevelser. Samtidigt som den utgör en grund till de mer intensiva kontaktformerna genom att skapa förutsättningar för nya relationer och

bevarandet av gamla. Med detta menar han att de allra flesta kommer att välja att färdas via den livliga gatan framför den folktomma gatan (Gehl 2011). Den livlighet som finns att tillgå i stadens offentliga rum kan förklaras som en typ av social rekreation.

## REKREATION, HÄLSA OCH MOBILITET I STADEN

Begreppet rekreation betyder vila, vederkvickelse och återhämtning av krafter (SAOB 2024). Det kan vara ett återhämtande av krafter i en avkopplande miljö eller en aktivitet som bidrar till återhämtning av kraft (Nationalencyklopedin 2024a). Stadslandskapet kännetecknas sällan med begreppet rekreation, men det finns flera möjligheter att förstärka och skapa rekreativa värden i ett stadslandskap. För många människor är det i staden som livet och vardagen utspelar sig och rekreation kan bestå av något så enkelt som promenader, möten, picknicks eller en löprunda. Ett älvsnära stråk i urban miljö har stora möjligheter att utvecklas med rekreativa värden och hälsofrämjande egenskaper.

År 2030 förväntas omkring 70% av världens befolkning bo i urbana områden och hur framkomligheten är i dessa städer kommer påverka hur de upplevs (Arup 2016). Människor har genom alla tider tagit sig fram genom att gå. Att färdas till fots är inte bara ett sätt att ta sig fram utan också ett sätt att uppleva och vistas i olika typer av miljöer. Denna typ av rörelse är också bra för hälsan. När folk rör sig till fots i staden skapas även trevligare livligare gator som upplevs tryggare där människor får möjlighet att mötas (Göteborgs stad 2019b). Under stora delar av 1900-talet utgick planeringen ifrån att underlätta framkomligheten för motordrivna fordon, då bilar dominerade samhällsplaneringens diskurs (Arup 2016). I rapporten Gångvänligt Göteborg från Göteborgs stad (2019b) understryks att idag framlyfts vikten av gångvänliga städer både i forskning och i planering. Göteborgs stad (2019b) menar att samhället i stort har mycket att vinna på att städer som satsar på god framkomlighet för fotgängare, men också att det har stora fördelar för enskilda individer. Trots att planeringen nu fokuserar mer på gångvänligt utformade städer präglas städernas stadsbilder fortfarande av arvet från bilismens planeringsepok. Stora parkeringsplatser, brist på trottoarer och övergångsställen i urbana miljö och centrala motorleder som delar upp städer och minskar tillgängligheten. Förutom påverkan på städernas rumsliga miljö bidrar också ett fordonscentrerat samhälle med tungt bilanvändande till stora luft- och bullerföroeringar (Arup 2016). Göteborgs stad (2019b) menar att fotgängares vikt i en hållbar stad ofta underskattas. Att prioritera fotgängares framkomlighet i stadsplaneringen har hälsofrämjande fördelar eftersom det ökar möjligheten för fysisk aktivitet. En ökad rörelse hos befolkningen genererar också ekonomiska samhällsvinster. En kilometers promenad genererar ungefär 15 kronor i minskad långtidssjukfrånvaro och bidrar till en ökad livslängd. När folk rör sig på stadens gator bidrar det också till en mer sammanhållen stad då det främjar sociala möten (ibid).

På samma vis som en främjad stadsplanering för fotgängare kan bidra till ökad hälsa, understryker Zhang et al. (2021) att naturliga miljöer har positiv inverkan på människors hälsa. Författarna poängterar att vattenlandskap är en viktig resurs (ibid). Inte minst om denna tillgång finns i en urban miljö, där tillgängligheten till naturliga miljöer ofta är begränsad. Allmänheten uppskattar vattenmiljöer för olika former av rekreation (Zhang et al. 2021). Det har visats att vattenlandskap har terapeutiska kvaliteter och kan bidra med fördelar till invånarnas fysiska, mentala och sociala hälsa. Genom att komma åt vattenmiljöer såsom hav, älvar och strandkanter kan människor komma i kontakt med naturmiljöer och engagera sig i aktiviteter kring det. Så som att till exempel prata, undersöka och koppla av i relation till vattnet. Dessutom har vattenlandskap säregna egenskaper. Dess naturliga ljud, färg och klarhet är sensoriska kännetecken som vid upplevd kontakt har positiv inverkan på människors psykiska hälsa. Utöver det visar

forskningsbaserad litteratur att rörelse i och omkring vattenlandskap både kan öka invånarnas fysiska och psykiska hälsa på samma gång. Samt att landskap som innehåller vatten anses vara mer attraktiva än landskap utan vatten (ibid).

I samband med utvecklingen av ett älvsnära stråk är det av stor vikt att ha hälsofördelar i åtanke. Älvlandskap besitter en rad upplevelsemässiga kvaliteter som på olika sätt kan utformas fördelaktigt för invånarnas välbefinnande. Zhang et al. (2021) presenterar designprinciper för vattenlandskap som ämnas utvecklas för en ökad hälsa och generellt välbefinnande. Den första principen handlar om tillgänglighet, om vattnet är tillgängligt kommer användandet av den vattennära ytan att öka och möjligheten att ta del av dess kvaliteter likaså. Den andra principen benämns mångsidighet. Principen syftar till att skapa en mängd olika typer av rekreativa ytor i direkt läge till vattnet, vilket skapar fler möjligheter att komma i kontakt med vattnet och ge flera olika anledningar till att dröja sig kvar. Det eftersträvas också en mångsidighet i förstärkningen av vattnets fördelar för att öka dess dekorativa värde. Som exempel presenteras idén om varierande höjder för olika former av berikande ljudupplevelser. Den tredje principen benämns biodiversitet. Den menar till att skapa och restaurera ytor med rik biologisk mångfald, som i sin tur gynnar folkhälsan genom reglerande och stödjande ekosystemtjänster. Sammanfattningsvis presenterar Zhang en summering av principernas viktigaste aspekter riktat mot ökad hälsa hos befolkning i urban miljö: förbättra tillgängligheten, öka interaktivitet och återställa vattenkvaliteten samt bevara biodiversitet (ibid). Utvecklingen av ett älvsnära stråk kommer direkt medföra en form av fysisk tillgänglighet till vattnet. Huruvida den tillgängligheten kommer bidra till rekreativa värden beror på utvecklingen av såväl stråket som omgivningens utformning. De områden, platser och stråk som står i relation till älvstråket blir viktiga för hela upplevelsen av det älvnära stråket. Därav studeras litteratur kring stadsomvandling.

# STADSOMVANDLING

## POSTINDUSTRIELL OMVANDLING

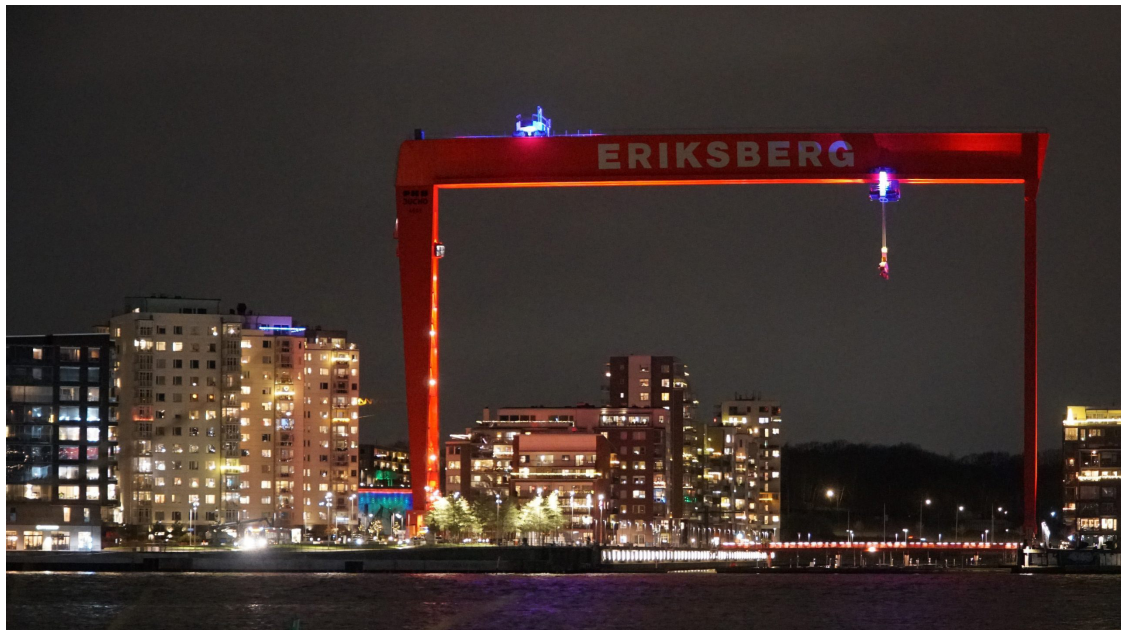
Under sent 1800-tal, och 1900-tal, påverkades städers utformning mycket av den tunga industrins utbredning (Diedrich 2013). De industriella produktionsanläggningar expanderade, och så även dimensionerna för anläggningar och infrastruktur kopplade till dessa. Industrins expansion var ekvivalent till stadens behov men i tider när industrin avvecklas eller förflyttats till länder med billigare arbetskraft och materialkostnader, lämnar industritomterna tomma storskaliga områden, ofta kontaminerade och otillgängliga för allmänheten (ibid). Braae (2015) benämner trenden som den tredje vågen av industrialisering. En form av av-industrialisering i mötet av en klimatkris som en följd av industrins ohållbara resursanvändning (ibid).

Sedan 1980-talet har transformation av industriområden i Europa varit en aktuell uppgift inom landskapsarkitektur och tangerade yrkeskårer (Diedrich 2013). Runt om i världen pågår olika omvandlingsprocesser där industriområden flätas in som en del i stadens väv. Eftersom många industrier varit viktiga arbetsgivare har de påverkat bosättningarna och de har därmed en viktig kulturhistorisk roll i städerna, vilket gör områdena högst intressanta och attraktiva att omvandla. Hamnområden, liksom andra industriområden, kan ses som en liten del i mänsklighetens utveckling av dess levnadsmiljö då hamnmiljön kontinuerligt utvecklas i takt med globala trender. Under 1400-tal i tider av globala koloniala upptäcktsresor fick hamnstäder en allt mer global exponering som följdes upp av sekel med global sjöfartshandel. Hamnstadens omvärldsexponering kulminerade vid industrialiseringsutveckling av produktions- och omlastningsverksamheter som med åren blivit allt mer som högteknologiska nav. Hamnar har alltså utformats under långt tid, deras ursprungliga syfte som förtöjningsplatser har i många fall lagt grunden för utvecklingen av hamnstäder, som därefter utvecklats till storstads-hamnregioner. På många ställen har de också representerat globala knutpunkter och lokala mötesplatser genom historien (ibid). Sedan 1980-talet har en förändring av distributionslogistik (Diedrich 2013) och globala strukturella förändringar gjort att hamnar liksom andra industrier lämnas eller förflyttas (Braae och Didrich 2012). Göteborgs Hamn är fortfarande den största i Norden och en viktig länk till omvärlden (Göteborgs Hamn, 2020). Hamnverksamheterna har redan under det senaste halvsekle påbörjat en förflyttning från stadens centrala delar till ytterhamnarna på Hisingen. Omlokaliseringen har lämnat stora utvecklingsbara ytor i centralt läge vilka på sina ställen redan har integrerats med den omgivande staden. Nu fortsätter verksamheter att omlokaliseras och ännu fler stora ytor står inför ett postindustriellt skifte (ibid).

## POSTINDUSTRIELL HAMNOMVANDLING

Hamnars direkta vattenkontakt och ofta centrala läge gör att de ses som attraktiva områden att stadsutveckla. Därav är omvandlingen och integrationen av hamnområden i stadens väv ofta politiskt och ekonomiskt drivna (Braae och Didrich 2012). Braae och Didrich (2012) menar att det är på grund av hamntomternas attraktivitet som de blir ett symbolvärde och därav kan förstärka en stads varumärke. Det goda ekonomiska läget i Europa under 1900-talet slut möjliggjorde stora investeringar som ledde till snabba projektgenomföranden, resultatet blev ofta generiska standardprogram för det helt röjda hamnområdena (Diedrich 2013). Braae och Didrich (2012) menar att utgå från platsen som ett oskrivet blad och göra en "total makeover" vid hamnomvandling var något som började diskuteras akademisk och inom professionen redan på 1990-talet. Kritik väcktes

mot detta ekonomiskt styrda tabula rasa tillvägagångssätt, där ett helt hamnområde röjs för att sedan lämna utrymme åt nya varumärkes- och ekonomistyrda projekt (Braae och Didrich 2012). Dahl (2020) menar att i och med tabula rasa tillvägagångssättet töms hamnområden på sina existerande kvaliteter och kulturhistoriska värden till förmån för en generisk stadsutveckling av platsen. Dahl (2020) poängterar att detta inte enbart är problematiskt genom att viktiga kulturmiljöer raderas utan även ur ett hållbarhets syfte. Material och resurser som hade kunnat återanvändas och återbruka förkastas. Enbart ett fåtal fysiska arv som pirar, kranar, kajer och enstaka byggnader återanvänds som integrerade historiska artefakter i nya gestaltningar. Detta menar Diedrich (2013) inte är nog för att påverka den generiska utkomsten av platsen.



Figur 4: Eriksbergskranen, sparad "historisk artefakt" på Norra Älvstranden i Göteborg.

## IDENTITETSBEVARANDE I OMVANDLINGSPROCESSER

Vid omvandlingen av postindustriella hamnområden kan olika hänsyn tas till områdets förutsättningar och identitet. Caroline Dahl (2020) hänvisar i sin avhandling till arkitekten Ignasi de Sola-Morales's texter från 1995 om terrain vague som beskriver spänningarna mellan stadens befintliga väv och det "lediga" utrymmet som det postindustriella områdena ofta karaktäriseras som. Sola-Morales menar att arkitekter och stadsplanerare projicerar sin önskan om stadens utveckling på de "lediga" utrymmena, terrain vague. Vidare menar Sola-Morales att arkitekter och stadsplanerare är oförmögna till att inte våldsamt förgripa sig på platsen genom att skapa stora förändringar (Dahl 2020). Dahl (2020) understryker att Sola-Morales's texter är mer än 25 år gamla men menar att postindustriella hamnområden ofta fortfarande genomgår stora "våldsamma" förändringar för att passa in i stadens väv. Dahl (2020) menar att kommunens planprogram är en del av problemet. Planprogrammen är ofta visionära och i kontrast till områdets befintliga karaktär, därav ser Dahl (2020) att planer som utgår från tabula rasa medför att befintliga kvaliteter går förlorade. Planeringssystemen som används i dagens stadsbyggande kom till under en tid där fokus låg på att expandera och bygga ut städer. Idag när fokus snarare ligger på att bygga om städer behöver andra krav ställas på planeringsinstrument som används (Dahl 2020). Dahl menar att planering

bygger på abstrakt policy med stort framtidsfokus och att andra metoder behöver integreras i planeringsprocessen. Diedrich (2013) menar att med hjälp av designers kan postindustriella områdets identitet bevaras genom platsspecifik design. Genom att förstå och driva dynamiska processer samtidigt som angreppssättet är design-influerade menar även Dahl (2020) kan motverka generiska stadsbyggnadsmodeller. Diedrich (2013) anser att det ska finnas en tydlig koppling mellan utformningen av en plats och hur designern avläst platsen. Eftersom att en plats är mer än bara ett fysiskt avgränsat område, utgår Diedrich från att platser är en dynamisk relationskonstruktion som ständigt interagerar med omgivande landskap och tid. Diedrich (2013) presenterar i sin avhandling ett analytiskt ramverk med intentionen att närma sig en förståelse kring hur designers identifierar plats specifika värden och kvaliteter. I ramverket presenteras olika aspekter som är av vikt i arbetet med att identifiera plats specifika kvaliteter. Dessa aspekter presenteras som- det fysiska, det dynamiska och det immateriella.

Den fysiska aspekten syftar till att undersöka platsens befintliga och fysiska strukturer och material. Med fysiska strukturer menas sådant som relaterade infrastruktur, öppenhet, objekt, materialiteter eller markmaterial. Den dynamiska aspekten syftar till att granska de processer som kan kopplas till platsen. Granskningen delas in i två delar där den syftar till att undersöka naturliga processer och det andra mänskliga praktiker. Naturliga processer grundar sig i den naturvetenskapliga teorin och kan exemplifieras som landskapets föränderlighet under året, växters succession eller vattenlandskapets dynamik. Praktiker syftar till människors användning och rörelse kopplat till platsen, vilket även i sig innehåller en tidsaspekt, då detta är dynamiskt och varierar över tid. Det immateriella behandlar hur designers läser av minnen, atmosfärer och diskurser på platser. Minnen kan ses som såväl en mängd enskilda erfarenheter och historier som en kollektivt auktoritärt sammanfattad historia. Eftersom att minnen är viktiga för att förklara en plats, kan analyser kring minnen bidra med mycket till plats specifik omvandling. Analys kring atmosfärer kan också bidra till den plats specifika omvandlingen. Atmosfärer förklaras som temporära fenomen. Vilket skapas i mötet mellan subjekt och objekt eller platsen och besökaren. Den sista delen i den immateriella analysaspekten handlar om designers analys av lokala stadsplaneringsdiskurser. Precis som minnen kan representeras som en kollektiv historia är stadsplaneringens lokala planeringsdiskurser en kollektiv idé om framtiden. Politiskt förankrad, men i behov av att accepteras av människor i staden och sen överförs till den fysiska miljön. Här krävs analys kring skriftliga och visionära dokument för att kunna jämföra designers intentioner i relation till stadens planer.

Vid analys av dessa tre olika aspekterna kan plats specifika kvaliteter identifieras och bevaras i en eventuell omvandling av platsen. Då Diedrich (2013) anser att det ska finnas en tydlig koppling mellan utformningen av platsen och designers analys och förståelse av platsen är analysprocessen av stor vikt för att identitet, kulturvärden och resurser ska kunna sparas och bevaras. Diedrich menar att övergången från analysfasen till omvandlingen av en plats kan liknas med hur man översätter litterära verk till olika språk. Översättning innebär alltid en form av tolkning där texten antingen domesticeras eller främmandegörs. Diedrich menar att man kan tänka på omvandlingsprocesser på liknande sätt. Hon ser att det generellt finns två sätt att omvandla en plats - domestication (domesticeras/tämjs) och foreignisation (främmandegörs/olikt görs). Med domestication angreppssättet så integreras det postindustriella området i den urbana stadens väv och genom att den vävs ihop med uttrycket och karaktären av den omgivande staden. Med foreignisation som angreppssätt så öppnas den urbana staden istället upp för det postindustriella hamnområdets säregna karaktär (ibid).

## PLATS, KULTURARV, KULTURMILJÖ

När vi talar om områden och platser som står inför omvandling påpekas bevarandet av identitet och kulturvärden som värdefulla faktorer att ha i åtanke som designer (Diedrich 2013). Inför arbetet med analysen av området där älvstråket planeras ta plats, krävs därför en utvecklad förståelse av vad platsidentitet faktiskt är samt en insikt i utarbetandet av kulturhistoriska värden. Dessutom eftersöks en förståelse kring den aktiva avvägningen mellan de olika värden som återfinns, vad ska bevaras och inte?

David Seamon och Jacob Sowers (2008) beskriver hur diskussionen kring begreppet plats växte i början på 70-talet. Författarna menar att Edward Relphs tankegångar i boken *Place and Placelessness* var med och influerade diskursen. I boken presenterar Relph sin teori om hur en plats blir till först när människan bildar sig en uppfattning om den eller skapar en relation till den. I en djupgående analys av begreppet plats menar Relph att det krävs ett sätt för att beskriva de specialiteter som platser anses besitta enligt människor. Han menar att rumsliga upplevelser sker på såväl ett fysiskt som ett kognitivt plan och att platser blir till genom att människan antingen är integrerad med platsen eller ser den som något externt. Relph förklarar platsidentitet som den ihållande likhet och enhetlighet som gör att den platsen kan särskiljas från andra platser. Han menar att det kan vara likhet i platsens fysiska utformning, aktiviteter och återkommande händelser eller människors upplevelser, erfarenheter och intentioner i relation till platsen. Hur stark en plats identitet är kan utläsas utifrån till vilken grad som människor knyter an, visar omsorg och engagemang till platsen (Seamon & Sowers 2008).

Riksantikvarieämbetet är den svenska myndighet som ansvarar för att se till att kulturarv bevaras, används och utvecklas. Myndigheten definierar att kulturarv avser alla de materiella och immateriella uttryck som har mänsklig påverkan (Riksantikvarieämbetet 2015). De nämner några exempel som lämningar, verksamheter, föremål, konstruktioner, miljöer, strukturer, traditioner, kunskaper etc. Vidare definierar de kulturmiljö som en del av kulturarvet, vilket avser "hela den av människor påverkade miljön, som i varierande grad präglats av olika mänskliga verksamheter och aktiviteter" (Riksantikvarieämbetet 2015, s.13). En kulturmiljö kan omfatta såväl en enskild anläggning som ett mindre eller större avsnitt av ett landskap. Kulturmiljön innefattar inte enbart landskapets fysiska innehåll utan även immateriella företeelser så som ortnamn eller folkliga berättelser som är knutna till en plats eller ett område (ibid). Graham och Howard (2008) förtydligar att allt som tillhör det förflutna inte utgör det vi kallar för arv eller kultur. Den del av historien som markeras och väljs ut, blir till det vi kallar kulturarv. Vilket gör kulturarv till en produkt av vår samtids tolkning och nyttjande av historia. Författarna menar att identitet och kulturarv är två begrepp som relaterar till varandra. Den markerade historien är den som anses betydelsefull, vilket präglas av identitet, kultur och ekonomi (ibid). Liknande resonemang för Olsson (2015) i sin text om kulturmiljön som en potentiell resurs i postindustriella stadsomvandlingar. Han tar vid diskussionen och menar på att "...kulturmiljö tolkas som ett resultat av människors värderingar och preferenser snarare än inneboende egenskaper i delar av den byggda miljön" (Olsson 2015, s. 68). De värderingar och förhållningssätt som uttalas inom arbetet med kulturmiljö, vid varje given tid, blir i sig värda att bevaras genom sin spegling av det samtida samhällets kultur. Även fast de i grunden ämnar att påvisa tidigare epokers förhållanden. Olsson menar att om kulturmiljön ska fungera som en verklig resurs i arbetet med stadsplanering, så bör utgångspunkten vara människors värderingar och intressen snarare än sektorns sedvanliga expertkunskap. Olsson och Wetterberg (2015) påtalar att stadsplanering och kulturarvsförvaltning är en etisk verksamhet. Författarna menar att vi väljer ut vilka materiella liksom immateriella spår från det förflutna som är värdefulla att ta med i framtiden. Vilket medför att de ideal som följer samtiden tillsammans med historiker och planerarens roll speglas i stadsplaneringen (ibid).

Landskapsarkitekten Elisabeth Chan (2009) resonerar kring risken att avpolitisera historiska berättelser vid omvandling av nedlagda industriområden till rekreativa parkmiljöer. Hon talar om att det är en komplex praktik att skildra en plats historia med landskapsarkitektoniska ingrepp. Eftersom att övergivna platser i sig har en tendens att framkalla medvetenhet om olika dimensioner av tid, kan de förmedla en mångfacetterad historia men också vid ingrepp riskeras att förskönas, vinklas eller förvridas. Chan menar att det är av stor vikt att ta del av det komplexa historiska narrativet hos en nedlagd industri, för att inte landa i en utformning som framkallar en allt för romantiserad bild av dessa platser. Därför redogör hon för att det historiska perspektivet bör vara en primär utgångspunkt i omvandling av nedlagda industrier. Av samma anledning påpekar hon att landskapsarkitekten bör se industriella objekt och strukturer som förmedlare av platsens historia snarare än estetiska värden. Samt att en öppen design generellt inrymmer mer plats för historiens narrativ och möjlighet för framtidens tolkningar (ibid). En omvandling i den fysiska miljön blir trots allt till en visuellt synlig parentes av en specifik tids stadsbyggnadsideal och bör därför utformas med utrymme för framtidens hantering av historien. Dessutom påpekar Chan (2009) att det finns en likhet mellan dagens omkringbyggande av nedlagda industrier och den ruinromantik som var populär i Englands parkmiljöer på 1700-talet. I ambitionen att skapa känslomässigt attraherande sevärdheter såväl som intressanta narrativ, användes ruiner för att berätta historier om det förflutna eller populära myter. Estetiken runt ruinerna var präglade av mysterier, en form av melankolik och andlighet. Övergivna platser förmedlar mortalitet och har med det en melankolisk och spöklik kvalitet, vilket öppnar upp möjligheter för fantasi och eftertanke. Trots att denna kvalitet inte är normativt eftersträvansvärd inom stadsbyggande så är den ett värde i sig, vilket är värt att ha i åtanke (ibid).

# KLIMATOMSTÄLLNING

## VATTEN OCH KLIMAT: UTMANINGAR OCH ANPASSNING

Landskapet är i ständig förändring. Både genom naturliga processer och genom mänsklig påverkan. Samtidigt står världen inför klimatrelaterade utmaningar och FN:s klimatpanel IPCC har i sina rapporter återkommande påpekat hur klimatrelaterade risker ökar i takt med en allt större uppvärmning (Naturvårdsverket 2023b). Med de rådande klimatförändringarna ställs nya krav på adapterande åtgärder inom den fysiska planeringen. I relation till planeringen av älvstråket, är det viktigt att belysa de problem som orsakas av klimatförändringar liksom de krav klimatförändringar ställer på kommande stadsomvandlingsprocesser.

I Sverige, liksom globalt, kan vi redan se stora förändringar i klimatet. I Sverige har medeltemperaturen och extremväder ökat, snösäsongen har blivit kortare och årsnederbörden ökat (Naturvårdsverket 2023a). Det förändrade klimatet bedöms ha en betydlig påverkan på såväl urban- som på naturmiljö (Naturvårdsverket 2023b). Städers ökade befolkningstillväxt och markanvändning har medfört att de enklare drabbas av olika klimateffekter som värmeböljor, torka och översvämningar. Ytterligare markexploatering, befolkningstillväxt och en ökad mängd äldre inom befolkningen gör städer extra sårbara inför klimatförändringarnas effekter (Europeiska kommissionen 2023). Andersson et al. (2015) understryker att klimatförändringar ställer nya och akuta krav på den fysiska planeringen av städer, där klimatanpassning för både samtiden och framtiden ingår som en viktig transdisciplinär arbetsuppgift. För att möta de rådande riskerna som klimatförändringarna medför, krävs åtgärder av olika karaktär i varierad omfattning.

Ökad risk för översvämningar är en konsekvens av klimatförändringarna. Sedan 1800-talet har havet längs Sveriges kuster stigit i genomsnitt 15 cm, och stigningen har de senaste åren börjat öka i acceleration (Naturvårdsverket 2023a). Göteborg, med sitt kust och älvnära läge, står inför utmaningar när det kommer till anpassning av olika typer av översvämningssrisker kopplat till havsvattenhöjning, ökade vattenflöden samt nederbörd. Det krävs en helhetssyn kring vattnets kretslopp och god förståelse av anpassningssystem för att minimera risken för att negativa effekter uppstår efter en anpassningsinsats (Göteborgs stad 2019a). Andersson et al. (2015) belyser vikten av samarbete med experter inom olika discipliner när det kommer till riskreducering och klimatanpassning. Utan samarbete riskeras en utformning av maladaptiva lösningar (Göteborgs stad 2019a).

I relation till det allt varmare klimatet, är det främst två faktorer som skapar ökningen av havsnivån. När inlandsisar och glaciärer smälter ökar mängden vatten i havet och när havet blir varmare tar det mer plats. Havsnivåhöjningen innebär en förändring av utgångsläget för landområdets höjd över havet och en större risk för översvämning och erosion vid starka väderförhållanden (SMHI 2022). Den typ av översvämning som sker vid sjöar och vattendrag (älvar, floder, åar och bäckar) brukar kallas för fluvial översvämning (SMHI 2023). Vattennivån i vattendrag varierar alltid beroende på mängden nederbörd, avdunstning och avrinning (SMHI 2024). Under perioder med kraftig nederbörd eller snösmältning ökar flödena och vattennivån stiger vilket kan leda till översvämning (SMHI 2023). Låglänta kuster, tillsammans med ett högt vattenstånd, kan försvåra översvämningssproblem vid höga flöden (SMHI 2024). Översvämningar som sker i urban miljö med stora hårdgjorda ytor brukar benämnas pluvial översvämning. De hårdgjorda ytorna försvårar infiltrationen av vatten vilket resulterar i olämpliga vattensamlingar på vägar och överfulla dagvattensystem (SMHI 2023).

För att skydda sig mot översvämningar kopplat till havsvattenhöjning och högvatten finns det tre huvudstrategier inom den fysiska planeringen (Göteborgs stad 2019a). Den ena kallas för attack syftar på en taktik där anpassning av utbyggnaden ska ske genom flytande byggnader eller genom att påla upp byggnader. Den andra kallas försvar och innebär användning av tekniska skydd. Hit hör lösningar som invallningar, barriärer och andra objektskydd. Den tredje kallas reträtt, vilket innebär att man endast bygger på höjder utan översvämningsrisk. Ett politiskt beslut är taget, att Göteborg på grund av det attraktiva läget och visionen om Älvstaden kommer fokusera sitt arbete med översvämningen vid älven på strategierna attack och försvar (ibid).

