

Kulturmiljöunderlag för detaljplaner för Västlänken

Fördjupad kulturmiljöbeskrivning för Centralen med hamnstråket

2014



Reviderad 2014-09-18

Göteborg 2013

Beställare: Göteborgs stadsbyggnadskontor

Projektledare: Victoria Ask, Antiquum AB

Projektgrupp: Johanna Roos, Antiquum AB
Kolbjörn Wærn, Wærn Landskap AB
Magnus Englund, Gajd Arkitekter AB

Foto: Antiquum AB

Layout: Antiquum AB

Revidering: Anna Reuter Metelius, Tyréns AB
Carina Bramstång Plura, RAÄ UV Väst



TYRÉNS

WÆRN
LANDSKAP

GAJD[®]arkitekter



Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

Förord

Uppdraget

Västlänken är en del av de satsningar som görs inom Västsvenska paketet. Satsningarna omfattar vägar och järnvägar för tåg, bussar, spårvagnar, cyklar och bilar och ska bidra till att Västsverige utvecklas på ett bra och hållbart sätt. Korridoren som Västlänken rymmer inom berör ett flertal kulturhistoriska värden. Bland dessa finns riksintresse för kulturmiljövård, fornlämningar, byggnadsminnen och områden utpekade i det kommunala bevarandeprogrammet.

Antiquum AB har, i samarbete med WÆRN Landskap AB och Gajd arkitekter AB, fått i uppdrag av Göteborgs Stadsbyggnadskontor att utforma Kulturmiljöunderlag för detaljplaner för Västlänken, tågtunnel under Göteborg. Uppdraget har bland annat bestått i att ta fram kulturmiljöutredningar för detaljplaner. I maj 2014 fick Tyréns AB i uppdrag av Stadsbyggnadskontoret att genomföra en granskning, revidering och uppdatering av materialet.

Utredningsområde

Utredningsområdet Centralen med hamnstråket har delats upp i två delar där den första behandlar stationsområdet medan den andra delen behandlar den del av hamnstråket som kan komma att påverkas av öppna schakt under byggskedet. Gränsen är dragen så att Lilla Bommen och delar av Hasselbladskvarteret ingår samt så att sambandet mellan ny station och befintlig station ingår. Hela området ingår i riksintresset "Staden inom vallgraven med parkbältet" och ligger inom fd befästningsstråket. Förutom de värdefulla miljöerna ovan mark finns även rester av befästningsanläggningarna kvar under mark.

Arbetsgrupp

Ansvarig konsult har varit Antiquum genom bebyggelseantikvarierna Victoria Ask och Johanna Roos. Landskapsarkitekt Kolbjörn Wærn har ansvarat för beskrivningar av parker och grönområden. GAJD arkitekter har bidragit med arkitektonisk sakkunskap.

Revidering

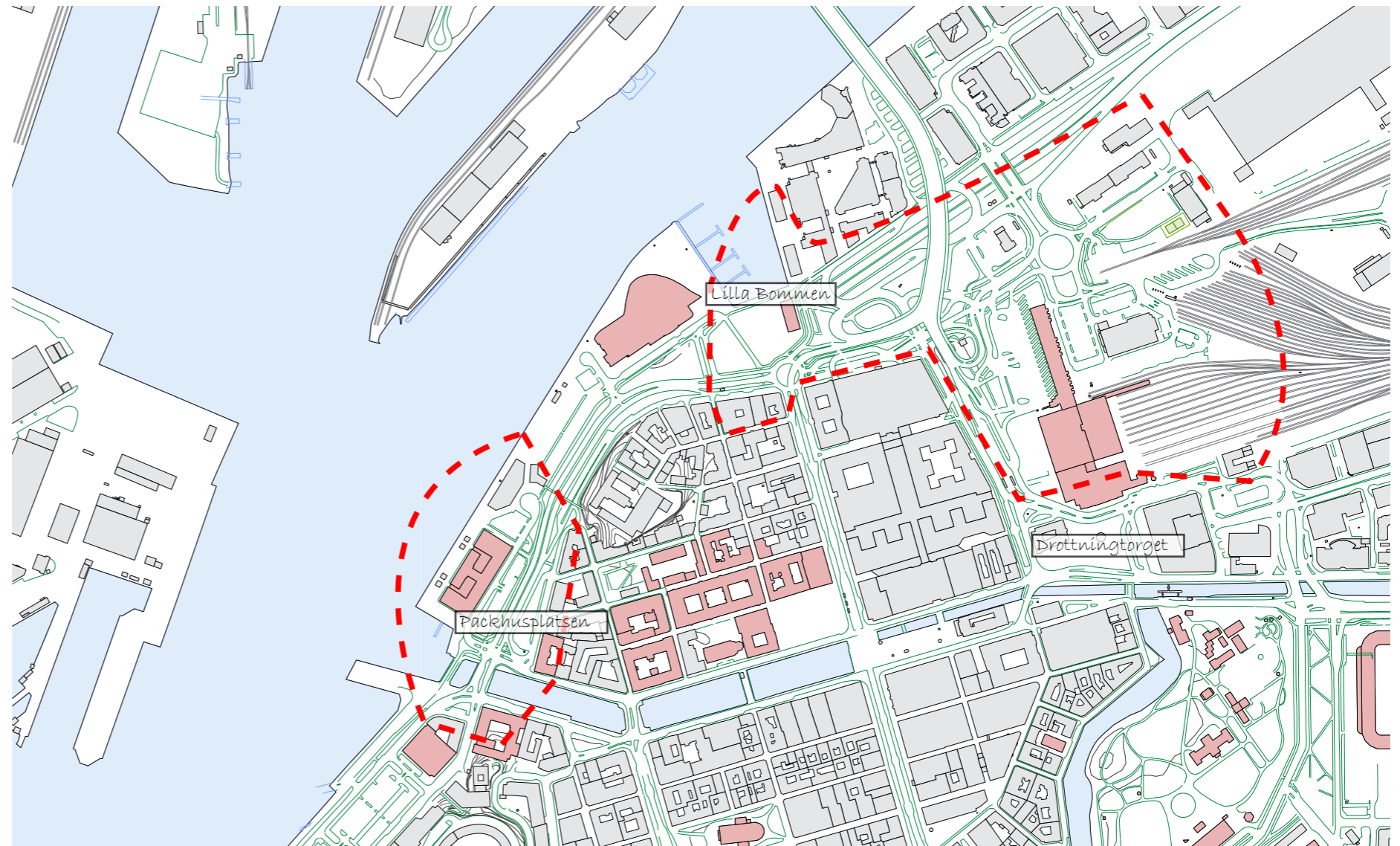
Tyréns har genom bebyggelseantikvarie Anna Reuter Metelius granskat, reviderat och uppdaterat rapporten under september 2014.

Läsanvisning

Rapporten är utformad med utgångspunkt från en principmodell framtagen av Stadsbyggnadskontoret som innebär att analysen utgår från huvudsakligen fyra kategorier:

- Historik och kulturhistoriskt berättarinnehåll,
- karaktärsdrag,
- upplevelse och rumsliga samband samt,
- arkitektur och material.

Rapporten inleds med en sammanfattning av platsens kulturhistoriska värden samt en redogörelse för befintligt skydd. Därefter görs en fördjupad kulturmiljöbeskrivning. Beskrivningen inleds med en översikt av kulturmiljöns



Utredningsområdet Centralen med hamnstråket är delats upp i två delar där den första behandlar stationsområdet medan den andra behandlar den del av hamnstråket som kan komma att påverkas av öppna schakt under byggskedet.

värdebärare och kritiska punkter. Därefter följer en beskrivning av respektive delområde. Avslutningsvis finns en historisk översikt.

För varje delområde beskrivs först delområdets historik följt av en analys av dess kulturhistoriska värden och berättarinnehåll. Därefter följer rubriken "Karaktärsdrag" där delområdets karaktär beskrivs och exemplifieras genom snedbilder och fotografier. Detta följs av en analys av upplevelsen av platsen - vad som händer i rummet, vilket även det konkretiseras och exemplifieras genom illustrationer. För bebyggelsen i delområdet ingår även en analys av dess arkitektur och materialsammansättning.

Innehållsförteckning

Förord

Sammanfattning

Historien och dess avtryck idag	5
Centrala kulturmiljövärden	6

Befintligt skydd

Riksintresse	7
Skyddade byggnader	8
Fornlämningar	9

Fördjupad kulturmiljöbeskrivning

Kulturhistoriskt berättarinnehåll	12
Karaktär, arkitektur och rumsliga samband	14
Delområden	15
Centralstationen och Bergslagsbanan	16
Lilla Bommen och Hasselbladskvarteret	21
Packhuskajen, Skeppsbrolplatsen och Stora Hamnkanalen	22

Historisk översikt

1600- och 1700-tal. Befäst handelsstad	26
1800-1860. Nya kajer och hamnar	26
1860-1900-tal. Järnvägsboom	27
1900-1930-tal. Monumentala kontorshus	27
1930-60-tal. Infrastrukturell utveckling	28
1960-2000-tal. Nya trafikleder	28

Reflektioner inför framtiden

Bevarande av centrala kulturmiljövärden	29
---	----

Käll- och litteraturförteckning

Litteratur	30
Arkiv	30

Sammanfattning

Historien och dess avtryck idag

Stora hamnkanalen

Området kring nuvarande Stora Bommen–Packhusplatsen–Skeppsbroplatsen var huvudentré till staden från älvsidan och utgör en känslig kulturmiljö. Stora Hamnkanalen, anlagd under 1620-talet, är en del av den ursprungliga holländska stadsplanen och har sedan 1600-talet varit stadens centrum och "finrum". Detta var dessutom Göteborgs första hamnanläggning. Miljön präglas fortfarande av den holländska stadsplanen med sitt kanalsystem. Området längs hela kanalen omfattar ett koncentrat av kulturhistoriskt värdefulla byggnader, kajkanter, broar, m m som speglar utvecklingen från 1620-talet.

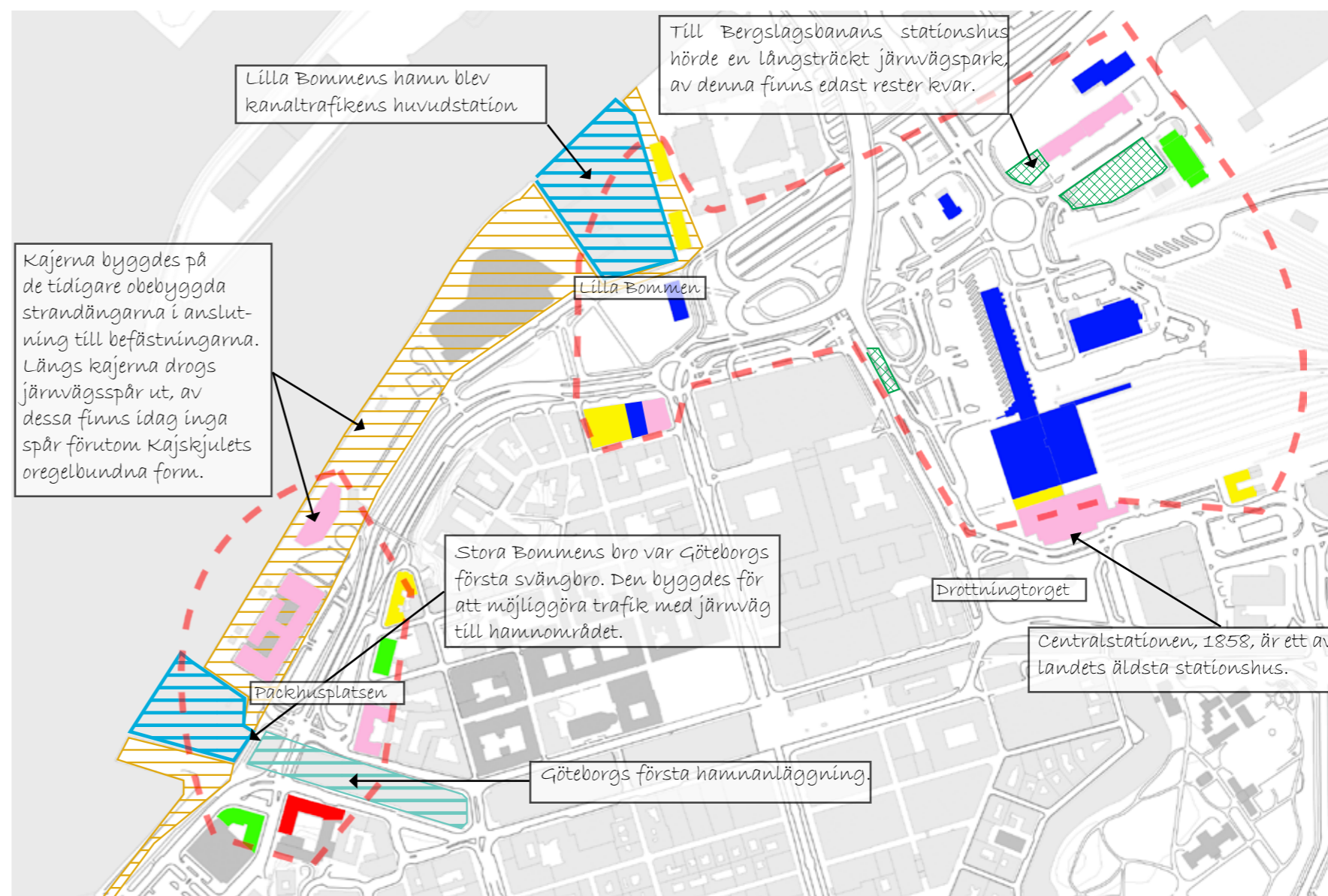
Hamnstråket

Under 1800-talets andra hälft utvecklades Göteborg till en utskleppningshamn och industriort. Hamnen och kajerna längs älven anlades vid denna tid och miljön omfattar kajer och byggnader som minner om områdets tidigare roll som centrum för sjöfart och handel. Sammantaget bär Hamnstråket och den yttre delen av Stora hamnkanalen på flera viktiga berättelser om Göteborgs grundande och utveckling. Här manifesteras såväl den befästa handelsstaden Göteborg med landets främsta exempel på holländskt inspirerad kanalstadsplan som residensstaden Göteborg uttryckt genom residenset och Hovrätten samt handels- och sjöfartsstaden Göteborg – genom Stora Hamnkanalen, Packhuskajen samt sjöfarten och rederinäringens byggnader.

Centralstationen

Göteborgs starka utveckling som utskleppningshamn och industriort under 1800-talets andra hälft har ett nära samband med järnvägen och dess utveckling. År 1853 utfylldes vallgraven och ny mark skapades för järnvägen och Drottningtorget. Västra stambanan var Göteborgs första järnväg och den första av de statliga banorna som byggdes. Järnvägen öppnades år 1856 och Västra stambanans stationshus (nuvarande centralstationen) stod klart år 1858 efter ritningar av AW Edelsvärd. På 1870-talet drogs järnvägsspår fram utmed kajerna ända fram till Järnvågspiren vid Järntorget som ett resultat av de ökade varuströmmarna i handels- och sjöfartsstaden Göteborg.

Kring sekelskiftet 1900 upplevde Göteborg en "järnvägsboom" då fem nya järnvägslinjer tillkom – Bergslagsbanan, som blev Sveriges största privata järnväg, år 1877, Väst kustbanan år 1888, Boråsbanan år 1894, Bohusbanan år 1909 och Västgötabanen år 1900. Omkring år 1930 sammanfördes all persontrafik till en centralstation, Göteborgs Centralstation. Området kring Göteborgs centralstation är kommunikationshistoriskt intressant med en lång tradition som berättar om järnvägens och kommunikationsmiljöns tillkomst och utveckling under mer än 150 år.



Bebyggelse

- 1600-tal
- 1800-1850-tal
- 1900-1929
- 1930-1969
- 1970-idag

Kanaler, kajer, hamnar & grönområden

- Stora Hamnen, anlagd år 1620 som Göteborgs första hamnanläggning
- Stenskodda kajer från 1800-talets mitt
- Hamnbassänger från 1800-talets mitt
- Rester av stationsparker och alléer

Sammanfattning

Centrala kulturmiljövården

Centralen med hamnstråket innehåller flera kulturhistoriskt värdefulla och känsliga stadsrum.

Sammanhållen stationsmiljö med lång tradition

Området kring Göteborgs Centralstation har som helhet ett högt kommunikationshistoriskt värde och berättar om järnvägens och kommunikationsmiljöns tillkomst och utveckling under mer än 150 år.

- Förståelsen för kommunikationsmiljöns tidiga historia är starkt beroende av de äldre stationsbyggnaderna - Centralstationen (1), Bergslagsbanans stationsbyggnad (2) och Fd Västgötabanans stationshus (3).
- Centralstationen är ett av landets äldsta stationshus och skyddas som byggnadsminne enligt KML kap. 3.
- Höga arkitektoniska anspråk ger Drottningtorget en karaktär av representativt kommunikationscentrum.
- Bergslagsbanans stationshus berättar om Sveriges största privata järnväg och skyddas som byggnadsminne enligt KML kap. 3. Förståelsen av såväl stationsmiljön som stationsbyggnadens arkitektoniska betydelse är intimt förknippad med resterna av stationsparken.

Ett unikt och högtidligt finrum från 1600-talet

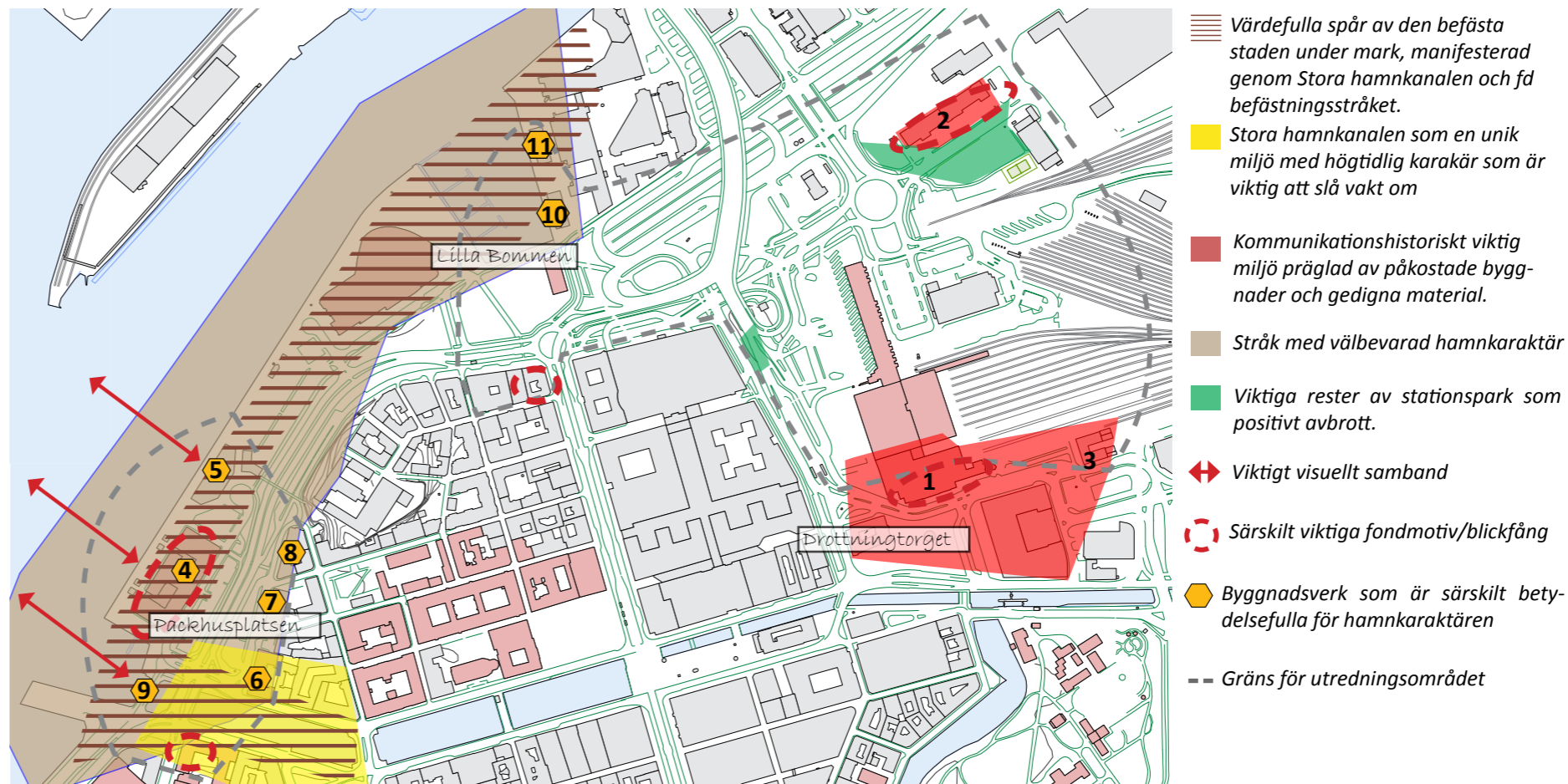
Området kring Stora hamnkanalen har ett mycket högt kulturhistoriskt värde och bär på flera viktiga berättelser om staden Göteborg. Här manifesteras såväl den befästa handelsstaden Göteborg med landets främsta exempel på holländskt inspirerad kanalstadsplan uttryckt genom Stora hamnkanalen och bevarade delar av 1600-talets befästningar under mark som residensstaden Göteborg uttryckt genom Länsresidenset. Stora hamnkanalen är den enda bevarade i det ursprungliga inre kanalsystemet.

