

FRIHAMNEN ETAPP

1

SAMMANFATTNING AV WORKSHOPARBETE VÅR/SOMMAR
2015 INFÖR DETALJPLAN AV FRIHAMNENS FÖRSTA ETAPP

ÄLVSTRANDEN UTVECKLING AB
GÖTEBORGS STADSBYGGNADSKONTOR
2015.09.20

Om workshoparbetet

Målsättningen i Frihamnsprojektet är att vi ska bygga en stadsdel där det ska vara lätt att leva hållbart – socialt, miljömässigt och ekonomiskt. Planeringen av Frihamnen har skett i en medagerande och öppen process på samma sätt som arbetet med Vision Älvstaden. Frihamnen ska vara öppen för världen med stort fokus på de offentliga rummen – i vattnet, vid vattnet och mellan husen.

Frihamnen är också utpekad som en testarena där vi prövar nya arbetsmetoder. Stora krav ställs på processen och vi behöver jobba med nya och oprövade arbetsmetoder. Vi måste släppa stuprörsmetoden och övergå till ett mer gränsöverskridande arbetssätt. Det krävs hög grad av nytänkande och innovationsförmåga. Därför valde vi workshop-formen.

Workshopprocessens mål har varit att skapa samsyn mellan aktörer som är inblandade i planeringen av Frihamnen. Arbetet har ett tydligt fokus på utvecklingen av området fram till 2021. Staden och byggherrekonsortiet har tillsammans formulerat en gemensam målbild och tagit fram en utvecklad strukturplan vid tre workshopar under våren. Målsättningen var också att ta fram ett gemensamt manifest som kommer att ligga till grund för fortsatt utbyggnad av Frihamnen.

Denna rapport sammanfattar workshop-processen samt vad deltagargruppen enats kring. Dokumentet visar hur långt vi har kommit nu. Sammanställningen bildar underlag för fortsatt planering – vi har bara börjat.

ÄLVSTADEN



Göteborgs
Stad

Det finns flera frågor att arbeta vidare med.

För att uppnå målet om en tät och blandad stad kommer vi att fokusera på:

1. Att utveckla manifestet så att det speglar Frihamnens höga ambitioner.
2. Fördjupa arbetet kring framtidens mobilitet.
3. Bättre illustrera tankarna kring den finmaskiga blandstaden, en stad i ögonhöjd.
4. Arbeta vidare med användningen av vattnet som resurs, grönstrukturen och rummen mellan husen.
5. Konkretisera målen om en klimatsmart stadsdel där det ekologiska fotavtrycket blir så litet som möjligt.

Innehållet i denna rapport har sammanställts av en skissande redaktion bestående av representanter från Göteborgs Stad och byggherrekonsortiet.

Göteborg 2015-09-04

Hanna Areslätt
Mia Edström
Jonas Uvdal
Caroline Valen
Amelie Sandow
Kristoffer Nilsson
Jessica Segerlund
Shraddha Kapri
Katarina Rundgren
Henric Ericsson

Byggkonsortiet:
Rikshem
Hauschild + Siegel Architecture
Magnolia
Botrygg
Förvaltnings AB Framtiden/
GöteborgsLokaler
JR Kvartersfastigheter
Parkeringsbolaget
NCC

Läsanvisningar:

Workshopparna hölls delvis på engelska. För att deltagarna ska känna igen sig i rapporten refereras därför i några fall till engelska begrepp.

Sammanfattning av rapporten

Visionen för Älvstaden anger att Frihamnen ska vara öppen för världen och utvecklas för att hela staden, möta vattnet och stärka kärnan. I mars 2015 började planeringsarbetet med detaljplanen för Frihamnens första etapp. Planarbetet skedde i en öppen process där byggkonsortiet, Göteborg Stad och allmänhet gemensamt deltagit i en rad workshops och presentationer.

Arbetet har föregåtts av att området Frihamnen under ett år aktiverats genom ett arbete med prototyper, sprungna ur dialogarbetet med Älvstaden. Medborgare, föreningar och privatpersoner har involverats i att bygga ett första test på utformningen av områdets gemensamma rum - en etapp 0,5 av Jubileumsparken. Ambitionen är att involvera många olika parter i ett tidigt skede, för att skapa en utvidgad dialog bortom det språkliga. Att genom workshopparna skapa gemensam målbild och struktur för utförare som underlag för kommande detaljplan.

Vision Älvstaden, planprogrammet för Frihamnen och del av Ringön samt erfarenheter från pågående platsbyggnadsprojekt var startpunkt för de tre workshopparna. Under arbetets gång diskuterades och prövades framförallt planstrukturen i området, med fokus på utbyggnadsprocesser, parkens läge, utformning och framväxt, befintlig pirstruktur och hamnbassänger, kvartersstruktur och gatunät samt kopplingar inom och till Frihamnen. Vid slutet av workshop 2, och 3 etablerades en samsyn kring flera av dessa frågor, som är viktiga i fortsatt detaljplanearbete.

Resultatet kan kort sammanfattas:

1. Fokusering på utbyggnadsprocessen. Frihamnen idag är också Frihamnen i framtiden. Utbyggnaden sker gradvis och i samexistens med delar av befintliga verksamheter. Frihamnen är en testarena för nya metoder att bygga stad. Öppenhet och medskapande är ledord.
2. Jubileumsparken fokuseras mot Kvillepiren och runt mittersta hamnbassängen. Parken utgår från läget vid vatten, industriarvet samt byggda prototypers utfall inom pågående arbete med platsbyggnad.
3. Industriarvet i form av pirarnas utsträckning och befintliga byggnader ska till största del bevaras. Möjliggör en ökad exploatering inom byggnaderna. Hamnmiljön och dess atmosfär ska genomsyra områdets utformning.
4. Gatorna är småskaliga och utformas för att bryta vind. Trafik på gåendes villkor. Parkering i p-hus i områdets utkanter, gods omlastas i mikroterminaler.
5. Bättre kopplingar till Kville och centrum tillskapas i tidigt skede.
6. Varierad täthet: blandat våningsantal och varierade fasadliv inom varje kvarter. Fokus på social mix och därefter funktionsblandning i hela Frihamnen.

INNEHÅLL

	0. Introduktion.....	2
VARFÖR	1. Bakgrund.....	6
	Dokumentöversikt.....	8
	Visionen.....	10
VAD GÖR VI	2. Manifest Frihamnen.....	12
	12 punkter.....	14
	Manifest i test.....	18
	3. Färdplan Frihamnen.....	36
HUR KOM VI DIT	4. Workshopprocessen.....	42
	5. Medverkande.....	54

BAKGRUND



Älvstaden med Frihamnens pirar markerade.



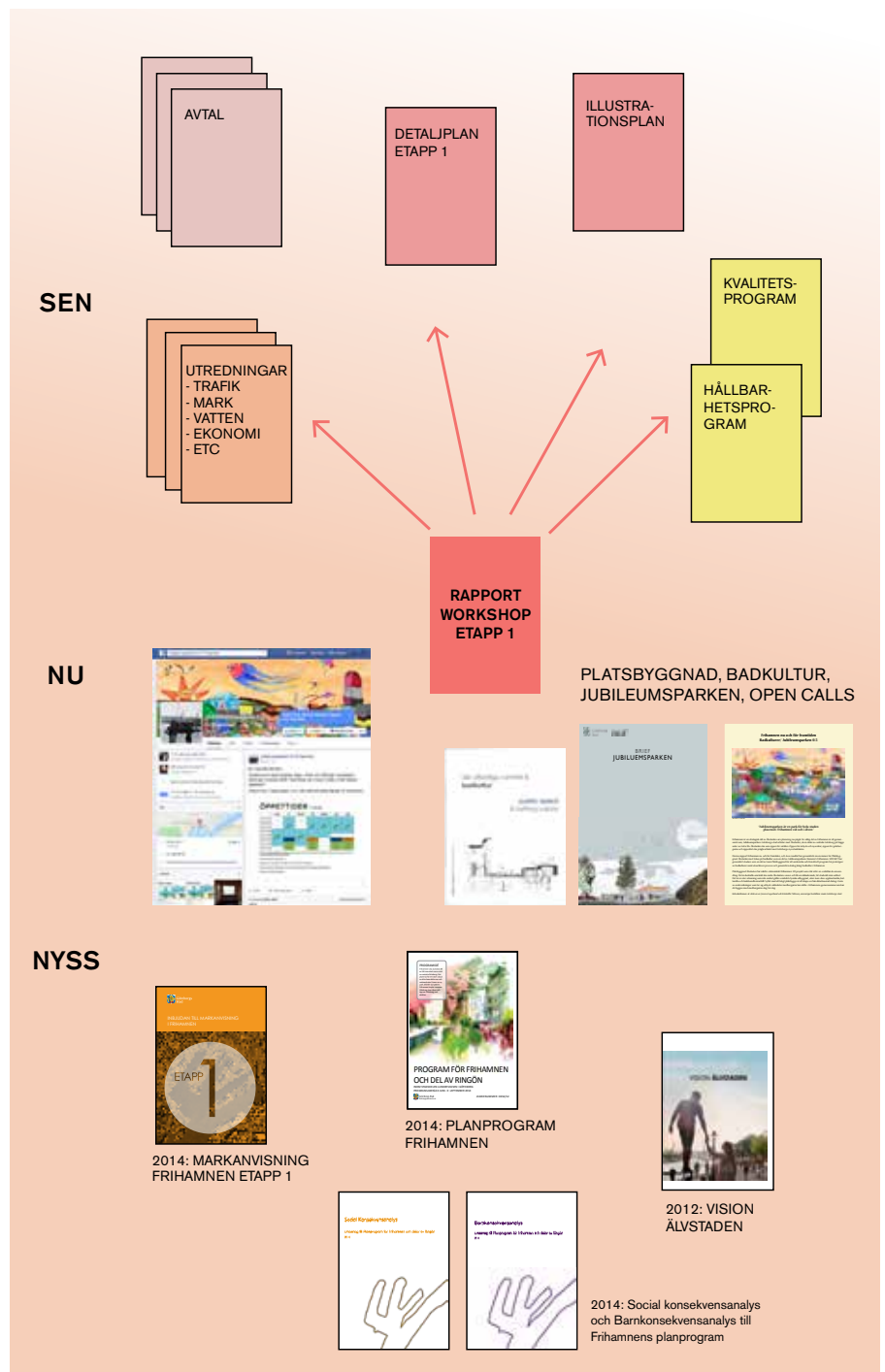
Processen

Rapportens sammanhang

Under våren 2015 har underlag till detaljplan för första etappen av Frihamnen arbetats fram genom en workshopserie i tre delar. Deltagare har kommit från Göteborgs Stad, Älvstranden Utveckling AB samt byggkonsortiet för etapp 1. Arbetet sammanfattas översiktligt och bearbetas i denna rapport. Den representerar de gemensamma överenskommelser som träffats under workshopparna.

Resultatet av workshopprocessen får genom den aktiva öppenhet som präglat och föregått arbetet en särskild status. Det har varit ett nyskapande arbetssätt som stärker Frihamnen som testarena. Workshopmaterialet och rapporten bildar underlag till detaljplan, och kommer även att finnas med som underlag till övriga dokument som produceras inom för planprocessen. Bilden till höger illustrerar några av de dokument som kommer att tas fram i planeringsprocessen framöver, samt visar även några av de rapporter som tagits fram tidigare i processen. Viktigt är att fortsatt planering bygger vidare på dessa dokument och prototyper, så att tidigare idéer och insikter inte går förlorade. Samtidigt behöver även nya influenser och ny kunskap som görs i dialog och medskapande få påverka arbetet.

Rapporten ligger klar under september 2015. Samråd om detaljplanen i december 2015, därefter utställning 2016 och antagande 2017.



Dokument från Frihamnens visionarbete samt pågående platsbyggnad och planering.

Nu och snart

Frihamnen ska bli en del av Göteborgs stadskärna. Redan till stadens 400-årsjubileum 2021 ska 1000 bostäder och 1000 arbetsplatser byggas och en första permanent del av Jubileumsparken finnas på plats. Parallellt i Frihamnen löper under planeringstiden ett arbete mellan planering och genomförandefas som kallas platsbyggnad. Det är en metod för att arbeta fram ett gemensamt rum, en offentlig plats som ger förutsättningar för att påbörja ett område med en rik social blandning, stadsliv och möjligheter för bebyggelsen att ta avstamp i.

Genom att skapa liv i området och parallellt bygga på de relationella aspekterna, under tiden som den fysiska utbyggnaden i området pågår, kan göteborgare och andra gemensamt skapa Frihamnen från starten av omvandlingsprocessen. Platsbyggnad är ett sätt att pröva visioner och dialoger i tidiga skeden.

Frihamnen, liksom Älvstaden, ska vara socialt, ekologiskt och ekonomiskt hållbar. En del av den sociala hållbarheten är här att skapa platser och projekt att mötas i. Genom de erfarenheter som ges utarbetas platsen vidare i program och innehåll. Platsbyggnad betyder att bygga platsen utifrån ett plats-, tids- och situationsspecifikt perspektiv. Initialt byggs platsen utifrån de förutsättningar som finns där nu. Denna metod provas i Frihamnen för att skapa en levande del av Göteborg som är tillgänglig för alla.



Rollerderbybanan och klätterskulpturen Berget, delar av platsbyggnaden i Frihamnen.



Odlingskultur, en del av platsbyggnad i Frihamnen våren 2015.

Vision

FRIHAMNEN ska som en del av ÄLVSTADEN vara öppen för världen, in mot Göteborg och Västsverige, ut mot världen. Här möts det gamla och det nya, det redan kända och det okända. Här finns utrymme för gemenskap och nya initiativ. Frihamnen är levande och öppen, unik och egen på samma gång.

HELA STADEN

Vi ska bygga samman staden över älven, den ska helas fysiskt och socialt. I Frihamnen ska det finnas utrymme för oss alla och för en variation i innehåll och uttryck. I Frihamnen ska det vara öppet för initiativ och idéer, och möjligt att påverka och ta plats. Segregation och geografisk splittring motverkas genom öppenhet, variation och delaktighet.

MÖTA VATTNET

Frihamnen ska utvecklas till en grönskande stad vid vattnet, en ikon för grönt stadsbyggande. Hållbar livsstil möjliggörs genom klok planering av vardagens målpunkter och funktioner som förenklar. Frihamnen ska utveckla smarta system för ett lågt klimatavtryck, bidra till grön teknikutveckling samt tjänsteinnovationer. Klimatanpassning och biologisk mångfald berikar stadsrummet. Vattnet ska vara nära, en tillgång för alla.

STÄRKA KÄRNAN

Vi ska ta vara på all den kompetens, på det nätverk och de verksamheter som finns i staden och möta behoven hos såväl stora som små aktörer. Den täta blandade innerstaden växer över älven, kärnan ska närma sig regionen och bli mer tillgänglig. Frihamnen ska stärka kärnan, Göteborg och Västsverige som helhet.



- 1 Frihamnen ska vara en stadsdel öppen för världen präglad av mångfald.
- 2 Frihamnen ska utvecklas till en hållbar innerstad med en stor blandning av mötesplatser, bostäder, handel, kultur, kontor och service.
- 3 Frihamnens offentliga rum ska ges stort fokus – vid vattnet, i vattnet och mellan husen.
- 4 Frihamnen ska växa fram genom öppna och medskapande processer.
- 5 Frihamnens utveckling ska ta avstamp i det befintliga genom att behålla hamnbassängerna, värna det industriella arvet och utveckla existerande byggnader.
- 6 Frihamnen ska vara inkluderande genom ett socialt blandat boende och processer som ger utrymme för fler att komma i arbete.
- 7 I Frihamnen ska man ha nära till service och andra målpunkter. Där finns en hållbar och småskalig gods- och avfallhantering och bekväma alternativ till den egna bilen.
- 8 Där ska skapas förutsättningar för en god tillgänglighet och mobilitetslösningar som gör gång, cykel och kollektivtrafik till naturliga val framför bilen.
- 9 Frihamnen ska vara dynamisk genom en mångfald verksamheter med en mix av användningar och upplåtelseformer för bostäder i varje kvarter.