## KLIMATANPASSNINGSTRATEGIER AV VATTENNÄRA MILJÖER

I boken *River. Space. Design.* beskriver Prominski et al. (2017) att synen på urbana vattenfronter kraftigt har förändrats. Urbana områden med vattenkontakt ses numera som attraktiva områden i staden att stadsomvandla. Att omvandla urbana områden med direkt vattenkontakt är förknippade med komplexa processer som ställer höga krav, inte minst på grund av vattenfroters utsatthet för extremväder och översvämningar. Samarbete mellan yrkeskåror är ett måste för att hantera den multidisciplinära utmaningen urban stadsutveckling av vattenfronten innebär (Prominski et al. 2017). I linje med strategin försvar finns det olika sätt att utforma tekniska lösningar för att skydda vattennära miljöer, såsom älvkanter, från att översvämmas.

Tekniska lösningar har länge varit den dominerande strategin för att lösa problematiken med översvämningar, där fokus legat på byggda strukturer som vallar och murar (Olsson 2017). *Green Infrastructure*, förkortat GI, har de senaste decennierna börjat diskuteras allt mer som ett sätt att hantera översvämningsproblematiken, särskilt kopplat till dagvatten. GI ses ofta som ett mer hållbart alternativ där lösningarna ofta syftar till att ge vattnet mer plats samt att inkorporera multifunktionalitet i designen (ibid).

Älvar och floder i urban miljö präglas ofta av en hybridkaraktär, genom att vara både naturliga och högst artificiella på samma gång (Prominski et al. 2017). Artificiella på så sätt att de är påverkade av hundratals år av mänsklig influens, ofta begränsade ytmässigt med högst bearbetade vattenfronter. Samtidigt av högst naturlig karaktär som dynamiska ekosystem vilka länkar städer och regioner till varandra. Ofta är eller har vattennära områden potential att vara viktiga rekreationella ytor för stadens invånare. I omvandlingsprocesser är det därför viktigt att ta tillvara och på den multifunktionella möjligheten att både inkorporera och skapa samspel mellan ekologiska-, sociala aspekter och översvämningskydd. I designprocessen går det inte att bortse vattens dynamiskaprocesser. Liksom landskap är vatten aldrig statiskt, utan ständigt i förändring, både på kort och långt sikt. Sjunkande och stigande vattennivåer kopplade till nederbörd och temperatur är enkelt för oss människor att se och förstå, speciellt när vattennivån blir extremt låg eller hög. Som tidigare nämnt blir extrema vattenstånd allt vanligare till följd av klimatförändringar (Prominski et al. 2017).

I boken *River. Space. Design.* (2017) presenteras olika designstrategier som kan implementeras vid arbete med omvandling av vattennära miljöer. Designstrategierna som presenteras är ett sätt att illustrera hur man kan arbeta med vattnet som en dynamisk kraft där designern har olika sätt att anpassa sig till vattnet. Nedan presenteras några designstrategier som är applicerbara i en urban kontext där strategierna fungerar som förhållningssätt till vattnet och är utformade som ett sätt att försvara vattenfronter från att översvämmas. Då detta arbete har som utgångspunkt att skapa ett älvstråk

längs vattnet är multifunktionalitet i designstrategiernas karaktär viktigt. Att sociala-, ekologiska- och översvämningssprinciper kan samspela i en omvandlingsprocess är därför av stor vikt i arbetet med att skapa ett attraktivt älvstråk längs Södra Älvstranden. I urbana miljöer är oftast inte en designstrategi nog, utan flera olika strategier behöver ofta kombineras. Boken *River Space Design* lyfter fem olika kategorier av strategier där de tre första, stödmurar och kajkanter, översvämningssbarriärer: vallar och väggar, översvämningssområden, är mest applicerbara i den urbana kontext Södra Älvstranden finner sig i (Prominski et al. 2017).

### **Stödmurar och kajkanter**

Denna strategin handlar om att hantera vertikala förändringar på vattennivån med hjälp av artificiella väggar, såsom kajkanter och stödmurar (Prominski et al. 2017). Att hantera den vertikalt stigande vattennivån kan göras på flera olika sätt. Till exempel kan vattenfronten gestaltas på så sätt att mer utrymme skapas för vattnet att sprida sig i sidled på genom terrassering av vattenfrontlinjen eller tillåten expansion på en eller enstaka punkter. Själva kajkanten kan höjas, men då minskar kontakten med vattnet. Överhängande element såsom balkonger eller plattformar kan då inkorporeras för att öka kontakten med vattnet, och därmed öka rekreativa kvaliteter. En annan strategi kan vara att anpassa sig till en fluktuerande vattennivå genom att de fysiska strukturerna som inkorporeras i designen följer med vattenytan förändrade läge. Flytande element såsom bryggor möjliggör att nära kontakt med vattenytan kan uppnås trots höga kajstrukturer skyddar mot översvämning (ibid).

### **Översvämningssbarriärer: vallar och väggar**

Denna samling av strategier syftar till att översvämningsskydda genom strukturer som hindrar vatten till att ta sig bakom den utsatta eller skapta barriären (Prominski et al. 2017). Dessa barriärer kan designas på olika sätt för olika funktion, både när det kommer till översvämningsskyddets funktion men också sociala- och ekologiska värden. Barriären fungerar som en hård yttre gräns medan området mellan vattnet och barriären tillåts temporärt översvämmas. I urban miljö, där platsbrist ofta är ett problem, tillämpas allt som oftast olika sorters väggar för att skydda mot översvämning, temporära eller mobila. Väggarnas utformning kan variera från användning av enklare murar, huskroppar eller ett mer avancerat flernivåsystem. Om utrymme finns kan även olika typer av vallar användas som till exempel jordvallar som är tätade med lera. Mängden sociala- och ekologiska värden kopplade till de olika strategierna beror hur området mellan barriären och vattnet hanteras och gestaltas (ibid).

### **Översvämningssområden**

Denna samling av strategierna går ut på att låta vissa kontrollerade områden översvämmas vid tid av högvatten, medan de resten av tiden fungerar som rekreativa ytor och habitat för djur och växter (Prominski et al. 2017). Ytorna som tillåts översvämmas kan designas på olika sätt för att möjliggöra en kombination av en fungerande översvämningssyta, rekreation och bidra med ekologiska värden. Att anpassa översvämningssområdet till frekvensen och varaktigheten av högvatten är därför av stor vikt (ibid).

## SAMMANFATTANDE DESIGNRIKTLINJER

I detta avsnitt tar vi upp en sammanfattning av det inhämtade materialet från litteraturstudien, i form av riktlinjer inför den konceptuella designprocessen. Dessa designriktlinjer kommer att användas i integreringsarbetet av delområdena Majnabbe, Fiskhamnen och Danmarksterminalen tillsammans med den platsspecifika informationen, och ligger till grund för den konceptuella idén av hur älvstråket kan utvecklas.

### STRÅK

- *Ett stråk ska ge möjlighet till rörelse. Stråket bör bidra med positiva erfarenheter och upplevelser längs dess sträckning.*
- *Stråket ska användas kollektivt.*
- *Stråket ska sammankoppla platser där det finns möjlighet att stanna upp.*
- *Vattnet bör vara tillgängligt utifrån flera aspekter.*
- *Det bör finnas ett omfång av rekreativa ytor längs med vattenkanten.*
- *Älvkanterna bör utformas för en varierad upplevelse av vattenkontakt.*

### STADSOMVANDLING

- *Undvik "tabula rasa" tillvägagångssätt.*
- *Ta till vara på existerande kvaliteter såsom material, resurser och kulturhistoriska värden.*
- *Design-influerat tillvägagångssätt kan motverka generiska standardprogram.*
- *Kulturarv är en resurs i omvandlingen av postindustriella hamnområden.*
- *Vad som räknas som kulturarv är en produkt av samtidens tolkning och nyttjande av historien.*
- *En plats kan antingen domesticeras eller främmandegöras.*

### KLIMATOMSTÄLLNING

- *Klimatförändringarna ställer krav på adaptiva åtgärder, speciellt i vattennära läge.*
- *Tre huvudstrategier för översvämningsanpassning: attack, försvar och reträtt.*
- *Multifunktionalitet är eftersträvansvärt.*
- *I urban miljö behövs ofta en kombination av flera olika strategier.*
- *Designstrategier för omvandling av vattennära miljöer inkluderar: Stödmurar och kajkanter, översvämningsbarriärer som vallar och väggar samt översvämningsområden.*



# FALLSTUDIE

ÄLVSTRÅKET

## GÖTEBORG STAD

Göteborg är Sveriges näst största stad (Göteborgs stad 2021c). Under året 2019 räknades befolkningen till ett antal på 580 000 invånare och befolkningmängden förväntas fortsätta öka. Staden som är belägen på västkusten vid Göta älvs mynning (se figur 5) har ett utmärkande älv- och kustlandskap vilket ger staden en unik karaktär. Göta älv som rinner rätt igenom staden beskrivs fungera som stadslandskapets ryggrad. Stadens topografi, med de många bergshöjderna i kombination med det flacka och öppna älvrummet, gör att staden är enkel att överblicka. Kustklimatet, med blåst, regn och kyla, är också karaktärsskapande för staden. Hamnen och sjöfarten har över åren kopplat Göteborg till resten av världen, något som influerat staden och påverkat dess utveckling, utformning och innehåll (ibid).



Figur 5: Göteborg stad, kusten och älven.

I Göteborgs översiktsplan beskrivs strategin för hur staden ska utvecklas både på kort och lång sikt. Göteborgs stad står inför många stora utmaningar, bland annat stor befolkningstillväxt, behov av klimatanpassning samt att bygga samman en delad stad (Göteborgs stad 2021c). Översiktsplanen beskriver tre huvudstrategier för hur staden utvecklas, nämligen att Göteborg ska utvecklas till en nära, sammanhållen och robust stad. Strategin en nära stad innebär att avståndet mellan människor och vardagliga funktioner ska minska och därmed behovet av resande med bil. Fler människor i staden ska klara vardagen genom att gå och cykla. För att kunna skapa en mer nära stad måste Göteborg enligt översiktsplanen utveckla en mer flerkärnig stadsstruktur. Den flerkärniga strukturen syftar till att avlasta centrum och skapa fler tyngdpunkter runt om i staden för att skapa en bättre balans mellan olika stadsdelar. Närhet till grönska är även något som lyfts fram som en viktig del av strategin en nära stad. Strategin att skapa en sammanhållen stad innebär att överbrygga både fysiska, mentala och sociala barriärer. Det innebär också att bryta dagens boendesegregation samt att jämnt fördela olika offentliga funktioner runt om i staden. För att kunna skapa ett mer sammanhållet Göteborg måste staden bättre bindas samman med kontinuerliga gator och stråk för

att det ska bli lättare att ta sig mellan stadens olika delar. Översiktsplanen lyfter också behovet av jämlik tillgång till väl gestaltade, trygga och inkluderade offentliga rum som kan fungera som mötesplatser. Fler mötesplatser möjliggör att människor från olika delar av samhället kan mötas och se varandra i vardagliga situationer. Strategin en robust stad syftar till att staden ska ha motståndskraft och god anpassningsförmåga att hantera olika utmaningar och kriser som uppdragas. Invånarna i staden ska också känna god tillit både till samhällsfunktioner och andra medborgare. För att kunna vara en robust stad belyser översiktsplanen behovet av flexibilitet, planera för multifunktionalitet och behovet av marginaler för olika typer av risker. Strategin syftar också till att begränsa klimatförändringar, bevara biologiska mångfald och stärka ekosystemtjänster. Vid utveckling och gestaltning av nya platser är det viktigt att värna om platsens identitet för att medborgarna ska känna tillhörighet, samhörighet och i förlängningen tillit till staden (ibid).

## STADEN OCH HAMNENS HISTORIA

Göteborgs stads karaktärsdrag är, likt andra städer, starkt kopplade till stadens historia och ursprung (Göteborgs stad 2021c). Idag profilerar sig Göteborgs stad som kunskaps- och evenemangsstad men genom historien har staden varit starkt kopplat till sitt läge som älv- och kuststad. Under 1600-talet var staden en fästningsstad, under 1700-talet en handelsstad och 1800- och 1900-talens en industristad och under alla sekel var läget vid havet och älven viktiga i att forma stadens utveckling (ibid). Därav är Göteborgs hamns utveckling väldigt viktig för hur staden kom till att utvecklas.

År 2020 var det 400 år sedan Göteborgs hamn grundades, ett år innan Göteborgs stad fick stadsprivilegier (Göteborgs Hamn 2020). Den första hamnen var Stora Hamnkanalen i Brunnsparken som grävdes ut under 1620-talet och ända fram till 1800-talets mitt var det den enda hamnen i staden som hade stenlagda kajer. Ända sedan Göteborgs hamn grundades har den varit en viktig nyckel till att länka Sverige till resten av världen via handel. På 1700-talet ökade handeln med omvärlden när Ostindiska Kompaniet bildades och Göteborg blev centrum för handeln med främst Östasien i norra Europa. I mitten av 1800-talet hade handelsbåtarna blivit allt större och behovet av stenlagda kajer längs älven ökade. År 1845 stod den första älvkajen klar, och Stenpiren blev den första moderna kajen längst älven. Parallellt pågick muddringsarbete av älven främst kring området kring Stora Bommen. Under andra halvan av 1800-talet ökade trycket på älven i och med att den svenska exportindustrin ökade. Behovet av mer kajer längs älven blev allt större och 1864 anlades Skeppsbrokajen och 1902 stod Masthuggskajen klar. Masthuggskajen blev den första kajen för fartyg som skulle korsa oceanen, se figur 7. Under 1800-talets andra hälft uppkom även ett av Sveriges första varv i Eriksberg. Under 1900-talet början växte varven längs älven och kom att bli Göteborgs viktigaste industri. Under början av 1900-talet expanderade hamnen även till Hisingsidan och mellan åren 1908-1914 byggdes Sannegårdshamnen (ibid).

Göteborg var under 1800-talet den vanligaste staden i Sverige att resa till Amerika från (Hilmersson 2015). Till en början var strömmen av emigranter begränsad men efter 1850-talet blev antalet allt fler. Vanligaste sättet var att resa från Packhuskajen i Göteborg via England vidare över Atlanten (ibid).



Figur 6: Emigrantfartyg lämnar Masthuggskajen runt år 1900.



Figur 7: Folksamling bevittnar färjetrafiken mellan Majnabbe och London, odaterat fotografi.

Under andra världskriget minskade handeln med omvärlden och därmed även flödet i Göteborgs hamn (Göteborgs Hamn, 2020). Varvsindustrin och andra sidan fortsatte starkt framåt och Sverige blev under 1900-talet en av världens ledande varvsnationer. Götaverken, Eriksberg och Lindholmen var det tre främst varven i Göteborg. Efter andra världskriget fortsatte Göteborgs hamn att expandera då både exporten och importen ökade (ibid). Under denna tid flyttades Göteborgs hamns kärna från de centrala delarna av staden till ytterhamnarna på Hisingen, se figur 5 (Göteborgs hamn, 2023). Varvsindustrin i Göteborg gick med stora vinster och accelererade kraftigt ända fram till slutet av 60-talet när konkurrenskraften minskade och kostnaderna ökade (Göteborgs Hamn, 2020). I slutet av 70-talet hade två av tre av det stora varven lagt ner och det sista, Göta Verket, minskade produktionen på 80-talet (ibid).

Förutom varu- och varvsnäringen utvecklades Göteborgs hamn under början av 60-talet till en viktig turismnäring i och med passagerartrafik mellan Sverige och Danmark (Göteborgs Hamn, 2020). Företaget som senare kom att bli Stena Line är centralt belägna i staden vid Masthuggskajen och Majnabbehamnen (ibid). Göteborgs kajer var fram till 70-talet en uppskattad och välbesökt del av stadsmiljön (Hilmersson 2015). Här kunde sjöfarts- och handelstrafiken på Göta älv bevitnas och promenader längs de stenlagda kajkanterna tas, se figur 7, 8, 9. År 1974 antogs en tulllag som innebar ett större ansvar för den som hade godset i besittning, det vill säga de företag som skötte lastningen. Hilmersson menar att ett ökat ansvar för gods företagen bidrog till att områden inhägnades med stängsel, vilket i sin tur försvårade promenader längs kajen (ibid). Något som kvarstår än idag på många ställen runt om i staden.



Figur 8: Verksamheten i Fiskhamnen år 1951.



Figur 9: Folklivet längs kajkanten i Skeppsbro-området, 1921.

Vidare beskriver Hilmersson (2015) att de stora Stena-Line fartygen är en del i att forma Göteborgs stadsbild. Färjetrafiken påvisar fortsatt sjöfart och syns inte bara från Södra och Norra Älvstranden utan även från höga punkter runt om i staden (se figur 10 och 11). Färjorna är på så vis karaktärgivande och formar stadens stadsbild när de kommer in under Älvsborgsbron i Göta älvs utlopp och sedan lägger till vid de centrala kajerna (Hilmersson 2015). Sedan i början av 90-talet går det passagerartrafik på Göta älv på uppdrag av Västtrafik (Göteborgs Hamn, 2020). Den så kallade Älvsnabben förbinder Göteborgs fastland med Hisningen via de sex hållplatserna Lilla Bommen, Stenpiren, Lindholmsspiren, Slottsberget, Eriksberg och Klippan (ibid).



Figur 10: Stena Lines fartyg på väg in under Älvsborgsbron för att lägga till vid Danmarksterminalen



Figur 11: Stena Line fartyg på väg ut ur Göta älv. Sett från en höjd i Sjöbergen intill Klippan.

## GÖTA ÄLV

Göta älv är Sveriges största vattendrag och sträcker sig från insjön Vänern ut till havs mynningen i Göteborg (Göta älvs Vattenvårdsförbund 2016). Längs med Göta älv kan man färdas med olika fritidsbåtar eller kryssningsrederier hela vägen till Stockholm via Göta kanal, se figur 12. Älven och kanalen sammankopplar Västerhavet med Östersjön och många orter längs med sträckan (Nationalencyklopedin 2024). Göta älvs avrinningsområde täcker 10% av landets yta och är det största avrinningsområdet i Sverige (Göta älvs Vattenvårdsförbund 2016). Ett avrinningsområde begränsas av dess topografi och definieras av den landyta från vilken all dess avrinning sker till havet, en sjö eller annat vattendrag. Tillrinningen av vattnet tar sin början i Härjedalen, den går sedan via Norge och Klarälven vidare till Vänern och utloppen i Göteborg. I nivå med Kungälv delar sig älven i två delar vilka båda leder ut till havet, den ena går bakom Hisingen och den andra genom Göteborgs innerstad (ibid). I Göta älv samlas alltså ett flöde av vatten från havet med det vatten som kommer från älvens tillrinningsplatser. På grund av föroreningar längs med älvens sträckning och en aktiv sjöfart råder det badförbud i hamnområdet i Göta älv (Göta älvs Vattenvårdsförbund 2016).

I de centrala delarna av Göteborg styrs vattennivån av flera olika faktorer. Nivån på havet, flödes hastigheten i Göta älv, vindsituationen samt densitetsskillnader mellan Göta älvs sötvatten och det salta havsvattnet (Göteborgs stad 2019a). Översvämningar i centrala delen av staden kan alltså orsakas av olika faktorer men i samband med klimatförändringarna kommer översvämningar på grund av havsvattennivån och höga flöden i Göta älv att öka.



Figur 12: Över Göta älv och Göta kanals sträckning från Göteborg till Stockholm.

Översvämning orsakad av högvatten från havet, inträffar ofta i samband med kraftigt lågtryck (Göteborgs stad 2019a). I och med klimatförändringarna och ökad medelnivå i havet kommer högvatten situationerna i Göteborg bli allt högre. Översvämning orsakad av höga vattenflöden i Göta älv är också något som kommer bli allt mer återkommande i och med klimatförändringarna. De höga flödena i Göta älv är kopplat till mängden nederbörd och snösmältning i älvens avrinningsområde. Att högvatten från havet och stora flöden i Göta älv inträffar under samma period på året är troligt då båda händelserna är vanligast förekommande under vinter och höst. Göta älv är dock en reglerad älv vilket innebär att det finns möjlighet att reglera flödet, för att minska risken för översvämning. Kraftiga skyfall och högvatten från havet är inte troligt förekommande under samma period då högvatten i havet förekommer under höst och vinter och kraftiga regnfall är vanligast på sommaren (Göteborgs stad 2019a). Enligt Göteborgs stads planeringsdirektiv för att motverka konsekvenser av översvämning måste nybyggda områdena nivå ligga +1 meter över högvattennivån vilket i centrala delarna av staden innebär en höjd på +2,8 meter vid entréer till hus. Utifrån IPCC värsta scenario (RCP 8.5) kan medelvattenytan i Göteborg öka med 7 decimeter fram till år 2100 enligt SMHI. Det skulle innebära att högvatten år 2100 kan uppgå till +2,7 meter. Möjliga scenarion för havsnivåhöjningar fram till år 2100 är högst osäkra och medelhavsnivån kan komma att stiga ännu mer (Göteborgs stad 2019a).



Figur 13: Göta älv som skär mitt genom Göteborg för att sedan mynna ut i havet. Stena Line på väg ut ur hamn.

## DET CENTRALA ÄLVRUMMET

Älvrummet bildar ett stort och öppet rum mitt i centrala Göteborg (Göteborgs stad 2021b). Den del av älvrummet som direkt påverkar Södra Älvstranden syns i figur 14. Älvrummet har ett stort värde för Göteborg som stad (Göteborgs stad 2021b). Dels har det skönhetsvärden i sig självt som ett vackert vattenlandskap med rekreativa upplevelsevärden, se figur 13. Dels bidrar den till en form av livlighet i staden när den trafikeras av olika typer av båtar. Älven är inte bara centralt belägen i staden, utan även centralt närvarande i invånarnas medvetande. I miljön i och runt omkring älvrummet finns platser som är och som har varit viktiga, för såväl enklare möten som högtidligheter, olika ankomster och avfärder. På så sätt har älven varit betydande i uppbyggnaden av stadens identitet och spelat en viktig roll i skapandet av stadsbilden. Samtidigt som älven är en enorm tillgång för staden bidrar den med stora utmaningar. Den största uttalade utmaningen grundar sig i älvens sträckning. Älven delar den centrala staden i två delar. Följaktligen formar den en barriär mellan Hisingen och den södra sidan av Göteborgs innerstad. Ytterligare en stor utmaning är att den utbredda hamn- och tidigare varvsverksamheten, med sin extensiva trafikinfrastruktur, har kapat närliggande stadsdelar från vattnet ända sedan industrialismens tid. Bebyggelsen och miljön intill älven är starkt präglad av de verksamheter som historiskt utformats i större skala än resterande delar av innerstaden (Göteborgs stad 2021b).



Älvrummet

Figur 14: Älvrummet. Södra- och Norra Älvstranden och intilliggande områden.

## VISION ÄLVSTADEN

Vision Älvstaden är ett program som presenterar riktningen för hur de centrala områdena längs med Göta älv ska utvecklas. Visionen sammanfattas i "Öppen för världen" och de tre strategierna: hela staden, möta vattnet och stärka kärnan. Visionen antogs av Göteborgs kommunfullmäktige den 11 oktober 2012 efter en process som involverat medborgare, företrädare för kommunala förvaltningar och representanter från näringsliv och akademi. Visionen involverar båda sidorna av älven, det vill säga både Södra och Norra Älvstranden (Göteborgs stad 2012c).

### Hela staden

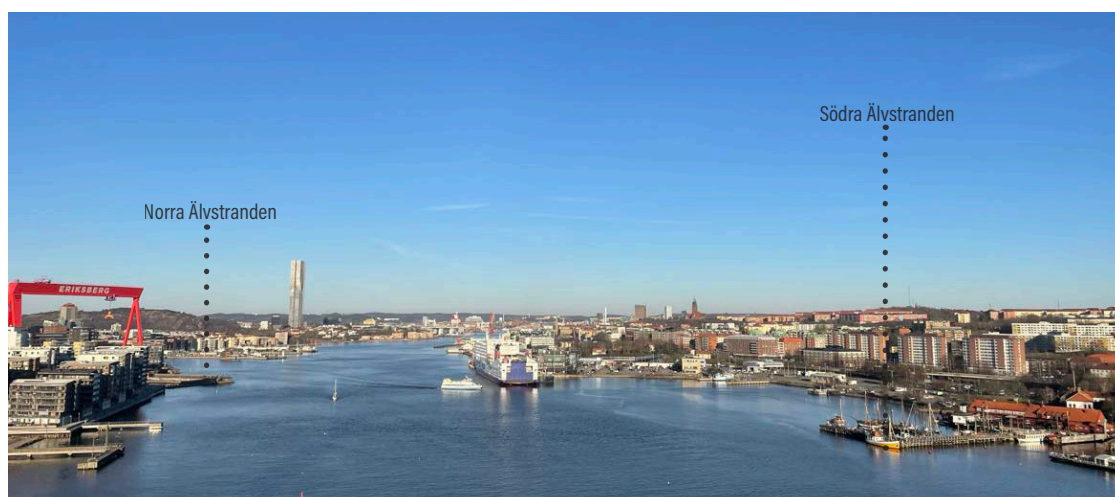
Strategin "hela staden" innebär att bygga samman staden över älven, både fysisk och socialt. Göteborg är idag en geografiskt splittrad och segregerad stad med stora socioekonomiska skillnader mellan olika områden. Uttrycket "Hela staden" innebär att motverka segregation genom att skapa en inkluderande stad med stor mångfald, öppenhet och variation. Målet är att skapa en stad där alla kan känna tillhörighet. Att rent fysisk bygga samman staden innebär att Göteborg inte längre ska delas upp av fysiska barriärer, såsom älven. Den geografiska splittringen ska länkas samman med hjälp av sammanlänkade strukturer, som till exempel stråk (Göteborgs stad 2012c).

### Möta vattnet

Göteborg är en vattenstad med kopplingar till både hav och älv. Kopplingen till vattnet är viktig för staden men har försvagats över åren och behöver återskapas. Målet är att vattnet ska bli mer närvarande och tillgängligt i stadsrummet. Älvrummet ska utformas i samspel med sjöfarten och vara en levande plats med mötesplatser, stråk och gröna rum längs älven. Älven är också en nyckelspelare i att skapa en hållbar stad och ska stå i centrum för hållbar stadsutveckling. Integrering av ekosystemtjänster och klimatanpassning vid utveckling i älvsnära läge ska bidra till robusta och intressanta miljöer (Göteborgs stad 2012c).

### Stärka kärnan

Älvstaden ligger centralt i Göteborg, som i sin tur är Västsveriges regionala kärna. Genom att utveckla Älvstaden, bygga en blandad, tät och tillgänglig stad, simuleras utvecklingen mot en diversifierad och robust ekonomi. En god stadsmiljö med bra kommunikationer, god service och utbud av arbetsplatser och boende ska locka både företag och människor till Göteborg (Göteborgs stad 2012c).



Figur 15: Älvrummet fotograferad från Älvsborgsbron.

## NORRA ÄLVSTRANDEN

Liksom Södra Älvstranden var stora delar av Norra Älvstranden tidigare otillgänglig yta med stängsel kring varv och hamnar. Under en stadsutvecklingsprocess på 40 år har det tidigare 5 kilometer långa varv- och industriområdet "öppnat upp för världen" och omvandlas till bostäder, butiker, grönområden och ett tillgängligt kajstråk (Caldenby 2022). Den största delen av omvandlingen skedde under 2000-talet (Göteborg 2024).

Idag är Norra Älvstranden en levande del av staden och här återfinns förutom bostäder även universitetslokaler, restauranger och kaféer (Göteborg 2024). Här finns även Göteborgs första skyskrapa, Karlatornet, på 73 våningar (Caldenby 2022). Längs den Norra Älvstranden ligger bland annat delområdena Färjenäs, Eriksberg (se figur 17), Sannegården, Lindholmen och Frihamnen där den relativt nyöppnade Jubileumsparken finns (se figur 20). Jubileumsparken erbjuder bad och bastu möjligheter i direkt läge intill älven, se figur 16 (ibid).



Figur 16: Hamnbadet i Jubileumsparken.



Figur 17: Bostäder och småbåtshamn utmed älven i Eriksberg, vid fästet av Eriksbergskranen.

I arbete med den Norra Älvstranden framgick det tidigt i processen vikten av att bevarande och att värdera historisk bebyggelse och element högt (Caldenby 2022). Landmärket Eriksbergskranen bevarades och blev en symbol för 50- och 60-talets varvsindustri (Göteborg 2024). Eriksbergshallen blev utställningslokal, Blå Hallen blev hotell (se figur 18) och andra varvsbyggnader till restaurang. Det fanns en tanke om att göteborgarna skulle få lära känna de tidigare inhägnade hamn- och industriytorna (ibid).



Figur 18: Blå hallen, Eriksbergshallen och replikan av Ostindiefararen vid kajen i Eriksberg.



Figur 19: Kajpromenad i Eriksberg.

Enligt Caldenby (2022) är Norra Älvstranden ett ganska typiskt postindustriellt hamnområde. Han menar att många exempel på liknande projekt går att se runt om i Europa. Han menar dock att internationellt står sig Norra Älvstranden högt i jämförelse med liknande projekt. Symboliskt har arv från varvs- och industriepoken integrerats (Caldenby 2022).

Längs den Norra Älvstranden finns det ett 7 kilometer långt kajstråk (Göteborg 2024). Kajstråket sträcker sig från Älvsborgsbrons norra fäste nästan hela vägen bort till Frihamnen och Jubileumsparken, se figur 20.

