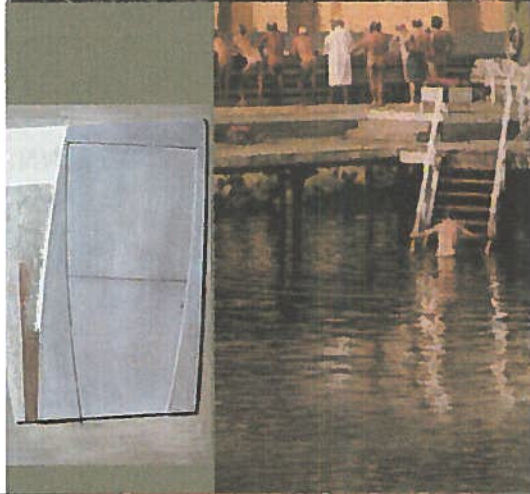


P R E P O S I T I O N



TANKAR KRING  
MASTHUGGSKAJEN

EXAMENSARBETE  
Barbro Lundqvist West  
Arkitektursektionen 00-06-13  
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA



## INNEHÅLL

### INLEDNING

pedagogiskt syfte  
plats  
motivering av projektval  
projekt

### TEMATISK ANALYS

### TANKAR KRING PLATSEN

### OM ÖVERSIKTSPLAN FÖR SÖDRA ÄLVSTRANDEN

### STÄLLNINGSTAGANDEN

### FÖRSLAG

### LITTERATUR



## INLEDNING

Ett examensarbete kan vara ett försök till summering, en tillämpning av den kunskap man inhämtat under sin studietid; det kan vara ett tillfälle att ställa sig inför en frågeställning, att utforska en situation man inte nog konfronterats med under utbildningstiden.

Efter fyra år av utbildning hade jag fler frågor än svar. Vad konstituerar en stad? Hur förhålla sig till bebyggelsens historia, till dess framtid, till stadens gradvisa transformering? Vilka parametrar styr stadens utveckling idag, vilka stadsbyggnadsideal, är de relevanta? Vad kan/bör/får arkitektur vara i vår samtid?

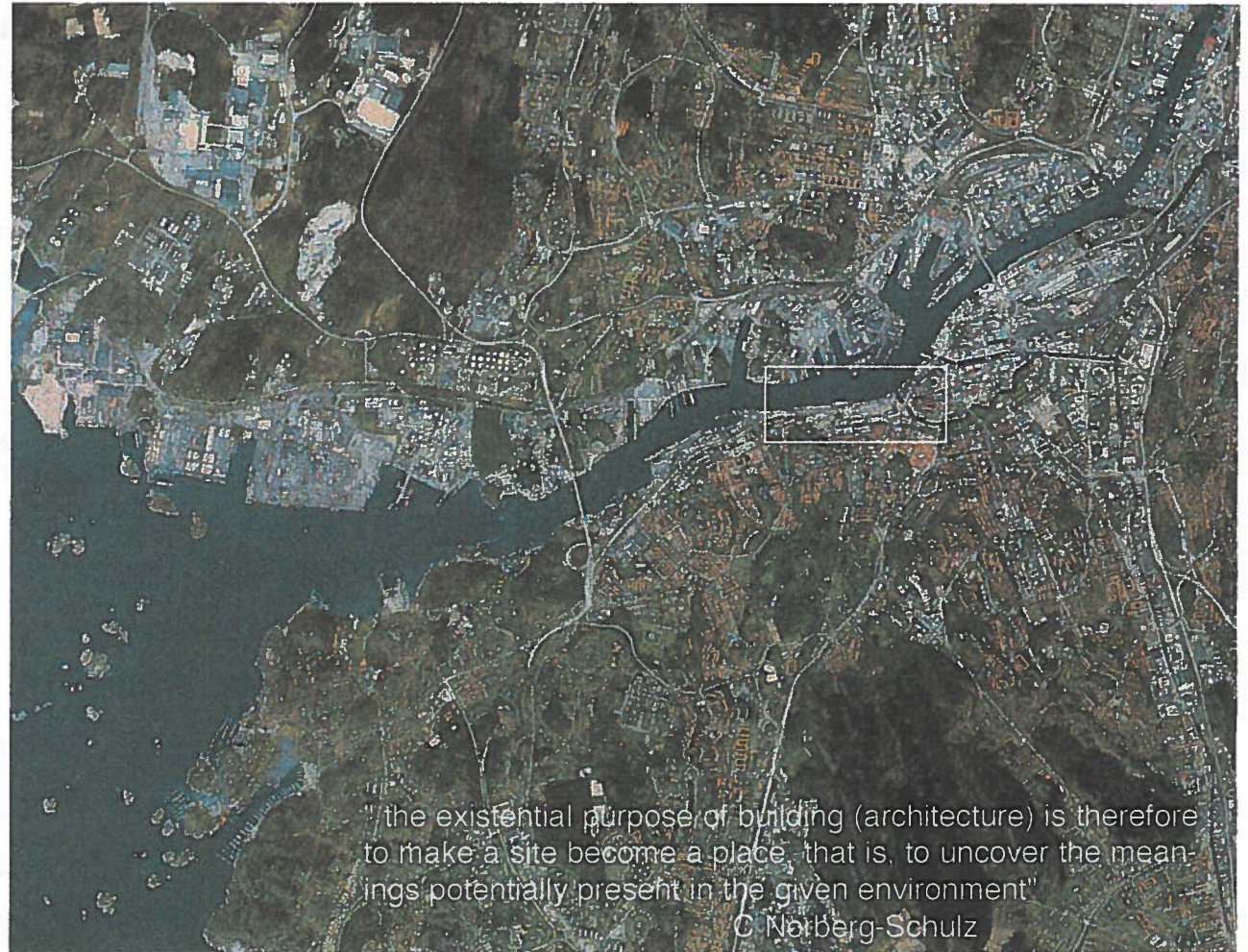
En fråga som upptog mig var relationen mellan plats och byggnad, platsen i förhållande till staden, staden i förhållande till det som omger

Plats/byggnad i förhållande till omgivande stad, strukturellt och historiskt, estetiskt; symbios, konflikt eller likgiltighet.

Byggnadens inre rum och egenskaper, i relation till platsens rumslighet och egenskaper. Rummens olika grader av offentlighet

Egenskaper hos det som fysiskt omger människan.

Befriar, begränsar ...berikar?



"the existential purpose of building (architecture) is therefore to make a site become a place, that is, to uncover the meanings potentially present in the given environment"

C Norberg-Schulz

"Varje hus, varje produkt av byggnadskonsten som är värd att symbolisera den, är en strävan att visa att vi vill bygga ett jordiskt paradiset för människorna"

Alvar Aalto

STADENS BEBYGGNINGSTÄTHET

1970-80

Enligt denna karta har den mest tätbebyggda delen av staden

utvecklats under 1970- och 1980-talet. Detta område är idag en av de mest tätbebyggda delarna av staden. Detta område är idag en av de mest tätbebyggda delarna av staden.

1990-2000

Enligt denna karta har den mest tätbebyggda delen av staden utvecklats under 1990- och 2000-talet. Detta område är idag en av de mest tätbebyggda delarna av staden.

2010-2020

Enligt denna karta har den mest tätbebyggda delen av staden utvecklats under 2010- och 2020-talet. Detta område är idag en av de mest tätbebyggda delarna av staden.

2020-2030

Enligt denna karta har den mest tätbebyggda delen av staden utvecklats under 2020- och 2030-talet. Detta område är idag en av de mest tätbebyggda delarna av staden.

## PEDAGOGISKT SYFTE

Att genom studier och praktisk tillämpning öva min förmåga att analysera och uttolka ett urbant sammanhang. Att genom detta söka en början till en metod och ett förhållningssätt som är relevant för mig.

Projektet skall resultera i ett idéförslag till strukturerande plan, samt skiss till byggnadsutformning inom ett delavsnitt av det valda området.

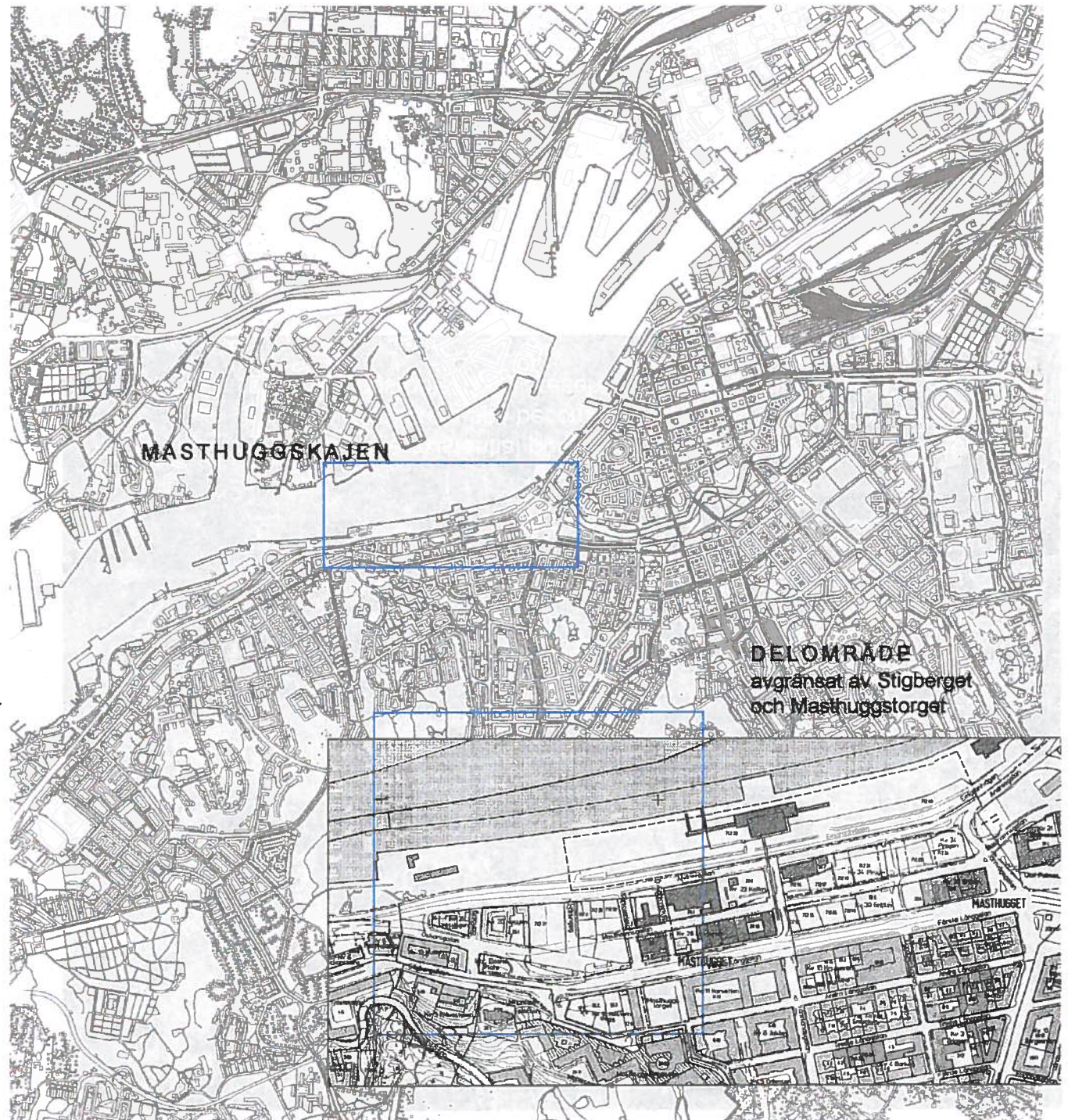
INLEDNING

## AVGRÄNSNINGAR

Ett examensarbete har sina begränsningar, inte minst i tid; en del aspekter måste jag därför utelämnas.

Inom ramen för mitt projekt redovisar jag inte praktiska trafiktekniska lösningar.

Jag berör ej heller byggnadens konstruktion.





## PLATS

Jag har valt att arbeta översiktligt med Masthuggskajen. Det område jag studerar närmare är beläget mellan Första Lång-gatan och Götaälv, till sina sidor begränsat av Stigberget och Masthuggstorget.

Området domineras idag av tre, med älven parallella, bilvägar. Mellan dessa finns flera större ytor som idag används för markparkering. Masthuggskajens sträckning mot älven upptas av Stena Lines Danmarks terminal, vilken utgör en fysisk och i mycket även en visuell barriär, mellan staden och älvrummet.

Området behandlas i "Översiktsplan för Göteborg detaljerad för Södra Älvstranden, vilken vann laga kraft 1997-05-05.





## MOTIVERING AV PROJEKTVAL

Platsen rymmer inom sig många olika frågor att reflektera kring.

Relationen mellan bebyggelsen, kajens utbredda yta och det naturgivna, älv och berg. Ålvrums skala och horisontalitet i möte med den regelbundna rutnätsstrukturen och med Masthuggsterrassens monumentalitet. Historiska spår och rester av tidigare strukturer.

Området är mycket centralt beläget, men har en karaktär av periferi, ett impediment underordnat kommunikationer, bil och båt.

Som varje plats i väntan innehåller den oändliga möjligheter.....  
.och en sällsam skönhet.



"Can a new urban strategy encourage a new type of architecture? Reciprocally, can one invent an architecture capable of generating a new urban lifestyle?"

B Tschumi

## PROJEKT

### ETT FÖRSLAG MED UTGÅNGSPUNKT I ATT:

-Masthuggskajen skall utvecklas till en levande stadsdel med egen identitet, en aktiv del av Göteborg, som tillför offentligt rum/yta och etablerar visuell och fysisk kontakt mellan älven och kvartersstaden, som tar tillvara och brukar den kvalitet som älven utgör.

-Ett obrutet stråk etableras utmed älvstranden, som sammanbinder Lilla Bommen med Klippan/Nya Varvet.

- Stena Lines terminaler flyttas till ett nytt och samlat läge i Frihamnen, så att de ytor terminalerna idag disponerar utmed älven frigörs för stadsbebyggelse, samt för att reducera den trafik de genererar längs Södra Älvstranden.

- Biltrafiken utmed Södra Älvstranden reduceras målmedvetet. Att Götatunneln på sikt ges en förlängning och att trafiknätet utvecklas på Norra Älvstranden.

Fler fasta förbindelser etableras tvärs älven. Älvsnabben utvecklas med flera angoringspunkter och en ökad turtäthet.



