

Ändring av översiktsplan, fördjupning Södra Älvstranden delen Klippan till Järnvägen

# Stadsbyggnadsanalys Stigberget

Kunskapsunderlag



Göteborgs  
Stad



# INNEHÅLL

1. BAKGRUND .....	3
Varför en stadsbyggnadsanalys .....	3
Omvandlingsanspråk på platsen .....	4
Riksintresseanspråk på platsen .....	5
2. PLATSENS FRAMVÄXT .....	3
Från stadens utkant till stadskärna och innerstad .....	6
3. PLATSANALYS .....	10
Plats i staden .....	10
Stora dragen på platsen .....	10
Platsens särprägel i olika skalor .....	12
Stadsrumsanalys Stigberget .....	12
4. LÄGESANALYS .....	14
Stadsformsanalys och läge .....	14
Läget i staden .....	14
5. SYNTES .....	16
Platsens framväxt .....	16
Platsen .....	16
Läget .....	17
Förändringsanspråkens inverkan .....	18
6. MEDSKICK .....	20
Värna .....	20
Utveckla .....	20
Avveckla .....	20

Detta kunskapsunderlag är framtagent under våren 2024 inom arbetet med ändring av översiktsplanen genom fördjupning för Södra Älvstranden, delen Klippan till Järnvågen i samverkan med pågående planeringsprojekt för Lindholmsförbindelsen och hållplats Stigberget.

Ansvarig handläggare: Jessica Andersson, Alexandra Möllerström  
Medverkande konsultstöd: Jesper Adolfsson, Mareld

Dnr SBF-2023-01481  
Stadsbyggnadsförvaltningen, Göteborgs stad

Alla bilder och figurer (c) Göteborgs Stad om inte annat anges

# 1. BAKGRUND

## 1.1 VARFÖR EN STADSBYGGNADSANALYS?

I området som innefattar Stigberget och dess närområde pågår flera planeringsprojekt i olika skalnivåer, alltifrån järnvägsplan till detaljplan och ändring av översiktsplanen för geografin.

Stigberget är utpekad som en stadsutvecklingsnod i översiktsplanen och ett hållplatsläge för kapacitetsstark kollektivtrafik i form av spårväg och buss. Här planeras en underjordisk hållplats för Lindholmsförbindelsen som utgör en ny spårväg under mark mellan Linneplatsen och Lindholmen. Den är en del av innerstadsringen, ett koncept inom målbild koll 2035 som är ett medel för att tillsammans med stadsplanering möjliggöra att utvidga stadskärnan.

Området nedanför Stigberget som utgör industriområde för hamnändamål och trafikled, är framtida omvandlingsområde och utredningsområde för blandad stadsbebyggelse.

### Syfte med stadsbyggnadsanalys

Stadsbyggnadsanalysen för Stigberget är ett gemensamt kunskapsunderlag för de pågående planeringsprojekt inom området såsom järnvägsplan för Lindholmsförbindelsen, detaljplan för hållplats Stigberget och ändring av översiktsplanen genom fördjupning Södra Älvstranden, delen Klippan till Järnvågen.

Stadsbyggnadsanalysen utgör en helhetsbild med avstamp i platsens förutsättningar och potential. Den beskriver Stigbergets plats i staden, platsens framväxt och platsens olika beståndsdelar. Läget i staden redogörs i relation till andra lägen och hur nya anspråk förändrar läget utifrån verktyget stadsformsmodeller.

Stadsbyggnadsanalysen ska bidra till att planeringen av området inte optimeras utifrån respektive projekt eller enskilda anspråk.

## 1.2 OMVANDLINGSANSPRÅK PÅ PLATSEN

### Ny kollektivtrafik

Idag finns tre hållplatslägen för spårväg och busstrafik på Stigberget som möjliggör för resande i väst- östlig riktning. Det saknas hållplatslägen för buss på Oscarsleden.

Planeringen av ny kapacitetsstark kollektivtrafik i enlighet med målbild koll 2035 pekar på vikten av Lindholmsförbindelsen som förbinder Linneplatsen med Lindholmen och avlastar Brunnsparken och Hisingsbron. Stigberget utgör en del av Lindholmsförbindelsen och är utpekad som nytt hållplatsläge för stadsbana för spårväg och metrobuss. Lindholmsförbindelsen är utpekad i översiktsplanen som en del av innerstadsringen för spårvägstrafik. Innerstadsringen tillsammans med utvidgningen av stadskärnan avlastar historisk stadskärna och möjliggör för nya reserelationer och att fler platser i staden aktiveras för stadsliv.

År 2021 fattade kommunfullmäktige beslut om att Lindholmsförbindelsen ska utformas som en tunnel under älven och där Stigberget därmed blir en underjordisk hållplats. Lindholmsförbindelsen är ett projekt inom Sverigeförhandlingen och ingår i avtalet om storstadsåtgärder. Genom en ny förbindelse i nord-sydlig riktning skapas nya reserelationer till och från arbetsplatser och målpunkter inom staden som berör Stigberget.

### Flytt av färjeterminaler och uppdrag om stadsutveckling

Idag utgörs området norr om Stigberget till älven av Oscarsleden och ytor för Danmarks färjeterminal samt Stigbergskajen som fungerar som parad- och kryssningskaj. En gångbro finns mellan Stigberget och Amerikaskajulet som förbinder Stigberget med området norr om Oscarsled.

Kommunfullmäktige har tagit beslut om flytt av färjeterminaler (Tyskland- och Danmark) till Arendal och genom arbete med pågående detaljplan för detta ändamål samt förhandlingar om mark finns nu sådana förutsättningar. Med anledning av flytten som möjliggör för stadsutveckling på ytor för färjeterminaler har kommunstyrelsen beslutat om uppdrag för ändring av översiktsplanen för Södra Älvstranden, delen Klippan till Järnvågen.