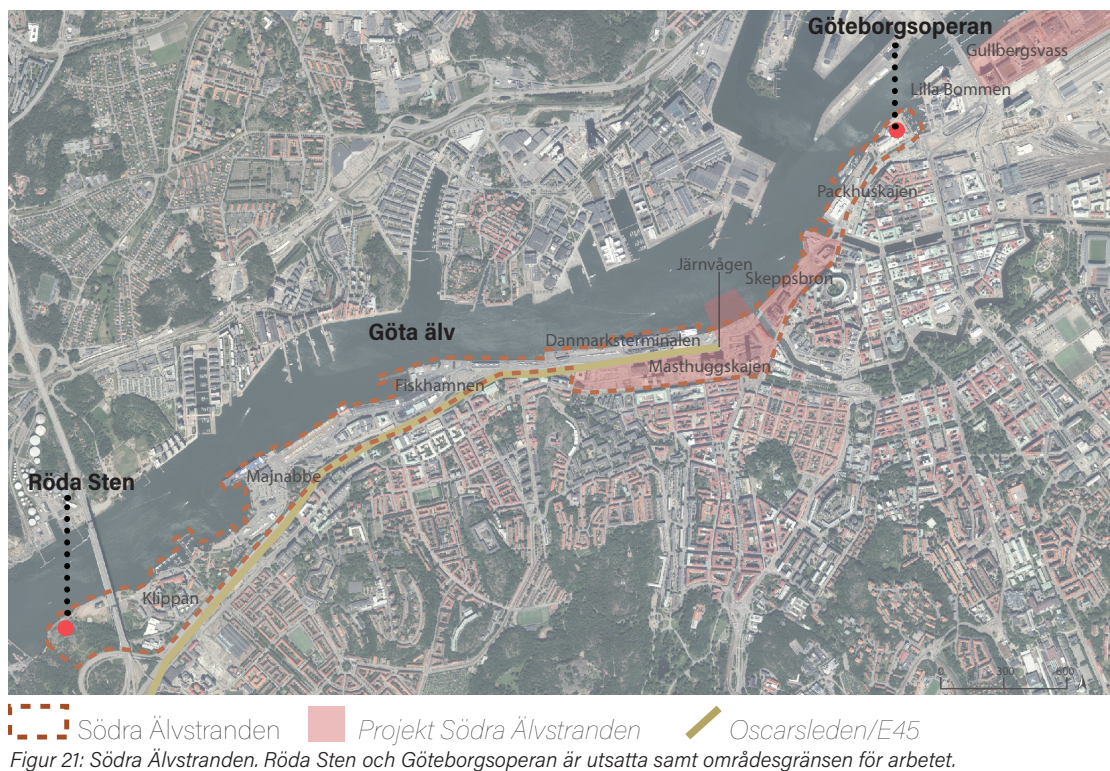


 Befintligt stråk  Norra Älvstranden

Figur 20: Norra Älvstranden och kajstråket längs med älvkanten.

## SÖDRA ÄLVSTRANDEN

Den Södra Älvstranden innefattar de centrala områdena avgränsat av Göta älv i norr och Oscarsleden/E45 i söder (se figur 21). Längs med älvstranden ligger områdena Klippan, Majnabbe, Fiskhamnen, Danmarksterminalen, Masthuggskajen, Skeppsbron, Packhuskajen, Lilla Bommen och Gullbergsvass. Delar av Södra Älvstranden är mitt uppe i stora omvandlingsprocesser. Bland annat via Projekt Södra Älvstranden, som inkluderar omvandlingen av Masthuggskajen, Skeppsbron och Gullbergsvass samt utveckling av nya bostäder, kontor och ett levande kajstråk (Göteborgs stad 2023e). Utöver det så håller Göteborgs stad på att ta fram en fördjupad översiktsplan för området från Klippan till Järnvågen som förväntas presenteras under år 2026 (Göteborgs stad 2024). Den fördjupade översiktsplanen tas fram då Södra Älvstranden har stora utvecklingsmöjligheter när Stena Lines färjeterminal flyttar (ibid).



## ÖVERSIKTSPLANEN: SÖDRA ÄLVSTRANDEN

Göteborgs stad beskriver Södra Älvstranden som en del av Göteborgs innerstad och en viktig pusselbit i stadens framtida utveckling (Göteborgs stad 2021c). Då den befintliga stadskärnan inte tål mer tillkommande bebyggelse och det finns behov av fler bostäder och kontor i centralt läge har Södra Älvstranden pekats ut som ett område för innerstaden att expandera på. Med motivet att det finns stora utvecklingsbara ytor i attraktivt läge bredvid älven. I Göteborg stads stadsutvecklingsprojekt, projekt Södra Älvstaden, föreslås projektets områden, Masthuggskajen, Skeppsbron och Gullbergsvass, bebyggas tätare än andra delar av staden. Översiktsplanen pekar också på vikten av rekreativa stråk längs åar och älven som en del av staden gång- och cykelnät. Det låglänta kajkanterna behöver skyddas mot översvämning och ett nytt älvstråk är möjligt att integreras vid det planerade adderandet av ett högvattenskydd. Göta älvs kanter längs Södra Älvstranden karakteriseras till stor del av anlagda murade kajsidor. I anslutning till älven utgörs kajkanterna till stor del av hårdgjorda ytor. Därav finns det brist på landbaserade ekosystemtjänster samt sammanhängande grönytor längs dessa ytor. Vidare är marken och vattnet ofta förorenade från tidigare industri (ibid).

Innerstaden, och därmed även Södra Älvstranden, berörs av ett flertal riksintresseområden (Göteborgs stad 2021c). Göta älv som farled för sjöfart och E45/Oscarsleden är riksintresse för kommunikation. Områden som Majorna, Klippan och området innanför vallgraven (Stora hamnkanalen) berörs av riksintresseområden för kulturmiljövården. Dessa områden är utpekade som kulturhistoriskt värdefulla och får därav inte förvanskas. Då den största delen av stadsutvecklingen i innerstaden sker på Södra Älvstranden spelar detta område huvudrollen i att forma stadens identitet de kommande åren. Översiktsplanen understryker vikten av att ta tillvara och utveckla hamnstadens kulturarv vid ny exploatering av området (ibid).

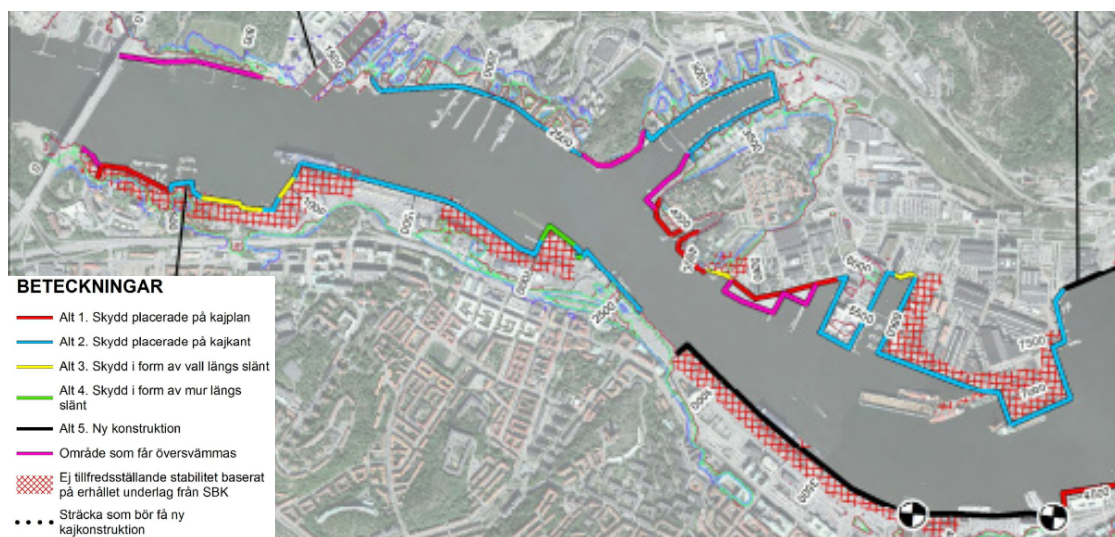
## KLIMATANPASSNING SÖDRA ÄLVSTRANDENS KAJKANTER

Södra Älvstranden pekas ut som ett riskområde att översvämmas vid högvatten, i och med det låglänta kajkanterna som många delområden längs sträckan har. De främsta riskområdena för översvämning är områden utmed älven som ligger under +2 meter i de centrala delarna av Göteborg. Göteborgs stads tematiskt tillägg för översvämningssrisker från 2019 är komplement till översiktsplanen och presenterar en kartläggning av områden som riskerar översvämmas (Göteborgs stad 2019a). Kartan nedan visar vilka områden längs Södra Älvstranden som riskerar att översvämmas.



Figur 22: Översvämningsscenario år 2100 vid högvatten på en nivå av + 2,65 meter. Visar att stora delar av Södra Älvstranden riskerar att översvämmas.

Enligt översiktsplanen ska Göteborg vara en robust stad med god anpassningsförmåga och stor motståndskraft (Göteborgs stad 2021c). För att skydda staden mot översvämning föreslås två huvudprinciper för tekniska skydd. Den ena principen är skyddsportar i älvmyningen vid Nya Varvet som ska fungera som ett yttre skydd och ska kunna skydda staden mot en förhöjd havsnivå på +5 meter. Den andra principen som föreslås är barriärer längs med älvkanten. Älvkantsskyddet skulle behövas utformas på olika sätt längs älven (Göteborgs stad 2019a). Ramböll Sverige AB har fått i uppdrag av Göteborgs stads stadsbyggnadskontor att ta fram en "Hydromodell för Göteborgsområdet" för båda sidor av Göta älv mellan Älvsborgsbron och Lärjeåns utlopp (Ramböll 2014). Syftet var att ta fram lösningar för hur sträckan längs med älven kan översvämningsskyddas för framtida vattennivåer till följd av stigande havsnivåer, ökande flöden i vattendragen och ökande nederbörds mängder. Utgångspunkten för Rambölls studie är att översvämningssäkra de älvnära områdena så det klarar en vattennivå på +2,8 meter. I dagsläget ser kajkanterna längs Södra Älvstranden olika ut konstruktionsmässigt och är av varierande kvalitet (ibid).



Figur 23: Förslag på översvämningsskydd längs älven (Ramböll 2014:24).

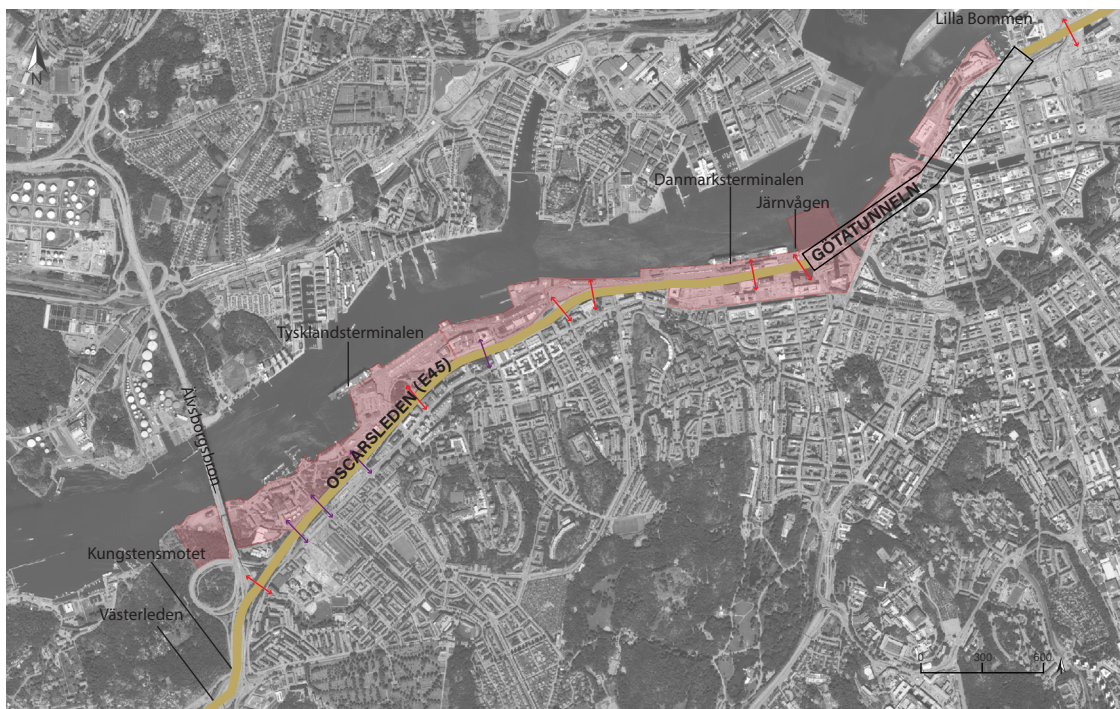
Enligt Ramböll (2014) ska olika översvämningsskydd implementeras längs älvsträckan, se figur 23. Kajkanter som är av undermålig kvalitet och behov av renovering markeras på kartan i röd rutigt mönster. Området utgörs bland annat av Majnabbekajen, Fiskehamnskajen, delar av Stigbergskajen och Masthuggskajen. Nya förhöjda kajkonstruktioner ska implementeras vid stadsförnyelse, som vid Packhuskajen, Skeppsbron och Masthuggskajen. Stora delar av sträckan föreslås skydd placerade på kajkant eller kajplan (ibid). Rambölls studie utfördes innan beskedet om Stena Lines omlokalisering blev offentligt. Stena Lines flytt medför att fler områden tillgängliggörs för stadsutveckling i centralt läge, där nya förhöjda kajkonstruktioner kan implementeras.

## E45 OCH OSCARSLEDEN

Götaleden är en del av Europaväg 45 (E45) som går genom Göteborgs centrala delar utmed Göta älv (Göteborgs stad 2023f). Oscarsleden kallas den del av E45:an som går från Kungstensmotet till Götatunneln mynning vid Järnvågen, se figur 24 (Asphult 2014). Det är främst denna del av E45:an som avskiljer Södra Älvstranden från resterande del av innerstaden. Oscarsleden utgör därmed en stor barriär mellan staden och älven. Götaleden förbinder Älvsborgsbron och Västerleden i väst samt E45, E6 och E20 i öst. Antingen används vägen som genomfartssträcka eller för målpunkter och avfarter (ibid). Oscarsleden är av riksintresse för kommunikation vilket innebär att det är av nationellt intresse att trafik på leden fungerar. Vägen hanterar en stor andel tung trafik då mycket lastbilar åker till och från Stena Lines Danmarks- och Tysklandsterminal (Stadsbyggnadskontoret 2022). Riksintresset för E45 kommer att kvarstå så länge färjetrafiken går från Danmarksterminalen (Stadsbyggnadskontoret 2018).

Stora delar av Götaleden går genom Götatunneln som sträcker sig 1,6 kilometer mellan Järnvågen och Lilla Bommen (Trafikverket 2023). Vid Järnvågen planeras Götatunnelns ramper att sänkas ner för att möjliggöra Göteborgs stads planer med att anlägga en park som förbinder Järntorget med Göta älv. Byggstarten på projektet planeras sommaren 2024 (ibid).

Utvecklingen av Oscarsleden har varit omdiskuterad under det senaste decenniet (Yousuf 2023). Stadsbyggnadskontoret föreslår att leden ska bli till boulevard men eventuell överbyggnad och nedgrävning av leden har också varit aktuella förslag i diskussionen. Under året 2023 påbörjade Göteborgs stad arbetet med att ta fram en fördjupad översiktsplan som inkluderar ett grepp om Oscarsleden (ibid). Trafiken på Oscarsleden kommer att minska i samband med Stena Lines omlokalisering, inte minst den tunga trafiken (Yousuf 2023). Hur trafikleden hanteras i kommande stadsutvecklingsprojekt kommer påverka kopplingen, tillgängligheten och upplevelsen av Södra Älvstranden i delområdena belägna längs Oscarsleden. Stadsbyggnadskontoret (2018) menar dock att en tydlig strategi för Oscarsledens framtid saknas. Strategierna nedan är de mest diskuterade (Yousuf 2023).

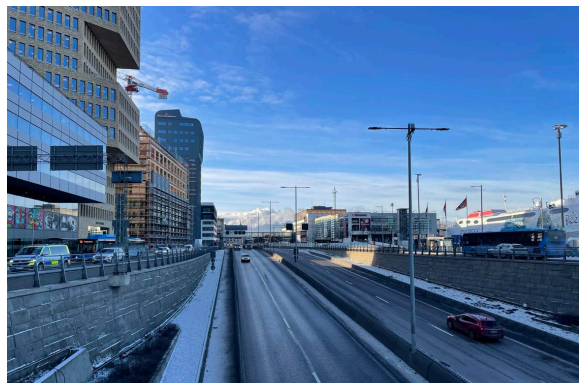


↗ Övergång   ↘ Undergång

Figur 24: Oscarsleden, tillhörande under- och övergångar samt Götatunneln.



Figur 25: Oscarsleden. Bild tagen från en övergång vid Taubegatan i delområdet Majnabbe.



Figur 26: Götatunnelns mynning vid Järnvågen i delområde Masthuggskajen.

### **Nedgrävning**

En nedgrävning av hela eller delar av Oscarsleden skulle innebära att mark frigörs för exploatering, förutsatt att tunneln byggs med en konstruktion som tillåter det (Sweco 2011). Angreppssättet hade bidragit till en minskning av bullernivå och luftföroreningar i området. Den barriär som Oscarsleden utgör idag skulle potentiellt kunna försvinna beroende på hur mycket av leden som byggs ner. Visuell kontakt med älven hade kunnat uppnås från kvarteren innanför Oscarsleden. Dock skulle nedgrävning innebära en känslighet mot högre vattenstånd och större risk för översvämning av en eventuell tunnel (ibid).

### **Överdäckning**

Göteborgs stadsbyggnadskontor tog i samråd med Älvstranden Utveckling AB fram en sammanställning av de tekniska förutsättningarna för att överdäcka en 810 meter lång sträcka av Götaleden år 2011. En överdäckning syftar till att bygga en tunnel ovanpå befintlig mark. Enligt Stadsbyggnadskontoret (2011) hade överdäckningen skapat en 7-9 meter hög barriär mellan älven och fastigheterna i området Masthuggskajen. Det finns möjlighet att belasta överdäckningen med huskroppar men det skulle innebära en annan förstärkt konstruktion av överdäckningen, något som skulle medföra en fördyrning av projektet (Stadsbyggnadskontoret 2011). En överdäckning av en längre sträcka av Oscarsleden skulle alltså vara möjlig men också innebära ökade kostnader. Enligt Sweco (2011) skulle en överdäckning av Oscarsleden minska mängden buller och avgaser från leden samt möjliggöra exploatering ovanpå tunnelkonstruktionen om konstruktionen anpassas för detta. Barriärverkan av överdäckningen är svårbedömd eftersom den är beroende på överdäckningens utformning. Den visuella kontakten med älven kommer dock försvinna från området innanför tunnelkonstruktionen, men förhöjas upp på tunnelkonstruktionen om taket tillgängliggörs (Sweco 2011).

Ett överdäckningsprojekt kopplat till E45 Götaleden pågår redan nu, fast på andra sidan Götatunnel. Mellan Lilla Bommen och Marieholm planeras en sträcka på 800 meter, sänkas ner cirka 6 meter i marken och delvis överdäckas (Göteborgs stad 2023f). Detaljplanen för projektet vann laga kraft i november 2023 och projektet möjliggör att huskroppar kan byggas ovanpå trafikleden och att barriären som Götaleden tidigare utgjort i denna del av staden delvis försvinner (ibid).

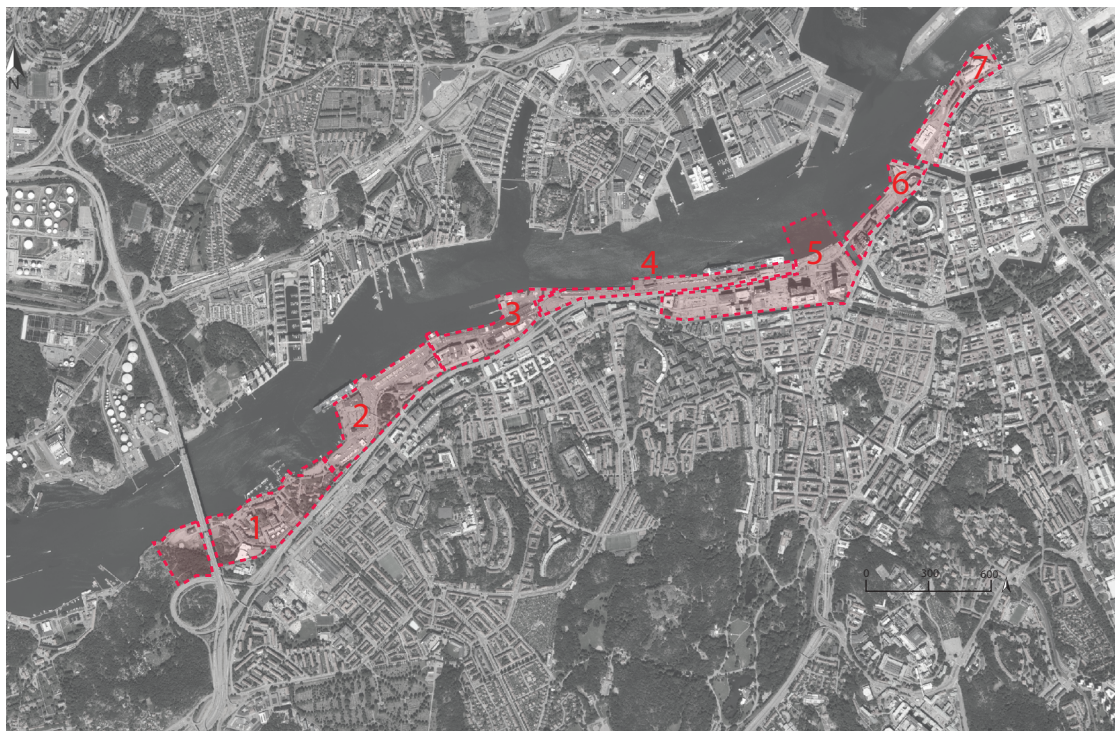
### **Boulevard**

Att utveckla Oscarsleden till boulevard, likt stadsbyggnadskontoret föreslår (Yousuf 2023), innebär att platskrävande av- och påfartsramper kan tas bort, eftersom korsningar kan ske i plan. En stadsboulevard definieras som en bred gata med stark kapacitet, kantad av bebyggelse och god framkomlighet för både biltrafik, kollektivtrafik, cyklar och gångtrafikanter (Boverket 2019). Då trafik som ansluter till boulevarder i stadsmiljöer kan komma från större trafikleder, finns stora utmaningar i implementeringen, särskilt om framkomligheten på vägen är av riksintresse (Boverket 2019). Samtidigt skulle en boulevardisering av Oscarsleden innebära en minskad barriäreffekt, då övergångar kan ske i samman plan och inte bara lokaliseras i konstruktioner över/under leden (Asphult 2014).

## DELOMRÅDEN

För att närmare kunna undersöka de förutsättningar som finns för att etablera ett älvstråk mellan Röda Sten och Göteborgsoperan så delas hela området upp i sju delområden: Klippan, Majnabbe, Fiskhamnen, Danmarksterminalen, Masthuggskajen, Skeppsbron och Packhuskajen. Några av delområdena har fastställda detaljplaner och är under pågående omvandling. Det är med detaljplaner som kommunernas användning av mark- och vattenområden regleras (Boverket 2023). Detaljplaner är juridiskt bindande och gäller fram till de ändras eller upphävs. Det finns stor variation kring hur mycket detaljplanen omfattar, från enstaka hus till större områden (ibid). Längs Södra Älvstranden finns flertalet aktuella detaljplaner för kommande eller pågående stadsutvecklingsprojekt (Göteborgs stad 2023a). För att få grepp om helheten av ett älvstråk mellan Röda Sten och Göteborgsoperan behöver såväl fastställda detaljplaner som dagsläget i varje delområde analyseras. I nuläget finns det befintliga älvstråk i Klippan och Packhuskajen. I projekt Södra Älvstranden planeras det för ett älvstråk i området Skeppsbron och Masthuggskajen som ska sammankopplas med det befintliga stråket i Packhuskajen.

Områdena presenteras med en inledande bakgrund som avhandlar områdets aktuella funktioner och historia. Därefter presenteras olika aspekter i kategorierna stadsomvandling, stråk och klimatomställning. Inom kategorin stadsomvandling avhandlas områdets framtida planer, detaljplaner, eventuella kulturmiljöer, dess karaktär och identitet. I kategorin stråk avhandlas anslutningsmöjligheter till området, befintliga stråk i området, den befintliga tillgängligheten till älven, funna rekreativa kvaliteter i form av grönska och upplevd vattenkontakt. I kategorin klimatomställning presenteras områdets aktuella risk för översvämning och områdets befintliga grönstruktur.



Figur 27: Södra Älvstranden samt indelningen av arbetets sju delområden.

1 Klippan, 2 Majnabbe, 3 Fiskhamnen, 4 Danmarksterminalen, 5 Masthuggskajen, 6 Skeppsbron och 7 Packhuskajen.



Figur 28: Situationsplan, delområde Klippan

# KLIPPAN

## Delområde 1

I den västra delen av Södra Älvstranden ligger delområdet Klippan. Här återfinns Älvsborgsbrons södra fäste, Röda Stens Konsthall, Gamla Älvsborgs Fästning ruin och hotell-, kultur- och restaurangverksamheter. Längs med älven finns ett populärt gång- och cykelstråk där invånare syns promenera, jogga och strosa längs älvkanten. En liten småbåtshamn tar plats öster om bron, med bryggor, flytande småhus och mindre båtar. I den västra delen av delområdet finner vi Röda Sten. Röda Sten är en mytomspunnen rödmålad sten som återfinns vid Göta älv strandkant och markerar starten för älvstråket i detta projekt. Inom delområdet finns också en skateboardpark, restaurang Sjomagasinet, Klippans kulturresevat och den historiska Ångbåtsbryggan. Direkt angränsande till området ligger naturområdet Sjöbergen och Sjöbergens koloniområde. På den östra sidan om bron, består markytan av asfalterade parkeringsplatser och gräsytor. På den västra sidan består markytan av trädbevuxna klippor, gräs och större grusytor. Inom området återfinns unika byggnader från olika tidsåldrar. Längst österut i området ligger Klippans färjeläge, där båten Älvsnabben kan tas över älven till Eriksberg och Lindholmen på Hisingen.

Delområdet Klippan är äldre än stora delar av Göteborg (Klippans bruksbåtsförening u.å). Älven trafikerades här redan innan grundandet av Göteborgs stad och Älvsborgs slott byggdes upp för att skydda älven (ibid). Hamnen valdes på 1700-talet ut att bli lastplats åt det Ostindiska kompaniet som kom att präglade områdets export allt mer (Göteborg 2012d). Under samma tid etablerades nya verksamheter som silsalteri och glasbruk i området. Det direkta läget intill vattnet med en rik hamnverksamhet bidrog till att det på 1800-talet byggdes ett sockerbruk och ett porterbryggeri i området. Byggnaderna står kvar än i dag och arkitekturen påvisar hur dåtidens transport präglade dess utformning. Stora delar av området Klippan har klassats som riksintresse för kulturmiljövård. Det är ett populärt utflyktsmål för såväl göteborgare som besökare och hit tar sig folk till olika evenemang, för promenader, cykelturer och generell vistelse (ibid).

## STADSOMVANDLING

En ny detaljplan för västra delen av Klippanområdet vann laga kraft i november 2012 (Göteborgs stad 2012d). Syftet med detaljplanen är att möjliggöra byggnation av nya bostäder och kontor. Detaljplanen möjliggör också utveckling och upprustning av strandzonen för allmän rekreation. Det nuvarande gång- och cykelstråket längs älven ska bevaras i sin helhet (ibid). I början av 2024 är vissa byggnadsprojekt som detaljplanen inkluderade färdigställda, så som de nya bostäderna. En av de planerade kontorslokalerna är fortfarande i byggfasen (se figur 30).

Enligt detaljplanen kommer den nya bebyggelsen att påverka stadsbilden i området (Göteborgs stad 2012d). Särskilt den bebyggelse som tillkommer på hög höjd är synlig från stora delar av delområdet. Ny bebyggelsen i Klippan ska enligt detaljplanens beskrivning utformas med hög kvalitet tillsammans med hänsyn till omkringliggande kulturhistoriska byggnader. Klippans karaktär präglas av sin kulturhistoria. Området har blandad bebyggelse med olika stiluttryck och ålder som samtidigt ger en viss enhetlighet. Rött tegel, som återfinns i de gamla industribyggnaderna, är ett karaktärsgivande material för området (ibid).



Figur 29: Kulturhistoriskt värdefulla industribyggnader i Klippan i rött tegel.



Figur 30: Pågående bebyggelse av kontor i Klippan på hög höjd intill Älvsborgsbron.

## STRÅK

I dagsläget finns ett etablerat och använt gång- och cykelstråk längs med Göta älv i området (Göteborgs stad 2012d). Stråket sträcker sig längs med vattenkanten i hela området och omfattas av rekreativa kvaliteter i form av grönska, diverse sociala funktioner och vackra vyer. Det finns möjlighet att nå vattnet såväl visuellt som att fysisk närma sig det. I relation till Älvsborgsbron och Röda Stens konsthall finns ett antal allmänna sittplatser och papperskorgar utplacerade längs med stråket. Vidare mot småbåtshamnen finns konstinstallationer placerade ute i vattnet och restauranger med sittplatser vända mot vattnet.



Figur 31: Stråket utmed Göta älv i Klippans kulturresevat.



Figur 32: Öppen yta med sittplatser under Älvsborgsbron.

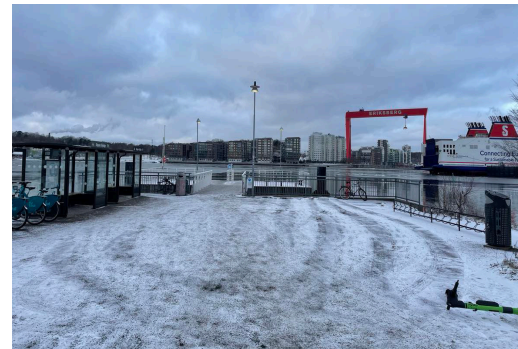


Figur 33: Starten på arbetets projektområde.

