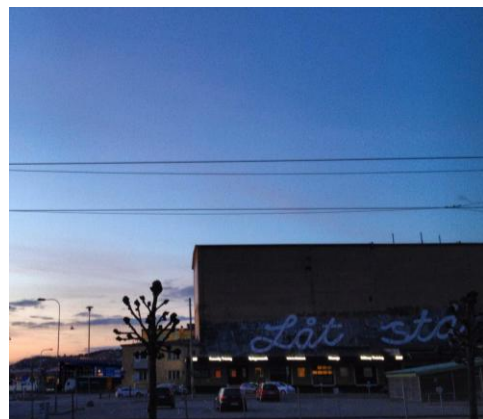


# Kulturmiljöfrågor i aktuell stadsplanering - exemplet Eriksberg i Göteborg



**Sara Jacobsson**

**Uppsats för avläggande av filosofie kandidatexamen i  
Kulturvård, Bebyggelseantikvariskt program  
15 hp  
Institutionen för kulturvård  
Göteborgs universitet**

**2013:26**





# Kulturmiljöfrågor i aktuell stadsplanering - exemplet Eriksberg i Göteborg

Sara Jacobsson

Handledare: Krister Svedhage

Kandidatuppsats, 15 hp  
Bebyggelseantikvariskt program  
Lå 2012/13



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

[www.conservation.gu.se](http://www.conservation.gu.se)  
Ph +46 31 786 4700  
Fax +46 31 786 4703

Program in Integrated Conservation of Built Environments  
Graduating thesis, BA/Sc, 2013

By: Sara Jacobsson  
Mentor: Krister Svedhage

Built heritage in modern city planning – exemplified by Eriksberg in Gothenburg

## ABSTRACT

The overall focus of this bachelor essay has been to raise the issue of urban development directed by the municipal company Älvstranden Utveckling AB in Gothenburg and their work with questions concerning cultural heritage. The main issues in this study revolve around how the company deals with development and cultural environment such as the built heritage. The survey's starting point has been to try to specify the characteristics of the company's work when it comes to cultural heritage and preservation. In order to provide an understanding of the city's historic development there are a brief summary regarding the port of Gothenburg followed by the two geographically different areas of Eriksberg and Norra Masthugget. Furthermore, this paper describes the stakeholders in the development of the river shores of Gothenburg and explains the planned expansion of the areas in the seaport region. By reviewing what has happened to the cultural environment in the development process of Eriksberg I have been able to draw conclusions about the company's operations concerning cultural heritage. Additional information has been added during an interview with a representative from Älvstranden Utveckling AB. Legal frameworks for cultural heritage has been used to anchor the study in current laws and regulations and to examine how Eriksberg's urban environment is planned. Norra Masthugget is highlighted as an example of the company's future development areas. In this essay there are a detailed discussion about this part of town and its physical components as resources in the making of future strategic plans. For example, there is a thriving market culture in the wooden building Kommersen; the second hand trade promotes encounters across all boundaries and shows the diversity that is possible in these kind of cityscapes.

Title in original language: Kulturmiljöfrågor i aktuell stadsplanering – exemplet Eriksberg i Göteborg

Language of text: Swedish

Number of pages: 38

Keywords: City planning, city transformation, Älvstranden Utveckling AB, regulations in the law, Eriksberg, Norra Masthugget, social context.

ISSN 1101-3303

ISRN GU/KUV--13/26--SE



## FÖRORD

Först och främst vill jag tacka min familj och mina fina vänner som genom hela utbildningen gett mig stor uppmuntran och agerat outtröttligt bollplank i stort och smått. Jag vill rikta ett särskilt tack till min informant och till Krister Svedhage, min handledare som under resans gång bidragit med råd, stöd och intressanta diskussioner kring stadsplanering.

Göteborg, Maj 2013





# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. INLEDNING .....	11
1.1 Bakgrund.....	11
1.2 Problemformulering och Frågeställningar .....	11
1.3 Syfte och Mål.....	12
1.4 Avgränsning .....	12
1.5 Metod och Material .....	13
1.6 Teoretiska utgångspunkter.....	13
1.7 Tidigare forskning/Studier.....	15
2. HISTORIK.....	16
2.1 Göteborgs hamnområde .....	16
2.2 Eriksberg.....	17
2.3 Norra Masthugget .....	18
3. STADSMILJÖN I ERIKSBERG .....	19
3.1 Stadsdelens karaktär .....	19
3.2 Äldre bevarad bebyggelse.....	20
3.2.1 Eriksbergskranen .....	20
3.2.2 Blå Hallen/Hotell 11 .....	20
3.2.3 Vita Hallen (Eriksbergshallen).....	20
3.2.4 Vita villan .....	20
3.2.5 Sjöporten.....	20
3.2.6 Sörhallen.....	20
3.2.7 Pirarna och kajen .....	20
3.2.8 Snickeriet.....	21
3.2.9 Juvelkvarnen .....	21
3.2.10 Celsiusgården.....	21
4. LAGRUM .....	22
4.1 Göteborgs hamn.....	22
4.2 Eriksberg.....	22
5. AKTÖRER I UTVECKLINGEN AV ÄLVSTRÄNDERNA.....	24
5.1 Älvstranden Utveckling AB och andra aktörer.....	24
5.2 Älvstrandsmodellen.....	24
6. KULTURMILJÖARBETE INOM ÄLVSTRANDEN UTVECKLING AB .....	26
6.1 Bolagets kulturmiljöarbete.....	26
6.2 Kulturmiljöarbete i utvecklingen av Eriksberg .....	26
7. PLANERADE UTVECKLINGSOMRÅDEN I HAMNEN – ETT URVAL.....	27
7.1 Västra Eriksberg .....	27
7.2 Norra Masthugget .....	27
7.3 Skeppsbron.....	27
7.4 Frihamnen och Ringön.....	28
7.5 Lindholmen .....	28
8. DISKUSSION.....	29
8.1 Bevarande är hållbar utveckling.....	29
8.2 Stadsplanering idag.....	29
8.3 Kulturmiljöarbete hos Älvstranden Utveckling AB .....	30
8.4 Eriksberg.....	31
8.5 Norra Masthugget .....	31
9. SAMMANFATTNING.....	33
10. KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING .....	34

10.1 Otryckta källor.....	34
10.1.1 Arkiv.....	34
10.1.2 Informanter.....	34
10.2 Tryckta källor.....	34
10.2.1 Litteratur.....	34
10.2.2 Statliga förordningar och utredningar.....	35
10.2.3 Elektroniska källor.....	35
11. ILLUSTRATIONSFÖRTECKNING.....	37
12. BILAGA MED INTERVJUFRÅGOR.....	38
12.1 Älvstranden Utveckling AB.....	38

# INLEDNING

Intresset för stadsplanering har gått som en röd tråd genom hela min utbildning. Inom loppet av de senaste tre åren har jag följt utvecklingen av Göteborg under promenader, genom dagstidningar och i samtal med vänner. Det föll sig därför naturligt att välja uppsatsämne inom ramen för stadsmiljö och stadens tillväxt. I fjol valde jag att skriva bebyggelsehistorisk uppsats om en fastighet på Skeppbron; Merkurhuset. I faktamaterialet fann jag en hel del information om planerna för Göteborg som helhet. Detta examensarbete är i någon mån delvis en vag fortsättning på fjolårets uppsats då även den behandlade stadens utveckling i regi av det kommunala bolaget Älvstranden Utveckling AB, om än inte uttalat.

Inspiration till ämnet gavs dessutom i höstas under de sammanhängande delkurserna Antikvarisk projektkurs I och II som resulterade i ett kulturmiljöunderlag för Korsvägen inför anläggandet av Västlänken. Där studerade vi en specifik plats i Göteborg utifrån aspekterna karaktär, historia, utveckling, möjligheter etc. Liknande infallsvinklar finns med i denna studie men den huvudsakliga frågan kretsar kring kulturmiljöverksamheten hos Älvstranden Utveckling AB och utvecklingen av stadsdelen Eriksberg.

## 1.1 Bakgrund

Göteborgs hamnmiljö har utifrån historiska och näringsmässiga perspektiv varit stadens mest värdefulla karaktärsdrag, och är fortfarande så i stor utsträckning. Här har invånarnas bröd för dagen säkrats sedan 1600-talet och än idag kretsar många människors liv kring arbetet i hamnen. I och med varvsverksamhetens omdaning befinner sig hamnmiljön i en storskalig exploateringsprocess sedan 1980-talet. Det kommunala bolaget Älvstranden Utveckling AB har i uppdrag av Göteborgs Stad att leda och driva utvecklingen av de centrala delarna i Göteborg. Älvstranden Utveckling AB började under 1990-talets första år planera och utveckla stadsdelen Eriksberg norr om Göta Älv och nu står bland annat hamnområdet söder om älven i fokus. Längst västerut på den planerade sträckan ligger blivande stadsdelen Norra Masthugget som nu tar ny form genom upprättandet av nya detaljplaner. Området är beläget mellan Rosenlund i öster och Stigbergsliden i väster samt inramas av Första Långgatan och Göta Älv. Norra Masthugget kommer att delas upp i flera detaljplaner och arbetet inleddes under första kvartalet 2011 med området strax väster om Rosenlund.

Tillsammans med markägare, byggherrar och stadsbyggnadskontoret ritar bolaget upp riktlinjer för vilket samhälle centrala Göteborg ska bestå av fysiskt, socialt och till stor del ekonomiskt. Här ligger ett ansvar att följa visionerna som av bolaget målats upp för staden, både på kort såväl som lång sikt. Kulturmiljövården bör vara med från startskedet för största möjliga påverkan av utvecklingen. Vi har en befintlig och föränderlig stad vilket bäddar för många val och möjligheter. En av möjligheterna är kulturmiljön vilken består av den befintliga bebyggelsen och uttrycks av varierande karaktärer i och inom de olika stadsdelarna. Hur kan kulturmiljön på ett mer påtagligt sätt lyftas som en resurs istället för ett hinder i framväxten av Göteborg? Stadsutvecklingen tjänar på en integration av och samarbete med kulturmiljövårdande instanser för att kunna uppfylla de uttalade visionerna mot en hållbar stadsutveckling.

## 1.2 Problemformulering och Frågeställningar

Den historiska läsbarheten är i dagens fysiska hamnmiljö inte tillräckligt tydlig då utvecklare, arkitekter och byggherrar fokuserat sitt arbete och framtidsvision kring ”city branding” i

bemärkelsen storskalig nybyggnation. Omkringliggande byggnader riskerar att falla i skymundan. Betydande hamnnära ytor står idag tomma eller har funktionen av parkeringsplats, till synes bortglömda av medborgare och politiker. Byggnader vid dessa platser lider ofta av otillräckligt underhåll och har därmed en oviss framtid.