### DÄRFÖR ETT ANVÄNDNINGSSÄTT:

- allmänplats/park
- offentlig verksamhet
- kooperativa bostäder
- verksamheter

### ATT SKAPA GEMENSAMMA RUM/TILLTRÄDE/KONTAKT MED ÄLVEN, GENOM:

- struktur
- grönstråk/aktivitetsfält
- stråk till älven
- stråk utmed älven
- offentlig verksamhet

tematisk analys  
- områdets utveckling  
- trafik och barriärer

analys baserad på  
Ellefsen/Tvilde  
"Realistisk Byanalyse"

## TEMATISK ANALYS

analys baserad på  
Ellefsen/Tvilde  
"Realistisk Byanalyse"

analys baserad på  
Ellefsen/Tvilde  
"Realistisk Byanalyse"

analys baserad på  
Ellefsen/Tvilde  
"Realistisk Byanalyse"

## HISTORIA

-områdets utveckling

## STRUKTUR

## TRAFIK OCH BARRIÄRER

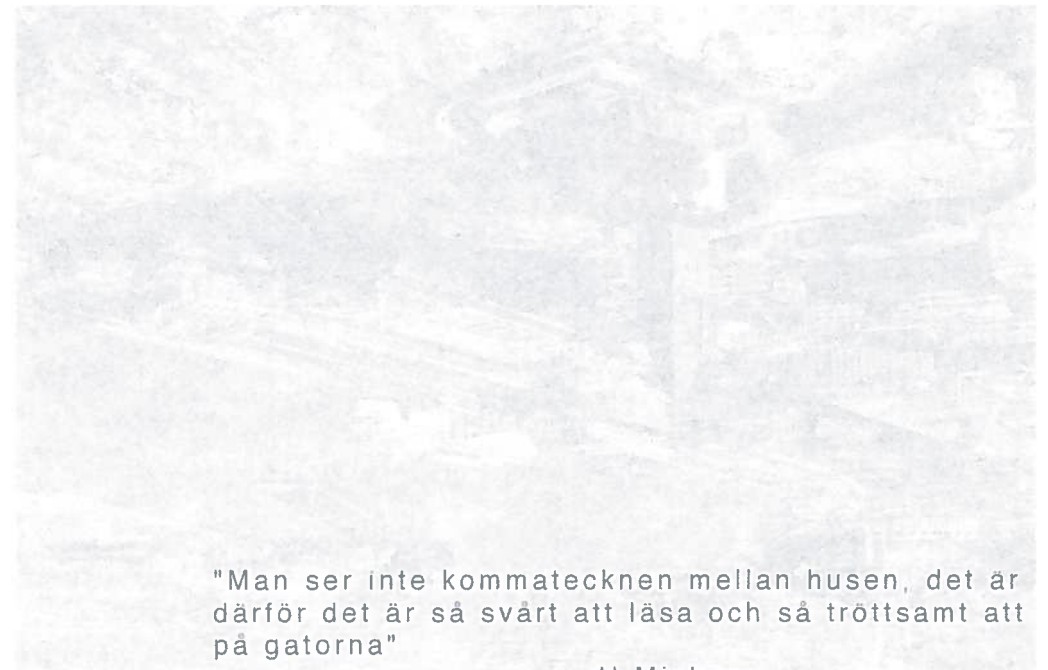
analys baserad på  
Ellefsen/Tvilde  
"Realistisk Byanalyse"

analys baserad på  
Ellefsen/Tvilde  
"Realistisk Byanalyse"

## ANALYS AV KOMMATECKNINGEN

analys baserad på  
Ellefsen/Tvilde  
"Realistisk Byanalyse"

## ANALYS AV KOMMATECKNINGEN



"Man ser inte kommatecknen mellan husen, det är därför det är så svårt att läsa och så tröttsamt att på gatorna"

H Michaux

# HISTORIA

## 1600-talet

Masthugget, det område som idag upptas av Långgatorna, låg redan vid Göteborgs grundläggning 1621 inom stadens ägor.

Ett stråk genom området, Breda vägen, förband den befästa staden med Majorna. I sin fortsatta sträckning "Allmänna vägen till Göteborg", sägs vägen ha sitt ursprung från 1500-talet, då som en ridväg till Älvsborgs gamla fästning. Vägen följer Stigbergets form i kanten av berget, man kan förmoda att älvstranden var sank.

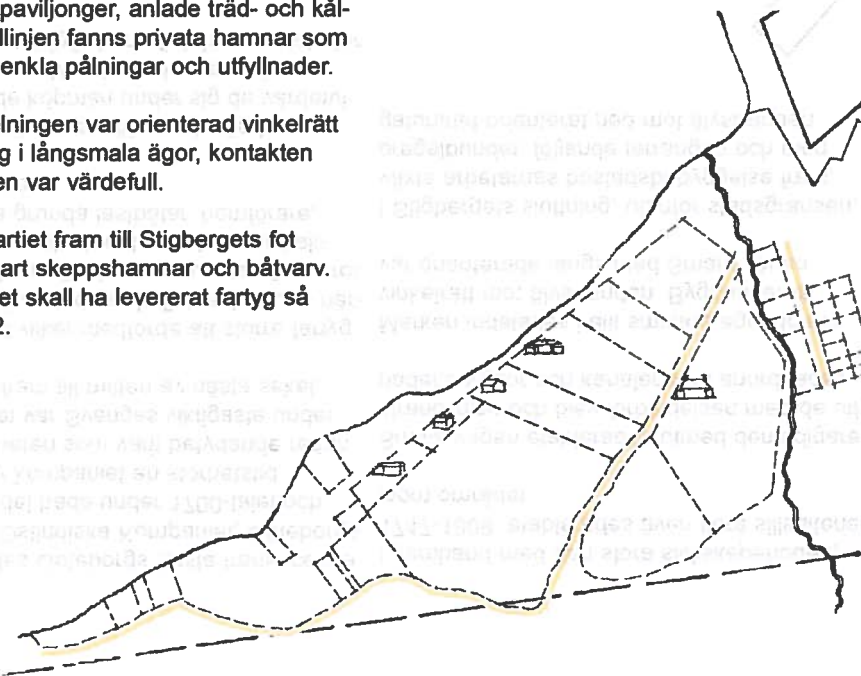
Masthugget började bebyggas samtidigt med stadskärnan. Här byggde sig stadens borgare hus och strandpaviljonger, anlade träd- och kålgårdar. I strandlinjen fanns privata hamnar som ofta bestod av enkla pålningar och utfyllnader.

Egendomsindelningen var orienterad vinkelrätt mot älv och väg i långsmala ägor, kontakten med älvstranden var värdefull.

Längs strandpartiet fram till Stigbergets fot utvecklades snart skeppshamnar och båtvarv. Det första varvet skall ha levererat fartyg så tidigt som 1622.

Att staden redan på 1630-talet byggde ett världshus vid Stigberget kan kanske ses som ett tecken på områdets betydelse.

Göteborg var redan vid denna tid en betydande hamnstad. De varor som exporterades, järn och virke, transporterades till staden huvudsakligen via älven.

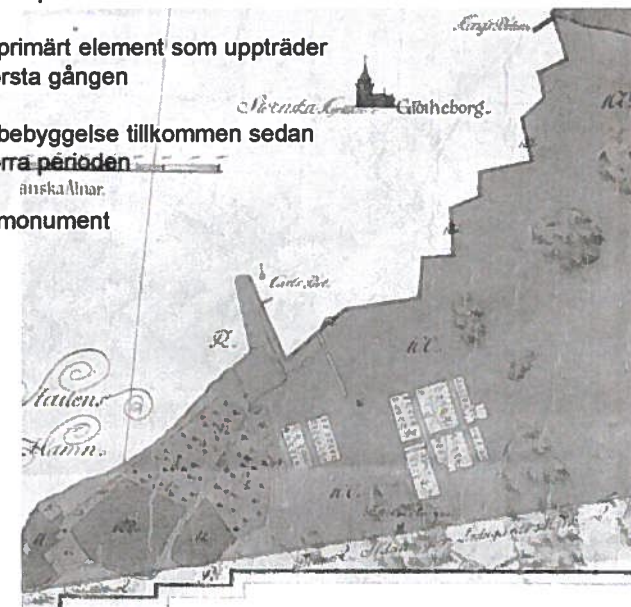


-----  
- utfyllning av vattenlinje under sista perioden

-----  
- primärt element som uppträder första gången

-----  
- bebyggelse tillkommen sedan förra perioden

-----  
- monument



## 1700-tal

1731 upprättades Göteborgs första transoceaniska förbindelse av Ostindiska Kompaniet, Göteborgs sjöfart och handel hade under 1700-talet och med Ostindiska kompaniet en storhetstid. Hamnverksamheten som varit betydande redan under 1600-talet var Sveriges viktigaste under 1700-talet och fram till mitten av nästa sekel.

Älven var grund vilket medförde att större fartyg inte kunde angöra staden, de fick ankra upp närmare älvens inlopp. Omfattande upplag för varor anordnades längs älvstranden och varor fraktades sedan på grunda lastbåtar, hemförare, vidare in till staden.

Efterhand som stadens sjöfart och rörelser utvecklades lade köpmän under sig de värdefulla strandremsorna. Man byggde magasin och grävde kanaler, trädgårdarna fick lämna plats för upplag.

I samband med sjöfarten uppstod flera industrier för bearbetning av utländska råvaror som, bomull, socker och tobak.

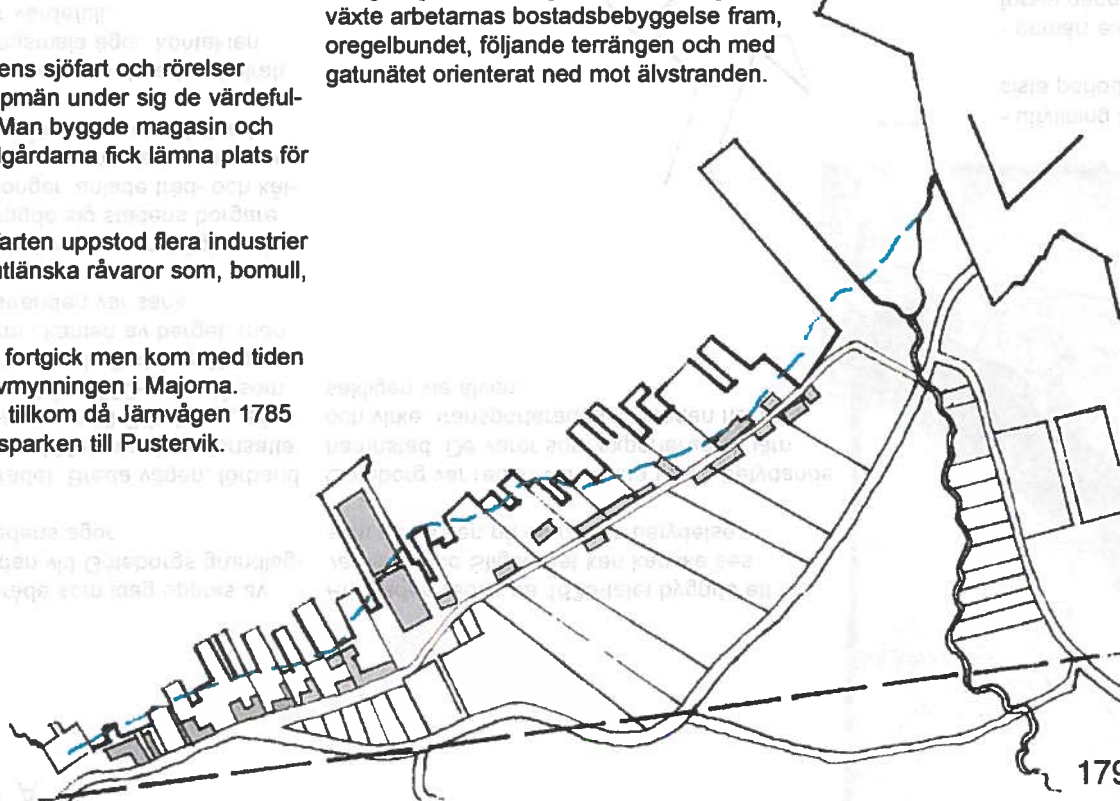
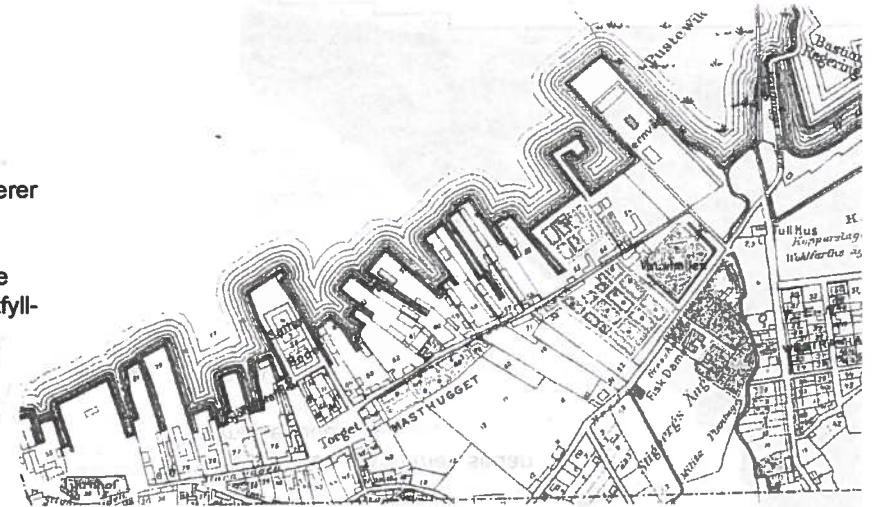
Varvsverksamheten fortgick men kom med tiden att flytta närmare älvmyningen i Majorna. Utskeppning av järn tillkom då Järnvägen 1785 flyttades från Brunnsparken till Pustervik.

I samband med den stora sillfiskeperioden, 1747-1809, etablerades även flera sillsalterier inom området.

Smala vägen etablerades utmed den tidigare strandlinjen och blev förbindelsen med de utfyllnader, bryggor och kanaler som anordnades.

Marken indelades i allt smalare egendomar vinkelrätt mot älvstranden. Byggnaderna var orienterade längs med Smala vägen.

I Stigbergets slutning, utanför stadsgränsen, växte arbetarnas bostadsbebyggelse fram, oregelbundet, följande terrängen och med gatunätet orienterat ned mot älvstranden.



1790

## 1800-tal

I samband med Trollhättekanal 1800 och senare även Göta kanal, fick båttrafiken på älven större betydelse. Vid mitten av 1800-talet var Masthuggen den viktigaste stapel- och utskeppningshamnen för Värmlands skogar. Brädgårdar och träförädlingsverk bredde ut sig längs älvstranden. Göteborgs hamn expanderade som följd av industrialisering och järnvägens utbyggnad.