- Stora hamnkanalen är en mycket värdefull del av stadens tidiga historia. Miljön som helhet är unik. Den stenkädda kanalen med trappor och andra originaldetaljer är mycket värdefulla delar av miljön och det kulturhistoriska berättarinnehållet.
- Stora Bommens bro har ett högt samhälls- och industrihistoriskt värde och åskådliggör Stora hamnkanalens tidigare funktion som huvudhamn. Bron utgör en viktig del i områdets karaktär och berättarinnehåll.
- Länsresidenset har ett mycket högt kulturhistoriskt värde och är ett synnerligen värdefullt inslag i stadsbilden. Byggnaden är en av stadens äldsta och skyddas som statligt byggnadsminne.

Viktiga minnesmärken över den göteborgska sjöfarten

Kajerna längs älven och Packhusplatsen med sina hamnanläggningar och sjöfartsanknutna bebyggelse är ett värdefullt minnesmärke över den göteborgska sjöfarten. Miljön som helhet är unik, har ett mycket högt kulturhistoriskt värde. Den sammanhållna hamnkaraktären konstitueras av flera delar som samspekar:

- De naturstensklädda kajerna och gatukaraktären med gatsten i bohugranit är en viktig del av miljön som bör bevaras.
- Bebyggelse präglad av uttrycksfull arkitektur med anknytning till hamn-



och sjöfarten i en färgskala dominerad av gult tegel alternativt ljus puts i kombination med enklare skulbyggnader i trä.

- Mötet med älven och tillgången till kajkanterna som promenadstråk är centralt för upplevelsen av hamnstaden.
- Den visuella kopplingen till Götaverken på Hisingssidan med sina stora kranar bidrar starkt till områdets karaktär.

Särskilt värdefulla byggnadsverk:

- (4) Tull- och Packhuset (nuvarande Casino Cosmopol) utgör ett viktigt blickfång både från älven och från landsidan.
- (5) Kajskjul 8, som är ett av de få bevarade träskjulerna i Göteborgs hamn.
- (6-8) De monumentala kontorsbyggnaderna Hertziahuset, fd Transatlantic och fd Broströmia (Packhusplatsen 2-6) utgör minnesmärken över den göteborgska sjöfarten och rederinäringen och är tillsammans ett viktigt inslag i hamnmiljön.
- (9) Stora Bommens bro utgör en viktig del i hamnkaraktären och bär ett stort teknik- och samhällshistoriskt värde.
- (10-11) Hamnskjul 205 och 207 utgör de enda bevarade hamnbyggnaderna kring Lilla Bommens hamn och har därför stor betydelse för miljön och dess hamnkaraktär.

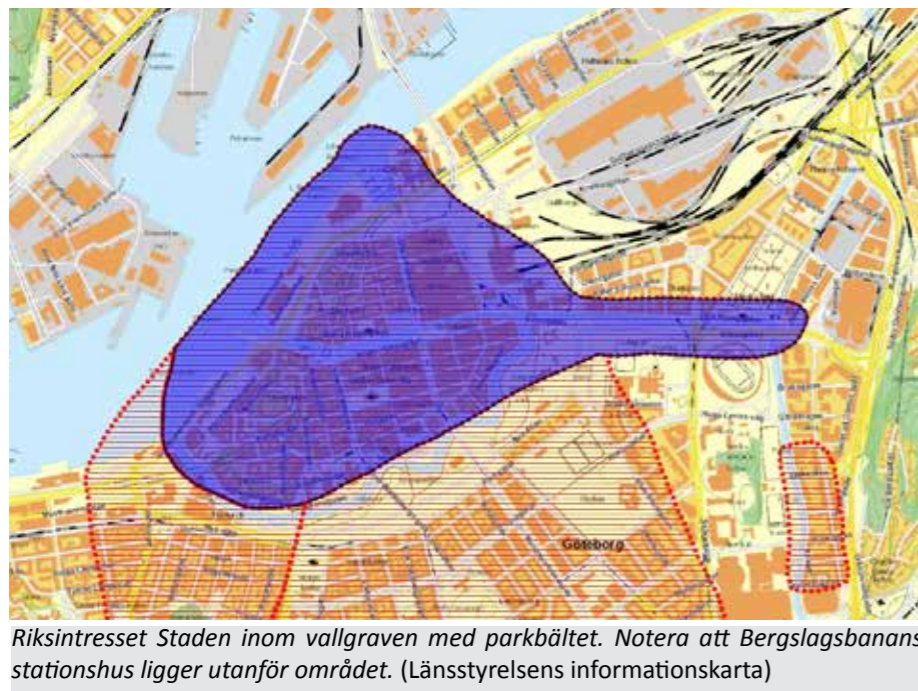
Den befästa staden

Delar av undersökningsområdet ingår i det f d befästningsstråket och är en del av fornlämningen Göteborg 216:1. Centrala Göteborg är en historiskt unik stad och ett av de förnämsta exemplen på 1600- och 1700-talets stadsanläggnings- och befästningskonst. Befästningslämningen med kanaler, vallgrav och fältvall (glacis) tillhör landets främsta exempel på holländskt inspirerad kanalstadsplan med sin regelbundet planerade rutnätplan i gatunät och kvartersstruktur. I och med att Göteborg initialt anläggs som en befästning, så utgör befästningslämningen fundamentet till Göteborg och dess historia - utan befästningen hade Göteborg inte funnits. Fornlämningen i sin helhet, med lämningar över och under mark, har ett mycket stort kulturhistoriskt och pedagogiskt värde, dessutom ett mycket stort vetenskapligt värde, inte minst av vikt för fortifikationshistorisk forskning. Varje del är lika värdefull och ingår i en försvarsanläggning som är unik och omistlig, högt värderad både nationellt och internationellt.

Befintligt skydd

Riksintresse

Utredningsområdet Centralen med hamnstråket utgör sammantaget en mycket värdefull kulturmiljö. Större delen utredningsområdet ligger inom riksintresse för kulturmiljövården (Miljöbalken 3 kap.) Göteborgs innerstad O 2:1-5, *Staden inom vallgraven med parkbältet*. Dock ligger Bergslagsbanan utanför riksintresseområdets gränsdragning.



Riksintresset Staden inom vallgraven med parkbältet. Notera att Bergslagsbanans stationshus ligger utanför området. (Länsstyrelsens informationskarta)

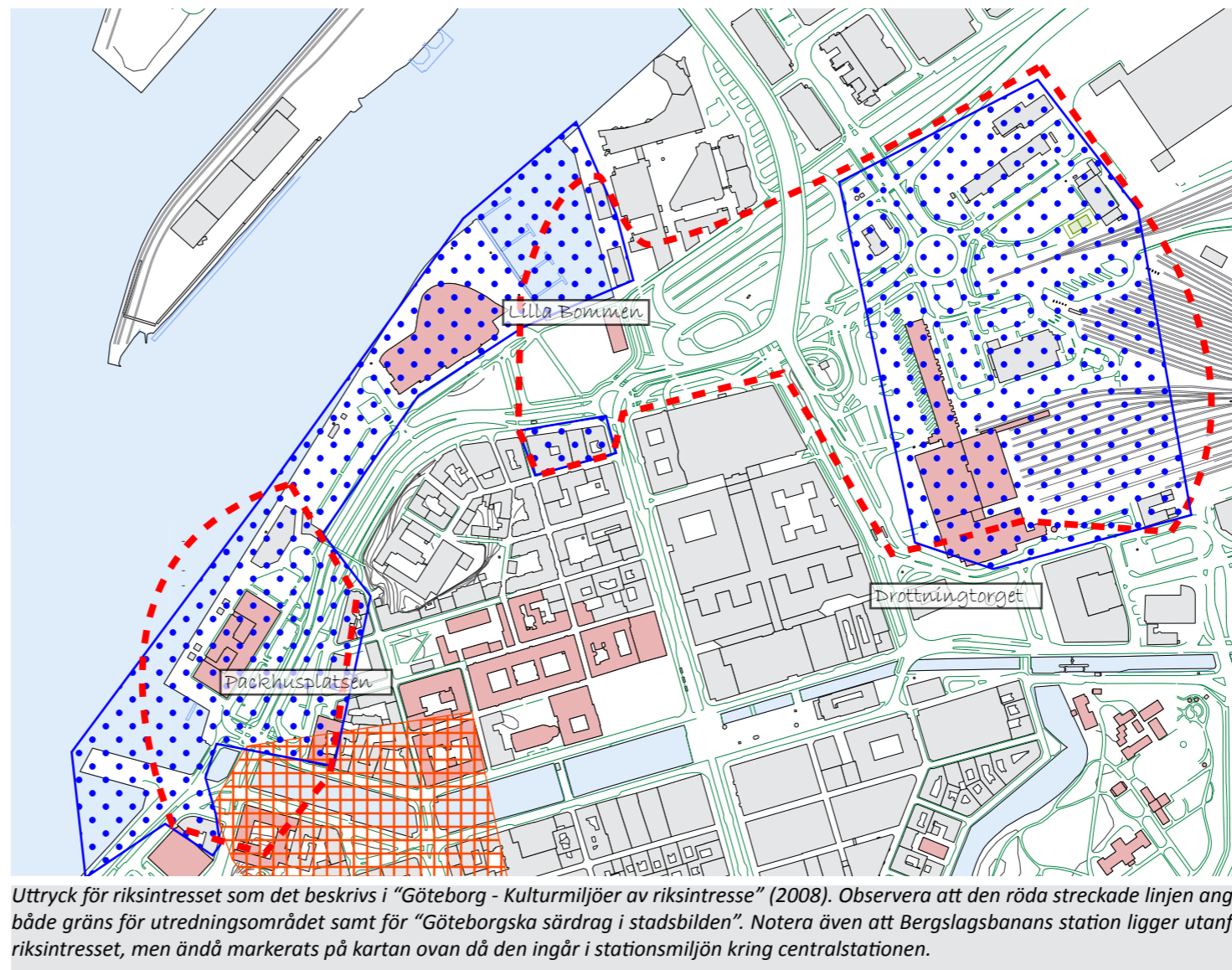
Motivtexten för Göteborgs innerstad anger följande:

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


Staden inom vallgraven med parkbältet:


”Stadskärnan inom Vallgraven är en unik miljö med en rikt varierad, i huvudsak småskalig, bebyggelse. Området speglar Göteborgs utveckling från grundläggning till nutid. Stora delar av den ursprungliga stadsplanen med vallgrav, kanaler, befästningsrester och gatusträckningar är bevarade. Flera gatustråk präglas av äldre tiders tomtindelning och byggande. Områden med samlad bebyggelse av mycket stort arkitektur- och byggnadshistoriskt värde är bl. a. Gustav Adolfs Torg, Stora Hamnkanalen, kvarteren kring Domkyrkan och Stora Nygatan. I området inom Vallgraven finns också många välbevarade exempel på olika tiders arkitektur där gult tegel utgör ett viktigt karaktärsdrag. Grönstråket utanför Vallgraven vittnar om den stora roll parker och andra


Uttryck för riksintresset som det beskrivs i ”Göteborg, Kulturmiljöer av Riksintresse” från 2008



Uttryck för riksintresset som det beskrivs i ”Göteborg - Kulturmiljöer av riksintresse” (2008). Observera att den röda streckade linjen anger både gräns för utredningsområdet samt för ”Göteborgska särdrag i stadsbilden”. Notera även att Bergslagsbanans station ligger utanför riksintresset, men ändå markerats på kartan ovan då den ingår i stationsmiljön kring centralstationen.

 ”1600- och 1700-talens fästnings- och kanalstad med bevarade delar av stadsbefästningarna (...)1600-talets stadsbyggande, med landets främsta exempel på holländskt inspirerad kanalstadsplan, med omgivande befästningsgördel och vallgrav(...). Gatunät, tomtstruktur, bevarade och igenfyllda hamnkanaler. De solida köpmanshus av tegel som tillkom efter bränderna vid1700-talets mitt. Karaktären hos ”Hamngatorna” och de trånga bakgatorna, med huvudsakligen 2-3-våningshus.

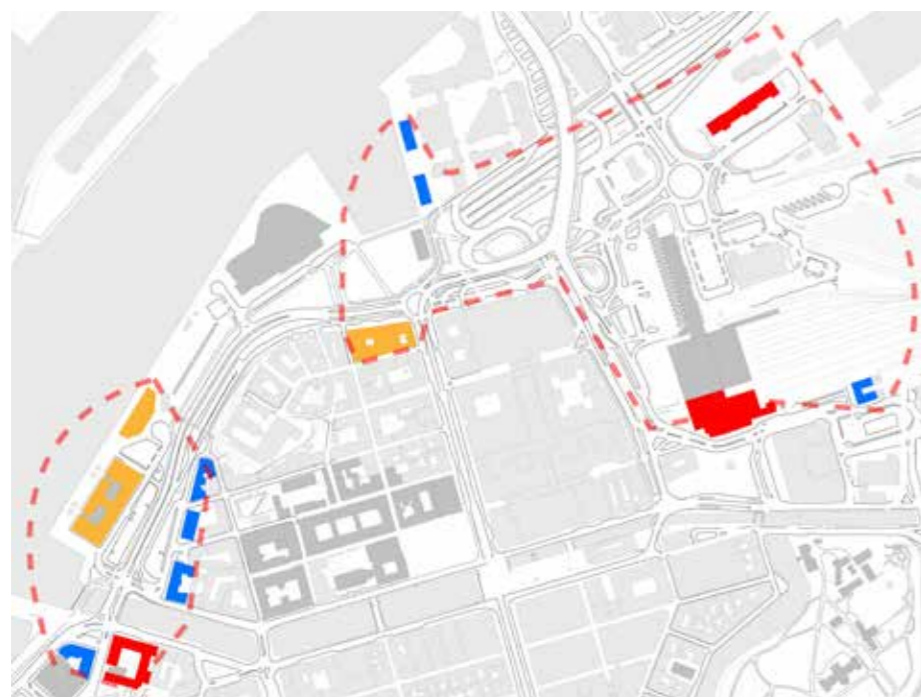
 (...) Göteborgska särdrag i stadsbilden. Stadssiluetten från älven och bergshöjderna runt staden med utblickar mot stadens omgivningar. (...) Kanalstadens vattenstråk och kontakten med älven. Byggnadstraditionen med dominerande låg bebyggelsehöjd, det gula ”Göteborgsteglet” med den carlbergiska nyklassicismen följd av medeltidsromantiken vid 1800-talets mitt, den rikt formade sena 1800-talsbebyggelsen i puts och tegel och med stort inslag av polykromi, (...). Gatukaraktären med gatsten och gånghällar i bohusgranit (...)”

 (...) Det sena 1800-talets storstadsomdaning och -utbyggnad med anläggningar, områden och bebyggelse som visar på ny samfärdsel teknik, spridningen av olika verksamheter och skilda sociala grupperns levnadsförhållanden. Cityomvandlingen med handelns om- och nybyggnader i storstadsmässig skala, hamnens och järnvägarnas tullpackhus och stationsmiljöer samt de plana kanalbroarna av järn. (...) Hamn-, sjöfarts- och handelsstaden med hamnanläggningar och bebyggelse från skilda tider, som visar hur kanalernas ursprungligen slutna innerhamnar fr. o. m. 1840-talet ersattes av älvstrandens djuphamn, och affärslivets utveckling från de gamla patricierhusen till varuhus och saluhallar. Kajer och sjöfartsanknuten bebyggelse som f. d. Ostindiska kompaniet och andra gamla handelshus kring Stora Hamnkanalen, kontor och magasin för handelsfirmor och rederier mot älven.(...)

Befintligt skydd

Skyddade byggnader

Flera byggnader inom området är försedda med skydd för sina kulturvärden. Centralstationen och Bergslagsbanans station är byggnadsminnen och skyddas enligt Kulturminneslagen (KML) kap. 3. Residenset är statligt byggnadsminne och skyddas enligt Förordningen (1988:1229) om statliga byggnadsminnen m.m. Dessutom är ett antal byggnader försedda rivningsförbud och skyddsföreskrifter i gällande detaljplaner och ytterligare ett antal byggnader är upptagna i Göteborgs bevarandeprogram och där klassade som kulturhistoriskt värdefulla.



■ Byggnadsminne ■ Skydd i detaljplan ■ Ingår i bevarandeprogrammet

Observera att även röd- och orangefärgade byggnader ingår i bevarandeprogrammet.



Centralstationen
Uppförd: 1856-58
Skydd: Byggnadsminne



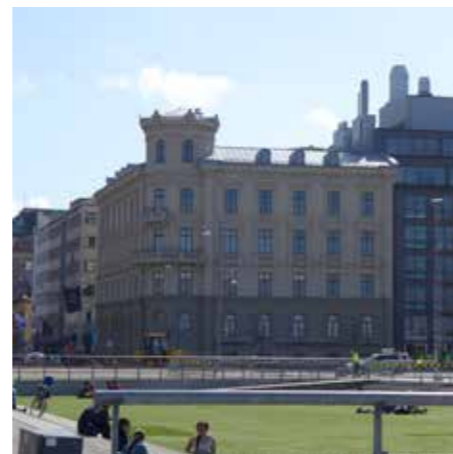
F d Bergslagsbanans station
Uppförd: 1881
Skydd: Byggnadsminne



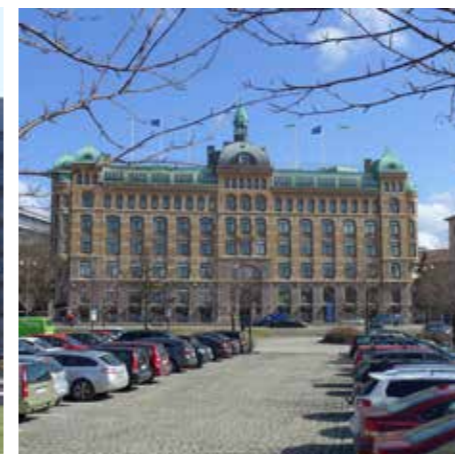
F d Västgötabanans station
Uppförd: 1930
Skydd: Ingår i bevarandeprogrammet



Kajskjul 8 (Nordstaden 702:32)
Uppförd: 1885
Skydd: Rivningsförbud och skydds-
föreskrifter i detaljplan



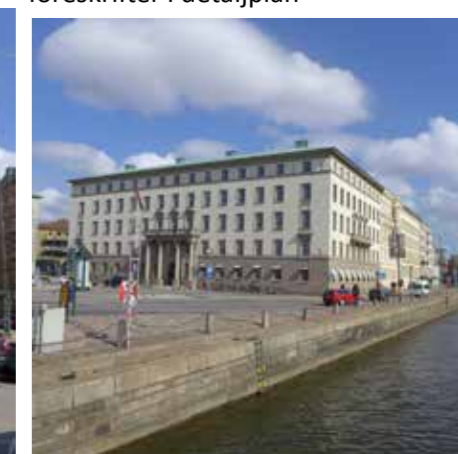
Hasselbladskvarteret
Uppförd: 1874, 1951 & 1971
Rivningsförbud och skydds-
föreskrifter i detaljplan



Hertziahuset
Uppförd: 1901
Skydd: Ingår i bevarandeprogrammet



Fd Transatlantic
Uppförd: 1942
Skydd: Ingår i bevarandeprogrammet



Fd Broströmia (Hovrätten)
Uppförd: 1850, ombyggt 1928
Skydd: Ingår i bevarandeprogrammet



F d Tull- och Packhuset
Uppförd: 1864
Skydd: Rivningsförbud och skydds-
föreskrifter i detaljplan



Kajskjul 8
Uppförd: 1885
Skydd: Rivningsförbud och skydds-
föreskrifter i detaljplan



Residenset
Uppförd: Länsresidenset 1647
Skydd: Statligt byggnadsminne



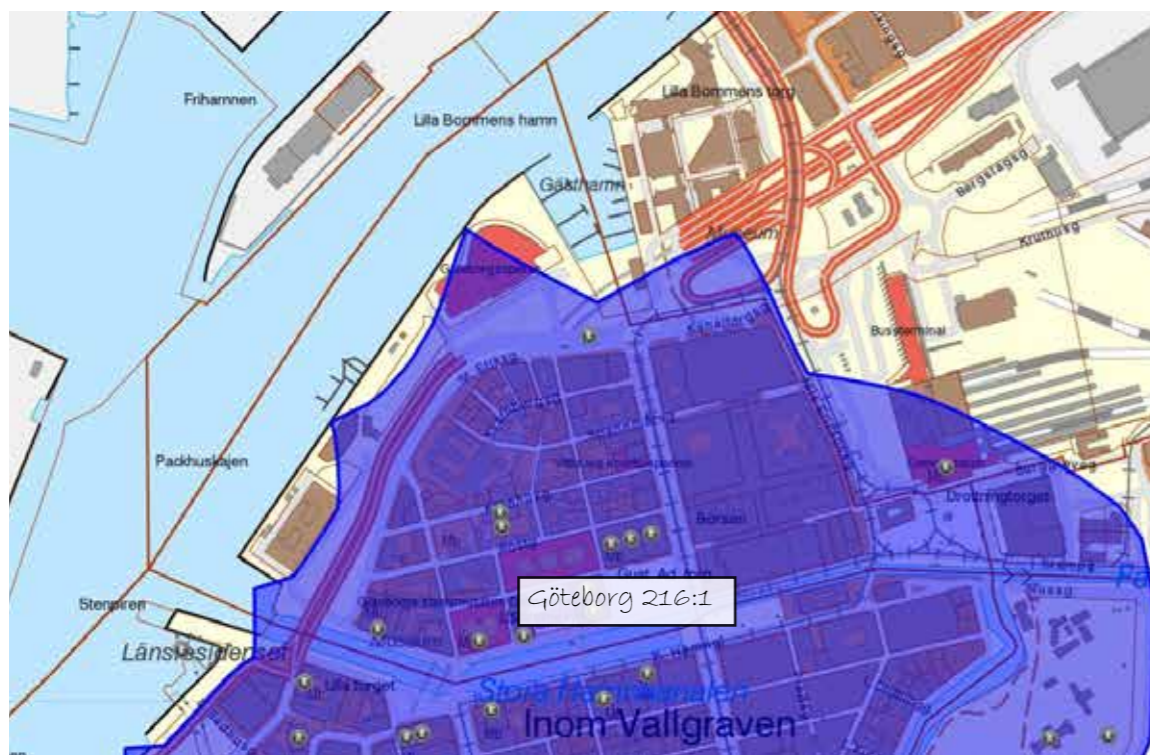
Skeppsbrohuset
Uppförd: 1935 och 1967
Skydd: Ingår i bevarandeprogrammet

Befintligt skydd

Fornlämningar

Stora delar av undersökningsområdet ingår i det f d befästningsstråket och är en del av fornlämningen Göteborg 216:1 som utgör en helhet med mycket högt kulturhistoriskt värde som ingår som en väsentlig del i riksintresset. Två särskilt värdefulla delar är lämningarna efter befästningsstråket runt staden och Stora hamnkanalen med omgivning. Den aktuella lämningen utgör fast fornlämning och skyddas av KML. Ytterligare en lämning finns registrerad i FMIS, denna är dock undersökt och borttagen.