Studien ämnar besvara följande frågor:

- Vad utmärker Älvstranden Utveckling AB:s kulturmiljöarbete?
- Hur används lagstiftningen gällande kulturmiljö i exploateringsprocessen?
- Hur ser samarbetet med Göteborgs stadsbyggnadskontor ut?
- Hur arbetar bolaget med att utveckla Göteborgs hamnmiljöer?
- Vad innebär modern stadsplanering i Göteborg?

### 1.3 Syfte och Mål

Syftet med denna undersökning är att utifrån lagrum i Miljöbalken, Plan- och Bygglagen och Kulturminneslagen granska hur ett stort kommunalt bolag som Älvstranden Utveckling AB handskas med kulturmiljöfrågor i aktuell stadsplanering. I undersökningen ingår en fallstudie som koncentreras på planeringsarbetet kring stadsdelen Eriksberg med fokus på kulturmiljöfrågor. Konkret fakta kring detta ligger sedan till grund för målet: en diskussion om hur Älvstranden Utveckling AB arbetar med och integrerar befintlig kulturmiljö vid utvecklingen av liknande hamnområden. Norra Masthugget på södra älvstranden lyfts fram som ett exempel.

### 1.4 Avgränsning

Fallstudien begränsas till stadsdelen Eriksberg och kompletteras med en diskussion kring den aktuella utvecklingen av Norra Masthugget. Urvalet bottnar i geografisk tillgänglighet och intresse av att undersöka två områden som planerats och planeras inom nämnda kommunala bolag. Båda områdena är belägna i direkt anslutning till Göta Älv vilket bäddat för liknande topografiska förutsättningar. Vidare kretsar historiken kring hamn- och industriverksamheter såsom varv och verkstäder som de senaste 40 åren utvecklats för att ge plats åt kontorsbyggnader och parkeringsytor samt bostadsrätter.

Arbetet koncentreras till att granska verksamheten hos ett bolag; Älvstranden Utveckling AB och deras arbete med kulturmiljöfrågor utifrån regelverk i MB, PBL och KML.

Tidsmässigt uppehåller jag mig främst vid 1980-tal fram till idag men i syfte att ge en historisk bakgrund viks ett par sidor åt kronologi från 1850 och framåt med Göteborgs hamn i fokus.



Fig. 1 Eriksberg i norr och Norra Masthugget i söder.

## 1.5 Metod och Material

Kultur- och stadsmiljön i Eriksberg och vid Norra Masthugget som den ter sig idag har legat till grund för de visuella tolkningarna som gjorts i undersökningen. Platsen som källa har varit primär då den gett en oslagbar bild av upplevelsen som inte kommer fram i text eller bild. Fältarbete har ägt rum under flera tider på dygnet för att ge en god uppfattning om hur platsen används. Texten som behandlar Eriksberg har karaktären av ett konstaterande kring hur kulturmiljöfrågor planerades och hur det sedan blev. Vad gäller diskussionen kring Norra Masthugget ligger fokus på framtiden, hur kulturmiljön skulle kunna tas till vara på denna plats. Materialet har under arbetets gång jämförts med vad jag läst under litteraturstudierna och i arkiven för att ytterligare bekräfta eller omvärdera fakta.

Litteratur som i en bredare bemärkelse behandlar norra och södra älvstränderna har angett ramen för sammanhanget i stadsplaneringen. Områdenas kronologiska utveckling och bakgrund har hämtats dels från historisk Göteborgslitteratur, dels från arkivstudier. Intervjuer har gjorts med en representant för Älvstranden Utveckling AB som arbetar med Eriksberg och kulturmiljöfrågor. Informanten har bidragit med färsk information och förankrat studien i konkret vardagligt plan- och utvecklingsarbete.

## 1.6 Teoretiska utgångspunkter

Teorier kring stadsplanering har sedan medeltiden engagerat fack- och lekmän med intresse för funktion, arkitektur och mänsklig samverkan inom en given geografisk yta. De idag mest livskraftiga teorierna började utarbetas under slutet av 1800-talet och sammanföll med uppkomsten av de europeiska nationalstaterna. Industrialismens uppsving resulterade i växande städer och befolkningsökningen drev på behovet av stadsplanering.<sup>1</sup> Merparten av Europas städer byggdes om för att möta de nya kraven på funktion och effektiva transportsystem.

*Rebuilding Paris provided a new model for urban planning and stimulated modern urbanism throughout Europe, particularly after 1870.*<sup>2</sup>

Modellerna för stadsplanering som sammanställdes under denna tid förkastade medeltidsstadens organiska struktur samt, i ett längre perspektiv, funktionsblandningen av bostäder, handel och nöjen. De stora sociala problem som orsakats av massinflyttning, med påföljande konsekvenser av trångboddhet och sanitära svårigheter, skulle elimineras med hjälp av förändring i stadens fysiska struktur. I strävan efter ordning och reda blev idén om den funktionsseparerade staden allt mer tilltalande. Till detta lades saneringspolitiken som såg övervägande problem i den äldre bebyggelsen där folket trängdes på liten yta. Planerarna ansåg att stadens eskalerande problematik framförallt hade sin grogrund hos den befintliga äldre bebyggelsen där en ”oreda” av funktioner successivt växt fram. Denna tankegång slog rot på bred front och har än idag betydande genomslagskraft i modern stadsplanering.

Jane Jacobs ställer sig mycket kritisk till teorierna kring den funktionsseparerade staden i sin bok *Den amerikanska storstadens liv och förfall* (2005). Hon drar paralleller till naturens ekosystem där mångfald är vitalt för systemets överlevnad. Likadant är det alltså med staden, menar Jacobs. Mångfalden av olika funktioner inom ett och samma stadsområde är nödvändig för hela stadens överlevnad och framgång.<sup>3</sup> Staden är i första hand till för medborgarna och bör fungera utifrån

---

<sup>1</sup> McKay 2007, s. 744

<sup>2</sup> Ibid., s. 744

<sup>3</sup> Jacobs 2005, s. 17

invånarnas behov och intressen. En utåtriktad stad försöker dessutom att fortsatt vara attraktiv för besökare och framtida bofasta. Den *ortodoxa planeringen*<sup>4</sup> tenderar att ge företräde för storskaligt byggande med intentionen att tydligt profilera staden på den internationella kartan. De konkreta konsekvenserna av denna typ av stadsplanering resulterar i ett jättelikt synligt självförtroende som berättar om vad någon gjort och inte om hur staden i sig fungerar.<sup>5</sup> Jacobs förklarar den levande stadsdelen utifrån att den äger en stor samling små element såsom olika slags butiker, restauranger och andra faciliteter som lockar boende såväl som besökare dygnet runt.<sup>6</sup> Receptet mot stagnation är enligt författaren att olika slags aktiviteter går omlott över tid och avlöser varandra inom en och samma stadsdel. Ju fler varierande verksamheter desto större chans till ett tryggt och välfungerande område för människor med olika ekonomiska förutsättningar. Detta påverkar även staden som helhet; integration och samverkan får ökande chanser.

Jerker Söderlind för ett liknande resonemang i boken *Stadens renässans* där han blickar bakåt för att hitta lösningen på stadens nutida problematik. Stadsteorierna har enligt författaren gått åt ett felaktigt håll sedan 1930-talet och funktionalismens födelse.<sup>7</sup> Funktionalismen bygger på idén att särskilja olika funktioner och låta formen styras av funktionen. Zonering av staden ger trots välmenande riktlinjer en splittrad enhet där stadens primära fördelar<sup>8</sup> motarbetas.

I boken *Allt som är fast förflyktigas* behandlar Marshall Berman begreppet modernism. Han redogör för funktionalismens idévärld och poängterar stadsutvecklingens riktning under 1900-talet:

*... i själva verket har stadens ytor under större delen av vårt århundrade systematiskt utformats och organiserats så att kollisioner och konfrontationer inte ska äga rum.*<sup>9</sup>

Även Berman lyfter zoneringen som ett reellt problem i dagens samhällen. Uppdelningen av stadens olika verksamheter bidrar till en gleshet både geografiskt och socialt. Ur sociala, ekonomiska, kulturella och politiska perspektiv är enklare förutsättningar för samverkan och just ”kollisioner” några av stadens stora fördelar. Närhet bidrar till att dessa aspekter av människans liv ska kunna frodas och ge upphov till nya former av samarbete samt främja uppkomsten av nya idéer.

*Staden som kultur och organisation bygger på närhetsprincipen - d.v.s. att placera människor och verksamheter som behöver samverka nära intill varandra. Närhet är möjlig genom byggda gränser.*<sup>10</sup>

Behov av närhet till verksamheter och samverkan är en utav grunderna för stadens framväxt. Vore människan inte betjänt av dessa bekvämligheter skulle vi alla bo utspridda över landet med minsta möjliga kontaktyta. Ur denna synvinkel motarbetar funktionalismen stadens grundprincip. Många städer är idag funktionsuppdelade i bostadsområden, arbetsområden, handelsområden och nöjesområden. Ur detta utvecklas flera konsekvenser, transportberoendet är en av dem. Bilens status i samhället upprätthålls av det funktionsseparerade samhället och vice versa. Vill vi utveckla staden på ett mer hållbart sätt bör vi börja med att lösa upp den fysiska separeringen mellan bostäder, arbete och nöjen. Därmed kan människor i högre grad välja bort bilen. Då ges förutsättningar för att infrastrukturen skulle kunna bli mer miljösmart och bilens dominans kan minska till förmån för miljövänligare trafikslag. I det längre loppet frigörs även överflödiga parkeringsplatser till ytor för nya byggnader och mer grönska. Söderlind hävdar att gemene mans

---

<sup>4</sup> Ortodox stadsplanering är ett annat begrepp för funktionsseparerad planering.

<sup>5</sup> Jacobs 2005, s. 45-46

<sup>6</sup> Ibid., s. 173

<sup>7</sup> Söderlind 1998, s. 7

<sup>8</sup> Närhet till olika slags faciliteter, verksamheter, kollegor, forum etc.

<sup>9</sup> Berman 2012, s. 187

<sup>10</sup> Söderlind 1998, s. 7

preferenser i jakten på den ultimata bostaden kretsar kring småskalighet, idyll och gediget hantverk. Funktionalismens baksidor bör överbryggas genom att skillnaden mellan efterfrågan och utbud suddas ut.