Stråket genom Klippan har omväxlande uttryck men bibehåller rekreativa värden i stort sett hela delområdet. Från Röda Sten, där arbetets älvstråk börjar, präglas stråkets omgivning av klippor och grönska. Vid älvsborgsbron en öppenhet och ett mer kargt uttryck. Efter Älvsborgsbron går stråket genom blandad bebyggelse. Man kommer nära vattnet på flera ställen längs stråkets sträckning genom Klippan och den visuella kontakten med vattnet hålls intakt. Den östra delen av delområdet består av en asfalterad parkeringsyta som ansluter till Klippans färjeläge, här avtar de rekreativa kvaliteter som beskrivits tidigare och stråket övergår i en gång- och cykelbana som upplevs mer som en färdsträcka än ett rekreativt stråk. Gång- och cykelbanan fortsätter in i nästa delområde, Majnabbe.



Figur 34: Parkering i anslutning till Klippans färjeläge.



Figur 35: Klippans färjeläge och anslutning till delområdet via färja från Hisingen.

För att ansluta till det befintliga gång- och cykelstråket i Klippan måste man antingen ta sig via Nya Varvet, där gång- och cykelstråket som ansluter till delområdet börjar, eller ta sig under Oscarsleden. Oscarsleden utgör en barriär mellan delområdet och stadsdelen Majorna som ligger på andra sidan. Idag finns det tre möjligheter att ta sig under Oscarsleden och ansluta till delområdet. Antingen via undergången via Banhanegatan med tillhörande gång- och cykelväg, som kopplar samman Majornas vagnhall med Röda Stens konsthall. Ytterligare en undergång under Oscarsleden är en gång och cykelväg som leder in till Klippans kulturresevat från Älvsborgsgatan i Majorna och sedan vidare mot älvstråket. Jagerdorffsplatsen är en knutpunkt för kollektivtrafik. I anslutning till Jagerdorffsplatsen finns ytterligare en undergång under Oscarsleden som leder till Klippans färjeläge samt till nästa delområde, Majnabbe. Via Klippans färjelägen kan man även via Älvsnabben anlända till delområdet med färja från Hisingen.



Figur 36: Anslutning till Klippan via Banhangegatan.



Figur 37: Anslutning till Klippan via gång- och cykelväg under Oscarsleden via Älvsborgsgatan.



Figur 38: Anslutning till Klippan via undergång vid Jaegerdorffsplatsen.



 Befintligt stråk
  Undergång

Figur 39: Anslutningar till delområdet Klippan samt befintligt stråk.

## KLIMATANPASSNING

Strandkanten i Klippan består av såväl slanter som äldre kajer upbyggda med stenmurar och med rustbädd (Ramböll 2014). Stråket som går längs med älven ligger relativt lågt jämfört med Göta älv och riskerar därmed att översvämmas vid högvatten älven (Göteborgs stad 2012d). Marken sluttar lätt mot älven och markytan där det rekreativa stråket ligger på en plushöjd mellan +1.00 meter till +3.00 meter. Bebyggelsen i Klippan ligger något högre än stråket. Göteborgs stad bedömer att marken som ligger under +2,8 meter, därmed delar av stråket, tåls att översvämmas vid extremväder och höga vattennivåer (ibid).

I områdets västra del finns en välutvecklad och sammanhängande grönstruktur som kopplar an till Sjöbergens koloni- och naturområde. Grönskan inom delområdet har ett rekreativt värde.



Figur 40: Situationsplan, delområde Majnabbe.

# MAJNABBE

## Delområde 2

Det andra delområdet Majnabbe sträcker sig från Klippan i väst till Fiskhamnen i öst. Området består till stora delar av Stena Lines Tysklandsterminal, asfalterade parkeringsplatser och körbanor som trafikeras av såväl mindre som större fordon. Inom området ligger Majnabbeberget med ett antal kulturhistoriska byggnader (Göteborgs stad 1999). På grund av vägar och topografiska skillnader är berget avskärmat från verksamheternas markyta. Stora delar av terminalens yta är instängslad vilket gör merparten av markytan intill Göta älv otillgänglig för allmänheten. Fotgängare hänvisas till en överbyggd passage för att till fots ansluta till Stena Line terminal. Förutom Stena Lines lokaler finns kontorslokaler för olika företag och verksamheter. Bland annat har mätinstrument-företaget Nordtec, ingenjörbyrå Andersson och Hultman och karateskolan GKK lokaler i området. Den jättelika Stena Line-båten fångar oundvikligen ögat tillsammans med ett flertal lastbilar, stora trafikskyltar och enorma asfaltsytor. Hela området präglas på så sätt av ett storskaligt uttryck.

I Majnabbe låg det i slutet av 1700-talet ett varv i mindre skala som reparerade båtar (Gilborne 2016). Här fanns även ett sillrökeri och ett sillsalteri. Under 1800-talet kom varvsindustrin i Majnabbe att expandera till att även tillverka mindre båtar. Varvsindustrin var kvar i Majnabbe fram till 1895. Göteborgs stad köpte då upp marken. I början av 1900-talet användes Majnabbe som båthamn medan byggnader kopplade till den gamla varvsindustrin var kvar på platsen och sakta förföll (Gilborne 2016). År 1950 anlades Majnabbehamnen för Englands trafik, i samband med det revs alla byggnader kopplade till den gamla varvsindustrin. 1977 började färjor gå från Majnabbehamnen till Fredrikshavn i Danmark och Travemünde i Tyskland med Sessan-rederiet. Sessan-rederiet blev uppköpta av Stena Line år 1982 och blev då hem för Stena Lines Tysklandsfärjor. Under samma årtionde fylldes en hamnbassäng lokaliserad innanför terminalpiren igen. Bassängen uppdagades under tiden då Majnabbe tillägnades varvsindustri, och användes därefter som kajplats en period, innan den fylldes igen för behovet av uppställningsytor och därefter blev till parkeringsplats (Gilborne 2016). Stena Lines fartyg avgår i skrivande stund dagligen från Tysklandsterminalen (Göteborgs hamn u.å). Fartygen transporterar både fordon och passagerare till den tyska staden Kiel (ibid).

## STADSOMVANDLING

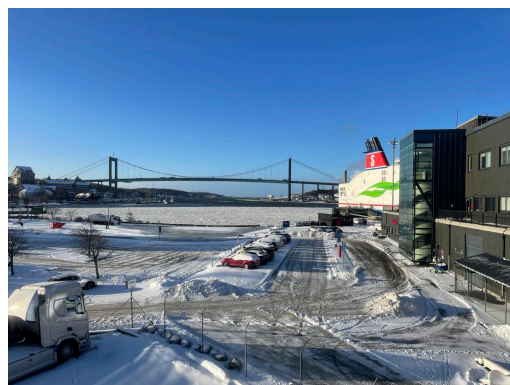
Ingen ny detaljplan har vunnit laga kraft för kommande stadsutvecklingsprojekt i Majnabbe (Göteborgs stad 2023a). Stena Lines terminaler ska flytta från Majnabbe år 2027 (Göteborgs stad 2024). Därav lämnas området med stor utvecklingspotential i ett attraktivt centralt läge i Göteborg.

Göteborgs stad har pekat ut Majnabben som utredningsområde för blandad stadsbebyggelse i sin digitala översiktsplan (2022a). Det betyder att området kan bli aktuellt för utbyggnaden av stadsbebyggelse med blandad karaktär. Göteborgs stad menar dock att det krävs fördjupat utredningsunderlag för området innan stadsutveckling kan ske i området (Göteborgs stad 2021c). Därav håller Göteborgs stad på att ta fram en fördjupad översiktsplan för området (Göteborgs Stad 2024).

Delområdets karaktär kan delas upp i två olika delar. Den ena delen består av Majnabbeberget med stark kulturhistorisk koppling med sina småskaliga gamla trähus och stora trädgårdar. Den andra delen av området har en mer ogästvänlig karaktär som präglas av Stena Lines storskaliga verksamhet. Denna del av delområdet är otillgänglig för allmänheten och har en högst industriell känsla. Stena Lines tyskländsfärja, som huserar på Majnabbekajen, är den största av Stena Lines färjor och går att se från stora delar av staden. Hilmersson (2015) menar att fartyget har ett symbolvärde för staden och hjälper till att forma stadsbilden.



Figur 41: Bebyggelse på Majnabbeberget.



Figur 42: Den västra delen av området. Utsikt mot Älvsborgsbron.

## STRÅK

I dagsläget finns det inget stråk som går längs med älven i Majnabbe. Stråket från Klippan övergår i en gång- och cykelväg med få rekreativa kvaliteter som följer Oscarsleden genom delområdet. Då gång- och cykelvägen går utmed Oscarsleden gör att den inte upplevs särskilt trevlig att vistas på. Det intensiva trafikbullret och avgaserna från Oscarsleden samt närheten till trafiken skapar en obehaglig atmosfär på gång- och cykelbanan. Vid Majnabbeberget delar gång- och cykelvägen sig i två, där den ena fortsätter följa Oscarsleden och den andra går på andra sidan Majnabbeberget längs med Majnabbegatan vidare mot Fiskhamnen.



Figur 43: Början av gång- och cykelvägen utmed Oscarsleden



Figur 44: Utsikt från gång- och cykelväg utmed Oscarsleden.

Intill Klippans Färjeläge, längst västerut i Majnabbes delområde, finns en kort sträcka intill älven som är tillgänglig för allmänheten. Här återfinns en visuell kontakt och närhet till älven, (se figur 45). En gångväg längs med vattnet leder in till verksamheterna i delområdet, för att ta sig ut måste man ta samma väg tillbaka då Stena Lines avspärningarna gör området till en återvändsgränd. Stängsel är uppsatt längs gångvägen som sperrar av möjligheten att komma närmare vattnet via det bryggor som ligger utmed sträckan (se figur 45).



Figur 45: Stängsel längs med älvkanten och den stora Tysklandsfärjan i bakgrunden.



Figur 46: Östra delen av området, vy från gångbron. Visar den stora asfalterade lastytan samt väg vidare mot Fiskhamnen.

I samband med en omvandling av området finns stor potential att utveckla ett stråk som kopplar vidare på det gångvänliga stråket i Klippan.

För att ansluta till delområdet kan man antingen ta sig via de angränsande delområdena, Klippan och Fiskhamnen, eller så måste man ta sig över Oscarsleden som utgör en barriär mellan delområdet och stadsdelen Majorna som ligger på andra sidan. Idag finns det två möjligheter att ta sig under eller över Oscarsleden och ansluta till delområdet. Antingen, liksom i delområdet Klippan, undergången vid knutpunkten Jaegerdorffsplatsen eller via övergången vid Taubegatan vid Chapmans torg.



↔ Övergång   
 ↔ Undergång   
 ↔ Befintligt gång- och cykelväg   
   Otillgänglig yta

Figur 47: Anslutningar till delområdet Majnabbe, befintlig gång- och cykelväg samt utmarkerad otillgänglig yta i delområdet.

## KLIMATANPASSNING

Kajen i Majnabbe är uppbyggd på både trä- och betongpålar (Ramböll 2014). Kajen är i undermåligt skick på sina ställen och marken i området är klassad som ostabil. I utredningen framkommer att skydd i form av vall längs kant och skydd placerade på kajkant är alternativ för området (ibid). Utmed älven är markknivån låg på sina ställen och området löper därmed risk för översvämning. I samband med fältstudierna upptäcks temporära skydd för förhöjda vattennivåer längs älven, dessa är placerade längs kajkanten i den västra delen av delområdet. Skyltar utmed den asfalterade parkeringsytan informerar även om risken för översvämningar i området. Enligt Gilborne (2016) är det den här ytan som blev till när hamnbassängen fylldes igen.

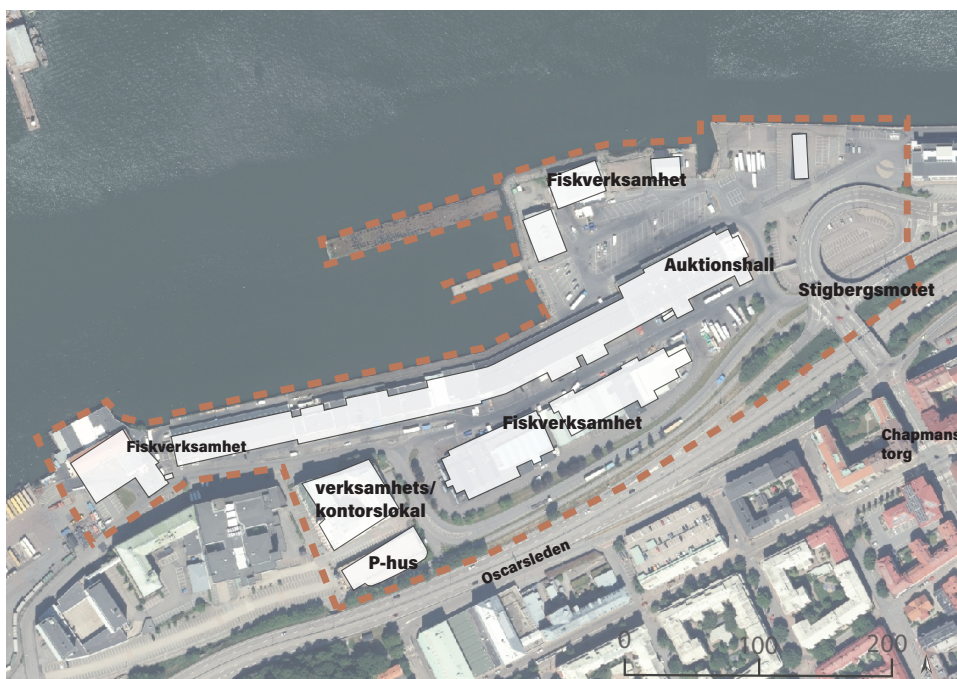
Områdets markyta är mestadels hårdgjord med asfaltsytor. Uppe på Majnabbeberget finns en utvecklad grönstruktur. Längs med gång- och cykelvägen och Oscarsleden finns buskage och trädrader.



Figur 48: Temporära högvattenskydd längs älvkanten samt den översvämning benägna parkeringsytan.



Figur 49: Varningsskylt för översvämningensrisk.



Figur 50: Situationsplan, delområde Fiskhamnen.

# FISKHAMNEN

## Delområde 3

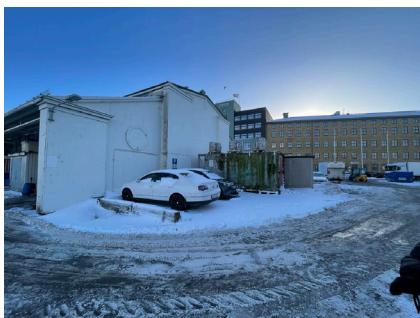
I det tredje delområdet, Fiskhamnen, ligger Göteborgs Fiskhamn som är en viktig näringsverksamhet för Göteborg. I området är ett 40-tal olika företag lokaliserade bland annat Sjöfartsfrämjandet, olika åkerier och grossister (Fiskhamnen 2023b). Under kvälls- och nattetid levereras fisk och skaldjur till auktionshallen som har öppet på vardagar redan vid tidig morgon. I synnerhet är området känt för sin historiska och aktuella fiskeauktion. Varje vardag finns det fisk och skaldjur till salu i auktionshallen (ibid). Fiskhamnen tar också emot besökare på guidade turer i fiskhallarna, framförallt besöks området av skolklasser och andra förbokade grupper (Hilmersson 2015). Utöver dessa besökare är fiskhamnen även en populär plats för fågelskådning, inte minst under vinterperioden då platsen attraherar sällsynta trutar (ibid).

Innan platsen blev Göteborgs centrum för fiskeverksamhet låg det ett i nästa 200 år, från 1700-talet till 1900-talet, ett sågverk på platsen. Sågverket kallades Vådersågen och själva sågen var driven av en väderkvarn. Idag finns inga spår kvar av sågverket som tidigare låg på platsen (Göteborgs stadsmuseum 2016). Såggatan på andra sidan Oscarsleden är dock uppkallad efter områdets tidigare användning. Fiskhamnen började anläggas i början av 1900-talet med avsikt att bli ett centrum för västkustens fiskeverksamhet (Göteborgs stad 1999). Fiskauktionen har utgjort navet av området sedan dess, genom sin samling av näringsidkare och genom att vara en statisk plats för fiskförsäljning (Fiskhamnen 2023a). De första 20 åren som fiskhamnen var i bruk kryllade det av mindre fiskebåtar längs kajen, i dagsläget ankommer endast ett antal båtar i veckan med diverse fiskleveranser (ibid). Hilmersson (2015) skriver att det var på 1970-talet som Göteborgs stad överlämnade fiskhamnen till Göteborgs fiskauktionsförening. Den ursprungliga auktionshallen från 1914 står inte kvar idag utan är ersatt av en ny auktionshall från 1993. Runt år 1990 revs ett antal byggnader och delar av en bassäng fylldes igen för att ge plats åt nya byggnader och parkeringsplatser. Anledningen till omvandlingen grundade sig i faktumet att fiskarna numera transporterade sin fångst i lastbilar och inte längre via båt (ibid).

## STADSOMVANDLING

Ingen detaljplan har vunnit laga kraft för kommande stadsutvecklingsprojekt i Fiskhamnen (Göteborgs stad 2023a). I rapporten Fiskhamnens framtida utveckling (Göteborgs stad 2020) presenteras alternativa scenarion för utveckling av Fiskhamnens verksamhet. De olika alternativen bidrar till olika konsekvenser såväl för områdets verksamheter som staden i sin helhet. Oavsett områdets framtida utveckling krävs stora investeringar för högvattenskydd och upprustning av kajkanter då området har stora problem med återkommande översvämningar (se figur 62). Det första scenariot som föreslås är att fiskhamnen bevaras med samma funktion och byggnader. Det andra scenariot är att Fiskhamnen blir kvar, men med nya funktioner och ny byggnad där all fiskverksamhet och dess logistik samlas. Dessutom anpassas kajkanter inför utvecklingen mot en framtida blandstad. Det tredje scenariot innebär att hela eller delar av dagens verksamhet omlokaliseras och att området omvandlas till blandstad. I rapporten framgår det att det andra och tredje scenariot anses mest relevanta för vidare utredning (ibid). Denna rapport uppdagades dock innan beslutet om Stena Lines förflyttning. Fiskhamnens utveckling bör studeras i en större kontext i och med Stena Lines tidigarelagda flytt (Göteborgs stad 2022d). Fiskhamnen kommer få ytterligare möjligheter när gränsande delområden står inför förändring. Fokus för framtida detaljplaner bör därför inte bara ligga på områdets fiskenäring, utan grundas i ett helhetsperspektiv längs Södra Älvstranden från Klippan till Järnvången (ibid).

Fiskhamnens aktiva näringsliv och funktion är en viktig symbol för Göteborg som hamnstad (Göteborgs stad 2020). Området karaktäriseras av låg bebyggelse av småskaligt karaktär. Bebyggelsen löper främst längs med en gatan, Fiskhamngatan och är vänd in åt gatan med lastyta ut mot älven. Ur ett kulturhistoriskt perspektiv är Fiskhamnens återspeglning som västkustens fiskecentrum ett värdefullt inslag i Göteborg stads miljö. Förutom dess influens funktion finns kulturhistoriskt värdefulla element i området. Ett träskjul från 1924 som finns bevarat. Samt den gamla trækajen i väster och den gamla entren i östra delen av området med texten "Göteborgs fiskhamn" (ibid).



Figur 51: Det gamla träskjulet, där olika fiskverksamheter idag huserar.



Figur 52: Den gamla entrén till Fiskhamnen



Figur 53: Trækaj i undermåligt skick. Delvis avstängd att beträda.

Området består främst av asfalterade ytor och har inga direkta rekreativa värden på grund av verksamheternas utbredning. Huvudgatan, Fiskhamngatan, i området domineras av transporttrafik från verksamheterna. Det är möjligt att röra sig till fots i området men vid fältstudierna märks det att utformningen inte är till fotgängarens fördel. Fiskeauktionen utgör en viktig målpunkt i framtida utveckling av området, men var den kommer att vara lokaliserad är beroende av den framtida utvecklingen för området.



Figur 54: Bebyggelse i verksamhetsområdet.



Figur 55: Mitten av vägen genom verksamhetsområdet i Fiskhamnen. Här delas vägen med bilar, lastbilar och truckar som transporterar fisk.

## STRÅK

I dagsläget finns det inget tillgängligt stråk längs med älven i Fiskhamnen. Däremot fortsätter gång- och cykelvägen från Majnabbegatan in i Fiskhamnen, men längs med Fiskhamnsgatan och därefter parallellt med Oscarsleden. Det finns ingen direkt visuell kontakt med vattnet längs med den befintliga gång- och cykelvägen, som i dagsläget upplevs främst som en transportsträcka för cyklister. Inte heller upplevs någon form av rekreativa kvaliteter, då upplevelsen av sträckan främst påverkas av buller och avgaser från Oscarsleden.



Figur 56: Den befintliga gång- och cykelvägen från Majnabbe mot Fiskhamnen.



Figur 57: Den befintliga gång- och cykelvägen utmed Oscarsleden.

Delområdet Fiskhamnen gränsar till Göta älv i norr och Oscarsleden/E45 i söder. För att ansluta till delområdet kan man antingen ta sig via de angränsande delområdena, Majnabbe och Danmarksterminalen, eller så måste man ta sig över Oscarsleden som utgör en barriär mellan delområdet och stadsdelen Majorna som ligger på andra sidan. Idag finns det två möjligheter att ta sig under eller över Oscarsleden och ansluta till delområdet. Dessa platser utgör viktiga noder och blir viktiga att utveckla i framtida stadutecklingsprojekt. Första möjlighet att ansluta till delområdet är gång och cykelundergången vid Såggatan i Majorna som ansluter till gång och cykelstråket på andra sidan Oscarsleden. I områdets östra del, vid Stigbergsmotet, finns en övergång över Oscarsleden. Denna övergång är ett vältrafikerat mot med mycket tung trafik som fortsätter vidare mot Danmarksterminalen.



↘ Övergång   
 ↘ Undergång   
 ↘ Befintligt gång- och cykelväg   
   Otillgänglig yta  
 Figur 58: Anslutningar till delområdet Fiskhamnen, befintlig gång- och cykelväg samt utmarkerad otillgänglig ytan i delområdet.

## KLIMATANPASSNING

Fiskauktionsföreningen belyser att Fiskhamnen står inför stora utmaningar när det kommer till fiskeverksamhetens fortsatta utveckling (Fiskhamnen 2023b). Området är uppbyggt på en ostabil grund vilket resulterar i att marken sjunker och kontinuerligt översvämmas med vatten från Göta älv, vilket i sin tur påverkar och hämmar verksamheterna i området (ibid). Många byggnader i Fiskhamnen ligger långt under den nuvarande planeringsgränsen på +2,8 meter vid entré. Detta medför att byggnader ofta översvämmas vid högvatten. Marknivån inom området är på ca +1,2 meter. Särskilt översvämningsbenägen är hamnplanen och vissa kajer (se figur 62) (Göteborgs stad 2020). I samband med fältstudierna blir översvämningsrisken tydligt synlig. Vattennivån och marknivån är på många ställen lika höga (se figur 59 och 60). Tillfälliga högvattenskydd har placerats utmed älvkanten. Många bryggor och kajkanter var avstängda utan en på grund av instabilitet.

Det finns i dagsläget ingen utvecklad grönstruktur i området. Den grönska som återfinns är enstaka träd och buskage lokaliserat längs med vägar. Grönstrukturen upplevs inte tillföra rekreativa värden i området.



Figur 59: Marknivå och vattennivå på ungefär samma nivå. Huset längst ut i Fiskhamnen är väldigt nära att översvämmas.



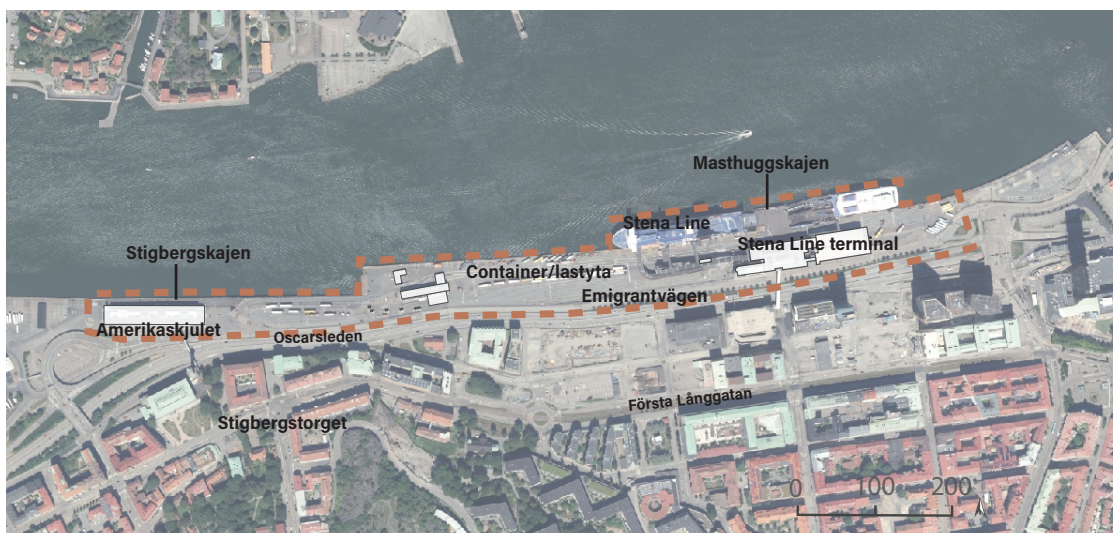
Figur 60: Utblick över Göta älv från Fiskhamnen. Tydligt att vattennivån är relativt nära kajkanten.



Figur 61: Äldre träbryggor längs med kajkanten.



Figur 62: Översvämning Fiskhamnen sommaren 2023. Hela kajplan är fylld med vatten.



Figur 63: Situationsplan, delområde Danmarksterminalen.

# DANMARKSTERMINALEN

## Delområde 4

Det fjärde delområdet, Danmarksterminalen ligger angränsande till både delområde Fiskhamnen och Masthuggskajen. I dagsläget utgörs merparten av delområdet av Stena Lines färjeterminal. Färjelinjen går mellan Göteborg och Fredrikshamn och transporterar varje dag passagerare och fordon (Göteborgs hamn u.å). Markytan i området utgörs därför av asfalterade körbanor och lastytor i direkt relation till färjans avgångsläge. Inom området ligger både Stigbergskajen och delar av Masthuggskajen. Området är idag till största del avspärrat och otillgängligt för allmänheten. Fartygen som anlöper i Danmarksterminalen syns från topografiskt höga platser runt om i centrala Göteborg, mellan huskroppar och över hustak. Danmarksterminalen är en stor målpunkt i staden, inte minst för tung trafik som färdas till och från färjan.

Längs delområdet vattenfront låg från 1660-talet till 1800-talet Amiralitetsvarvet, även kallat Gamla varvet (Hilmersson 2015). I delområdets skeppsvarv byggdes många båtar genom åren, bland annat Ostindiefararen. Men när seglande skepp hade spelat ut sin roll under slutet av 1800-talet lades varvet ned (ibid). År 1902 stod Masthuggskajen klar som hamnens första kaj för oceangående fartyg (Hilmersson 2015). Från Stigbergskajen avgick fartyg som färdades på den svenska Amerikalinjen, en direkttrafik mellan Göteborg och Nordamerika (Göteborgs hamn 2020). Passagerarna på fartygen var primärt svenskar som färdades till USA för att hälsa på släktingar. Amerika Linjen blev ett av världens mest tongivande kryssningsrederier där passagerarna utgjordes av en exklusiv krets i samhället. I samband med Amerika linjen byggdes Amerikaskjulet som idag huserar kontor för Göteborgs Hamn AB (ibid). Båttrafiken till Nordamerika upphörde år 1975, men terminalen sattes åter i bruk år 2018, då vid namn Amerikaterminalen (Göteborgs hamn u.å B). Idag förvaltas kajerna längs Danmarksterminalen av Göteborgs hamn men kommunen äger och ansvarar för kajerna (Göteborgs stad 2021a). Stigbergskajen renoverades under 2017/2018 av Göteborgs Hamn. Renoveringen innebar att kajen kunde återinvigas som aktiv kaj. Idag tar kajen emot främst mindre kryssningsfartyg som kan ta sig under Älvsborgsbron (ibid). Brattåsen (2024) meddelar att som det ser ut i dagsläget avser Stigbergskajen fortsätta vara verksam som kryssningsterminal även när Stena Line flyttar. Hon berättar också att när Stigbergskajen inte har anlöp så är kajen öppen för allmänheten.