Lämningstyp stadslager definieras som kulturlager i miljöer av stadskaraktär. Kategorin "boplats" anger plats där man under förhistorisk tid vistats och där föremål, råämnen för bearbetning, byggnadslämningar, byggmaterial och/ eller avfall lämnats kvar på marken. Kategorin "viste" anger lokal med minst två lämningar vilka är ett resultat av bosättning.



Fornlämningar inom utredningsområdet (blå ytor utgör fornlämningen Göteborg 216:1 (Karta från FMIS)

RAÄ-nummer	Kommun	Antikvarisk bedömning	Lämningstyp	Kategori	Datering
Göteborg 216:1 (Göteborgs innerstad)	Göteborg	Fast fornlämning	Stadslager	Bebyggelselämningar Boplatser och visten	1600-1900-tal, nyare tid
Göteborg 460 (Götabåten)	Göteborg	Undersökt och borttagen	Fartygs-/ båtlämning	Kommunikations-/ maritima lämningar	1600-tal

Området vid Centralstationen och Lilla Bommen

Anläggandet av Västlänken och nya Station Centralen innebär irreversibel skada på flera omistliga befästningsobjekt i delsträckan med öppet schakt. Västlänken kommer att direkt eller indirekt påverka sänkverk, Bastion Gustavus Primus, kurtinmur och Lilla Bommens, på 1930-talet, igenlagda kanalöppning och kanalmur. Eventuellt kan resterande del av pålspärr också påverkas. Även kulturlager som kan dateras till 1600-talet och 1700-talet kan komma att påverkas.

Sänkverk – vid Göta älvbrons södra fäste (Göteborg 216:1)

Inför Götatunnelns bygge väster om Göta älvbrons södra fäste fann man ett sänkverk, en befästningslämning som legat utmed 1600- och 1700-talets älvstrand. Äldre kartmaterial indikerar att utbyggnaden av sänkverket längs den nordöstra delen av sjöfronten påbörjades under och pågick under hela 1600-talet och avslutades nere vid Pusterviken i början av 1700-talet. Sänkverken bildade ett fundament för en befästningsvall ute i älven. Vid Götatunnelns södra kant fortsätter sänkverket och dess sträckning löper mot Västlänkens planerade sträckning under Göta älvbrons södra fäste. Då området inte går att undersöka under Göta älvbron i dagsläget går det inte att säga hur långt sänkverket sträcker sig i söder. Västlänken kan komma att innebära både direkt och indirekt påverkan på sänkverket. Sträcker sig sänkverket in i Västlänkens linjeschakt är konsekvensen att lämningen grävs bort med irreversibla skador. Detta innebär mycket stora skador på och förlorade värden för fornlämningen.



Befästningslämningarnas läge i området mellan Operan och Stora Bommen utifrån den kunskap som nu samlats. Här visas muren faktiska bred så som man kan förmoda att den ser ut i sin helhet. Den med fotogrammetri inmätta kurtinmuren vid Lilla Bommen har använts som mall för att symbolisera kurtinmurarna även vid Packhusplatsen, med så kallade contreforer var åttonde meter. Detta ger en sannolik bild över hur muren har sett ut även här.

Befintligt skydd

Pålspärr (Göteborg 216:1)

En av de lämningar som grävdes fram vid Lilla Bommen, inför Götatunneln, var en pålspärr. Pålsparren var sänkverkets föregångare och låg i vattnet ett tiotal meter utanför och längs med kurtinmuren. Sänkverket ersatte pålsparren under senare delen av 1600-talet och placerades utanför pålsparrens sträckning mot älvfåran. Pålsparrens spetsar bör ha stuckit upp över vattenytan för att hindra fientliga skepp att kunna gå intill muren som skyddade staden. Pålsparren är unik i sitt slag. Pålsparren kan komma att beröras norr om Bastion Gustavus Primus. Grävs pålsparren bort i linjeschaktet innebär detta irreversibla skador och mycket stora både förlorade och skadade värden på fornlämningen.

Bastion Gustavus Primus (Göteborg 216:1)

Rester av flanken till bastion Gustavus Primus undersöktes inför Götatunneln. Ett mindre parti av murverk tillhörande bastionen kom i dagen vid schaktning i trottoar utanför Östra Nordstadens byggnad. Murverket var i det närmaste raserat, men rustbädden och ett därpå liggande plankgolv som muren vilat på var intakt. Delar av de framgrävda befästningslämningarna demonterades och avlägsnades. Området har påverkats mycket av senare tiders exploatering, möjligt är att detta påverkat bastionens murverk, men rustbädden bör finnas kvar. Västlänkens öppna schakt går direkt över bastionen och detta innebär irreversibla skador på fornlämningen med mycket stora både skadade och förlorade värden. Bastion Gustavus Primus är en del av befästningsstråket som löper utmed älven och är därmed omistlig och unik med ett mycket högt vetenskapligt och kulturhistoriskt värde.

Kanalmur och hamnbassäng vid Östra Hamnkanalen (Göteborg 216:1)

Vid Lilla Bommen mynnade Östra Hamnkanalen ut i Lilla Bommens gamla hamnbassäng. Östra Hamnkanalen lades igen på 1930-talet. Vid arkeologisk undersökning inför Götatunneln dokumenterades partier av murverk tillhörande Östra Hamnkanalens mynning och nordsida mot hamnbassängen. Murverken var kraftiga med svagt lutande fasader av slät kvaderhuggen sandsten. Kanalmurarna fortsätter längs Östra Hamngatans mot Brunnsparken. Kanalerna utgör en grundstruktur vars värde är grundläggande för förståelsen för fästningsstaden. Kvarvarande kanaler präglar fortfarande stadsbilden och det är som parallell till dem som den igenlagda Östra Hamnkanalen har sitt motstycke. Västlänkens öppna schakt går över Östra Hamnkanalens mynningsområde och detta ger irreversibla skador och mycket stora både förlorade och skadade värden på fornlämningen.

Kurtinmur mellan bastionerna Gustavus Primus och Sankt Erik (Göteborg 216:1)

I S:t Eriksgatan finns kurtinmur kvar som sträckt sig mellan bastionerna Gustavus Primus och Sankt Erik. Från Sankt Eriks bastion och omkring 50 meter mot Östra Hamnkanalen grävdes kurtinmuren bort inför Götatunneln. Muren var bevarad upp till 1,5 meters höjd och vilade på en rustbädd, vars vertikalt nerstuckna pålar i leran varierade i längd mellan 50 centimeter närmast berget, där Sankt Erik legat, upp till 6-8 meter. Den 2 meter breda muren bestod av naturstenblock, hopfogade med kalkbruk. Förstärkningsmurar, s.k. Contrefore, var placerade var åttonde meter på kurtinmurens insida. Vid varje förstärkningsmur var muren drygt 3 meter bred.

Västlänkens öppna schakt angränsar direkt norr om bevarad del av kurtinmuren. Här kan kurtinmuren skadas irreversibelt. Rustbädden kan också indirekt ta skada om grundvattensänkning sker, vilket kan orsaka uttorkning av timmer i rustbädden. Kurtinmuren är en del av befästningsstråket som löper utmed älven och är därmed omistlig och unik med ett mycket högt vetenskapligt och kulturhistoriskt värde. Möjligheten att inkorporera rester av kurtinmuren i den nya anläggningen vid Lilla Bommen bör undersökas, om så möjligt skulle därmed fornlämningsmiljön återfå delar av sitt pedagogiska värde.

Hamnstråket vid älven

För att undvika att korridoren för Västlänken skulle komma i konflikt med befästningsverken längs med älven så har järnvägens sträckning anpassats så att befästningsmurarna i möjligaste mån skonas. Dock ligger Masthamnen mitt i Västlänkens sträckning, vilket innebär omfattande ingrepp. Detta gäller också passagen över Stora Hamnkanalen och här ställs krav på ett väl planerat återställande av delar av Göteborgs befästningslämningar. Västlänken kan komma att innebära irreversibla skador på lämningar som har ett mycket högt kulturhistoriskt värde. Här kan kurtinmurar och bastionsmurar påverkas direkt eller indirekt liksom bevarade kulturlager innanför murarna. Möjligt är att det kan finnas rester efter anläggningar eller byggnader innanför muren mot staden.



Befästningslämningarnas läge i området mellan Operan och Stora Bommen utifrån den kunskap som nu samlats. En skyddszon har markerats för murarna som också anger en uppskattad skyddszon för eventuella lämningar inom bastionerna.

Kurtinmur och bastionerna Sandbastionen och Stora Bommen (Göteborg 216:1)

Befästningsverket finns fortfarande bevarat under mark utmed sjöfronten mellan Kvarnberget och Stora Bommens bastion vid inloppet till Stora Kanalen. Det är framförallt rustbäddar och några varv mur som finns kvar. Mellan de två större bastionerna finns en mindre bastion, Sandbastionen. Lämningarna är en del av befästningsstråket som löper utmed älven och är därmed omistliga och unika med ett mycket högt vetenskapligt och kulturhistoriskt värde.

Utanför befästningsmurarna mot älven har pålspärr och sänkverk fortsatt i vattnet på samma sätt som vid Centralstationen och Lilla Bommen området. Dessa berörs inte av Västlänken. Flera arkeologiska undersökningar har utförts vilket resulterat i att förekomst och läge för Sandbastionen och kurtinmur på ömse sidor om denna, samt vinkeln mellan kurtinmur och Stora Bommens norra bastionsmur kunde konstateras.

Västlänkens öppna schakt angränsar befästningsmurarnas insida. Mellan Sandbastionen och stora Bommens bastion rör det sig om bara några meter. Här är av stor vikt att tillräckligt avstånd kan erhållas för att undvika att befästningsmurarna skadas irreversibelt. Rustbädden kan indirekt ta skada om grundvattensänkning sker i området, vilket kan orsaka uttorkning av timmer i rustbädden.

Befintligt skydd

Masthamnen (Göteborg 216:1)

Stora Bommen var inlopp till Stora Hamnkanalen från älvsidan. Av en historisk karta upprättad 1644 framgår att det kan ha funnits en kaj vid nuvarande Packhusplatsen mellan Stora Hamnkanalen och Kvarnberget. Denna kaj bör ha följt samma sträckning som gatan omedelbart framför Broströmhuset. Senare kartor från 1655 och 1690 visar att man delvis har fyllt ut detta område och byggt strandmuren en bit ut i älven. Man har genom detta innanför sjömuren skapat en liten hamnbassäng i vinkel mot Stora Hamnkanalen innanför Stora Bommen.

Masthamnen skapades således på 1600-talet, ombyggdes på 1700-talet och igenlades på 1800-talet. Vid arkeologisk förundersökning påträffades sannolikt rester av muren som utgjort masthamnens kortsida efter ombyggnation på 1730-40 talet. Masthamnens längd efter ombyggnationen beräknas uppgå till knappa 150 meter och detta stämde väl överens med arkeologiska iakttagelser av mursten på mellan 143-149 meter ifrån Stora Kanalens murkant. I Masthamnen dokumenterades träpålar som kan ha varit förtöjningspålar till skeppen i hamnen, alternativt delar i en konstruktion eller en inhägnad för kronans virke. Platsen för Masthamnens östra längsgående mur har dokumenterats genom markradarundersökning och gav därmed en viktig upplysning om Masthamnens placering. Masthamnens östra mur berörs inte av Västlänken.

Masthamnens västra längsgående murdel och norra kortände skadas. Stora delar av Masthamnens fyllning grävs bort och därmed är påverkan irreversibel. En möjlighet är att masthamnen medvetet fyllts med utrangerade mindre fartyg. Botten på Masthamnen kan också innehålla avsatta kulturlager från tiden den brukades som hamn.

Kronans Masthamn verkar i samklang med befästningsstråket som löper utmed älven och har därmed ett mycket högt vetenskapligt och kulturhistoriskt värde. Masthamnen symboliserar också sjöfartens betydelse för staden och den maritima influensen även historiskt sett.

Stora Hamnkanalen (Göteborg 216:1)

Stora Hamnkanalen har alltsedan anläggandet på 1620-talet varit en central plats i staden. Här samlades för staden viktiga byggnader och verksamheter och omfattar ett koncentrat av kulturhistoriskt värdefulla byggnader, kajkanter, broar och statyer. Området i sin helhet har höga kulturhistoriska värden. Den äldre kajmuren utmed Stora Hamnkanalen revs i samband med att kajen byggdes om åren 1847-48. Den gamla stenen återanvändes i bakmuren och utsidan ersattes av huggen sandsten med betäckning av granit. Rester av den gamla kajmuren kan finnas kvar innanför dagens kajmur.

Under mark kan finnas lämningar efter anläggningar och verksamheter från stadens olika epoker. Västlänken innebär att området kring Stora Hamnkanalen påverkas både över och under mark. Ingrepp i samband med schaktning för Västlänken innebär därmed en mycket stor konsekvens för fornlämningen "Göteborgs innerstad" med irreversibla skador. Stadsbilden och de enskilda objekten kan delvis rekonstrueras efter tunnelbygget, men ingreppen innebär ändå att värdebärande egenskaper går förlorade som är av betydelse för



Läget för den äldsta masthamnens kortsida kunde inte fastställas vid den arkeologiska förundersökningen. Georadarundersökningar genomfördes som komplement. Ovan; ett utsnitt av karta från 1769 och dagens fastighetsskarta med de båda prospekterade ytorna markerade. De kraftigt reflekterande fyllnadsmassorna i väster är markerade med rött på undersökningsytan i Norra Hamngatan och tolkas vara Masthuggsbassängen. Skala 1:1000.

Fördjupad kulturmiljöbeskrivning

Kulturhistoriskt berättarinnehåll

Sammanhållen stationsmiljö med lång tradition

Området kring Göteborgs Centralstation har som helhet ett högt kommunikationshistoriskt värde och berättar om järnvägens och kommunikationsmiljöns tillkomst och utveckling under mer än 150 år. Från den första statliga stambanan 1856, ”järvägsboomen” vid 1800-talets slut och centraliseringen av persontrafiken på 1930-talet. Den tidiga berättelsen går fortfarande att läsa av genom de bevarade byggnaderna - Centralstationen (1), Bergslagsbanans stationsbyggnad (2) och Fd Västgötabanans stationshus (3).

Göteborgs centralstation är ett av landets äldsta stationshus och representerar ett stort samhällshistoriskt värde som ett dokument över Göteborgs första järnvägsstation och den första av de statliga banorna. Den är likaså arkitekturhistoriskt intressant som ett viktigt exempel på SJ:s chefsarkitekt AE Edelsvärds arbete. Perrongerna har bevarade äldre skärmtak burna av limträkonstruktioner eller järnstolpar med varmnitade fogar – vilka är viktiga delar i miljöns karaktär.

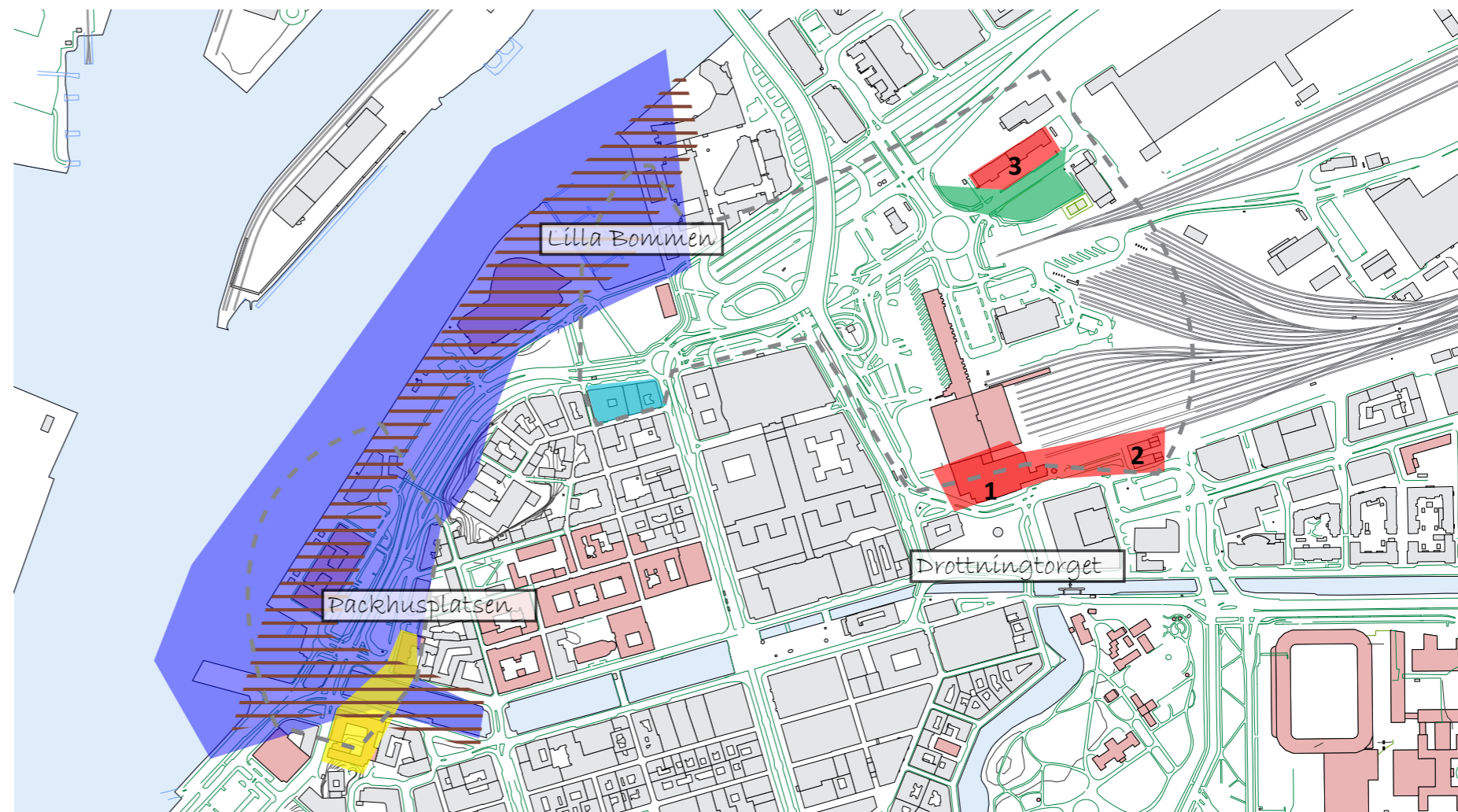
Bergslagsbanans stationshus berättar om Sveriges största privata järnväg med en tillkomsthistoria nära knuten till dels landets järn- och skogsråvaruexport och dels den för Göteborg specifika samförståndsanda som fortfarande råder mellan näringsliv och stad. Byggnadens representativitet förstärks av resterna efter en tidigare järnvägspark framför västra gaveln. Längs Nils Ericsonsgatan finns rester av en trädrad som tidigare sträckte sig ut mot Gullbergskajen och kopplades samman med en allé längs Bergslagsgatan.

De kritiska punkterna har identifierats till:

- Förståelsen för kommunikationsmiljöns tidiga historia är starkt beroende av de äldre byggnaderna - Centralstationen, Bergslagsbanans stationsbyggnad och Fd Västgötabanans stationshus.
- Centralstationen skyddas som byggnadsminne enligt KML kap. 3 och är mycket känslig för förändringar.
- Bergslagsbanans stationshus skyddas som byggnadsminne, KML kap. 3. Förståelsen av såväl stationsmiljön som stationsbyggnadens arkitektoniska betydelse är intimt förknippad med resterna av stationsparken. Kvarstående delar av den ursprungligen järnvägsparken har en strategisk berättarfunktion.
- Resterna av trädraden längs Nils Ericsonsgatan är viktiga för den historiska förståelsen för hur området en gång såg ut.