Ångfartygens tillkomst ställde ökande krav på hamnen. För reglering av hamnens utbyggnad upprättades hamnplaner 1843 och 1859, den senare i samband med Västra Stambanan. Vid 1880-tal var ångdrivna fartyg vanligare än segelfartyg inom handelsflottan 1887 kom ytterligare en hamnplan, efter vilken älven muddrades till 6 m djup och nya kajer anlades. Skeppsbron förlängdes, från Järnvägen till Sänkverket skapades den 900 m långa Masthuggskajen.

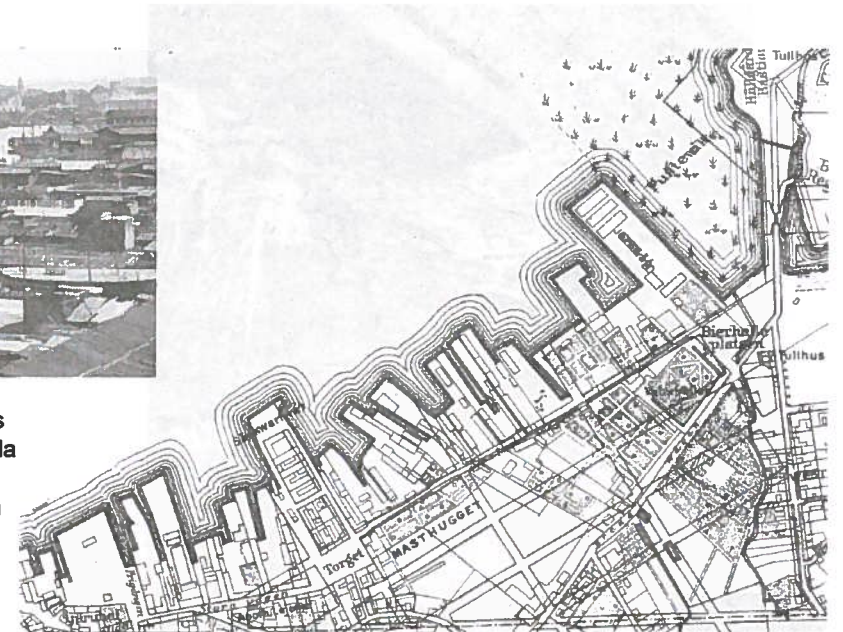
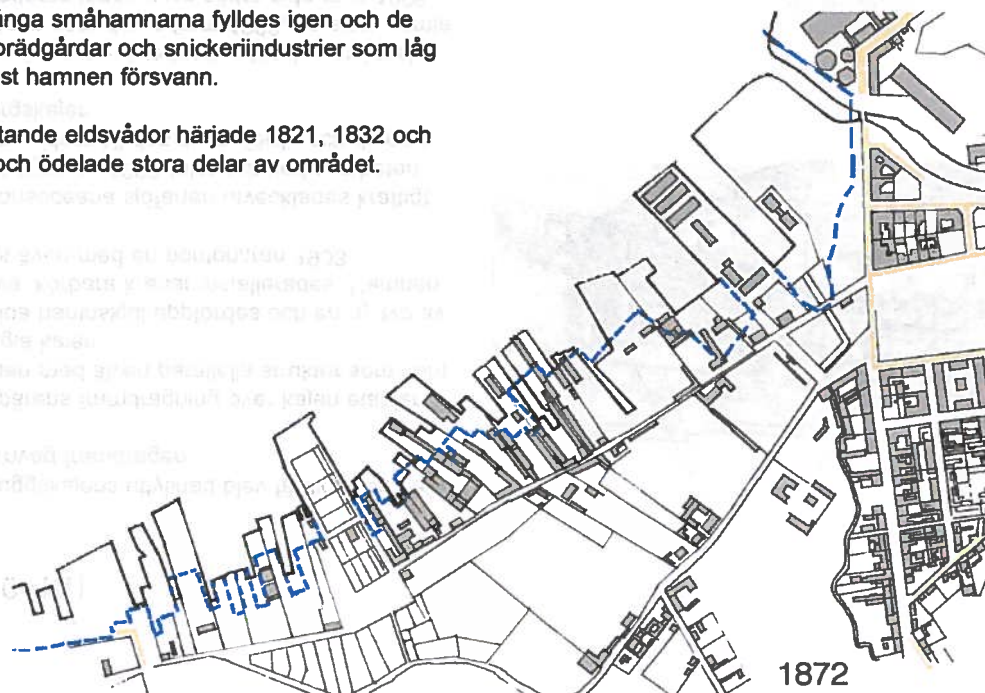
De många småhamnarna fylldes igen och de stora brädgårdar och snickeriindustrier som låg närmast hamnen försvann.

Omfattande eldsvådor härjade 1821, 1832 och 1857 och ödelade stora delar av området.



I 1861 års tomt- och gatureglerings plan beslöts att fyra långgator skulle ersätta Breda och Smala vägen. Andra Långgatan lades ut 1868 och fick 1879 hästspårväg från staden till Stigbergssliden och kom att vara områdets huvudgata under en period. Första Långgatan blev utdragen först 1884. Rutnätskvarteren bebyggs efterhand under senare delen av seklet.

Masthuggstorget planeras som salutorg 1877 och basarema byggde 1887. Linnégatan lades ut över Risåsbacken 1879.



## 1900-tal

Masthuggskajens utfyllnad blev färdigställd 1902 och järnväg framdragen.

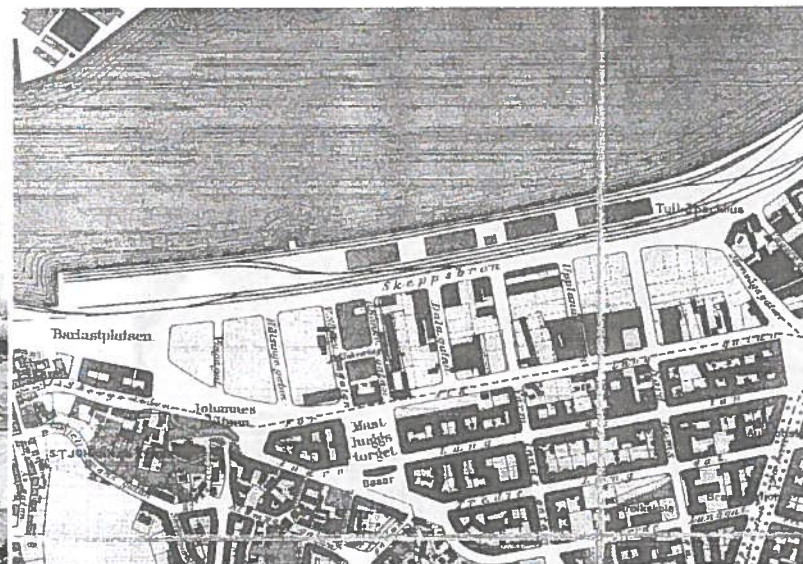
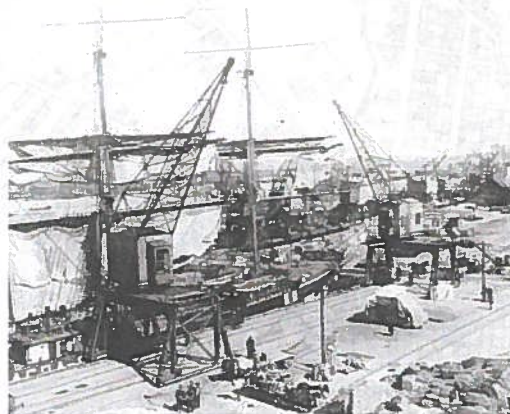
Med spårens framdragning över kajen etablerades den med älven parallella struktur som kom att prägla kajen.

Särskilda hamnskjul uppfördes och en ny typ av effektiva, körbara kranar installerades. Hamnen försågs även med en pontonkran 1903.

Den transoceaniska sjöfarten utvecklades kraftigt under början av 1900-talet och verksamheten flyttades vidare till den nyuppförda och djupare Stigbergskajen.

Första Långgatan breddades för den elektriska spårvägen som drogs fram 1902, de sista gamla byggnaderna längs dess södra sida revs 1906.

Stigberget bebyggdes mellan 1880-1910 med landshövdingehus, följande den befintliga gatustrukturen.



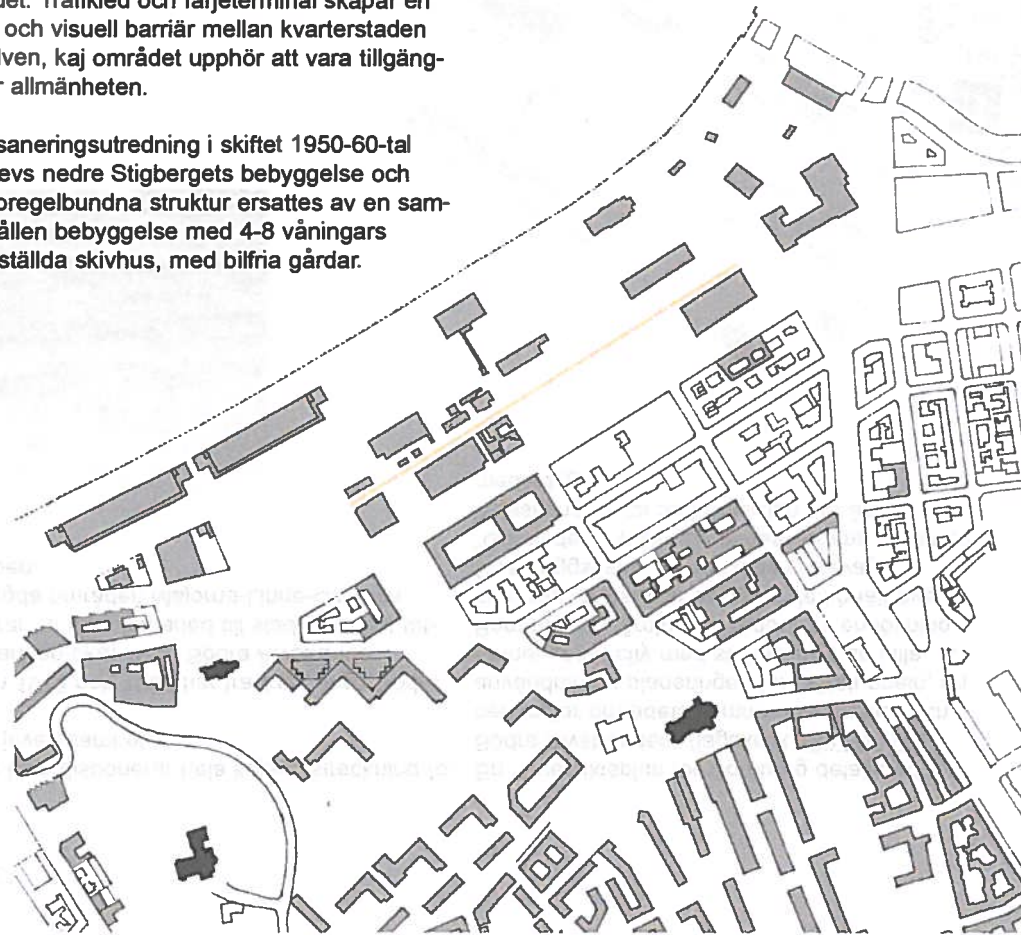
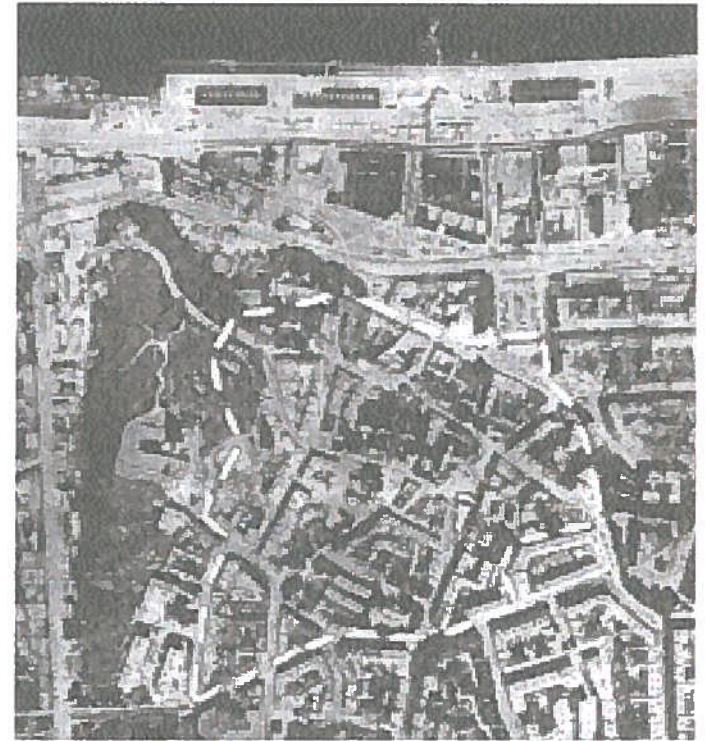
1972

Hamnmagasinen på kajen revs efterhand och Stena Line etablerade en terminal för färjetrafik till Fredrikshamn, Danmark. Järnvägsspåret togs bort i samband med detta.

De forna spårområdet var en resurs för en tilltagande biltrafik.

Götaleden byggdes ut och kom att befästa den med älven parallella struktur som präglade området. Trafikled och färjeterminal skapar en fysisk och visuell barriär mellan kvarterstaden och älven, kaj området upphör att vara tillgängligt för allmänheten.

Efter saneringsutredning i skiftet 1950-60-talet revs nedre Stigbergets bebyggelse och dess oregelbundna struktur ersattes av en sammanhållen bebyggelse med 4-8 våningars vinkelställda skivhus, med bilfria gårdar.