FRIHAMNSMANIFESTET

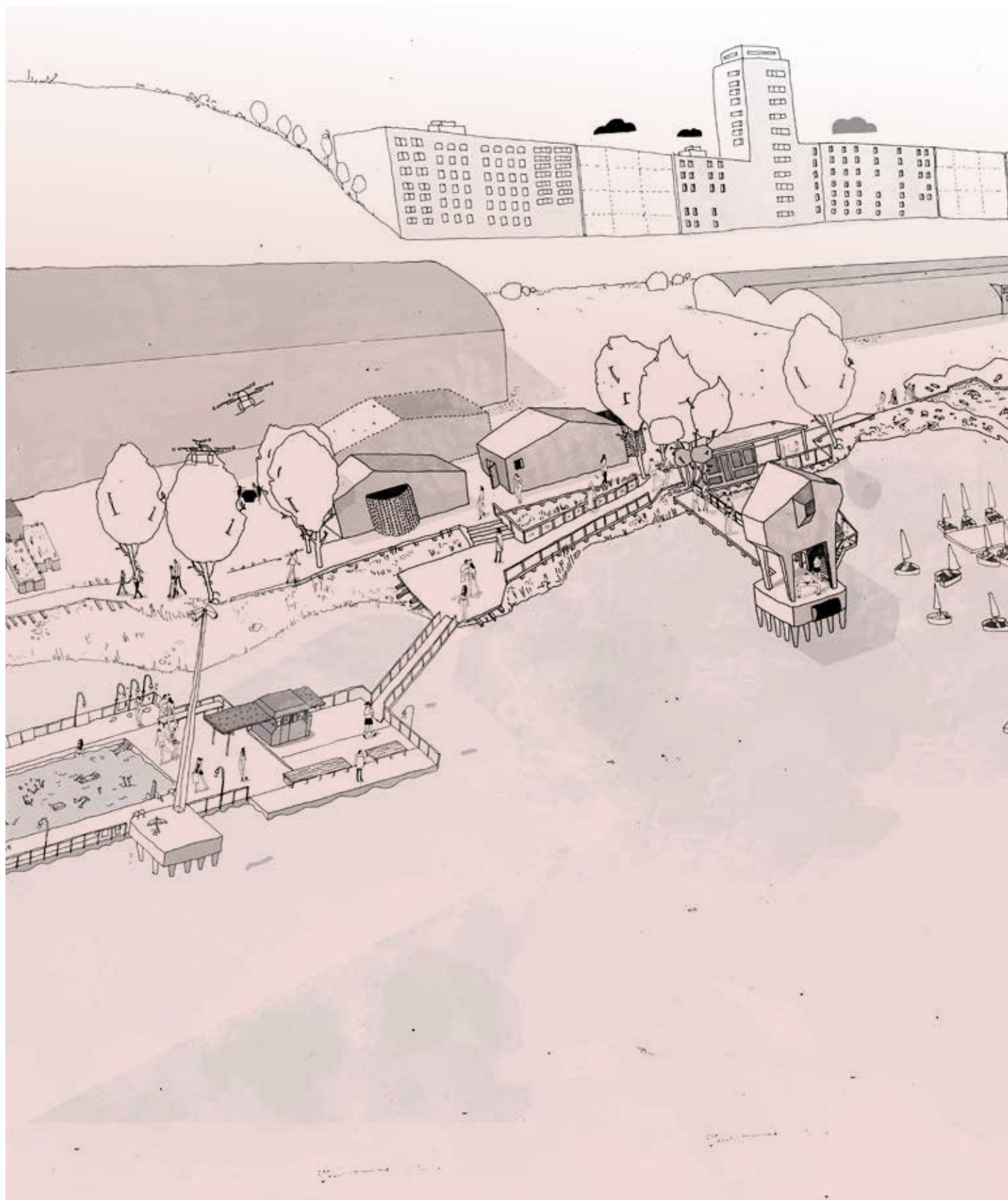


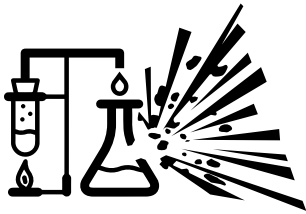


Illustration av Jubileumparken 0,5 av Maria de los Dilemas/raumlaborberlin.

Manifest

12 punkter

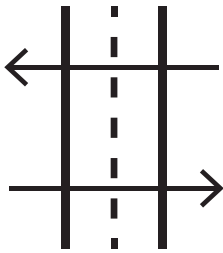
Manifestets rubriker speglar de framtida kvaliteter i Frihamnen som workshopgruppen gemensamt enats om under vårens process. Manifestet kan ses som en beskrivning av hur vi närmar oss målbilden. Det är ett levande dokument som kommer att vidareutvecklas och justeras efterhand.



1

Frihamnen är en testarena.

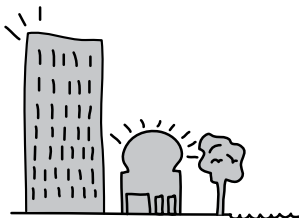
Tester skapar ny gemensam kunskap och ett modigare och friare angreppssätt. Fokusområden för Frihamnen som testarena är socialt blandat boende, mobilitet, variation i kvarter och klimatanpassning. Innovationsprocesser baserade på delaktighet och lärande säkerställer att potentialen i idéer och förslag frigörs. Här har vi redan utvecklat metoden platsbyggnad: att testa temporärt i liten skala för att sedan utvärdera och växla upp. Detta ska fortsatt ske i omvandlingsarbetet. Exempelvis genom att med flytande broar pröva alternativa lägen för nya broförbindelser innan dessa fastslås.



2

Hela staden, nu.

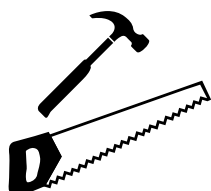
Frihamnen ska knyta samman staden över älven. Nya götaälvbron ska bli en aktiv koppling - inte en barriär. Gena stråk från innerstaden genom Frihamnen till Ringön, Kville, Backaplan och Lindholmen helar staden. Redan i etapp 1 ska de viktigaste av dessa vara etablerade, och kantade av funktioner som gör dem trygga. Länken mellan Operan-Kville är prioriterad. Under byggtiden i Frihamnen utvecklas arbetet med "den temporära staden". Byggetableringen och de behov som följer ska från dag ett av omvandlingsprocessen bli en motor för kopplingar till omgivande stadsdelar.



3

I Frihamnen ska vi skapa bostäder för alla.

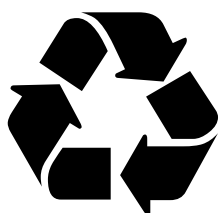
Stadsdelen byggs med ett starkt fokus på de sociala hållbarhetsfrågorna. Bebyggelsen ska bidra till en tydlig social blandning. Området ska ha en jämn fördelning mellan hyresrätt och bostadsrätt, här ska finnas lägenheter för alla plånböcker. Frihamnen ska ha aktiva bottenvåningar och kvarter som förändras över tid. Här byggs en upplevelserik miljö med fina detaljer, oväntade möjligheter att röra sig och ett mixat innehåll. Orienterbarhet skapas genom signumbyggnader på valda ställen. Det ska finnas variation i taklandskap och fasadliv, i utformningen av förgårdsmarken och entréerna mot gatan. Frihamnen arbetar med tredimensionell- och/eller småskalig fastighetsindelning, samt är aktivt öppna i samtalen om dess utformning. Den första detaljplanen karaktäriseras av pilotstatus och flexibilitet, och inspirerar till att pröva nya grepp.



4

Processen i fokus och inkluderande arbetsmetoder.

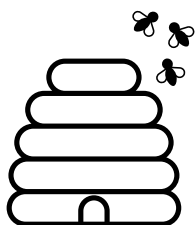
I Frihamnen ska vi bryta stuprörstänkandet! Frihamnen ska i aktiv öppenhet pröva idéer och förslag mot och i samverkan med en bred mottagargrupp bestående av privatpersoner, föreningar, professionella utövare. Så säkerställs delaktighet, helhetssyn och en nyskapande utveckling av området. Vi ska utmana en normativ planering, och tillskapa grupper med sakkunniga som stödjer att arbetet efterlevs. Gruppen skall bistå i att förädla och vidareutveckla Frihamnsmanifestet.



5

Frihamnen hushållar med resurserna.

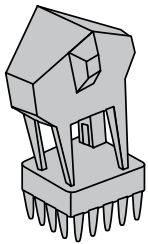
Tillsammans har vi som utvecklar Frihamnen ett ansvar för att agera långsiktigt och med en större samhällsnytta som mål. Vi ska arbeta för att utvecklingen av Frihamnen ger ringar på vattnet, som att bidra till att skapa arbeten för personer utanför arbetsmarknaden. Att vara ekonomiskt ansvarsfull och långsiktig kan också handla om att hushålla med resurserna och att använda det som finns. Det kan även innebära att vi genom samplanering, samutnyttjande och kreativitet avlockar de medel vi har till förfogande extra värde, när vi planerar och bygger för skolor, förskolor och sjukvård.



6

Att leva hållbart ska vara enkelt.

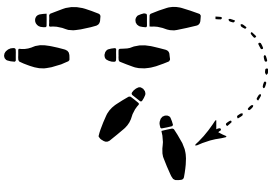
I Frihamnen kommer de som idag är barn att bo. I en förhoppningsvis mindre segregerad, tryggare, grönare och mer hållbar stad. Där klimatanpassningen präglar stadsrummen, där ett socialt blandat boende blivit verklighet och där ett helhetstänkande präglar planeringen. Genom att integrera energi i designprocessen blir bebyggelsen extremt energisnål. Det låga klimatavtrycket nås genom att stadsdelen försörjs med och producerar förnyelsebar energi. I Frihamnen utmanas många av de normer som påverkar vårt sätt att bygga och bo. Här minimeras avfall genom ökat återbruk. Här är målsättningen; att leva hållbart ska vara det enklaste valet.



7

Jubileumsparken breddar definitionen av park. Utvecklas stegvis. En motor för Frihamnen.

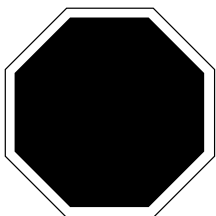
Jubileumsparken växer utifrån nuvarande läge och utvecklas stegvis. befintligt arbete med platsbyggnad tas tillvara. Parken värnar det industriella arvet, befintlig växtlighet där så är möjligt samt kopplingen till hamnbassängerna. Vattnet blir en del av parken och parken en del av staden. Jubileumsparken vidgar och utmanar definitionen av vad en park kan vara och hur den ska gestaltas.



8

Gator och platser utformas för vardagens möten.

Frihamnen har ett gaturum i ögonhöjd med den mänskliga skalan i fokus. Gaturummet ska vara mångfunktionellt, innovativt och flexibelt, och anpassat till Frihamnens klimat och förutsättningar. Dagvatten och gröna lösningar finns med i utformningen från början. Bebyggelsen möjliggör sollägen i gaturummen. Broar kopplar ihop Frihamnen, och kan också fungera som mötesplatser. I Frihamnen finns tillåtande platser som ger lä, vila och underlättar vardagens möten. Uppehållsytor visar på kvalitet och omsorg, gärna i dialog med områdets historia.



9

Framtidens mobilitet testas i Frihamnen.

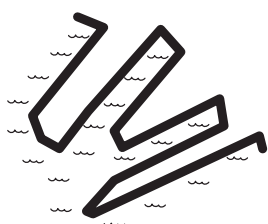
Frihamnen ska stödja ett lågt bilinnehav genom mycket låga parkeringstal, ett blandat innehåll och gaturum där gång och cykel ges prioritet. Här finns begränsat med gatuparkering och besökare är prioriterade. Bilpooler, bra cykelparkering samt parkeringshus i områdets utkanter bygger tillsammans med en kollektivtrafikslina med max 200 meter till hållplats upp en miljö där det lätt att välja rätt. Smarta citylogistiklösningar ger täta och trivsamma stadsmiljöer; hubbar minskar gods- och avfallstransporter inom området. I Frihamnen delar många trafikslag på ytorna. Här ifrågasätter vi slentrianmässig trafikseparering och skapar framtidens mobilitet.



10

Vatten som stadsrum och kommunikationsyta.

Frihamnen ska möta och tillvarata vattnet som resurs. De tre hamnbassängernas vattenrum och kajer utgör en stor del av områdets offentliga rum, och utformas för rekreation, verksamheter och produktion. I Frihamnen ska vi utforska flytande projekt och skapa nya typer av bryggor och öppningsbara broar. Här ges plats för flytande fordon, bostäder och aktiviteter. Även dagvattnet är en kvalitet, och det ges plats i gaturummet från början.



11

Bevara platsens autenticitet och atmosfär. Sammanfläta gammalt och nytt.

Respektera kajkanter, hamnbassänger och värna och utveckla det industriella arvet. Stärk Göteborg som hamnstad genom att etablera park- och stadsrum, mötesplatser och verksamheter vid och i vatten.



12

Befintliga byggnader och verksamheter blir en startpunkt för fortsatt utveckling.

Kärnan i Etapp 1 är området kring befintliga kajskjul och magasin. Här finns plats för tillfällig användning med innehåll för alla. Hamntidens byggnader ger skapar värde genom sin anknytning till Frihamnens identitet och historia. Möjligheterna att addera tillägg ovanpå befintliga kajskjul ska undersökas.

Manifest i test

arbetsmaterial och workshopresultat

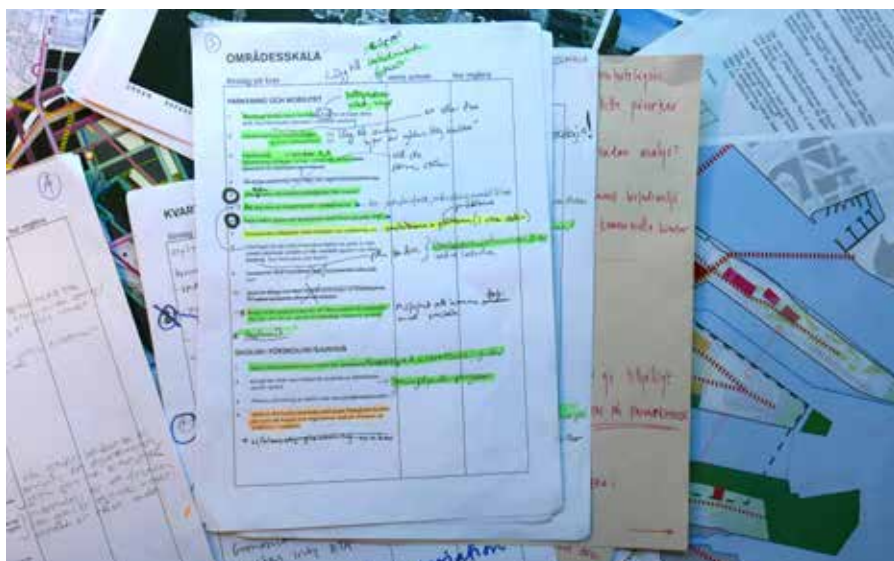
Etapp 1 ska säkra flexibilitet
för kopplingar till nästa etapp.