Viktiga historiska möten vid Stora hamnkanalen

Området kring Stora Bommen–Packhusplatsen var huvudentré till staden från älvsidan och har ett mycket högt kulturhistoriskt värde genom att det bär på flera viktiga berättelser om staden Göteborg och dess utveckling. Här manifesteras såväl den befästa handelsstaden Göteborg med landets främsta exempel på holländskt inspirerad kanalstadsplan som residensstaden Göteborg och sjöfartsstaden Göteborg. Stora hamnkanalen är den enda bevarade i det ursprungliga inre kanalsystemet. Bebyggelsen, med Länsresidenset, hovrätten



samt rederinäringens och handelsfirmors monumentala kontorshus illustrerar att detta var centrum för stadens handel och förvaltning.

De kritiska punkterna har identifierats till:

- Stora hamnkanalen är en mycket värdefull del av stadens tidiga historia som är känslig för förändringar. Den stenklädda kanalen med trappor och andra originaldetaljer är mycket värdefulla delar av miljön och det kulturhistoriska berättarinnehållet som bör bevaras både vad gäller utseende och originalmaterial.
- Stora Bommens bro har ett högt samhälls- och industrihistoriskt värde och åskådliggör Stora hamnkanalens tidigare funktion som huvudhamn och utgör en viktig del i områdets karaktär och berättarinnehåll.
- Länsresidenset har ett mycket högt kulturhistoriskt värde och är ett synnerligen värdefullt inslag i stadsbilden. Byggnaden är en av stadens äldsta, skyddas som statligt byggnadsminne och bör betraktas som omistlig.

Den befästa staden med Stora hamnkanalen och fd befästningsstråket.

Residensstaden

Hamn- och sjöfartsstaden

Handelsstaden

Kommunikationshistoriskt viktig miljö

Viktiga rester av stationspark

Fördjupad kulturmiljöbeskrivning

Minnesmärken över den göteborgska sjöfarten

Kajerna längs älven och Packhusplatsen med sina hamnanläggningar och sjöfartsanknutna bebyggelse är ett värdefullt minnesmärke över den göteborgska sjöfarten. Samtidigt illustrerar kajerna och hamnanläggningarna hur kanalernas ursprungligen slutna innerhamnar från och med mitten av 1800-talet ersattes av älvstrandens djuphamn. Längs älvstranden finns ett koncentrat av byggnader med stort samhällshistoriskt värde som utgör värdefulla representanter för den göteborgska sjöfarten och rederinäringen. Miljön som helhet är unik, har ett mycket högt kulturhistoriskt värde och är ett oersättligt inslag i Göteborgs stadskärna.

De kritiska punkterna har identifierats till:

- De naturstensklädda kajerna från 1800-talet har ett mycket högt kulturhistoriskt värde som är känsligt för förändringar. Gatukarakteren med gatsten i bohusgranit är en viktig del av miljön.
- Tull- och Packhuset representerar ett mycket viktigt inslag i hamnmiljön. Tillsammans med Kajskjul 8, som är ett av de få bevarade träskjulena i Göteborgs hamn, minner det om den göteborgska sjöfarten. De har ett högt kulturhistoriskt värde och är känsliga för förändringar.
- De monumentala kontorsbyggnaderna Hertziahuset, fd Transatlantic och fd Broströmia (Packhusplatsen 2-6) utgör värdefulla minnesmärken över den göteborgska sjöfarten och rederinäringen och utgör tillsammans ett viktigt inslag i hamnmiljön.
- Lilla Bommen bär på berättelser om kanaltrafiken som under 1800-talet hade sin huvudstation här. De två hamnskjulena utgör den enda bevarade bebyggelsen som minner om denna epok varför de är särskilt värdefulla. Bevarandet av dem är centralt för förståelsen av platsens historia.

Hasselblad

Bebyggelsen i det sk Hasselbladskvarteret speglar Hasselblads huvudverksamheter som handelsgrossist och kameratillverkare. Kvarterets enskilda delar utgör årsringar i företagens utbyggnad men även arkitektoniska stilideal och funktionsbehov. Kvarterets symbol- och personhistoriska värden utgör en lika viktig del av det kulturhistoriska värdet.

De kritiska punkterna har identifierats till:

Hörnbyggnaden (Östra Hamng 1-3) har ett högt arkitekturhistoriskt värde som konstitueras av den välbevarade exteriören samt interiörer i originalutförande.

Den befästa staden

Delar av undersökningsområdet ingår i det f d befästningsstråket. Centrala Göteborg är en historiskt unik stad och ett av de förnämsta exemplen på 1600- och 1700-talets stadsanläggnings- och befästningskonst. Stadens strategiska läge vid Göta älv bidrog till att Göteborg tidigt utmärkte sig som en av Nordeuropas bäst befästa hamnstäder. Stadens identitet bygger än idag mycket på sjöfart och kontakten med Göta älv och kanalerna.

Befästningslämningen med kanaler, vallgrav och fältvall (glacis) tillhör landets främsta exempel på holländskt inspirerad kanalstadsplan med sin regelbundet planerade rutnätsplan i gatunät och kvartersstruktur. I och med att Göteborg

initialt anläggs som en befästning, så utgör befästningslämningen fundamentet till Göteborg och dess historia - utan befästningen hade Göteborg inte funnits. Detta fundament präglar fortfarande stadsbilden och har i hög grad gett staden dagens profil. Här kan en besökare orientera sig efter en 1600-talskarta och känna igen gatumönstret mellan bevarade kanaler, vallgravar och murpartier, samt blicka ut mot försvarsskansarna Lejonet och Kronan.

Det bevarade befästningsstråket som löper längs med vallgraven och älven omfattar därmed omistliga och unika lämningar både över och under mark och har ett mycket högt kulturhistoriskt värde. Vallgraven visar tydligt befästningsanläggningens planform och utanför vallgraven finns park- och alléstråket som ingår i befästningslämningen som en yttre gräns, den så kallade fältvallen. Då stadens historiska utformning är så tydligt läsbar, och allestädes synlig, förhöjs upplevelsevärdet och får därmed ett mycket stort pedagogiskt värde.

Det är inte bara formen av befästningslämningen som stadsplan som är anmärkningsvärd, utan under mark ligger de resterande gamla befästningsverken kvar med bl. a. delar av intakta murar vilandes på rustbäddar. Under många av dagens fastigheter, bakgårdar och gator finns också lämningar kvar av äldre bebyggelse med kulturlager. Dessa lämningar under mark har ett mycket stort vetenskapligt värde och ingrepp i dessa lämningar innebär irreversibla förluster.

Fornlämningen i sin helhet, med lämningar över och under mark, har ett mycket stort kulturhistoriskt och pedagogiskt värde, dessutom ett mycket stort vetenskapligt värde, inte minst av vikt för fortifikationshistorisk forskning. Varje del är lika värdefull och ingår i en försvarsanläggning som är unik och omistlig, högt värderad både nationellt och internationellt. Projektet medför stora irreversibla skador på delar av befästningen vilket innebär både förlorade och skadade värden.

De kritiska punkterna har identifierats till:

- Fornlämningarna är av strategisk betydelse för förståelsen av Göteborgs tidiga historia.

Fördjupad kulturmiljöbeskrivning

Karaktär, arkitektur & rumsliga samband

Representativt kommunikationscentrum

Bebyggelsen vid Drottningtorget utgörs av representativa och påkostade byggnader från 1800-talets slut och 1900-talets början – den nygotiska centralstationen, Västgötabanans 20-talsklassicistiska stationshus, det klassicerande centralposthuset med sin tegelarkitektur och Hotell Eggers putsade fasader - vilka är en viktig del av torgets karaktär av representativt kommunikationscentrum.

De kritiska punkterna har identifierats till:

- Drottningtorgets karaktär av representativt kommunikationscentrum präglad av höga arkitektoniska anspråk, gedigna material och färgskala i framförallt jordfärger är mycket viktig att bevara och ta hänsyn till.
- Befintliga byggnaders gestaltning, volym och detaljomsorg bör uppmärksammas vid ev gestaltning av nybyggnationer i närområdet.

Bergslagsbanans station - upplevelsemässig avvikelse

Fd Bergslagsbanans eleganta stationsbyggnad med rester av anslutande park utgör en skarp kontrast till det omgivande hårda trafiklandskapet. Här uppstår en slags upplevelsemässig avvikelse som ett positivt avbrott i den i övrigt hårda, trafikintensiva och bullriga miljön.

De kritiska punkterna har identifierats till:

- Stationsparken har redan förminskats avsevärt och tål därför inte ytterligare förminskning utan att helt tappa sitt sammanhang och betydelse.
- Stationsbyggnadens gestaltning bör uppmärksammas vid ev gestaltning av nybyggnationer i dess direkta närhet.

Ett högtidligt finrum från 1600-talet

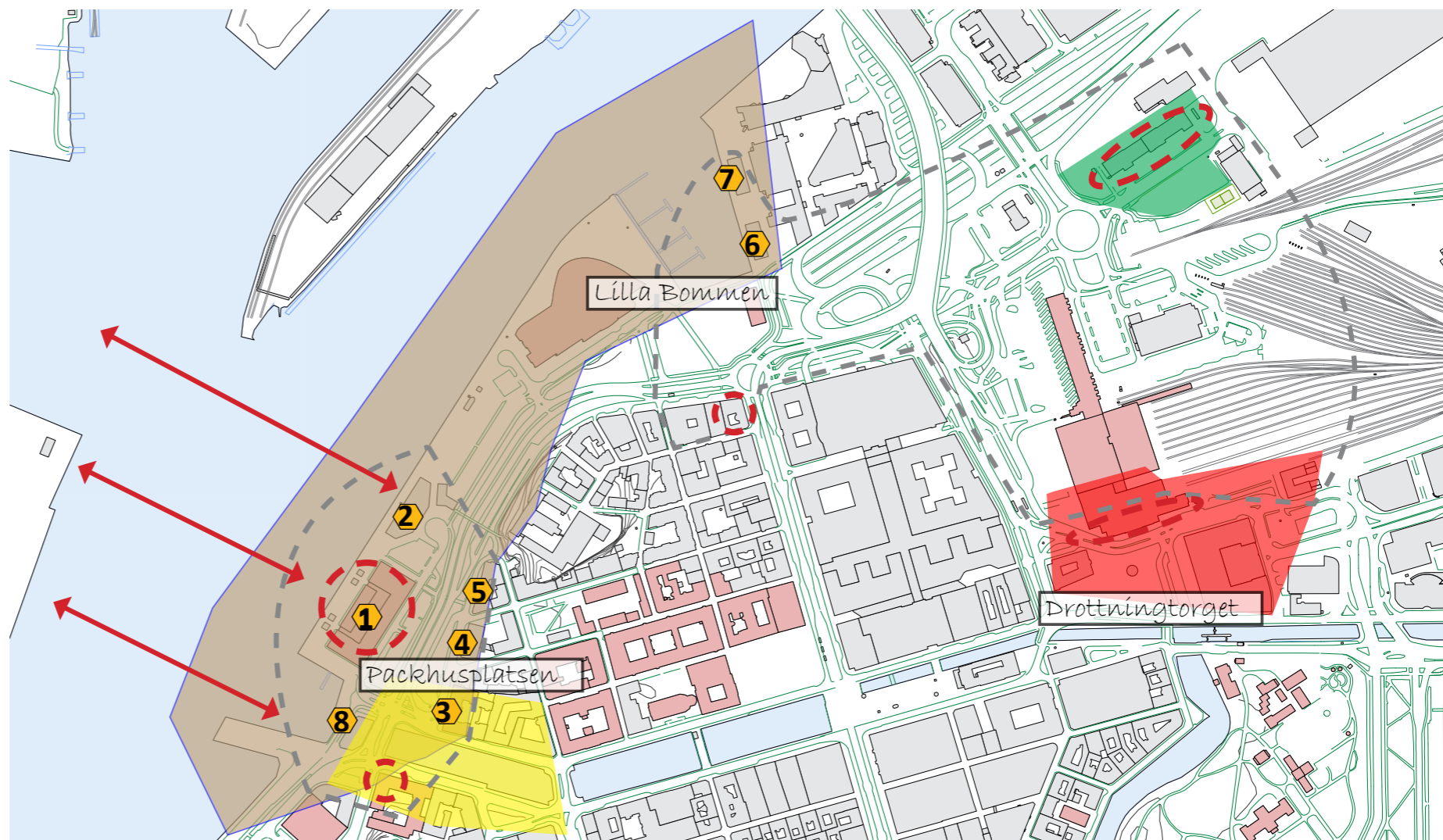
Miljön kring Stora hamnkanalen präglas av 1600-talets stadsplan med sitt typiska rutnätsmönster och klart markerade stråk längs kanalen. Den kantas av arkitektoniskt värdefulla byggnader från olika epoker. Kanalens strama form och finhuggna stenkajer skapar ett högtidligt intryck. Bebyggelsen är genomgående påkostad vad gäller såväl material som arkitektonisk utformning. Till miljöns högtidliga karaktär bidrar i högsta grad Länsresidenset på kanalens södra sida.

De kritiska punkterna har identifierats till:

- Miljön som helhet är unik och är ett oersättligt inslag i stadsbilden som bör visas största hänsyn. Stor hänsyn bör visas kanalens form, dragning, stenarbeten, trappor och broar samt kringliggande bebyggelse.

Sammanhållen hamnkaraktär

Hamnstråket har än idag en sammanhållen hamnkaraktär med stensatta kajer, hamnbassänger, den kullerstensbelagda stenpiren, Stora Bommens svängbro och bebyggelse med anknytning till sjöfarten och rederinäringen. Kajerna är till stor del från 1800-talet och delvis klädda med natursten. Likaså bidrar



- Högtidlig karaktär viktig att slå vakt om
- Stråk med bevarad hamnkaraktär
- Byggnadsverk som är särskilt betydelsefulla för hamnkaraktären
- Stationsmiljö präglad av påkostade byggnader, gedigna material.
- Särskilt viktiga fondmotiv/blickfång
- Fd Bergslagsbanans station med anslutande rester av stationspark som positivt avbrott.
- Viktigt visuellt samband

Fördjupad kulturmiljöbeskrivning

Delområden

A Delområde A: Göteborgs Central och Bergslagsbanan

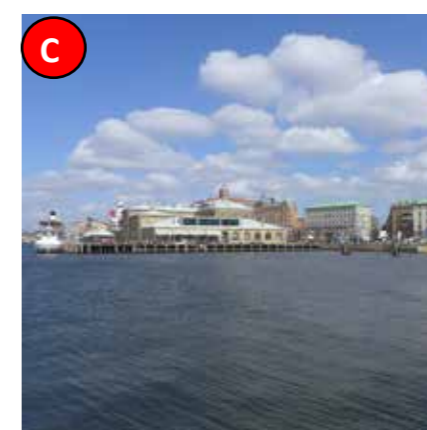
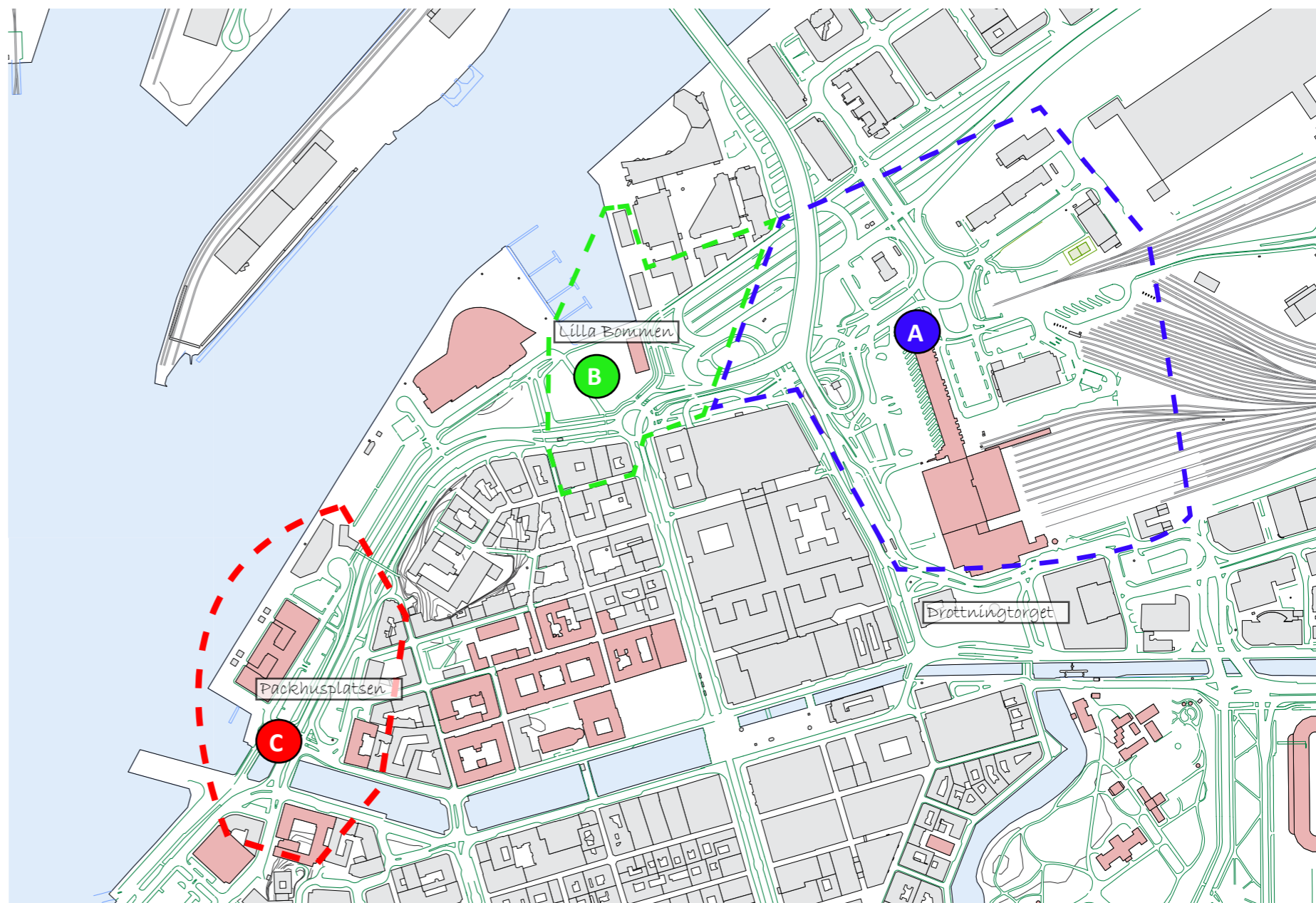
I östra delen av utredningsområdet ligger Göteborgs Centralstation och f d Bergslagsbanans stationsbyggnad samt i östra hörnet av delområdet f d Västgötabanans stationshus.

B Delområde B: Lilla Bommen och Hasselblandskvarteret

I anslutning till Göteborgs Centralstation ligger Lilla Bommens hamn samt det sk Hasselbladskvarteret.

C Delområde C: Packhuskajen, Skeppsbroplatsen och Stora Hamnkanalen

I sydväst ligger Stora hamnkanalen, Packhusplatsen och Skeppsbroplatsen med anslutande kajer och sjöfartsanknuten bebyggelse.



Fördjupad kulturmiljöbeskrivning: Centralstationen och Bergslagsbanan

förtöjda båtar vid Göteborgs Maritima Centrum samt den visuella kopplingen till Götaverken på Hisingssidan med sina stora kranar till området karaktär.