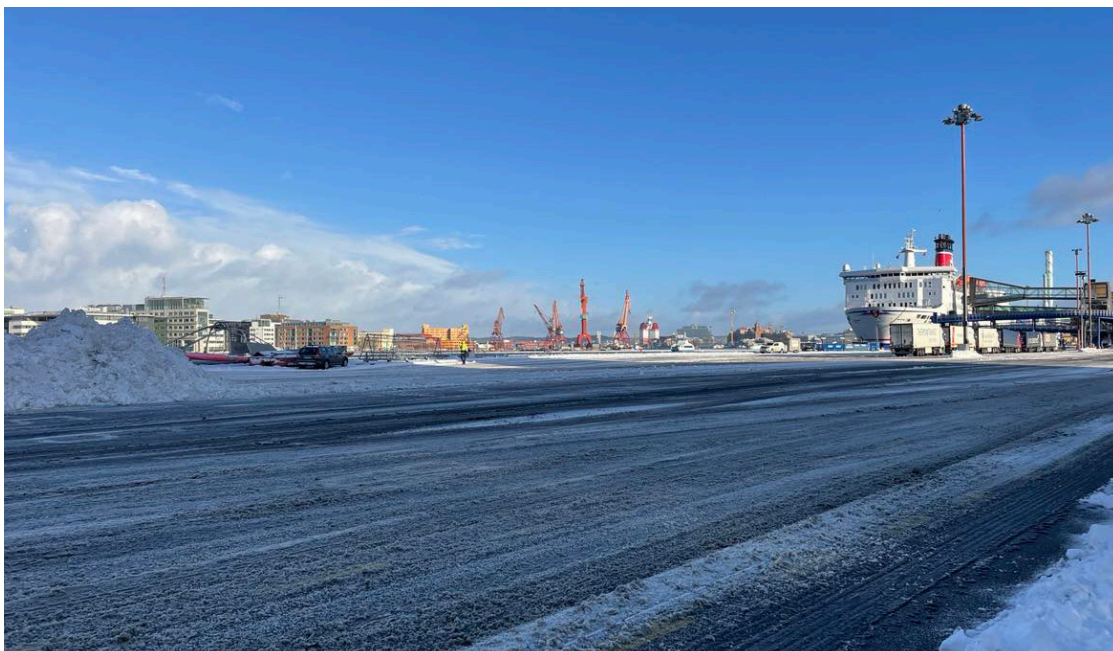
Området angränsar till Oscarsleden som utgör en barriär mellan delområdet Masthuggskajen och Danmarksterminalen. Idag finns det en övergång via en gångbro över Oscarsleden som leder till Stena Lines terminal. På andra sidan Oscarsleden ligger de livliga Långgatorna, Järntorget och Stigbergstorget med olika kulturverksamheter, restauranger och barer.

## STADSOMVANDLING

Ingen detaljplan har vunnit laga kraft för kommande stadsutvecklingsprojekt på Danmarksterminalen (Göteborgs stad 2023a). Stena Lines färjeterminal flyttar 2027 till ytterhamnarna i Arendal (Göteborgs stad 2024). Projektområdet Danmarksterminalen lämnar därav stora utvecklingsmöjligheter i ett centralt läge. Delområdet angränsar till delområde 5, Masthuggskajen. Delområde Mathuggskajen är under stor omvandling och kommer att bli en ny stadsdel med bostäder, arbetsplatser och offentliga platser att umgås. Att knyta an delområdet till det nya älvstråket som utvecklas i delområde Masthuggskajen blir viktigt för att kunna bygga vidare på ett älvstråk längs Södra Älvstranden. Göteborg stad översiktsplan från 2021 pekar ut området där Stena Lines verksamheter huserar som område för innerstaden att expandera på. Enligt den digitala översiktsplanen markeras delområdet som omvandlingsområde för tät blandstad (Göteborgs stad 2022a).

Danmarksterminalen karaktär präglas starkt av Stena Lines storskaliga verksamhet som bidrar med en industriell känsla i hela delområdet. Delområdet upplevs som ogästvänligt då stora delar är instängslade och otillgängliga. Som tidigare nämnt består delområdet till största del av öppna asfalterade ytor för fordon och området är starkt präglad av dess nära koppling till Oscarsleden med tung trafik. Oscarsleden isolerar delområdet mellan älven och leden. Förutom sin nära koppling till älven har delområdet få kvaliteter som är viktiga att ta ett grepp om i en omvandlingsprocess. Platsen har länge varit en aktiv kaj som använts som en port till världen, där man har kunnat färdas så långt som till Amerika. De fartyg som anlöper längs kajen, både Stena-Line och kryssningsfartygen från Stigbergskajen, har en betydelse för stadsbilden. Stena-Lines Danmarksfärja går och se från många punkter runt om i staden, en spektakulär syn att se när det kommer in under Älvsborgsbron (se figur 10 och 11).

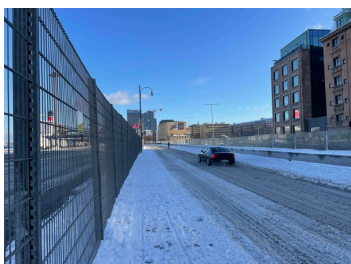
En omvandling av Danmarksterminalen i och med Stena Lines flytt innebär en stor förändring för staden. En identitetsskapande symbol går förlorad när Stena Lines färja försvinner från kajen och därmed även från Göta älv. Samtidigt fortsätter viss kryssningstrafik från Stigbergskajen.



Figur 64: Stora öppna asfalterade ytor.

## STRÅK

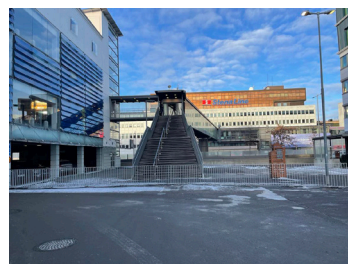
I dagsläget finns det inget tillgängligt gångstråk genom Danmarksterminalen vid älven, då den övergripande tillgängligheten i området är begränsad. Längs Oscarsleden finns en gång- och cykelväg som rör sig längs med delområdet på Emigrantvägen. Den befintliga gång- och cykelvägen upplevs snarare som en färdsträcka än ett rekreativt stråk. Att gång- och cykelvägen går längs med Oscarsleden gör att ljudnivån är hög från trafikbuller, avgaser från fordon känns koncentrerade och upplevs inte särskilt trevligt. På Emigrantvägen där de befintliga gång- och cykelvägen går färdas även all passagerartrafik och tung trafik som rör sig till och från Stena Lines terminal innan de tar sig ut på Oscarsleden.



Figur 65: Gång- och cykelväg på Emigrantvägen utmed Oscarsleden. Smal snöfylld trottoar.



Figur 66: Anslutning till delområdet via Erik Johannesson gångbro över Oscarsleden till Amerikaskjulet från Stigberget.



Figur 67: Anslutning till delområdet via Stena-bron över Oscarsleden till Stena Lines terminal från delområde Masthuggskajen.

Eftersom trafikmiljön i delområdet är intensiv och Oscarsleden fungerar som en stor barriär mellan delområdet och resterande del av staden, kommer området påverkas mycket av hur Oscarsleden kommer att hanteras. Om Oscarsleden blir kvar som den är idag och varken grävs ned, överbyggs eller görs om till Boulevard kommer dagens övergångar över Oscarsleden bli viktig för att koppla området till Göta älv samt älvstråket. Idag finns enbart tre möjligheter att till fots ta sig över Oscarsleden till delområdet om man inte ansluter via någon av de angränsande delområdena. Antigen via Erik Johannesson gångbro som leder från Stigberget till Amerikaskjulet, Stenabron som leder från delområdet Masthuggskajen till Stena Lines terminal eller övergången via Järnvågsmotet.



↗ Övergång   ↘ Undergång   ↖ Befintlig gång- och cykelväg   ▨ Otillgänglig yta

Figur 68: Anslutningar till delområdet, befintlig gång- och cykelväg samt utmarkerad otillgänglig yta i delområdet.

## KLIMATANPASSNING

Danmarksterminalens kajer, Stigbergskajen och Masthuggskajen, riskerar i dagsläget att översvämmas vid högt vattenstånd (Ramböll 2014). Stigbergskajen som sträcker sig från Fiskhamnen till Masthuggskajen och renoverades under 2017/2018 (Göteborgs stad 2021a). Innan reoveringen var Stigbergskajen i dåligt skick. Masthuggskajen, där Stena Line terminal huserar, är även den i dåligt skick (Ramböll 2014). Göteborgs Hamn som idag förvaltar Masthuggskajen menar att kajen enbart är i godtagbart skick fram till 2035 för den verksamhet som idag pågår på kajen (Göteborgs stad 2021a).

Danmarksterminalens kajkanter har i dagsläget en genomsnittshöjd på +1,50 till +2,50 meter (Göteborgs stad 2010). Delområdet är väldigt platt och den lägsta punkten i området ligger vid Amerikahuset. Då entréer vid nyexploatering måste ligga på en höjd av +2,8 meter måste delområdet marknivå höjas vid exploatering (ibid).

I dagsläget finns det ingen välutvecklad grönstruktur inom delområdet. En ensidig allé löper utmed Oscarsleden på Emigrantvägen (se figur 69).



Figur 69: Ensidig allé utmed Oscarsleden på Emigrantvägen.



Figur 70: Situationsplan, delområde Masthuggskajen.

# MASTHUGGSKAJEN

## Delområde 5

Det femte delområdet Masthuggskajen, sträcker sig från strax väster om Masthuggstorget till Skeppsbron och går delvis på insidan av delområde 4: Danmarksterminalen, på andra sidan Oscarsleden. Området har tidigare dominerats av stora asfalterade parkeringsplatser och mycket biltrafik. Bebyggelsen i området är relativt gles och av varierande kvalitet och karaktär. Området är i dagsläget under synlig omvandling. Äldre bebyggelse har rivits vilket lämnar stora ytor av oexploaterad mark. Nya byggnader står redan färdigställda, bland annat kontorsbyggnaden Våghuset och hotell Draken. Delområdet förlängs med en halvö ut i Göta älv som förlänger områdets kajkant. Halvön är under anläggning.

I Masthugget har det sedan 1600-talet bedrivits timmer och trävaruhandel och Masthuggskajen har lågt in i sen tid använts som last- och passagerarehamn (Göteborgs stad 2018). Områdets historia har gjort att området alltid präglats av, liksom idag, stora öppna, relativt glest bebyggda ytor. Den bebyggelse som har funnit i området har varit enklare magasinsbyggnader som inte har någon djupare grundläggning. Området kring delområdet Masthuggskajen är ett bra exempel på blandstad med bebyggelse från olika tider och med olika funktioner. Området kring Långgatorna är och har en historia av att vara livliga gator och har utvecklats i nära samspel till verksamheter i hamnen och längs kajen. Här har Göteborg arbetarkultur delvis sina rötter (Göteborgs stad 2018). Området angränsar till Järntorget som är en knutpunkt för kollektivtrafik med resor med buss och spårvagn. Området angränsar även till Linnegatan, sträcker sig från Slottsskogen i söder och ansluter till delområdet via Järntorget i norr. Via Järntorget kopplar även delområdet an till det kulturhistoriska området Haga med huvudgatan Haga Nygatan är ett populärt turiststråk med ett högt flöde av folk i staden som via Järntorget angränsar till delområdet. Via Första Långgatan angränsar även området till Stigbergstorget, som blivit ett allt mer populärt bar, restaurang och kultur knutpunkt.

## STADSOMVANDLING

Byggnationen av Masthuggskajen startade hösten 2019 efter att detaljplanen vunnit laga kraft 2019-03-01. Detaljplanen syftar till att sammanlänka området med omgivande stadsstruktur. Området ska byggas tätt och förslaget innebär 1300 nya bostäder, nya kontorslokaler, handel och verksamheter. Mestadels av bebyggelsen kommer att ligga mellan fem till tio våningar men i planområdet finns det byggnader upp till 31 våningar. Strukturen i området bygger på tre stråk varav ett längs älven som kopplar samman området med det planerade stråket vid Skeppsbron. Kajkanten förlängs med en ny halvö på två hektar som byggs ut i Göta älv norr om Järnvågsmotet, vilket kommer att ge området en starkare kontakt med älven. Från Masthuggsplatsen ner till älven föreslås det att det ska utvecklas ett grönt parkstråk. Arbetet med Masthuggskajen förväntas vara färdigt runt 2030 (Göteborgs stad 2018). Eftersom att delområdet Masthuggskajen endast har en nära fysisk kontakt med älven från halvön, kommer siktlinjer och vyer mellan husen utgöra den vanligaste vattenkontakten innan Danmarksterminalens ytor blir tillgängliga för allmänheten. I detaljplanen nämns möjligheten att skapa en större park på Danmarksterminalens yta när Stena Line flyttar, eftersom att närliggande områden har brist på kvalitativa grönytor (Göteborgs stad 2018).

Stadsomvandlingen av Masthuggskajen skiljer sig kraftigt från den karaktär som området tidigare haft samt den historiska användningen av platsen. Från öppna rätt glest bebyggda ytor till tätbebyggt med höga hus (Göteborgs stad 2018). I Göteborgs översiktsplan framgår att innerstaden ska utvecklas på båda sidor älven (Göteborgs stad 2021c). Masthuggskajen är utpekat som ett strategiskt läge för stadsutveckling och förtätning då området ligger i anslutning till mycket kollektivtrafik (ibid). Syftet med den nya detaljplanen är att göra Masthuggskajen till en mer komplett stadsdel och fungerande blandstad (Göteborgs stad 2018).

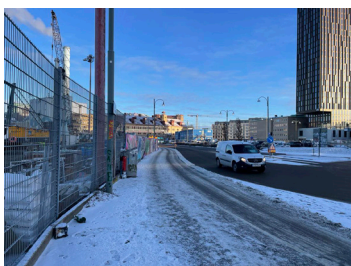
Hur delområdet kommer att upplevas när all byggnation i delområdet är avslutad är svårt att svara på. Idag präglas området mycket av den byggnation som pågår, med tillkommande buller och störningar kopplat till byggprocessen. Redan nu kan stadsbilden ha förändrats med tillkommande av höga byggnader som påverkar hur området ses både från nära och långt håll. Den bebyggelse som redan nu är på plats bidrar med en varierad och dynamisk känsla till området och indikerar en viss modernitet.



Figur 71: Illustrationsplan för planerad bebyggelse i delområde Masthuggskajen (Göteborgs stad 2018:11).

## STRÅK

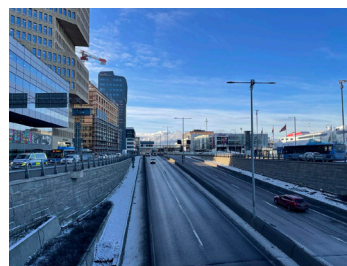
Idag finns det ett kort stråk längs Göta älv i delområdet. Då byggnationen av halvön pågår påverkas den befintliga gång- och cykelvägen av mycket buller eller begränsad utsikt över Göta älv. Det befintliga stråket har ingen direkt visuell kontakt med älven på grund av avspärningarna för halvön. Gång- och cykelvägen löper också ut med en väl trafikerad bilväg och påverkas av på och avfarterna till Oscarsleden vid Järnvågsmotet. Gång- och cykelvägen har låga rekreativa värden och upplevs mer som en färdled än ett rekreativt gångstråk utmed älven. Gång- och cykelbron, Masthamsbron, till Skeppsbron är även avstängd vilket gör att en omväg via Järntorget eller Esperantoplatsen måste tas för att fortsätta att gå längs Göta älv.



Figur 72: Gång- och cykelväg vid Järnvågsmotet utmed Göta älv intill byggnationen av den nya halvön.



Figur 73: Trafiksituation vid övergången vid Järnvågsmotet.



Figur 74: Övergång över Oscarsleden vid Götatunnelns mynning vid beläget vid Järnvågsmotet.

För att ta sig till gång- och cykelvägen som löper utmed Göta älv måste man i dagsläget ta sig över tunnelmynningen till Götatunnel via övergången vid Järnvågsmotet. Detta område är högt trafikerat med av och påfarter till Oscarsleden och Götatunneln samt trafik till och från Första Långgatan, Nya Allén och Linnégatan. Oscarsleden fungerar som en barriär mellan delområdet västra del och Göta älv. Hur Oscarsleden hanteras kommer påverka delområdet koppling till Göta Älv samt tillgängligheten till ett framtida älvstråk. Om Oscarsleden blir kvar som den är idag och varken grävs ned, överbyggs eller görs om till Boulevard kommer övergången vid tunnelmynningen till Götatunnel via Järnvågsmotet fortsatt bli viktig för att koppla området till Göta älv samt älvstråket.

Den nya detaljplanen föreslår att förlänga sträckan från Linnegatan ut till Göta älv. Detta föreslås göras via att göra en tydlig koppling över Järntorget (Göteborgs stad 2018). Att även fånga upp flöden från Haga Nygatan och Långgatorna kan bli viktig för ett älvstråk längs Södra Älvstranden. Då Oscarsleden idag är en stark barriär mellan omgivande gator och den delen av delområdet som kopplar an till Göta älv blir denna koppling viktig att jobba med i utvecklingen av ett älvstråk i delområdet Masthuggskajen.



 Övergång
  Befintligt gång- och cykelväg
  Tillfällig gång- och cykelväg
  Otillgänglig yta

Figur 75: Anslutningar till delområdet, befintlig gång- och cykelväg samt utmarkerad otillgänglig yta i delområdet.

## KLIMATANPASSNING

Området närmast Göta älv riskeras idag att översvämmas vid högvattenstånd. Halvön ska byggas på en genomgående höjd av +2,8 meter, enligt Göteborg stads plandirektiv. Bullerskyddet som idag går längs Oscarsleden kommer att byggas om för att både kunna hantera buller och skydda området vid höga vattenstånd (se figur 76) (Masthuggskajen 2021).

I dagsläget finns det inte mycket grönstruktur i området. Endast några enstaka träd. I de framtida planerna presenteras ett grönt stråk i utkanten av halvön (Göteborg 2018). Stråket är planerat med rekreativa värden i form av grönska, sittplatser och nivåer ner till vattnet. Dessutom planeras fler grönområden som en större och en mindre park, där rekreativa kvaliteter tagits i åtanke (Göteborgs stad 2018). Utöver det planeras lokalgatan som mellan bebyggelsen, parallellt med Oscarsleden, till att ha en grön karaktär (ibid).



Figur 76: Kombinerat buller- och översvämningsskydd utmed Oscarsleden.



Figur 77: Situationsplan, delområde Skeppsbron.

# SKEPPSBRON

## Delområde 6

Delområdet Skeppsbron ligger inom Göteborgs vallgrav (Stora hamnkanalen), mellan Masthuggskajen och Packhuskajen. I delområdet finns Rosenlundsverket som ägs av Göteborgs Energi och är en anläggning för fjärrvärmeproduktion (Göteborgs stad 2012a). Rosenlundsverket är ett spännande inslag i stadsmiljön med sina höga skorstenar i ljusblå färg (se figur 78). I den östra delen av delområdet ligger Stenpiren, en knutpunkt för kollektivtrafik. Via Stenpiren kan man ta färjan till Hisingen, hoppa på spårvagnar eller ta bussen till andra delar av Göteborg. Idag utgör stora delar av området öppna asfalterade parkeringsytor. Bebyggelsen i området är främst verksamheter och kontorslokaler. Området har en stark identitet där bebyggelsen främst består av tegel och puts och uppkommen kring sekelskiftet fram till 1950-tal (Göteborgs stad 2012a).

Skeppsbron var tidigare ett livligt kajstråk och området var en viktig entré till staden från Göta älv. Då området ligger innanför vallgraven och är innerstadens koppling till Göta älv var delområdet en viktig försvarspunkt för staden under 1600-talet. Under denna tid fanns murar längs vattnet som skulle skydda staden från landstigning via båtar (Göteborgs stad 2012a). Stenpiren stod klar år 1845 och blev då Göteborgs första moderna älvkaj (Hilmersson 2015). Kajen byggdes på efterfrågan av att kunna hantera de allt större fartygen. Resterande delar av Skeppsbrokajen anlades drygt 20 år senare och blev till ett populärt promenadstråk. Här låg ett varmbadhus på 1830-talet, som erbjöd såväl söta som salta bad. Under början av 1900-talet agerade Skeppsbrons pir för skärgårdstrafiken, sedan 2015 är det ett centrum för kollektivtrafiken (ibid).

## STADSOMVANDLING

Skeppsbron står inför kommande stadsomvandling där olika detaljplaner har vunnit laga kraft för den kommande utvecklingen. Detaljplanerna för Skeppsbron är en del av ett större stadsutvecklingsprojekt för hela Skeppsbro-området (Göteborgs stad 2023b). Planen har delats upp i två etapper, där den första etappen som inkluderar ett resecentrum vid Stenpiren som vann laga kraft 2012-06-20 (Göteborgs stad 2012c) och den andra etappen inkluderar ett kajstråk samt bebyggelse vid Skeppsbron som vann laga kraft 2015-04-07 (Göteborgs stad 2012b). Den första etappen, resecentrum Stenpiren, stod klart 2016 (Göteborgs stad 2023b). Den andra etappen har ännu inte påbörjats. Detaljplanen för etapp två syftar till att föra staden närmare vattnet och ämnar till att bli Göteborgarnas nya mötesplats vid älven. Ny bebyggelse med 7-8 våningar ska byggas och ge plats för verksamheter och bostäder där hus tidigare rivits. Kajkanten ska flyttas ut 15-40 meter och nya pirar och bryggor ska anläggas (Göteborgs stad 2012b).



Figur 78: Rosenlundverket med sina höga skorstenar i ljusblå färg.

I den nya detaljplanen för Skeppsbro-området föreslås ett förstärkt kajstråk. Det nya kajstråket planeras att vara fritt från biltrafik. Kajstråket föreslås anläggas på den delen av området där kajkanten ska flyttas ut 15-40 meter. Kajstråket kommer passera en ny park, Redareparken samt små "pocketparks" (Göteborgs stad 2022c)

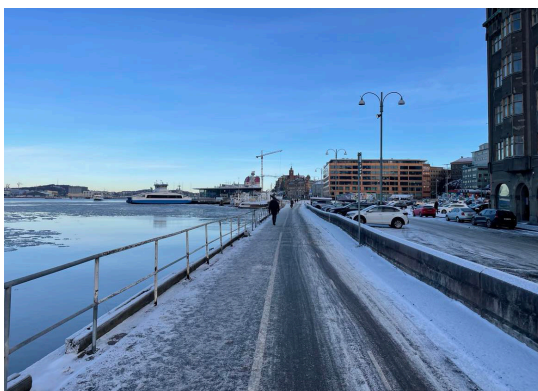
Enligt detaljplanen ska en ny gångbro anläggas bredvid den redan existerande Masthamnsbron över Stora hamnkanalen. Den nya gångbron ska placeras 0,5 meter norr om Masthamnsbron och blir cirka 3 meter bred och upp till 40 meter lång. Gångbron blir ett komplement till Masthamnsbron som en säker övergång för gång- och cykeltrafik. Den nya gångbrons brofästen kopplar an till det tilltänkta kajstråket på var sin sida av Stora hamnkanalen och kopplar därmed samman ett kajstråk mellan projektområdet Masthuggskajen och Skeppsbron (Göteborgs stad 2022c).

Då nya pirar och bryggor som anläggas enligt detaljplanen kommer det att vara möjligt att komma närmare vattnet. Den förlängda kajen planeras att innefatta nivåer ner till vattnet via nya bryggorna och pirarna på en lägre höjd. Sammankopplingen mellan nivåerna sker med hjälp av trappor och tillgänglighetsanpassade ramper (Göteborgs stad 2022c).

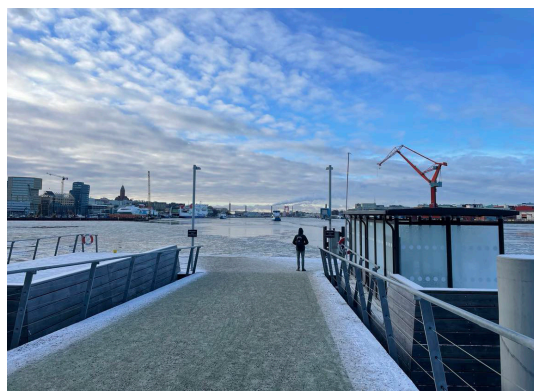


## STRÅK

Idag är Skeppsbro-området ett outnyttjat område i staden där stora delar av ytan främst används till parkeringsplatser. Det finns en gång- och cykelstråk som knyter samman Skeppsbron med Masthuggskajen och Packhuskajen via två broar över Stora hamnkanalen. Stråket går längs Göta älv på den befintliga kajen. Stråket som utgörs av en asfalterad raksträcka saknar sittmöjligheter och gröna inslag som träd. Därför upplevs det mest som en färdled snarare än ett rekreativt stråk. Det finns en konstant visuell kontakt med älven längs med stråket. Ett staket löper utmed gång- och cykelvägen längs med älven fram till Stenpiren och längs hela sträckan befinner man sig på samma nivå. Det finns därför inga möjligheter att känna på vattnet längs sträckan.



Figur 81: Befintligt gång- och cykelstråk vid Skeppsbron utmed Göta älv.



Figur 82: Stenpirens färjeläge.

Att ansluta till det befintliga stråket görs via olika punkter, som blir viktiga noder även för utvecklingen av ett framtida kajstråk. Kungsgatan, som är en drygt 1 kilometer lång shoppinggata, ansluter till Skeppsbro-området via Esperantoplatsen. Här går även ett befintligt stråk vidare bort mot Järntorget. Ett stort flöde av människor tillkommer även via Södra Hamngatan som följer vallgraven från Brunnsparken som ansluter till Skeppsbron-området vid Stenpiren. Både anslutningen via Esperantoplatsen och Södra Hamngatan behöver bilväg och spårvagnsspår korsas vid trafikljusbevakade övergångsställen. Eftersom Stenpiren är en viktig nod i kollektivtrafiken i staden blir detta en viktig nod även för älvstråket då det är ett högt flöde av människor till och från Stenpiren. Broarna över Stora hamnkanalen, Masthamnsbron och Stora Bommens Bro, kopplar samman Skeppsbron med Masthuggskajen och Packhuskajen och är viktiga punkter för ett fungerande stråk längs Södra Älvstranden. Idag är Masthamnsbron som kopplar samman Skeppsbron med Masthuggskajen avstängd vilket gör att en omväg behöver tas för att röra sig mellan de två delområdena.



Figur 83: Anslutning till Skeppsbron via Esperantoplatsen.



Figur 84: Anslutning till Skeppsbron vid Stenpiren via Södra Hamngatan.



Figur 85: Masthamnsbron över Stora Hamnkanalen avstängd mellan Masthuggskajen och Skeppsbron.



 Befintligt gång- och cykelväg

Figur 86: Befintlig gång- och cykelväg i Skeppsbron.

## KLIMATANPASSNING

Enligt Miljökonsekvensbeskrivningen för Skeppsbro-området (2012) är hela planområdet markerat som riskområde för översvämning vid höga vattenstånd. Skeppsbro-områdets befintliga höjder varierar från +1,3 till +2,5 meter. Åtgärder i den nya detaljplanen för Skeppsbron har anpassats till kraven i översiktsplanen på ny bebyggelse entréer på +2,8 meter (Göteborgs stad 2012e). Vidare förhöjs och rustas kanalmuren upp för att skydda mot översvämning, exakt höjd framgår inte (Göteborgs stad 2022c). För befintlig bebyggelse som ligger under +2,8 meter föreslås en lösning med stödmurar som fungerar som översvämningsskydd (Göteborgs stad 2012e). Om de lägre bryggorna närmare Göta älv ska vara fasta konstruktioner eller flytbryggor är inget som framgår i detaljplanen (Göteborgs stad 2012a). Hur bryggorna projekteras kommer avgöra risken för översvämning.

I dagsläget är delområdet Skeppsbron väldigt hårdgjort och har en svag grönstruktur med enbart ett fåtal träd. Men som tidigare nämnts planeras en ny park i området, Redareparken, samt ett antal mindre "pocketparks" (se figur 79). Vilket, om planerna går igenom, kommer öka grönskan i området (Göteborgs stad 2022c). Grönskan kommer att bidra till en förändring i områdets atmosfär och gestaltningen kan bidra till möjligheten av starkare mötesplatser och rekreativa värden i området.



Figur 87: Situationsplan, delområde Packhuskajen.

# PACKHUSKAJEN

## Delområde 7

Det sjunde och sista delområdet, Packhuskajen och ligger längst österut av delområdena i detta arbete. Packhuskajen angränsar till Skeppsbron samt till Lilla Bommen och Gullbergsvass där brofästet till Hisingsbron förbinder Göteborg med Hisningen. I Packhusområdet finns olika kulturverksamheter som Göteborgsoperan, Casino Cosmopol, Göteborgs Maritima centrum, även kallat Maritiman och showrestaurangen Kajskjul 8. Längst österut i området finns en bronsstaty av Evert Taube och Göteborgs gästhamn. Packhuskajen började anläggas på 1860-talet (Göteborgs stad 2022b) och i området finns ett flertal kulturhistoriska byggnader från 1800-talets mitt. Bland annat det anrika Stora Tullhuset som byggdes år 1867 (Higab u.å). Det Stora Tullhuset kom att bli en central plats för den svenska utvandrarvägen till Amerika då en stor del av de svenskar som emigrerade passerade genom byggnaden till avgångsläget för fartygen. I dagsläget huserar kasinoverksamheten Casino Cosmopol, kontor och butiker i byggnaden (ibid).

På 1800-talet avgick emigrantfartyg till Amerika från Packhuskajen (Hilmersson 2015). Under denna tid var Göteborg den vanligaste svenska staden att resa till Amerika från. På den tiden var Sillgatan, idag vid namn Postgatan, en livlig gata där emigranter köpte sin resa och fick möjlighet att hushålla sig billigt i väntan på sin avfärd (ibid). Idag är Postgatan tillsyns en lugn, relativt anonym gata. Området runt om Packhuskajen väster om Göteborgsoperan har genom åren varit masthamn, ett intensivt handels- och sjöfartscentrum och fransk frihamn (Hilmersson 2015). Området runt Stora Tullhuset kallades tidigare för den Franska Tomten då Frankrike hade frihamns rätt för varor på tomten. I utbyte mot den franska frihamnrätten fick Sverige den Västindiska ön S:t Barthélemy år 1784 (Higab u.å).

## STADSOMVANDLING

Det finns två detaljplaner för Packhuskajen. Packhuskajen sträcker sig från Skeppsbron till Göteborgsoperan. Den ena detaljplanen är från 1998 och berör användningen av lokalgata, torg och öppet vattenområde i den södra delen av kajen. Den andra detaljplanen är från 1991 och berör den norra delen av kajen (Göteborgs stad 2023a).