*Om efterfrågan på traditionell stad (tät stenstad liksom småskalig trähusbebyggelse) är hög även i vår "moderna tid", måste byggandet av motsatsen (utspridd funktionsuppdelad icke-stad) tyda på ett systemfel, en bristande koppling mellan efterfrågan och produktion.<sup>11</sup>*

## 1.7 Tidigare forskning/Studier

I internationellt perspektiv har det skrivits mycket om stadsutveckling i hamnmiljö. När det gäller svensk och i synnerhet göteborgsk stadsplanering finns det ett större antal volymer som behandlar ämnet utifrån olika aspekter. Det antikvariska angreppssättet har, åtminstone enligt mina efterforskningar, varit underrepresenterat. Ambitionen har inför denna studie varit att hitta forskning som kritiskt granskat bolaget Älvstranden Utveckling AB:s arbete. Studien *Norra Älvstranden: something in between: reshaping Göteborg's waterfront* författad 2003 av Christien Jordaan, Klazina Kadijk, Recmo van der Stoep och Sjoerd Zeelenberg kommer närmast uppsatsämnets fokus. Skriften undersöker hur begreppet *urban quality* (utifrån aspekter som arbete, boende, rekreation och utbildning) kommer till uttryck i bolagets verksamhet.

Bo Öhrströms avhandling vid Chalmers 2004, *Urban processes and global competition: enabling factors for mutual urban and economic development at Norra Älvstranden in Göteborg*, redogör för bolagets verksamhet utifrån teorier kring ekonomisk utveckling. Avhandlingen beskriver integreringsprocesser rörande stadsplanering, utveckling och privatisering.

Marcus Bredberg och Marie Karlssons examensuppsats vid Chalmers 2007, *Samverkan mellan privata och offentliga aktörer under planprocessen gällande Västra Eriksberg*, belyser planarbetet inför byggnationen inom västra delen av Eriksberg. Studien behandlar samverkan mellan privata och offentliga byggherrar under planprocessen samt granskar den stadsutvecklingsmodell som tillämpats i uppförandet av denna stadsdel.

I vidare mening finns litteratur kring utvecklingen av Norra Älvstranden där artikeln *På Hisingen har varvet fått lämna spår* av Kristoffer Henrysson (*Byggnadskultur* 2005:2) är ett exempel. Utvecklingen av Södra Älvstranden benämns i Michael Edéns bok (2009); *Sustainable building at Norra Masthugget*. Även *En strategi för Masthuggskajen i Göteborg* av Thomas Landenberg (1999) och *Future with uncertainties: urban regeneration at Södra Älvstranden, Göteborg* av Ewa Bialecka (2005) resonerar kring problematiken vad gäller exploateringen av denna sida Göteborg.

Till detta finns ett stort antal mer allmänna rapporter, utredningar, planer och antagandehandlingar från exempelvis Stadsbyggnadskontoret i Göteborg och från bolaget Älvstranden Utveckling AB. I tidskriften *Arkitektur* har det skrivits några artiklar där Eriksberg figurerar. Materialet berör i främsta hand större drag i Göteborgs nutida stadsplanering men några författare behandlar stadsdelen mer specifikt.

---

<sup>11</sup> Ibid., s. 22

## 2. HISTORIK

### 2.1 Göteborgs hamnområde

Göta Älvs inlopp har sedan Göteborg grundades 1621 använts i handels- och näringssyfte. Södra och norra älvstränderna har kommit att befolkas och brukas av sjömän, köpmän, handelskompanier, bruk, rederier, varv och nu kontorsverksamheter och bostäder. Vid 1600-talets början etablerades här ett centrum för handel och sjöfart med timmer och järn som främsta exportvaror. Då anlöpte fartygen mellan Älvsborg i väst och Klippan i nuvarande stadsdelen Majorna och varorna transporterades sedan vidare på pråmar till lastbryggorna längre uppströms. Under vägen ingick ett besök på tullhuset vid Stora Hamnkanalen för vägning och förtullning.<sup>12</sup> Fram till mitten av 1800-talet utvecklades hamnens geografiska yta ytterst sparsamt. Miljön hade en lantlig prägel på båda sidor älven då marken främst bestod av strandängar, sankmarker och bergspartier, undantaget Göteborgs stadsläge innanför vallgraven.

Verksamheterna i hamnen varierade över tid men mot slutet av 1800-talet började man etablera företag varav några är aktiva än idag. Under detta sekel gjordes satsningar på större fartyg med ånga som drivkraft. Detta medförde krav på större och fler kajer längs med älven. I takt med utvecklingen dränerade man alltmer sankmark och vassområden för att öka hamnens omfång. Järnvägens anläggande blev en påtaglig generator för tillväxt. Stambanan stod klar 1858 och under 1870-talet lades den sista rälsen i Bergslagens järnvägar. Fram till sekelskiftet 1900 blev staden via räls förbunden med Borås, Småland, Blekinge, Skåne och Halland. Detta ledde till ett underlättat arbete med varutransporter till och från Göteborgs hamn som under 1880-talet utvecklades till storhamn.

Från mitten av 1800-talet blev entreprenörernas inriktning verkstäder med fokus på skeppsbyggnad och reparation. Det första varv som uppfördes på Hisingen var Keillers Mekaniska verkstad. Företaget hade grundats redan år 1840 vid Skeppsbron och drygt femton år senare köptes mark norr om älven. Runt sekelskiftet uppgick bolaget i blivande Götaverken som med tiden blev Sveriges största varv och under 1930-talet nåddes positionen som världens största skeppsvarv.

Rederinäringen växte fram under 1900-talet och bland de mest framstående bolagen kan nämnas Svenska Lloyd AB samt AB Svenska Amerika Linien som båda hade fartyg för fraktgodis och passagerartrafik i sin ägo.<sup>13</sup> Tillsammans med varven förstärkte rederierna Göteborgs marina prägel med internationell trafik. Företagen bredde ut sig i hamnen vid kajer upp över land. Norra och södra älvstränderna omvandlades fysiskt från att ha karaktären av mindre trähusbebyggelse till industri- och kontorsområden där stenhus av större volymer uppfördes. Rederiaktiebolagen skulle ha representativa boningar och varvens verksamhet krävde sin yta. Etableringen av Stena Line på 1960-talet har i synnerhet påverkat hamnmiljön på södra älvstranden där bolaget än idag upptar lejonparten av kajområdet från Rosenlund i öst till Klippan i väst.<sup>14</sup> Rester av äldre kajverksamhet kan i större skala ses först i linje med Packhusplatsen och gamla Tullhuset vid Stora Hamnkanalen. Varvens avveckling skedde successivt från slutet av 1970-talet och lämnade omfattande centrala arealer efter sig, främst på norra älvstranden där de största varvsbolagen upptagit mest plats i staden. Längre stod dessa ytor öde utan funktion tills man på 1980-talet såg en ny bostadsmarknad födas.<sup>15</sup> Därmed inleddes ett nytt kapitel i hamnens historia och miljön kom att förändras radikalt.

---

<sup>12</sup> Bonsdorff 1931, s. 1

<sup>13</sup> Ibid., s. 106 och 201

<sup>14</sup> <http://www.goteborgshamn.se/Vara-tjanster/Unicitet1/>

<sup>15</sup> Trossholmen 2009, s. 11



## 2.2 Eriksberg

Norra älvstranden togs i bruk för hamnverksamhet efter 1850-talet då man påbörjade omfattande muddrings- och torrlägningsarbete av *Hisingssvassen* som området då benämndes.<sup>16</sup> I syfte att öka sin omsättning köpte handlingskraftiga affärsmän loss mark på den ännu oexploaterade Hisingssöns strandängar. Här kom i första hand mekaniska verkstäder att uppföras och utvecklas. Marken förvärvades från tidigare hemmansägare och bestod av landsbygd med jordbruk och fiske som största inkomskällor. Under 1700-talet hade sillfisket visat sig vara en lukrativ verksamhet och därför uppfördes ett antal magasin med tillhörande salterier, trankokeri samt lastbryggor vid Hisingens strandkanter.<sup>17</sup> Eriksbergs Mekaniska verkstad grundades i mitten av 1800-talet och fick tjugo år senare utökning med ett skeppsbyggeri. Bolaget var från början mest känt för produktionen av passagerarångare men utvecklades till att omfatta tillverkning av lastfartyg. De svenska varvens ställning var i många årtionden mycket stark men tappade sakteliga mark till förmån för mer konkurrenskraftiga dito i bland annat Asien. På 1970-talet var den svenska varvskrisen ett faktum och avvecklingen blev oundviklig. Idag sker lastning och lossning främst på norra älvstranden men betydligt längre ut mot havsbandet i väst.

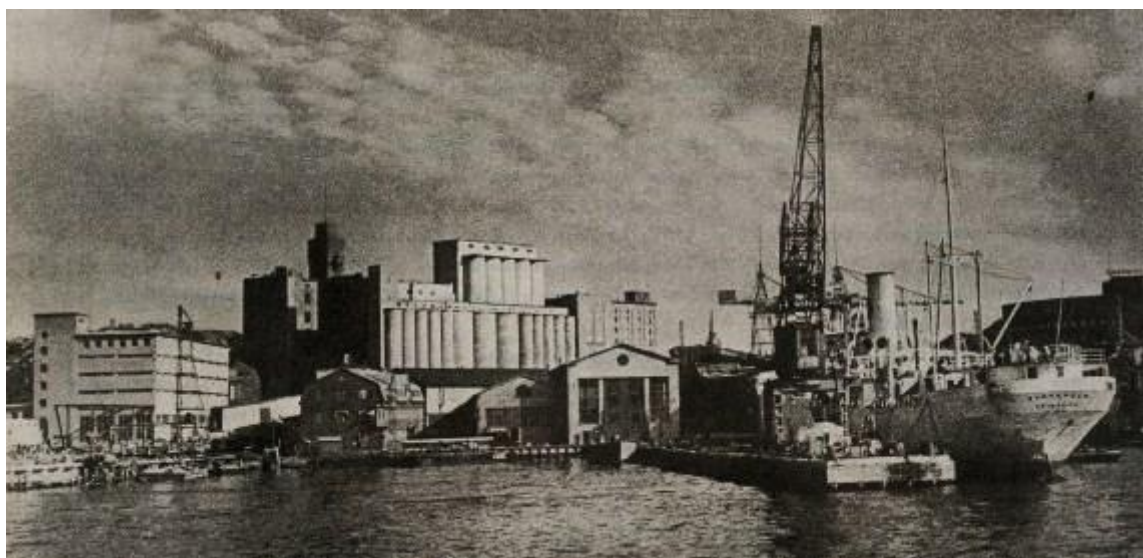


Fig. 2 Eriksberg 1948: varv och kvarn.