De kritiska punkterna har identifierats till:

Den sammanhållna hamnkaraktären är mycket viktig att upprätthålla och den konstitueras av flera delar som samspelar. Följande punkter är viktiga för att bevara hamnkaraktären:

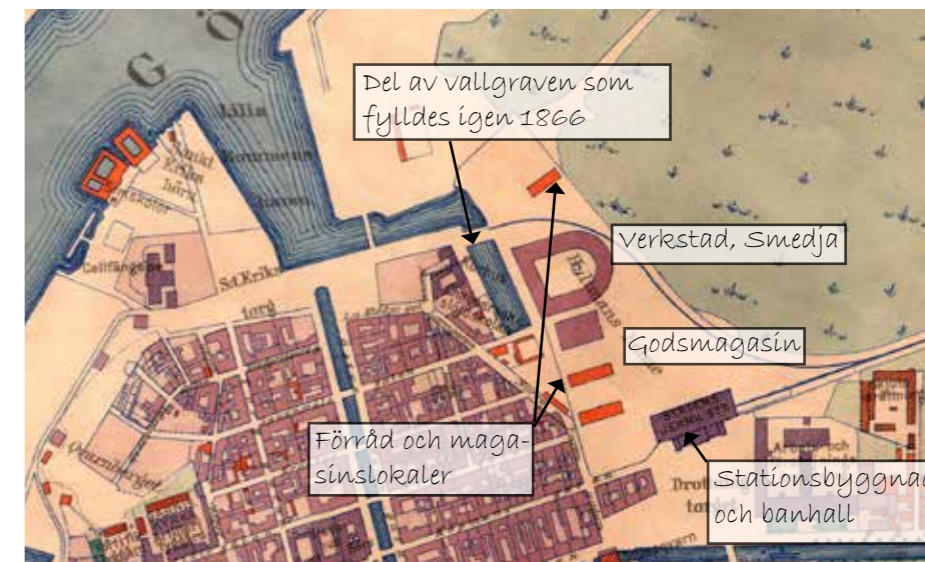
- Påkostad och uttrycksfull arkitektur med anknytning till hamn- och sjöfarten i en färgskala dominerad av gult tegel alternativt ljus puts i kombination med enklare skulbyggnader i trä.
- Tull- och Packhuset (1) har ett stort kulturhistoriskt värde och utgör ett viktigt blickfång både från älven och från landsidan. Byggnaden utgör en bärande del i miljöns hamnkaraktär som är känslig för förändringar.
- Kajskjul 8 (2) är en central del av miljöns hamnkaraktär. Dess oregelbundna form är en tydlig påminnelse om de järnvägsspår som drogs ut över kajerna under 1800-talet.
- De monumentala kontorsbyggnaderna (3-5) med anknytning till rederinärningen på Packhusplatsen 2-6 (Hertziahuset, fd Transatlantic och f d Broströmiahuset) ger ett karaktärsstarkt inslag i hamnstråket som bör visas stor hänsyn.
- Hamnskjul 205 och 207 (6-7) utgör de enda bevarade hamnbyggnaderna kring Lilla Bommens hamn och har därför stor betydelse för miljön och dess hamnkaraktär.
- Stora Bommens bro (8) utgör en viktig del i hamnkaraktären.
- Gatukaraktären med kullersten och gånghällar i bohustranit utgör en viktig del i hamnkaraktären längs hela hamnstråket.
- Den visuella kopplingen till Götaverken på Hisingssidan med sina stora kranar bidrar starkt till området karaktär och är därmed känslig för förändringar som bryter detta samband.
- Mötet med älven och tillgången till kajkanterna som promenadstråk är centralt för upplevelsen av hamnstaden.

Hasselblad - ett merkantilt handelspalats

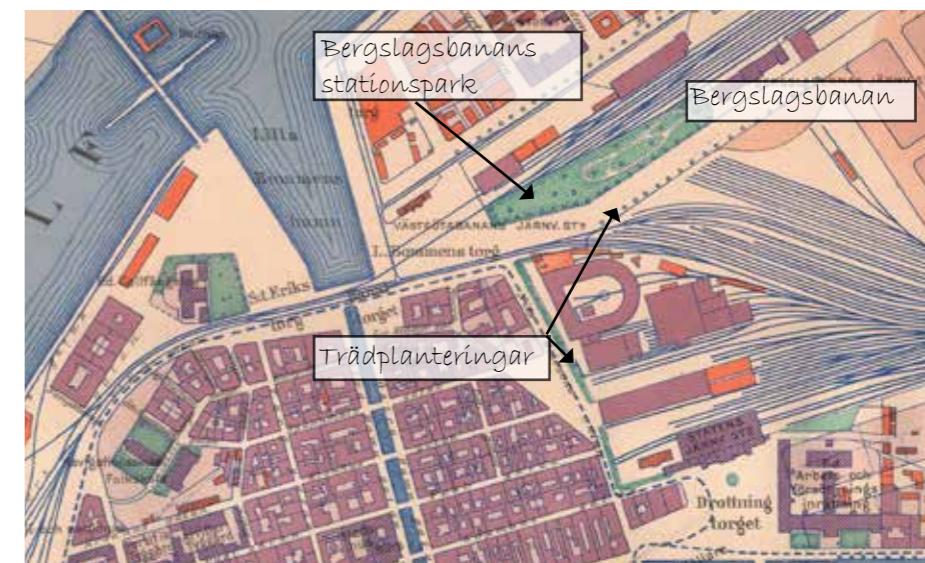
Hela det sk Hasselbladskvarteret är ett viktigt inslag i miljön längs stråket ut mot älven. Det har bebyggts under en period av över 100 år och utöver bostadshuset från år 1877 finns bland annat en kontors- och fabriksbyggnad från år 1951 med Victor Hasselblads påkostade stadsvåning. Det idag bevarade hörnhuset ritades av A C Peterson som ett merkantilt palats i storstadstil med rikt dekorerade nyrenässansfasader och en påkostad interiör. Byggnaden är i fyra våningar med hörntorn och slätputsade fasader i milda stenliknande kulörer. Kontorsbyggnaden är uppförd i sju våningar med de två översta våningarna indragna. Fasaden är av röd polerad granit.

De kritiska punkterna har identifierats till:

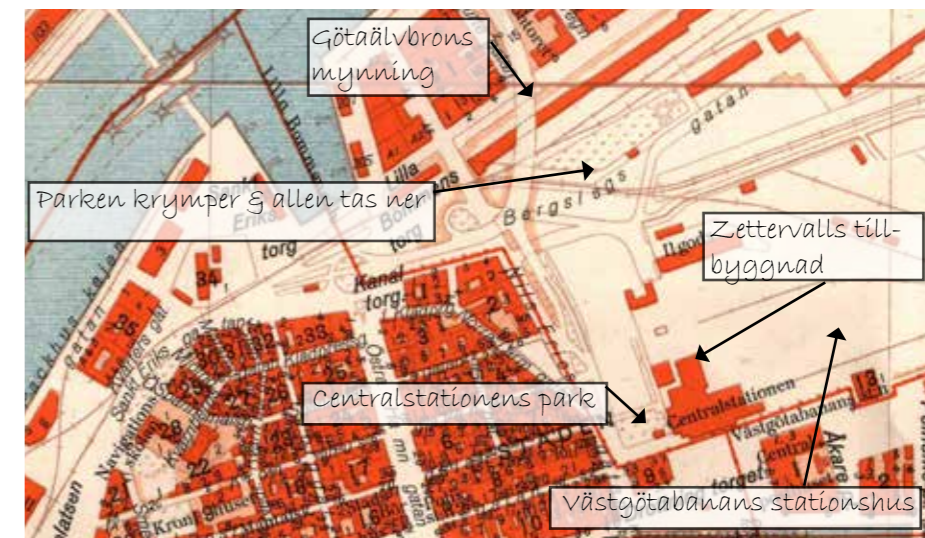
- Det välbevarade hörnhuset är att betrakta som en mycket viktig del i stadsbilden.



Karta från 1860-talet



Karta från 1910



Karta från 1940

Fördjupad kulturmiljöbeskrivning: Centralstationen och Bergslagsbanan

Centralstationen och Bergslagsbanan

Historik

Göteborgs starka utveckling som utskleppningshamn och industriort under 1800-talets andra hälft har ett nära samband med järnvägen och dess utveckling. År 1853 utfylldes vallgraven och ny mark skapades för järnvägen och Drottningtorget.

Västra stambanan

Västra stambanan var Göteborgs första järnväg och den första av de statliga banorna som byggdes. Gullbergsvass fylldes ut för bangården och dessutom togs södra delen av Stadstjänareholmen, nuvarande Hultmans holme, i anspråk för järnvägen. Järnvägen öppnades år 1856 och Västra stambanans stationshus (nuvarande centralstationen) stod klart år 1858 efter ritningar av arkitekt AW Edelsvärd. Stationshuset byggdes på resterna av bastionen Johannes Rex och ravelinen Prins Fredrik. Den norra delen av stationsbyggnaden var en banhall där tågen körde in och kunde passera ut på nuvarande Nils Ericsonsplatsen. Norr om byggnaden fanns verkstäder och godsmagasin samt spårområde. År 1923 byggdes stationen om och utökades efter ritningar av arkitekt Folke Zettervall, som då blivit SJ:s arkitekt. Vestibulen mot Drottningtorget blev biljetthall och den stora banhallen inreddes som vänthall.

Bergslagsbanan

I slutet av 1800-talet och början av 1900-talet tillkom fem nya järnvägslinjer – Bergslagsbanan, som blev Sveriges största privata järnväg, år 1877, Väst kustbanan år 1888, Boråsbanan år 1894, Bohusbanan år 1909 och Västgötabanen år 1900. Bergslagsbanan, Boråsbanan och Väst kustbanan använde Bergslagsbanans station.

Bergslagsbanans stationsbyggnad uppfördes år 1881 efter ritningar av arkitekt Axel Kumlien. Bakgrunden till banans tillkomst i Göteborg var att flera stora bruk ville få ut sina varor direkt till en närbelägen exporthamn. För att undvika en satsning på någon konkurrerande hamn på Västkusten gick flera ekonomiska intressenter samman, där ibland Göteborg stad, och bildade Bergslagsbanans järnvägar. Den utnyttjades också för persontrafik på Väst kustbanan och Boråsbanan.

Trädplanterat resenärstråk

Bergslagsbanans stationsmiljö låg insprängd i ett trångt industri- och transportlandskap. Den trädplanterade Nils Ericsonsgatan fungerade som ett resenärstråk som band ihop de olika stationsbyggnaderna med Centralstationen och stadens centrum. Utmed Bergslagsbanan planterades



Vykort med Centralstationen från Drottningtorget år 1921.



Vykort med Centralstationen från spårområdet mot banhallen kring år 1920.



Flygfoto (vykort) över centralområdet cirka 1940. Här syns den på 1930-talet nyanlaggda stationsparken vid stationens västra gavel samt ytterligare en park mot norr.



Vykort över Centralstationens perronger, cirka 1940-tal.



Vykort över Fd Bergslagsbanans stationsbyggnad, huvudfasaden.



Vykort över Fd Bergslagsbanans stationsbyggnad, huvudfasaden.

Fördjupad kulturmiljöbeskrivning: Centralstationen och Bergslagsbanan

en allé som ledde genom bangårdslandskapet fram till stationshuset och vars västra ände anslöt i liv med trädraderna utmed Nils Ericsonsgatan, vilken också pekade vidare mot Västgötabanans station. I början av 1900-talet kompletterades stationshuset med en långsträckt järnvägspark som anslöt till byggnadens västra gavel. Denna kom bara några år senare att kompletteras med ett grönområde söder om stationsbyggnaden. År 1956 uppfördes en Sporthall för SJ's personal i parkområdet mittför stationsbyggnaden på andra sidan Bergslagsgatan.

Centralstationen

Omkring år 1930 sammanfördes all persontrafik till en centralstation, Göteborgs Centralstation. Bergslagsbanans stationshus gjordes nu om till administrationslokaler. Centralstationen utökades med en yttre hall vänt mot järnvägsspåren, ritad av arkitekt F Zettervall, för att den tillkommande trafiken skulle få plats. Samtidigt tillkom en järnvägspark mot stationsbyggnadens västra gavel. På ett fotografi från cirka år 1940 (se nästa sida) syns även ytterligare en stationspark norr om centralstationen.

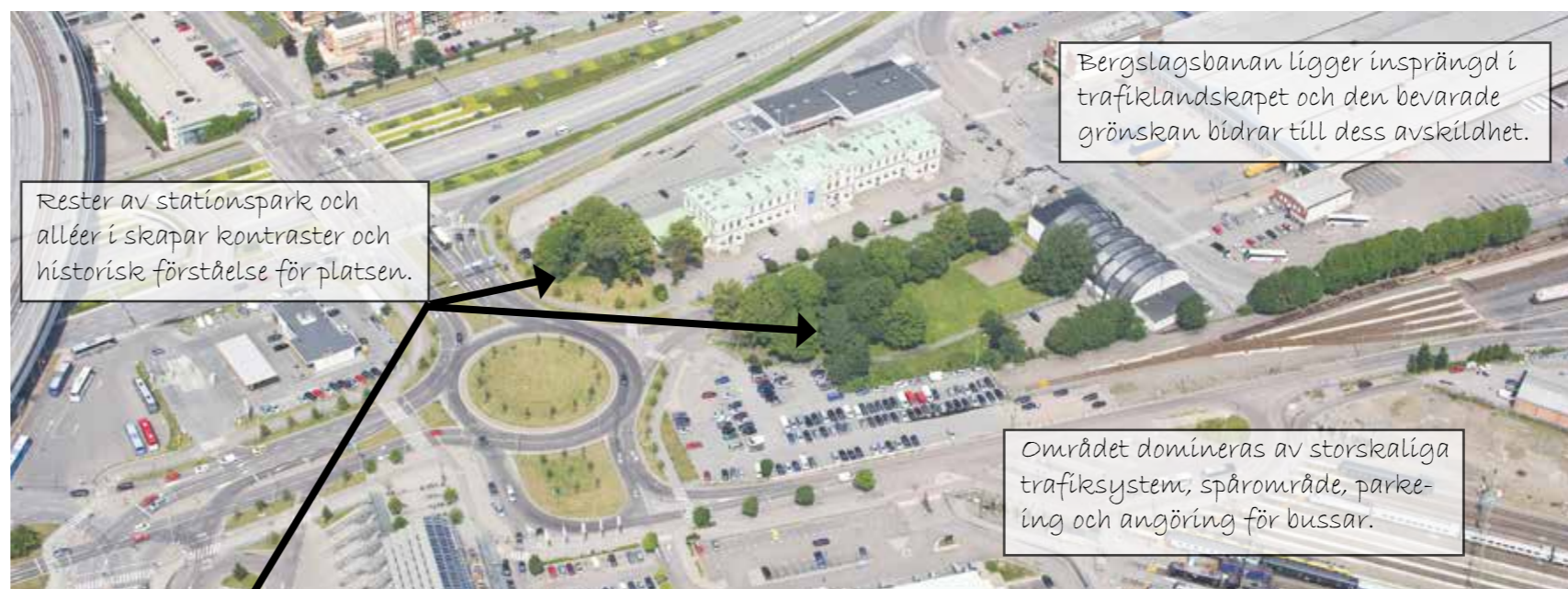
Nu byggdes också ett nytt stationshus för Västgötabanan, vilket placerades i anslutning till centralstationen. Drottningtorget utvecklades till ett kommunikationscentrum omgivet av påkostade byggnader, bland annat Hotell Eggers och Centralposthuset.

Ny infrastruktur

Flera infrastruktursatsningar kom att förändra stationsområdet kring 1940-talet samt 1960- och 70-talen. På 1930-talet påbörjades utfyllnaden av Lilla Bommens hamn och år 1939 anlades Götaälvbron. I samband med detta revs SJs verkstadskomplex vid Nils Ericsonsgatan. Brons angöring mot Nils Ericsonsgatan påverkade Bergslagsbanans järnvägspark där brospannet löpte rakt över parken. Under efterkrigstiden skulle ytterligare delar av Järnvägsparken få ge vika för ett allt mer utrymmeskrävande trafiksystem.

Under 1960-talet tillkom Götaleden och på 1970-talet avlägsnades järnvägsspåren vid Bergslagsbanan. Parkområdet mittför stationsbyggnaden på andra sidan Bergslagsgatan bevarades, men den långsträckta Järnvägsparken som anslöt mot stationsbyggnadens västra gavel uppslukades i princip helt av biltrafikens ökade utrymmesbehov. I samband med uppförandet av Östra Nordstaden på 1970-talet avlägsnades även den mindre stationspark som tillhört centralstationen

År 1996 stod Nils Ericsons Terminalen, ritad av Niels Torp, färdig invid Centralstationen och år 2000 byggdes stationsbyggnaden till med Centralhuset.



Fördjupad kulturmiljöbeskrivning: Centralstationen och Bergslagsbanan

Kulturhistoriskt berättarnehåll

Kommunikationshistoria

- Delområdet som helhet är kommunikationshistoriskt intressant med en lång tradition som berättar om järnvägens och kommunikationsmiljöns tillkomst och utveckling under mer än 150 år. Från den första statliga stambanan, "järnvägsboomen" vid 1800-talets slut, centraliseringen av persontrafiken på 1930-talet och efterkrigstidens utrymmeskrävande trafiksystem. Den tidiga berättelsen går fortfarande att läsa av genom de bevarade byggnaderna - centralstationen, bergslagsbanans stationsbyggnad och Fd Västgötabanans stationshus. Stationshusen berättar också om de enskilda och privata järnvägsföretag som etablerade sig i området under 1800-talet.

Ett av landets äldsta stationshus

- Centralstationen är ett av landets äldsta stationshus och bär ett stort samhällshistoriskt värde som ett dokument över Göteborgs första järnvägsstation och den första av de statliga banorna. Genom sina om- och tillbyggnader berättar den om järnvägens utveckling från 1850-talet fram till idag. Den är likaså arkitekturhistoriskt intressant som ett viktigt exempel på Edelsvärds arbete och utgör tyngdpunkten i kommunikationsmiljön kring Drottningtorget och har därmed stor betydelse för stadsbilden.

Sveriges största privata järnväg

- Bergslagsbanans station är en värdefull del av kommunikationsmiljön kring centralstationen. Stationshuset är samhällshistoriskt värdefullt och berättar om Sveriges största privata järnväg med en tillkomsthistoria nära knuten till dels landets järn- och skogsråvaruexport och dels den för Göteborg specifika samförståndsanda som fortfarande råder mellan näringsliv och stad. Tillsammans med Göteborgs centralstation visar Bergslagsbanans f d station järnvägens viktiga roll för samhällsutvecklingen och utgör en symbol för Sveriges största privata järnvägssatsning. Förutom uppenbara estetiska och arkitekturhistoriska värden återspeglar den monumentala huvudfasaden järnvägens viktiga roll under 1800-talets sista decennier.

Järnvägsparken

- Bevarade delar av den ursprungliga kringslutande parkmiljön vid fd Bergslagsbanans stationsbyggnad är parkhistoriskt värdefull. Förståelsen av såväl Bergslagsbanans stationsmiljön som stationsbyggnadens arkitektoniska betydelse är intimt förknippad med resterna av stationsparken. Lika så är resterna av trädraden längs Nils Ericsonsgatan viktiga för den historiska förståelsen för hur området en gång såg ut.

Material och färgskala



Centralstationen med sina gula tegelfasader och nygotiska formspråk som förstärks av mönstermurningar, spetsiga torn, rundbågefriser och spetsbågiga former.



Fd Västgötabanans station med sina 20-talsklassicerande tegelfasader och sparsmakad dekor.



Fd Bergslagsbanans stationshus med ljust putsade fasader, rik fasaddekor med antika förebilder.



Centralhuset med modernistiskt formspråk med ljusa fasader och inslag av glas och rödmålade stålbalkar.



Nils Ericsonsterminalens med sina fasader i glas och stål.

Fördjupad kulturmiljöbeskrivning: Lilla Bommen och Hasselbladskvarteret

Lilla Bommen och Hasselbladskvarteret

Historik

Under 1600-1700-talet utgjordes delområdet av obebyggda strandängar i anslutning till stadens befästningar. Före 1800-talets mitt fanns inga hamnanläggningar eller kajer längs älven, fartygen fick istället ankra ute på älven. Lasten transporterades till eller från stadens kanaler på mindre båtar. Lilla Bommen var en mindre passage från älven mot Östra Hamnkanalen. Namnet kommer av de bommar som blockerade vattenvägen för båtars in- och utresor. Redan under 1800-talets början fanns här färjeförbindelser till Hisningen.

Kanaltrafikens huvudstation

I början av 1800-talet påbörjades rivningarna av befästningarna och på 1840-talet startade utfyllnaden av Gullbergsvass. Under 1850- och 60-talen anlades en stenskodd kaj längs älven som ett svar på industrins och sjöfartens behov. Lilla Bommens hamn och kringliggande kajer färdigställdes på 1870-talet. År 1872 flyttades kanalflottans tilläggsplats från Stora till Lilla Bommen. Lilla Bommen blev snabbt kanaltrafikens huvudstation där lastbåtar och passagerarbåtar utgick ifrån, för att genom Göta älv, Göta kanal och sjöarna nå Stockholm och Norrköping. Den första större byggnaden i området var ett cellfängelse som uppfördes år 1857 och framför detta anlades Sankt Eriks Torg. Lilla Bommens bro gick över Östra Hamnkanalen vid dess utlopp i Lilla Bommens Hamn. Den band samman Kanalorget med S:t Eriks Torg.

Fortsatt industrialisering

Göteborgs industrialisering ledde till ökade varuströmmar som skapade behov av järnvägsspår utmed kajerna. Med framdragningen av järnvägsspår ända fram till Järntorget år 1875 utvecklades hamnverksamheten ytterligare utmed de nya kajerna där magasinsbyggnader och skjul växte fram. Längs Lilla Bommens hamn tillkom flera magasinsbyggnader av olika slag.

År 1876 var kajen vid Sankt Eriks Torg, väster om hamnbassängen, fullbordad och de följande åren fullbordades kajarbetena vid Gullbergsvass för att rymma den starkt växande kanalflottan. En bro över till Hisningen byggdes samtidigt i Torggatans förlängning då stadens snabba utveckling och expansion krävde bättre förbindelser än vad de tidigare färjorna kunde erbjuda. Lilla Bommens torg, öster om hamnbassängen, kom till då vallgraven fylldes igen år 1878.