2019 påbörjade Stadsmiljöförvaltningen en upprustning av den 150 år gamla kajkanten längs Packhuskajen. I samband med upprustningen klimatsäkrades kajkanten, vilket innebär att den höjs för att skydda mot höga vattenstånd och översvämningar (Göteborgs stad 2023c).

Arbetet planeras ske i tre etapper. Etapp ett påbörjades 2019 och stod klar 2021. Etapp två påbörjades i början av 2022 och planeras att bli klar 2024. Etapp nummer tre är fortfarande i planeringsfas, men resterande kaj planeras att rustas upp och klimatsäkras ända bort till Göteborgsoperan. I samband med upprustningen tillgängliggörs det befintliga promenadstråket längs kajkanten (Göteborgs stad 2023c).

Kommunfullmäktige beslutade 2021 att planeringsarbetet med en ny gång- och cykelbro mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj på Hisingen skulle sätta igång (se figur 88). Enligt exploateringsförvaltningen som ansvarar för projektet finns det en möjlighet att en gång- och cykelbro är på plats mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj under 2033 om allt går som det ska. En ny detaljplan behöver upprättas för att kunna anlägga en ny gång- och cykelbro (Göteborgs stad 2023d).

Göteborgs utveckling som hamnstad går att till viss del avläsa i Packhuskajen (Göteborgsstad2022b). Packhuskajen har en stark koppling till dess historiska användning som återspeglas i miljön på platsen idag. Kajen ingår i Göteborgs bevarandeprogram för kulturmiljö då miljö anses som typisk för Göteborg. Kajkanten som består av huggen natursten är en bevarad karaktär från 1800-talets andra hälft. Även byggnaderna, som det Stora Tullhuset, vittnar om platsens tidigare användning och är viktig för upplevelsen av platsen. Förtöjda båtar längs kajen och Maritimans fartyg stärker det kulturhistoriska värdet på platsen, se figur 90 (ibid).



⋯⋯⋯ Tilltänkta gång- och cykelbron

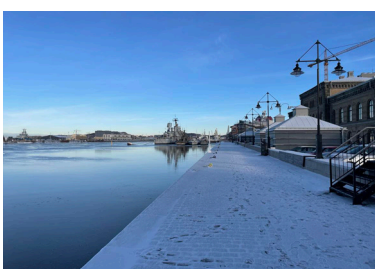
Figur 88: Planerad dragning på gång- och cykelbron mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj.

## STRÅK

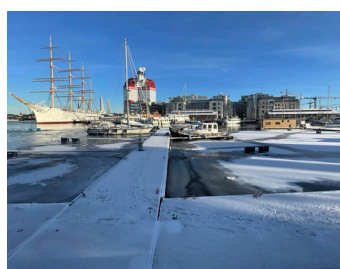
I och med renoveringen av kajkanterna rustades även promenadstråket upp och hela sträckan planeras klar under 2024. Tillgängligheten till promenadstråket ökar i och med renoveringen och ny gatubeläggning gör att själva promenadstråket kommer bli mer tillgänglighetsanpassat. Dessutom tillkommer nya bänkar och belysning längs med promenadstråket (Göteborgs stad 2023c). I dagsläget går det att promenera längs vattnet vid Packhuskajen. Sträckan är dock uppdelad i två olika promenadstråk, den delen av kajen som redan är renoverad och den delen av sträckan som inte är renoverad ännu. Mellan den renoverade kajen och den orenoverade kajen är avspärningar och dessa avspärningar gör att man inte kan gå längs med hela kajstråket utan måste ta en alternativ väg som går runt om.



Figur 89: Avspärning mellan renoverade och orenoverade delen av Packhuskajen. Bilden visar att den renoverade delen blir något högre.



Figur 90: Renoverade delen av Packhuskajen med nytt älvkantsskydd, belysning samt bänkar.



Figur 91: Längre bryggor närmare vattnet vid småbåtshamnen i delområdet.

Att gå längs den renoverade sträckan på Packhuskajen upplevs trevligt. Här finns klara vyer över älven och en känsla av att komma nära vattnet. Maritimens båtar ligger förtöjda längs med kajstråket och dess båtsamling bidrar till atmosfären genom att ge fotgängaren ytterligare något att titta på längs med stråket. En möjlighet att stanna upp och fundera. Den nya markbeläggningen, bänkarna, belysningen samt älvkantsskyddet passar väl in i den kulturhistoriska viktiga kajen. Kajkanterna längs större delen av Packhuskajen, speciellt den renoverade delen, är utformad som en plåtå. Den upplevda kontakten med älven blir därmed främst visuellt längs stråket. Det finns i stora drag ingen möjlighet att komma närmare vattnet eller ta på det. Förutom på ett ställe längs sträckan, i småbåtshamnen, kompletteras de plåtå-utformade kajkanterna med mindre bryggor för småbåtar, detta gör att man kan komma närmare vattnet om man skulle vilja.

Norra Hamngatan som följer Stora Hamnkanalen från Brunnsparken och Gustav Adolfs Torg ansluter till Packhuskajen vid Casino Cosmopol. Östra Hamngatan som leder från Brunnsparken och Nordstan ansluter även till området vid Göteborgsoperan. Målpunkter längs Packhuskajen är Göteborgsoperan, Casino Cosmopol och Göteborgs maritima centrum, Maritiman. Idag är stråket längs Packhuskajen lite gömt bakom Casino Cosmopol om man ansluter från delområdet Skeppsbron, liksom bakom Operan om man ansluter från Östra Hamngatan. Bron över vallgraven till Skeppsbron blir en viktig punkt för ett fungerande stråk längs Södra Älvstranden. Vid utvecklingen av ett älvstråk blir punkterna där viktiga gator ansluter till stråket viktiga noder att utveckla. I dagsläget finns det viss svårighet att ansluta till Packhusområdet, främst via Östra Hamngatan. Intill Packhuskajen byggs Västlänkens huvudtunnel vilket gör att stora avspärningar minskar framkomligheten och sikten ut till Packhusområdet från Östra Hamngatan. Buller och byggmaskiner bidrar även med minskad trivsel i områdets sydöstra del. Ett älvstråk skulle kunna fortsätta vidare mot Gullbergsvass men då arbetet avgränsas till området mellan Röda Sten och Göteborgsoperan har inga vidare studier på detta gjorts.



Figur 92: Anslutning till delområdet via Östra Hamngatan.



Figur 93: Anslutning via Norra Hamngatan.



Figur 94: Befintligt stråk i delområde Packhuskajen utmarkerad otillgänglig ytan intill delområdet.

## KLIMATANPASSNING

Packhuskajens kajkanter har sedan 2019 renoverats och arbetet förväntas bli klart 2024 (Göteborgs stad 2023c). I och med renoveringen höjs kajen och ett älvkantsskydd integreras för att skydda mot översvämning vid högvatten. Kajen höjs från dagens nivå på +1,5 till +2,0 meter så den är genomgående +2 meter hög. Vidare installeras ett älvkantsskydd som skyddar Packhuskajen upp till +2,7 meter (Göteborgs stad 2022b).

I dagsläget är delområdet Packhuskajen mestadels hårdgjort och saknar utvecklad grönstruktur. Inom delområdet återfinns endast ett fåtal träd.



# *RESULTAT OCH FÖRSLAG*

## RESULTAT

För att besvara frågeställningen: Vilka förutsättningar, möjligheter och utmaningar, finns för ett rekreativt stråk mellan Röda Sten och Göteborgsoperan längs Göta älv? har vi i detta avsnitt sammanställt en del av informationen från varje delområde, för att få ett helhetsgrepp kring älvstråkets potentialer och utmaningar.

## HELHET

I fyra av sju delområden finns det redan, eller planeras det för införandet av ett stråk längs Göta älv. Göteborg stads planer och visioner för dessa tre delområden är kompatibla med införandet av ett älvstråk då översiktsplanen (2021) pekar på vikten av rekreativa stråk längs åar och älven. I integrerandet av dessa tre delområdena i ett sammankopplat älvstråk finns både möjligheter och utmaningar i att ta till vara på delområdenas säregna kvaliteter, identiteter, historiska värden. Det finns också möjlighet att klimatanpassa delområdena samt utveckla rekreativa kvaliteter.

Kartan på nästa sida (se figur 95) sammanställer förutsättningar, möjligheter och utmaningar, kopplat till varje delområde för planering och införandet av ett älvstråk. Förutsättningarna är uppdelade i tre kategorier, precis som delområdena i fallstudien. När förutsättningar, möjligheter och utmaningar, presenteras i de olika delområdena utgår arbetet i de delområdena där det redan finns ett älvstråk, Klippan och Packhuskajen, från dagens förutsättningar. I de delområden där ett älvstråk finns inplanerat i kommande stadsomvandling diskuteras samma aspekter för ett älvstråk i de liggande detaljplanerna. I de delområden där det inte finns ett stråk inplanerat, Majnabbe, Fiskhamnen och Danmarksterminalen, diskuteras förutsättningar kopplat till det potentiella införandet av ett älvstråk i och med kommande stadsomvandling. De tre delområden utan inplanerat älvstråk ringas in av en streckad linje. Då arbetet syftar till att undersöka hur Röda Sten kan kopplas samman med Göteborgsoperan via ett älvstråk är det viktigt att se till varje delområdes förutsättningar kopplat till dagens planer.

## DELOMRÅDERNA

I arbetet med att besvara frågeställningen: Hur kan de delområden som saknar detaljplan integreras i det övergripande älvstråket? har vi tillsammans med litteraturstudiens sammanfattade riktlinjer samt den platsspecifika kunskap som inhämtats i fallstudien skapat konceptuella gestaltningsförslag för delområdena Majnabbe, Fiskhamnen och Danmarksterminalen. De presenterade förslagen är baserade på stråket som ledande utgångspunkt för delområdenas framtida stadsomvandling och klimatanpassning. Områdena presenteras i avsnittet nedanför, i konceptuella kartor av strukturell karaktär som visar angreppssätt för potentiell stadsomvandling, tillsammans med stråkets dragning och nedslag som illustrerar platsspecifika idéer kopplat till stråket, klimatanpassade strukturer och rekreativa kvaliteter.



## Stråk

- + Befintliga älvsnära och populärt stråk med rekreativa värden.
- + Möjlighet att vidareutveckla de rekreativa värdena i delområdet, speciellt under och vid brofästet samt vid Klippans färjeläge.

- E45 Oscarsleden utgör en barriär.

- + Koppla an till Klippans populära rekreativa älvstråk.
- + Tillgängliggöra vattnet i samband med Stena Lines flytt 2028.
- + Koppla an till knutpunkten Jaegerdorffsplatsen.

- Befintligt gång- och cykelstråk saknar rekreativa kvaliteter och vattenkontakt.
- E45 Oscarsleden utgör en barriär.

- + Tillgängliggöra vattnet.
- + Verksamheter i anslutning till stråket.

- Befintligt gång- och cykelstråk saknar rekreativa kvaliteter och vattenkontakt.
- E45 Oscarsleden utgör en barriär.

- + Tillgängliggöra vattnet.
- + Koppla an till knutpunkten Järntorget och delområdet Masthuggskajen.

- Befintligt gång- och cykelstråk saknar rekreativa kvaliteter.
- E45 Oscarsleden utgör en barriär.

- + Nya halvön förlänger stråket och ökar delområdets vattenkontakt.
- + Nya stadsomvandling har ett rekreativt älvstråk inplanerat.
- På- och avfart till E45 Oscarsleden utgör en barriär.

- + Stadsomvandlingen ger mer liv.
- + Ny stadsomvandling har ett rekreativt älvstråk inplanerat.
- + Ny bro till Masthuggskajen.
- + Nivåer ner till vattnet.
- Befintligt gång- och cykelstråk saknar rekreativa kvaliteter.

- + Nya renoveringen rustar upp befintligt älvstråk.
- + Nya renoveringen ökar tillgängligheten.
- + Förlänga stråket ytterligare.

- Synliggöra stråket vid anslutningspunkterna.

## Stadsomvandling

- + Förstärka och skydda Klippans kulturhistoriska karaktär och identitet.

- + Gör ett otillgängligt område tillgängligt.
- + Ny stadsutveckling i och med Stena Lines flytt 2028.
- + Utveckla och bevara områdets befintliga kvalitéer
- + Koppla an delområdet med omkringliggande stadsstrukturer.

- Koppla an till delområdet Klippan.
- Framtida bebyggelsekaraktär.

- + Gör ett otillgängligt område tillgängligt.
- + Rusta upp och återuppbygga ett identitets- och karaktärsstarkt verksamhetsområde.
- + Bättre trafiklösning i delområdet.
- + Ny bostadsbebyggelse.

- Bevara stora delar av området på grund av låg markhöjd intill älven.
- Verksamheter blandat med bostadsbebyggelse.

- + Gör ett otillgängligt område tillgängligt.
- + Koppla an delområdet med omkringliggande stadsstrukturer.

- E45 Oscarsledens behandling påverkar delområdet avsevärt.
- Utveckla omgivningen intill Stigbergskajen.

- + Mer liv åt tidigare outnyttjade delar av delområdet.

- Avviker markant från områdets tidigare karaktär och historiska användning.

- + Mer liv i delområdets tidigare outnyttjade delar.

- Oklarhet kring genomförbarhet av projektet.

- + Den nya renoveringen av delområdet värnar om områdets historiska karaktär.

## Klimatomställning

- + Vidareutveckla och förstärk grönstrukturen i den östra delen av området.
- + Inkorporera översvämningsbara ytor som tål att tillfälligt hantera större vattenmängder.

- Klippan låglänta vattenfronter är översvämningsbenägna.

- + Populärt stråk med rekreativa värden
- + Möjlighet finns att vidareutveckla de rekreativa områdena i delområdet, speciellt under och vid brofästet samt vid Klippans färjeläge.

- E45 Götaleden skärmar av området från resen av Majorna och gör att man enbart kan ansluta via Majorna vid ett fåtal punkter.

- + Höja och förstärka kajkanter i samband med ny upprustning och återuppbyggnad.
- + Inkorporera multifunktionalitet i översvämningskydd.

- + Höja och förstärka kajkanter i och med ny stadsomvandling.
- + Inkorporera multifunktionalitet i översvämningskydd.

- Säkra översvämmning intill E45 Oscarsleden.

- + Klimatanpassa för högvatten i och med ny stadsomvandling och bebyggelse av halvön.
- + Utvecklad grönstruktur med planerade rekreativa värden.

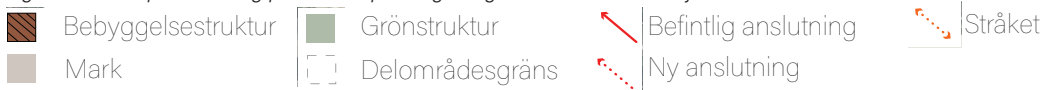
- + Klimatanpassning för högvatten i och med ny stadsomvandling.
- + Utvecklad grönstruktur med planerade rekreativa värden.

- + Den nya renoveringen rusar upp och höjer kajkanterna samt inkorporerar älvkantskydd.

## FÖRSLAG MAJNABBE



Figur 96: Konceptuell förslag på struktur på integreringen av delområdet Majnabbe.



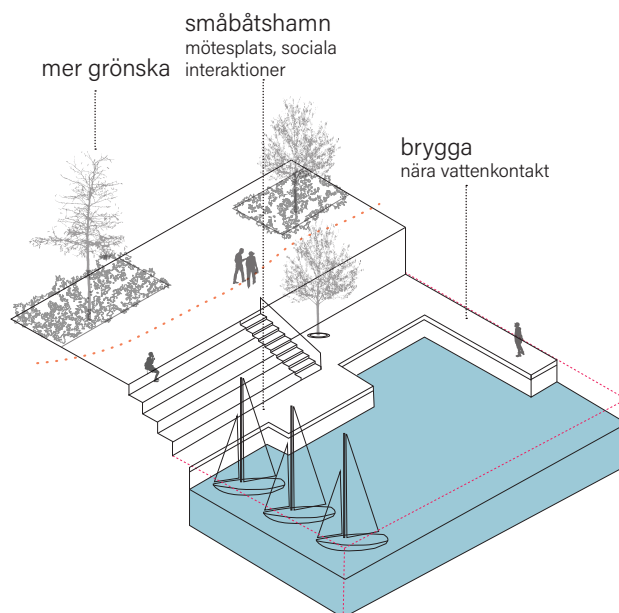
Vi föreslår ett angreppssätt i Majnabbe där kulturhistoriska och sociala värden ska ta plats och utvecklas i relation till det älvsnära stråket. Området där Stena Lines verksamhet huserar präglas av en storskalig och industriell karaktär som till största del består av asfalterade ytor. Vi anser att det vid en omvandling finns möjlighet för exploatering i området, där den befintliga bebyggelsen till viss del kan integreras med ny bebyggelse. De befintliga verksamheterna kan på så sätt kompletteras med bostäder för att skapa en blandad bebyggelsekaraktär. Områdets utformning kan kopplas samman, integreras och inspireras med den omgivande stadsstrukturen i angränsande områden men skalan på den tillkommande bebyggelsen bör inte överstiga den existerande bebyggelsen i delområdet. Majnabbeberget bör inte ingå i omvandlingen av kulturhistoriska skäl. Faktiska övergångar och potentiella övergångar till Oscarsleden är med och formar en grundläggande vägstruktur i delområdet, se figur 96. Grönstrukturen förstärks med små pocket parks samt fler träd. I samband med omvandlingen kan områdets grund stabiliseras och utformas med höjda kajkanter som innehåller översvämningsskydd för att kunna möta kravet om byggnadsentréer på +2.8 meter (Göteborgs stad 2019a). Översvämninganpassningen kan integrera sociala ytor närmare vattnet, se figur 97 och 98.

Då området har en lång historia av aktiv sjöfart, som anlöpningsplats för större fartyg, finns det ett kulturhistoriskt värde att bevara bevara någon form av båtverksamhet. Vi föreslår att bevara en av anlöps platserna, för att inte riskera förkastning av en identitets stark funktion. Vi föreslår också en återuppbyggnad av den gamla bassängstrukturen.

Markplanet som idag används som parkeringsplats riskerar översvämning och vi ser en möjlighet till att hantera översvämningsrisken på ett multifunktionellt sätt. En återuppbyggnad av den historiska strukturen bidrar till bevarandet av områdets identitet samtidigt som den kan fylla en funktion som småbåtshamn. Om den dessutom utformas med en öppen design kan den även användas till andra funktioner i framtiden. En småbåtshamn hade skapat förutsättningar för en ny mötesplats i området och bidragit till upplevelsen av det älvsnära stråket, se figur 97. Nedan presenteras två konceptuella utsnitt, som illustrerar på vilket sätt delområdet hade kunnat möta vattnet och på vilket sätt stråket hade kunnat berikas med rekreativa värden och översvämningskydd i Majnabbe.

## 1 HAMNBASSÄNGEN

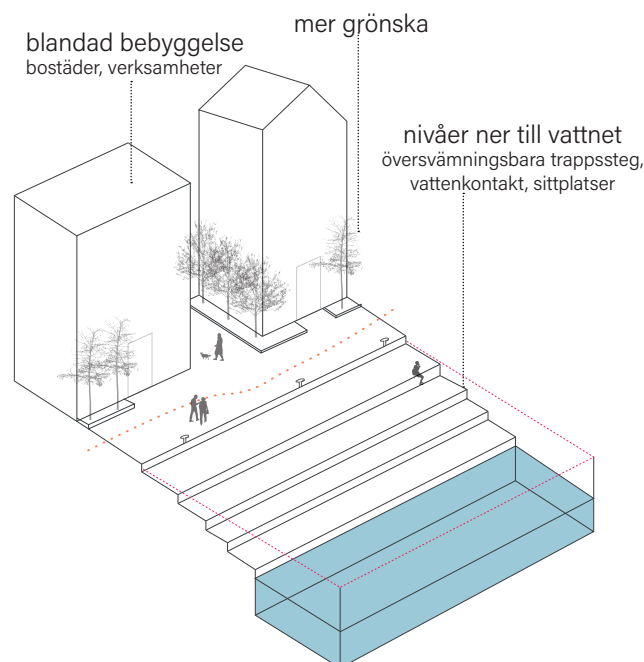
En återuppbyggnad av den gamla hamnbassängen på den idag översvämningsbenägna markytan möjliggör fortsatt båtverksamhet och inkorporering av sociala ytor nära vattnet. En struktur som anspelar på tidigare användning av platsen och förankrar omgestaltning i platsens historiska kontext. Bassängens läge och blickfång ut mot Göta älvs mynning och Älvsborgsbron ger en spektakulär utsikt. Här finns möjlighet att både berika stråket med historiskt sammanhang, nya sociala värden och multifunktionalitet i översvämningsanpassningen.



Figur 97: Konceptuell förslag på struktur på integreringen av delområdet Majnabbe runt den gamla hamnbassängen.

## 2 DEN LÅNGA KAJKANTEN

Längs den långa kajkanten vid den idag asfalterade last- och container ytan, finns god möjlighet att inkorporera ny bebyggelse samtidigt som plats kan lämnas längs kajkanten för älvstråket och sociala ytor. Då området ska kopplas samman med omgivande delområden bör bebyggelsen knytas samman med bebyggelsen i västra delen av Fiskhamnen (se figur 56). Bebyggelsen i denna del bör främst bestå av bostäder som komplement till de befintliga verksamhetsbyggnaderna. Längs den långa kajkanten bör vissa delar av sträckan tillgängliggöra älven med nivåer ner till vattnet. Befintliga strukturer och element längs kajen som anspelar på platsen tidigare hamnverksamhet bör bevaras, som pollare och betongfundament.



Figur 98: Konceptuell förslag på omvandlingen av den långa kajkanten i Majnabbe.

## FÖRSLAG FISKHAMNEN



Figur 99: Konceptuell förslag på struktur på integreringen av delområdet Fiskhamnen.



Förslaget för Fiskhamnen grundar sig på ambitionen att bevara aktiv fiskverksamheten och den småskaliga karaktären som finns i delområdet idag. Vi menar att tillämpa ett angreppssätt där området inte efterliknar omkringliggande områden utan i stället bjuder in staden till sin säregna karaktär. Det behövs stora omvandlingsinsatser inom snar framtid i området på grund den undermåliga kajen och kontinuerliga översvänningsproblem. Vi föreslår att stråket tillåts vävas in i ytterkanten av verksamhetsytan längs med vattnet i samband med upprustningen och höjningen av kajen (se figur 100 och 101). Delområdets karaktär och starka identitet som fiskcentrum tillåts på så sätt genomsyra en del av stråkets dragning. Det finns en styrka i att sammanföra områdets verksamheter i en utvald del av Fiskhamnen, samtidigt som bostadshus skulle kunna integreras i resten av området. Dagens huvudgata för fiskverksamheterna går rakt igenom området och är inte utformad för fotgängare (se figur 55). Genom att samla verksamheterna i ett område, istället för en stor byggnad eller total omlokalisering, hade området kunnat bibehålla den småskaliga karaktären som idag präglar det. Vad gäller bevarande av befintliga byggnader behöver vidare studier göras på möjligheten att bevara vissa byggnader vid omvandling och översvänningsanpassning av delområdet. Troligen kommer större delar av området behöva rivas på grund av byggnadernas undermåliga skick och markens låga nivå. Även om detta skulle vara fallet vill vi understryka vikten av bevarandet av den småskaliga karaktären och aktiva verksamhetsområdet vid en framtida stadsomvandling.

Nedan presenteras två konceptuella utsnitt, som illustrerar på vilket sätt stråket hade kunnat berikas med rekreativa värden och översvänningskydd i Fiskhamnen.

## 1 ÅTERUPPBYGGDA BRYGGAN

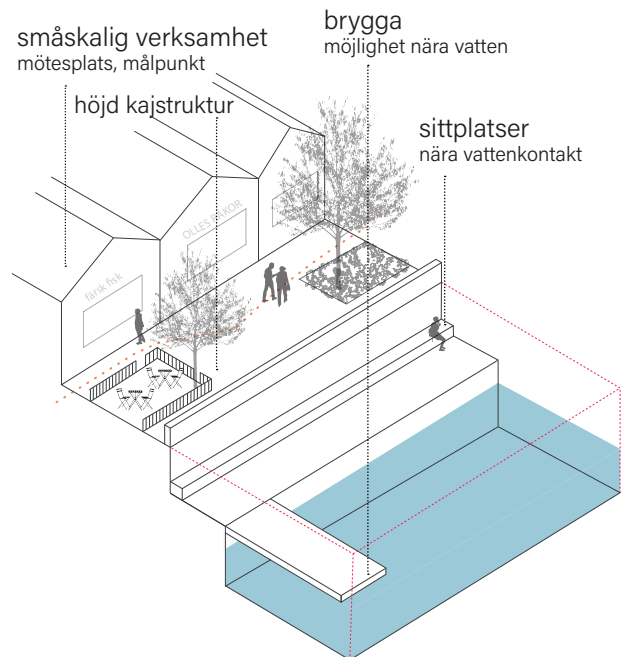
Viföreslåren återuppbyggnad av den befintliga träkajen som är i undermåligt skick (se figur 53) tillsammans med ett nytt högvattenskydd. En överhängande träkajskonstruktion möjliggör närmare kontakt med vatten medan ett högvattenskydd på en förhöjd kajplan skyddar mot höga vattenstånd. Ny bebyggelse vänds mot vattnet istället för mot Fiskehamngatan. Längs denna del av delområdet tillåts ett fåtal nya bostäder.



Figur 100: Konceptuellt förslag på återuppbyggnad av dagens fallfärdiga träkaj. Inkorporering av översvämningsskydd, bebyggelse och sociala ytor.

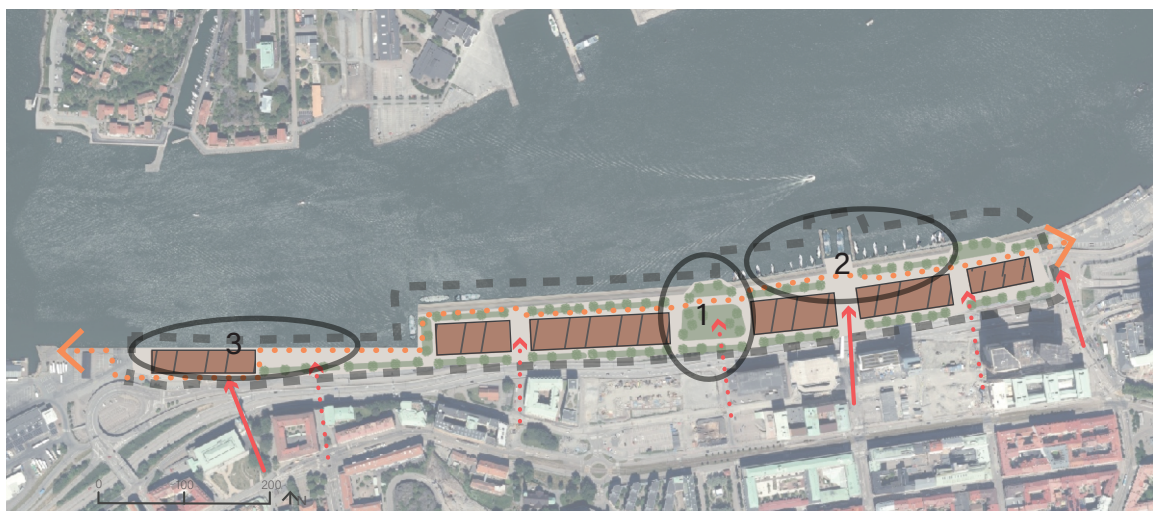
## 2 VERKSAMHETSYTAN

Vi föreslår att i fiskverksamheten bevaras men omlokaliseras till områdets östra del. Stråket vävs in i ytterkanten av verksamhetsytan längs med vattnet. En förhöjt kajplan och högvattenskydd skyddar området mot översvämningar medan återuppbyggnad av förfallna bryggor längs med kajkanten skapar nära vattenkontakt och sociala ytor i vattennära läge. Områdets starka identitet som nav för stadens fiskeverksamhet och kulturhistoriska vikt för staden tillåts vara kvar på platsen och på så sätt även berika stråket. Fiskeverksamheterna vänds delvis mot Fiskehamngatan där leveranser och industriverksamhet kan fortgå och delvis mot älven och stråket där en mer offentlig försäljning kan ske.



Figur 101: Konceptuellt förslag på verksamhetsyta integrering med stråket. Inkorporering av översvämningsskydd, nivåer ner till vattnet och sociala ytor både i anslutning till vattnet och fiskeverksamheten.

## FÖRSLAG DANMARKSTERMINALEN



Figur 102: Konceptuell förslag på struktur på integreringen av delområdet Danmarksterminalen.



Vi föreslår ett angreppssätt i Danmarksterminalen där delar av området tillåts vävas in i omkringliggande strukturer och bebyggelsekaraktär. Delområdets identitet och karaktär ligger främst i dess användning och inte i den fysiska miljön. Området har en stark identitet som aktiv kaj och symboliserar en port till världen, därför anser vi att det är av stor vikt att behålla den vattennära kajytan fri från ny bebyggelse. Vi föreslår att denna centrala kulturhistoriskt viktiga kajyta utvecklas med höga rekreativa värden och utformas som ett andrum i den omkringliggande tätbebyggda staden. Delområdets centrala läge möjliggör att kajområdet skulle kunna bli en förlängning av det omgivande livliga gatorna med kulturverksamheter, restauranger och barer kring Järntorget, se figur 62 och 70. Det är därför av stor vikt att den vattennära miljön utformas med höga rekreativa och sociala värden samt god vattenkontakt. Vägstrukturen bör skapa förutsättningar för de rörelseflöden som finns, och kommer finnas, i relation till stråket. Den delen av området som tillåts bebyggas är därför planerad utmed Oscarsleden på den markyta som idag består av asfalt. Kryssningsverksamheten på Stigbergskajen kommer att vara kvar efter Stena Lines flytt och på så sätt bidra med att upprätthålla områdets identitet som en central angöringsplats. Utöver det finns en gästhamn inplanerad med syftet att förstärka karaktären av aktiv båtverksamhet i området. Stena Lines förtöjnings element såsom pollare bevaras längs med kajen. Grönstrukturen fungerar som en förlängning av den grönska som planeras i delområdet Masthuggskajen som ett sätt att knyta an till angränsande områden på andra sidan om Oscarsleden. Hur Oscarsleden hanteras påverkar hur isolerat området kommer att bli.