Mot mitten av 1980-talet kläcktes idén om bostäder på marken där varven tidigare legat. Med inspiration från Londons Docklands lade initiativtagaren Bengt Tengroth fram en vision för områdets fortlevnad med ny funktion.<sup>18</sup> Planerna fick så småningom fäste hos kommunens representanter och en utvecklingsplan färdigställdes. Efter några tröga år under lågkonjunktrens tidiga 1990-tal tog byggandet ny fart och 1996 startades bolaget Norra Älvstranden Utveckling AB med syfte att väcka marknadens intresse för investeringar. Resultatet är idag tydligt i bildandet av en ny stadsdel som består av flervåningshus med ett stort antal bostadsrätter där bottenvåningarna mot hamnen inretts för butiks- och caféverksamheter. Tills dags dato driver och utvecklar bolaget (nuvarande Älvstranden Utveckling AB) byggandet på båda älvstränderna.

<sup>16</sup> <http://www.goteborgshamn.se/Om-hamnen/Historik6/Historik1/>

<sup>17</sup> Bonsdorff 1931, s. 308

<sup>18</sup> Trossholmen 2009, s. 11

## 2.3 Norra Masthugget

Fram till år 1870 anlades södra älvstranden med kaj och den sträckte sig från Järnvågen till Rosenlund och Skeppbron i öster bort mot dagens Göta Älvbro. Under åren kring 1890 utökades kajen åt väst norr om stadsdelen Masthugget.<sup>19</sup> Sänkverket, en höj- och sänkbar bom som förhindrade fientliga fartyg från att ta sig in i inre hamnen, uppfördes här vid kajen. Även ett tullhus kom att byggas på platsen under slutet av 1800-talet med uppgift att åt kronan bevaka den expanderande handeln.

Masthuggskajen har fått sitt namn efter de magasin med mast- och skeppsvirke som lagrades här. Västra delen av kajen kom att bli förtöjningsplats åt lastfartyg för import av metaller, spannmål och bomull samt för export av trä, papper, järn och tändstickor till stora delar av världsmarknaden. Vid östra Masthuggskajen vigdes plats åt emigrantfartyg med destination England och därefter vidare färd mot Amerika.<sup>20</sup> Hela kajen kom att bli avsedd för trafik på de Brittiska öarna, oavsett om det gällde passagerartrafik eller godsfrakt.

Vid 1900-talets början låg i höjd med Amerikahuset rödmålade trälängor som inhyste sillsalterier.<sup>21</sup> Fiskets plats i hamnen var framträdande långt in på århundradet då bland annat Rosenlundskanalen<sup>22</sup> livligt nyttjades för transport till och från marknadsplatsen Fiskekyrkan.



Fig. 3 Masthuggskajen 1901.

Varuupplagen i trä dominerade stora delar av Masthuggskajen ända in till slutet av 1960-talet då rederiet Stena Line successivt tog över marken och ersatte bebyggelsen med stora terminaler för passagerare och transportfordon. Området närmast kajen är idag inte tillgängligt för flanören utan upptas av terminaler med tillhörande bilpåfarter och transporthantering.

---

<sup>19</sup> Bonsdorff 1931, s. 5

<sup>20</sup> Olson, B., Svenson, C. 1981, s. 54-55

<sup>21</sup> Bonsdorff 1931, s. 157

<sup>22</sup> Rosenlundskanalen är en del av den före detta vallgraven.

## 3. STADSMILJÖN I ERIKSBERG

### 3.1 Stadsdelens karaktär

Norra älvstranden har sedan slutet av 1980-talet genomgått en genomgripande förändring i karaktär och utseende. Från att ha varit ett område präglad av varvsindustrin med stora öppna ytor är det idag en stadsdel där tätt placerade bostadskvarter upptar marken. Det är en ung stadsdel sett utifrån funktionen storskaligt bostadsområde. Majoriteten av bostäderna är påkostade bostadsrätter med hamnnära läge eller havsutsikt. Byggnaderna är uppförda i 5-12 våningar och vinklade för bästa möjliga utsikt över vattnet. Arkitekturen är inspirerad av båtliv och sjöfart, främst i fastigheterna vid kajen. Dominerande drag längs kajen är den långa hamnpromenad som fortsätter mot öst där Sannegårdshamnen tar vid. Längs stråket intill färjeläget Eriksberg ligger Eriksbergstorget med flera restauranger, caféer och hotell inhysta i äldre ombyggd varvsbebyggelse. I bostadshusens bottenplan finns kontorslokaler för mindre företag. Hamnstråket kantas av båtplatser och här finns ett antal publika konstverk med marin estetik längs vägen. De fyra pirarna har fått vara kvar sedan varvsdagarna och pirhuset på Dockepiren huserar sedan 1990 en restaurang.



Fig.4 Eriksbergs stadsmiljö.

Stadsdelen karaktäriseras av smala stenbelagda gator mellan de tätbebyggda kvarteren. Här och var mjukas den hårda fysiska miljön upp av enstaka trädrader, buskar eller blomsterplanteringar. Gårdarna skiljer sig markant från gatorna genom en frodigare grönska och fler sittplatser. De större gatorna avsedda för biltrafik ligger parallellt i nord-sydlig riktning och är tydligt separerade från de mer privata ”gågatorna”. I norr ligger det gamla kvarnområdet samlat vars byggnader har omvandlats och utvecklats från industribebyggelse till bostäder. Östra Eriksbergsgatan fungerar som huvudled och delar av den nybebyggda marken i söder från kvarnindustrins område i norr. Sannegården tar med sin lägre bebyggelse vid i öster där större kvarter uppförts vid Sörhallsberget och kring den gamla hamnen från 1914.

Eriksberg ramar in av grönområdet Kvarnberget och det intilliggande Färjestaden som inom kort kommer byggas enligt planerna för västra Eriksberg.<sup>23</sup> Bockkranen över före detta torrdockan höjer sig som ett av Göteborgs största landmärken högt över bebyggelsen och dominerar Hisingens siluett.

<sup>23</sup> <http://www.vastraeriksberg.se/utbyggnadplan/>

## 3.2 Äldre bevarad bebyggelse

Byggnaderna är beskrivna i enlighet med deras geografiska läge med start i väster. Hamnnära byggnader beskrivs först och därefter behandlas kvarnområdet norr om Östra Erikbergsgatan.

### 3.2.1 Eriksbergskranen

Vid expansionen av varvet uppfördes på Hisingen 1969 en av de största bockkranarna i Sverige. Efter varvets kollaps 1979 lät man kranen stå utan planer för framtida funktion. 2012 beslutade Länsstyrelsen att byggnadsminnesförklara både bockkranen och den tillhörande före detta torrdockan.

### 3.2.2 Blå Hallen/Hotell 11

Byggnaden uppfördes 1961 under decenniets blomstrande varvsexpansion.<sup>24</sup> Namnet Hotell 11 syftar både på traditionen att numrera hamnens alla hus och på huset vid älven (i folkmun ”älva”). Den stora maskinhallen byggdes 1992 om för att bli hotell, konferens och kontor.<sup>25</sup> Då bevarades den rejäla stålstommen som arkitekterna målat i starka färger, med inspiration från 1920-talets holländska De Stijl. Hallens fasad mot kajen har ett runt fönster vilket påminner om avgasröret från de stora dieselmotorer som byggdes upp och provkördes inne i byggnaden.

### 3.2.3 Vita Hallen (Eriksbergshallen)

Intill Blå Hallen ligger Vita Hallen som byggdes upp som maskinverkstad 1922 sedan de prefabricerade delarna anlät från Tyskland. Även Vita Hallen användes till verksamhet med att bygga och provköra fartygsmotorer. Byggnaden har sedan 1990-talet använts för utställningsverksamhet, konserter och konferenser.

### 3.2.4 Vita villan

Den vita trävillan byggdes 1916 då varvsmiljön fortfarande dominerades av träbebyggelse. Här huserade varvets administration. Idag är det den enda äldre träbyggnaden som finns kvar i Eriksbergsområdet. Under åren har villans omfång utökats, främst under 1920- och 1930-talen.<sup>26</sup> Den stora träbyggnaden stod tidigare 100 m längre österut men för att ge bättre plats åt uppförandet av nya bostadshus sågades den år 1990 i två delar och sjösattes för att dras i land och monteras på sin nuvarande plats vid Eriksbergstorget. Idag har en restaurang tagit över verksamheten i byggnaden, därtill finns några mindre företag.

### 3.2.5 Sjöporten

Uppfördes 1945 och hade funktionen av huvudförråd för Eriksbergsvärvet. Ombyggt 1988 till kontor och verkstäder.

### 3.2.6 Sörhallen

Göteborgs Ris- och Valskvarn uppförde byggnaden under 1880-talet och byggnaden är därmed Eriksbergs äldsta. Kvarnen köptes under tidigt 1900-tal upp av Kooperativa Förbundet för kafferosteriverksamhet. Eriksbergs varv förvärvade fastigheten i mitten på 1960-talet. Efter varvskrisen på 70-talet genomgick byggnaden en ombyggnation för att bli kontorslokaler.<sup>27</sup>

### 3.2.7 Pirarna och kajen

De fyra pirarna som var en del av varvet på Eriksberg har bevarats till eftervärlden. Pirhuset på Dockepiren uppfördes 1956 som en servicebyggnad för flytdockorna och byggdes 1990 om till

---

<sup>24</sup> SBK - Bestämmelsekarta DP/3903 Handling

<sup>25</sup> *UpptäckHisingen.pdf* s. 42

<sup>26</sup> SBK - Bestämmelsekarta DP/3903 Handling

<sup>27</sup> *UpptäckHisingen.pdf* s. 40

krog med höga ambitioner. I början av 1990-talet byggdes magasinsbyggnader på Bogserpiren för Röda Bolagets bogserbåtar. Nyligen har kajerna fått en extra lägre nivå för att underlätta tillgängligheten för båtägare till mindre båtar.