Området invid älven är utpekad som omvandlings- och utredningsområde för blandad stadsbebyggelse i översiktsplanen. Vidare pekas Stigberget ut som en nod för stadsutveckling i innerstaden och inriktningen för Oscarsleden är att minska barriäreffekten av Oscarsleden och verka för att den integreras i ett finmaskigt gatunät.

Med stadsutveckling norr om Stigberget invid älven skapas nya målpunkter och starka incitament för att koppla samman befintliga och nya områden.

### Läs mer

Göteborgs Stads översiktsplan

[goteborg.oversiktsplan.se](http://goteborg.oversiktsplan.se)

Se kap Geografi: Innerstaden



Flygfoto Oscarsleden och Stigberget



Utdrag markanvändningskarta översiktsplan

### 1.3 RIKSINTRESSEANSPRÅK PÅ PLATSEN

Riksintresset kommunikation, E45.01 Götaleden, Oscarsleden  
Idag är Oscarsleden utpekad som riksintresse för kommunikation enligt 3 kap MB som del av E45 genom Västra Götalands län, ihop med färjetrafikeringen mellan Göteborg och Fredrikshamn.

Länsstyrelsen står bakom inriktningen i översiktsplanen om att minska barriäreffekten av Oscarsleden och verka för att den integreras i ett finmaskigt gatunät. Länsstyrelsen betonar i sitt utställningsutlåtande att det är viktigt att åtgärderna utformas så att de inte riskerar att ge påtaglig skada på berörda riksintressen. Även förslaget att skapa ett särskilt stråk för metabussar längs dessa kommunikationsleder kan påverka riksintresse för kommunikationer beroende på utformning. Tills laga kraftvunnen detaljplan i Arendal och flytt av färjeterminaler skett, ligger riksintresset för kommunikation kvar som anspråk på leden.

Ett arbete drivs av Trafikverket tillsammans med Staden i att utreda riksintresset E45 vid flytt av färjeterminaler som ska hantera kort sikt och behov av omskyllning av trafik, men även innefatta en utblick om längre sikt.

Riksintresset kulturmiljövården, Majorna - Kungsladugård- Sandarna O2:2

Stigberget ligger inom riksintresset för kulturmiljövården och dess influensområde. I Stigberget finns flera stadsbyggnadselement som är viktiga för riksintressets motivering och uttryck såsom Sjöfartsmuseet och Gamla Varvets park, Sjömanshustrun, miljön kring Gatenheimska och Allmänna vägen mfl.

Motivering till riksintresset: Förstad väster om Göteborgs innerstad med lång tradition av mångsidig sjöfarts- och industriverksamhet, betingad av stadens uthamn och läget på av Älvsborgs Kungsladugård upplåten arrendemark. Området speglar sjöfolkets självbyggda "fiskeläge" framvuxet under 1600–1800-talen, hur det inorporerades med Göteborgs stad Landshövdingehus längs Älvsborgsgatan i Kungsladugård 1868, reglerades och byggdes ut som bostadsområde för en större arbetarbefolkning omkring 1880–1940 jämsides med hamnens expansion. Delar som ingår är Gamla Älvsborg – Klippan- Carnegie, Majorna och Kungsladugård – Sandarna. Avseende delen Majorna har Länsstyrelsen yttrat sig i översiktsplanen om att risk för påtaglig skada kan uppstå vid Stigberget vid en utveckling av kollektivtrafiknod på denna plats ses svår att kombinera med riksintresset för kulturmiljövård.

Inom riksintresset finns även ett flertal formellt skyddade kulturhistoriskt intressanta enskilda byggnader samt bebyggelseområden som ingår i det kommunala kulturmiljöprogrammet.



Illustration från Antikvariskt planeringsunderlag: Riksintressen utanför centrala Göteborg, 2020 (viktig grönska, platser, entréer, betydelsefulla siktält, byggnad med symbolvärde, försvunna strukturer).

# 2. PLATSENS FRAMVÄXT

## 2.1 FRÅN STADENS UTKANTER TILL STADSKÄRNA OCH INNERSTAD

Naturliga förutsättningar i form av älven och topografin har format platsen och dess användning historiskt till idag.

Redan på 1660-talet fanns bostadshus för sjöfolk i anslutning till Gamla varvet som var beläget ungefär där Stigbergskajen nu är belägen. Allmänna vägen var under 1700-talet den landsväg som kopplade samman Klippan med Göteborg/staden och utgjorde Majornas främsta kommunikationsstråk. Till början kantades vägen av grupper med bostadshus och vid dagens Stigbergstorg kan man redan i kartor från år 1744 utläsa bebyggelse på Allmänna vägen 2A, Dahlströmska huset. Gathenhielmska huset var ännu inte uppfört. Kartan från 1744 visar repslageriet med Reparebanan som senare kommer att få namnet Bangatan. Utmed Allmänna vägen syns tomtindelningar men ingen bebyggelse. Kartan från år 1744 visar heller ingen bebyggelse där Pölgatan idag är belägen.

Under 1700-talet och början av 1800-talet utökades bebyggelsen längs nuvarande Allmänna Vägen och Pölgatan med timmerhus i 1–2 våningar varav Gathenhielmska huset var ett av de mest framträdande med en pampig trädgård i söder. Gathenhielmska reservatet och anslutande bebyggelse är idag Göteborgs sista bevarade område med små friliggande trähus från tiden före 1800-talet mitt. Under 1800-talet kröntes Stigberget av Amiralitetsvarvets byggnad med tillhörande parkområde (Karta 1850). Bebyggelse kring den östra sidan av Stigberget tillkommer och man kan se att Pölgatan tillkommit.

Göteborgs första spårvagn togs i bruk 1879 och gick mellan Brunnsparken och Stigbergsliden och drogs till en början av hästar. Omkring 1880 drogs den nya och raka Karl Johansgatan fram och i slutet av 1800-talet kompletterades området mellan Karl Johansgatan och Allmänna Vägen med ett par landshövdingehus och en badanstalt, Renströmska badet.