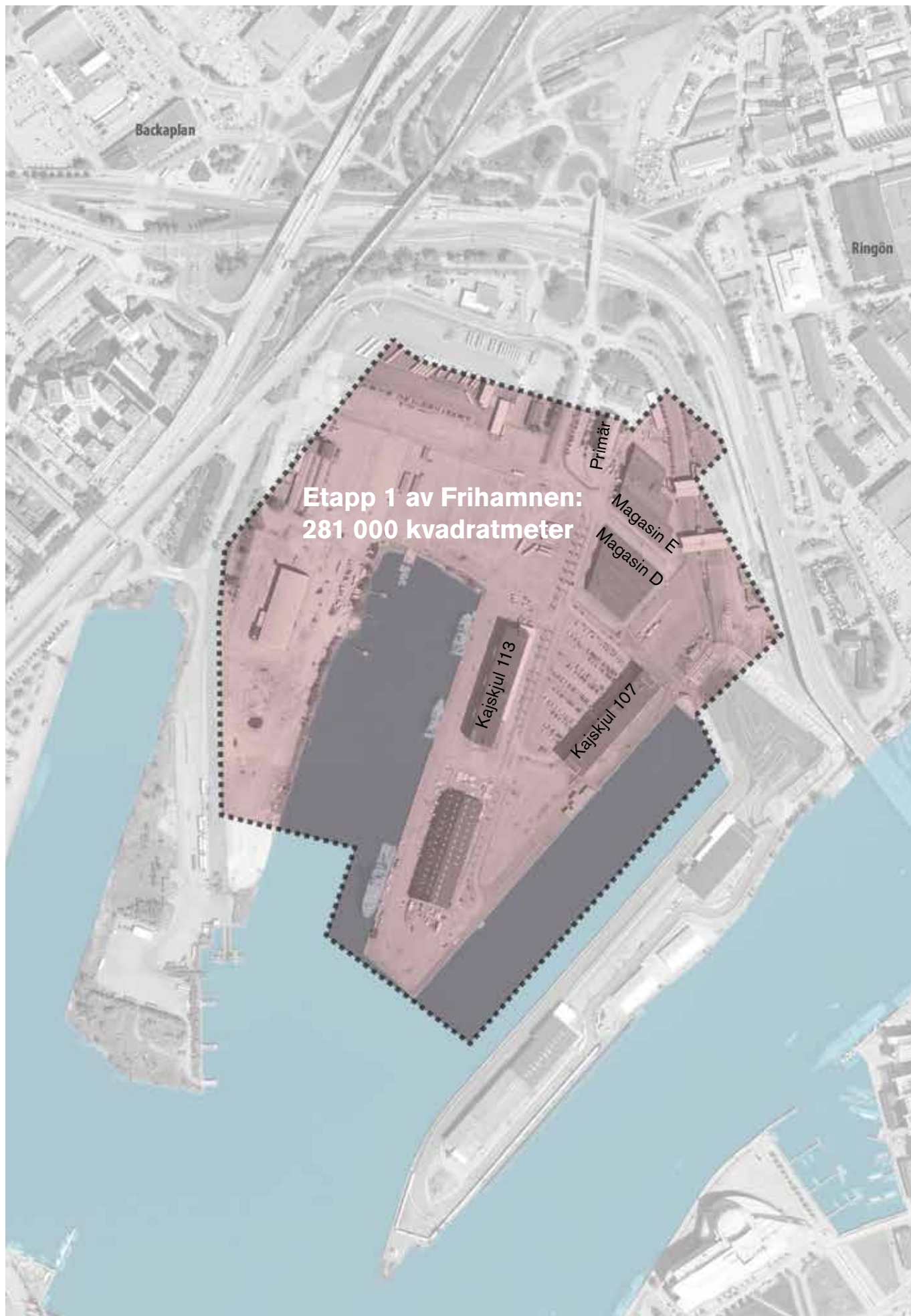
citat workshopdeltagare

“Old ideas can sometimes
use new buildings. New ideas
must use old buildings.”

Jane Jacobs

Manifestet samt de verktyg och principer för planeringen av Frihamnen som sammanställts utifrån workshoparbetet behöver fortsätta bearbetas och framförallt testas, genom skisser, i 3D och i modell. Arbetet med att närmare utforska riktlinjerna och råden från workshopprocessen har påbörjats. På följande sidor finns många av dessa tester redovisade. Det fortsatta planarbetet kommer att resultera i en detaljplan för etapp 1, vars fysiska utsträckning visas på höger sida.





Detaljplan 1 för Frihamnen gäller i princip markerat område, som är fokus för planeringen och även kallas Ettapp 1.

Delområden och kvaliteter



Kvalitet: Vattenkontakt. Utblickar.
Kajnärlighet. Sol och vind.

Karaktär: Småskaliga gaturum och kvarter, 4-8 vån, varierande husdjup, shared space, gröna kvartersinsidor och takterrasser.

Frihamnen är stort, och varierat. Med tre sinsemellan olika pirar och hamnbassänger samt kajskjul och magasin som bevaras, faller området naturligt ut i mindre delar. Alla med möjlighet att utveckla en egen, unik karaktär. Utformningen av stadsrum och byggnader och blandningen av boende och verksamheter kan variera mellan delarna. Nedan finns en kort beskrivning av förslag på fyra delområden inom den första etappen. Utvecklingen av deras karaktär och utformning fortsätter i kommande planarbete.

Delområde 1: Piren

Kajpromenaderna är offentliga och varierar i bredd och utformningen av de möter vattnet. Gaturummen innanför är småskaliga och skyddade från vind. Bebyggelsen är mera småskalig mot de inre gaturummen.

Kvalitet: Definierad plats, hamnkaraktär.
Liv och rörelse, arbetsplatser. Skyddat.

Karaktär: Strukturerat myller, 4-10 vån, varierande husdjup och höjder, smala gator 6-12 m, shared space, centrumverksamheter.

Delområde 2: Kajskjulen

Hamnmagasinens lastkajer och tak integreras i de nya gaturummen. Nya offentliga smitvägar genom magasinerna öppnas upp för att bryta det storskaliga men behålla atmosfären. Mellan de storskaliga magasinerna ges det plats för ny tät och varierad bebyggelse.

Kvalitet: Nära park, kollektivtrafik, service. Tätt, intensivt, urbant. Koppling till Magasinen. Kvällssol.

Karaktär: Slutna kvarter, 6-12 vån, varierande husdjup, gatubredder 10-16, shared space, verksamheter, aktiviteter.

Delområde 3: Nya Magasinsgatorna

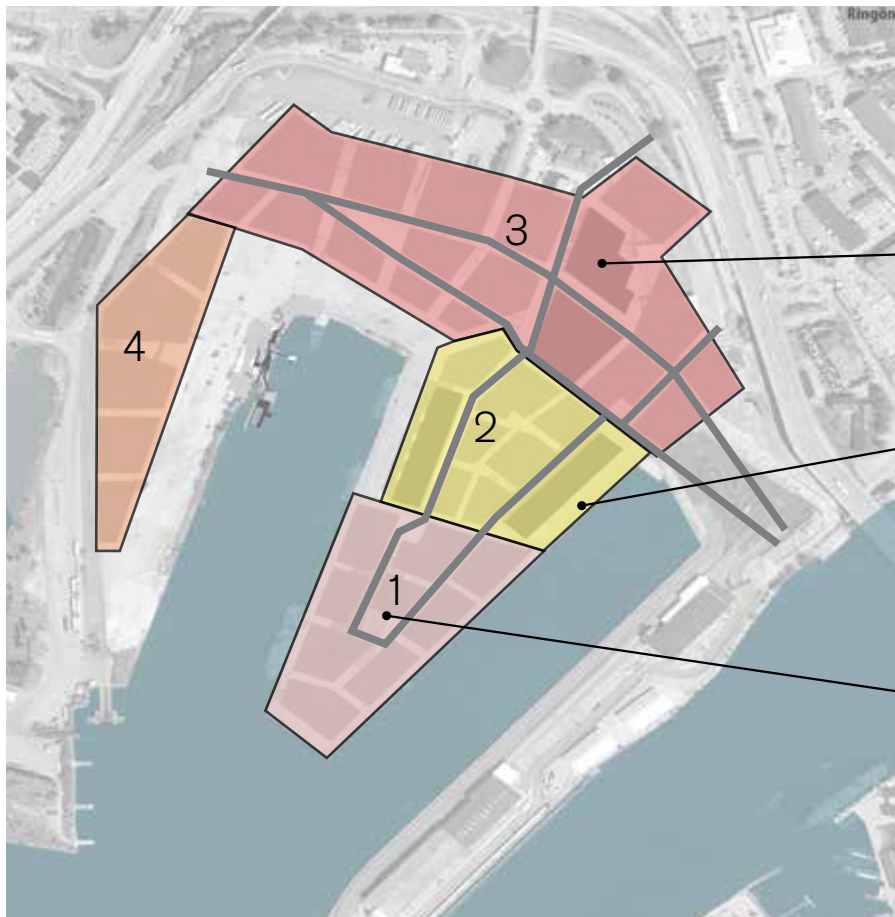
Två korsande handelsstråk möts här med de befintliga trämagasinen i skärningspunkten. Det ena stråket kopplar samman området som helhet mellan innerstaden och Kville och det andra kopplar mellan kollektivtrafiknoden ut mot piränden av Frihamnspiren. Delar av dessa stråk kan ha synlig dagvattenhantering. De befintliga magasinerna öppnas upp för nya publika funktioner och offentliga rum. Kring magasinerna byggs ny, kontrasterande och tät bebyggelse, som anpassas för att bevara och skapa goda solförhållanden.

Kvalitet: Nära grönska och vatten. Fina sollägen och utblickar.

Karaktär: Slutna kvarter, 5-10 vån, varierande husdjup, balkonger, gatubredder 6-12 m, shared space, gröna gatu/gårdsrum, verksamheter, aktiviteter kopplade till park och vatten.

Delområde 4: Parkstaden

Bebyggelseområdet gränsar till Jubileumparken. Byggnadernas skala är anpassad för att skapa goda solförhållanden i parken. Parken sträcker sig in mellan bebyggelsen och kanske även vertikalt upp på den. Publika och kommersiella program koncentreras till kanten ut mot parken.



Röster från workshopen:

En finmaskig kvertersstruktur ska prägla hela Frihamnen.

Etablera varaktiga och trygga kopplingar till omkringliggande stadsdelar.

Öppna magasinsbyggnaderna! Möjliggör för passage igenom dem dygnet runt.

Färja mellan Operan och Bananpiren ska vara på plats senast 2021.

Bevara spåren av Frihamnen: kajkanter, pirar och marken fram till fasadliv ges en bearbetning som respekterar industriarvets materialpalett och skala.

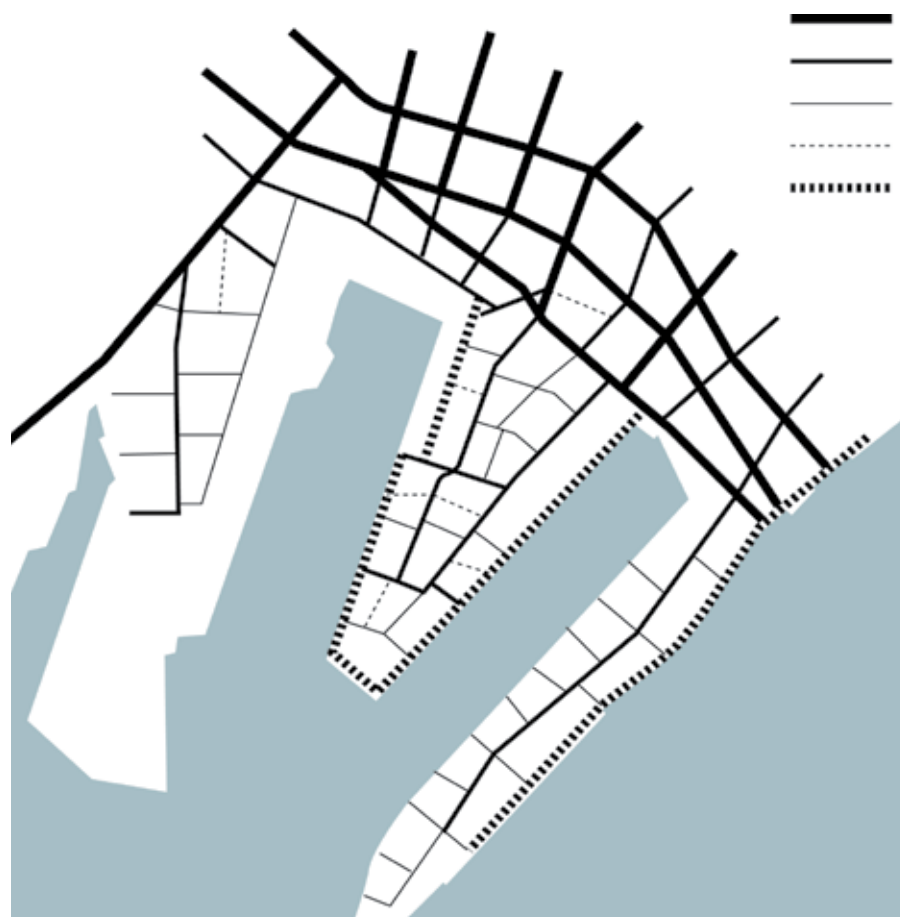
Handelsgatorna bildar ryggraden i gatunätet och kopplar vidare till angränsande områden.

Gaturummen ska utformas för att skapa vindskyddade miljöer.

Gator utformas primärt som gåfartsgator (7km/h).

Platser i området ska "rygga mot" två fasader för att inte omgärdas av trafik från alla håll

Skiss på möjliga delområden inom Frihamnens etapp 1.



Stadsgata, typ 1

Stadsgata, typ 2

Gränd

Smitväg

Kaj

Skiss av möjlig strukturering av gatuhierarki inom etapp 1.

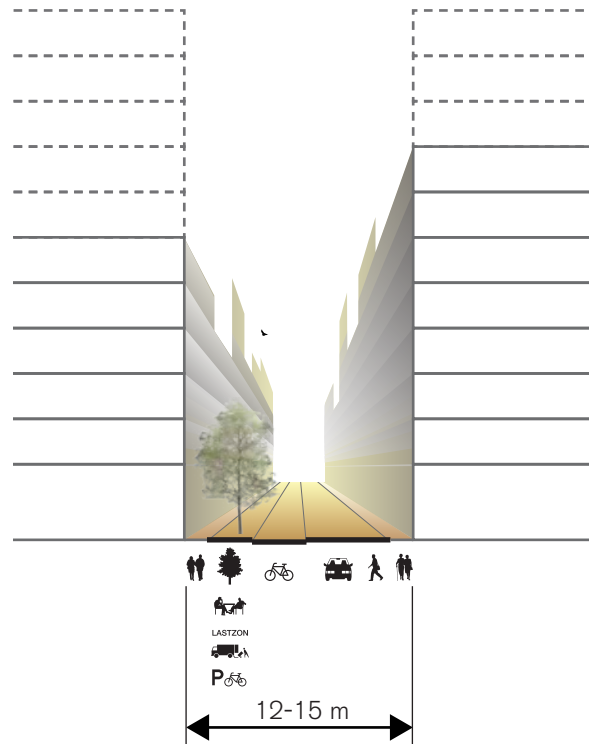
Gaturumssektioner

Test av innehåll och skala

Under workshopen pågick arbetet med utformningen av gaturum och gaturumssektioner. Karaktären på Frihamnens gator, gränder, kajer och smitvägar styrs av krav på täthet i området samt lokala faktorer som sol, vind, utblickar, behov av dagvattenhantering eller liknande. På detta uppslag listas funktioner och möbleringsmöjligheter som gaturummen kan innehålla. Det ska inte läsas som att alla listade egenskaper förekommer överallt, det är inte möjligt. Gaturumssektionerna ska fortsätta testas och utvecklas för att hitta den balans som möjliggör både täthet och kvalitet.