### 3.2.8 Snickeriet

Snickeriet är en tegelbyggnad från 1955 som hörde till Eriksbergsvärvet. Under varvstidens dagar tillverkade man båtarnas inredning i byggnaden. Idag har lokalverksamheten kommit att ändras till kontor, mindre verkstäder och konstnärsateljéer.<sup>28</sup>

### 3.2.9 Juvelkvarnen

Handelskvarnen på Eriksberg uppfördes 1914. Namnet Tre Lejon fick kvarnen 1925 då anläggningen såldes till Kooperativa Förbundets dotterbolag Tre Lejon men sedan 1990 kallas byggnaden Juvelkvarnen. Bolaget uppförde ytterligare byggnader på området fram till 1950-tal vilket ger en blandad bebyggelse. Tegelbyggnaderna öster om kvarnen är från 1920-tal och karaktäriseras av nationalromantik och 20-talsklassicism. Samtliga äldre byggnader öster om juvelkvarnen får inte rivas eller utseendemässigt förvanskas enligt gällande detaljplan.<sup>29</sup>

Verksamheten vid kvarnen upphörde under 2001 och nuvarande ägarna byggbolaget JM AB har inrett kvarnbyggnaderna<sup>30</sup> med bostäder och kontor. Den långa raden av silorör mot öster ansågs för dyra för ombyggnad och beslutades för rivning i den nya detaljplanen från 2003 vilket också verkställdes 2006.<sup>31</sup> Idag står ett nybyggt höghus med bostäder på platsen. I kvarnområdets västra del finns en annan grupp kopplade silos kvar och byggherren JM AB planerar bostäder i byggnaden. Hela kvarnanläggningen är upptagen i kommunens bevarandeprogram som mycket kulturhistoriskt värdefull. Ny bebyggelse ska enligt gällande detaljplan stämma väl in i den befintliga industrimiljön.

### 3.2.10 Celsiusgården

Kontorsbyggnaden för Eriksbergs Mekaniska verkstad uppfördes 1942 och fungerar än idag som kontorslokaler dock med en moderniserad interiör.

---

<sup>28</sup> *Norra Åhstrandsguiden* s. 11

<sup>29</sup> SBK – Bestämmelsekarta DP/4748

<sup>30</sup> D.v.s. ursprungliga kontorsbyggnader och magasin.

<sup>31</sup> SBK - Bestämmelsekarta DP/4748 Handling



Under juni månad 2012 uppmärksammandes modern kulturmiljö då Eriksbergs bockkran och före detta torrdocka blev utnämnda till byggnadsminnen. Kranen uppfördes 1969 som en i ledet av många satsningar i utvecklingen av varvsverksamheten på Hisingen. Enligt Länsstyrelsens motivering särskiljer sig kulturarvet som ”... ett av de mest påtagliga monumenten över den storskalighet och rationalitet som präglade varvsindustrin under det expansiva 1960-talet. Det är den enda kvarvarande kranen av sitt slag i Sverige. Anläggningen är av stor betydelse både lokalt, regionalt och nationellt som en stark och framträdande symbol för den en gång världsledande och internationellt kända varvsindustrin i Göteborg.”<sup>38</sup> Kranen bidrar även till stadsbildens siluett som landmärke och är en av de få varvshistoriska symboler som fått stå kvar till våra dagar. Utnämningen innebär q-märkning och lagskydd över kranens interiöra och exteriöra färgsättning samt tekniska detaljer. Torrdockan får inte fyllas igen eller bebyggas utöver vad som anges i detaljplanen för västra Eriksberg från 2006.

Resterande byggnader från Eriksbergsvarvets storhetstid eller annan äldre bebyggelse har i skrivande stund inget skydd i plan.



Fig. 6 Eriksbergskranen är byggnadsminne sedan 2012.

---

<sup>38</sup> <http://www.bebyggelseregistret.raa.se/bbr2/anlaggning/visaVardering.raa?anlaggningId=2132000019293&page=vardering&varderingParent=ANLAGGNING>

## 5. AKTÖRER I UTVECKLINGEN AV ÄLVSTRÄNDERNA

### 5.1 Älvstranden Utveckling AB och andra aktörer

Bolagets uppgift att leda och driva utvecklingen av norra och södra älvstränderna delas med ett flertal aktörer. Deltagarna för exploatering väljs ut under inledningskedet av projekteringen över det aktuella området. Stadsbyggnadskontoret har innan projekteringsstart tillsammans med Älvstranden Utveckling AB gjort en grundlig analys av områdets förutsättningar inför exploatering. Myndigheten har också ansvar för upprättandet av detaljplan.<sup>39</sup>

I uppförandet av Eriksbergs bebyggelse består konsortiet för västra Eriksberg idag av Egnahemsbolaget, Riksbyggen, HSB, JM, NCC och PEAB samt Bostadsbolaget. Bostadsrätter är avgjort dominerande men det finns ca 1/3 hyresrätter på området inom västra Eriksberg.<sup>40</sup> I östra stadsdelen inleddes byggnationen under tidigt 1990-tal och pågick till 2008. Inblandade byggherrar och fastighetsägare var främst bolaget Norra Älvstranden Utveckling AB, HSB, JM, Skanska Väst AB samt Familjebostäder.<sup>41</sup>

I arbetet med Norra Masthugget står i dagsläget Stena Fastigheter fram som en av de största aktörerna. Markägare är Älvstranden Utveckling AB, Göteborgs Stad och ett antal privata mark- och fastighetsägare. Enligt planeringen ska minst 25 % av bostäderna bestå av hyresrätter och resterande blir bostadsrätter.<sup>42</sup>

### 5.2 Älvstrandsmodellen

*Den goda staden*<sup>43</sup> är mottot som ska genomsyra all verksamhet inom bolaget och sammanfattas i visionen genom följande:

- Förverkliga Vision Älvstaden.
- Samarbeta.
- Tänka ekologisk, socialt och ekonomiskt hållbart.
- Tänka barnperspektiv och blandstad.
- Följa stadens markanvisningspolicy.
- Göra temporära åtgärder.
- Ha stabil ekonomi.<sup>44</sup>

Visionen för *Den goda staden* ska enligt bolaget verka för att Göteborg ska bli en rik och levande stad där alla människor ska kunna bo och leva gott. Man skriver också uttryckligen att blandstad eftersträvas som en viktig riktlinje för utveckling. Visionen uttrycker en önskan om att ”ha vissa likheter med den gamla staden”.

---

<sup>39</sup> *Älvstrandsmodellen* PDF s. 1-2 <http://www.alvstranden.com/om-oss/aelvstrandsmodellen/>

<sup>40</sup> <http://www.vastraeriksberg.se/>

<sup>41</sup> *Norra Älvstrandsguiden* 2001 s. 10-15

<sup>42</sup> <http://www.alvstranden.com/den-nya-staden/omraden/norra-masthugget/aktuella-projekt/norra-masthugget/> och <http://goteborg.se/wps/portal/invanare/bygga-o-bo/kommunens-planarbete/plan--och-byggeprojekt> Norra Masthugget

<sup>43</sup> <http://www.alvstranden.com/om-oss/affarside-och-vision/>

<sup>44</sup> <http://www.alvstranden.com/om-oss/vart-uppdrag/>



Älvstrandsmodellen syftar till att användas för att skapa långsiktigt hållbara stadsdelar. Grundtanken har varit att ta fram en modell som är användbar i sammanhang där många aktörer ska samarbeta kring stadsutveckling. Samtliga inblandade ska ha hela stadsdelens bästa för ögonen vilket kräver stort ansvar och helhetsperspektiv. Ett viktigt kriterium för deltagande i byggnation bygger därför på ekonomisk uthållighet. Av de utvalda bolagen bildas ett konsortium och stadsbyggnadskontoret startar därefter upprättandet av detaljplaner för området. Urvalet av byggbolag bygger på hur väl deras visioner stämmer överens med Älvtrandens Utvecklings linje för den aktuella marken. Området delas därefter in i bygglotter och önskemål ges från bolagen. När detaljplanen vunnit laga kraft genomförs affären och byggandet kan påbörjas. Modellen är tänkt att appliceras på samtliga utvecklingsområden inom konceptet *Älvstaden* oavsett fysiska och geografiska förutsättningar. Ledordet är, enligt bolagets policy, samverkan. Samarbete genom gemensamma målbilder och gemensamt ansvar är lika för alla affärsparter och bildar basen för Älvstrandsmodellen.

## 6. KULTURMILJÖARBETE INOM ÄLVSTRANDEN UTVECKLING AB

### 6.1 Bolagets kulturmiljöarbete

Inför en kommande exploatering av mark görs ett antal markundersökningar i syfte att upptäcka eventuella spår efter tidigare boställen eller verksamheter. Arkeologiska undersökningar i mark och vatten genomförs i samarbete med Länsstyrelsen för att klargöra hur förutsättningarna för exploatering ser ut. Efter utförda kontroller påbörjas arbetet inför nybyggnation enligt Älvstrandsmodellen<sup>45</sup> och stadsbyggnadskontoret kan sätta igång med upprättandet av detaljplaner för det aktuella området.

Älvstranden Utveckling AB har i dagsläget inga anställda antikvarier eller nedtecknade riktlinjer eller program för arbetet med kulturmiljöfrågor. Det finns ingen policy rörande konsultation hos extern antikvarisk kompetens för hjälp med arbetet. Kulturmiljöarbetet påbörjas först då stadsbyggnadskontoret kommer in i processen. I samarbetet med stadsbyggnadskontoret är det myndigheten som ansvarar för dessa frågor vid en exploatering i regi av Älvstranden Utveckling AB. Kulturmiljön blir således en aktuell fråga först i skedet när detaljplanearbetet startas upp och stadsbyggnadskontoret bidrar då med antikvarisk kompetens. Utöver denna samverkan har de båda instanserna liten kontakt.<sup>46</sup>

I utvecklingsprocessen av ett område finns lagrum i Miljöbalken, Plan- och Bygglagen samt Kulturminneslagen att rätta sig efter. Lagstiftningen rörande kulturmiljön kommer till uttryck i de detaljplaner som upprättas av stadsbyggnadskontoret. Utifrån stöd i planerna ges de riktlinjer som gäller för enskilda byggnader, nybyggnation och övrig mark. Bolaget bygger utifrån detaljplanernas ramar och har därmed tydliga gränser för exploateringen.

### 6.2 Kulturmiljöarbete i utvecklingen av Eriksberg

Kulturmiljöarbetet i de stadsdelar som exploateras av Älvstranden Utveckling AB är olika från fall till fall. Som nämnts ovan har bolaget inga generella riktlinjer för frågor kring kulturmiljö utan tar hjälp av stadsbyggnadskontoret för antikvarisk kompetens i detaljplanearbetet.<sup>47</sup> Bolaget har i stadsdelen Eriksberg försökt återanvända den äldre varvsbebyggelsen i möjligaste mån och anpassat den till nya funktioner enligt byggherrarnas agenda. Villkoret för bevarande har varit förankrat i möjligheten att hitta en ny säljande funktion. Ett undantag som bevarats på andra premisser är den sedan 2012 byggnadsminnesförklarade bockkranen som sedan uppförandet 1969 varit ett av Göteborgs största landmärken. Bolaget ansökte om byggnadsminnesförklaring hos Länsstyrelsen som bedömde kranen som ”synnerligen märklig genom sitt kulturhistoriska värde”.<sup>48</sup> Där exploatören inte hittat någon ny vinstgenererande användning har man rivit. År 2006 beslutade byggföretaget JM att riva stora delar av Juvelkvarnen; silona från 1912 i tegel och betong gick till historien.<sup>49</sup> På platsen uppfördes ett höghus med exklusiva bostadsrätter.