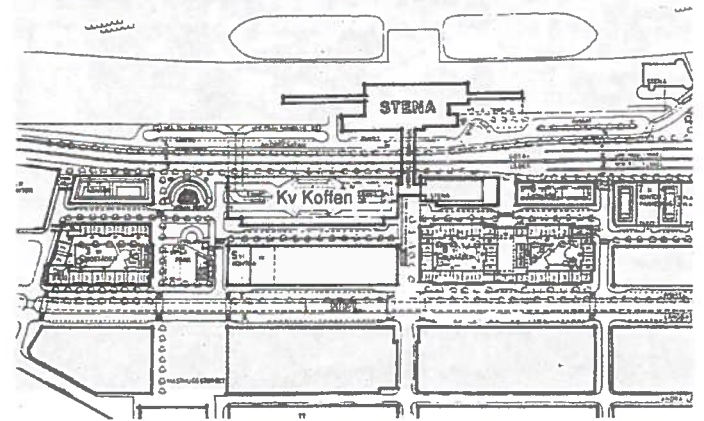
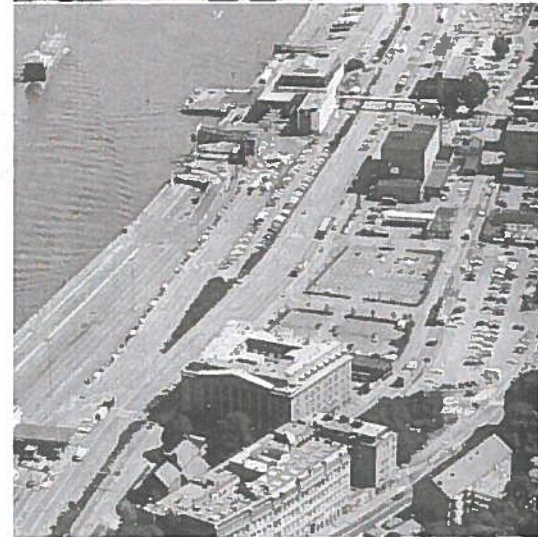
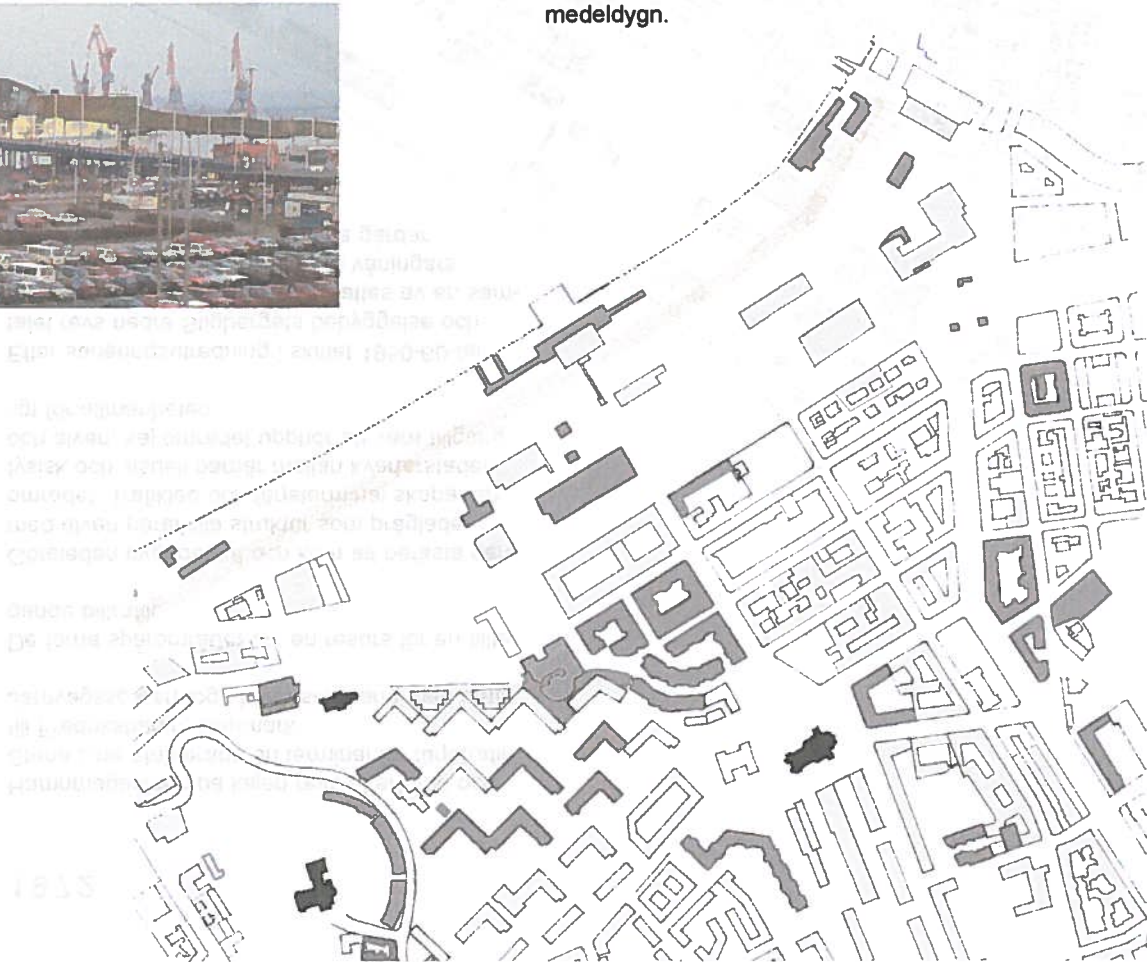


1997

Stena Line disponerar hela kajens sträckning för sin färjeverksamhet.

Mellan 1975 och 1990 har trafiken längs Södra Älvstranden ökat 70%. Södra Älvstranden fungerar nu som matarled till stadens mest tätbebyggda områden Majorna-Linné-City-och Stampen.

En "Översiktsplan för Göteborg detaljerad för Södra Älvstranden" (lagakraft 1997-05-05) behandlar området kommande struktur och användning. I planeringen för Götatunneln, en tunnel under city med sträckning från Lilla Bommen till Järntorget, redovisas en lösning som samlar öst och västgående körfält över Masthuggskajen till en stadsmotorväg, "Götaleden", vilken beräknas komma att ha en belastning av ca 55000 fordon per årsmedeldygn.

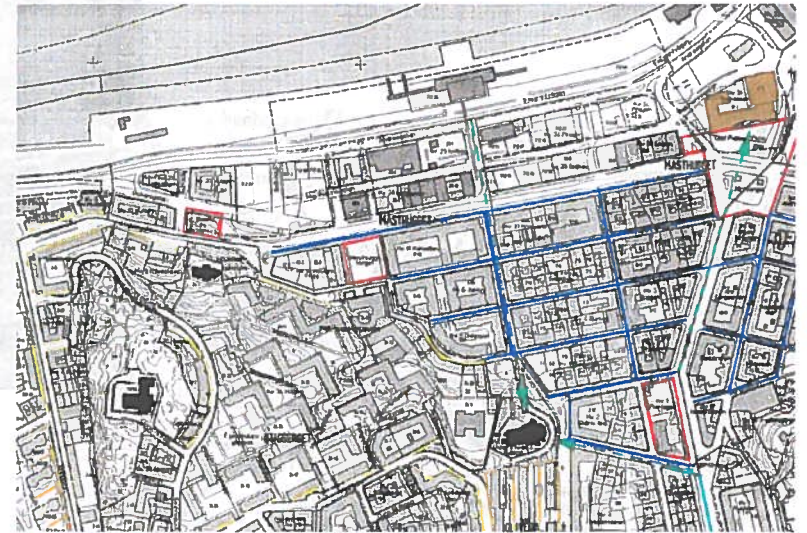
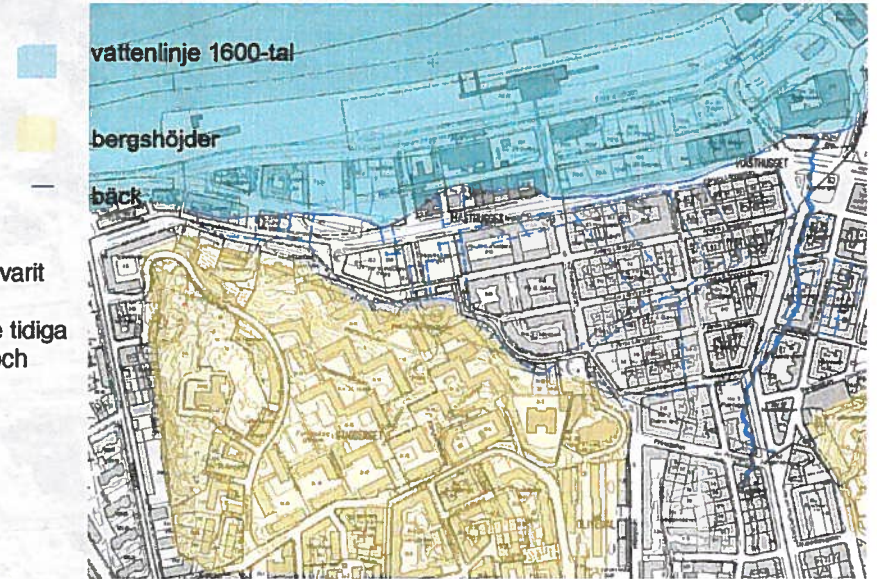
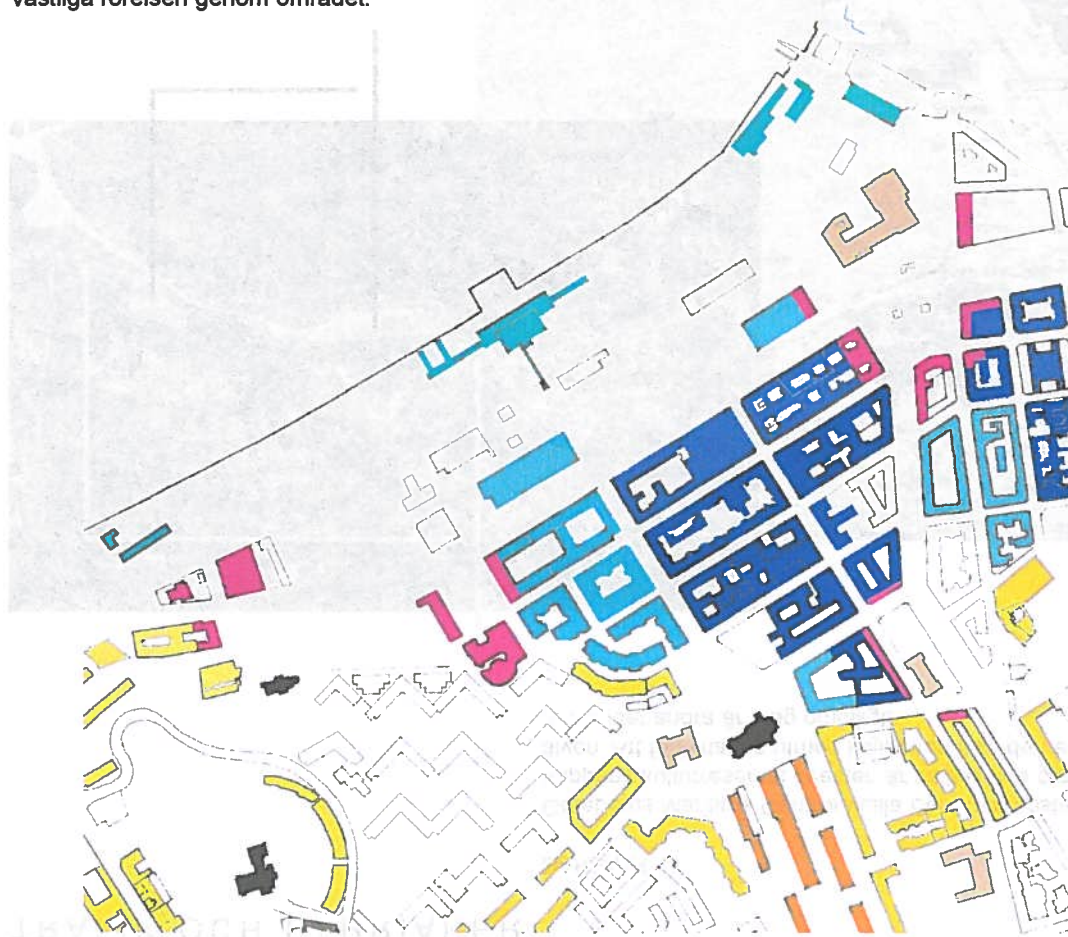


# STRUKTUR

Rutnätstrukturen i Långgatuområdet utmärker sig genom sina ovanligt långa kvarter. Med sin orientering parallellt med älven utgör de en struktur som försvårar kontakt med älvstranden. Rutnätstrukturer är ofta icke hierarkiska; ingen enskild gata är överordnad omkringliggande. Proportioneringen här överordnar dock Långgatorna de korsande och betonar den öst-västliga rörelsen genom området.

## STRUKTURERANDE ELEMENT

Strukturerande för områdets utveckling har varit bergsformationerna och älvens strandlinje. Fortsatt synligt i bebyggelsestrukturen är de tidiga vägarna vid bergets fot, längs strandlinjen och utmed Risåsbäcken



## BEBYGGELSESTRUKTUR

- lineär
- gren
- lamell
- plats
- rutnät
- institution
- monument
- hamn
- axel

# TRAFIK OCH BARRIÄRER

## BARRIÄR

Göteborgs Maritima Centrum/Lilla Bommen i öster och Klippans kultureservat i väster, är välbesökta områden vid älven. Att förflytta sig utmed kajkanten från den ena punkten till det andra är idag omöjligt.



## BARRIÄR

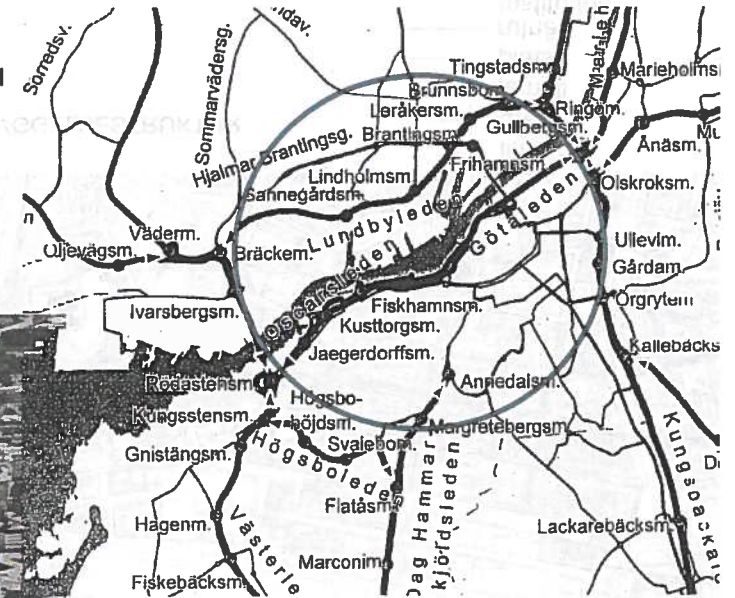
Terminalernas områden upptar stora ytor mellan staden och älven, de utgör fysiska hinder och förhindrar exploatering av centrala markområden

## TRAFIK

Ett stort trafikflöde är ett fysiskt hinder, möjligt men svårt att forcera.

Delar av trafiken genereras av terminalerna, fraktgodis och personbilstrafik.