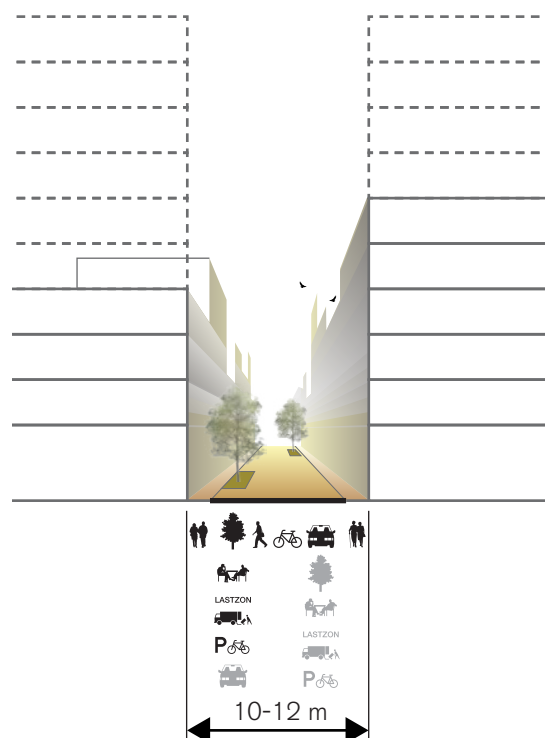
Stadsgata typ 1

- Bredd 12–15 m
- Byggnadshöjder mellan 4–10 vån
- Minimum 1 entré/6 meter fasad
- Täta gaturum med bebyggda kanter
- Hög andel lokaler i markplan, med undantag för vid bostadsentréer
- Ca 2 m förgårdsmark/kvartersmark
- Assymmetrisk sektion för att maximera sollägen
- Gångfartsgata
- Dagvattenhantering
- Trädplantering
- Korttidsparkering med bil
- Lastzoner
- Handikapparkering
- Cykelparkering för besökare
- Ledningsdragning under mark



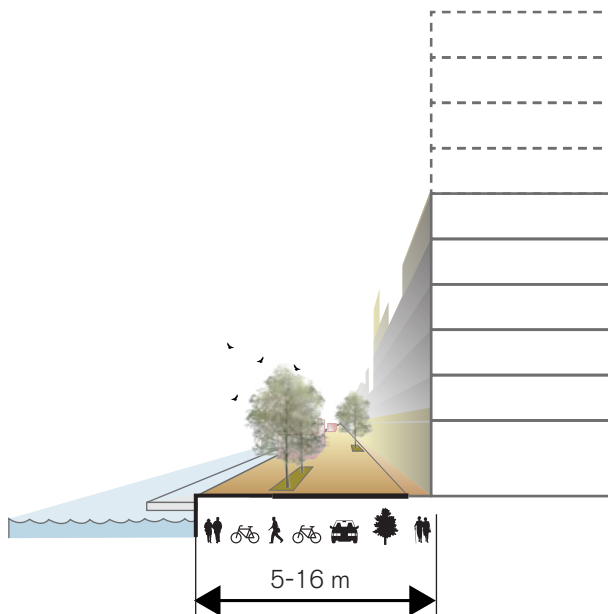
Stadsgata typ 2

- Bredd 10–12 m
- Byggnadshöjder mellan 4–10 vån
- Minimum 1 entré/9 meter fasad
- Täta gaturum med bebyggda kanter.
- Hög andel lokaler i markplan, med undantag för bostadsentréer
- Ca 1,5 m förgårdsmark för skyltning
- Assymmetrisk sektion för att maximera sollägen
- Gångfartsgata
- Dagvattenhantering
- Trädplantering (om över 10 m)
- Lastzoner/Korttidsparkering med bil
- Handikapparkering
- Cykelparkering för besökare
- Ledningsdragning under mark



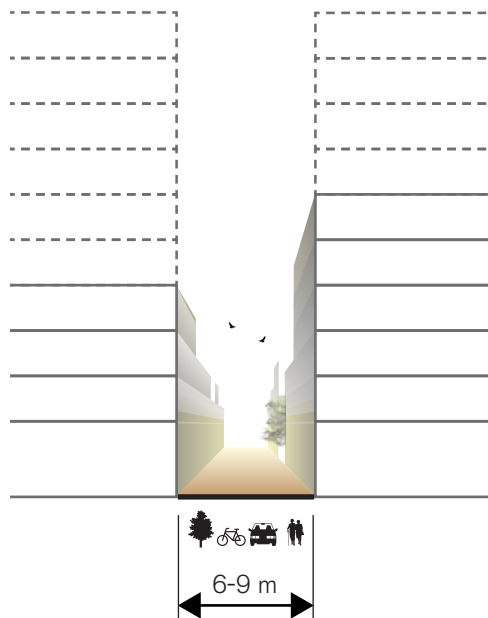
Kaj

- Bredd 5–16 m
- Lokalt stor bredd för restaurang/paviljongbyggnader
- Byggnadshöjder mellan 4–10 vån
- Minimum 1 entré/9 meter fasad?
- Hög andel lokaler i markplan, med undantag för vid bostadsentréer
- Gångfartsgata
- Dagvattenhantering
- Trädplantering (om över 10 m)
- Korttidsparkering med bil
- Handikapparkering
- Cykelparkering för besökare



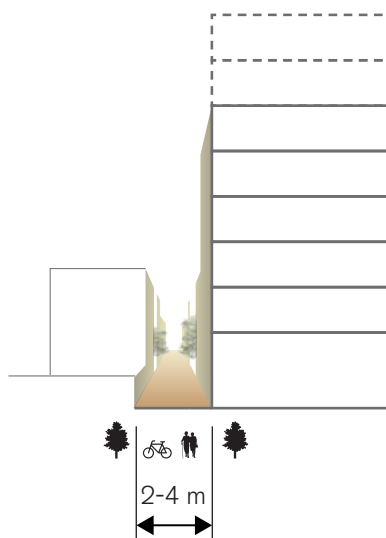
Gränd

- Bredd 6–9 m
- Byggnadshöjder mellan 4–10 vån
- Glimtar in till gårdar
- Ingen förgårdsmark
- Gångfartsgata
- Dagvattenhantering

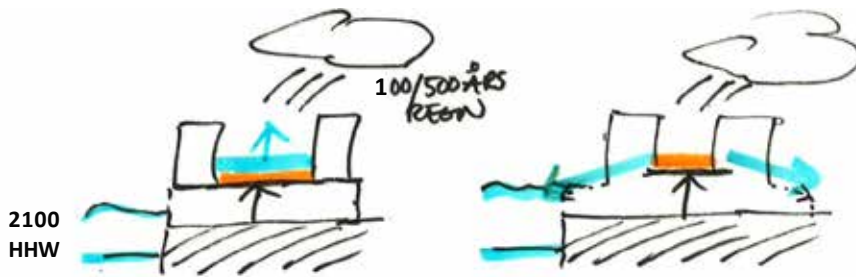


Smitväg

- Bredd 2-4 m
- Bara gång och cykel tillåten
- Avledning av dagvatten



Klimatanpassningsstrategi



Hög- och lågstråk skapar säker mark vid höga vattennivåer och möjliggör att snabbt leda bort regnet på ytan.

En integrerad strategi

I Frihamnen tas ett samlat grepp på vattenfrågorna: högt vatten, skyfall och dagvatten. Genom strategiskt placerade hög- och lågstråk och ett nätverk av blå-gröna gator säkras området vid höga vattennivåer och extrema regn. Det tillåter oss att aktivt möta vattnet och tillför värde och identitet.

Anpassning till högvattennivåer

Genom höjdsättning av viktiga kollektivtrafikstråk och upphöjda stråk ut på pirarna till min +2,8 säkras tillgänglighet för alla kvarter och funktionskravet - att kunna ta sig till/från sin bostad/arbetsplats vid översvämning - uppfylls. Kajerna ligger på en lägre nivå (+2,5) med möjlighet för nertrappning mot vattnet. Högre höjd på viktiga stråk och kajer ger ett skydd av området på medellång sikt, fram till ca 2070. På längre sikt är staden beroende av en storskalig lösning för att skydda nya och befintliga områden.

Skyfall och vardagsregn på ytan

För att minimera konsekvenserna av skyfall över tätbebyggd miljö behövs ett antal uppsamlande lågstråk dit vattnet snabbt leds för att föras ut i älven. Allt vatten tas om hand på ytan och ska ses som en resurs som integreras i stadsbilden. Lågstråken utformas enligt övergripande principer (se kartbild): ytliga fördröjningsstråk (gröna eller urbana), öppna kanaler med förbindelse till älven, parkstråk längs åar (Kvillebäcken), samt blå-gröna gator för fördröjning och rening. Stråken utformas med utgångspunkt i områdesspecifika förutsättningar som vattenvolym/flöden, bebyggelseäthet, gaturum, intilliggande funktioner, karaktär etc. Viktigt vid utformning är att lågstråken är mångfunktionella och ingår naturligt i grönstrukturen, samt att de kan samutnyttjas med till exempel skola och förskola.

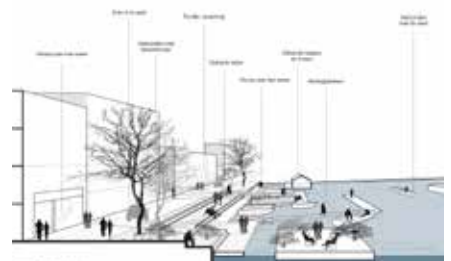
Blå-gröna gator

Dessa "skyfallsgator" transporterar vid behov vattenmassorna till lågstråken. De tar även hand om vardagsregnet, med fokus på rening och fördröjning. Dagvattnet leds ytligt i gatan antingen direkt ut i älven/hamnbasängerna (på pirarna) eller till lågstråken och sen vidare ut i älven. Rening och fördröjningsbehovet avgörs av föroreningshalt (mängd fordon) och avstånd till recipient. Detta varierar inom området, tex. kring Hjalmar Brantingsgatan där biltrafik koncentreras, kommer reningsbehovet vara större, fördröjningskapaciteten öka och större inslag av växtlighet kommer behövas.



1

Gröna fördröjningsstråk – gröna mångfunktionella ytor utformade för att ta hand om stora vattenmassor vid extremregn och dit normalregn leds för att föras vidare ut i älven. (Referens: från rapporten "Konkretisering av skybrudsplan København V og Frederiksberg V", DK)



2

Aktivt möta vattnet – höjdsättning av viktiga stråk och kajer tillåter oss att möta vattnet där vi kan och önskar. (Referens: överst Hafen city, Hamburg, nederst Buiksloterhamm, Amsterdam)



3

Urbana fördröjningsstråk. Uppsamlings-
ytor för vatten utformade som en integrale-
rad del av stadsrummet. Kan rymma stora
mängder vatten vid behov.
(Referenser: t.v. "Skyfallsrännan" Israels
plads Kbh, t.h. "Water plaza", Rotterdam).

STRATEGI FÖR SKYFALL & DAGVATTEN

-  lågstråk - öppen kanal
-  lågstråk - fördröjningsstråk grönt/urbant
-  lågstråk - Kvillebäcken
-  dagvatten i gata - yttlig avledning/
fördröjning i växtbädd



STRATEGI FÖR HÖGT VATTEN

-  upphöjda stråk (min +2,8)
-  evt. älvs-kantskydd (min +3,8)



4

Öppna kanaler utformas varierat och
mångfunktionellt utifrån platsens
förutsättningar. (Referens: från vänster
Amsterdam, sedan Aarhus, Dk)

Mobilitet

Rörelser i Frihamnen

En järnväg med transporter av farligt gods, stadens mest trafikerade kollektivtrafikstråk, en öppningsbar bro och en spårvagnsdepå. Frihamnen omges av infrastruktur, alla med sina särskilda behov och begränsningar.

Vidare har området en geografisk utmaning i form av de tre pirarna som ställer stora krav på utformning av rörelser och förbindelser inom området. Dessutom påverkar valet av olika trafiklösningar de omkringliggande områdena på olika sätt. Det är angeläget att interaktionen mellan Kville, Backaplan, centrala staden och Frihamnen blir enkel, funktionell och inbjudande för att Frihamnen ska bli attraktivt, redan från start. Viktigt är också närhet till god kollektivtrafik, båt-/ broförbindelser mot city samt bro-/ tunnelförbindelser mot Kville och Backaplan.

Några frågeställningar som diskuterats under vårens workshopprocess är:

- Samordning av gods och avfall för transporter inom området i syfte att minska trafiken och miljöbelastningen.
- Möjligheten att nyttja vattnet som transportväg för nytänkande och hållbar mobilitet och logistik.
- Parkeringslösningar för bil och cykel samt bilpooler utifrån Vision Älvstadens låga parkeringstal. Både under utbyggnadsskedet och då området står klart.
- Noder för samordning av olika logistikfunktioner, såväl för privatpersoner som verksamheter. Exempel är uthämtning av paket, livsmedel och olika servicetjänster.

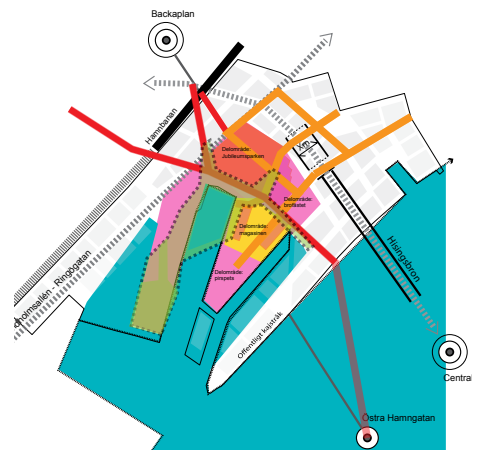
Under workshoppen har en förenklad trafikstruktur undersökts på för att belysa och undersöka hur planeringen av stråk påverkar utformningen av kvarter. Förslagen måste utvecklas, samt konsekvensbeskrivas och visualiseras för att kunna utvärderas.



Attraktioner och kopplingar i Frihamnen.



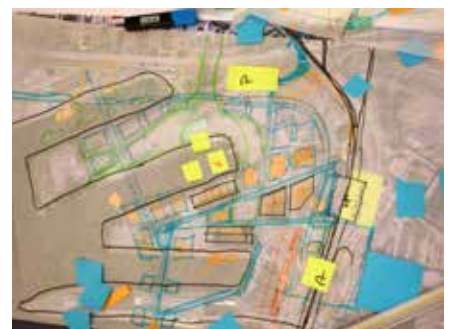
Hela staden - med gena gröna stråk.



Skiss på trafikstruktur inför workshop 2.



Viktiga handelsstråk etableras tidigt.



Skiss på möjliga lägen för parkeringshus.

/ citat workshopgrupparbete

Parkstaden

På denna sida visas två av många möjliga utformningar av gränssnittet mellan Jubileumsparken och bebyggelsen. Detta kommer studeras vidare, både avseende bebyggelsekant men också kring hur kopplingar genom parken planeras för att skapa trygghet, samt hur parkrummet i sig utformas i mindre rum med olika funktioner.

Alternativ 1

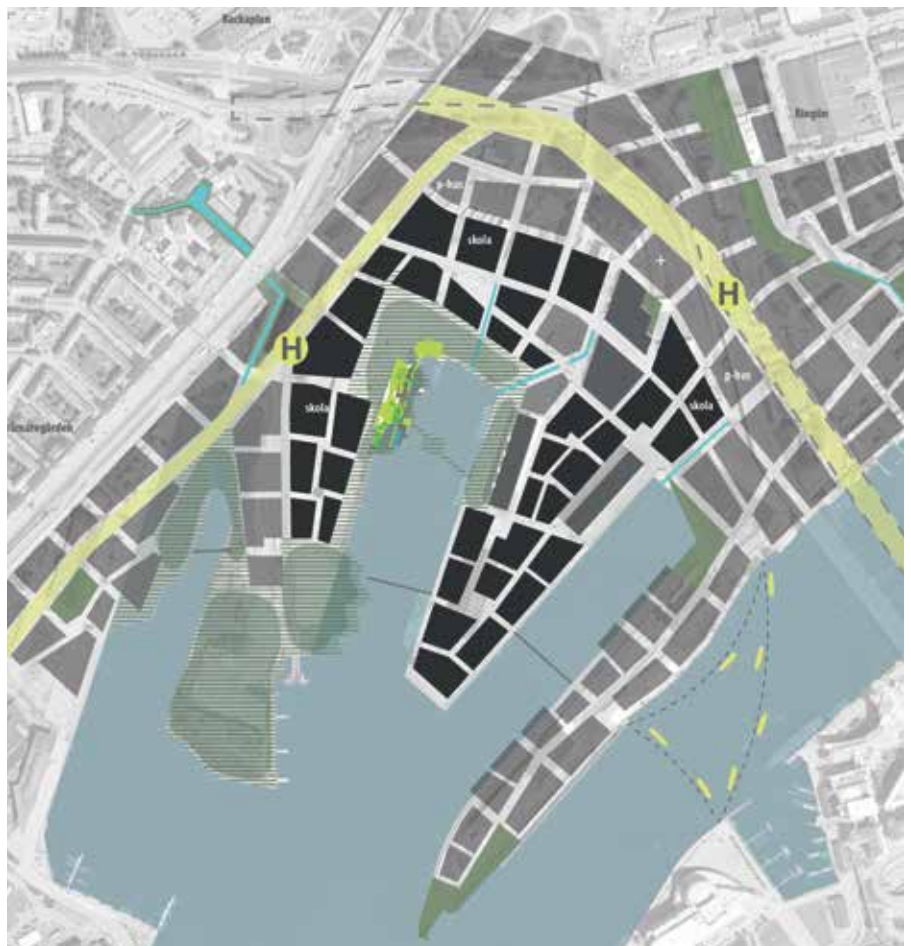
Rak bebyggelsekant mot parken ger en tydlighet, men också en ensartad upplevelse av parkrummet. Parkrummet kantar mittersta hamnbassängen med breda gröna rum, som är relativt lika varandra i storlek.