Nedan presenteras tre konceptuella utsnitt, som illustrerar på vilket sätt stråket hade kunnat berikas med rekreativa värden och översvämningsskydd i Danmarksterminalen.

1

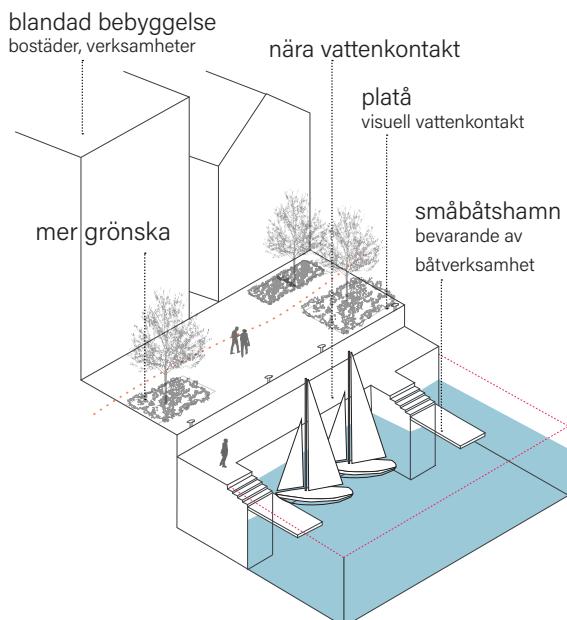
## PARKOMRÅDET

Vi föreslår att grönstrukturen från omgivande delområden förlängs in i Danmarksterminalen. Idag finns det ett grönt torg på Masthuggstorget som planeras förlängas in i delområde Mathuggskajen, se figur 71. Vårt förslag föreslår att det även förlängs in i delområdet Danmarksterminalen och på så sätt kan Långgatorna kopplas till vattnet via den ytterligare förlängda grönstrukturen.

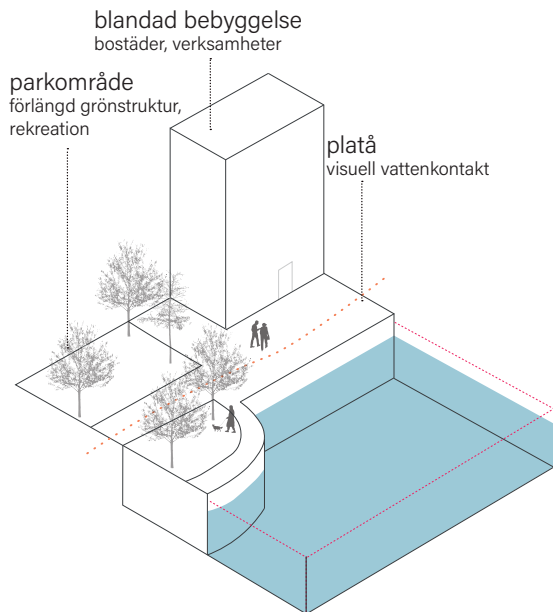
2

## KAJSTRÅK OCH SMÅBÅTSHAMN

Vi föreslår att en småbåtshamn inkorporeras längs med stråket, utformad med en nivåskillnad som gör att fotgängare kan välja att komma närmare vattenytan. Längs det breda kajplanet får grönska ta plats, för att öka de rekreativa och gröna värdena på det tidigare öppna, tomma och asfalterade kajplanet. Den nya bebyggelsen vänder sig dels mot vattnet och dels mot Oscarsleden för att möta omgivande stadsstruktur och öppna sig mot vattnet.



Figur 104: Konceptuellt förslag på integration av båtverksamhet i anslutning till stråket. Nivåer ner till vattnet.

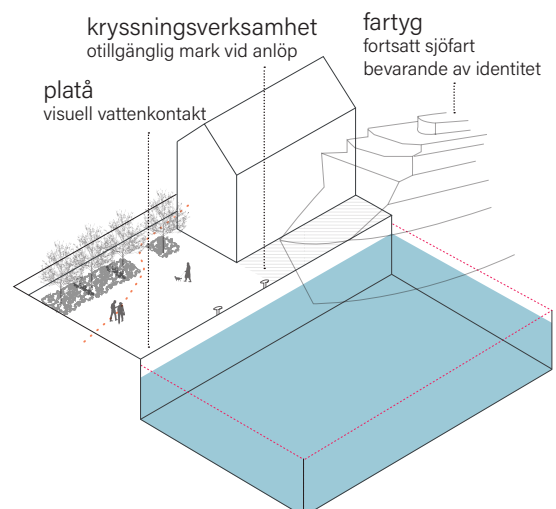


Figur 103: Konceptuellt förslag på förlängning av omgivande grönstruktur in i delområdet.

3

## STIGBERGSKAJEN

Stigbergskajen kommer att bevaras som aktiv kaj även efter Stena Lines flytt. Det innebär att kajytan kommer att förbli otillgänglig vid anlop. Samtidigt kommer kajkanten kunna vara tillgänglig under resterande tid. Utformningen av kajen kommer därmed styras av funktionen som aktiv kaj och det rekreativa älvstråket behöver periodvis ledas bakom Amerikaskjulet. Vilket i sin tur inte behöver påverka stråket i sig, att kajen förblir aktiv bidrar med ett kulturhistoriskt värde för delområdet som har en lång historia av aktiv sjöfart. Fartygen är blickfångande och berikar upplevelsen av älvstråket på Danmarksterminalen.



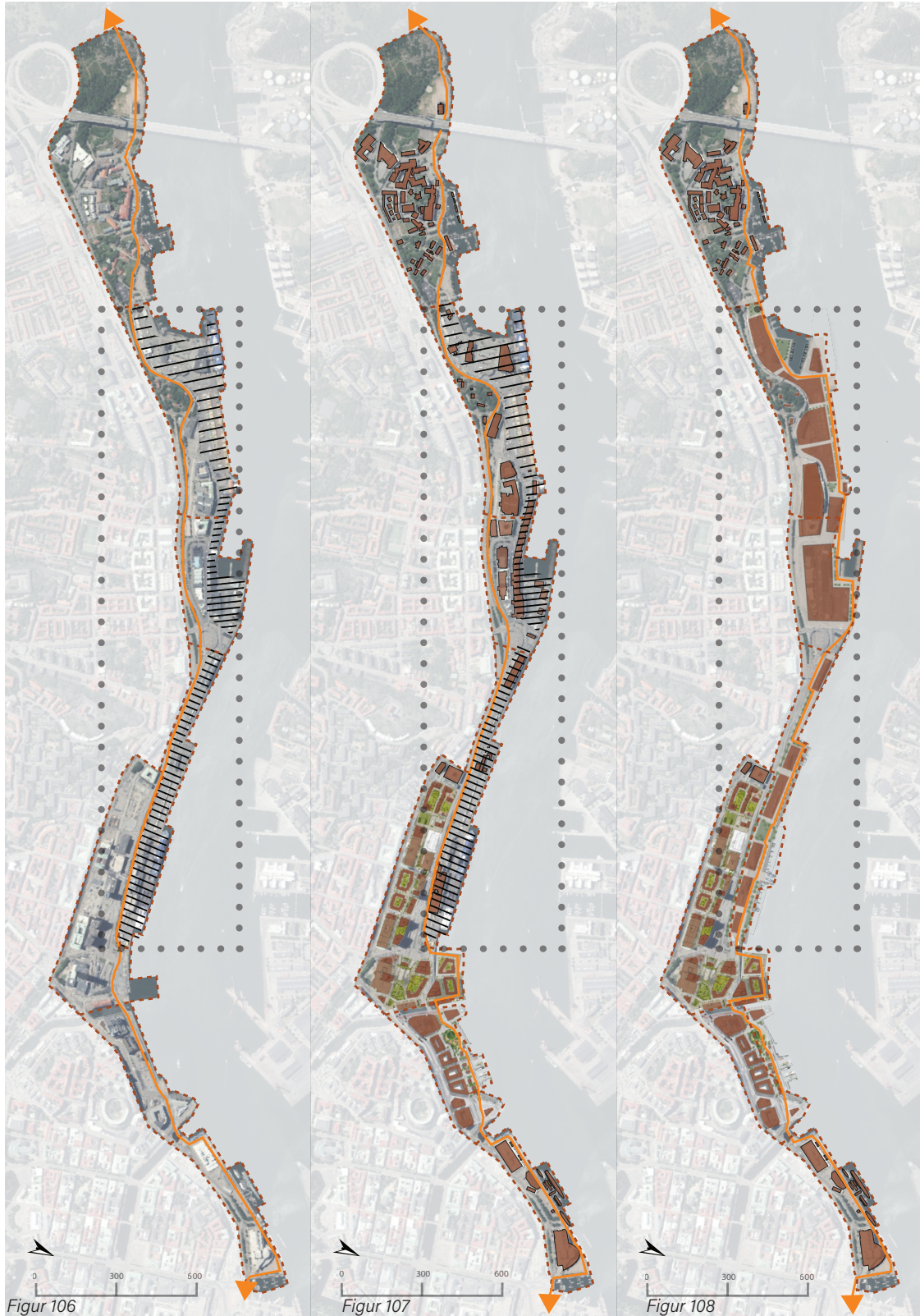
Figur 105: Konceptuellt förslag hanterandet av Stigbergskajen i omvandlingsprocessen av delområdet.

# SAMMANSTÄLLT RESULTAT

STRÅKET IDAG

STRÅKET MED PLANERAD  
STADSOMVANDLING

STRÅKET MED INTEGRERING AV  
MAJNABBE, FISKHAMNEN OCH  
DANMARSTERMINALEN



Figur 106

Figur 107

Figur 108

▨ Otillgänglig yta    ↪ Stråket



# ***DISKUSSION OCH REFLEKTION***

## HELA ÄLVSTRÅKET

Resultatet visar att det finns goda förutsättningar för införande av ett rekreativt älvstråk mellan Röda Sten och Göteborgsoperan om delområdena Majnabbe, Fiskhamnen och Danmarksterminalen integreras. Planeringen av det älvsnära stråket är dock förknippat med både utmaningar och möjligheter, se figur 95. Ett älvsnära stråk längs Södra Älvstranden är i linje med Göteborg stads översiktsplan och visionsdokument (Göteborgs stad 2021c; Göteborgs Stad 2012c). Den stadsomvandling som Majnabbe, Fiskhamnen och Danmarksterminalen står inför kommer ha en stor påverkan på helhetsupplevelsen av sträckan mellan Röda Sten och Göteborgsoperan. Det är trots allt den omgivande miljön och dess influenser som sätter ramarna för stråket och påverkar dess upplevelse och användning allra mest (Brunns och Kahn 2005). Göta älvs attraktiva vattenlandskap kommer att influera och berika hela upplevelsen av vårt föreslagna älvstråk (se figur 13 och 108). Det är en tacksam uppgift att utforma ett stråk i relation till vatten, då vattenmiljöer i sig själva besitter en rad upplevelsemässiga kvaliteter som kan uppskattas och attrahera allmänheten för olika former av rekreation (Zhang et al. 2021). Tillgängliggörandet av markytan längs hela sträckan blir därmed en viktig förutsättning och en stor möjlighet i att skapa ett rekreativt stråk (ibid).

Stråk är något som blir till i relation till sin attraktivitet och kollektiva användning och skiljer sig på så sätt från att bara vara en fysisk färdled (Nationalencyklopedin 2023a; Olsson 1998; Persson 2004). Användaraspekten går endast att förutspå i ett planeringsstadium, men det finns mycket som talar för att ett framtida stråk mellan Röda Sten och Göteborgsoperan kommer att befolkas. Tack vare sitt centrala läge mitt i Göteborg finns goda möjligheter att skapa kopplingar med kollektiva rörelseflöden, på och till stråket (se figur 108). Ett stråk mellan Röda Sten och Göteborgsoperan kommer att automatiskt bidra till ökade rörelsemöjligheter, då ett tidigare otillgängligt område blir tillgängligt (se figur 106-108). Speciellt mellan målpunkter i anslutning till Södra Älvstranden och älven i sig. Utöver det skulle stråket möjliggöra att till fots färdas runt hela älvrummet. Den Norra Älvstrandens och den Södra Älvstrandens vattenfronter skulle sammankopplas och ge möjlighet för rekreativa aktiviteter som promenader, jogging- och cykelturer längs älven (se figur 20 och 108). Utöver den vidgade rörelsemöjligheter utgör stråk ett betydelsefullt inslag i den offentliga miljön, med möjlighet för kravlösa sociala interaktioner, berikande upplevelser och erfarenheter (Olsson 1998; Olsson & Wikström 2012). Hamnområden har historiskt varit globala knutpunkter och lokala mötesplatser och södra Älvstranden är inget undantag (Diedrich 2013; Göteborgs Hamn 2020). Det föreslagna älvstråket skulle ge älvkanten möjlighet att åter bli ett betydelsefullt offentligt rum i Göteborg (Olsson 1998).

De befintliga och redan planerade älvstråken innehåller på olika sätt kvaliteter och kvantiteter som stråk anses kräva enligt Olsson (1998). En kvalitet som alla fyra älvstråk besitter är deras placering intill den attraktiva älvkanten, där alla förser besökare med någon form av vattenkontakt (se figur 107). Vidare kvaliteter för de befintliga älvstråken är en direkt närhet till kulturella och historiska målpunkter. Något som inte är tydligt avläsbart i de planerade älvstråken, där istället grönska och mötesplatser lyfts fram som kvaliteter. Kvantiteter som återfinns i både de planerade och befintliga stråken är närheten till kollektiva mål- och knutpunkter, där många människor rör sig (Olsson 1998). Stena Lines planerade flytt år 2027 och Fiskhamnens akuta översvämningssproblem antyder att delområdena utan detaljplaner kommer att genomgå omvandling. Vi menar att det finns goda möjligheter att integrera ett älvstråk, med både kvalitet och kvantitet, i områdena Majnabbe, Fiskhamnen och Danmarksterminalen.

Egentligen finns det främst tre övergripande utmaningar för älvstråket längs Södra Älvstranden, se figur 106. Den första övergripande utmaningen är den generella

översvämningensrisken längs stora delar av området, framförallt i Fiskhamnen. Men det finns goda möjligheter att klimatanpassa delområdena i samband med en stadsomvandling och införandet av ett älvnära stråk då nybyggda områden behöver ligga +2,8 meter (Göteborgs stad 2019a). Samma lösning längs hela sträckan är inte möjlig, utan flera olika strategier behöver kombineras (Prominski et al. 2017; Ramböll 2014). Därför ser vi att det är av stor vikt att se till varje enskilt delområdes förutsättningar. Så att översvämningensanpassningen kan skapa den typ av multifunktionalitet och mervärde som önskas i varje delområde. Översvämningsskydd kan inkorporeras med sociala- och ekologiska värden (Prominski et al. 2017). Vilket kräver ett samarbete inom olika discipliner med expertkunskap (Andersson et al. 2015 ; Prominski et al. 2017). Som landskapsarkitekter ser vi att olika skyddsåtgärder kan bidra med en varierad attraktivitet som berikar upplevelsen av det älvsnära stråket (se figur 97-105). Samtidigt som de möjliggör mötandet av olika platsspecifika behov. Vilket gör perspektivet av ett älvsnära stråk som utgångspunkt till en intressant ingång för hantering av översvämning.

Den andra övergripande utmaningen för av det älvsnära stråket är hur E45/Oscarsleden kommer att hanteras. Om Oscarsleden förblir i sin nuvarande form efter Stena Lines flytt, kommer under- och övergångarna bli viktiga punkter att utveckla och förstärka för ett flöde av människor till och från älvstråket (se karta 10). Den barriäreffekt som Oscarsleden utgör mellan innerstaden och älven, kommer att minska om ett grepp tas om Oscarsleden, oavsett om det blir nedgrävning, överbyggnad eller boulevard. Därför menar vi att ett beslut bör tas omgående, så hanteringen kan ske i samband med utvecklingen av Södra Älvstranden.

Den tredje övergripande utmaningen handlar om stadsomvandlingen i området. Många hamnstäder som har omvandlat sina tidigare hamnområden de senaste åren har inte tagit hänsyn till områdenas karaktär, identitet eller historia (Brae och Diedrich 2012). Eftersom att avläsningen av en plats korrelerar med hur platsspecifika värden återges i vidare omvandlingsprocesser, har vi i detta arbete delgett varje delområdes specifika karaktär, identitet och historia (Diedrich 2013). Vår strategi att dela upp Södra Älvstranden i olika delområden, har visat att det i dagsläget finns en variation av kulturhistoria, bebyggelsekaraktär, verksamheter, och framtida stadsutvecklingsplaner längs med Södra Älvstranden. Eftersom att det finns en variation i de olika delområdena, finns det ett värde i att fortsatt arbeta, delområde för delområde, i en omvandlingsprocess. När det gäller kulturarv, är inte allt från det förflutna något vi hänvisar till en arvstämpel (Graham och Howard 2008; Olsson 2015). I delområdena varierar möjliga resurser relaterat till kulturarv i den fysiska miljön. Danmarksterminalen består trots allt mest av en asfalterad öppen lastyta, fastän området är rik på historia. Medan Klippan är fyllt av bevarade spår från århundraden tillbaka som kan berika upplevelsen av stråket. I pågående projekt längs sträckan har olika hänsyn tagits kopplat till bevarande. Projektet i Packhuskajen har påvisat en ambition om bevarande av kulturmiljö. Medan insatser i delområdet Masthuggskajen inte har lika starka kopplingar till områdets tidigare karaktär och historia.

Sammanfattningsvis finns det goda möjligheter för att ett älvsnära stråk mellan Röda Sten och Göteborgsoperan att bli ett populärt rekreativt stråk om delområdena Majnabbe, Fiskhamnen och Danmarksterminalen integrerar ett älvstråk i omvandlingsprocesserna. Att skapa, utforma och gestalta platser i anslutning till stråket, så att funna värden förstärks eller skapas blir viktigt. Vi vill mena att tillgängliggörandet av vattnet är en av de grundläggande förutsättningarna för ett uppskattat älvstråk längs Södra Älvstranden (Zhang et al. 2021). Om möjligheter för social interaktion, rekreation och rörelseflöden också tas med i planeringen för omvandlingen av respektive område kan ett framgångsrikt stråk etableras.

## INTEGRERING AV MAJNABBE, FISKHAMNEN OCH DANMARKSTERMINALEN

I vårt försök att besvara frågeställningen, Hur kan de delområden som saknar detaljplan integreras i det övergripande älvstråket?, har konceptuella gestaltningsförslag tagits fram. Först och främst var det viktigaste för oss att möjliggöra för att ett stråk skulle kunna gå längs med vattnet och att älvstråket sammanslöt med de planerade och befintliga älvstråken i angränsande delområden. Att ta fram nya anslutningspunkter till delområdet för att möjliggöra ett rörelseflöde till och från älvstråket var av stor vikt (Olsson 1998; Persson 2004) då vi tidigare konstaterat att Oscarsledens barriäreffekt är en stor utmaning.

Som tidigare klargjorts finns goda möjligheter för ett rekreativt älvsnära stråk längs Södra Älvstranden men hur stråket kommer upplevas beror på hur Majnabbe, Fiskhamnen och Danmarksterminalen hanteras i omvandlingsprocessen. Vi ser att bevarandet och vidareutvecklingen av delområdenas identitet och karaktär är en stor tillgång i omvandlingsprocessen (Diedrich 2013). Därmed har hänsyn tagits till delområdenas säregna identitet och karaktär i de presenterade konceptuella gestaltningsförslagen. Att ta spjörn mot de befintliga värdena och låta stråket och dess omgivande miljö influeras av kulturhistoriska värden och befintliga resurser har konkret inneburit följande. I Majnabbe bevaras byggnader och anlöps platsen, historiska strukturer i landskapet lyfts fram som den gamla varvsbassängen. I Fiskhamnen inkorporeras stråket med befintlig fiskeverksamhet genom en struktur som möjliggör en framtid för den identitetsbärande verksamheten. På Danmarksterminalen var uppgiften svårare när det gällde att lyfta fram kulturhistoriska värden i relation till att berika stråket. Detta då stor del av delområdets kulturhistoriska värde inte ligger i den fysiska miljön utan platsens symbolvärde som port till världen. Att möjliggöra för båtliv i delområdet blev därmed en utgångspunkt. Både i att inkorporera en småbåtshamn, förtöjningsplatser längs kajen och ge möjlighet att Stigbergskajen ska förbli en aktiv plats för fartygsanlöp. Genom att lyfta fram varje delområdes säregna kvaliteter skapas ytterligare ett lager av en varierad upplevelse som kan berika erfarenheten och intrycket av förflytningsrummet. En vital förutsättning för ett framgångsrikt stråk (Olsson 1998; Persson 2004; Wikström & Olsson 2012). Men arbetet med kulturmiljö och stadsomvandling är trots allt en etisk verksamhet. Så det kommer alltid en diskussion kring vad som ska bevaras, återskapas, förstärkas och tillåtas förvanskning (Olsson & Wetterberg 2015). Därför är vårt förslag bara ett av många möjliga i frågan om vilka kvaliteter och strukturer som ska bevaras i en omvandlingsprocess.

Vidare har en viktig utgångspunkt varit att tillgängliggöra vattnet som element när delområdena integreras i det övergripande älvstråket. Som tidigare diskuterats är Göta älv en stor tillgång då vattenmiljöer i sig själva besitter en rad upplevelsemässiga värden som kan berika stråket med rekreativa kvalitéer (Zhang et al. 2021). Att arbeta nära vatten innebär ett behov av klimatanpassning kopplat till översvämningsrisk på grund av potentiella effekter som kan uppstå på grund av klimatförändringar (Naturvårdsverket 2023a; SMHI 2022; Andersson et al. 2015). I lågt liggande Fiskhamnen var detta extra viktigt. Förslag på konceptuella lösningar för hur älvstråket, vattenkontakt, översvämningskydd och rekreativa värden kan inkorporeras har därmed presenterats (se figur 97-105). Dessa förslag för konceptuella lösningar i Majnabbe, Fiskhamnen och Danmarksterminalen ska inte tolkas som gestaltningsförslag utan snarare ge en känsla för hur olika intressen kan kombineras i delområdet.

Ett sammankopplat älvstråk finns när vårt förslag läggs samman med befintliga och planerade stråk längs Södra Älvstranden. I det postindustriella skifte som Göteborgs stad står inför finns därmed många möjligheter att skapa älvstråk längs Södra Älvstranden.

Vilket även kan vara en utgångspunkt för staden i arbetet med att skapa en Nära, Sammanhållen och Robust stad (Göteborgs stad 2021c) där den Södra Älvstranden har förmåga att möta vattnet, stärka kärnan och sammankoppla staden (Göteborgs stad 2012c).

## REFLEKTION

Arbetet har resulterat i en form av förstudie till införandet av ett älvstråk mellan Röda Sten och Göteborgsoperan. Det har också resulterat i ett diskussionsunderlag för kommande utveckling och integrering av Majnabbe, Fiskhamnen och Danmarksterminalen. Arbetets förstudiekaraktär växte fram under processens gång på grund av arbetets skala och komplexitet. En bred kunskapsbas, både gällande generell och platsspecifik kunskap, syftade till att ge en grundlig och informerad bedömning gällande förutsättningarna för ett rekreativ älvnära stråk. Vi tycker oss ha uppnått arbetets utsatta mål och syfte genom att besvara frågeställningarna, både skriftligt och visuellt. Samtidigt har fokuset på stråket, stadsomvandling och klimatanpassning färgat presenterade möjligheter och utmaningar. Vi anser att styrkan i arbetet är den breda kunskapsbasen vilket har gjort att förutsättningarna kan användas i vidare studier av Södra Älvstranden. I arbetet med de konceptuella gestaltungsförslagen har vi själva tagit ställning till områdena utan detaljplaner och föreslagit angreppssätt för integreringen av Majnabbe, Fiskhamnen och Danmarksterminalen utifrån visionen om ett sammankopplat älvstråk. På ett sätt har vi utmanat det standardiserade planeringsperspektivet genom att ledas av förutsättningarna för ett rekreativt älvstråk, i det första planeringsskedet.

Valet av en trianguleringsmetod syftade till att ge oss en bred kunskapsbas som skulle styrka planerings- och designprocessen. Vilket Jansson et al. (2019) menar är värdefullt inom tvärdisciplinära ämnen som landskapsarkitektur. Litteraturstudiens valda kunskapsområden syftade till att möta platsens behov och förutsättningar och förstå de aspekter som är relevanta i frågeställningen. Det har varit en utmaning gällande avväganden av detaljeringsgrad i informationsinhämtningen. Liksom försvårat prioriteringen av aspekter inför arbetet med frågeställningen rörande integreringen av delområden utan detaljplan. Kanske var detta något som vi hade kunnat arbeta tydligare med, i de sammanfattade riktlinjerna inspirerade av Jansson et al. (2019). Vi tycker oss utläsa att översvämningsanpassning och utvecklingen av stråket går väl hand i hand, medan stadsomvandlingens påverkan inte varit helt enkel att hantera i relation till älvstråket. Fallstudien har delgett information hämtat ur dokumentstudier och iakttagelser från fältstudier. Sådär i efterhand ser vi att en kompletterande metod för platsanalyser hade stärkt arbetet, för en tydligare utläsning av informationsinhämtning och mindre risk för eventuell subjektivitet.

Vi vill också tillägga att referensprojekt hade kunnat bidra med lärdomar om liknande processer och bidra med inspiration på andra alternativa angreppssätt. Speciellt hade Norra Älvstrandens omvandling och dess älvstråk kunnat studeras närmare. Det som skiljer stråken åt hade kunnat bli deras gemensamma styrka

vid en sammankoppling. Något vi inte har studerat närmare i detta arbete, men uppmuntrar till vidare studier. Vid andra vidare studier, hade mer detaljerade gestaltungsprojekt i området kunnat genomföras. Tillsammans med närmare analyser av Majnabbe, Fiskhamnen och Danmarksterminalen. Oavsett Södra Älvstrandens framtid kommer diskussioner som involverar medborgare, intressenter och Göteborgs stad att behövas- det hade också varit ett ämne för vidare studier.



# *REFERENSFÖRTECKNING*

## BÖCKER/AVHANDLINGAR

- Braae, E. (2015). *Beauty redeemed. Recycling post-industrial landscapes*. Gütersloh: Birkhäuser förlag.
- Bruns, C. & Khan, A. (2005). Why site matters. I: Bruns, C. & Khan, A (red.) *Site matters: Design Concepts, Histories, and Strategies*. New York and London Routledge. s. viii-xiii.
- Caldenby C. (2022). *Ingenting kan vara svårare än att bygga den goda staden Älvstranden/Göteborg/Lindholmen kring 2000*. Billes tryckeri, Mölndal 2022. Tillgänglig: [https://arqforsk.se/wp-content/uploads/2022/11/Älvstranden-2021-hela-boken\\_LU.pdf](https://arqforsk.se/wp-content/uploads/2022/11/Älvstranden-2021-hela-boken_LU.pdf)
- Dahl, C. (2020). *Building transformative capacities : links between site and plan in post-industrial urban landscapes*. Department of Landscape Architecture, Planning and Management, Swedish University of Agricultural Sciences.
- Diedrich, L. (2013). *Translating harbourscapes*. Frederiksberg: Department of Geosciences and Natural Resource Management, University of Copenhagen.
- Gehl, J. (2011). *Life between buildings*. Island Press, Washington.
- Hilmersson, A. (2015). *Göteborg- Sveriges största hamnstad*. Tukan förlag.
- Howard, P. & Graham, B. (2008). Introduction: Heritage and History. I: Howard, P. & Graham, B. *Ashgate Research Companion to Heritage and Identity*. Aldershot: Ashgate. s. 1-8.
- Prominski, M., Stokman, A., Stimberg, D., Voermanek, H., Zeller, S. (2017). *River. Space. Design*. Birkhäuser.
- Olsson, Sören. (1998). *Det offentliga stadslivets förändringar*. Centrum för byggnadskultur, Göteborg.
- Olsson, K., Wetterberg, O. (2015). Gamlestaden om strukturella förändringar, kulturarvsprocesser och ansvar för framtiden. I: Andersson, A., Olsson, K., Wetterberg, O (red.) *Gamlestaden- strukturella förändringar och kulturarvsprocesser*. Institutionen för kulturvård, Göteborgs universitet. s.5-11. Tillgänglig: <http://hdl.handle.net/2077/40192>
- Olsson, K (2015). Kulturmiljö- resurs i postindustriellt stadsbyggande?. I: Andersson, A., Olsson, K., Wetterberg, O (red.) *Gamlestaden- strukturella förändringar och kulturarvsprocesser. Institutionen för kulturvård*, Göteborgs universitet. s.67-72. Tillgänglig: <http://hdl.handle.net/2077/40192>
- Wikström, T., Olsson, L (2012). *Stadens möjligheter: platser och stråk*. Malmö: Tita-projektet, Region Skåne.