---

<sup>45</sup> Mer om *Älvstrandsmodellen* på s. 24

<sup>46</sup> Informant 1, 28 Maj 2013

<sup>47</sup> Informant 1, 28 Maj 2013

<sup>48</sup> <http://www.bebyggelseregistret.raa.se/bbr2/anlaggning/visaMotivering.raa?anlaggningId=21320000019293&varderingId=21000001822620> Eriksbergs bockkran

<sup>49</sup> GP 28 Februari 2006

## 7. PLANERADE UTVECKLINGSOMRÅDEN I HAMNEN – ETT URVAL

Samtliga områden utvecklas i regi av Älvstranden Utveckling AB. Enligt Byggnadsnämndens beslut ska stadsbyggnadskontoret upprätta detaljplaner för områdena och samarbeta med inblandade aktörer under utvecklingsprocessen. Exploateringen sker enligt Älvstrandsmodellen.

### 7.1 Västra Eriksberg

Eriksberg beskrivs av Älvstranden Utveckling AB som ett ”relativt moget område”.<sup>50</sup> Stadsdelens utveckling mot bostadsområdet tog sin början i 1980-talet då de första bostadshusen projekterades efter nedläggningen av varven. Den västra sektionen av stadsdelen håller i dags dato på att bebyggas med nya bostadsrätter i sex till tio våningar strax väster om bockkranen. Planerna sträcker sig från kranen i öst bort mot Färjenäs vid Älvsborgsbrons fäste. Exploateringen innebär också ny infrastruktur med gatu- och ledningsnät, upprustning av kajer, ny gång- och cykelbro, bryggor, torgplatser och parker. Här finns sedan utnämmandet 2012 två byggnadsminnen att ta tillvara och värna för framtiden; bockkranen och en före detta torrdocka.

### 7.2 Norra Masthugget

Stadsbyggnadskontoret upprättar just nu detaljplaner för området mellan Rosenlund i öst och Stigbergets fot i väst. Starten sker vid Rosenlund och därefter läggs successivt ett antal planer upp för hela sträckan västerut. Här vill bolaget skapa en stadsdel med innerstadskaraktär i bjärt kontrast till de öppna ytor som utmärker området idag. Tanken är att knyta ihop Majorna med Järntorget för att få en tydligare helhetskänsla i staden. En avgörande faktor för miljöns gestaltning har att göra med Oscarsledens framtid. Idag skär leden av hela stadsdelen från vattenkontakt och norr om trafiken upptar Stena Lines rederi hela sträckan längs med kajen. Förändringar av Oscarsledens sträckning och utseende diskuteras av olika aktörer och kan sammanfattas genom en överdäckning alternativt nedgrävning.<sup>51</sup> Utvecklingen förutsätter oavsett beslut en stor ekonomisk insats såväl som väl genomförda konsekvensanalyser. Den befintliga bebyggelsen i östra delen av området består idag av kontorskomplex och parkeringar. Västerut finns ett flertal välbevarade äldre fastigheter såsom Pumpstationen och Amerikahuset. Ytterligare äldre byggnader är ett stort stenmagasin från 1930-tal och träbyggnaden ”Kommersen” från 1880-tal.

### 7.3 Skeppsbron

Området utvecklas och regleras utifrån två detaljplaner; en med fokus på ny infrastruktur och en med inriktning mot nybyggnation av kontor och bostäder.<sup>52</sup> Spårrälsens dragning längs med Stora Badhusgatan ska knyta samman Järntorget med Lilla Torget och är det projekt som ligger

---

<sup>50</sup> <http://www.alvstranden.com/den-nya-staden/omraden/eriksberg/eriksberg/>

<sup>51</sup> *Samrådsredogörelse: Program för detaljplaner, Norra Masthugget inom stadsdelarna Masthugget och Pustervik i Göteborg* s. 2

<sup>52</sup> <http://goteborg.se/wps/portal/invanare/bygga-o-bo/kommunens-planarbete/plan--och-byggprojekt:Skeppsbron>

närmast i tid. Stenpiren projekteras i syfte att bli en ny större trafikpunkt för kollektivtrafiken samt för att avlasta Brunnsparkens överbelastning. Marken som planeras för nybyggnation ägs huvudsakligen av Älvstranden Utveckling AB. Här kommer byggnader i 7-8 våningar att uppföras, eventuellt med butikslokaler i bottenplan för handel och restauranger. Planerna för marken närmast vattnet inkluderar en utflyttning av kajen med 15-40 meter och parkanläggning längst västerut. Den befintliga bebyggelsen är skyddad i plan vilket innebär att Merkurhuset och ”Kinesiska Muren” står kvar och inordnas i den framväxande stadsmiljön.<sup>53</sup>

## 7.4 Frihamnen och Ringön

Stadsbyggnadskontoret utarbetar i skrivande stund ett program inför detaljplanering av områdena belägna vid Göta Älvbrons norra fäste. Denna del av staden förknippas idag med industri och verkstäder. Enligt Älvstranden Utveckling AB:s vision och riktlinjer för *Den goda staden* är det troligt att ”blandstaden med bostäder, butiker, service, parker, kultur och evenemang blir riktmärke” i detta projekt.<sup>54</sup> Med siktet inställt på Göteborgs 400-årsjubileum år 2021 arbetar en ledningsgrupp bestående av stadsbyggnadskontoret, Älvstranden Utveckling AB, Lundby stadsdelsförvaltning och Fastighetskontoret mot att en första etapp i planeringsprocessen ska stå klar under jubileumsåret.

## 7.5 Lindholmen

Lindholmen har under de senaste tio åren fått en stark prägel av kontorsbebyggelse som inhyser IT-företag, universitet och gymnasieskolor. Alltihop är samlat under konceptet *Lindholmen Science Park*. I området finns lunchrestauranger och caféer som serverar studenterna och tjänstemännen under kontorstid. Just nu arbetar ett bildat konsortium bestående av Älvstranden Utveckling AB, Peab, Skanska Nya Hem och HSB för att bryta den enahanda aktivitetsfunktionen. I Lindholmshamnen planeras exempelvis bostadsbyggande med upp till 450 nya lägenheter.<sup>55</sup>

---

<sup>53</sup> Jacobsson 2012, *Merkurhuset - Bebyggelsehistorisk uppsats*, s. 24-27

<sup>54</sup> <http://www.alvstranden.com/den-nya-staden/omraden/frihamnen/frihamnen/>

<sup>55</sup> <http://www.alvstranden.com/den-nya-staden/omraden/lindholmen/aktuella-projekt/lindholmshamnen/>

## 8. DISKUSSION

### 8.1 Bevarande är hållbar utveckling

Rivningar och nybyggnation är oftast nära kopplat till höjda fastighetspriser och, i central stadsmiljö, bildande av dyra bostadsrätter samt höga hyror hos den eventuella allmännyttan. En bevarad och väl underhållen byggnad går hand i hand med tanken om hållbar utveckling. Att bevara är hållbart ur social, ekonomisk, historisk och miljömässig synvinkel:

- Bevarande av byggnader möjliggör att folk i högre utsträckning kan bo kvar. Dyra lyxrenoveringar av allmännyttan bör undvikas med hänsyn till de befintliga boendes ekonomi. Fastighetsägare till äldre hus har till skillnad från ägare till nybyggda dito möjlighet att ta ut en lägre hyra då utgiften för fastighetsköpet sedan länge är uppvägd. Detta ger en större social spridning bland hyresgästerna som i sin tur har råd att exempelvis starta upp nya verksamheter i byggnaden. Bevarade miljöer har också en välkänd identitet och skapar på så vis en trygghet i stadsmiljön, vilken ofta försvinner vid rivning och måste återställas på nytt. En stadsdels ”goda atmosfär” tar ofta årtal att bygga upp och bör värnas på samma premisser som tillväxt och lönsamhet. Stora förändringar i den fysiska miljön riskerar alltid att splittra fungerande sociala nätverk och resulterar därför i lägre livskvalitet hos de berörda parterna.
- Att bevara är ekonomisk hållbart med tanke på mindre materialkonsumtion och energiförbrukning samt bidrar till reducerade påfrestningar på miljön genom exempelvis färre transporter av material.
- Genom bevarandet av byggnader ger man ökad möjlighet till en historisk läsbarhet av en plats. Även äldre byggnadstekniker har chans att leva vidare vid beaktande av byggnadens ursprungliga material och konstruktion. Den historiska kopplingen är också något som generellt sett uppskattas av besökare eftersom man som turist gärna vill lära mer om platsens ursprung och utveckling. I ett internationellt perspektiv baseras turism i hög grad på historiska dragplåster där områdets specifika karaktärsdrag lyfts fram och förstärks.
- Traditionella material är ofta mer miljövänliga än dagens material som trots goda ambitioner inte når upp till ryktet som underhållsfria. Sedan massproduktionens födelse har utvecklingen av material tyvärr fått en eskalerande bieffekt i sämre kvalitet och utförande. Bakslaget ger en ovälkommen effekt på miljön i form av bristande hänsyn till naturen vid till exempel hårt uppdrivet virke eller mindre nogräknade företags koldioxidutsläpp vid cementtillverkning.

### 8.2 Stadsplanering idag

Zonindelning är kännetecknande för den typ av stadsplanering som sedan 1930-talet dominerat västvärlden och de senaste årtiondena även påverkat resten av världen i allt större utsträckning. Funktionen styr formen i både stor och liten skala. En ny byggnads arkitektoniska uttryck styrs av vilka verksamheter den ska innehålla. Staden som helhet ses i skenet av samma utgångspunkt; stadsplanen planeras efter ett antal skilda funktioner som, enligt denna typ av planering, också bör skiljas åt i praktiken och därmed följer formen funktionen även i den större skalan. Visionerna för exempelvis Göteborg är ambitiösa men lyckas inte bryta sig loss från normen och går i stort samma väg som ortodox stadsplanering. Detta trots att de uttalade visionerna har sin utgångspunkt i blandstaden. Utvecklarna har inte riktigt nått fram till förverkligandet av ambitionen om flerfunktionella stadsdelar och områden. Den funktionsseparerade planeringen

tenderar att bli ett hot mot den befintliga bebyggelsen eftersom den miljö som växt fram under lång tid ofta måste ge plats åt nya större byggnadskomplex som bryter tvärt mot vad som redan finns på platsen. Genomtänkt integrering av ny bebyggelse i den gamla är, som redovisats ovan, ur ett flertal aspekter den mest hållbara vägen att gå vid stadsutveckling.