Hasselblad

Under 1870-talet etablerade sig handelsfirman F W Hasselblad & Co i kvarteret Lilla Bommen 33. Firman hade grundats 1841 för handel med kortvaror och de kom att bli ett av landets främsta handelsföretag med både import och egen tillverkning. År 1876 uppförde företaget två byggnader med bostäder, kontor och försäljningslokaler. Anledningen att de etablerade sig just vid Lilla Bommen var närheten till hamnen och järnvägen. Det idag bevarade hörnhuset ritades av A C Peterson som ett merkantilt palats i storstadsstil. Byggnaden rymde såväl bostäder som kontorslokaler. Första våningen inreddes för kontorsändamål redan år 1889 och den idag välbevarade kamerala avdelningen är från 1910-talet. En kontors- och fabriksbyggnad



Lilla Bommens hamn kring 1900. Hamnen var kanaltrafikens huvudstation och på bilden syns passagerarbåtar. Utmed kajen och hamnbassängen drogs järnvägsspår. (GSM)



Lilla Bommens hamn kring 1920-talet. På bilden syns järnvägsspårerna slängs kajen.

uppfördes i kvarteret år 1951 med Victor Hasselblads påkostade stadsvåning. Ytterligare ett hus uppfördes i kvarteret åren 1970-1971. En stor ombyggnad under 2000-talet resulterade i enstaka nybyggnationer.

Förändringar under 1900-talet

I anslutning till hamnbassängen uppfördes år 1924 två byggnader, hamnskjul 205 och 207, i 20-talskassisticistisk stil som magasin för Göteborgs Hamn. Östra Hamnkanalen fylldes igen år 1936 och Lilla Bommens bro revs. Nu skedde även en utfyllnad av Lilla Bommens hamn och år 1939 anlades Götaälvbron. Under 1900-talets andra hälft förändrades området då cellfängelset och Västgötabanans station revs. Järnvägsspåret revs och ersattes av Götaleden.

Öster om hamnen byggdes på åren 1980-90-talen flera stora kontorskomplex. På Västra sidan uppfördes Göteborgs Operan åren 1991-94. Under 1990-talet rustades hamnen upp och började användas av Älvsnabben och utflyktsbåtar.

Kulturhistoriskt berättarinnehåll

Möte mellan hamnstaden och handelsstaden

- Lilla Bommen är en värdefull hamnmiljö och del i stadskärnan som ingår i riksintresset och ligger inom fd befästningsstråket. På platsen möter hamn- och sjöfartsstaden, uttryckt genom hamnen, kajen och hamn-magasinen, handelsstaden Göteborg, uttryckt huvudsakligen genom det Hasselbladska kvarteret. Dessutom bär platsen berättelser om kanalstaden Göteborg med sina vattenstråk och kontakten med älven.

Kanaltrafiken

- Hamnbassängen, den stenskodda kajen och hamnskjulen bär på berättelser om kanaltrafiken som hade sin huvudstation här. De två hamnskjulen utgör den enda bevarade bebyggelsen som minner om denna epok varför de bär ett särskilt värde som historiska dokument.

Hasselblad

- Bebyggelsen i det sk Hasselbladskvarteret speglar Hasselblads huvudverksamheter som handelsgrossist och kameratillverkare. Kvarterets enskilda delar utgör årsringar i företagets utbyggnad men även arkitektoniska stilideal och funktionsbehov. Kvarteret har unika värden genom sin arkitektur och sitt utmärkande läge i staden. Hörnbyggnaden har ett högt arkitekturhistoriskt värde som konstitueras av den välbevarade exteriören och interiören och byggnaden bör betraktas som omistlig i stadsbilden. Kvarterets symbol- och personhistoriska värden utgör en lika viktig del av det kulturhistoriska värdet då samtliga delar är uppförda för den internationellt välkända kameratillverkaren. Hasselblad har under mer än hundra år varit ett viktigt inslag i Göteborgs näringsliv. Företaget liksom dess byggnader är idag välkända inslag i Göteborgs stadsbild.

Fördjupad kulturmiljöbeskrivning: Lilla Bommen och Hasselbladskvarteret

Karaktärsdrag och arkitektur

Lilla Bommen var fram till 1960-talet en viktig del av Göteborgs hamn med livlig verksamhet på kajerna och med eleganta stenhus mot syd. Hamnkaraktären är delvis bevarad vilket förstärks av att Lilla Bommens hamn används som gästhamn och anläggningsplats för färjor. Kajerna är till stor del från 1800-talet och delvis klädda med natursten. Längs kajerna är marken belagd med kullersten. Längs östra kajen ligger hamnskjul 205 och 207 som uppfördes 1924 som magasin för Göteborgs Hamn. De uppfördes i 20-talsklassicistisk stil efter ritningar av K A Petersson och är till stor del bevarade sedan uppförandet med flera originaldetaljer. De två skjulen är de enda bevarade hamnbyggnaderna i området och har därför stor betydelse för miljön och dess hamnkaraktär. Skeppet Barken Viking ligger vid kajen precis öster om hamnbassängen och bidrar till karaktären. Bakom hamnskjulen skjuter de moderna kontorskomplexen med moderna material och glasade ytor upp och dominerar tillsammans med trafiklederna och Götatunnelns mynning den östra delen av området. Skanskaskrapan, ritad av Ralph Erskine, utgör ett dominerande inslag.

Mot väst ligger Göteborgsoperans stora byggnadskomplex, ritad av Lund & Valentin, och strax norr om hamnbassängen ligger Älvrummet och det parkområde som anlades i och med Götatunneln.

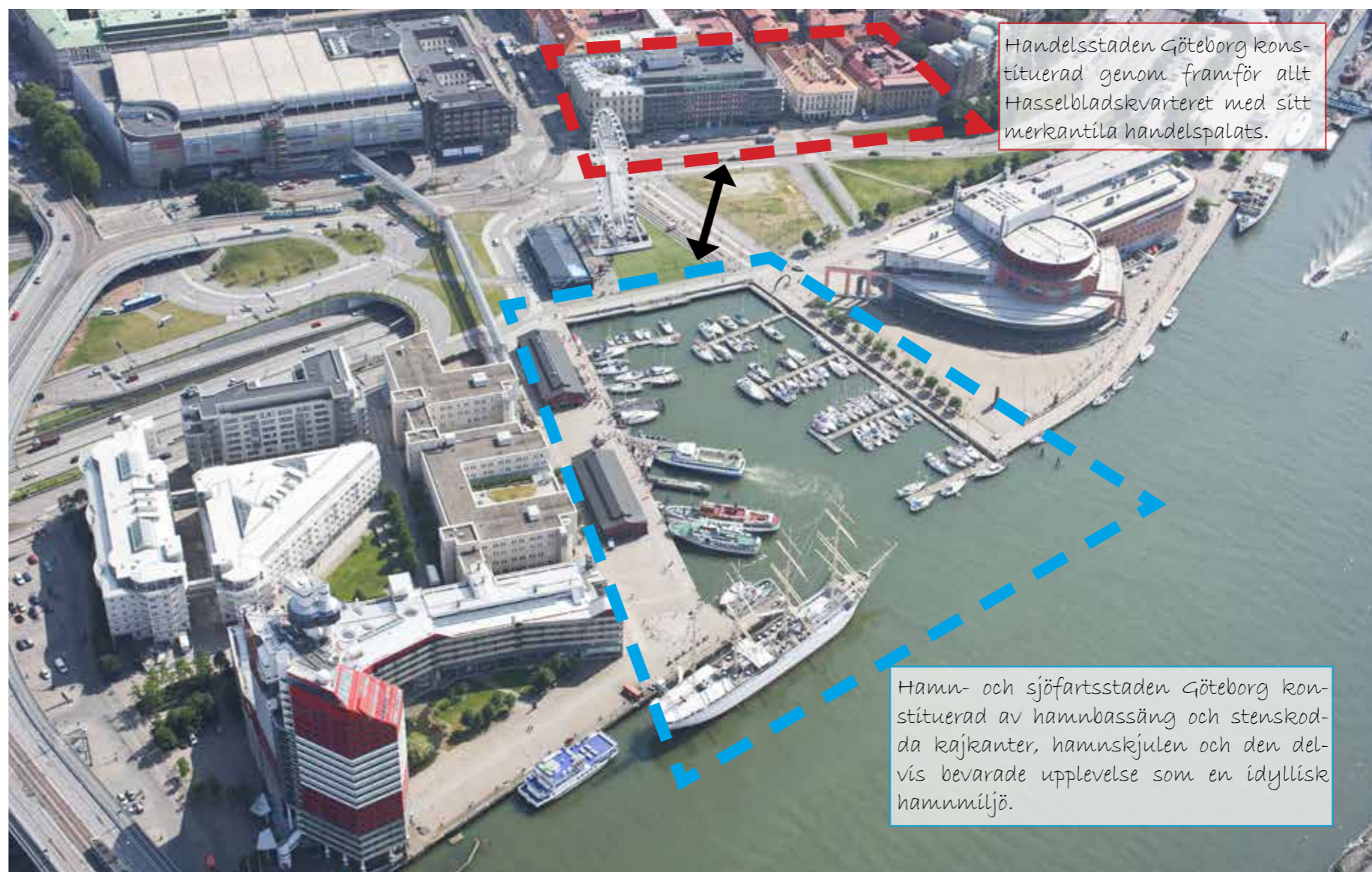
Mot nordost gränsar området till Kvarnberget och tre kvarter som innehåller stenbyggnader från huvudsakligen 1800-talets andra hälft. Kvarteret längst åt öst är det sk Hasselbladskvarteret. Det har bebyggts under en period av över 100 år och utöver bostadshuset från år 1877 finns en kontors- och fabriksbyggnad från år 1951 med Victor Hasselblads påkostade stadsvåning samt yngre byggnader från år 1971 och 2000-talet. Det idag bevarade hörnhuset ritades av A C Peterson som ett merkantilt palats i storstadsstil med rikt dekorerade nyrenässansfasader och en påkostad interiör. Byggnaden är i fyra våningar med hörntorn och slätputsade fasader i milda stenliknande kulörer. Kontorsbyggnaden är uppförd i sju våningar med de två översta våningarna indragna. Fasaden är av röd polerad granit. Hela kvarteret är ett viktigt inslag i miljön längs stråket ut mot älven.

Karakteristika

- I syd hamnkaraktär konstituerad av hamnbassäng, kontakten med älven, stensatta kajkanter och hamnskjulen.
- I norr Hasselbladskvarteret med det palatsliknande hörnhuset och uttrycksfulla kontorshuset som utgör viktiga inslag i miljön.

Upplevelse och rumsliga samband

I området är upplevelsen som en idyllisk hamnmiljö delvis bevarad med indragen hamnbassäng och livlig gästhamn, men de moderna och höga kontorskomplexen som skjuter upp bakom hamnskjulen samt anslutande trafikleder har förtagit känslan något. De öppna ytorna mellan hamnen och kvarteren i norr ger visuell kontakt mellan hamn- och sjöfartsstaden Göteborg och handelsstaden Göteborg vilket ger en historisk förståelse för staden och dess historia. Mötet med älven och tillgången till kajkanterna som promenadstråk är en viktig del i upplevelsen av hamnstaden.



Handelsstaden Göteborg konstituerad genom framför allt Hasselbladskvarteret med sitt merkantila handelspalats.

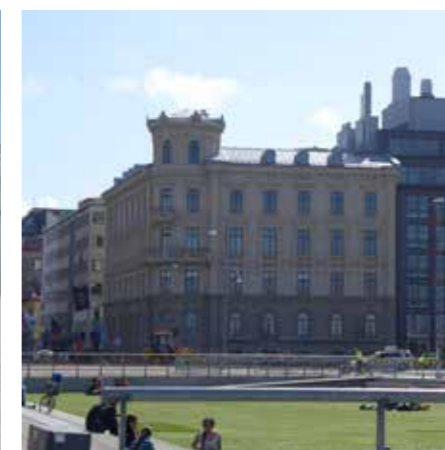
Hamn- och sjöfartsstaden Göteborg konstituerad av hamnbassäng och stensatta kajkanter, hamnskjulen och den delvis bevarade upplevelse som en idyllisk hamnmiljö.



Lilla Bommens hamn



Hamnmagasin



Hasselbladskvarteret



Hasselbladskvarteret

Fördjupad kulturmiljöbeskrivning: Packhuskajen, Skeppsbroplatsen och Stora Hamnkanalen

Packhuskajen, Skeppsbroplatsen och Stora Hamnkanalen

Historik

Längs älven och Stora hamnkanalen finns stensatta kajer och flera av byggnaderna har anknytning till sjöfart. Området har värdefulla anläggningar och byggnader från den tid då detta var en viktig del i stadens hamn.

Stora hamnkanalen

Stora hamnkanalen är Göteborgs första hamnanläggning och började byggas kring år 1620 då Göteborg anlades som en befäst kanalstad efter Holländsk mönster. Kanalen nåddes via Stora Bommen och blev stadens centrum för handel och förvaltning. Före 1800-talets mitt fanns dock inga hamnanläggningar eller kajer längs älven, större fartyg fick istället ankra ute på älven. Lasten transporterades till eller från stadens kanaler på mindre båtar.

Vid mitten av 1600-talet tillkom i anslutning till Stora hamnkanalen Kronans Masthamn (vid nuvarande Packhusplatsen). Mot masthamnen lät fältmarskalken Lennart Torstensson uppföra ett stenhus år 1650 som under 1700-talet blev landshövdingens residens (nuvarande Länsresidenset). Under 1700-talet tillkom på den norra sidan av hamnkanalen Ostindiska Huset samt det fd Tull- och packhuset på Norra Hamngatan 10. På 1700-talet hade Stora hamnkanalen kajkanter klädda med obearbetad sten och små trappor som ledde ner till vattnet.

Hamnanläggningen och kajerna anläggs

I början av 1800-talet påbörjades rivningarna av befästningarna och Göteborg bytte karaktär från en sluten och befäst trästad till en öppen stenstad. Raseringen pågick under flera år och i området kring nuvarande Packhuskajen fanns befästningsrester kvar till cirka 1840-talet. Nu inleddes också en betydelsefull epok i stadens utveckling som handels- och industriort. Omkring 1860-talet byggdes hamnanläggningar längs älven som ett svar på den växande industrins och sjöfartens behov. Hamnanläggningarna utfördes enligt en utbyggnadsplan från 1843 som även omfattade stora delar av den motsatta älvsidan på Hisningen. Packhuskajen och Packhusplatsen stod färdiga i början av 1860-talet. Nu uppfördes även Stenpiren och den L-formade ångbåtsbron varifrån skärgårdsbåtarna avgick. Packhuskajen bebyggdes med bland annat Tull- och Packhuset år 1864 (nuvarande Casino Cosmopol) och ett magasin av trä, nuvarande kajskjul 8, (1870-tal) samt ett magasin kvarter som bestod av ett antal stenhus (1870-tal). Under 1800-talet utgick emigrantbåtarna från Tull- och Packhuset.

Hamnen och industrins expansion

Området längs älvstranden användes nu för de nya hamnarna samt för industriell verksamhet och Packhuskajen och Skeppsbroplatsen hamnverksamhet och industrialisering var i full gång. Området mellan Stora Badhusgatan och Skeppsbrokajen utvecklades kring 1800-talets mitt till Göteborgs första industriområde med bland annat en mekanisk verkstad. Med de ökade varuströmmarna följde också ett behov av utläggning av järnvägsspår utmed kaj-



Stora Hamnkanalen på 1890-talet med sin livliga skeppsfart. (Vykort)



Stora Hamnkanalen cirka 1930-tal (Vykort)

erna. Med framdragningen av järnvägsspår ända fram till Järnvågspiren vid Järntorget år 1875 utvecklades hamnverksamheten ytterligare utmed de nya kajerna där magasinsbyggnader och skjul växte fram. Packhusplatsen hade flera stickspår och användes för av- och pålastning av varor. Under 1800-talet moderniserades Stora Hamnkanalen då kajkanterna byggdes om med huggen sten och nya broar utförda i gjutjärn tillkom. Nu tillkom Stora Bommens bro som var Göteborgs första svängbro. Den byggdes för att möjliggöra trafik med järnväg till hamnområdet längs södra älvstranden.

Rederinäringen

Under 1900-talets början kompletterades Packhusplatsen med tre monumentala kontorshus för handelsfirmor och rederier mot älven. Hertziahuset uppfördes år 1901 för handelsfirman JA Hertz & Co efter ritningar av L Enders. Ett tidigare stenhus byggdes år 1928 om för Broströmska rederiet (nuvarande Hovrätten) och på 1940-talet bebyggdes ett helt kvarter med fd rederiet Transatlantics byggnader.

I miljön kring Stora hamnkanalens yttre del tillkom på 1930-talet också Skeppsbrohuset, efter ritningar av FO Peterson & söner, som var ett av de första husen i Göteborg som uppfördes enligt amerikanskt skyskragesystem med bärande stomme av järnbalkar, kringgjutna av betong.

Hamnen avvecklas

På 1960-talet upphörde den livliga hamnverksamheten vid kajerna. I slutet av 1960-talet och början av 1970-talet byggdes flera stora trafikleder. Då hamnverksamheten flyttat anlades Götaleden-Oscarsleden och järnvägen längs älven togs bort. Nu revs även det gamla magasinskvarteret på Packhuskajen.



Flygfoto från år 1934 som visar Stenpiren, ångbåtsbryggan och Packhusplatsen. Notera särskilt järnvägsspåret som är framdragna längs kajerna och som givit kajskjul 8 dess säregna form. (Vykort)

Fördjupad kulturmiljöbeskrivning: Packhuskajen, Skeppsbrolplatsen och Stora Hamnkanalen

Kulturhistoriskt berättarinnehåll och uttryck

Flera viktiga berättelser om Göteborg

Området kring Stora Bommen – Packhusplatsen – Skeppsbrolplatsen har ett högt kulturhistoriskt värde. Det bär på flera viktiga berättelser om staden Göteborg och dess utveckling. Här manifesteras såväl den befästa handelsstaden Göteborg med landets främsta exempel på holländskt inspirerad kanalstadsplan som residensstaden Göteborg uttryckt genom residenset och Hovrätten samt sjöfartsstaden Göteborg – genom Stora Hamnkanalen, Packhuskajen samt rederinäringens byggnader.

- Stora hamnkanalen är en mycket värdefull del av stadens tidiga historia och ger uttryck för 1600-talets holländskt inspirerade kanalstad och Göteborgs första hamnanläggning. Den var och är fortfarande Göteborgs "finrum" där stadens borgare uppförde påkostade byggnader och än idag omges kanalen av flera arkitektoniskt värdefulla byggnader från olika tider. Bebyggelsen, med Länsresidenset, hovrätten samt rederinäringens och handelsfirmors monumentala kontorshus illustrerar att detta var centrum för stadens handel och förvaltning. Den stenklädda kanalen med trappor, broar och andra originaldetaljer är mycket värdefulla delar av miljön.
- Stora Bommens bro har ett stort teknikhistoriskt värde som Göteborgs första svängbro och en av få bevarade stålbroar från denna tid. Den har även ett stort samhällshistoriskt värde då den illustrerar hamnens utveckling och Stora hamnkanalens funktion som huvudhamn, vilket går tillbaka till stadens grundande.
- Kajerna och Packhusplatsen med sina hamnanläggningar och sjöfartsanknutna bebyggelse är ett värdefullt minnesmärke över den göteborgska sjöfarten. Samtidigt illustrerar kajerna och hamnanläggningarna hur kanalernas ursprungligen slutna innerhamnar från och med mitten av 1800-talet ersattes av älvstrandens djuphamn. Kajerna är till stor del från 1800-talet och delvis klädda med natursten. Gatukarakteren med gatsten och gånghällar i bohusgranit är en viktig del i upplevelsen av miljön.

Koncentrat av värdefulla byggnader

Längs Stora hamnkanalen och älvstranden finns ett koncentrat av byggnader med stort samhällshistoriskt värde som speglar viktiga delar av stadens utveckling och utgör exempel på arkitektur av högsta kvalitet från olika epoker.

- Länsresidenset är en av stadens äldsta byggnader och har ett mycket högt kulturhistoriskt värde som ett uttryck för residensstaden och utgör ett synnerligen värdefullt inslag i stadsbilden vid Stora Bommen. Byggnaden skyddas som statligt byggnadsminne.
- Tull- och Packhuset är ett mycket viktigt inslag i hamnmiljön och dess nyromanska fasader i gult tegel utgör ett viktigt blickfång från både älven och landsidan. Tillsammans med Kajskjul 8, som är ett av de få bevarade träskjulen i Göteborgs hamn, minner det om den göteborgska sjöfarten och det är en central del i upplevelsen av hamnmiljön och dess historia.
- De monumentala kontorsbyggnaderna Hertziahuset, fd Transatlantic och fd Broströmia utgör värdefulla minnesmärken över den göteborgska sjöfarten och rederineringen och är tillsammans ett viktigt inslag i hamnmiljön kring Packhusplatsen och Stora Hamnkanalen.



Stora hamnkanalen och Packhusplatsen, cirka 1930-tal. Kanalen kantas av påkostad bebyggelse och mindre båtar kom in i kanalen genom Stora Bommens svängbro som tillkom under slutet av 1800-talet. (Vykort)



Packhusplatsen cirka 1930-tal. Här syns järnvägsspråren som drogs ut längs kajerna. Den sjöfartsanknutna bebyggelsen utgör än idag ett viktigt inslag i hamnmiljön. (Vykort)



Tull- och Packhuset kring sekelskiftet 1900. Notera järnvägsspåren som drogs längs kajerna som ett resultat av de ökade varuströmmarna. Av dessa finns idag inga synliga spår. (Vykort)



Tull- och Packhuset kring 1930-talet efter en större om- och tillbyggnad 1927 då flygeln mot packhusplatsen revs och ersattes med en trevåningsbyggnad. (Vykort)

Fördjupad kulturmiljöbeskrivning: Packhuskajen, Skeppsbroplatsen och Stora Hamnkanalen

Karaktärsdrag, upplevelse och arkitektur

Stora hamnkanalen

Stora hamnkanalen ligger i hjärtat av den gamla stadskärnan och fungerar än idag som Göteborgs "finrum". Miljön präglas av 1600-talets stadsplan med sitt typiska rutnätsmönster och klart markerade stråk längs Stora hamnkanalen. Kanalens strama form och finhuggna stenkaier skapar ett högtidligt och officiellt intryck. Bebyggelsen präglas av småskalighet, 2-5 våningar, och är genomgående påkostad vad gäller såväl material som arkitektonisk utformning.