## TIDSKRIFTSARTIKLAR/DIGITALA RAPPORTER

- Andersson-Sköld, Y., Thorsson, S., Rayner, D., Lindberg, F., Janhäll, S., Jonsson, A., Moback, U., Bergman, R., Granberg, M. (2015). *An integrated method for assessing climate-related risks and adaptation alternatives in urban areas*. Climate risk management. Volym (7), s. 31-50. Tillgänglig: <https://doi.org/10.1016/j.crm.2015.01.003>
- Braae, E., Diedrich, L. (2012). Site specificity in contemporary large scale harbour transformation projects. *Journal of Landscape Architecture*. Volym (7). s. 20-33. Tillgänglig: <https://doi.org/10.1080/18626033.2012.693778>
- Chan, E. (2009). What roles for ruins? Meaning and narrative of industrial ruins in contemporary parks. *Journal of Landscape Architecture*. Volym (4). s. 20-31. Tillgänglig: <https://doi.org/10.1080/18626033.2009.9723419>

Göta älvs Vattenvårdsförbund (2016). *Fakta om Göta älv*. Upplaga 4, Göta älvs Vattenvårdsförbund. Tillgänglig: [https://www.gotaalvvvf.org/download/18.2f0ad835166c596881356a83/1540998119692/fakta\\_om\\_gota\\_alv\\_webb.pdf](https://www.gotaalvvvf.org/download/18.2f0ad835166c596881356a83/1540998119692/fakta_om_gota_alv_webb.pdf) [2024-01-30]

Jansson, M., Vicenzotti, V., Diedrich, L. (2019). *Landscape design based on research*. Alnarp: Sveriges Lantbruksuniversitet. (Landskapsarkitektur, trädgård, växtproduktionsvetenskap, 2019:10). Tillgänglig: <https://pub.epsilon.slu.se/16389/1/LTV-rapport%202019-10.pdf>

Persson, R. (2004). Some thoughts on Stråk. *space and culture*. Volym (7), s. 265-282.  
Riksantikvarieämbetet (2015). Plattform Kulturhistorisk värdering och urval. Riksantikvarieämbetet, Stockholm. Tillgänglig: <https://raa.diva-portal.org/smash/get/diva2:1234521/FULLTEXT01.pdf>

Seamon, D., Sowers, J. (2008). Place and Placelessness, Edward Relph. *Human Geography*. Tillgänglig: [https://www.researchgate.net/publication/251484582\\_Place\\_and\\_Placelessness\\_Edward\\_Relph](https://www.researchgate.net/publication/251484582_Place_and_Placelessness_Edward_Relph)

Zhang, X., Zhang, Y., Zhai, J., Wu, Y., Mao, A. (2021). Waterscapes for Promoting Mental Health in the General Population. *International Journal of Environmental Research and Public Health*. Volym (18), 11792. <https://doi.org/10.3390/ijerph182211792>

## TIDNINGARTIKLAR

Larsson, A. (2023). Skeppsbron – från prestigeprojekt till fiasko. Göteborgs-Posten, 27 September. Tillgänglig: <https://www.gp.se/nyheter/g%C3%B6teborg/skeppsbron-fr%C3%A5n-prestigeprojekt-till-fiasco-1.110952234> [2024-01-24]

Larsson, H. (2022). Så kan staden byggas ihop efter Stena Lines flytt. Göteborgs-Posten, 12 januari. Tillgänglig: <https://www.gp.se/nyheter/goteborg/sa-kan-staden-byggas-ihop-efter-stena-lines-flytt-fb94e7f5-e7cc-46fa-a9a8-dcaf12eba9cf> [2024-01-12]

Yousuf, E. (2023). Nu tas första steget mot att bygga ny stad vid Stenas terminaler. Göteborgs-Posten, 21 April. Tillgänglig: <https://www.gp.se/nyheter/goteborg/nu-tas-forsta-steget-mot-att-bygga-ny-stad-vid-stenas-terminaler-32460437-4021-4173-be61-eea3b7ab223d> [2023-11-23]

## STUDENTARBETEN

Gilborne, M. (2016). *Kultur(v)arv Historiens roll vid exploatering av ett varvs- och hamnområde på Södra Älvstranden i Göteborg*. (Kandidatuppsats 2016:12). Göteborgs universitet. Bebyggelseantikvariskt program. Tillgänglig: [https://gupea.ub.gu.se/bitstream/handle/2077/45186/gupea\\_2077\\_45186\\_1.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://gupea.ub.gu.se/bitstream/handle/2077/45186/gupea_2077_45186_1.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Asphult, F. (2014). *Norra Masthugget- urban structure and outdoor environment*. (Masterarbete). Chalmers Tekniska Högskola. Architecture and urban design. Tillgänglig: <https://hdl.handle.net/20.500.12380/199041>

## WEBBSIDOR

Boverket (2019). *Mångfunktionella gator*. Tillgänglig: <https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2019/mangfunktionella-gator.pdf> [2024-12-13]

Boverket (2023). *Vad är en detaljplan*. Tillgänglig: <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/detaljplaneinstrumentet/vad-ar-detaljplan/> [2024-12-13]

Europeiska kommissionen (2023). Klimatförändringarnas konsekvenser. Tillgänglig: <https://climate>.

ec.europa.eu/climate-change/consequences-climate-change\_sv [2023-12-18]

Fiskhamnen (2023a). *Fiskhamnens historia*. Tillgänglig: <https://fiskhamnen.se/fiskhamnens-historia/> [2023-12-19]

Fiskhamnen (2023b). *Fiskhamnen idag*. Tillgänglig: <https://fiskhamnen.se/fiskhamnen-idag/> [2023-12-19]

Göteborg (2024). *Kajpromenaden Norra Älvstranden*. Tillgänglig: <https://www.goteborg.com/guider/kajpromenaden-norra-almvstranden> [2024-03-05]

Göteborgs Hamn (2020). *1620-2020 Göteborg Hamn*. Tillgänglig: [https://www.goteborgshamn.se/globalassets/dokument/publikationer/jubileumbok\\_gh400ar\\_se.pdf](https://www.goteborgshamn.se/globalassets/dokument/publikationer/jubileumbok_gh400ar_se.pdf) [2023-12-05]

Göteborgs hamn (u.å). Stena-Line. Tillgänglig: <https://www.goteborgshamn.se/operations/terminaler/stena-line/> [2023-12-19]

Göteborgs hamn (u.åB). *Kryssningsterminaler*. <https://www.goteborgshamn.se/operations/terminaler/kryssningsterminaler/> [2023-12-20]

Higab (uå). *Stora Tullhuset*. Tillgänglig: <https://www.higab.se/vara-hus/stora-tullhuset/> [2024-01-09]

Klippans bruksbåtsförening (u.å). *Klippanhamnen*. Tillgänglig: <https://kbbf.se/klippanhamnen/> [2023-12-18]

Nationalencyklopedin (2023a). *Stråk*. Tillgänglig: <https://www.ne.se/uppslagsverk/ordbok/svensk/str%C3%A5k> [2023-11-27]

Nationalencyklopedin (2023b). *Offentligt rum*. Tillgänglig: <https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/offentligt-rum> [2023-12-05]

Nationalencyklopedin (2024a). *Rekreation*. Tillgänglig: <https://www.ne.se/uppslagsverk/ordbok/svensk/rekreation> [2024-02-20]

Nationalencyklopedin (2024b). *Göta kanal*. Tillgänglig: <https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/g%C3%B6ta-kanal> [2024-01-30]

Naturvårdsverket (2023a). *Klimatförändringarna påverkar möjligheterna att nå miljö- och samhällsmål*. Tillgänglig: <https://www.naturvardsverket.se/om-miljoarbetet/sveriges-miljomal/fordjupad-utvardering-av-sveriges-miljomal-2023/klimatforandringarna-paverkar-mojligheterna-att-na-miljo--och-samhallsmal/> [2023-12-01]

Naturvårdsverket (2023b). *Ämnesområde Klimatförändringar*. Tillgänglig: <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/klimatforandringar/> [2023-12-01]

SMHI (2022). *Introduktion till stigande havsnivåer*. Tillgänglig: <https://www.smhi.se/klimat/stigande-havsnivaer/introduktion-till-stigande-havsnivaer-1.179350> [2023-12-05]

SMHI (2023). *Olika typer av översvämningar*. Tillgänglig: <https://www.smhi.se/kunskapsbanken/hydrologi/oversvamningar/olika-typer-av-oversvamningar-1.176299> [2023-12-05]

SMHI (2024). *Översvämningar vid sjöar och vattendrag*. <https://www.smhi.se/kunskapsbanken/hydrologi/oversvamningar/oversvamningar-vid-sjoar-och-vattendrag-1.176351> [2024-02-06]

Svenska Akademiens Ordbok, SAOB (2024). *Rekreation*. Tillgänglig: [https://www.saob.se/artikel/?unik=R\\_0745-0251.SH6n](https://www.saob.se/artikel/?unik=R_0745-0251.SH6n) [2024-02-20]

## KOMMUNALA DOKUMENT

Göteborgs Hamn (2023). *Godkännande av tecknat Construction Agreement (projektavtal) med Stena Line*. Tillgänglig: [https://goteborg.se/wps/PA\\_Pabolagshandlingar/file?id=46832](https://goteborg.se/wps/PA_Pabolagshandlingar/file?id=46832) [2024-01-09]

Göteborgs stad (1999). *Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse- del 1. Volym (1)*. Göteborgs stad. Tillgänglig: [https://goteborg.se/wps/wcm/connect/3b892af7-1d0b-4085-b4d8-b866ae9e720e/Arkiv\\_Volym1del2.pdf?MOD=AJPERES&fbclid=IwAR1BGUmsSsTnsfPgbuy4yziqQF0t8Ooy\\_PA3jfZn7W-aHs0H2wyx-EOxZyCE](https://goteborg.se/wps/wcm/connect/3b892af7-1d0b-4085-b4d8-b866ae9e720e/Arkiv_Volym1del2.pdf?MOD=AJPERES&fbclid=IwAR1BGUmsSsTnsfPgbuy4yziqQF0t8Ooy_PA3jfZn7W-aHs0H2wyx-EOxZyCE) [2024-01-20]

Göteborgs stad (2010). *Underlag och fördjupning Norra Masthugget*. (Diarienummer 1194/02). Göteborgs stad. [https://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planobygg.nsf/vyFiler/Norra%20Masthugget%20-%20blandning%20av%20stadspuls%20och%20lokalt%20liv-Program%20-%20samr%C3%A5d-Underlag%20och%20f%C3%B6rdjupning/\\$File/NyUnderlagFordjupning.pdf?OpenElement](https://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planobygg.nsf/vyFiler/Norra%20Masthugget%20-%20blandning%20av%20stadspuls%20och%20lokalt%20liv-Program%20-%20samr%C3%A5d-Underlag%20och%20f%C3%B6rdjupning/$File/NyUnderlagFordjupning.pdf?OpenElement) [2023-12-22]

Göteborgs stad (2012a). *Detaljplan för Skeppsbron m.m. inom stadsdelen inom Vallgraven i Göteborg*. (Diarienummer 0462/07). Göteborgs stad. <https://geodata-external.sbk.goteborg.se/dokument/planer/1480K-II-5156.pdf> [2024-01-14]

Göteborgs stad (2012b). *Detaljplan för spårväg Skeppsbron inom stadsdelen Inom Vallgraven i Göteborg*. (Diarienummer 0739/10). Göteborgs stad. <https://geodata-external.sbk.goteborg.se/dokument/planer/1480K-II-5130.pdf> [2024-01-14]

Göteborgs stad (2012c). *Vision Älvstaden*. Tillgänglig: <https://goteborg.se/dx/api/dam/v1/collections/7e8b1b3a-e30e-480b-a156-394933b22> [2023-11-15]

Göteborgs stad (2012d). *Detaljplan för kontor m.m. vid Klippan inom stadsdelen Majorna i Göteborg*. (Diarienummer 0913/06). Göteborgs stad. <https://geodata-external.sbk.goteborg.se/dokument/planer/1480K-II-5120.pdf> [2023-12-06]

Göteborgs stad (2012e). *Miljökonsekvensbeskrivning Detaljplan för Skeppsbron*. (Diarienummer 0462/07). Göteborgs stad. [https://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planobygg.nsf/vyFiler/Skeppsbron%20-%20ny%20m%C3%B6tesplats%20vid%20%C3%A4lven-Plan%20-%20infr%C3%B6r%20antagande-Milj%C3%B6konsekvensbeskrivning/\\$File/MKB.pdf?OpenElement](https://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planobygg.nsf/vyFiler/Skeppsbron%20-%20ny%20m%C3%B6tesplats%20vid%20%C3%A4lven-Plan%20-%20infr%C3%B6r%20antagande-Milj%C3%B6konsekvensbeskrivning/$File/MKB.pdf?OpenElement) [2024-01-13]

Göteborgs stad (2018). *Detaljplan för Järnvågsgatan m.fl. inom området Majorna-Linne i Göteborg*. (Diarienummer 0402/13). Göteborgs stad. Tillgänglig: <https://geodata-external.sbk.goteborg.se/dokument/planer/1480K-2-5435.pdf> [2023-12-22]

Göteborgs stad (2019a). *Bilaga Översiktsplan för Göteborg Tematiskt tillägg för översvänningsrisker*. Tillgänglig: [https://geodata-external.sbk.goteborg.se/files/oversiktsplan/ttop\\_oversvamningsrisker\\_bilaga.pdf](https://geodata-external.sbk.goteborg.se/files/oversiktsplan/ttop_oversvamningsrisker_bilaga.pdf) [2023-12-05]

Göteborg stad (2019b). *GÅNGVÄNLIGT GÖTEBORG*. (Diarienummer 2874/15) Göteborgs stad. Tillgänglig via: [https://tekniskhandbok.goteborg.se/wp-content/uploads/Planeringstodet-Gangvanligt-Goteborg\\_2020-04.pdf](https://tekniskhandbok.goteborg.se/wp-content/uploads/Planeringstodet-Gangvanligt-Goteborg_2020-04.pdf) [2024-01-17]

Göteborgs stad (2020). *Fiskhamnens framtida utveckling*. Göteborgs stad. [https://goteborg.se/wps/PA\\_Pabolagshandlingar/file?id=28169](https://goteborg.se/wps/PA_Pabolagshandlingar/file?id=28169) [2024-01-29]

Göteborgs stad (2021a). *Redovisning av uppdrag till Göteborgs Hamn AB att utreda förvärv av kajlägen*. (Diarienummer 1346/21). Göteborgs stad. Tillgänglig: [https://www4.goteborg.se/prod/intraservice/namndhandlingar/samrumportal.nsf/93ec9160f537fa-30c12572aa004b6c1a/bcc16f403cef6367c12587bf0043a705/\\$FILE/2.1.1\\_20220112.pdf](https://www4.goteborg.se/prod/intraservice/namndhandlingar/samrumportal.nsf/93ec9160f537fa-30c12572aa004b6c1a/bcc16f403cef6367c12587bf0043a705/$FILE/2.1.1_20220112.pdf). [2024-01-11]

Göteborgs stad (2021b). *Beskrivning av Göteborgs centrala karaktärsområden*. Göteborgs stad. Tillgänglig: [https://geodata-external.sbk.goteborg.se/files/oversiktsplan/Karaktarsomraden\\_centrala\\_staden.pdf](https://geodata-external.sbk.goteborg.se/files/oversiktsplan/Karaktarsomraden_centrala_staden.pdf) [2024-02-14]

Göteborgs stad (2021c). *Översiktsplan för Göteborg*. Göteborgs stad. Tillgänglig: [https://www4.goteborg.se/prod/intraservice/namndhandlingar/SamrumPortal.nsf/81A110EE19CEF670C-1258695005138C7/\\$File/Bilaga%201%20Ny%20OP%20forslag%20granskning.pdf?OpenElement](https://www4.goteborg.se/prod/intraservice/namndhandlingar/SamrumPortal.nsf/81A110EE19CEF670C-1258695005138C7/$File/Bilaga%201%20Ny%20OP%20forslag%20granskning.pdf?OpenElement) [2023-11-29]

Göteborgs stad (2022a). *Digital översiktsplan för Göteborg*. Göteborgs stad. Tillgänglig: <https://oversiktsplan.goteborg.se/> [2023-11-29]

Göteborgs stad (2022b). *SAMRÅDSUNDERLAG PACKHUSKAJEN - Ansökan om tillstånd till vattenverksamhet*. (Uppdragsnummer 10339762). Göteborgs stad. Tillgänglig: <https://goteborg.se/dx/api/dam/v1/collections/7e8b1b3a-e30e-480b-a156-394933b22134/items/66f924ffd4e5-41b4-be29-ad8d32edbfac/renditions/c7540203-6169-469f-8c0a-cba713600002?binary=true> [2023-12-05]

Göteborgs stad (2022c). *SKEPPSBRON II-NY KANALMUR OCH GÅNGBRO ÖVER ROSENLUNDSKANALEN M.M.* (Uppdragsnummer 30002664). Göteborgs stad. Tillgänglig: [https://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planobygg.nsf/vyFiler/Skeppsbron%20-%20ny%20m%C3%B6tesplats%20vid%20%C3%A4lven-Vattendom%20-%20samr%C3%A5d-Samr%C3%A5dsunderlag%20Kanalmur%20Rosenlundskanalen/\\$File/Unders%C3%B6kningssamr%C3%A5d-Kanalmur%20Rosenlundskanalen%20inkl%20bilagor.pdf?OpenElement](https://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planobygg.nsf/vyFiler/Skeppsbron%20-%20ny%20m%C3%B6tesplats%20vid%20%C3%A4lven-Vattendom%20-%20samr%C3%A5d-Samr%C3%A5dsunderlag%20Kanalmur%20Rosenlundskanalen/$File/Unders%C3%B6kningssamr%C3%A5d-Kanalmur%20Rosenlundskanalen%20inkl%20bilagor.pdf?OpenElement) [2023-12-13]

Göteborgs stad (2022d). *Avbrytande av Program för Fiskhamnen*. (Diarienummer SBF-2023-00083). Göteborgs stad. [https://www4.goteborg.se/prod/Intraservice/Namndhandlingar/SamrumPortal.nsf/93ec9160f537fa30c12572aa004b6c1a/b43e80bc7d3b4dfec1258943004711d1/\\$FILE/TU.pdf](https://www4.goteborg.se/prod/Intraservice/Namndhandlingar/SamrumPortal.nsf/93ec9160f537fa30c12572aa004b6c1a/b43e80bc7d3b4dfec1258943004711d1/$FILE/TU.pdf) [2024-01-23]

Göteborgs stad (2023a). *Hitta gällande detaljplaner*. Tillgänglig: <https://goteborg.se/wps/portal/start/goteborg-vaxer/sa-planeras-staden/detaljplanering/hitta-gallande-detaljplaner> [2023-12-01]

Göteborgs stad (2023b). *Skeppsbron*. Tillgänglig: <https://goteborg.se/wps/portal/start/goteborg-vaxer/hitta-projekt/stadsomrade-centrum/sodra-almvstranden/skeppsbron> [2023-12-05]

Göteborgs stad (2023c). *Packhuskajen*. Tillgänglig: <https://goteborg.se/wps/portal/start/goteborg-vaxer/hitta-projekt/stadsomrade-centrum/centrum/packhuskajen> [2023-12-05]

Göteborgs stad (2023d). *Gång- och cykelbro Packhuskajen - Hugo Hammars kaj, Samrådsunderlag*. (Diarienummer EXF-2023-01955). Göteborgs stad. Tillgänglig: <https://goteborg.se/dx/api/dam/v1/collections/7e8b1b3a-e30e-480b-a156-394933b22134/items/f4f70d8a-4b9b-4ab0-a327-40d9e708d833/renditions/0ed70904-3dac-4d18-bb0d-43382fc0dcb6?binary=true> [2024-01-28]

Göteborgs stad (2023e). *Om Södra Älvstranden*. Tillgänglig: <https://goteborg.se/wps/portal/start/goteborg-vaxer/hitta-projekt/stadsomrade-centrum/sodra-almvstranden/om-sodra-almvstranden> [2023-11-20]

Göteborgs stad (2023f). *Bebyggelse på Götaleden/E45*. Tillgänglig: <https://goteborg.se/wps/portal/start/goteborg-vaxer/hitta-projekt/stadsomrade-centrum/centrum/hella-centralenomradet/bebyggelse-pa-gotaleden-e45> [2024-01-07]

Göteborgs stad (2024) *Fördjupad översiktsplan Södra Älvstranden*. Tillgänglig: <https://goteborg.se/wps/portal/start/goteborg-vaxer/hitta-projekt/stadsomrade-centrum/sodra-almvstranden/fordjupad-oversiktsplan-sodra-almvstranden> [2023-11-15]

Göteborgs stadsmuseum (2016). *Rapport från Kulturmiljöenheten*. Tillgänglig: [https://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planobygg.nsf/vyFiler/Majorna%20-%20Utveckling%20av%20f%C3%B6re%20detta%20Fryshuset%20-Plan%20standardf%C3%B6rfarande%20-%20samr%C3%A5d-Kulturmilj%C3%B6underlag/\\$File/11-0434\\_Kulturmilj%C3%B6underlag.pdf?OpenElement](https://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planobygg.nsf/vyFiler/Majorna%20-%20Utveckling%20av%20f%C3%B6re%20detta%20Fryshuset%20-Plan%20standardf%C3%B6rfarande%20-%20samr%C3%A5d-Kulturmilj%C3%B6underlag/$File/11-0434_Kulturmilj%C3%B6underlag.pdf?OpenElement) [2023-11-05]

Masthuggskajen (2021). *Så säkras Masthuggskajen mot översvämningar*. Tillgänglig: <https://masthuggskajen.se/sa-sakras-masthuggskajen-mot-oversvamningar/> [2024-02-14]

Ramböll (2014). *Hydromodell Göteborg- översvämningsskydd längs Göta älv*. (Uppdragsnummer 1320001782-006). Ramböll Sverige AB. Tillgänglig: [https://goteborg.se/wps/wcm/connect/177be77d-264d-4a2e-8841-e3d8dcb1b422/Oversvmningssskydd\\_GotaAlv.pdf?MOD=AJPERES](https://goteborg.se/wps/wcm/connect/177be77d-264d-4a2e-8841-e3d8dcb1b422/Oversvmningssskydd_GotaAlv.pdf?MOD=AJPERES) [2023-11-22]

Stadsbyggnadskontoret (2022). *Detaljplan för Bostäder i Fixfabriksområdet*. (Diarienummer 1578/15). Göteborgs stad. Tillgänglig: [https://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planobygg.nsf/vyFiler/Majorna%20-%20Bost%C3%A4der%20i%20Fixfabriksomr%C3%A5det%20\(Bostad2021\)-Plan%20ut%C3%B6kat%20f%C3%B6rfarande%20-%20samr%C3%A5d-Planbeskrivning/\\$File/01\\_Planbeskrivning%20Fixfabriken\\_efter%20BN.pdf?OpenElement](https://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planobygg.nsf/vyFiler/Majorna%20-%20Bost%C3%A4der%20i%20Fixfabriksomr%C3%A5det%20(Bostad2021)-Plan%20ut%C3%B6kat%20f%C3%B6rfarande%20-%20samr%C3%A5d-Planbeskrivning/$File/01_Planbeskrivning%20Fixfabriken_efter%20BN.pdf?OpenElement) [2023-12-12]

Stadsbyggnadskontoret (2011). *Överdäckning Oscarsleden – Tekniska förutsättningar*. Tillgänglig: [https://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planobygg.nsf/vyFiler/Norra%20Masthugget%20-%20blandning%20av%20stadspuls%20och%20lokalt%20liv-Program%20-%20godk%C3%A4nt-Bilaga%20%20Tekniska%20f%C3%B6ruts%C3%A4tningar/\\$File/Bilaga2TekniskaFofutsattningar.pdf?OpenElement](https://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planobygg.nsf/vyFiler/Norra%20Masthugget%20-%20blandning%20av%20stadspuls%20och%20lokalt%20liv-Program%20-%20godk%C3%A4nt-Bilaga%20%20Tekniska%20f%C3%B6ruts%C3%A4tningar/$File/Bilaga2TekniskaFofutsattningar.pdf?OpenElement) [2024-01-16]

Stadsbyggnadskontoret (2018). *Detaljplan för blandad stadsbebyggelse vid Järnvågsgatan m.fl.inom stadsdelen Majorna-Linné i Göteborg*. (Diarienummer 0402/13). Göteborgs stad. Tillgänglig: [https://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planobygg.nsf/vyFiler/Masthuggskajen%20-%20staden%20v%C3%A4xer%20v%C3%A4sterut-Plan%20-%20inf%C3%B6r%20antagande-Granskningsutl%C3%A5tande/\\$File/05\\_3\\_Ny\\_Granskningsutl%C3%A5tande.pdf?OpenElement](https://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planobygg.nsf/vyFiler/Masthuggskajen%20-%20staden%20v%C3%A4xer%20v%C3%A4sterut-Plan%20-%20inf%C3%B6r%20antagande-Granskningsutl%C3%A5tande/$File/05_3_Ny_Granskningsutl%C3%A5tande.pdf?OpenElement) [2023-12-03]

Sweco (2011). *Konsekvensanalys Alternativ Oscarsleden*. Sweco Architects. Tillgänglig: <https://docplayer.se/145519960-Analys-sammanfattning-konsekvensanalys-alternativ-oscarsleden-norra-masthugget-oktober-2011.html> [2024-01-15]

Trafikverket (2023). *E45 Järnvågen*. Tillgänglig: <https://www.trafikverket.se/vara-projekt/projekt-i-vastra-gotalands-lan/e45-jarnvagen/> [2024-02-17]

## FIGURFÖRTECKNING

Fotografier, bearbetade kartor och visualiseringar är skapta av oss- Agnes Karlsson och Emilia Rentorp, om inget annat står angivet.

Ortofoton hämtade från Lantmäteriet har använts i figurerna 1, 3, 5, 14, 20, 21, 24, 27, 28, 39, 40, 47, 50, 58, 63, 68, 70, 75, 77, 86, 87, 88, 94, 95, 96, 99, 102, 106.

Figur 4: Älvstranden Utveckling AB (2021). *Eriksbergskranen*. [fotografi]. Tillgänglig: <https://alvstranden.com/nu-skiner-eriksbergskranen-igen/> [2024-01-15]

Figur 6: Olga Rinman (1900). *Emigrantfartyg lämnar Masthuggskajen*. [fotografi]. Tillgänglig: Göteborgs Stadsmuseum. <https://samlingar.goteborgsstadsmuseum.se/carlotta/web/object/394108> [2024-03-08]

Figur 7: Allan T Nilson (1969). *Folksamling bevittnar färjetrafiken mellan Majnabbe och London*. [fotografi]. Tillgänglig: Göteborgs Stadsmuseum. <https://samlingar.goteborgsstadsmuseum.se/carlotta/web/object/478788> [2024-03-08]

Figur 8: Erik Månsson (1951). *Verksamheten i Fiskhamnen*. [fotografi]. Tillgänglig: Göteborgs Stadsmuseum. (<https://samlingar.goteborgsstadsmuseum.se/carlotta/web/object/331577>) [2024-03-08]

Figur 9: Göteborgs Konstförlag AB (1921). *Folklivet i Skeppsbro-området*. [fotografi]. Tillgänglig: Göteborgs Stadsmuseum. <https://samlingar.goteborgsstadsmuseum.se/carlotta/web/object/483929> [2024-03-08]

Figur 12: Rederi AB Göta Kanal (2024). *Göta älv och Göta kanals sträckning från Göteborg till Stockholm*. [illustration]. Tillgänglig: <https://www.gotacanal.se/resan/langs-fardvagen/> [2024-03-01]

Figur 13: Per Pixel Petersson (2020). *Göta älv som skär mitt genom Göteborg*. [fotografi]. Tillgänglig: Chalmers tekniska högskola. <https://news.cision.com/se/chalmers/i/gota-aly-gota-river-estuary--goteborg,c2872943> [2024-03-01]

Figur 16: Göteborg stad (2024). *Hamnbadet i Jubileumsparken*. [fotografi]. Tillgänglig: Göteborgs stad. <https://goteborg.se/wps/portal/start/uppleva-och-gora/idrott-motion-och-friluftsliv/simma-och-bada/badplatser/hitta-badplatser-utomhusbad/?id=5770> [2024-03-04]

Figur 17: Båtliv (2023). *Bostäder och småbåtshamn utmed älven i Eriksberg*. [fotografi]. Tillgänglig: <https://www.batliv.se/2023/04/13/eriksberg-boat-show-upp-portarna/> [2024-03-04]

Figur 18: Göteborg (2024). *Blå hallen, Eriksbergshallen och replikan av Ostindiefararen vid kajen i Eriksberg*. [fotografi]. Tillgänglig: <https://www.goteborg.com/platser/eriksbergshallen/> [2024-03-04]

Figur 22: Göteborgs stad (2024). *Södra Älvstranden: Översvämningsscenario år 2100 vid högvatten på en nivå av + 2.65 meter*. Flygfoto [kartografiskt material]. Tillgänglig: <https://www.xn--vattenigteborg-2pb.se/SeaAndWaterways/ScenarioResult> [2023-11-25]

Figur 62: Gefle Dagblad (2023). *Översvämning Fiskhamnen sommaren 2023*. [fotografi]. Tillgänglig: <https://www.gd.se/2023-08-08/gota-aly-oversvammad-bajsvatten-rinner-ut> [2024-03-04]

Figur 69: Masthuggskajen (2016). *Ensidig allé utmed Oscarsleden på Emigrantvägen*. [fotografi]. Tillgänglig: Göteborgs stad. <https://masthuggskajen.se/danmarksterminalen-blir-kvar-vid-masthuggskajen/> [2024-03-15]

Figur 80: Stefan Berg (2023). *Parkering i älvsnära läge i Skeppsbron*. [fotografi]. I: Andersson, J. (red). Skeppsbron i Göteborg är landets näst fulaste p-plats. Göteborgs-Posten. Tillgänglig: <https://www.gp.se/nyheter/goteborg/skeppsbron-i-goteborg-ar-landets-nast-fulaste-p-plats.96caae5a-fe5c-4a51-aace-210d0ae89b9b> [2024-03-15]