Parkstudie alternativ 1

Alternativ 2

Bebyggelse kliver ut i parken vilket skapar olika breda parkrum, som alla har vattenkontakt. Parken delas upp i en inre lugnare del, och en yttre vildare del. Där bebyggelsen stiger fram kan en mer urban typ av parkrum skapas, med verksamheter som lockar besökare att röra sig vidare ut i parken. Vid Kvillebäckens utlopp kan ett parkrum utformas som kan vara delvis översvämningbart. Det är lämpligt här eftersom ny markfyllning vid Lindholmskajen kan bli svår att bebygga. Detta kräver dock närmare studier.



Parkstudie alternativ 2

Kvartersstorlekar

Konfigurationerna av hur kvarteren utformas kan vara många och se olika ut. Testerna ska ses som en arbetsmetod och ett diskussionsunderlag, snarare än som konkreta förslag. Här bredvid finns två olika kvarterstester som visar på för- och nackdelar med att ha två respektive tre kvarter i bredd på pirspetsen.

Två gator, små kvarter

Variant med två stråk som kopplas samman på pirspetsen. Detta skapar ett enklare flöde i området. De små kvarteren minskar flexibiliteten i utformningen av byggnadstypologier något. Kajkanterna blir då ca 5 meter breda för att klara kvartersstorlekar. På grund av tätheten bör byggnadshöjder hållas nere.



Kvartersstudie med två gator.

En gata, större kvarter

Variant med mittförlagd gata ut på pirspetsen efter kajskjul 113/107. Detta möjliggör något större kvarter som då kan klara fler olika typologier. Större kvarter klarar högre täthet och högre hus. Den enda gatan minskar trafiken, men minskar också känslan av komplexitet och myllrande innerstad. Mittförlagd gata kan möjliggöra bredare kajer, ca 8-12 meter.



Kvartersstudie med mittförlagd gata.

Kvartersnivå

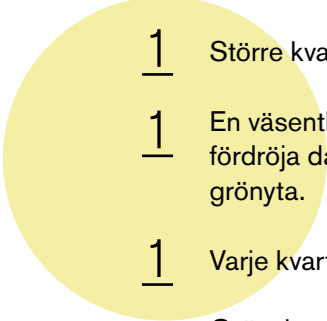
Illustrationen ska läsas som ett utforskande i skissform av några av de råd, anvisningar och regler för utformningen av gaturum, platser och bebyggelse inom Etapp 1 av Frihamnen som diskuterades under workshoppen.

Kvarter

Planen ska erbjuda olika kvarterstyper: slutna kvarter, öppna kvarter, kvarter vid vatten, punkthus etc. Samt kvarter med kvaliteter som passar för skola, förskola, äldreboende, sjukhus och annan service.

I varje kvarter ska finnas en variation av upplåtelseformer. Det ska erbjudas en mångfald i boendet avseende lägenhetsstorlekar, typer, service etc.

Kvarter ska delas upp i flera fastigheter för att säkra variation.

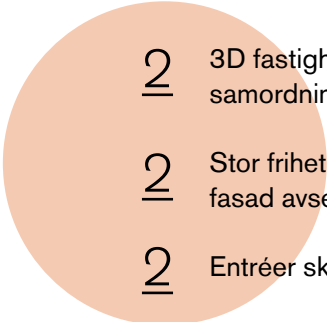
- 
- 1 Större kvarter ska erbjuda smitvägar tillgängliga för allmänheten.
 - 1 En väsentlig del av takytan ska utformas som takterrasser. Dels för att fördröja dagvatten, dels för att tillgodose bostäder med kvalitativ privat grönyta.
 - 1 Varje kvarter ska erbjuda minst en pocketpark (på kvartersmark).

Grönska ska utnyttjas multifunktionellt, som t ex buller- och värmedämpare.

Inom varje kvarter ska det finnas en variation av våningsantal.

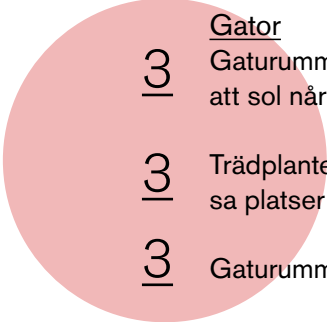
Entréplan ska vara förberett för verksamhetslokal. 4,0 m är minsta rumshöjd.

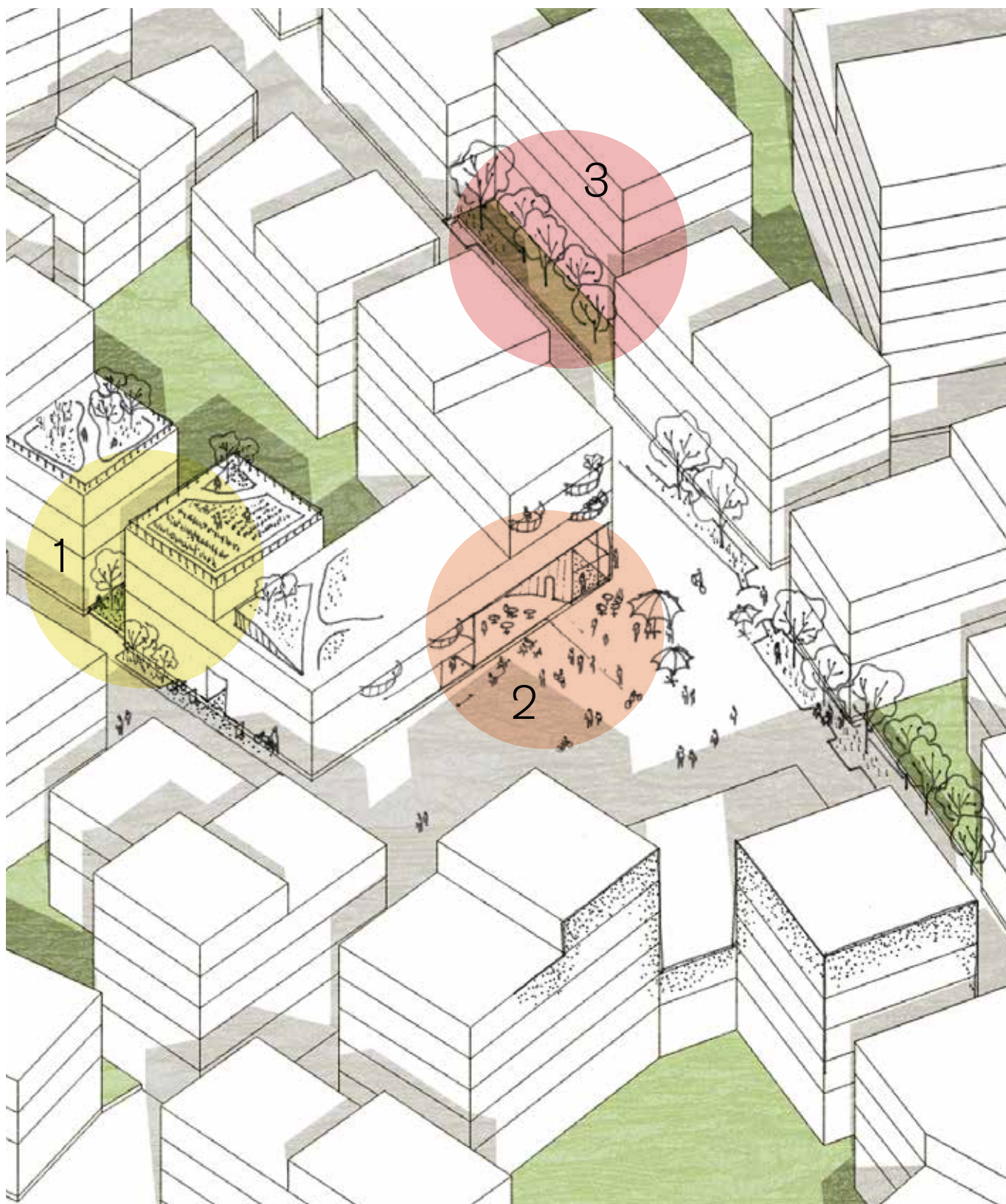
Generellt ska finnas en för allmänheten tillgänglig yta kvartersmark utanför kvarterets byggda perimeter (gäller ej i fastighetsgräns mot gränd).

- 
- 2 3D fastighetsbildning för verksamheter i markplan ska möjliggöra större samordning av det kommersiella utbudet.
 - 2 Stor frihet ska ges för hyresgäster i markplan att skapa ett eget uttryck i fasad avseende skyltning och användning av förgårdsmark.
 - 2 Entréer ska alltid vara mot gata där sådan gränsar till fastigheten.

Kontor, liksom skolor och förskolor ska huvudsakligen placeras mot norr, då de ofta kan ha stort behov av solavskärmning.

Gator

- 
- 3 Gaturummen ska kantas av byggelse med varierande höjd för att säkerställa att sol når ner på marknivå.
 - 3 Trädplanteringar ska ges plats i gatan för att bryta vind och buller samt anvisa platser för fördröjd dagvattenhantering, det ger då bredare gator.
 - 3 Gaturummen ska ha synlig del för dagvattenhantering (gärna grön).



Inzoom kvarter, där råd och beskrivningar från manifestet driver utformningen av kvarteren.

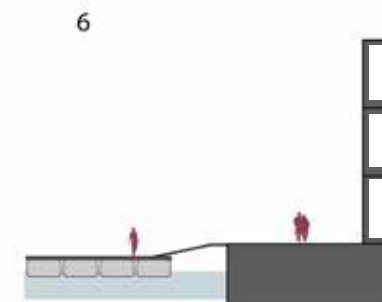
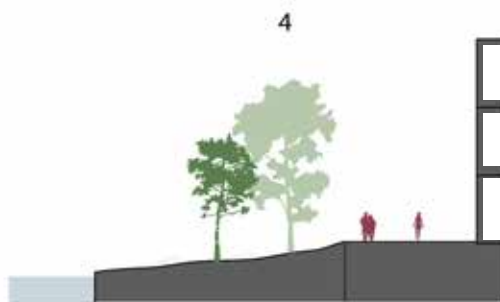
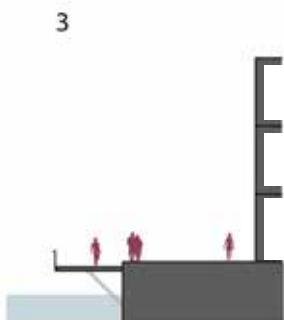
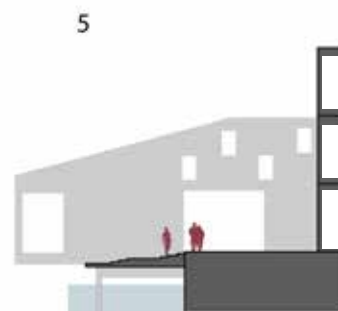
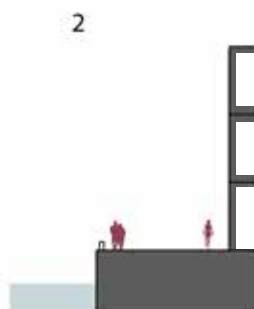
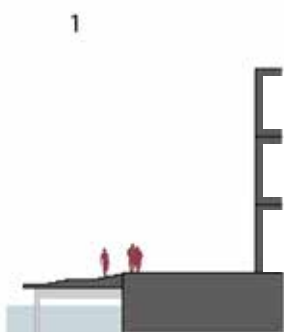
Kajkanter

typer och skaltester

Under workshopen diskuterades generella riktlinjer för gestaltningen av hur Frihamnen möter vattnet. Diskussionerna rörde behovet av goda kopplingar och siktlinjer från områdets entrér men handlade kanske främst om den stora tillgång som kajerna utgör. Klart framstår att Frihamnen behöver en "vattenplan" - ett dokument som beskriver och illustrerar hur kajkanter och hamnbassänger fortsätter att utvecklas till aktivitets-, bruks- och verksamhetsyta. Några punkter som workshopdeltagarna enades om var att kajerna i alla lägen ska säkerställa kvalitativa rörelsestråk för gång och cykel. Bredder varierar mellan 6-8 m, och i fina sollägen lokalt upp till 16 m. Bebyggelse i kanter kan variera mellan 4-6 vån.

Mötet med vattnet gestaltas på olika sätt. I vissa lägen som mjuka slänter eller andra typer av gröna kanter, i andra lägen som mer klassiska kajer. Här finns även olika typer av bryggor och andra lätta konstruktioner. Båtplatser ska finnas och husbåtar ska tillåtas att etablera sig i vissa lägen.

Uppslaget försöker visualisera några av workshoppens diskussioner.



Typ 1
Mjukare zon mellan kaj och vatten, erbjuder närmare vattenkontakt.

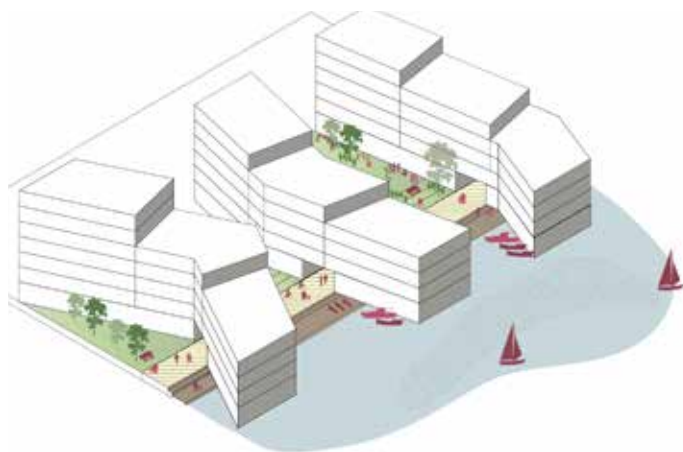
Typ 2
Skarp kant, kopplad till Frihamnens industriella arv. Långt till vattenytan.

Typ 5
Bebyggelse som kragar ut i vattnet. Bryggor med rekreativa funktioner och verksamheter är möjliga här.

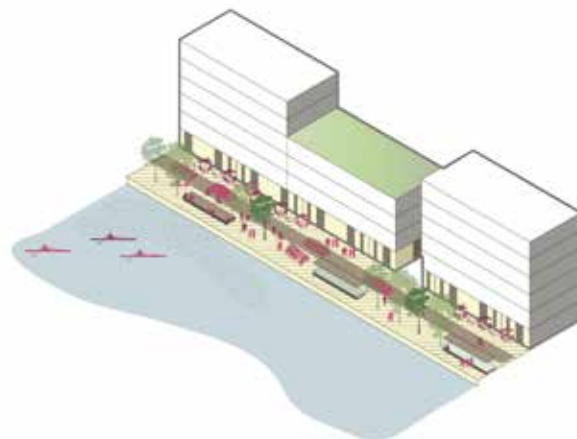
Typ 3
Utkragande brygga, rekreativ utformning. Möjliggör båtverksamheter.

Typ 4
Översvämningsbar grön slänt. Lösning kopplad till olika typer av parkrum.