Det finns ett stort glapp mellan vilken slags miljö som människor föredrar att vistas i och vad som idag produceras. Detta har, enligt Söderlind, varit ett problem sedan 1930-talet och fortsätter alltjämt att vara det.<sup>56</sup> Byggindustrin och finansmarknaden har ett helt annat fokus än vad folk i allmänhet uppfattar som en attraktiv och välfungerande stadsmiljö. Det måste bli lönsamt och tillåtet att bygga enligt vad som efterfrågas och samtidigt arbeta för en hållbar utveckling med energieffektivisering, råvaror och kultur. Det kan visserligen finnas andra dragplåster än blandade upplåtelseformer som ger mångfald åt en stadsdel. Verksamheter av varierande slag lockar folk men bör, enligt Jacobs, vara aktiva under flera tider på dygnet för att bidra till en välfungerande stadsdel. Nya verksamhetsidéer behöver gynnsamma förhållanden för att kunna växa. I äldre hus är hyran troligtvis lägre och ger därmed plats för nybildade företag att ha möjlighet att expandera. Ett tydligt exempel är Andra Långgatan med omnejd i stadsdelen Linnéstaden. Här har befintliga byggnader blivit lukrativa miljöer för nya företag. Äldre bebyggelse medverkar alltså till en större mångfald och en mer tillåtande miljö för folk i samtliga samhällsskikt. Bevarandet har en stark social funktion och kan överbygga annars svåråtkomliga och rigida strukturer i samhället.

Sedan politiken alltmer tagit sin hand ifrån bostadsförsörjningen har bobyggandet blivit mer och mer marknadsstyrt. Allmännyttan måste få ett uppsving. Bostadsbristen talar idag sitt tydliga språk. Låt bostadskön peka ut vilka bostäder som efterfrågas och bygg därefter. Så länge detta faktum ignoreras ekar mottot *hållbar utveckling* tomt utan löfte om förbättring för samhället i stort. Detta hör ihop med att alltfler hyreskontrakt omvandlas till bostadsrätter. Köparen gör en investering som helst ska ge god avkastning vid senare säljtillfälle. Ett antal faktorer bidrar till om priset höjs eller sänks. En viktig omständighet är lägets attraktivitet. Finns det statussänkande verksamheter i närhet till din bostadsrätt påverkar det priset. Fastighetsmarknaden inverkar på stadsmiljön och i synnerhet bebyggelsen genom enorma investeringar i lyxrenoveringar. Det ombyggda objektet förlorar sin historia när konstruktion och material byts ut och stadsdelen går miste om sin historiska kontext. Gentrifieringen motarbetar därmed den historiska läsbarheten genom exempelvis det eskalerande ombildandet av hyresrätter till bostadsrätter. På så vis upprätthålls inflyttningen av kapitalstarka invånare, bort motas den befintliga befolkningen och områdets identitet byts ut mot en mer marknadsmässig profil.

### 8.3 Kulturmiljöarbete hos Älvstranden Utveckling AB

Älvstranden Utveckling AB har av kommunen fått ett huvudansvar för Göteborgs stadsutveckling.<sup>57</sup> Bolagets verksamhet ska fungera som ett alternativ till den traditionella samhällsstyrda utvecklingsprocessen eller den omfattande privatiseringen. Göteborgs har utvecklat nya metoder för stadsutveckling som under senare år tillämpats på norra älvstranden och nu är tänkt att gälla som mall för utveckling av andra områden. Älvstrandsmodellen appliceras på samtliga stadsdelar som utvecklas av bolaget. Generellt sett är det framstående byggföretag som har makten att utveckla och omskapa Göteborgs centrala stadsmiljö. Så även i regi av Älvstranden Utveckling AB då större byggbolag har de ekonomiska medel som krävs för att förverkliga konceptet Älvstaden. Det innebär att bostadsrätter får företräde till attraktiva lägen och att befintliga byggnader, som av riskkapitalister bedöms vara icke-vinstdrivande, rivs. I dagsläget bör bolaget bygga upp riktlinjer och policies för arbetet med kulturmiljön i de områden

---

<sup>56</sup> Se teoriavsnittet på s. 13

<sup>57</sup> *Riksintresset Göteborgs hamn 200\_67* s. 38-39

som planeras för exploatering. Då Göteborgs Stad lämnat över ansvaret för stora delar av stadsutvecklingen till Älvstranden Utveckling AB bör det i stadgarna ingå rättesnöre för hur kulturmiljöarbetet ska gå till. Bolagets policys kan med fördel luta sig på lagstiftningen i MB, PBL och KML för att få en regelrätt prägel.

## 8.4 Eriksberg

De bevarade före detta industribyggnaderna har tagits till vara med förändrad funktion och vissa tillbyggnader har uppförts. Anmärkningsvärt är dock upplysningarna som fås genom granskning av detaljplanerna för området. Majoriteten av den äldre bebyggelsen vid kajen saknar rivningsförbud i plan. Detta gäller Blå Hallen, Vita Hallen (Eriksbergshallen), Sjöporten och till och med pirarna vilkas historia sträcker sig till 1880-tal. Inte heller Snickeriet eller Sörhallen är skyddade i plan. Längs Västra Eriksbergsgatan ligger en 1970-talslänga på ej detaljplanlagt område.

Informationen vittnar om ett förbiseende av den miljö som en gång var vital för verksamheterna på platsen. Genom q-märkningen i plan har befintlig miljö åtminstone en lagstadgad rättighet att stå kvar. Ifall att ambitionen är inriktad mot ett bevarande av äldre bebyggelse bör nämnda byggnader snarast skyddas i plan.

## 8.5 Norra Masthugget

I Norra Masthugget och på många andra platser i Göteborg verkar exploatörerna vilja komma bort från arvet efter hamnverksamheter såsom varvsindustrin och andra tidigare näringar. Äldre tiders verksamheter har byggt upp staden och förberett en bördig grogrund för senare tillkomna företag, av varav ett flertal idag är världsomspännande. Det är inte bara vid besök på statliga institutioner såsom Sjöfartsmuseet och Stadsmuseet som man ska ha möjlighet att ta del av stadens historia. För att vara tillgänglig för alla invånare och besökare ska stadens ursprung också vara läsbart i den befintliga fysiska miljön där det naturligt hör hemma.

Norra Masthuggets östra del detaljplaneras i skrivande stund. I hela stadsdelen syns många likheter med Eriksberg; stora öppna ytor men också ett antal äldre byggnader som är de enda som vittnar om platsens historik. Pumpstationen, Amerikahuset, magasinet och Kommersen är de mest framträdande av den äldre bebyggelsen i en miljö dominerad av 1960-talskomplex och stenöken. I det kommande upprättandet av nya detaljplaner bör stadsbyggnadskontoret värna kulturmiljön från olika tider så att denna ska kunna införlivas med nya tidslager. Då krävs att lagstiftningen används fullt ut.

Stadsdelens äldsta byggnad är Kommersen och fungerar som ett ypperligt exempel på att bevarande är socialt och ekologiskt hållbart. Här har en blomstrande marknadskultur växt fram där alla är välkomna och kan mötas på samma nivå, dessutom i ett miljövänligt sammanhang som främjar återvinning. Tveksamt om en lika tillåtande atmosfär kunnat få fäste i exempelvis Eriksbergs nybygge. Är Kommersen då en bromskloss i gentrifieringsprocessen av Masthugget? Vid den kommande exploateringen av området norr om Första Långgatan är det i första hand planerat att bostadsrätter och kontorsbyggnader ska uppföras. I detta sammanhang ter sig det folkliga Kommersen som en mycket udda fågel. Till detta läggs att det är den i särklass äldsta byggnaden i området. Hur har exploatörerna valt att behandla detta faktum? Ser man Kommersen som en tillgång eller ett hinder i skapandet av en ”ny” stadsdel? Gentrifieringsprocesser sker överallt i staden. Även utanför de centrala delarna av staden ges företräde till bostäder för de som har råd. Ett aktuellt fall är upprustningen av Pennygängen i

Högsbohöjd där många av de boende kommer att ha svårt att bo kvar efter planerad totalrenovering. Gentrifieringen är en reell verklighet där de sämst rustade måste ge plats åt de bättre bemedlade, utan större chans till påverkan av utvecklingen. Låt Norra Masthugget bli en trendbrytare och våga behålla den unika miljö vid Kommersen som är livskvalitet för många människor i Göteborg.



Fig. 7-9 Kommersen.



## 9. SAMMANFATTNING

Detta är en kandidatuppsats som avslutar studierna inom Bebyggelseantikvariskt program om 180 hp vid institutionen för kulturvård på Göteborgs universitet. Uppsatsen resulterar i 15 hp och omfattar 10 veckors arbete. I undersökningen genomförs en studie inspirerad av modern stadsplanering och problematiken kring kulturmiljöfrågor i samband med exploatering.

Fokus i denna uppsats har legat på stadsutveckling och kulturmiljöarbete i regi av det kommunala bolaget Älvstranden Utveckling AB i Göteborg. De huvudsakliga frågeställningarna i arbetet kretsar kring hur man inom bolaget handskas med utveckling och kulturmiljö. Undersökningens utgångspunkt har varit att försöka finna de utmärkande dragen i bolagets kulturmiljöarbete. I syfte att ge förståelse för stadens framväxt presenteras en kort historik gällande Göteborgs hamn och de två geografiska nedslagen Eriksberg och Norra Masthugget. Vidare redogör uppsatsen för berörda aktörer i utvecklingen av älvstränderna och berättar om planerade utvecklingsområden i hamnens närhet. Genom att granska vad som skett med kulturmiljön i exploateringsprocessen av Eriksberg har jag kunnat dra slutsatser kring bolagets verksamhet. Ytterligare information har tillkommit under samtal med en representant från Älvstranden Utveckling AB. Juridiska ramar gällande regelverket för kulturmiljö har använts för att förankra studien i lagstiftningen och undersöka hur Eriksbergs stadsmiljö är planerad utifrån bestämmelser i gällande detaljplaner. Norra Masthugget belyses som ett exempel på bolagets framtida utvecklingsområden. I diskussionsavsnittet lyfts stadsdelen och dess fysiska komponenter som resurser vid kommande detaljplanearbete och nybyggnation. Här finns exempelvis en blomstrande marknadskultur i träbyggnaden Kommersen som främjar möten över alla gränser och visar på den mångfald som är möjlig i äldre och blandade miljöer.