Till miljöns högtidliga karaktär bidrar också i högsta grad Länsresidenset som ligger på kanalens södra sida. Länsresidenset, uppfört år 1647 och påbyggt år 1855, vänder sin monumentala huvudfasad mot hamnområdet och är ett mycket karaktäristiskt inslag i hamnstråket. Fasaderna är slätputsade i ljusa kulörer med dekorativa detaljer, bland annat hörnkedjor och en portal i sandsten. I miljön kring Stora hamnkanalens yttre del ingår också Skeppsbrohuset från 1930-talet, ett sjuvåningshus i vinkel med rundat hörn mot Stenpiren och fasader av ljusa naturstensplattor.

Kanalens gräns i väst utgörs av Stora Bommen som öppnar sig mot älven och här knyts miljön kring Stora hamnkanalen samman med hamnstråket. Här utgör Stora Bommens bro, en vridbar svängbro i järn, en viktig del i hamnkaraktären.

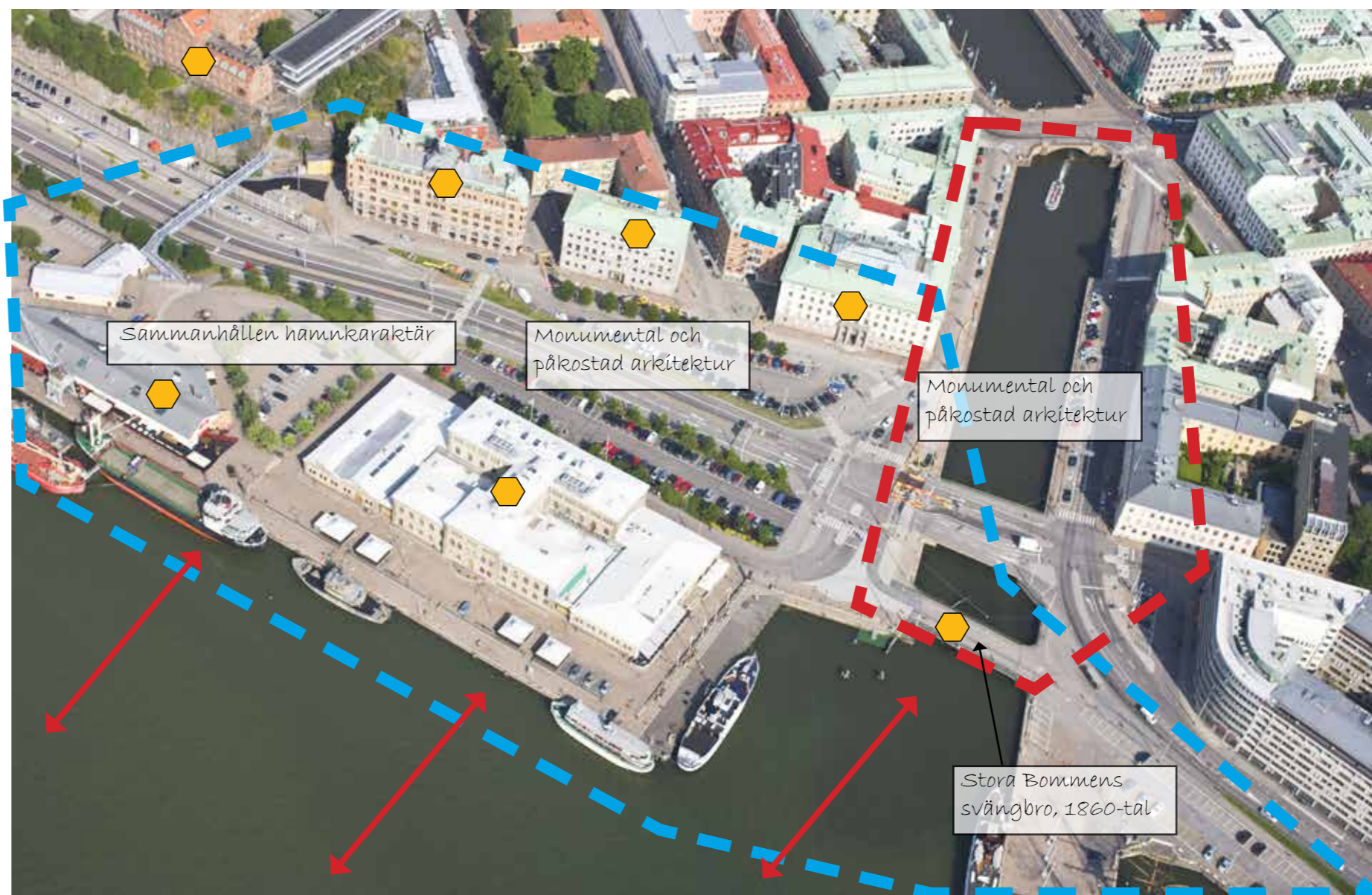
Hamnstråket och Packhusplatsen

Hamnstråket domineras idag till stora delar av en bred trafikled med anslutande parkeringsplatser, men trots detta har området en sammanhållen hamnkaraktär med stensatta kajer, den kullerstensbelagda stenpiren, Stora Bommens svängbro och bebyggelse med anknytning till sjöfarten och rederinäringen. Gatukaraktären med kullersten och gånghållar i bohusgranit är en viktig del i denna hamnkaraktär. Likaså bidrar förtöjda båtar vid Göteborgs Maritima Centrum samt den visuella kopplingen till Götaverken på Hisingsidan med sina stora kranar till områdets karaktär.

Packhusplatsen kantas av Tull- och Packhuset, Kajskjul 8 samt flera påkostade kontorsbyggnader från sekelskiftet 1900 och en stensatt plats framför Göteborgs Maritima Centrum. Tull- och Packhuset, byggt år 1864 efter ritningar av A Heilborn, är uppfört med nyromanska fasader av gult tegel och naturstensdetaljer. Det utgör ett viktigt blickfång både från älven och från landsidan samt är en bärande del i miljöns hamnkaraktär. Den tre våningar höga byggnaden mot Packhusplatsen byggdes år 1927.

Miljöns hamnkaraktär förstärks ytterligare av det intilliggande Kajskjul 8 (troligen uppfört år 1885), ett friliggande träskjul i en våning med liggande och stående träpanel i gul kulör. Fasaden mot öst är oregelbundet formad som ett resultat av de järnvägsspår som tidigare löpte diagonalt ner mot kajen. Byggnaden har delvis kvar sin karaktär med en stor hall med kraftiga skjutdörrar som illustrerar dess forna funktion som varuskjul.

På Packhusplatsens östra sida vänder tre monumentala kontorsbyggnader sina huvudfasader mot älven och ger ett karaktärsstarkt inslag i hamnstråket.



	Den befästa handelsstaden och residensstaden Göteborg manifesterad genom holländskt inspirerad kanalstadsplan, residenset och Hovrätten.		Byggnadsverk med anknytning till hamn- och sjöfarten
	Hamn- och sjöfartsstaden Göteborg konstituerad av stensadda kajkanter, Tull och Packhuset, hamnskjulet, rederinäringens byggnader och svängbron.		Visuellt samband mellan Packhuskajen/Stora Bommen och varvsverksamheten på Norra Älvstranden

Här manifesteras handels- och sjöfartsstaden Göteborg genom Hertziahuset (uppfört år 1901 för handelsfirman JA Hertz & Co), f.d Broströmiahuset (uppfört åren 1850/1928 för Broströmska rederiet), och f.d Transatlantic (uppfört år 1940 för rederiet Transatlantic). Till miljön hör också Navigationsskolan (år 1862) som tronar över hamnen från sitt höjdläge på Kvarnberget.

Hertziahuset består av fem våningar med inredd vind och har en rikt utsmyckad exteriör med fasader av gulbrunt tegel samt inslag av natursten och bottenvåning av granit. Huset utgör ett representativt exempel på den rådande ungdomstilen. Dess siluett med torn och pampiga fasad utgör ett viktigt inslag i

miljön vid Packhusplatsen.

F.d Transatlantics byggnad uppfördes i fem våningar efter ritningar av arkitekt S Steen och har en exklusiv naturstensfasad med reliefer som anknyter till sjöfarten.

Nuvarande Hovrätten, f.d "Broströmia", är ett kontorshus i 20-talsklassicistisk stil med slätputsade fasader och bottenvåning av granit. Den monumentala fasaden utgör ett väsentligt inslag i hamnmiljön kring Packhusplatsen och Stora Hamnkanalen.

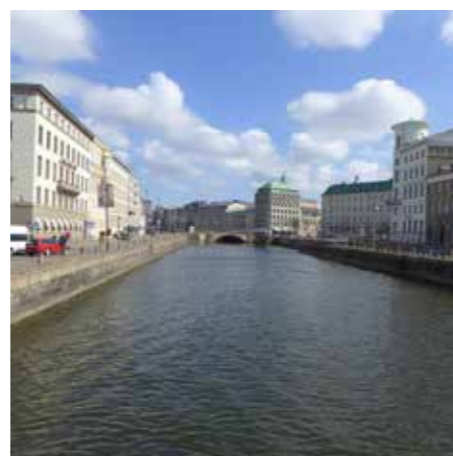
Fördjupad kulturmiljöbeskrivning: Packhuskajen, Skeppsbroplatsen och Stora Hamnkanalen

Karakteristika - Stora hamnkanalen

- 1600-talets stadsplan med klart markerade stråk längs Stora hamnkanalen.
- Stora hamnkanalens högtidliga och officiella intryck kantad av påkostade stenhus med hög arkitektonisk kvalitet.
- Låg skala, två till fem våningar.
- Gedigna och exklusiva fasadmaterier
- Ljus färgskala med inslag av det gula "Göteborgsteglet"

Karakteristika - Hamnstråket

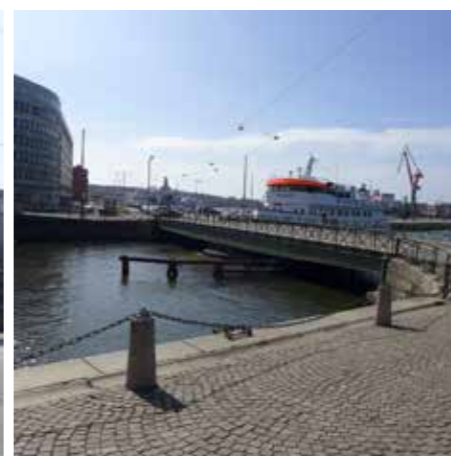
- Sammanhållen hamnkaraktär skapad av de stenskodda kajerna, sjöfartsanknuten bebyggelse, Stora Bommens svängbro, den stensatta Stenpiren, gatukaraktären med kullersten, förtöjda båtar samt den visuella kopplingen till Götaverken.
- Det monumentala Tull- och Packhuset med sina gula tegelfasader
- Det enkla kajskjulet med fasad anpassad till tidigare järnvägsspår
- De monumentala och påkostade kontorshusen med anknytning till rederinäringen.
- Färgskala dominerad av gult tegel alternativt ljus puts



Stora hamnkanalen



Residenset



Stora Bommens svängbro



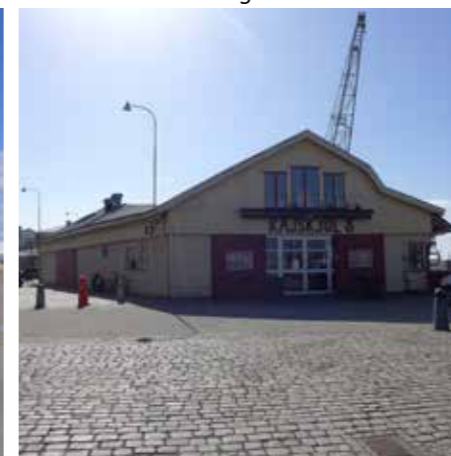
Packhusplatsen



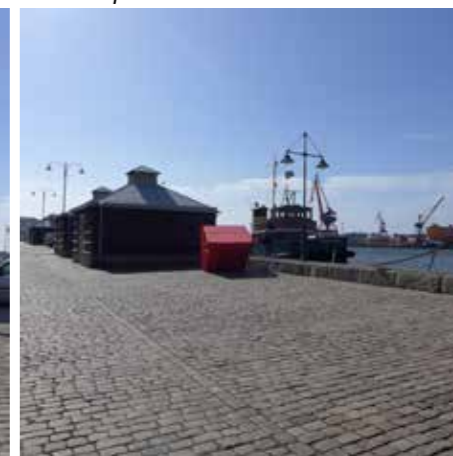
Packhusplatsen



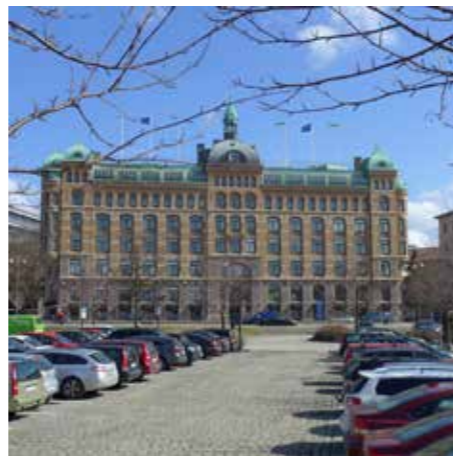
Tull och Packhuset



Kajskjul 8



Packhusplatsen



Hertziahuset



F d Transatlantic



F d Broströmia



Maritiman

Material och färgskala



Historisk översikt



Karta från 1790-talet

1600-1700-tal, Den befästa handelsstaden

Göteborg anlades 1620 med en stadsplan utformad efter holländskt mönster med rutnätindelning och kanaler. Den största kanalen var Stora Hamnen som började byggas cirka 1620. I slutet av 1600-talet var Göteborg en av Europas starkast befästa städer och stora delar av det aktuella undersökningsområdet ingick i stadens befästningsstråk. Längs älven skyddades staden av murar, krubbverk och pallisader. Nuvarande Packhuskajen och Skeppsbrokajen var obebbyggda strandängar i anslutning till befästningarna. Stora Bommen var passagen från älven in till Stora Hamnen och Lilla Bommen var en mindre öppning mot Östra Hamnkanalen. Från landsidan nåddes staden genom Drottningporten som var placerad vid nuvarande Drottningtorget. Där centralstationen ligger idag låg tidigare Ravelin Prins Fredrik och bastionen Johannes Rex. Marken nordost om Drottningporten, Gullbergsvass, utgjordes av ett sankt vassområde.

Stora Hamnen blev stadens centrum för handel och förvaltning. Norr om den anlades Stora Torget (dagens Gustav Adolfs Torg) och mot syd förlades Lilla Torget. På den norra sidan uppfördes påkostade stenhus, bland annat Rådhuset, Tyska Kyrkan, Sahlgrenska familjens köpmanshus, Ostindiska Kompaniets hus och Tull- och Packhuset vid Norra Hamngatan 10. Längs Södra Hamngatan byggdes köpmanshus i trä. Eftersom Stora Hamnen var grund var större handelsfartyg tvungna att ankra längre västerut vid Klippan. Varor togs in i staden med mindre båtar som passerade genom Stora Bommen in till handelshusens magasin vid Stora Hamnen.

I mitten av 1600-talet tillkom en ny hamnbassäng (Kronans Masthamn) vid Stora Hamnens norra sida, nuvarande Packhusplatsen. På en tomt söder om denna lät fältmarsalken Lennart Torstensson uppföra ett stenhus 1650. Detta kom sedermera att bli landshövdingens residens år 1700. Under 1700-talet utvecklades Göteborg till en livlig handelsstad och Stora Hamnens roll som central del i staden förstärktes.



Karta från 1860-talet

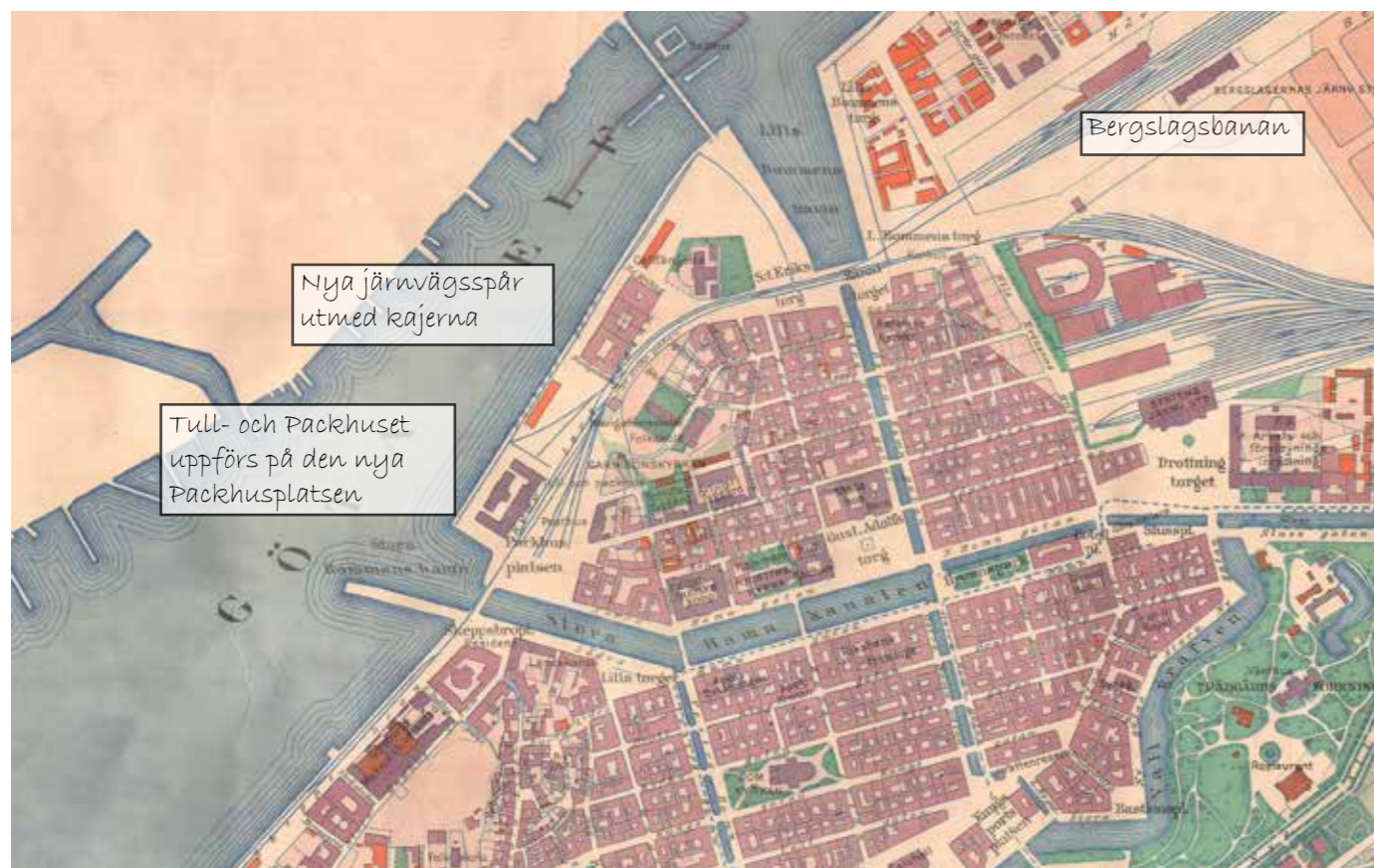
1800-1860-tal, Nya kajanläggningar och hamnar

I början av 1800-talet påbörjades rivningarna av befästningarna och Göteborg bytte karaktär från en sluten och befäst trästad till en öppen stenstad. Raseringen pågick under flera år och i området kring nuvarande Packhuskajen fanns befästningsrester kvar till cirka 1840-talet. Efter flera bränder kring sekelskiftet 1800 förbjöds trähus innanför vallgraven. Staden återuppbbyggdes i sten och liksom tidigare uppfördes särskilt påkostade hus vid Stora Hamnen.

Vid 1800-talets mitt började en betydelsefull epok i stadens utveckling som handels- och industriort. Under 1840-talet påbörjades utfyllnaden av Gullbergsvass och vid slutet av 1860-talet inleddes bygget av Gullbergskajen och Hultmans holme (nuvarande Nils Ericsonsplatsen). Den stenskodda kajen anlades genom utfyllnad från norr mot söder successivt under 1850- och 60-talen, som ett svar på industrins och sjöfartens krav på en ordentlig kaj. Masthamnen började fyllas ut år 1836, men först år 1861 var den nuvarande Packhusplatsen klar. Nu uppfördes även Stenpiren och den L-formade ångbåtsbron varifrån skärgårdsbåtarna avgick. Vid Lilla Bommen tillkom en hamnbassäng och hit förlades nu kanaltrafikens huvudstation. Hamnanläggningarna utfördes enligt en utbyggnadsplan från 1843 som även omfattade stora delar av den motsatta älvsidan på Hisningen. På kartan ovan från 1860-talet syns den nyanlagda kajen som ännu var till största delen obebbyggd, mot Lilla Bommen låg dock ett cellfängelse. Området mellan Stora Badhusgatan och Skeppsbrokajen utvecklades kring 1800-talets mitt till Göteborgs första industriområde med bland annat en mekanisk verkstad. Samtidigt moderniserades Stora Hamnkanalen då kajkanterna byggdes om med huggen sten och nya broar utförda i gjutjärn tillkom.