Typ 6
Flytande brygga på vattnet skapar god vattenkontakt, möjliggör många olika funktioner och är enkel och snabb att addera.



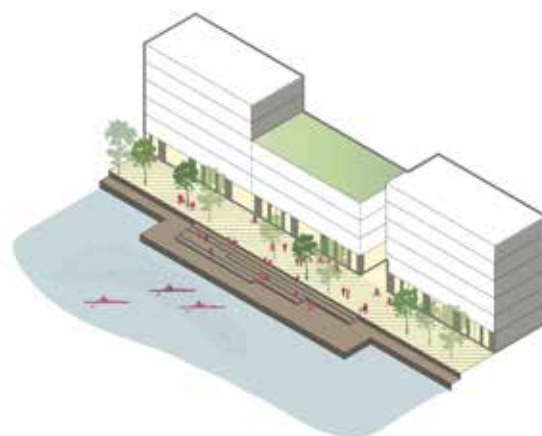
Bebyggelse som kragar ut i hamnbassängen. Publik kajpromenad genom byggnaderna. Volymerna optimeras för vind och sol.



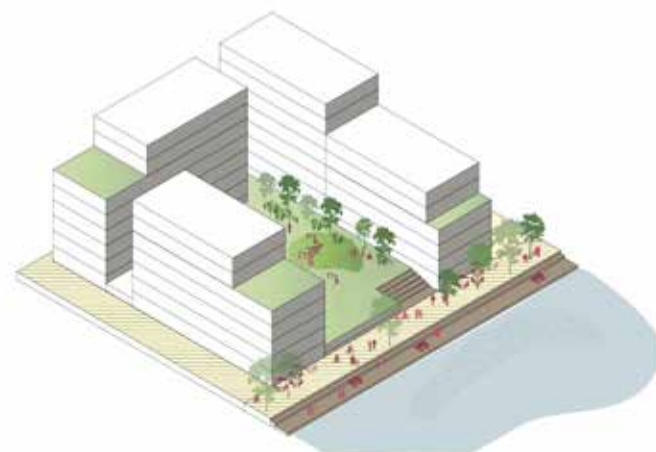
Kajkant med ca 12 meters bredd. Grön och aktiv utan bryggor eller annan utvidgning. Här kan viss biltrafik tillåtas.



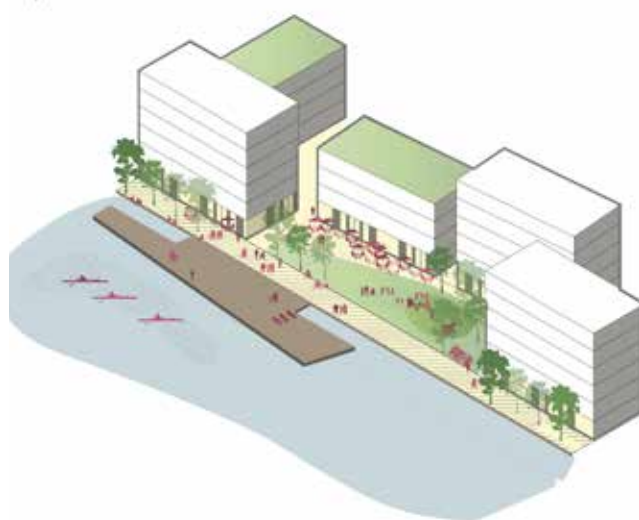
Småskalig bebyggelse vänder sig mot kajkant, med möjlighet att komma nära vattnet. Lugnare, mer intim typ av kaj.



Kajkant: 8-16 meters bredd
Bryggor för vattenaktiviteter och rekreation trappar ned kanten mot hamnbassängerna.



Gård inom kvarter som utformas för kontakt mot kaj och vattenrum.

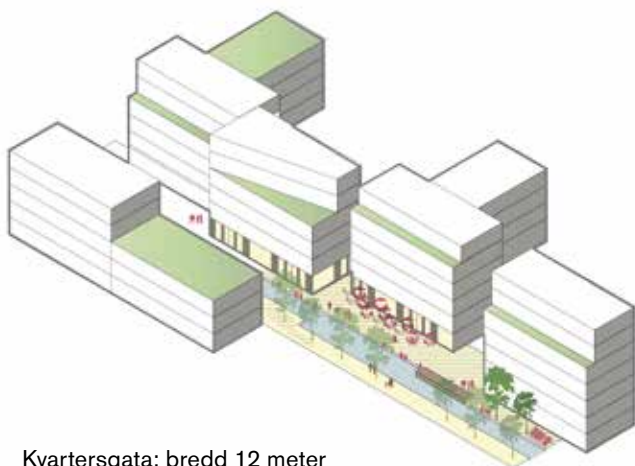


Bebyggelse vid kaj, bredd 5-14 meter
Vindskyddade offentliga fickparker kan få flytande förlängningar ut i vattnet.
Flytande bryggor utformas till attraktioner.

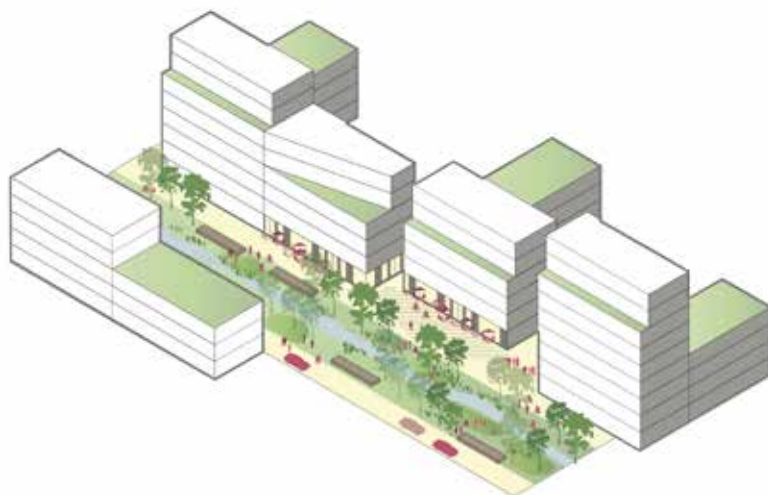
Publika rum

typer och skaltester

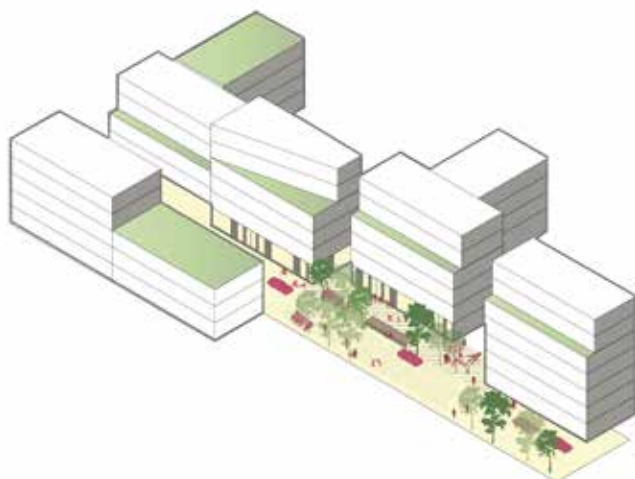
Vilka kvaliter vill vi skapa i Frihamnen? Visionen och manifestet sammanfattar målen som workshoppen enades om. Men vilka kombinationer av byggnader, program, gaturum och platsrum skapar och säkrar dessa kvaliteter. Är det slutna kvarter, öppna kvarter, hybridformer. Och vilket antal våningar, vilken relation till gata och gård, vilken typ av fastighetsbildning? För att ta reda på det måste man testa, och utvärdera. Under workshoppen kom detta arbete en bit på väg, genom samtal, modellarbete, skisser och försök att formulera en Frihamnens egen verktygslåda. Skisserna på detta uppslag bygger vidare på dessa diskussioner.



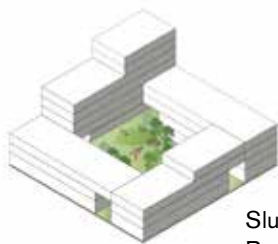
Kvartersgata: bredd 12 meter
En delad yta (shared space) för grannskapsliv och lekande barn. Här finns plats för en begränsad biltrafik.
Exemplet ovan för denna typ av gata har en öppen dagvattenhantering, medan exemplet nedan har fler planterade träd.



Gata med öppen dagvattenhantering: bredd 25 meter
En grön korridor som kan koppla vidare till större parker och andra gröna rum. Här kan även viss trafik kan tillåtas.



Gård med en fickpark. Kan vara en tillfällig användning av platsen, eller ett kvarter med en del yta lämnad för gemensamt bruk av kvarterets invånare



Slutet kvarter.
Portar och grindar förhindrar
publik passage. Privat gård.



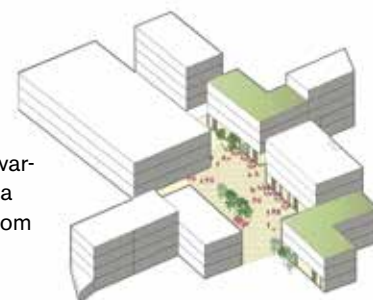
Stadsdelpark:
mindre del, 2Ha



Öppet kvarter. Utformningen
möjliggör passage från gatan.
Gården blir halvprivat. Zoner mot
gata kan samutnyttjas.



Upphöjd gård. Blandat kvarter,
bostäder överst, kommersiella
funktioner i bv. Typologin kan
fungera med motbyggt P-hus.



Litet torg mellan olika kvar-
ter. Kan ha många lokala
användningsområden som
odling, café, lek.



Sockelvåning med högre bebyg-
gelse på, för större kontor och
verksamheter.



Mellanstort torg. Kan vara lokal nod som
kombineras med hpl eller handel.
Plats för marknad, loppis och liknande.



Långsmala byggnadsvolymer ger
maximal utsikt och bra solförhållan-
den, samt bra koppling till offentli-
ga gröna rum.



Sammansatt kvarter.
Olika stora volymer skapar variation
utformningsmässigt och socialt.



Kajpark: del av ett större grönt
stråk. Flytande bryggor eller andra
strukturer kan öka användning och
attraktivitet.

FÄRDPLAN FRIHAMNEN





2015...

Här skisseras en möjlig färdplan för utvecklingen av etapp 1 av Frihamnen. Utvecklingsplanerna utgår ifrån workshopparnas gemensamma diskussioner. En röd tråd i samtalen har varit att utgå ifrån det som redan finns på platsen i form av aktiviteter, verksamheter och byggnader och bygga vidare på detta steg för steg. Här finns en tydlig koppling till Vison Älvstadens strategier för att hela staden och stärka kärnan. En utmaning som diskuterats är hur vi tar vara på de stora flöden av människor, material och fordon som genereras av byggarbetet inom etapp 1 samt för den nya bron. Hur skapa en plan som leverar byggt resultat redan 2021, och som även är öppen för de behov och upptäckter vi inte kan förutsäga idag?

Fokus på processen!
Frihamnen idag är också
Frihamnen imorgon!



2015 - 2017

Offentliga rum

Etablera en koppling till Kvillestaden – en parkentré.
Förstärk, utvärdera och förvalta prototyper i Jubileumsparken kring och i vattenrummet och ryggraden.

Temporär stad

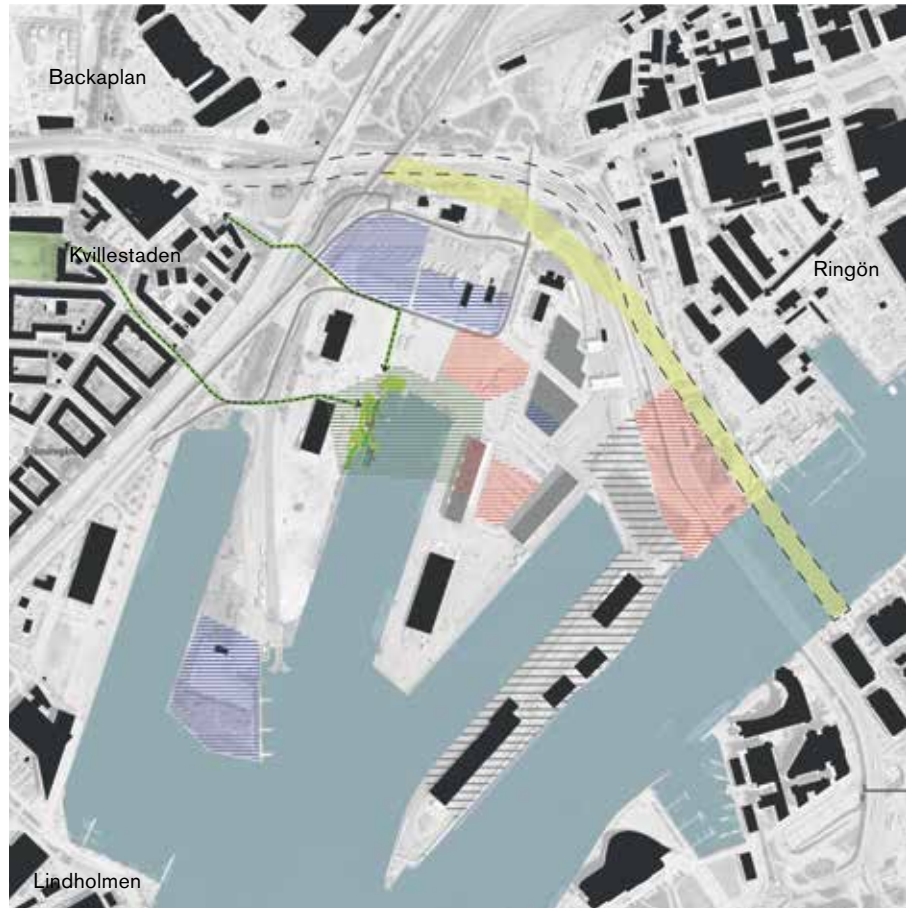
250 tillfälliga bostäder och funktioner tillskapas.
Magasin E eller D – temporär stad.
Bananpiren blir eventyta för staden.

Permanent stad

Inledande ombyggnad av Kajskjul 113.

Byggarbetsplats

Etablering av byggplats för ny älvbro.
Infrastruktur, ledningar mm för inledande etapper.
Förberedelse för byggnation av pionjärkvarter.



2017 - 2019

Offentliga rum – kopplingar

Etablera båtförbindelse till centrum.
Kajkanterna och vattenrummet kring Jubileumsparken förstärks och förvaltas.
Stärkt koppling till Ringön.
Nytt nätverk av offentliga rum etableras.
Inledande parkprototyper på Kvillepirens spets.

Temporär stad

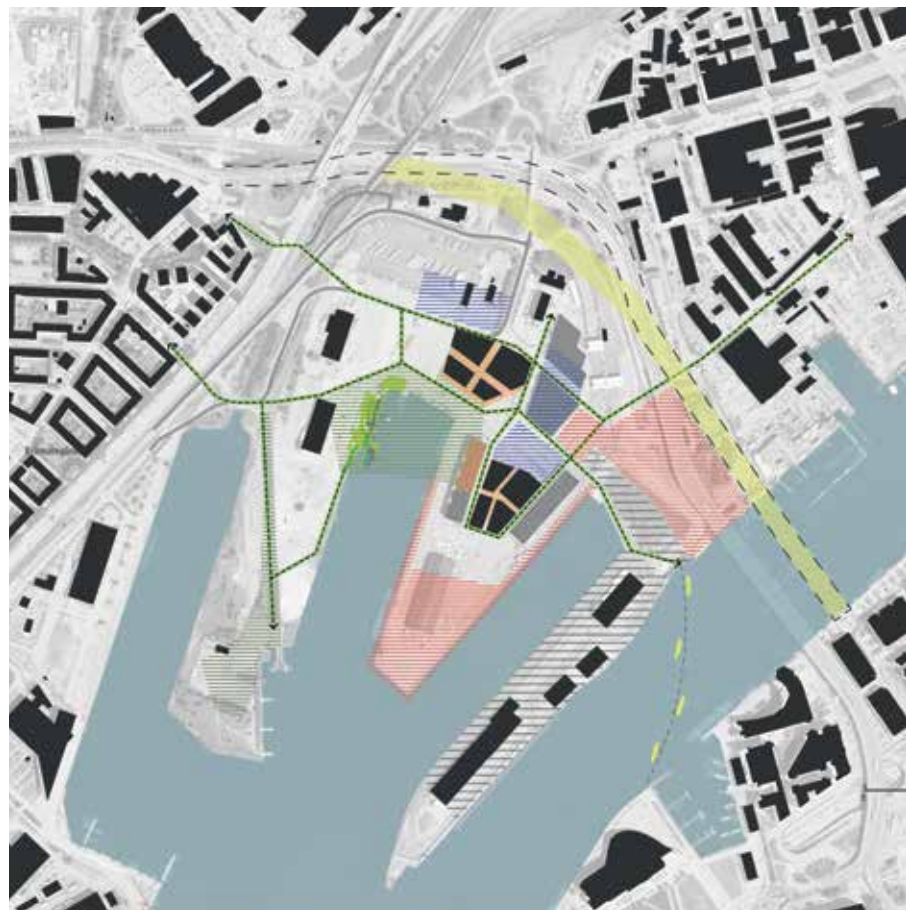
250 tillfälliga bostäder och funktioner.