Under 1880-talet inkorporeras Majorna i Göteborg vilket leder till att stadsdelen i flera avseenden blir mer reglerad. Amiralitetets varvet/ gamla varvets byggnader rivs och området blir park. Den östra delen av Stigberget utgörs av mindre brutna kvarter och nu har det tillkommit fler tvärgående kopplingar mot älven. Stigbergstorget utgörs av en mindre plats med småskalig och intim karaktär.

Under sekelskiftet 1900 präglas Stigbergstorget av det oreglerade Majorna och stadens reglerade struktur. Stigbergets östra delar är nu till stora delar bebyggt, i huvudsak av trähus med bostäder och verksamheter. Det finns flera smitvägar ner för berget mot älven, då det området ännu inte är plansprängt.

Diskussioner om Allmänna vägens rationalisering påbörjas samtidigt som ett bevarandebeslut avseende bebyggelsen och Söderlindska parken väcks med Gathenhielmskas ägare som motor. År 1901 dras spårvägen från Stigbergstorget om utmed Karl Johansgatan. Under 1902 elektrifieras spårvagnarna och två linjer passerar nu Stigbergstorget (Majorna-Redbergslid och Majorna-Getebergsäng).



Gamla kartor och ortofoton som visar platsens framväxt, höst upp th 1890, tv 1931, längst ner th 1960 och tv 2023.

Under kommande årtionden sker det stora förändringar mot älven. Den gamla varvsparken etableras och Stigberget plansprängs till fördel för djuphamn. Det gamla varvsområdet har omvandlats till hamn för amerikabåtarna och år 1912 uppförs Amerikaskjulet. Skalan i stadsstrukturen ökar i takt med hamnens utbyggnad och skapar ett förändrat stadslandskap med större volymer och rakare linjer. De längsgående rörelserna utmed älven sker nu parallellt utmed Oskarsgatan och Stigbergsliden

Hamnen fortsätter att expandera och den storskaliga strukturen utmed älven stärks. Oskarsvägen har växt och blivit en större barriär vilket leder till att smitvägarna mot älven blir färre. Bygget av Sjöfartsmuseet startar 1931 i den gamla varvsparken. Utsiktstornet byggs till minne av omkomna svenska sjömän under första världskriget. Den har en sockel av granit och fasad av gult tegel. På krönet står skulpturen "Sjömanshustrun" som skapats av konstnären Ivar Johnsson. Kvarteret norr om Stigbergstorget utgörs fortfarande av oregerad småskalig trähusbebyggelse. Kvarter väster om Stigbergstorget är intakt och den äldre bebyggelsen utmed Bangatan finns kvar.

Sjöfartsmuseet står klart 1933 och bebyggelsen norr och väster om Stigbergstorget rivs och byggs upp igen. Norr om torget uppförs kvarteret Bagaren i en 4-5 våningar högt slutet kvarter.

Väster om Stigbergstorget uppförs Biografen Kaparen. Byggnaden uppfördes 1939–40 enligt ritningar av N Olsson och utformades i funktionalistisk stil med helt släta putsfasader och mjukt böjd entréfasad mot Stigbergstorget.

Torget når sin nuvarande form med stöd av stadsplanen för Majornas 3:e och 4:e rotar och Stigberget från 1959 vars syfte var att göra plats för trafik genom att bredda gator för spårvagn, biltrafik, trottoar samt parkeringsplatser samt ersätta befintlig bebyggelse utmed Stigbergsliden. Stadsplanen beskriver att den nya bebyggelsens utformning till stor del har begränsats i höjd vid Stigbergstorget, dels med tanke på det närbelägna Gatenhielmska huset, dels med hänsyn till utsikten från Masthuggskyrkan samt vyn mot denna från hamninloppet.

Stigbergsliden breddas och bebyggelse längs med dess sträckning rivs för att ge plats för den nya bebyggelsen. På Stigbergstorgets västra sida stod en byggnad som möjligen har nyttjats som taxistation. Sjömanskyrkan uppförs år 1953 och Gatenhielmska byggnadsminnesförklaras 9/10 1964.

Ortofotot från 1970 visar att kvarteren öster om Bangatan står färdiga och att grönska på Stigbergstorget framträder på platsen där den återfinns idag. Den trädraden vi idag ser på torget har alltså ingen historisk kontinuitet på platsen utan tillkom på 1970-talet.

De senaste förändringarna i bebyggelsen kring torget har skett i närtid. Under 2022 har Kaparen fått ny användning samt en mindre tillbyggnad i väster. Även Sjöfartsmuseet har genomgått en omfattande ombyggnation med ny entré samt en omgestaltning av den Gamla Varvsparken framför museet.



Gatenheilmska huset



Varvsparken och Sjöfartsmuseet



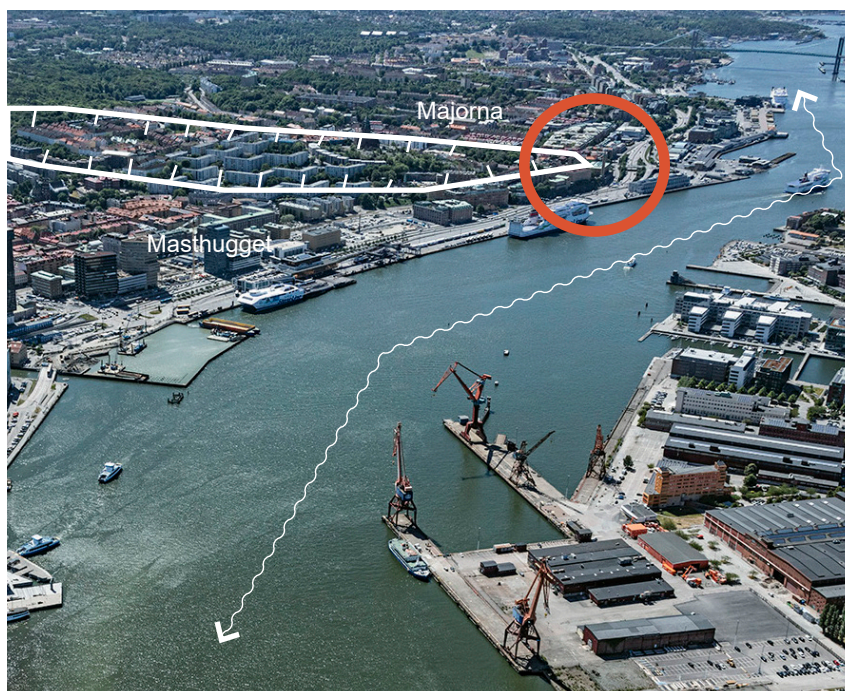
Tidigare Biografen Kaparen och Oceanen, Masthuggskyrkan och Söderlinska parken syns i bakgrunden