Den första delen av Västra stambanan som gick fram till Jonsered öppnades år 1856 och år 1862 invigdes hela järnvägslinjen mellan Göteborg och Stockholm. Sedan befästningarna rivits anlades Drottningtorget i det fd befästningsstråket och kring torget tillkom nu en järnvägsstation (nuvarande centralstationen). Stationshuset stod klart år 1858 och hade sin entré mot Drottningtorget. Norrut låg bangård och lokstallar.

Historisk översikt



Karta från 1890-talet



Karta från 1910-talet

1860-1900-tal, Järnvägsboom

Området längs älvstranden användes nu för de nya hamnarna samt för industriell verksamhet och Packhuskajen och Skeppsbrons hamnverksamhet och industrialisering var i full gång. Med de ökade varuströmmarna följde också ett behov av järnvägsspår utmed kajerna. Med framdragningen av järnvägsspår ända fram till Järnvägspiren vid Järntorget 1875 utvecklades hamnverksamheten ytterligare utmed de nya kajerna där magasinbyggnader och skjul växte fram. På den nya Packhusplatsen uppfördes ett Tull- och Packhus år 1864. Packhusplatsen hade flera stickspår och användes för av- och pålastning av varor. Öster om Tull- och Packhuset uppfördes cirka 1865-1875 ett magasin kvarter som bestod av ett antal stenhus och 1885 byggdes ett träskjul (nuvarande Kajskjul 8) längs kajen. Längs Lilla Bommens hamn hade nu tillkommit flera magasinbyggnader av olika slag.

Göteborgs starka utveckling som utskeppningshamn och industriort under denna period har ett nära samband med järnvägen och dess utveckling. I slutet av 1800-talet och början av 1900-talet tillkom fem nya järnvägslinjer – Bergslagsbanan år 1877, Västkustbanan år 1888, Boråsbanan år 1894, Bohusbanan år 1909 och Västgötabanen år 1900. Bergslagsbanans stationsbyggnad uppfördes 1881 och kom att bli Sveriges största privata järnväg. En viktig orsak till den stora järnvägssatsningen var att flera stora bruk ville få ut sina varor direkt till en närbelägen exporthamn. För att undvika en satsning på någon konkurrerande hamn gick flera ekonomiska intressenter samman och bildade Bergslagsbanans järnvägar. Samma år som Bergslagsbanans stationshus stod färdigt, antogs också en ny stadsplan inriktad på industrier och transportsystem för den växande hamnrörelsen. Vid Lilla Bommens torg låg Västgötabanans station, uppförd år 1899 efter ritningar Adrian Peterson.

Inne i staden genomfördes en modernisering av kanalerna och nya broar byggdes. Kanalerna utnyttjades för transporter med mindre båtar och pråmar fram till sekelskiftet 1900. Nu hade även byggnader tillkommit i det sk Hasselbladskvarteret för Grossistfirman FW Hasselblad & Co.

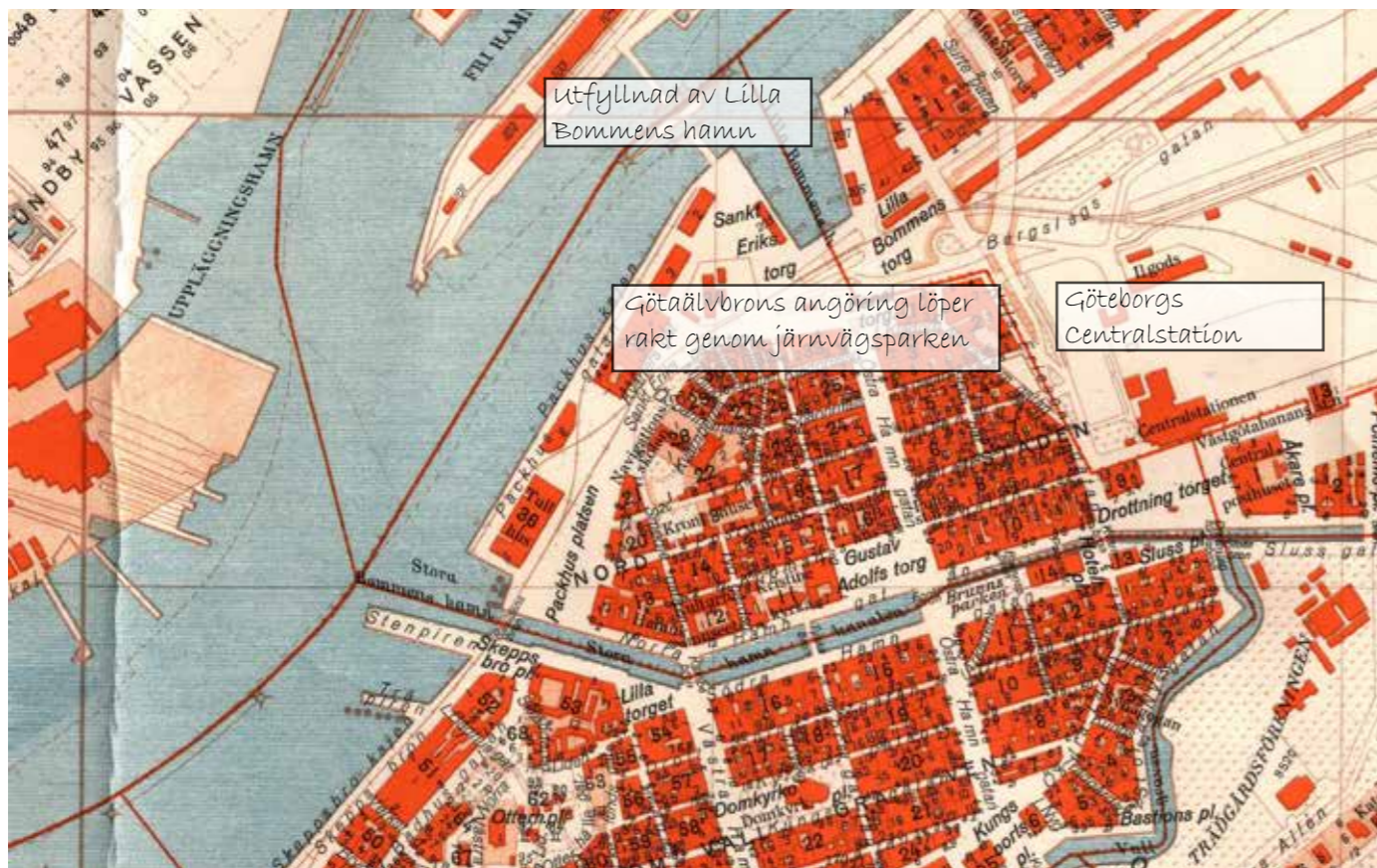
1900-1930-tal, Monumentala kontorshus

I början av 1900-talet fortsatte utbyggnaden av järnvägen. På kartan från 1910 syns nu hur Bergslagsbanans stationshus har kompletterats med en långsträckt järnvägspark som anslöt till byggnadens västra gavel. Den trädplanterade Nils Ericsonsgatan fungerade som ett resenärstråk som band ihop de olika stationsbyggnaderna med stadens centrum. Utmed Bergslagsbanan planterades en allé som ledde genom bangårdslandskapet fram till stationshuset. På en karta från år 1923 syns hur Bergslagsbanan även försetts med en park söder om stationsbyggnaden. Denna anlades sannolikt bara några år efter den tidigare nämnda parken i samband med att järnvägsspåren avlägsnades på denna plats.

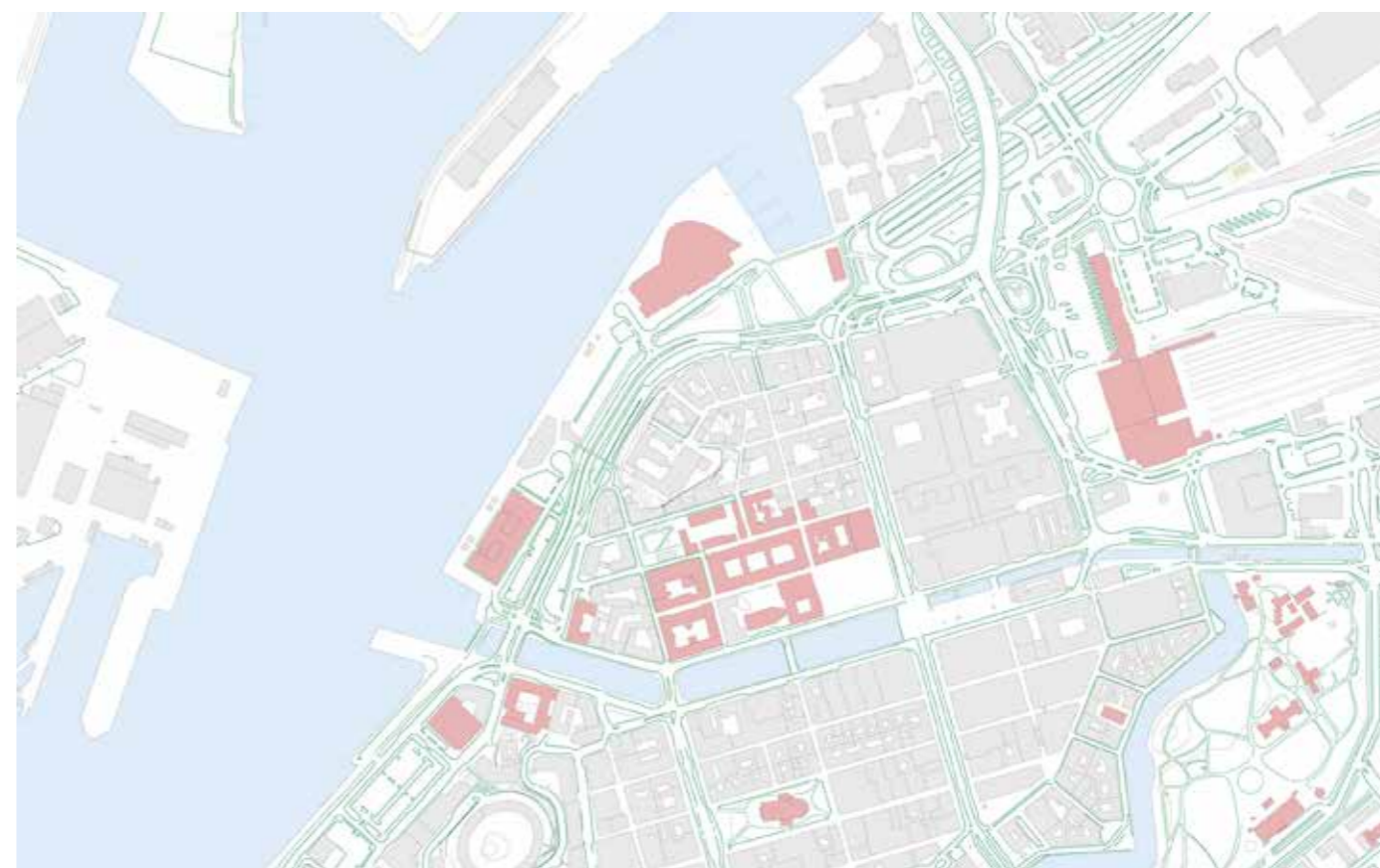
Under 1900-talets första hälft förnyades bebyggelsen vid Packhusplatsen med monumentala kontorshus. Hertziahuset uppfördes 1901 för handelsfirman JA Hertz & Co och f d Broströmhuset (nuvarande Hovrätten) som uppförts på 1850-talet fick sitt nuvarande utseende åren 1926-28 då det ombyggdes för Broströmska rederiet. Hertziahusets monumentala karaktär var den första av sitt slag längs Packhusplatsens östra sida. Byggnaden var också det första huset i Göteborg som uppfördes för kontorslokaler. Under 1940-talet kompletterades området med Tranatlantics hus. På Packhuskajen byggdes kajskjulet till med en snedställd fasaden i väster som var anpassad till järnvägsspåren.

Vid Lilla Bommen uppfördes Hamnskjulen 205 och 207 som magasin för Göteborgs Hamn efter ritningar av K Pettersson i 20-talskassicistisk stil.

Historisk översikt



Karta från 1948



Karta från 2013

1930-60-tal, Infrastrukturell utveckling

Omkring år 1930 sammanfördes all persontrafik till en centralstation, Göteborgs Centralstation, och den ursprungliga anläggningen utökades med en yttre hall ritad av F Zettervall. Samtidigt fick Västgötabanans en ny stationsbyggnad strax intill. Drottningtorget utvecklades nu till ett kommunikationscentrum omgivet av påkostade byggnader.

Inne i staden fylldes Västra och Östra Hamnkanalerna igen och nya spårvangsspår byggdes på de breda gatorna. Nu skedde även en utfyllnad av delar av Lilla Bommens hamn och år 1939 byggdes Götaälvsbron. Den nya bron angöring mot Nils Ericsonsgatan kom att påverka Bergslagsbanans järnvägspark i den västra änden där brospannet löpte rakt igenom parken. Delar av träraderna utmed Nils Ericsonsgata kunde dock sparas. Under efterkrigstid skulle ytterligare delar av Järnvägsparken få ge vika för ett allt mer utrymmeskrävande trafiksystem.

I Hasselbladska kvarteret tillkom på 1950-talet en fabriksbyggnad med Victor Hasselblads påkostade stadsvåning. Det sista huset i kvarteret uppfördes åren 1970-1971.

Under 1960-talet revs den gamla fängelsebyggnaden och Västgötabanans station vid Lilla Bommen. Järnvägen ersattes av Götaleden.

1960-2000-tal, Nya trafikleder

I slutet av 1960-talet och början av 1970-talet byggdes flera stora trafikleder. Då hamnverksamheten flyttat på 1960-talet anlades Götaleden-Oscarsleden och järnvägen längs älven togs bort. Nu revs även det gamla magasinshuset på Packhuskajen. Trafikknuten vid Lilla Bommen utökades och tog allt mer utrymme i anspråk. På 1970-talet avlägsnades också slutgiltigt järnvägsspåret vid Bergslagsbanan. Parkområdet mittför stationsbyggnaden på andra sidan Bergslagsgatan bevarades, men den långsträckt Järnvägsparken som anslöt mot stationsbyggnadens västra gavel uppslukades i princip helt av biltrafikens ökade utrymmesbehov. I Östra Nordstaden genomfördes en totalsanering där stora delar av bebyggelsen revs och ersattes med ny. I samband med detta avlägsnades även den mindre stationspark som tillhört centralstationen.

Öster om Lilla Bommens hamn byggdes på 1980-talet ett stort kontorskomplex för Skanska och IBM och snart tillkom flera stora och moderna kontorshus öster om hamnbassängen. På västra sidan av hamnbassängen uppfördes Göteborgs Operan åren 1991-94. Lilla Bommens hamn rustades upp och började användas av Älvsnabben och utflyktsbåtar.

År 1996 stod Nils Ericsonsterminalen, ritad av Niels Torp, färdig invid Centralstationen och år 2000 byggdes stationsbyggnaden till med Centralhuset.

År 1990 etablerades Göteborgs Maritima centrum på Packhuskajen. År 2002 öppnade Casino Cosmopol i det tidigare Tull- och Packhuset. År 2000 påbörjades bygget av Götatunneln.

Reflektioner inför framtiden

Bevarande av centrala kulturmiljövärden

För att inte försvaga värdet av de kulturhistoriskt värdefulla och känsliga stadsrum som finns inom området Centralen med hamnstråket är det viktigt att följande beaktas.

Sammanhållen stationsmiljö med lång tradition

Förståelsen för kommunikationsmiljöns tidiga historia är starkt beroende av de äldre stationsbyggnaderna. Centralstationens, Bergslagsbanans stationsbyggnads och Fd Västgötabanans stationshus gestaltning, volym och detaljsorg bör uppmärksammas vid nybyggnationer i närområdet.

Drottningtorgets karaktär av representativt kommunikationscentrum präglad av höga arkitektoniska anspråk, gedigna material och färgskala i framförallt jordfärger är mycket viktig att bevara och ta hänsyn till.

Parken tillhörande Bergslagsbanans stationshus har redan förminskats avsevärt och är därmed ytterst känslig för ytterligare förminskning. Resterna av trädraden längs Nils Ericsonsgatan är viktiga för den historiska förståelsen för hur området en gång såg ut och bör därför bevaras.

Ett unikt och högtidligt finrum från 1600-talet

Stora hamnkanalen är en mycket värdefull del av stadens tidiga historia som är känslig för förändringar. Miljön som helhet är unik och är ett oersättligt inslag i stadsbilden som bör visas största hänsyn. Den stenklädda kanalen med trappor och andra originaldetaljer är mycket värdefulla delar av miljön och det kulturhistoriska berättarinnehållet som bör bevaras både vad gäller utseende och originalmaterial.

Stora Bommens bro har ett högt samhälls- och industrihistoriskt värde och åskådliggör Stora hamnkanalens tidigare funktion som huvudhamn. Bron utgör en viktig del i områdets karaktär och berättarinnehåll och bör därför bevaras.

Länsresidenset har ett mycket högt kulturhistoriskt värde och är ett synnerligen värdefullt inslag i stadsbilden. Byggnaden är en av stadens äldsta, skyddas som statligt byggnadsminne och bör betraktas som omistlig.

Viktiga minnesmärken över den göteborgska sjöfarten

Den sammanhållna hamnkaraktären är mycket viktig att upprätthålla och den konstitueras av flera delar som samspelar. Följande punkter är viktiga för att bevara hamnkaraktären:

- De naturstensklädda kajerna och gatukaraktären med gatsten i bohusgranit är en viktig del av miljön som bör bevaras.
- Bebyggelse präglad av uttrycksfull arkitektur med anknytning till hamn- och sjöfarten i en färgskala dominerad av gult tegel alternativt ljus puts i kombination med enklare skjulbyggnader i trä.
- Mötet med älven och tillgången till kajkanterna som promenadstråk är centralt för upplevelsen av hamnstaden.

- Den visuella kopplingen till Götaverken på Hisingssidan med sina stora kranar bidrar starkt till områdets karaktär och är därmed känslig för förändringar som bryter detta samband.

Särskilt värdefulla byggnadsverk, som bör behandlas med stor aktsamhet:

- Tull- och Packhuset (nuvarande Casino Cosmopol) bär ett stort kulturhistoriskt värde och utgör ett viktigt blickfång både från älven och från landsidan.
- Kajskjul 8, som är ett av de få bevarade träskjulerna i Göteborgs hamn, är en viktig del i stråkets karaktär.
- De monumentala kontorsbyggnaderna Hertziahuset, fd Transatlantic och fd Broströmia (Packhusplatsen 2-6) utgör värdefulla minnesmärken över den göteborgska sjöfarten och rederinäringen och är tillsammans ett viktigt inslag i hamnmiljön.
- Stora Bommens bro utgör en viktig del i hamnkaraktären och bär ett stort teknik- och samhällshistoriskt värde.
- Hamnskjul 205 och 207 utgör de enda bevarade hamnbyggnaderna kring Lilla Bommens hamn och har därför stor betydelse för miljön och dess hamnkaraktär.

Den befästa staden

Det finns vissa kunskapsluckor över hur korridoren för järnvägsutredningen kommer att komma i konflikt med specifika fornlämningar. Ytterligare åtgärder kommer att krävas med kompletterande arkeologiska förundersökningar inom området som av olika anledningar är otillgängliga i dagsläget. För att nå ytterligare klarhet över bevarandegrad, innehåll, uppbyggnad och komplexitet krävs ytterligare mer omfattande förundersökningar, först därefter kan lämningarnas vetenskapliga och pedagogiska potential till fullo värderas.

Käll- och litteraturförteckning

Litteratur

Ask V (2007) *Hertziahuset. Antikvarisk förundersökning*. Antiquum AB

Fredberg, Carl Rudolf A:son (1977) *Det gamla Göteborg: lokalhistoriska skildringar, personalia och kulturdrag*. D. 2. Lund: Ekstrand

Järnvägsutredning inklusive miljökonsekvensbeskrivning (MKB)
Underlagsrapport Kulturmiljö (2006)

Hansson, Einar (2003). *Göteborg: att bygga staden*.

Holmström S (2009) *Bergslagsbanans stationsbyggnad och parkmiljö. Antikvariskt planeringsunderlag*. Göteborg : Stadsbyggnadskontoret

Karlsson J H (1951) *Gullbergsvass - Hultmansholme. Stadsdelshistoria*. Göteborg: Föreningen gamla holmepojkar

Kulturmiljöer av riksintresse. (2008) Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län

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

Lönnroth, Gudrun (red.) (2003) *Hus för hus i Göteborgs stadskärna*. Göteborg: Stadsbyggnadskontoret

Nordström Karin (2012) *PM F8-002, Västlänken, Förutsättningar – kulturmiljö övermark*

Arkiv

Plan- och bygglovaarkivet, Göteborgs Stadsbyggnadskontor

Göteborgs stadsmuseums faktarum