

# F ö r o r d

V a t t e n v s s t a d - ett bebyggelseförslag till Masthuggskajen, Göteborg, är en av tre delar i ett examensarbete, utarbetat av Johanna Ljungdahl och Linda Olsson under perioden september 2002 till maj 2003. Projektet är ett samarbete omfattande 20 akademiska poäng per student, på programmet Fysisk planering (180p), Blekinge Tekniska Högskola. Utbildningen är 4,5 år lång och leder till en teknologie magisterexamen i Fysisk planering.

Omvandling av gamla hamnområden ligger mig varmt om hjärtat, då jag är född i Karlskrona, en stad där nästa halva stadskärnan upptas av stängda hamnområden. Mitt intresse vaknade till liv på allvar först då jag sommaren 1998 under en projektanställning i Västerås cyklade genom Östra hamnen varje dag, och förundrades över hur detta attraktiva område kunde slösas bort till hamn- och industriverksamhet. Efter att ha avslutat den sista terminen på Fysisk planering med ett utbyte på Chalmers, sektionen för arkitektur, bestämde jag mig för att göra mitt examensarbete i Göteborg. Jag hade då arbetat med Södra Älvstranden och därmed fått intresse för denna del av staden. Efter samtal med Lennart Widén på stadsbyggnadskontoret i Göteborg bestämde jag mig slutligen för att arbeta med Masthuggskajen.

Vattenprojekt har under de senaste åren varit i ropet och nu börjar en hel del projekt bli färdigställda. Inför mitt arbete med Masthuggskajen ville jag därför göra en studie av några projekt som genomförts och ta del av erfarenheter från dessa. Eftersom Linda Olsson hade samma idé beslöt vi oss för att göra studien tillsammans. Det gemensamma upplägget är en jämkning av våra idéer som klargjorts under diskussioner mellan oss och med handledare Gunnar Nyström, universitetsadjunkt på Blekinge Tekniska Högskola, programmet för Fysisk planering.

Omvandlingen av Masthuggskajen är ett projekt som måste ses på lång sikt. Syftet med detta examensarbete är därför att visa hur denna stadsdel skulle kunna se ut om kanske 20 år. Jag anser att det är viktigt att vara visionär i sitt examensarbete eftersom det kanske är sista chansen att vara detta på många år framöver. Därför har jag valt att ta ut svängarna och visa hur jag tycker att Masthuggskajen skulle kunna omvandlas till en attraktiv stadsdel på sikt. Arbetet startade för min del den 9 september och blev till slut färdigt den 27 maj.

T a c k t i l l ...

handledare Gunnar Nyström, kontaktperson Lennart Widén samt Camilla Andersson och alla andra på stadsbyggnadskontoret i Göteborg som har bistått mig med material, tekniska hjälpmedel och värdefulla synpunkter under arbetets gång. Tack även till personalen på Traktörens bibliotek, Jönköpings stadsbyggnadskontor och Daniel Martinsson som har opponerat på denna del av arbetet. Sist med men inte minst vill jag särskilt tacka Linda Olsson för bra diskussioner och ditt goda samarbete!

Göteborg 15 maj 2003

Johanna Ljungdahl



# S a m m a n f a t t n i n g

Göteborg har liksom många andra hamnstäder i Europa genomgått en utveckling där hamnverksamheten i allt större utsträckning lämnar innerstaden. I takt med att staden växer söker nu Göteborg nya användningssätt för de frigjorda hamnområdena. Under 90-talet låg fokus framförallt på Norra Älvstrandens landområden, men idag har det även blivit aktuellt att utreda Södra Älvstranden som ett omvandlingsområde. Kommunen startade under hösten 2002 ett programarbete kring delen Lilla Bommen till Järntorget. Under hösten 2003 finns planer på att även se över den gällande översiktsplanen över Masthuggskajen, som ligger direkt väster om denna del. En förutsättning för en omvandling av hela Masthuggskajen är att Stena Line flyttar sin verksamhet. Området har idag en ensidig markanvändning med förutom Stenas verksamhet mest kontor och stora parkerings- samt trafikytor. Trafiken utgör tillsammans med Stenas inhägnade terminal dessutom en barriär. Detta medför att få människor rör sig till fots genom området, att många platser upplevs som otrygga att vistas på, särskilt nattetid, samt att omkringliggande områdets invånare och besökare förhindras använda det attraktiva läget vid vattnet.