# 3. PLATSANALYS

## 3.1 PLATSEN I STADEN

Landskapsrummet längs älven växlar mellan höjder och dalgångar. Vid Stigberget sker en brytning av älvens riktning och topografin är påtaglig med utblickar på vardera sida älvrummet (Slottsberget och Stigberget). Här finns en tydlig närvaro av älven och sjöfarten. Kajkanten norr om Oscarsleden är fortsatt präglad av verksamheter kopplat till sjöfarten såsom färjor, kryssningsbåtar och Fiskhamn. Blandad bebyggelse finns söder om Oscarsleden som idag huserar attraktiva boende miljöer och en hög koncentration av kulturverksamheter.

Vid Stigberget finns historiskt en gräns mellan stad och förstad, det som var reglerad bebyggelse och orgelerad. Bebyggelsemiljö skiftar här, från stenstad till lokala byggnadstraditioner med rötter i kustbebyggelsens fiskelägen och trähus. Idag utgör det en plats mellan en framtida utvidgad stadskärna och innerstad.



Vy från älven, Stigberget markerat med röd cirkel

## 3.2 DE STORA DRAGEN PÅ PLATSEN

Naturgivna förutsättningar av älv och dalar, skapar olika rum och områden. Stigberget är placerats på klacken av en bergsrygg med utiskt över älven i flera riktningar. Området runt Stigbergstorget är en del för sig, med avgränsningar i topografi och uttryck, men ingår även i ett större område i dalgången inom stadsdelen Majorna. Inom Stigberget finns flera rumsligheter, slutna eller mer öppna, en växling mellan aktiva och lugna.

Bebyggelsen förhåller sig till topografin som i sin tur framhävs genom landmärken. Här finns Göteborgs typiska landmärken, huvuddrag och karaktär påtaglig på platsen såsom Masthuggskyrkan på bergshöjd med grönska, Sjömanshustrun placerad vid dalsidan med koppling till kaj och älv. Den äldre kvartersstaden på plan mark i sammanhållen skala med landshövdingehus i Majorna.

Topografi och vägstruktur utgör gränser och barriärer tillsammans med älv. Kopplingar och samband mot älven finns men har brutits av Oscarsleden, sambanden är dock starka i östväst genom Allmänna vägen och Karl Johansgatan. Raka och djupa siktlinjer från Bangatan med älv och Sjömanskyrka i fond och genom Karl Johansgatan och över "Hängmattan".

Grönska finns tillgängligt på platsen och är särskilt visuellt tillgängligt utifrån topografin och på bergsränderna. Parken runt Masthuggskyrkan är en stor potential, men mycket otillgänglig från Stigbergstorget idag. Platsen har många olika nivåer, från älv till torg och inom torget sluttar det västerut.



Stigberget från ovan och älven med viktiga symbolbyggnader, tydliga kanter såsom älv och berg samt siktlinjer



Bild på Bengans och aktiva bottenvåningar



Bild på Sjömanshustrun och Sjöfartsmuseet

### 3.3 PLATSENS SÄRPRÄGEL I OLIKA SKALOR

Med utgångspunkt i pågående arbete och sociala- och barnkonsekvensanalyser har även en beskrivning av området runt Stigberget gjorts utifrån olika skalor.

#### Region

Oscarsleden har en regional- och lokalfunktion idag och präglar platsen utifrån dess ytanspråk och vistelsekvaliteter utifrån buller och luft den för med sig. Vidare är Sjöfartsmuseet en regional målpunkt och likväl Stigbergskajen kan klassas som en målpunkt för de större fartyg som angör Göteborgs inre hamn samt den färjetrafik från Tyskland och Danmark.

#### Stad

Stigbergstorget är en stark mötesplats i staden. Identitet kopplat till musik, kultur och sjöfart på platsen som är viktig för staden som helhet. Exempel Bengans skivbutik och Oceanen kulturcentrum. Utgör plats för kopplingar i öst- västlig riktning mellan stadskärnan och västerut.

#### Stadsdel

Torg och park som vardagsfunktion för boende. Utgör gräns till stenstaden och stadskärnan. Dramatisk topografi utmärker platsen som förbinder stadsdelarna Masthugget och Majorna.

#### Närmiljö

Olika rum med olika funktioner, torg, park och trafik med många korsande flöden. Blandning av karaktärer på bebyggelsen. Aktiva bottenvåningar och trånga gatusektioner.

#### Byggnad och plats

Några av Göteborgs äldsta hus finns här och många symbolbyggnader. Byggnader präglade av sjöfart och arbetarklass. Platser såsom Varvsparken och Söderlingska parken och trädgården.

### 3.4 STADSRUMSANALYS STIGBERGSTORGET

Med hjälp av en stadsrumsanalys visualiseras upplevelsen av rum, sammanhang och samband, rörelser och orienterbarhet.

Stigbergstorget upplevs olika beroende av vilka rum du befinner dig i men trafikytor är mer eller mindre domineranden i upplevelsen av stadsrummet som helhet. Torget har tre olika höjdnivåer och flera rumsligheter, tydligast är det utanför Gatenhielmska med ett golv och inramning av grönska och väster om detta ett mer aktivt rum med flera vistelse och kommersiella funktioner.

I direkt anslutning till torget finns mot Sjömanskyrkan ett mindre lungt stadsrum samt ett öppet större rum vid Varvsparken.