Vägarna är i dag gestaltade som genomfarter, och kunde i sin utformning snarare återfunnits i stadens periferi än beläget inom och i anslutning till dess centrum.



"Cities  
The sketches could not hide the fact that most of the people in love with the idea of urban super-highways did not really like cities very much. Almost all early supporters of super highways believed either that cities would eventually wither away as society helped by decentralizing highways. evolve toward a pastoral, suburban ideal, or that the cities would be replaced by new cities of a very different pattern" R Koolhaas

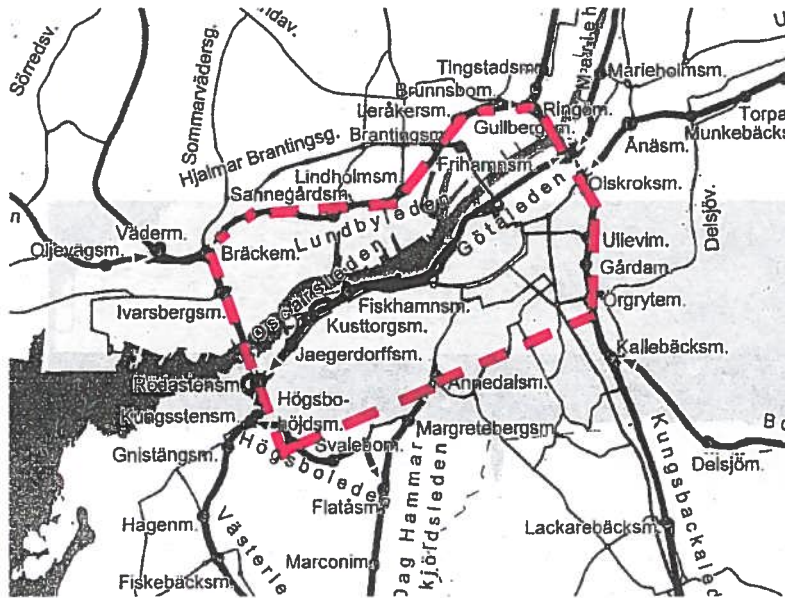
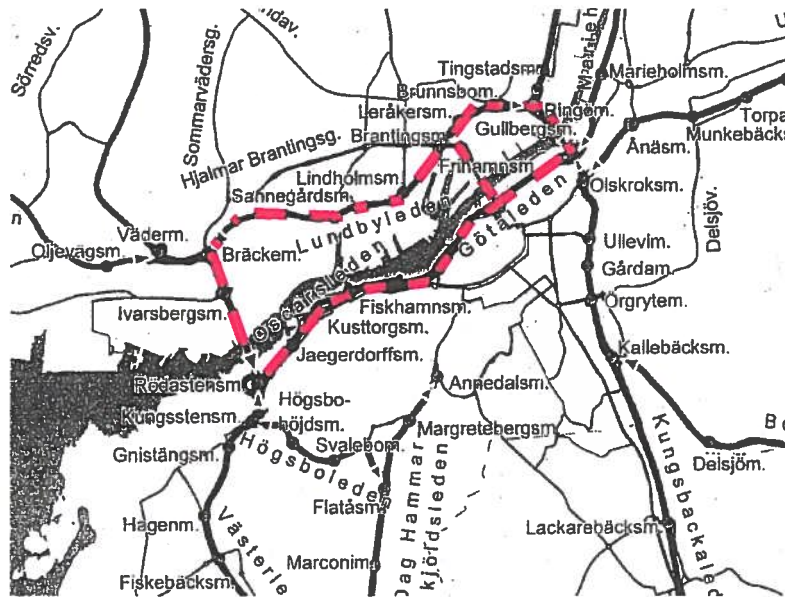
### Nu byggs en Götatunnel.

Den kommer att tillföra kvalitéer i det att Nordstaden får en direkt kontakt med älvstranden, bättre luft och minskat buller.

Som offentlig yta i staden kan denna del av älvstranden dock tyckas fungera väl redan i sin nuvarande form.

I tanken kan man göra jämförelsen att om man istället valt att prioritera en tunnel under Masthuggskajen, så hade man kunnat tillgodogöra sig en stor byggbar yta. Buller och luftföroreningar skulle ha reducerats i en av stadens mest tätbefolkade delar.

Kanske skulle en möjlighet även kunnat vara, istället för en tunnel under Södra Älvstranden, en satsning på att utvidga den "ringlinje" för trafiken som idag går utmed Södra Älvstranden. En tunnel längre söderut, att komplettera Lundbytunneln med. Det förutsätter tvärförbindelser syd-norrgående, vilket skulle komma att öka trafikbelastningen i denna riktning, men det skulle möjliggöra en stad samlad kring älven. Det skulle möjliggöra en användbar, sammanhängande och levande älvstrand.



## TANKAR KRING PLATSEN

### ÄLV

Vatten som en politisk och ekonomisk förutsättning för Göteborgs grundande och utveckling. Älven en transport och kommunikationsled. Älven som likt en skiljelinje delar Göteborg i vad som i mycket betraktats som en "bättre" och "sämre" hälft.

Älven som naturvärde, i det urbana sammanhanget. Ytans utbredning; en skala endast enstaka byggnader kan förhålla sig till, en bockkran, gasklockan och Lilla Bommen. Båtar i passage förskjuter momentant stadens upplevda skala, blir en händelse.

Älven är ett levande element i staden och en tillgång att förvalta. Jag vill betrakta Göteborg som en stad i vars inre flyter en älv, inte en stad där en älv är en mental och fysisk barriär, att vända en fram- eller bak-sida mot.

Den gradvisa utvecklingen av hamnar till transport noder åstadkom ett brott med den traditionella kringbyggda staden. Stadens representativa sida vändes inte längre ut mot vattenlinjen, en mental och fysisk delning uppstod och hamnområdena utvecklade sin egen specifika karaktär, varierat i skala och sort, i mycket oreglerat.

I Göteborg var Stora Hamnkanalen en gång hamnen, mitt i den befästa stadens inre, omgiven av omsorgsfullt utformade byggnader. I förhållande till stadens totala storlek, då och nu, skulle man i tanken kunna likna älven idag med Stora Hamnkanalen "i ett då".

Om vi använder oss av älven på ett motsvarande sätt idag, att överbrygga, nå ned till, låta stråk sammanstråla vid, skapa plats att uppehålla sig invid. Om vi i tankarna helt enkelt översätter skalan.





## OM ÖVERSIKTSPLAN FÖR SÖDRA ÄLVSTRANDEN

Översiktsplanen (ÖP) utgår från synen på Älven som ett förenande element, där staden "vänder två framsidor mot älven" och vars stränder har potential att utvecklas till en helt unik stadsmiljö. En förutsättning för att uppnå detta är enligt översiktsplanen att "helhetsbilden hävdas och respekteras, på varje älvstrand och mellan dem" (s.9)

Möjligheten till nybebyggelse nämns som en av översiktsplanens viktigast frågor  
Ett av de uttryckta målen är:

*"att forma en stadsmiljö som tar tillvara hamnområdets speciella förutsättningar och kulturhistoriska värden, som anknyter till stadens traditionella skala och form men som också tillåter vår tids arkitektur- och stadsbyggnadsvärderingar komma till uttryck"*(s.35)

Man skriver vidare att:

*"Vi får inte glömma att en levande stad är stadd i ständig förvandling. Människorna och näringslivet har i alla tider byggt ut, byggt på och byggt till sin stad. I förändringen ligger en förväntan som kan vara mycket positiv."*(s.41)

### MASTHUGGSKAJEN

Översiktsplanen utgår från att Stenas Danmarks terminal ligger kvar, i planen nämns dock konflikten mellan planens översiktliga mål, att återge staden kontakten med älven och den barriär som terminalen utgör.

Möjligheten att terminalen på sikt ges ett annat läge behandlas och man menar att:

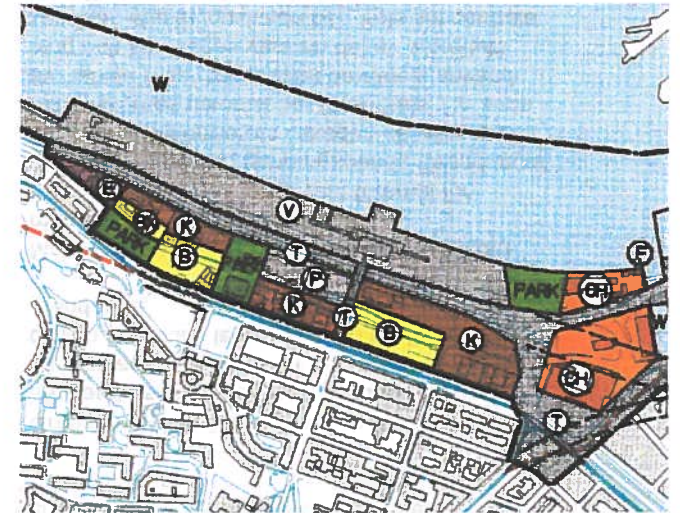
*"planen är utformad så att stadskroppen enkelt och naturligt kan byggas vidare ner till älven om Stena i framtiden skulle flytta från Masthuggskajen och Götatunneln fortsätts västerut"*(s.32)

Götaleden dras från tunnelmynningen, parallellt med kajkanten, rakt västerut över Masthuggskajen. Ledens båda köriktningar samlas mellan den tillkommande bebyggelsen och Stenaterminalen. Man skriver i sammanhanget om Götatunneln att:

*"en förlängning västerut kan vara ett framtida mål, men är inte en ekonomiskt realistisk möjlighet inom denna plans tidshorisont, på grund av att marken består av djupa lerlager"*(s.31)

Götaledens föreslagna dragning tar i anspråk vissa delar av Stenaterminalens område, vilka idag nyttjas för markparkering. Ett parkeringshus planeras i kv. Koffern för att ersätta dessa, samt för att tillgodose parkeringsbehov i området.

Som en förutsättning för att kunna bygga bostäder utmed Första Långgatan anger planen kontor och parkeringshus placerade som bullerskydd mellan bostadshusen och leden. Ett ytterligare skäl till detta är de skyddsavstånd som är nödvändiga om Götaleden skall öppnas för bensintransporter, något som den idag inte är tillåten för.



## PLANENS UTFORMNING

Planen eftersträvar en stadsdel med blandat innehåll av bostäder, kontor och parkeringshus. Den föreslagna utformningen

*“är att den rutnätstad vi har söder om Första Långgatan skall fortsätta ut på Masthuggskajen. All stadsbyggnadserfarenhet runt om i världen talar entydigt för att rutnätskvarteren är den optimala lösningen när man bygger i en befintlig stad: billigast att bygga, tåligast inför förändringar, oftast vackrast.”(s.120).*

Kring byggnadshöjder skriver man att dessa

*“skall anpassas till höjderna söder om Första Långgatan och trappas ner mot vattnet.*

*Närmast Första Långgatan föreslås byggnader - na vara 6 våningar höga och mot Götaleden 4 våningar” (s.77)*

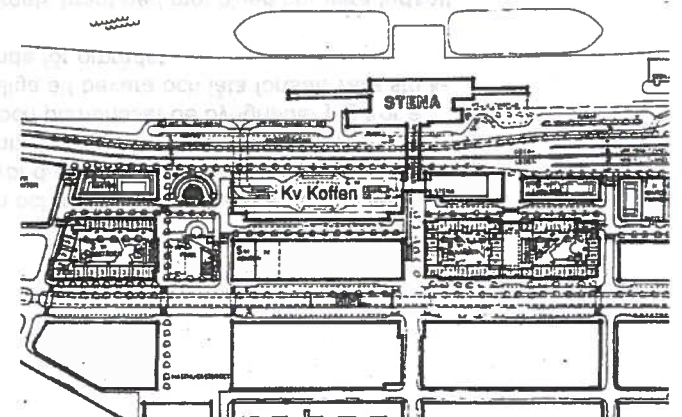
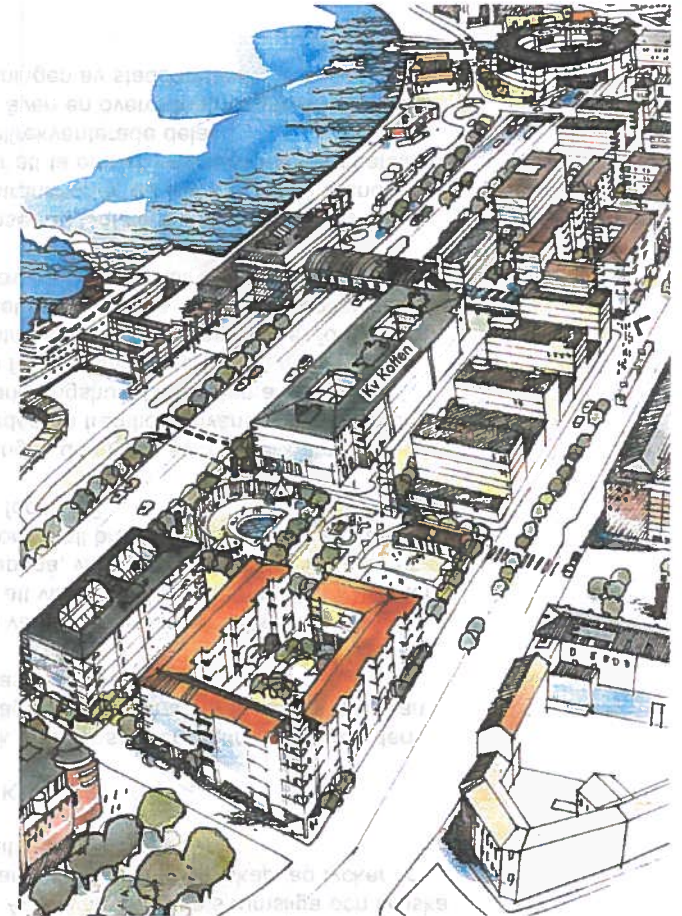
Den möjliga nybebyggelsen beräknas till ca 40 000 m<sup>2</sup> bostäder samt 60 000 m<sup>2</sup> verksamheter, det senare inkluderande parkeringshus.

*ÖP s.77 “Masthuggskajen kan uppfattas som en avgränsad stadsdel med egen identitet, men kan samtidigt ses som Masthuggets avslutning mot älven”*

*ÖP s.120 : “vår uppfattning är att den rutnätstad vi har söder om Första Långgatan skall fortsätta ut på Masthuggskajen “*

*“Vi anser att man skall bygga denna nya stadsdel på traditionellt göteborgskt stadsbyggnadsmanér och avstå från ekvilibristiska arkitekturnummer. Husen däremot kan kanske få ha inslag av arkitekturkonster”*

*ÖP s.28 Planmål...” Att öka tillgängligheten och rusta upp miljön, att visa omsorg om historiska värden och det särpräglade Göteborgska, att utveckla en maritim miljö längs kajerna, att tillföra intressanta byggnader och en prydlig omgivning”*



# STÄLLNINGSTAGANDE

## IDENTITET

Masthuggskajen skall utvecklas till en tydligt definierad stadsdel med egen identitet. Strukturerad för att skapa en god fysisk och visuell kontakt med älven, samt för att underlätta tillträde till kajstråket som varande ett kontinuerligt offentligt rum i staden.