Götatunneln står färdig vinter 2005-2006. Denna biltunnel ska leda under stadskärnans norra del från Lilla Bommen till Järntorget och frigöra hamnen från en större del av dagens biltrafiken. Väster om Järntorget leds trafiken enligt planerna upp i marknivå förbi Masthuggskajen. Detta innebär att områden söder om Götaleden även i fortsättningen kommer att skiljas från kajområdet. Ett problem som där måste övervinnas är hur kontakten mellan kajen och stadsdelarna söder om området ska kunna säkerställas.

Syftet med denna del av examensarbetet är att utforma ett bebyggelseförslag till Masthuggskajen utifrån analyser av området och goda förebilder från den tidigare gjorda referensstudien. Bebyggelseförslaget är utarbetat utifrån tidigare ställningstagande, inventering och analys. Arbetet är uppdelat i tre kapitel, där det första beskriver projektets förutsättningar; historik, dagens markanvändning och tidigare ställningstaganden. Det andra är en analysdel som studerar området med hjälp av tre analyser som utarbetats från tre ledord; identitet, rörelse och helhet. Det sista kapitlet redovisar planförslaget under rubrikerna planstruktur, trafik, bebyggelse, utemiljö samt service och verksamheter. Texterna kompletteras med beskrivande kartor, illustrationer och fotografier. Arbetet föregicks av inventeringar, studier av litteratur, besök på hemsidor samt intressanta möten och diskussioner med berörda personer.

Ett viktigt ställningstagande som analysen resulterade var en förflyttning av Stena Lines verksamhet och att Götatunneln förlängs västerut. Motivet till dessa ställningstaganden är att en bättre länk till närliggande områden kan skapas, som därmed ökar Masthuggskajens koppling till staden och omgivande delars tillgänglighet till vattnet. Planförslaget går i stora drag ut på att den befintliga kvartersstrukturen förlängs, vilket förankrar området till resten av staden. Kvarterstrukturen längs kajen är mer uppsprucken mot väster och vattnet, för att skapa ljusa gårdar med viss utsikt över Göta Älv. Kvarteren är mot de trafikerade gatorna istället mer stängda för att minska buller och luftföroreningar inne på gårdar och offentliga platser. Förslaget innehåller byggnader för bostäder, verksamheter, handel, hotell och offentlig verksamhet. Offentliga byggnader är lokaliserade vid strategiska platser och ska fungera som nya målpunkter. Förslaget innebär kortfattat; 850-1150 lägenheter, 253 500 - 282 500 kvm verksamhetsyta, 3 200 parkeringsplatser och ett e-tal på 1,75.





# Innehållsförteckning

Förord _____	1			
Sammanfattning _____	2			
<b>Innehållsförteckning _____</b>	<b>5</b>			
<b>Inledning _____</b>	<b>6</b>			
Bakgrund	6			
Problemformulering	6			
Syfte	7	<b>Planförutsättningar</b>	<b>8</b>	
Metod	7			
Avgränsning	7	Historik	10	
		Masthuggskajen idag	13	
		Tidigare ställningstaganden	18	
		<b>Analys</b>	<b>20</b>	
		Identitet	22	
		Rörelse	26	
		Helhet	28	
		<b>Planförslag</b>	<b>32</b>	
		Planstruktur	35	
		Trafik	36	
		Bebyggelse	42	
		Utemiljö	52	
		Service och verksamheter	60	
				<b>Strategi/Slutord _____ 63</b>
				<b>Bild- och fotnotsförteckning _____ 64</b>