Trafiken har fått breda ut sig med minskad plats för människor som är förpassade till att röra sig i trånga gång- och cykelsektioner längs med gaturummet. Det är hektiskt och svårnavigerat invid hållplatslägena. Noder för rörelsemönster syns mellan hållplatslägen på toppen och längre ner på torget vid entren till allmänna vägen. Stadsrummet befolkas av människor under hela dygnet, såväl boende och verksamma som besökare till olika målpunkter såsom restauranger och museum.

Gröna element i stadsbilden såsom större träd är påtagliga vid torget och varvsparken samt skymtas även grönska visuellt bakom torget och på bergssluttningar. Varvsparken erbjuder ett större öppet rum men med diffus gräns mot gaturummet.

Visuella samband norrut mot älven men även söder och västerut mot inkringliggande kvartersstad. I öst kröker siktlinjen men pågående byggnation på Masthuggskajen gör sig påmind bakom byggnader då den bryter i skala och sticker upp i höjd. Skalan på platsen är annars behaglig med två till fyra och sex våningar, anpassade efter terrängen. De flesta byggnader är inordnade i kvarter medans vissa symbolbyggnader få stå själva som fonder i stadsrummet. Mindre komplementbyggnader finns på torget.

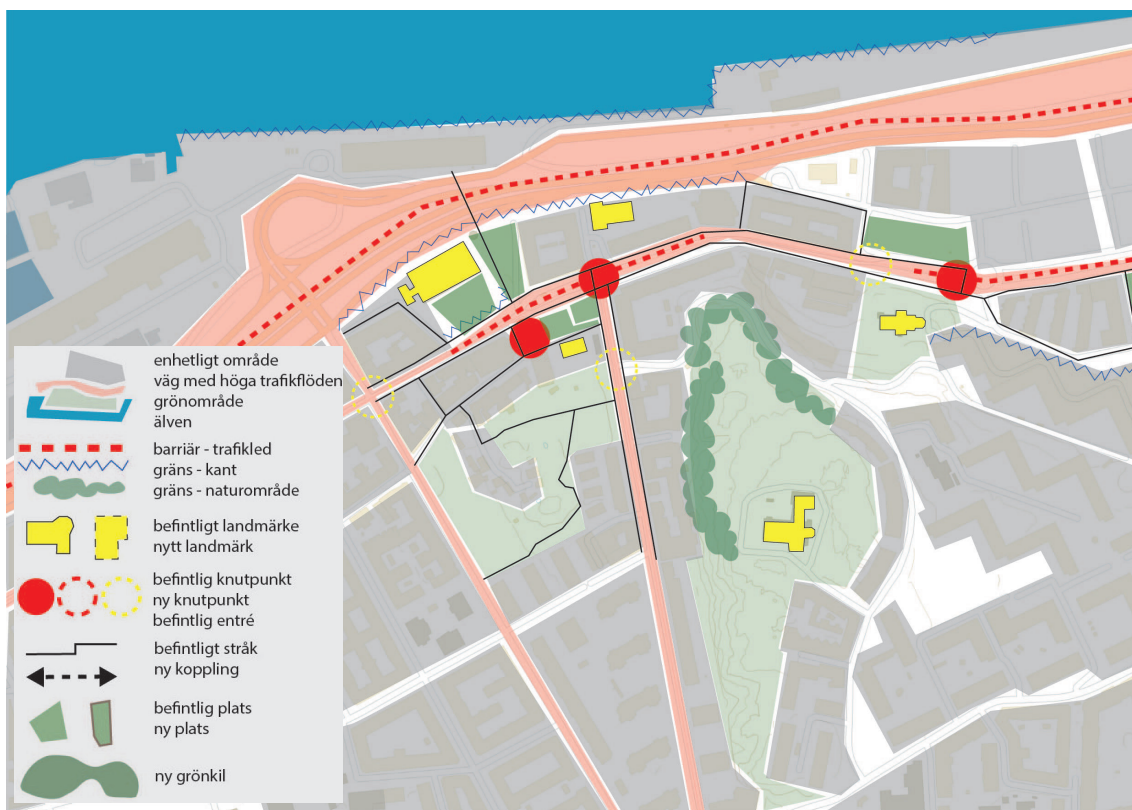


Illustration över upplevelsen av stadsrummet

# 4. LÄGESANALYS

## 4.1 STADSFORMSANALYSER OCH LÄGE

Med hjälp av stadsformsanalyser avseende integration, täthet, genhet och tillgänglig närhet har platsens läge analyserats. Informationen från denna data som illustreras i kartor i avsnittet avslöjar vilken som är platsens potential och utmaningar i att hantera och bäst förvalta nya anspråk från kollektivtrafik i befintlig stadsmiljö.

## 4.2 LÄGET I STADEN

Platsen utgör en brytpunkt och entré i innerstaden, där det tydligt att läget är starkt sammankopplat med hur topografin i sin helhet ser ut. Uppe på Stigberget finns framförallt en lokal uppkoppling och rörelse, medan Oscarsleden idag ger en regional uppkoppling. Som kollektivtrafiknod är den att jämföra med Linneplatsen som har drygt 6 500 avstigande resenärer per vardag. Järntorget har idag nästan 25 000 avstigande resenärer.

Integration - indikation på intensiteten av flöden

Stigbergstorget har på en lokalnivå en låg rumsliga integrationen men har högre värden utifrån en stadsdels- och hela stadennivå. Det går att beskriva som att Stigbergstorget fungerar som en passage mellan Järntorget, där integrationen är hög i alla skalor, och Majorna/Kungsladugård väster om berget, som också är väl integrerade på flera nivåer.

Integrationsanalyser visar att Allmänna vägen är en lika viktig koppling som Karl Johansgatan. Stigbergstorget är strategiskt beläget längs en av få länkar mellan Majorna och Masthugget. Mellan återfinns en hög topografi som är en viktig faktor i sammanhanget vilket behöver tolkas till kartorna.