Permanent stad

5 st pionjärkvarter byggs.
3 st av de låga magasinerna aktiveras.

Byggarbetsplats

Renovering av kajkanter vid Frihamnska-
jen samt utfyllnad i hamnbassängerna för
grundförstärkning av N:a Frihamnspiren.
Byggnation av pionjärkvarter.



2019 - 2021

Offentliga rum/kopplingar

Kvillepiren öppnas upp.
Parken 2 Ha

Temporär stad

Flytande bebyggelse i mindre skala
längs Norra Frihamnspiren.
Temporära broar.

Permanent stad

1000 bostäder, 1000 arbetsplatser finns.
Magasin 113.
Skolor och offentliga funktioner.
Handelsyta.

Byggarbetsplats

Förberedelse för byggnation av
fortsatta delar av etapp 1.
Gamla bron rivs.



2021-2027

Offentliga rum/kopplingar

Jubileumsparken får en rygg
av huskroppar.
Ny koppling till Backaplan
under Hamnbanan.

Temporär stad

Fler temporära broar testas.
Nya kopplingar till Kvillestaden testas.

Permanent stad

Finns 3000 bostäder och 2000 arbets-
platser.
Skolor och offentliga funktioner.
Handelsyta.

Byggarbetsplats

Förberedelse för byggnation längs med
Hjalmar Brantingsgatan.
Fortsatt utbyggnad av kollektivhållplats.
Andra etappen av parken.



...2035...

Planen nedan redovisar ett av flera tänkbara scenarios för 2035. I grått redovisas möjliga framtida kvartersbildningar. Skisserna utanför Etapp 1:s perimeter ska inte ses som ett förslag till framtida bebyggelse utan som ett test av hur flexibel etapp 1-planen i förhållande till olika scenarios. I denna variant är en förutsättning för att kunna bygga utmed Lundbyleden att både den och Hamnbanan grävs ned. På Hamnbanan går farligt gods och det i kombination med trafiken på Lundbyleden gör det svårt att bygga bostäder eller skapa goda kopplingar utan en överdäckning.

Staden har aldrig varit, och kommer aldrig att bli, färdigbyggd.

citat processledare



Development is about finding a balance between density, quality and money.

citat workshopdeltagare



WORKSHOPPROCESSEN





Upplägg och arbetssätt

Tre workshops under våren 2015

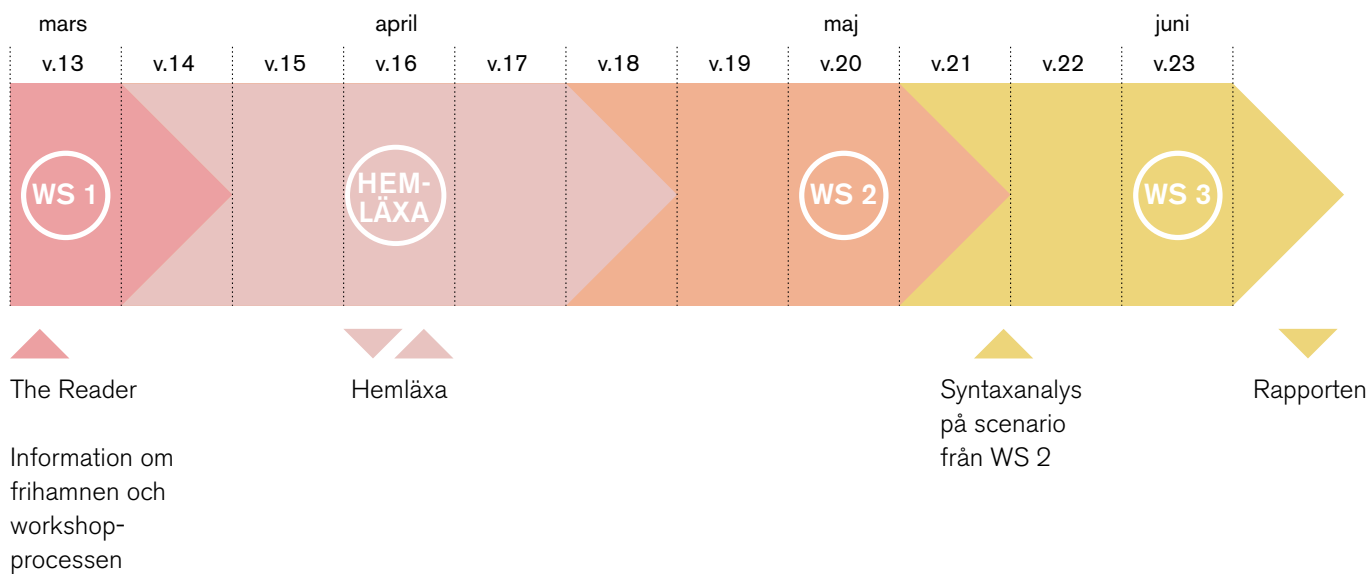
Workshopserien i tre delar har bedrivits i nära samverkan med processledare, byggkonsortie, stadens förvaltningar, inbjudna aktörer, experter och referenspersoner. Målet var att ge alla de som är involverade i arbetet med Frihamnen möjlighet att komma med inspel till etapp 1, samt att gemensamt arbeta mot en samsyn och struktur som underlag för fortsatt detaljplanering.

Med bas i Vision Älvstaden och planprogrammet har arbetet handlat om att:

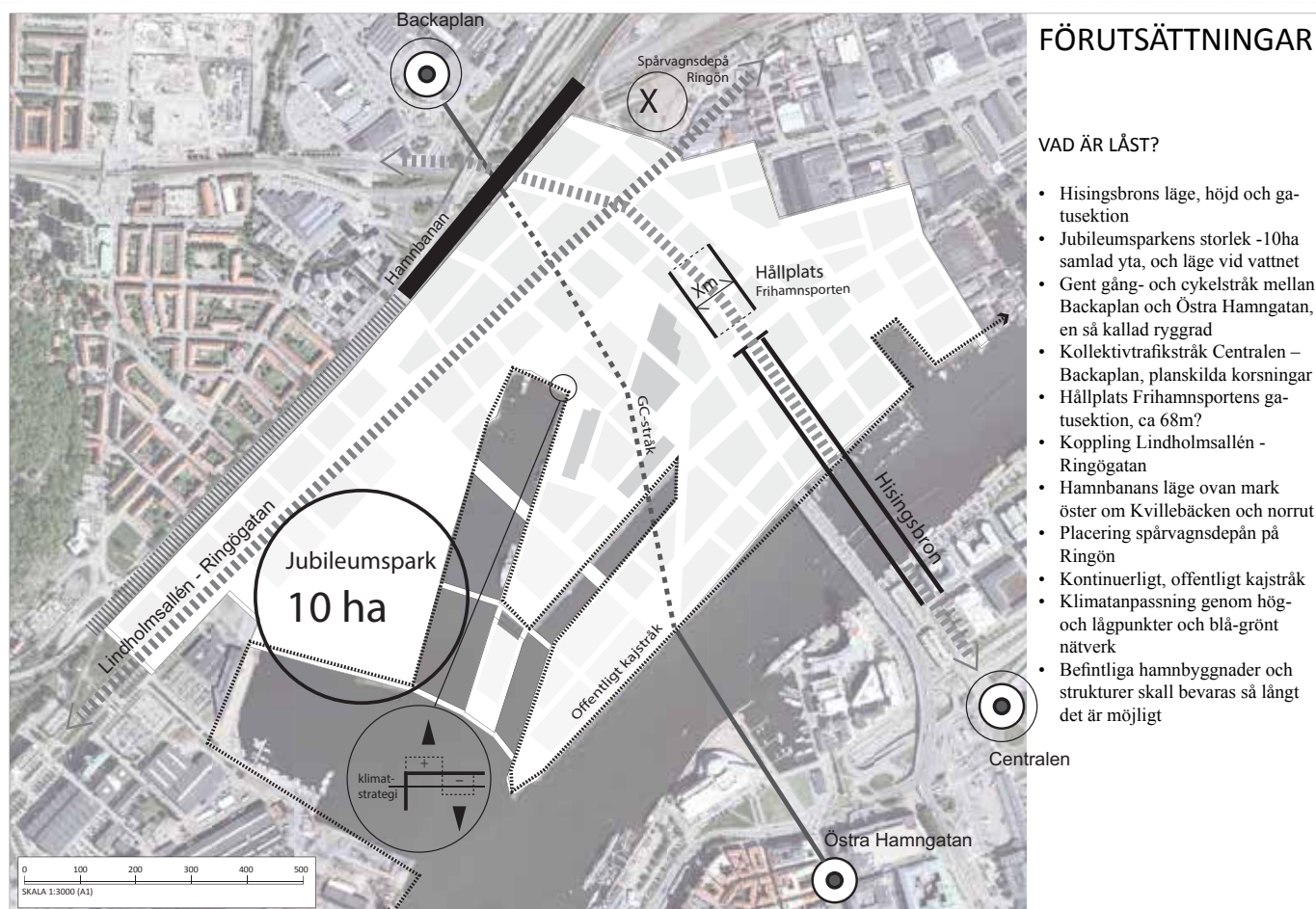
- Utifrån en övergripande planstruktur hitta avgränsningen för etapp ett.
- Fokus på gemensamma ytor och innehåll.
- Definiera och säkra en utvecklingsplan för olika nyckelprojekt.
- Titta på utbyggnadsstrategi och kopplingar till det befintliga.

Arbetssättet var likartat under de tre workshopparna. Dagarna inleddes med introducerande och sammanfattande dragningar samt redovisningar av nytt material i form av rapporter eller liknande som tillkommit. Därefter pågick gemensamt arbete i mindre tematiska grupper och därefter redovisningar i större plenum. Deltagarnas olika expertiser togs tillvara i gruppindelningarna. Gemensamt skissande i mindre grupper ledda av en processledare syftade till att uppnå konsensus i vissa knäckfrågor. Alla workshoppar avslutades med en offentlig presentation, i Älvrummet för WS 1 och 2, och i kajskjul 113 för WS 3. Inför dessa presentationer arbetade grupperna fram sammanfattande material som de presenterade.

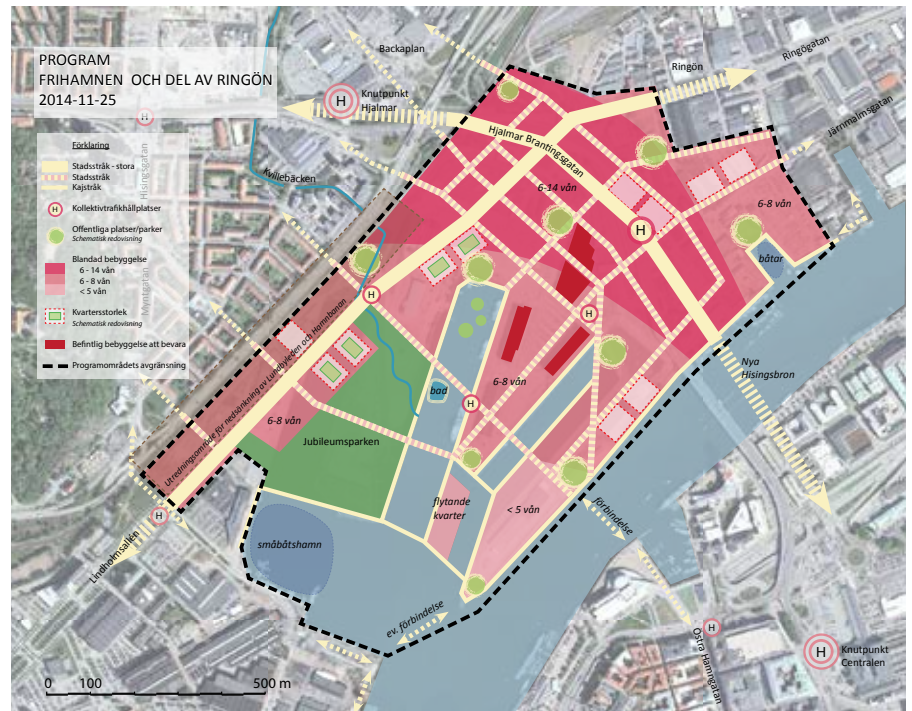
Workshop 1 fokuserade på att identifiera gemensamma värden samt att ge inriktning till workshop 2. Mellan workshop 1 och 2 delades en så kallad hemläxa ut, en omfattande uppgift som innebar en fördjupning av gruppens specifika tematiker. Redovisningen av hemläxan blev startpunkten för diskussionerna vid workshop 2, som fokuserade på planen och scenarion för 2021. I workshop 3 syftade arbetet till att utveckla styrmedel i form av principer och verktyg för planering, samt att syntetisera processen. Efter WS3 har planen justerats enligt workshoppens kommentarer. Arbetet med planeringen av etapp 1 av Frihamnen har fortsatt parallellt med att rapporten sammanställts.



Tidslinje som åskådliggör workshopprocessens olika faser.



Workshopens planutgångsläge. Information ur The Reader, som delades ut innan processen startade.



Planprogrammets struktur, utgångspunkt för workshopprocessen.