En flyttning av Stena Lines terminal är på sikt möjligt. En förlängning av tunneln kan bli aktuell i framtiden. Man bör idag betrakta vilka utvecklingsmöjligheter som finns för kajområdet; centralt och vid älvstranden borde den vara en av stadens mest attraktiva ytor att bygga på. Detta innan man låser fast en struktur, baserad på trafiktekniska ställningstaganden, som skapar en fortsatt barriär mellan staden och vattnet.

En fortsättning av Långgatuområdets kvartersstruktur, som den illustreras i ÖP, skapar inte de bästa förutsättningar för att tillvarata områdets möjligheter. Kvarterens längdmått och orientering försvårar etablerandet av visuell och fysisk kontakt med älvstranden; strukturen otydliggör även gränsen mellan Långgatuområdet och kajen, flyttar den ned till Götaleden?

Första Långgatans mått är storskaliga, både med avseende på gatans bredd och höjder på befintliga byggnader, den är en naturlig avgränsning områden emellan. Första Långgatan skulle kunna utvecklas både till sin form och till sitt innehåll med syfte att fungera som ett urbant stråk istället för den passage den är idag. Ett ökat kundunderlag är en förutsättning, vilket ett bebyggande av kajen skulle kunna medverka till.

På denna artefakt som kajen är, skulle byggnader kunna vara fristående, objekt på gränsen

mellan stadsrum och älvrum. De skulle kunna vara en del av kajen, överbygga gänsen mellan mark och vatten, vara pir.

Varför inte återgå till den typ av fastighetsindelning som varit rådande tidigare under områdets historia; orienterat vinkelrätt mot vattnet med samma syfte som generationer innan oss, att nå fram och använda oss av vattnet på ett sätt som motsvarar våra behov idag.

## AV SAMTID—ELLER?

Arkitektur handlar mycket litet om hur byggnaden ser ut, mer om egenskaper hos den fysiska omgivningen. På denna pragmatiska plats kan arkitekturen med självklar rätt vara i sin samtid, formulera sitt nu. Vad skall vi annars lämna åt kommande generationer att bevara, om det vi bygger idag skall låna sin form från ett tidigare sekels behov och stilideal.

## BEVARANDE

Stadens kulturhistoriska värde består endast delvis av enskilda byggnader. Det kan finnas i naturens egenskaper på platsen, som Göteborgs höjder och bergväggar. Bebyggelsestruktur och egendomsindelningar kan ibland vara de tydligaste historiska spåret, platsens karaktärsdrag.

Rutnätet, kvarterstaden, byggde på en organiserande princip, brandtekniskt, egendomsindelning mm, i förutsättningarna låg att staden bevarade sin form men att enskilda hus kunde försvinna eller tillkomma. Stadens kontinuitet ligger i stora delar i det icke byggda, rummen mellan husen, dess proportioner och egenskaper.

Staden och dess byggnader skall kunna leva och förändras, vara i ett nu, i en framtid. På denna del av Masthuggskajen är Amerika-huset och pumphuset de byggnader jag tror är väsentliga att bevara och låta fortsatt vara strukturerande för området.

Stigbergets brant ned mot älven bör vara fortsatt synlig. Att bevara områdets rumsliga och fysiska karaktär, av kaj, är en egenskap jag tycker är viktig att slå vakt om.

## TRAFIK

Biltrafik och transporter utgör fortfarande den grundläggande parametern för hur staden kan planeras och gestaltas.

Kan vi vända på ordningen, vilka rum vill vi skapa att vistas i, vilka stadsrumsliga kvaliteter vill vi uppnå, vilka upplevelser vill vi skapa för dem som skall bruka rummen, hur kan trafiken sedan fogas in?

I ÖP anges den mark som ligger närmast Götaleden en framtida användning för kontor och parkeringshus. Götaleden är idag inte tillåten för bensintransporter. Att möjliggöra bensintransporter får konsekvenser för hur området kan gestaltas, genom skyddsavstånd och krav på säkra konstruktioner.

Jag anser att Götaleden ej skall öppnas för bensintransporter, då transporter av brandfarlig vara är att ta en risk i stadens mest tätbefolkade och välfrekventerade delar. Det är även en överordnad begränsande faktor i utformningen av stadsrummet.

# F Ö R S L A G

## TRAFIK

Att utveckla befintliga trafikleder/tunnel norr om älven i syfte att kraftigt reducera genomfartstrafiken längs Södra Älvstranden. Att på sikt skapa en tunnel söder om, för en utvidgad "ringlinje". Att ej tillåta transport av farligt gods, fraktgods genom innerstaden och utmed Södra Älvstranden

Att utmed Södra Älvstranden skapa en "boulevard" ...ett stråk där man färdas i ytläge längs älven. Ett vackert gestaltat "rörelserum" att färdas i, på innerstadens villkor, där inget trafikslag är prioriterat, bilar, cyklisterna och gående i ömsesidig hänsyn.

## TERMINALER

Stenas samtliga terminaler, samt Sea Cat, samordnas och lokaliseras i Frihamnen. En logistiskt trimmad terminal med ett "Just in time" koncept som minimerar anspråk på yta för omlastning av fordon och samutnyttjar övriga funktioner. En terminal med en arkitektur av idag skulle kunna bli ett spännande tillskott vid älven.

Lokalisering i frihamnen skulle för persontrafiken möjliggöra en entré mitt i stadens hjärta. Mycket av upplevelsen i att anlända till en stad sjövägen, ligger i att träda in i staden i dess hjärta, ej i dess periferi. En Älvsnabb förbindelse "Terminal – Lilla Bommen" skulle få föra resenären vidare in i centrum.

Genom en flyttning av terminalerna skulle områden frigöras längs Södra Älvstranden för nyttjande som är med adekvat i förhållande till deras läge i staden. Den transporttrafik som idag genereras av färjeverksamheten flyttas från den Södra Älvstranden.



En samlad terminal



Ett sammanhängande stråk för gång och cykel

## STRUKTUREN

Det handlar inte om exakta placeringar av enskilda byggda volymer, mer om vilka egenskaper att uppnå

Lamellstrukturer har nackdelar, om man i en boende miljö vill skapa skyddade och privata gårdsmiljöer, på det sätt som många uppskattar hos landshövdingekvarteren. I realiteten vilar ofta dessa gårdar i skugga en stor del av dagen på grund av de små måtten

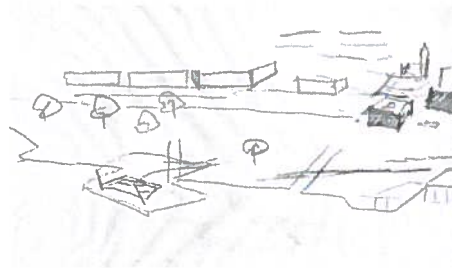
En fördel med lameller är den fysiska och visuella kontakt de öppnar genom området, en genomsläpplighet, rummen mellan byggnaderna blir semioffentliga, eller helt offentliga, privata om man hägnar in, skapar sekundära rumsliga indelningar.

Jag betraktar Masthuggskajen som en urban artefakt, med en egenkaraktär som är bortom romantiska innergårdar. Jag vill se den privata trädgården i vertikalled, upplyft som hålrum i huskropparna, symboliserad mer av en bonsai, en japansk stenträdgård än av den romantiska engelska parken.

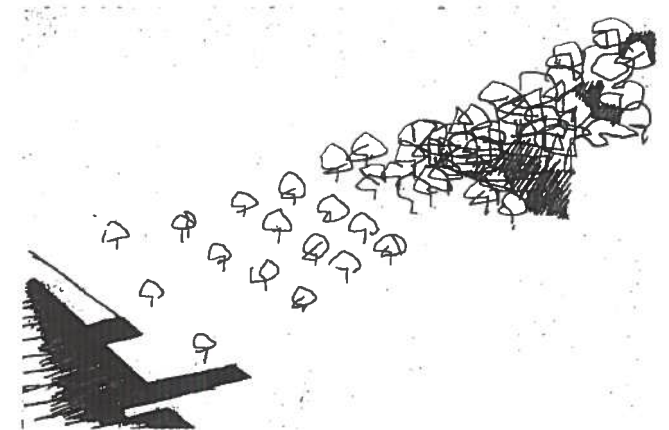
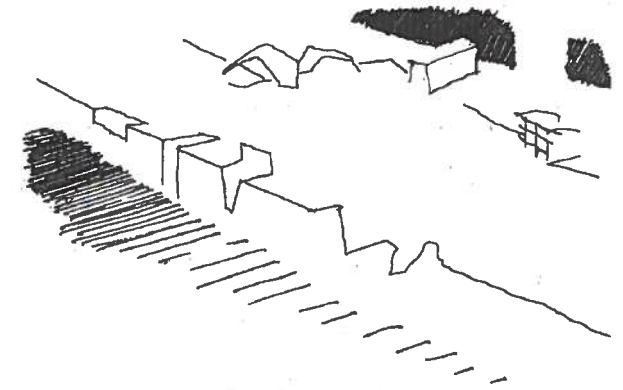
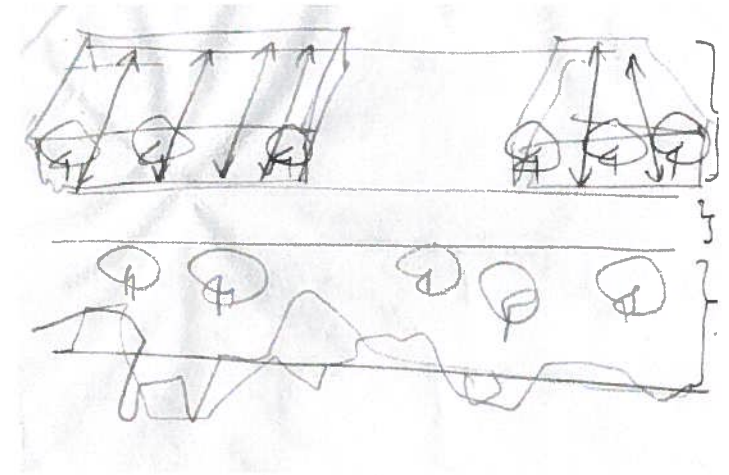
Det är viktigt hur byggnadens inre kopplas till rummet mellan husen, symbiosen dem emellan. Rummens olika grader av offentligt tillträde.

Vad skall en plan reglera, vad behöver bestämmas; vissa mot älven tvärgående stråk är viktiga att etablera, är överordnade. Kajens sammanhängande promenad är överordnad. Ett "tomrum" är överordnat.

Kanske skulle byggnaderna kunna grupperas på ett bättre, ett annorlunda sätt. Bilarna ledas annorlunda. Hushöjder är variabla.....



utgångspunkt  
de första  
tankekisserna



# KOOPERATIVA BOSTÄDER

## Integrering

Det är viktigt att stadsdelen inte blir ytterligare en enklav med exklusivt boende för en begränsad grupp människor.

Ett blandat område, till sin upplåtelseform kooperativt boende, för att bostaden/byggnaden inte skall vara kapitaliserande, för att möjliggöra för flera att bo invid vattnet, att bygga för att förvalta, omhänderta.

Eller avsiktligt bruka en plats för en tid, temporära byggnader, demonterbara, flyttbara, flytbara...som nomader, av och i vår tid som upplöser gränser och avstånd

Smålägenheter för den som önskar en liten yta, oavsett ålder eller sysselsättning



## VERKSAMHETER

Verksamheter i byggnadernas entréplan, för den integrerade staden, för att slå vakt om det gemensamma rummet.

Det offentliga/semioffentliga inre rummet är väsentligt för att det yttre rummet -mellan husen- skall kännas självklart naturligt att uppehålla sig i, att ta i anspråk.

En tredimensionell fastighetsbildning för att möjliggöra lokaler för verksamheter.

## T O M R U M - F Ä L T

Hus gör inte en stad. Staden uppstår där husen inte är, i mellanrummet. Husen är en förutsättning genom att inrymma en tillräcklig koncentration människor för att möten skall uppstå. Stadens själ är dess handlingar. Handlingar som uppstår ur möten, friktion och konflikt, i opposition, eller i mötet med likasinnade.

Den öppna ytan, en förutsättning för handlingen, en yta att använda, där ideer och tankar iscensätts.

Att bruka för rekreation och händelser, en park som inte är natur, är kultur i dess olika uttryck, att åka skateboard, skridskor, uppehålla sig i, att sätta upp en scen, en projektduk, en skärm eller ge plats för det som vi ännu inte sett.

Ett aktivitetsfält med en yta som till sina delar är ett "installationsgolv", förberett...

Den öppna ytan är den nödvändiga horisont från vilken du kan betrakta staden, betrakta händelserna. Tomrum är nödvändiga för strukturens, stadens läsbarhet, för orientering. Jag tror det tomma rummet är en förutsättning för ett demokratiskt samhälle.

Att etablera en kontakt med natur, att från Slottskogen röra sig ned till Älven, att sammanbinda park med vatten, via Masthuggsterrassen i en omgestaltad entré från torget, via Masthuggskyrkan förbi Johanneskyrkan och Isaac Beens plats ut på kajens öppna yta, till älven.

Att etablera ett stråk utmed älven, som sammanbinder aktiviteter, händelser, rum för tystnad; som möjliggör och underlättar rörelsen, i närheten av vatten.