## Bakgrund

Göteborg har liksom många andra hamnstäder i Europa genomgått en utveckling där hamnverksamheten i allt större utsträckning lämnar innerstaden. I takt med att staden växer söker nu Göteborg nya användningssätt för de frigjorda hamnområdena. Under 90-talet låg fokus framförallt på Norra Älvstrandens landområden, men idag har det även blivit aktuellt att utreda Södra Älvstranden som ett omvandlingsområde. Detta område används idag till ca 30 % av Stena Line. Översiktsplanen för Göteborg från 1999 (ÖP99) utgår ifrån att Stenas tre terminaler (Stena Tyskland, Danmark, Sea Cat) ligger kvar på Södra Älvstranden. I planen nämns också målet om att ”återge stadens kontakt med älven”. Den barriär som terminalerna utgör idag ligger i konflikt med detta, varför vissa inskränkningar på Stenas kajlängd har föreslagits vid Järntorget.<sup>1</sup> I en fördjupad översiktsplan för Södra Älvstranden från 1995 skissar Göteborgs stadsbyggnadskontor på åtgärder för att öka tillgängligheten och skapa en trevligare miljö. I denna plan är dock inte Stenas område på Masthuggskajen, medtagen som ett utredningsområde. Eftersom Stena till stor del föreslås behålla sin mark här har exploatering endast föreslagits mellan denna och befintlig bebyggelse.<sup>2</sup> Hösten 2002 startade Göteborgs stadsbyggnadskontor en ny programutredning kring Södra Älvstranden. Denna berör dock endast området mellan Lilla Bommen och Järntorget. Resterande del av sträckan ska utredas först hösten 2003. Det är dock vara intressant att redan nu titta på hur hela Masthuggskajen kan utvecklas på sikt, för att få en helhetsbild när detta programarbetet väl påbörjas. En

förutsättning för en exploatering av hela Masthuggskajen är att Stena Line flyttar sin verksamhet. Visionen från Göteborgs stadsbyggnadskontor är att åtminstone kvarteren mellan Götaleden och Masthamngatan ska byggas fullt ut i en första etapp och att kajområdet sedan ev kan byggas i en andra etapp när Stena Lines lämnar området.

Götatunneln, som är en viktig del i ÖP99, står färdig vinter 2005-2006. Denna biltunnel ska leda under stadskärnans norra del från Lilla Bommen till Järntorget och frigöra hamnen från en större del av biltrafiken. Idag kör ca 65 000 bilar på Götaleden dagligen och skärmar av centrala Göteborg från vattnet. Efter Götatunnelns färdigställande blir ca 10-15 000 bilar kvar på en lokalgata och på sikt finns även intentionen om att en ny spårvagnslinje ska trafikera området. Väster om Järntorget leds trafiken enligt planerna upp i marknivå förbi Masthuggskajen. Detta innebär att områden söder om Götaleden även i fortsättningen kommer att skiljas från kajområdet.<sup>3</sup> Ett problem som där måste övervinnas är hur kontakten mellan kajen och stadsdelarna söder om området ska kunna säkerställas. Det är därför intressant att redan idag titta på om tunneln kan förlängas förbi Masthuggskajen eller om någon annan lösning skulle vara bättre. Anledningen till att tunneln inte byggs längre västerut idag är att det skulle bli för dyrt pga att de dåliga markförhållandena kräver komplicerade konstruktioner.

## Problemformulering

Göteborg är en expanderande stad med framgångsrikt näringsliv och attraktivt universitet. Detta medför att det i staden finns ett stort tryck på bostäder. I de centrala delarna är det svårt att hitta nya lägen för ytterligare bostadsexploatering. Längs Södra Älvstranden finns gott om utrymme för en sådan exploatering, men så länge Götaleden bryter hamnområdets kontakt med staden och Stena Line fortsätter sin verksamhet på Masthuggskajen, är en sådan exploatering inte möjlig här.

Masthuggskajen har idag en ensidig markanvändning med förutom Stenas verksamhet mest kontor och stora parkerings- samt trafikytor. Trafiken utgör tillsammans med Stenas inhägnade terminal dessutom en barriär som hindrar rörelse till fots eller med cykel mellan älven och de mer dynamiska områdena söder om Masthuggskajen. Detta medför att få människor rör sig till fots genom området, att många platser upplevs som otrygga att vistas på, särskilt nattetid, samt att omkringliggande områdens invånare och besökare förhindras använda det attraktiva läget vid vattnet.