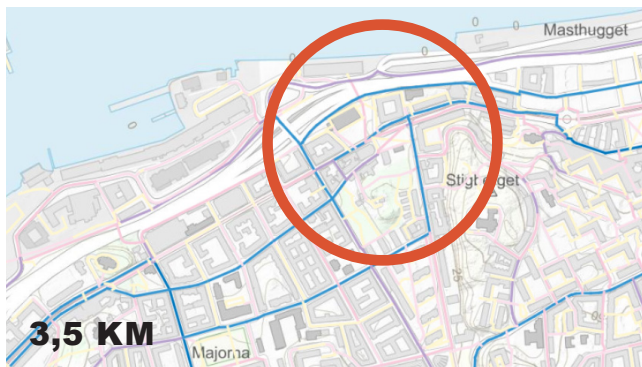
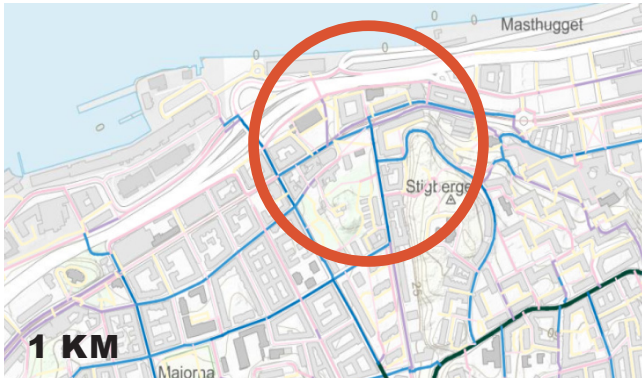
Genhet - hur flöden kan fördelas mellan olika gator

Lägespotentialen för genomströmning i området i de stråk som finns tillgängliga för gående och cyklister visar på en lokalnivå hög genhet för Karl Johansgatan, Bangatan, Djurgårdsgatan och Allmännavägen. Det är en blandning av tvärgående och längsgående stråk. På en stadsdel- och hela stadennivå syns främst de längsgående stråken framträda och här får även kopplingen mellan Oscarsgatan och Fiskahamnsgatan en hög genhet som ligger nedanför Stigberget.

Närhet - avstånd i gångnät till målpunkt

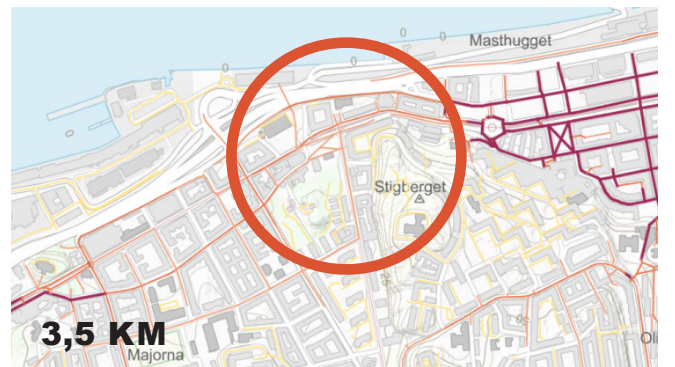
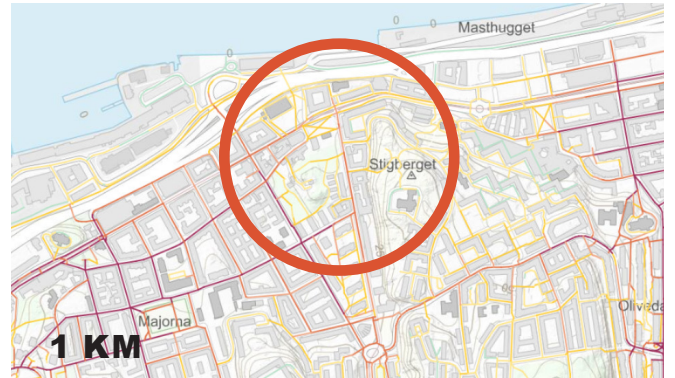
Olika närhetsanalyser i gångnät till bibliotek, park, livsmedelsbutik, förskola och skola samt kollektivtrafik visar i regel på en god närhet i området. Det indikerar att det finns ett stort utbud inom nära avstånd till många människor vilket är positivt.

## Genhet



Förändringar i skala syns i intensitet av blått i 1, 3 och 5 km.

## Integration

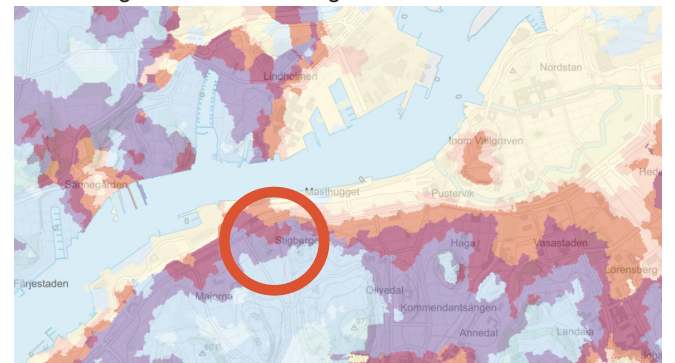


Förändringar i skala syns i intensitet av rött i 1, 3 och 5 km.

Tillgänglig täthet av människor som bor och verkar. Analyser regor för en medelhög integration och täthet av både dag- och nattbefolkning vilket indikerar att området har en god funktionsblandning. Det vill säga att området är väl balanserat med både arbetsplatser och bostäder, något som är eftersträvaransvärt i innerstaden och indikerar potential för stadsliv över dygnets alla timmar.

Ytor norr om Stigterget hyser främst arbetande medan ytor söder utgörs av boende och att blandningen finns längs Karl-Johansgatan.

## Täthet dag- och nattbefolkning



Dagbefolkning i gult och nattbefolkning i blå, lila och orange indikerar blandning av dag- och nattbefolkning.