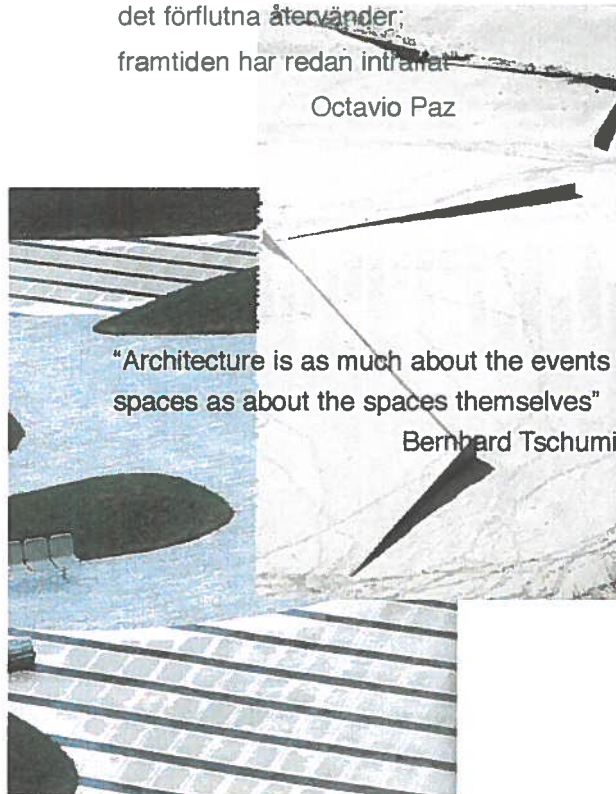
"In this ancient organization it seems that the physical aspect of the city was secondary, almost as if the city were a purely mental place. Perhaps the architecture of Greek cities owes its extraordinary beauty to this intellectual character"

A Rossi



"Erfarenheten av det heliga bekräftar: här är där borta; kropparna är överallt; rummet är ingen utsträckning utan en kvalitet; idag är igår; det förflutna återvänder; framtiden har redan inträffat"

Octavio Paz



"Architecture is as much about the events that take place in spaces as about the spaces themselves"

Bernhard Tschumi



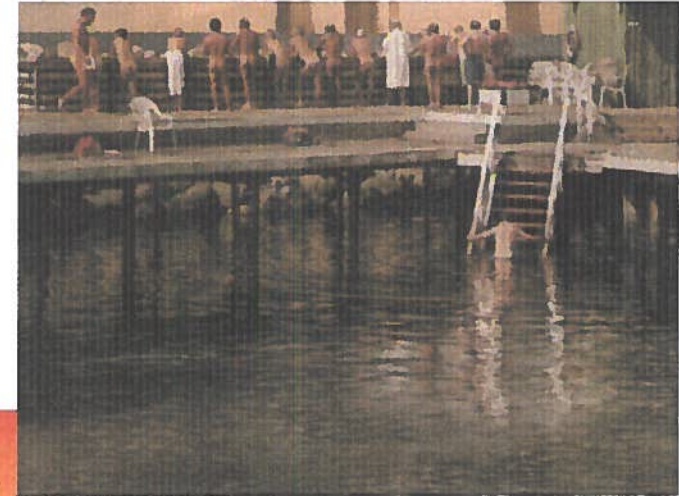
## BYGGNAD OCH VATTEN

Pir och brygga  
att nå ut och kunna betrakta, vara omgiven  
av vattnet.

Redan vid slutet av 1700-talet började man i England nyttja havet för rekreation, en tilltagande urbanisering och industrialisering skapade behov hos människor att komma ifrån städernas osunda miljö. Kustorterna utvecklade en egen kultur där strandpromenaden intog en huvudroll. Den första av dessa imponerande promenader var Marine Promenade i Brighton, den anlades 1790 och blev en stor framgång.

Friluftslivet vid havet fann sin form i nya byggnadstyper, som piren med sin träskodda promenad och underhållningspaviljonger ovan vågorna. Idéerna letade sig ned till Medelhavet vars kust fick en liknande utveckling, samt vidare till Amerika i samband med Chicagoutställningen 1893.

Daniel Burnham, utställningens arkitekt, tog till sig principen i sin plan för Chicago 1909. Planen var ett exempel på hur en stad kunde te sig om man gestaltade den från vattnelinjen och inåt land. I förslaget öppnades hela sjöstranden för rekreation med parker och promenader, till sina delar blev den även realiserad.



# BYGGNAD FÖR BAD PÅ MASTHUGGSKAJEN

en pirbyggnad, en brygga, att nå ut för att vara omgiven av vatten och inte bara betrakta från kanten av en kaj, att om inte kunna bada i älvens vatten så kunna bada i visuell kontakt med det

en upplyft bassäng, för upplevelsen av vattnets yta och en lägre belägen markyta

byggnaden är placerad i mötet mellan den öppna ytan, fältet och den ortogonala, vertikala lamellstrukturen

byggnaden skall infoga sig; relatera till denna situation  
den skall i sin inre rörelse passera från en vertikal till en horisontal egenskap,

byggnaden är organiserad i två delar, två karaktärer, en ortogonal del och en utbredd, en stadsdel- en landskapsdel.

badhus- ett problematiskt drag är att de ofta blir låga och utbredda, en stor volym att passera runt, den finner sig väl i ett kvarter, eller friliggande, en stor och utbredd volym är inte förenligt med en plats man vill kunna passera från flera olika håll, inte förenlig tvärs ett viktigt stråk, en överordnad rörelse, den blir ett hinder.

strukturen måste på denna plats vara genomsläpplig, visuellt och fysiskt,



Många bad är organiserade med bassängerna sammanbundna med varandra, en samlad vattenyta, ofta kan man simmande passera mellan olika delar.

En obruten passage är på många sätt en kvalitet, dock skapar det intressekonflikter mellan att bada som lek eller motions-simma; eller för den som söker mental och fysisk rekreation i vattnet, tystnad.

byggnaden är därför uppdelad i två från varandra skiljda sorter, bad där koncentrationen ligger på motions-simning eller avslappning, en egen del för lek och simträning, för vågor och ljud..

pusk!

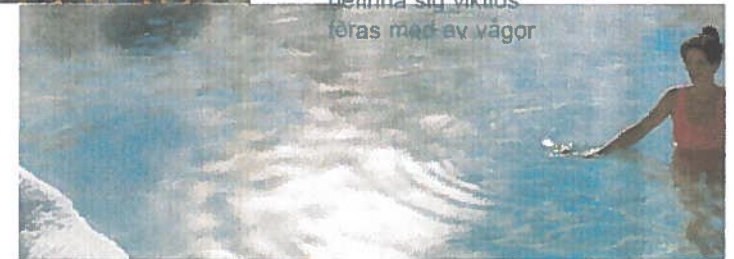
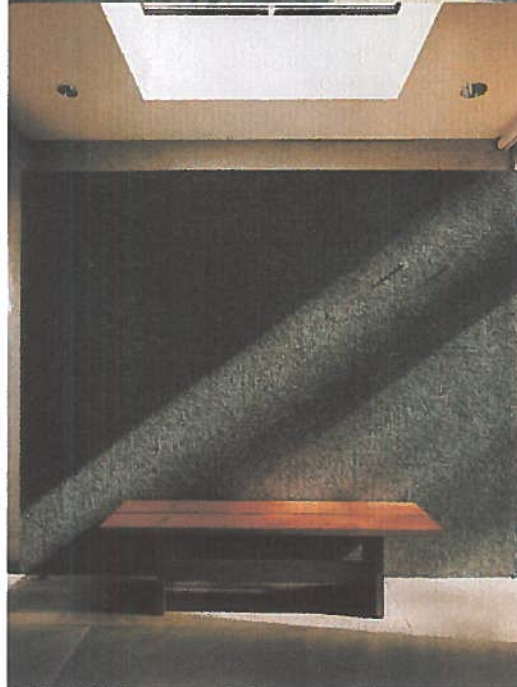
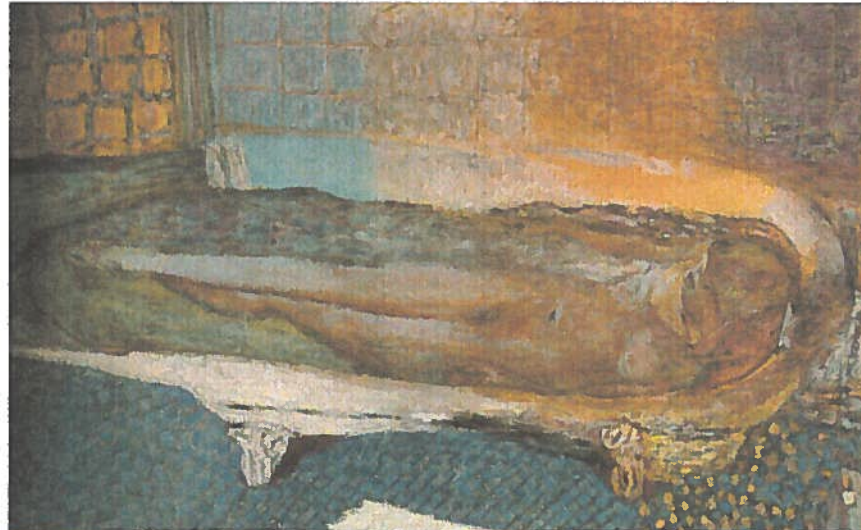
# BAD

En offentlig byggnad på Masthuggskajen skulle kunna innehålla ett bad:

ett bad vid och i vattnet, centralt i staden, lätt att nå från de delar av staden där de flesta barnen bor de där barnen som inte kan simma eller som tycker om att vara i vatten

ordentligt med plats att sitta ned tydligt uppdelat i en tyst del, en motionssimningsdel *ooh* en del för simträning/lek

..ett utomhusbad, inomhus ..ett kallbadhus med ovanligt varmt vatten en damm, eller den där tjärmen man faktiskt råkade stöta på .....en bit upp på berget



rum att vända sig inåt, bortom i vatten, omgiven av vatten, undflyende, mellan luft och jord, ande och materia speglingar, rörelse yta en plats och en tid för stillhet,

för sinnesförmimmelser, taktil långsamhet en motpol till det immateriella, virtuella flödet av hastiga intryck visuellt brus fragment

få material, få färger, koncentrerat på vattnet i sig på förhållandet med omgivande vatten, med mark

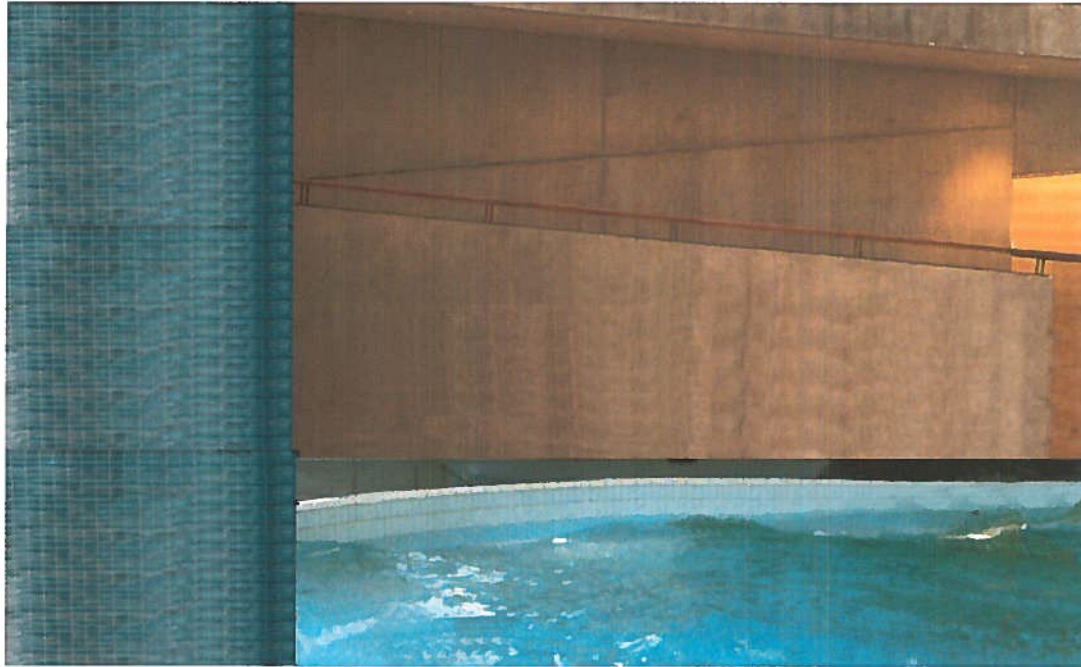
att lära sig simma, att våga sig ut över djupet, befinna sig viktlös leas med av vågor



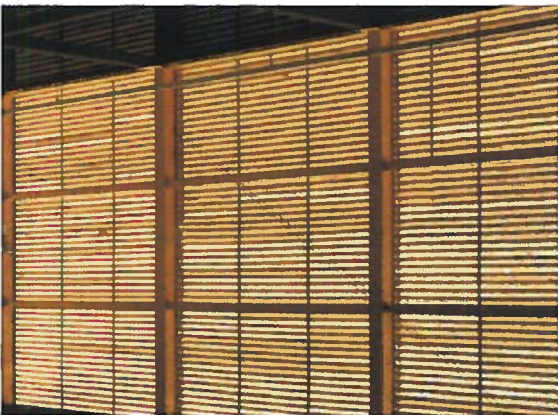
25 m bassäng  
i visuell kontakt med älven  
lugn del för simmning



omklädning



plats för lek:  
vägbassäng  
babybad



tyst och omslutet  
bad



## BYGGNADER - EGENSKAPER

Ett övermått av subjektiva tankar har varit envist närvarande under detta projekt. Svåra eller rent av omöjliga att befria sig ifrån.

En rör byggnadernas egenskaper, de tänkta byggnaderna. De sorterar sig och området i tre kategorier;

Byggnader som utgör en alldeles självklar del av en heterogen men sammanhängande stad. Kvarteret Kostern är en sådan byggnad, den vet sin plats.

Kajen är så obönhörligt plan, så tydligt föremål, att vad som placeras där blir... stående på...., placerad som ett eller flera, eller grupper av objekt. De anpassar sig och avviker på samma gång, men framför allt bildar de en egen enhet, de är medlare mellan kajens kant och den bakomliggande staden; men befinner sig tydligt stående på en kaj.

Ytterst de som trotsar elementen, gravitationen; de som befinner sig i, ovan eller kan sägas utgöra en del av själva kajen. De blir en del av det människoskapade landskapet, individer. De överträder gränser, vill vara i vatten eller luft.

En annan kvardröjande fråga är polariteten flyktighet och permanens.

Vet vi och kan vi förutsäga, vem som och på vilket sätt man kommer att bebo, bruka ?

Ibland är byggnaden en nomad- i tid och i rum. En cirkusvagn, en husbåt....en byggnad som monteras upp för en tid, för ett behov och lämnar sin plats utan ett spår som avslöjar att den varit där.

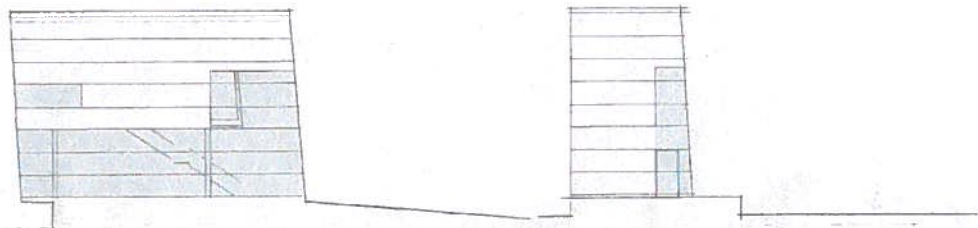
De förutsätter en planering som lämnar plats för det oförutsedda; tomrum, ytor, fält.....en plats för händelser.