Det teoretiska ramverket bottenar framförallt i Jane Jacobs *Den amerikanska storstadens liv och förfall* där författaren starkt kritiserar den ortodoxa stadsplaneringen som bygger på zoner av stadens funktioner. Stadsplaneringsteorier uppbyggda på funktionsseparering är än idag det dominanta tillvägagångssättet för att bygga stad. I strävan efter stora byggnadskomplex och skarpt åtskilda sektioner med effektiv uppdelning av människans liv tenderar äldre bebyggelse att åsidosättas. I den befintliga miljön får däremot platsens historik och identitet synas och invånarna, men även besökarna, kan placera sin omgivning i tid och rum vilket skapar trygghet. Kompletterande tankar har getts i Jerker Söderlinds bok *Stadens renässans* vilken ställer sig kritisk till planerarnas och byggherrarnas agenda som enligt författaren går emot gemene mans preferenser i jakten på den ultimata bostaden. Småskalighet, idyll och gediget hantverk står på önskelistan över mest efterfrågade karaktärsdrag i en önskvärd boendemiljö. Funktionalismens baksidor bör alltså överbryggas genom att skillnaden mellan efterfrågan och utbud suddas ut.

Resultatet av denna studie visar att den moderna stadsutvecklingen går samma väg som funktionalismen förespråkade sedan uppkomsten av denna stadsplaneringsideologi på 1930-talet. Blandstaden får allt som oftast ge vika för den funktionsseparerade staden där boende, arbete och nöjen av gammal vana ska hållas i åtskiljda zoner. Visionerna för det framtida Göteborg lyfter fram blandstaden som en eftersträvanvärd ambition men vid uppförandet av nya stadsmiljöer blir verkligheten en annan. Älvstranden Utveckling AB har på många sätt, i samarbete med stadsbyggnadskontoret, försökt och lyckats integrera den befintliga bebyggelsen med nybyggda tillskott i Eriksberg. I syfte att förbättra stadsutvecklingsarbetet som helhet bör man dock mer konkret lyfta in kulturmiljöfrågor i verksamhetens policys. Vad man snarast bör se till är att upprätta riktlinjer för bolagets kulturmiljöarbete i enlighet med gällande lagstiftning i Miljöbalken, Plan- och Bygglagen samt Kulturminneslagen.

## 10. KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING

### 10.1 Otryckta källor

#### 10.1.1 Arkiv

##### Stadsbyggnadskontoret: Byggarkivet

Fastighetskarta Sannegården 7:5  
Bestämmelsekarta DP/4748; plan och handling  
Bestämmelsekarta DP/3903; plan och handling

#### 10.1.2 Informanter

1. Thomas Nygren, Älvstranden Utveckling AB, intervju 28 Maj 2013

### 10.2 Tryckta källor

#### 10.2.1 Litteratur

Berman, Marshall, *Allt som är fast förflyktigas: modernism och modernitet*, 5., ombrutna, översedda och utök. uppl., Arkiv, Lund, 2012

Bonsdorff, Leo, *Göteborgs hamn genom tiderna: med 409 illustrationer efter originalfotografier*, Västra Sverige, Göteborg, 1929-1931

Flygare, Eddie (red.), *Göteborg 1875-1950: hamnen*, E. Flygare, Lidköping, 1994

Heyman, Eva, *Rivningsarbetet vid Juvelkvarnen har börjat*, Göteborgs-Posten 28 Februari 2006

Herklint, Mats, Lind, Olle & Sedenmalm, Staffan, *Göteborg: kulturmiljöer av riksintresse*, Länsstyr. i Göteborgs och Bohus län, Göteborg, 1992

Jacobs, Jane, *Den amerikanska storstadens liv och förfall*, Daidalos, Göteborg, 2005

Jacobsson, Sara, *Mercuribuset*, Göteborgs universitet, Institutionen för Kulturvård, Bebyggelsehistorisk uppsats, Göteborg, 2012

Lönnroth, Gudrun (red.), *Kulturbeskrivning av värdefull bebyggelse i Göteborg: ett program för bevarande. D. 1 o 2*, Stadsbyggnadskontoret, Göteborg, 1999

McKay, John P., *A history of world societies*, 7. ed., Houghton Mifflin, Boston, 2007

*Norra Älvstrandsguiden*, Göteborgs stadsbyggnadskontor, Göteborg, 2001

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

Söderlind, Jerker, *Stadens renässans: från särhälle till sambälle: om närhetsprincipen i stadsplaneringen*, 1. uppl., SNS (Studieförb. Näringsliv och samhälle), Stockholm, 1998

Trossholmen, Ninni, *Norra Älvstranden: en vandring från dåtid till nutid*, Arkipelag, Göteborg, 2009

Öhrström, Bo, *Urban processes and global competition: enabling factors for mutual urban and economic development at Norra Älvstranden in Göteborg*, Chalmers tekniska högskola, Diss. Göteborg : Chalmers tekniska högskola, 2004, Göteborg, 2004

## 10.2.2 Statliga förordningar och utredningar

### **Göteborgs Stad**

*Samrådsredogörelse: Program för detaljplaner, Norra Masthugget inom stadsdelarna Masthugget och Pustervik i Göteborg* PDF, Göteborgs Stad, Stadsbyggnadskontoret, 2012

### **Länsstyrelsen Västra Götaland**

*Riksintresset Göteborgs hamn 2009\_67.pdf*, Länsstyrelsen Västra Götaland, 2009

## 10.2.3 Elektroniska källor

### **Göteborgs Hamn**

<http://www.goteborgshamn.se/Om-hammen/Historik6/Historik1/> Hämtad 1 Maj 2013

<http://www.goteborgshamn.se/Vara-tjanster/Unicitet1/> Hämtad 23 Maj 2013

### **Göteborgs Stad: Norra Masthugget**

<http://goteborg.se/wps/portal/invanare/bygga-o-bo/kommunens-planarbete/plan--och-byggprojekt> Hämtad 9 Maj 2013

[http://goteborg.se/wps/portal/invanare/bygga-o-bo/kommunens-planarbete/plan--och-byggprojekt/lut/p/b1/04\\_SjzQ0MbcwtzSyMDLWj9CPykyssy0xPLMnMz0vMAfGjzOIDDLOCLZwMHQ383S3dDDxDvAPc\\_Lx9\\_A28TfRzoxwVAQwzIAQ!/?projektid=BN0462%2f07](http://goteborg.se/wps/portal/invanare/bygga-o-bo/kommunens-planarbete/plan--och-byggprojekt/lut/p/b1/04_SjzQ0MbcwtzSyMDLWj9CPykyssy0xPLMnMz0vMAfGjzOIDDLOCLZwMHQ383S3dDDxDvAPc_Lx9_A28TfRzoxwVAQwzIAQ!/?projektid=BN0462%2f07)  
Hämtad 17 Maj 2013

### **Miljöbalken (1998:808)**

<http://www.notisum.se/rnp/sls/lag/19980808.HTM#K3P6S1> Hämtad 21 Maj 2013

### **Riksantikvarieämbetet; Bebyggelseregistret**

<http://www.bebyggelseregistret.raa.se/bbr2/anlaggning/visaVardering.raa?anlaggningId=21320000019293&page=vardering&varderingParent=ANLAGGNING> Hämtad 27 Maj 2013

<http://www.bebyggelseregistret.raa.se/bbr2/anlaggning/visaMotivering.raa?anlaggningId=2132000019293&varderingId=21000001822620> Hämtad 28 Maj 2013

### **Fornsök**

<http://www.fmis.raa.se/cocoon/fornsok/search.html> Hämtad 24 Maj 2013

### **Västra Eriksberg**

<http://www.vastraeriksberg.se/> Hämtad 9 Maj 2013

<http://www.vastraeriksberg.se/utbyggnadplan/> Hämtad 27 Maj 2013

### **Upptäck Hisingen**

<http://media1.vgregion.se/vastarvet/BM/MVG/PDFbibliotek/UpptackHisingen.pdf> Hämtad 28 Maj 2013

### **Älvstranden Utveckling AB**

<http://www.alvstranden.com/den-nya-staden/omraden/norra-masthugget/aktuella-projekt/norra-masthugget/> Hämtad 9 Maj 2013

<http://www.alvstranden.com/om-oss/vart-uppdrag/> Hämtad 10 Maj 2013

<http://www.alvstranden.com/den-nya-staden/omraden/eriksberg/eriksberg/> Hämtad 17 Maj 2013

<http://www.alvstranden.com/den-nya-staden/omraden/frihamnen/frihamnen/> Hämtad 17 Maj 2013

*Älvstrandsmodellen* PDF <http://www.alvstranden.com/om-oss/aelvstrandsmodellen/> Hämtad 27 Maj 2013

<http://www.alvstranden.com/den-nya-staden/omraden/lindholmen/aktuella-projekt/lindholmshamnen/> Hämtad 27 Maj 2013

<http://www.alvstranden.com/om-oss/affaerside-och-vision/> Hämtad 17 Juni

## 11. ILLUSTRATIONSFÖRTECKNING

Omslag: Norra Masthugget, Magasinet. Fotograf Sara Jacobsson, 2013

Fig. 1 Eriksberg i norr och Norra Masthugget i söder. Kartutsnitt från [www.hitta.se](http://www.hitta.se)

Fig. 2 Eriksberg 1948: varv och kvarn. Göteborgs Stadsmuseum, Carlotta. Tillstånd av Göteborgs Stadsmuseum.

Fig. 3 Masthuggskajen 1901. Göteborgs Stadsmuseum, Carlotta. Tillstånd av Göteborgs Stadsmuseum.

Fig. 4 Eriksbergs stadsmiljö. Fotograf Sara Jacobsson, 2013

Fig. 5 Eriksberg. Sträcklinje = Byggnadsminne. Pricklinje = Byggnader får enligt PBL inte rivas eller förvanskas. Kartutsnitt från [www.hitta.se](http://www.hitta.se)

Fig. 6 Eriksbergskranen är byggnadsminne sedan 2012. Fotograf Sara Jacobsson, 2013

Fig. 7-9 Kommersen. Fotograf Sara Jacobsson, 2013

## 12. BILAGA MED INTERVJUFRÅGOR

### 12.1. Älvstranden Utveckling AB

1. Generellt: Hur arbetar bolaget med kulturmiljöfrågor? Riktlinjer? Program? Inhyrda konsulter?
2. Specifikt: Hur har Älvstranden Utveckling AB arbetat med kulturmiljöfrågor gällande stadsdelen Eriksberg?
3. Hur ser samarbetet med Stadsbyggnadskontoret ut när det gäller kulturmiljöfrågor?
4. Hur används lagstiftningen? Plan- och Bygglagen, Miljöbalken, Kulturminneslagen. Är den en hjälp i arbetet?