# 5. SYNTES

## 5.1 PLATSENS FRAMVÄXT

Anläggandet av djuphamnen har fått effekter genom att berget skurits och brutit den tvärgående rörelsen och strukturen norrut mot älven. Längsgående rörelse på platsen har utvecklats, kopplingen mellan markburna transporter på räls och väg gavs successivt mer utrymme än den mänskliga rörelsen mellan kaj och bebyggelse. Detta syns än idag, särskilt utifrån Oscarsledens funktion.

Skalan norr om Stigbergsliden har växt när förhållandet till älven förändrats. I alla tider har stadsplaneförslag förhållit sig till torget och skalan som utgår från Gathenhielmska. Torget har med anledning av trafikapparatens utbredning krympt och omgestaltats. Återstående yta har hanterats med omsorg med en inramning av träd och markbeläggning. Dagens asfaltsytor och trafik har betydelse för upplevelsen, rörelsen, hastigheten på platsen. Det öppna stadsrummet som torget utgör är en central plats för läsbarheten av platsens långa tidsdjup.

## 5.2 PLATSEN

Stigberget präglas av utblickar på höjden och en bebyggelse som förhåller sig till topografi som genom landmärken (Masthuggskyrkan, Sjömanshustrun) framhävs. På platsen finns både slutna och öppna rum som förstärks av topografin.

Stigberget är både en passage, ett lokalt bostadscentrum och en målpunkt som torg med besökare både natt och dag. Stigberget utgör en del av ett större område och det finns flera olika rum med olika funktioner, en växling mellan aktiva och lugna, gröna och hårdgjorda.

Topografi och vägstruktur utgör gränser (och barriärer) tillsammans med älv. Stigbergets lokalisering är även vid en gräns mellan stad och förstad, stadskärna och innerstad. Kopplingar – samband mot älven finns men har brutits av. Idag vänder sig torget mycket inåt - söderut. Samband i öst - väst är starka genom Allmänna vägen och Karl Johansgatan. Raka Bangatan med älv och Sjömanskyrka i fond.

Grönska finns tillgängligt på platsen och är särskilt visuellt tillgängligt utifrån topografin och på bergsränderna.

### 5.3 LÄGET

Stigberget ligger på en bergsrygg, mellan två finmaskiga stadsstrukturer i dalgångarna, Majorna och Masthugget. Stigberget och Stigbergskajen utgör en passage mellan dalgångar dit alla flöden behöver passera för att sprida sig i en större stadsstruktur.

Tätheten av människor ligger främst i dalgångarna (Hängmattan och Masthugget) och sammanfaller med en hög integration, det vill säga intensitet av flöden av människor.

Stigberget är idag en relativ lokal plats vilket går att utläsa genom att den inte innehåller en hög integration i alla skalor. Den är i framtiden utpekad som nod och bytespunkt, likt den funktin som Järntorget utgör idag. Skillnad mellan platserna styrs av topografin. Järntorget har även en hög integration i alla skalor. Topografins inverkan gör vidare att Oscarsledens barriär här inte har samma påverkan som i exempelvis vid Hängmattan i Majorna.

I innerstaden eftersträvas en blandning av dag- och nattbefolkning som finns i ett större område sydväst om den historiska stadskärnan och som även innefattar Stigberget. Funktionsblandningen med dag och nattbefolkning (arbetsplatser och bostäder) är därmed god inom området vilket gör platsen befolkad under dygnets alla timmar vilket indikerar stadsliv som även går att utläsa på plats. Många byggnader innehåller lokaler i bottenvåningar med rimliga hyror, innehållande få kontoretableringar utan mer publika verksamheter såsom restauranger och livsmedelsbutiker.



Bild över Stigberget från Fiskhamnsmotet

## 5.4 FÖRÄNDRINGSANSPRÅKENS INVERKAN

En förändring av Stigberget genom ny kollektivtrafik, buss och spårväg, samt att tidigare obebyggda ytor i innerstaden mot älven möjliggörs för byggnation påverkar dess funktion och användning. Dagens situation kommer att ändras med nya anspråk vilket behöver omhändertas i planering och utveckling av platsen.

### Förändringstryck på platsen

Stigbergstorget kommer framöver att bli en viktig nod och entreé till en utvidgad stadskärna. Dess roll från hållplatsläge till bytespunkt kommer vara starkt bidragande i förändringen. Ny kollektivtrafik innebär nya människor på platsen. Med ökad exponering av platsen för fler människor skapas ett förändringstryck på byggnader och användning av offentliga platser. Med fler människor kommer en högre nyttjandegrad och slitage av parker samt ökade behov av ytor att gå och vistas på. Redan idag finns ett myllrande stadsliv med många människor i rörelse och begränsat med utrymme för gående utifrån den trafik som tar plats i stadsrummet. Detta behöver förändras och hållbar mobilitet främjas.

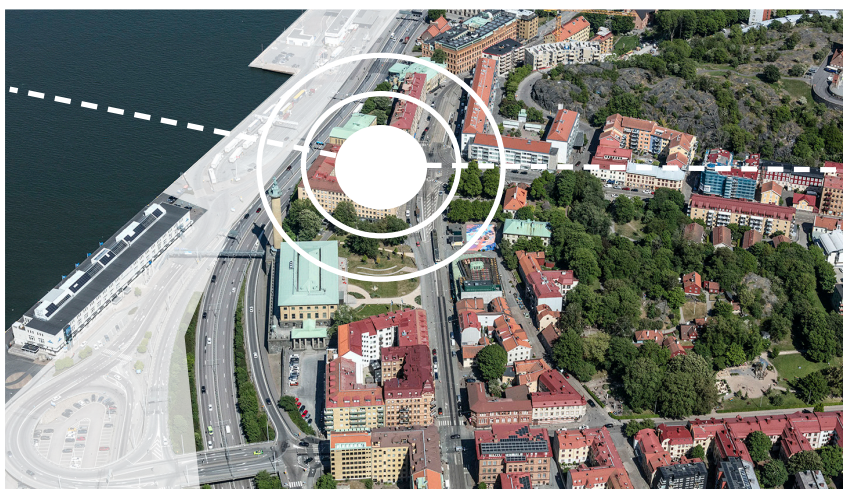
Med tillskott av kapacitetsstark kollektivtrafik höjs markvärden på platsen och incitament för andra typer av verksamheter och innehåll i byggnader följer. Det skapas ett läge som blir attraktivare för kontor och kommersiella verksamheter att lokalisera sig invid. Detta kan riskera att konkurrerar ut befintliga verksamheter och få ett avtryck i hur platsen används. Framst är det användningen av befintlig bebyggelse som riskerar att förändras. Befintliga bostäder kan utsättas för ett förändringstryck med önskan om påbyggnad. Allmänna platser kan komma att få behov av tillkommande funktioner som ett hållplatsläge för med sig. Förändring av områdets användning mot en bytesfunktion i staden kan konkurrera med det lokala sammanhanget på platsen.