<sup>1</sup> Översiktsplan för Göteborg, ÖP99, 2000

<sup>2</sup> Översiktsplan detaljerad för Södra Älvstranden, 1995

<sup>3</sup> Götatunneln ger staden nya möjligheter, 2002

## Syfte

Syftet med denna del av examensarbetet är att utforma ett förslag till bebyggelse på Masthuggskajen i Göteborg utifrån analyser av området och goda förebilder från den tidigare gjorda referensstudien. Förslaget syftar till att binda samman närliggande stadsdelar med Göta Älv och att ge Masthuggskajen en mer varierad användning som genererar rörelse genom området under hela dygnet.

## Metod

Eftersom jag och Linda Olsson valde att skriva examensarbete med samma inriktning gjorde vi tillsammans en studie och jämförelse av sju olika städers sätt att bygga vid vatten. Resultatet från jämförelsestudien användes sedan som inspiration till denna enskilda del av examensarbetet, som berör Masthuggskajen i Göteborg.

Arbetet föregicks av inventeringar, studier av litteratur, besök på hemsidor samt intressanta möten och diskussioner med berörda personer. Rapporten är uppdelat i tre huvudkapitel, där det första består av en bakgrundsbeskrivning med historik, dagens markanvändning och tidigare ställningstaganden. Det andra kapitlet är uppdelat på tre analyser. Analyserna är utarbetade utifrån tre ledord. De tre ledorden togs fram genom att de element som jag ansåg var viktigast att framhäva vid en omvandling av Masthuggskajen identifierades och konkretiserades. Det första ordet är

*identitet*. För att beskriva områdets identitet gjordes dels en *SWOT*-analys, dels genomfördes en inventering av Älvstranden utifrån de kategorier som beskrivs i boken *The New Waterfront- A Worldwide Success Story*<sup>4</sup>. *SWOT*-analysen är en metod som nyttjas t ex för att identifiera svårigheter eller utvärdera och utveckla ett område.<sup>5</sup> Det andra ledordet är *rörelse*. För att få en uppfattning om de fysiska förutsättningarna för rörelse gjordes en *Space Syntax*-analys<sup>6</sup>. Analysen gjordes både på dagens förhållande mellan det sociala livet samt den rumsliga strukturen, och hur förhållandet blir om Götaleden som barriär övervinns och om Stenas terminal flyttas. Det tredje ledordet är *helhet*. För att identifiera områdets helhetsintryck och sätta det i ett sammanhang inventerades områdets visuella och upplevelsemässiga förutsättningar med hjälp av arkitekturteoretikern Kevin Lynchs analysmetod *Image of the city*.<sup>7</sup> I denna analys ingår inventering av gränser, målpunkter, landmärken och stråk för gång och cykeltrafikanter. Det sista kapitlet beskriver planförslaget och innehåller text, kartor samt illustrationer.

Datorn har varit till stor hjälp för att framställa materialet i rapporten. Plankartorna och 3D-modeller är framställda i CAD och färglagda i främst Adobe Illustrator. Fotografier och illustrationer, är bearbetade och färglagda i främst Adobe Photoshop. Rapportens layout gjordes slutligen i Adobe InDesign.

## Avgränsning

Planförslaget är avgränsat utifrån den analys som gjordes med de tre ledorden som utgångspunkt, och de ställningstagande som denna resulterade i. Ett viktigt ställningstagande som analysen resulterade i var förflyttningen av Stena Lines verksamhet. Detta ställningstagande baserar sig på att terminalen ligger i konflikt med min önskan att göra kajen till en offentlig zon mellan staden och vattnet. Vidare utgår planförslaget från att Götaleden som barriären övervinns genom en förlängning av Götatunnelntunnel. Det främsta motivet till detta är att en bättre länk till närliggande områden kan skapas, som därmed ökar Masthuggskajens koppling till staden och omgivande delars tillgänglighet till vattnet.



<sup>4</sup> Breen, A. & Rigby, D., 1996

<sup>5</sup> <http://www.avoinyliopisto.fi/svenska/guide/swot.html>. 14 april, 2003

<sup>6</sup> Andersson, C., 2002

<sup>7</sup> Lynch, K., 1960