En egenskap har jag funnit utmärkande för Masthuggskajens bebyggelse genom historien; att den har försvunnit. Som om flyktighet och förändring i sig var platsens själ, dess Genius Loci, om sådana finns.

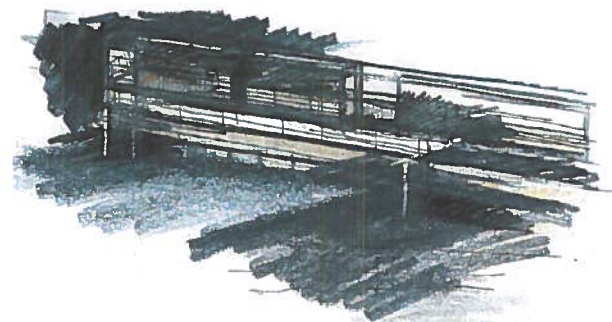
I mina tankar lämnar jag plats för dessa besökare, enstaka eller i grupp, på fältet för kända och okända aktiviteter och på själva kajens kant. Jag skulle gärna se, en morgon, en flock av husbåtar som lagt till under natten, de huserar temporära invånare, studenter, konstnärer, husvilla,.....nomader. De innehåller gästateljéer, härbergerar workshops, de föder nya tankar tii världen de kommer på besök från cyberrymden, materialiseras helt kort .



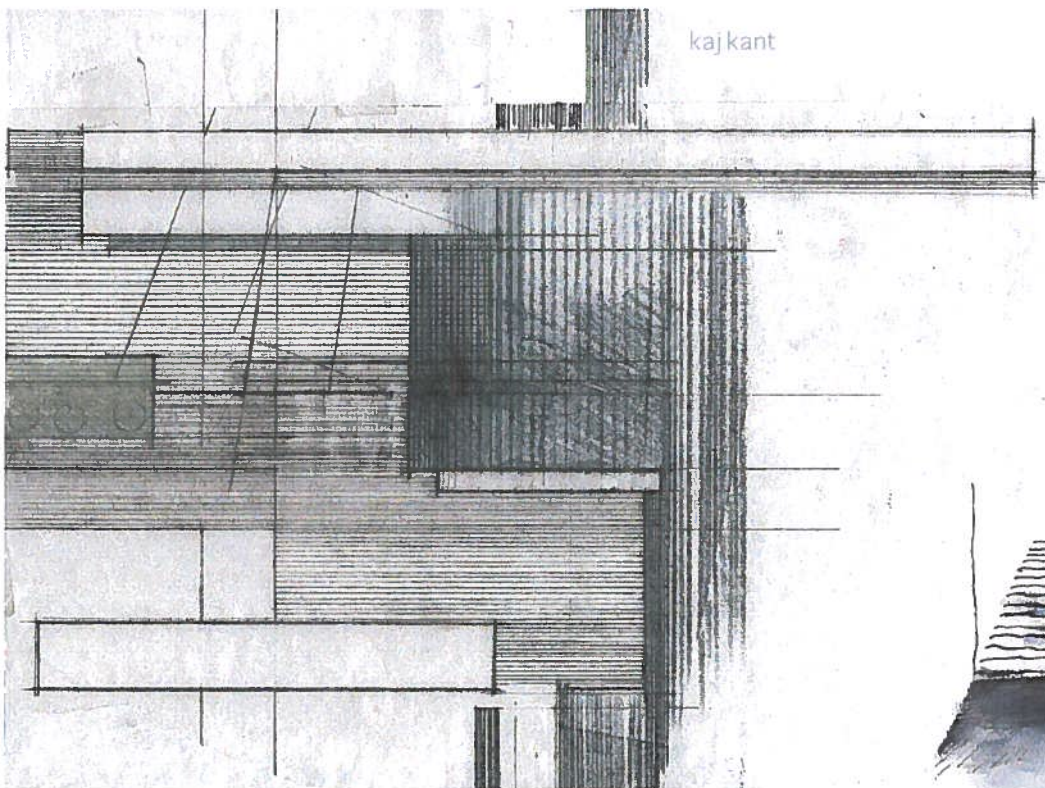
# PROCESS



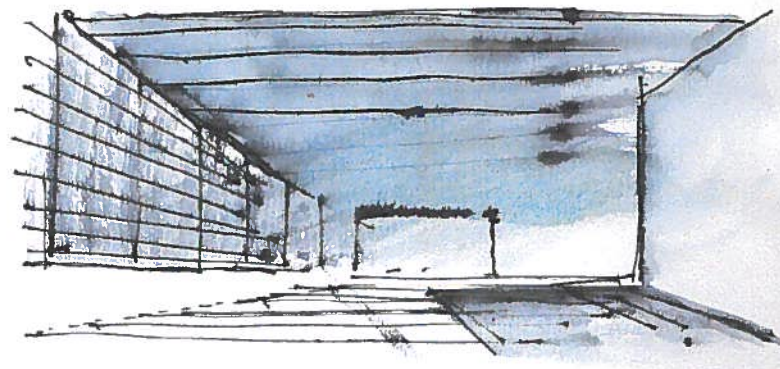
små kajhus



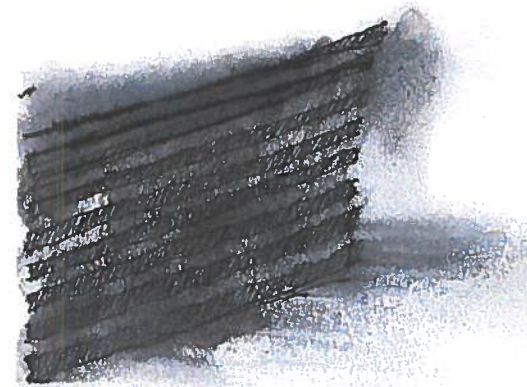
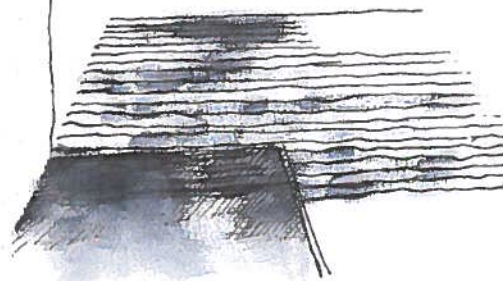
pir byggnad

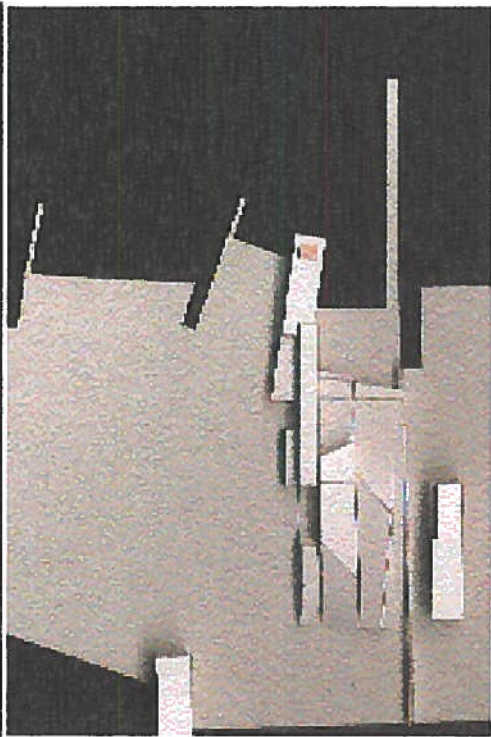
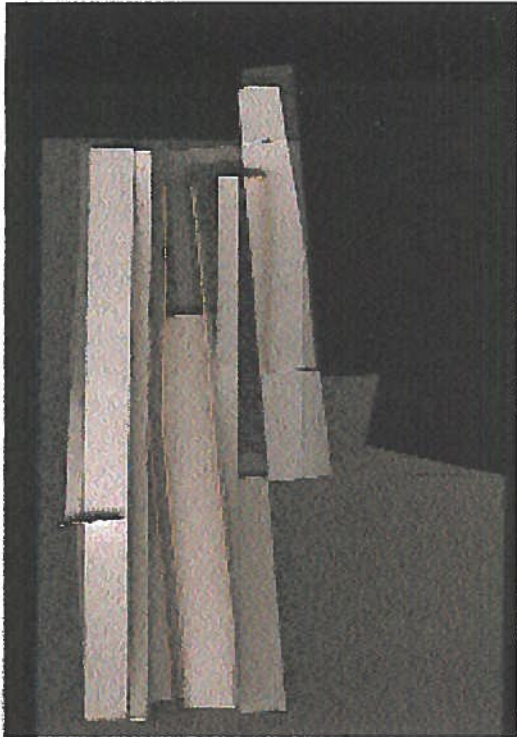
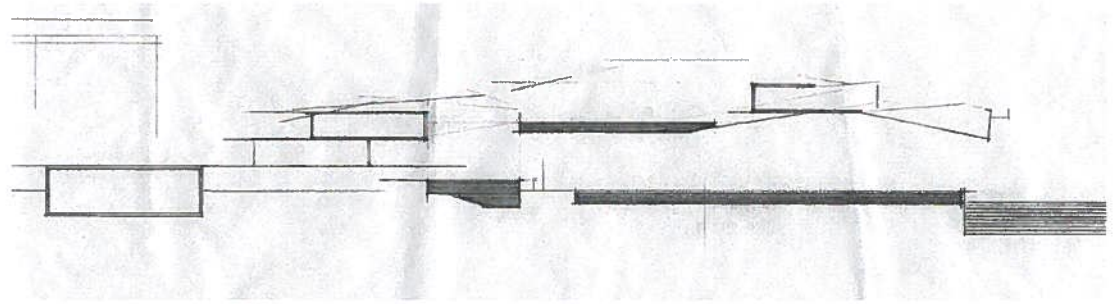
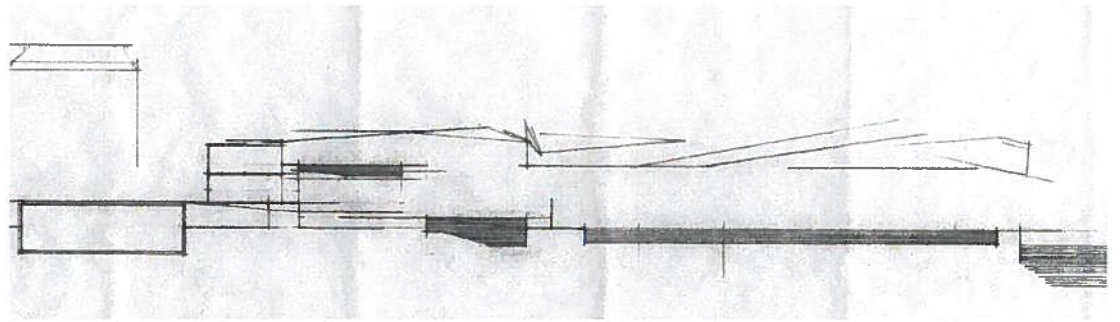


kajkant



ett stilla bad





## LITTERATUR:

Realistisk byanalyse

Dag Tvilde,  
Karl Otto Ellefsen

Staden som rättighet

Henri Lefebvre

Genius Loci - Towards a phenomenology of  
architecture

Christian Norberg-Schulz

Event cities

Questions of space

Bernard Tschumi

Public spaces Public life

Jan Gehl, Lars Gemzøe

Det gamla Göteborg

The architecture of the jumping universe

Charles Jencks

Privacy and publicity -modern architecture as  
massmedia

Beatriz Colomina

The poetics of space in the late modern dwelling

Kenneth Frampton

Rummet og det arkitektoniske objekt

Poul Baek Pedersen

Space is the machine: a configurational theory of  
architecture

Hillier

Complexity and contradiction in architecture

Robert Venturi

The end of architecture

Peter Noever ed.

Theorizing a new agenda for architecture

Kate Nesbitt ed.

Sverre Fehn:samlede arbeider

C Norberg-Schulz, G Postiglione

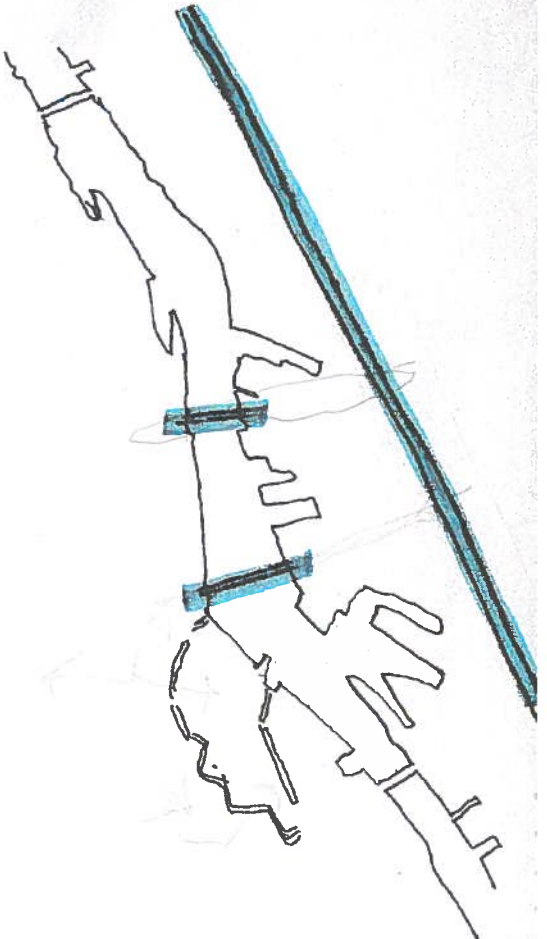
The idea of the city

Robin Middleton ed.

The architecture of the city

Aldo Rossi





OH1:.....  
TRANSPORTER, TRAFIK.....  
OVANFÖR  
SÄMILADES FR NORDA ÅVSTRANDEN,  
DCH SIA ÅVSTRANDEN FRIGORDES.....  
BARBERENPORT-  
LYPT.....  
I ETT BEGRÄNTRAUDE AV ÅLVEN SOM ETT BLÄMANT  
INUTI STADEN.....  
MED FÄRRE BRÖAR, EN TÄTARE KONTRAKT,.....  
....  
INTE EN STAD MED TVÅ 'FRAMVUDOR' HÖR ÅLVEN,  
UTAN EN  
STAD I VILKEN NURE FLITTER EN ÅLV.....