### Nya anspråk förändrar läget och behöver hanteras

En ny bytespunkt här förväntas hantera stora mängder människor av- och påstigande under maxtimme som liknas med dagens Korsvägen. Detta innebär att ett nytt typ av flöde av människor adderas till platsen med krav på funktioner som en bytespunkt har. En slutsats är därför att flöden av nya människor som uppstår till följd av ny kollektivtrafik med fördel fördelas på en större geografi. Även om det finns topografiska begränsningar för att sprida flöden av fler boende och besökare inom området, har Majornas gatunät, särskilt den låglänta delen som kallas "hängmattan", potential att hantera de nya flödena av människor då den rymmer en högre grad av finmaskighet.

Både Stigbergstorget och Karl Johansgatan måste anpassas till den nya bytespunkten som påverkar både boende och besökare till de målpunkter som finns i området. Med ökad exponering kommer fler människor att röra sig i området, och Karl-Johansgatan kan bli en viktig länk mellan Stigbergstorget och de mer integrerade delarna. Utformningen av platsen behöver stötta inte bara resenärsperspektivet utan det lokala vardagslivet och målpunkter för boende och besökare, exempel sjöfartsmuseet, parken och livsmedelsbutik och restauranger.

Bytespunkten vid Stigbergstorget kan också bidra till att aktivera kajstråket och samspela med de långsgående flöden för cykel som kan stärkas när färjeterminalerna lämnar området. Denna situation skulle ytterligare stärkas av en omvandlad Oscarsled med tanke på att det här finns en enklare topografi att röra sig längs med. Fortsatt behov av att kunna cykla i relationen Bangatan - Masthugget då detta utgör en del i stadens övergripande cykelvägnät, men här behöver utformningen ske utifrån ett fotgängarperspektiv. Detta eftersom mängden fotgängare kommer öka. Cykelstråk i Karl-Johansgatan bör ses som sekundärt i relation till Oscarsleden.



Illustrativ bild förändringsanspråk nytt hållplatsläge och ytor för ny bebyggelse

Det finns begränsat med möjligheter, om ens några alls, till förtätning inom närmaste området vid Stigberget men höga drivkrafter för förtätning. Ny bebyggelse vid älvkanterna med koppling till ny bytespunkt vid Stigberget har potential att omhänderta viss del av det förtätningstryck och förändringsanspråk som uppstår för befintlig bebyggelse till följd av ny kollektivtrafik. Bebyggelsemöjligheterna är begränsade generellt i området, på Stigberget och direkt nedanför. Ny bebyggelse vid älvkanterna, med cirka 200- 400 meter från bytespunkt kan ända fylla en funktion i att härbärgera det förändringstrycket som inte Stigberget kan omhänderta och värna befintligheter på platsen idag.

# 6. MEDSKICK

Med utgångspunkt i de värden, utmaningar och möjligheter som lyfts fram i analysen för platsen och utifrån de förändringsanspråk som finns gör ett antal medskick för planering och utveckling av platsen.

## 6.1 VÄRNA

- Kulturmiljön som är känslig för förändring beroende på volym och placering av bebyggelse.
- Läsbarheten i stadsrummet av olika tidsdjup och bebyggelse från olika tidsepoker
- Olika rum och dess olika funktion. Viktiga landmärken och symbolbyggnaders betydelse för upplevelse av stadsrummet.
- Fortsatt blandning av dag- och nattbefolkning på platsen med fortsatt högt bostadsinnehåll
- Kulturlivet och kulturens behov av lokaler och rimliga hyresnivåer

## 6.2 UTVECKLA

- Möjlighet att åter ge plats för människor på Stigbergstorget och utforma stadsmiljön utifrån platsens villkor och historia
- Samband mot älven från Stigberget kan särskilt förstråkas genom koppling via Bläsgatan mot Stigbergskajen
- Grönskan på platsen och visuellt, särskilt invid bergsranden finns potential att utveckla sammanhängande gröna rum
- Kopplingen från Stigberget mot Karl Johansgatan och hängmattan, vilket kräver en anpassning och utformning av Stigberget med koppling mot Karl Johansgatan.
- Bebyggelse på kaj kan komplettera befintlig bebyggelse som inte har potential för förtätning
- Målpunkter vid älven öppnar upp tidigare otillgängliga områden för allmänhet
- Mer tillgänglig parkyta, grönska och vattenkontakt
- Prioritera gående i stadsrummet att omfatta både resenärsperspektivet, det lokala vardagslivet samt befintliga och nya målpunkter
- Bytespunkt med koppling till älstråket och kajen har potential att aktivera kajstråket och samspela med de långsgående flöden för cykel

## 6.3 AVVECKLA

- Med nya anspråk på platsen krävs en prioritering av funktioner på platsen och vid en kraftigt försträckt kollektivtrafik krävs ökade ytor för fotgängare och minskade ytor för bilar
- Oscarsledens barriärverkan för att kunna koppla samman Stigberget och Stigbergskajen, befintlig och ny bebyggelse.
- Olika utformnings principer för olika trafikslag och se först till vad stadsrummet behöver och tål än respektive trafikslag