Workshop 1

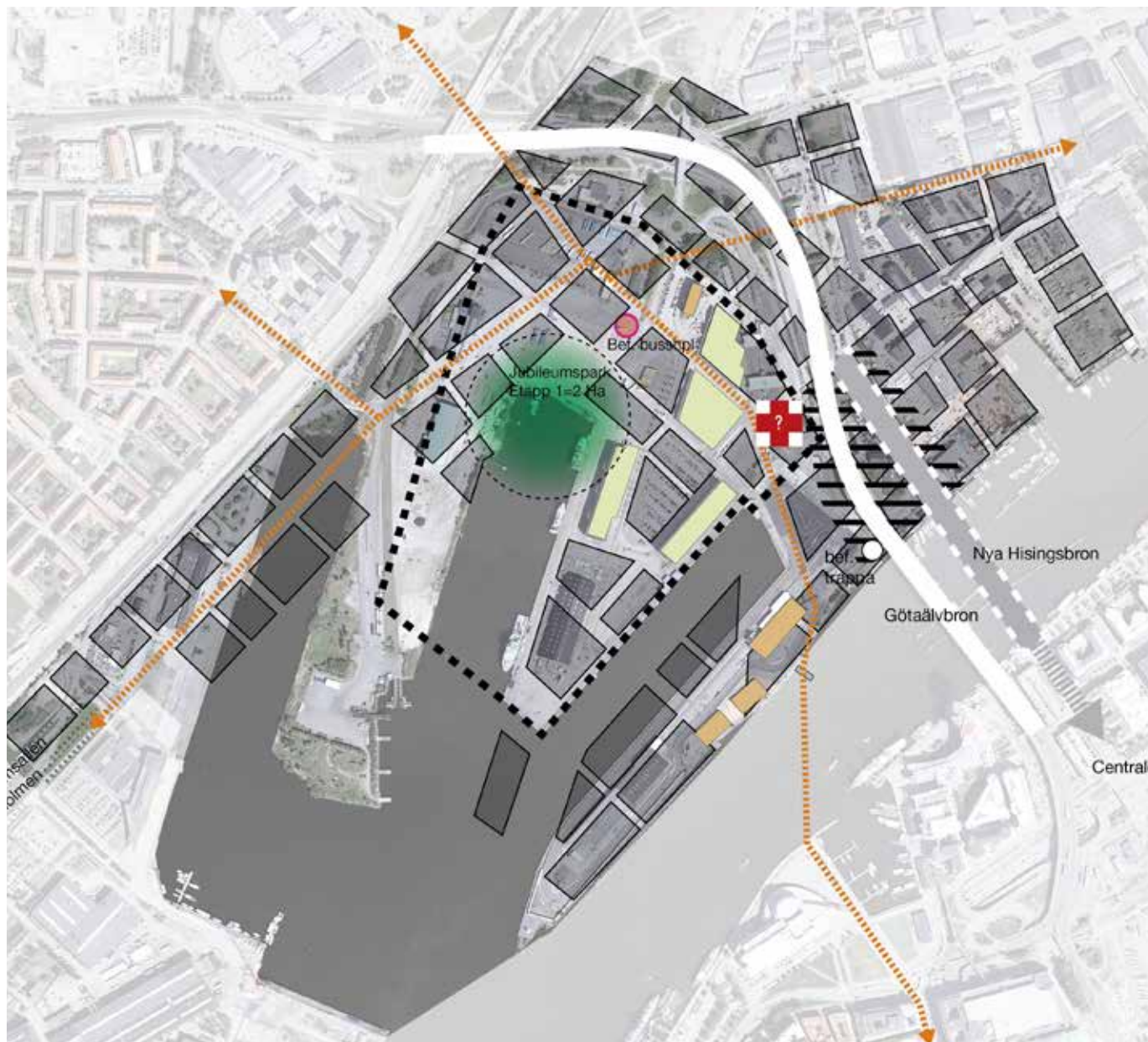
(24 -26 mars)

Under workshop 1 var Gert Urhahn och Bernadina Borra från SpCiti processledare. Fokus för workshopen var att utveckla målbild och vision: vad är Frihamnen? Gruppen skulle lära känna varandra och workshopledarna samt få en överblick av aktuell planeringsstatus. Arbetet med planen var intensivt och gick tidigt in i en fas där ingångsvärden och redan gjorda slutsatser ifrågasattes. Efter en lite trevande start togs gemensamt flera viktiga och formande beslut. Under workshopen deltog geoteknikexperter från Tyréns för att stötta upp vid frågor kring anläggning och markfyllning. Deras information om att det är svårt att bygga på nyttillskapad markfyllnad stärkte övertygelsen om att till största del bevara kajkanternas utsträckning.



Gwnomgång och diskussioner av parkgruppens arbete.



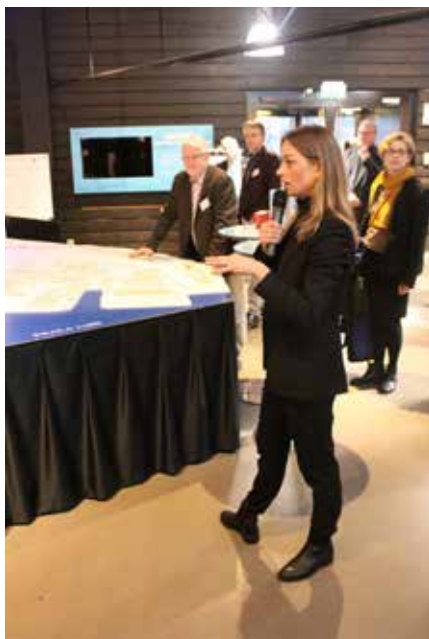


Gemensamt beslutad planstruktur efter WS 1, samt markering för utbredningen av etapp 1.

Vad kom vi fram till?

Summeringen av WS1 gav att gruppen enats om några riktlinjer som påverkar utgångspunkterna i planprogrammet. De viktigaste är:

- Aktivt möta och tillvarata vattnet som resurs. Bibehåll och utveckla de tre hamnbassängerna.
- Utgå från bef. byggnader och verksamheter. Etapp 1 startar i området kring kajskjulen. Fokus på 2021.
- Parken växer från nuvarande läge.
- Frihamnen ska knyta samman staden, stråket från Götaälvbron ska inte bli en ny barriär.
- Ett nytt sjukhus etableras i Frihamnen i anslutning till kollektivtrafikläge. Kartan ovan redovisar detta.



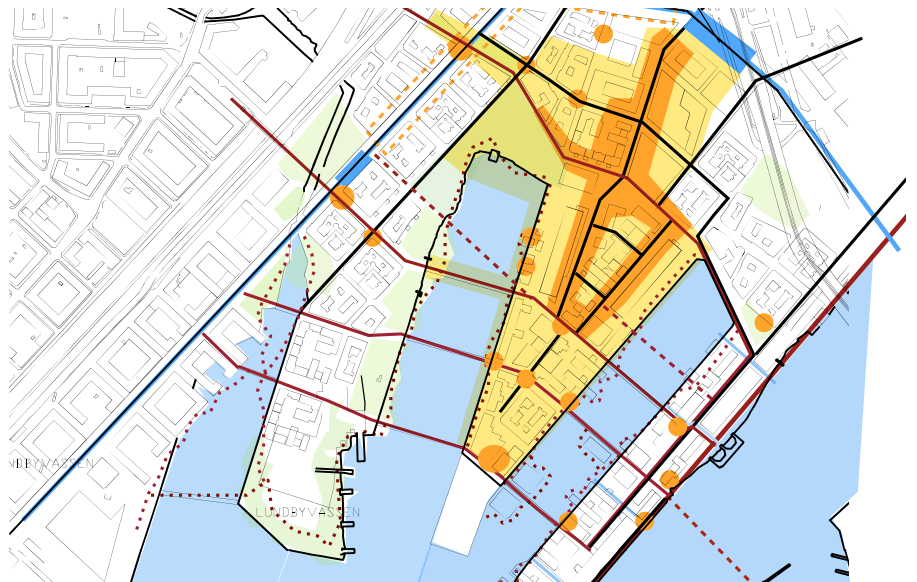
Presentation och frågestund i Älvrummet.



Stor uppslutning i Älvrummet.



Klimataspekter som är påtagligt närvarande i Frihamnen: sol vind och vatten.



Identitet och struktur, förslag på nya broar och ett centrumstråk kopplat till hpl.

Hemläxa

Mellan WS1 och WS2

Inför det självständiga arbete som grupperna skulle göra mellan workshopparna delades ett arbetsmaterial ut, samt en omfattande instruktion med önskemål kring hur grupperna skulle arbeta samt vad de skulle fokusera på. Underlaget för hemläxan togs fram av Gehl Architects i samarbete med redaktionen.

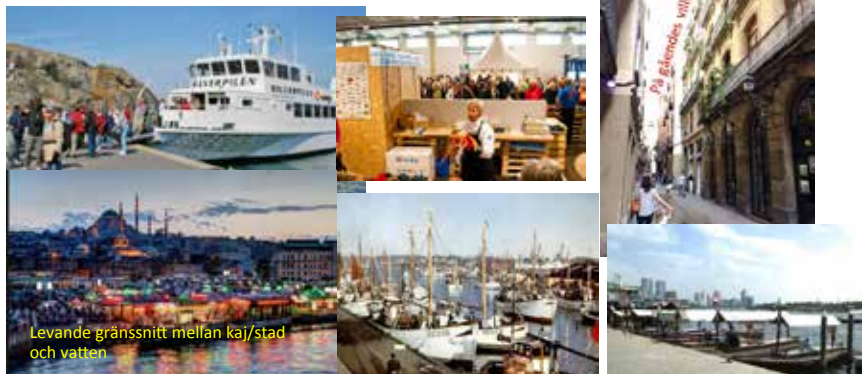
Tematiska grupper för hemläxan var:

- Hållbarhet & innovation
- Identitet & karaktär
- Offentliga rum
- Mobilitet

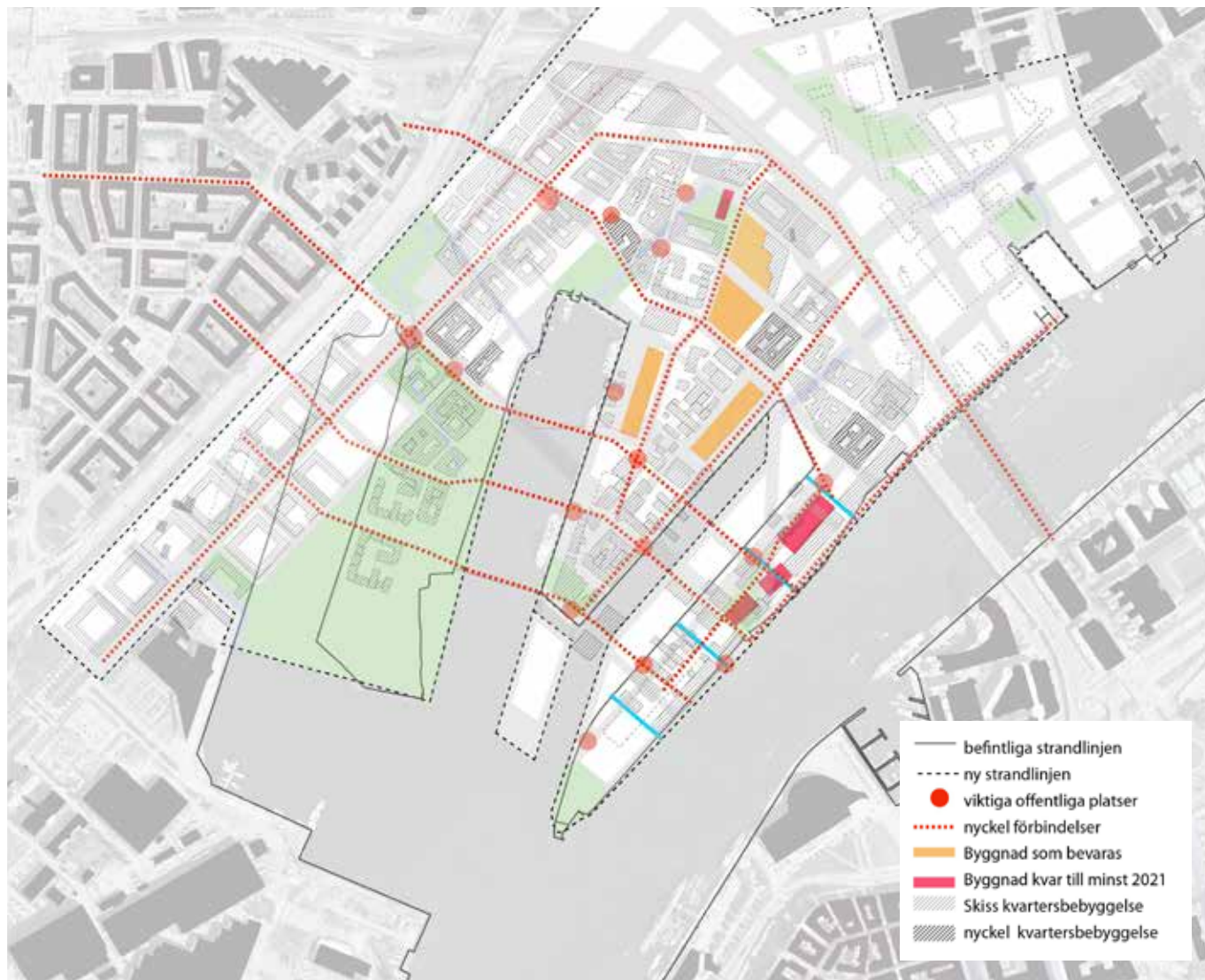
Fokus låg på Frihamnens första etapp, till 2021. Grupperna träffades två till tre gånger under hemläxeperioden och arbetade gemensamt fram ett idématerial. Detta levererades digitalt för att sammanställas till WS 2. Varje grupp redovisade också sitt arbete vid detta tillfälle.

Frihamnen förstärker Göteborg som hamnstad.
Frihamnen vänder innerstaden mot Västerhavet och blir stadens port mot världen, och förstärker Göteborg som hamnstad. Förr lossades och lastades varor från hela världen här. Idag sker rörelse, omlastning och utbyten på vattnet och på Frihamnens gator. Den täta båttrafiken gör Frihamnen till Göteborgs port ut till havet och skärgården för stora delar av stadens befolkning. Arbetet pågår här och vi får skit under naglarna – Frihamnen återtar sin historiska funktion!

Stödord för struktur: Logistik via vatten (ger rörelse till vattenrummet), persontransporter via vatten (ej primärt fritidssegelare), verksamheter vid vatten (inte enbart kafé/restauranger – badbåten!) handel på flytande kvarter eller i båtar (fiskhandel?, foodtrucks på vatten?). Finmaskiga kajgränder närmast vattnet. Gränder öppnas, breddas mot bakomliggande kvarter. Kran?



Grupp Identitet & karaktär II redovisade många idéer som kan stärka Frihamnen.



Hemlæxeunderlaget sammanställt i en plan. Planprogrammets struktur är med i bakgrunden.

Vad kom vi fram till?

Vid redovisningen av hemlæxearbetet var det tydligt att alla grupper betraktat fokuset mot 2021 som begränsande. Förslagen karaktäriserades av en utgångspunkt i Frihamnen som helhet.

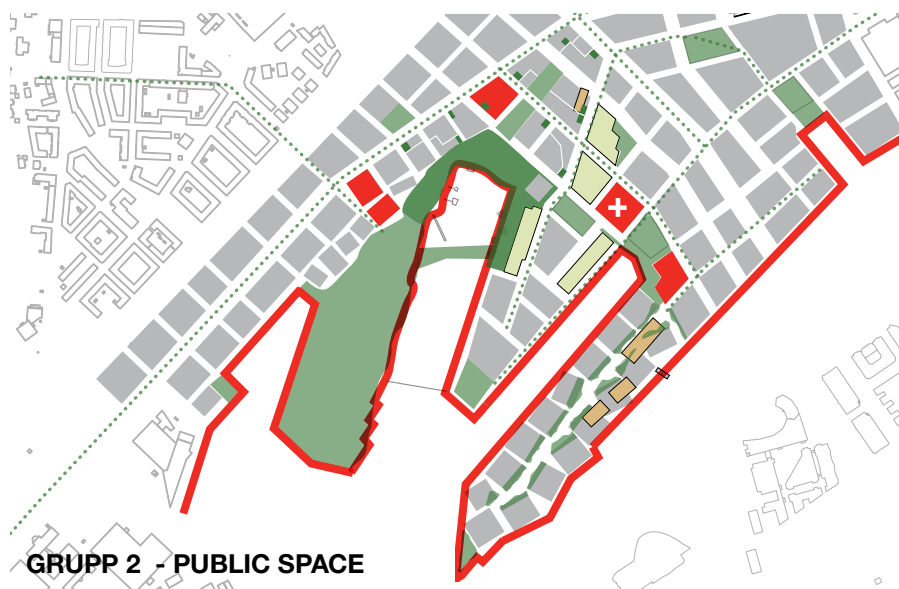
Gemensamt för dem alla var:

- Finmaskig kvartersstruktur
- Social blandning

Olikheter var:

- Vattenrummens utformning
- Antal broar (barriär el koppling?)
- Parkens utsträckning
- Publika rum
- Biltillgänglighet

Mycket av hemlæxans rekommendationer för planen, de offentliga rummen, identitet, process samt hållbarhet och innovation har inarbetats i planmaterialet.



GRUPP 2 - PUBLIC SPACE

Kajen, en offentlig miljö som länkas ihop med andra offentliga rum i staden.



If we loose the process,
we loose the plan.

citat från ws 2



Modelltest på klimatstrategi kopplat till gatustruktur.



2015

2018

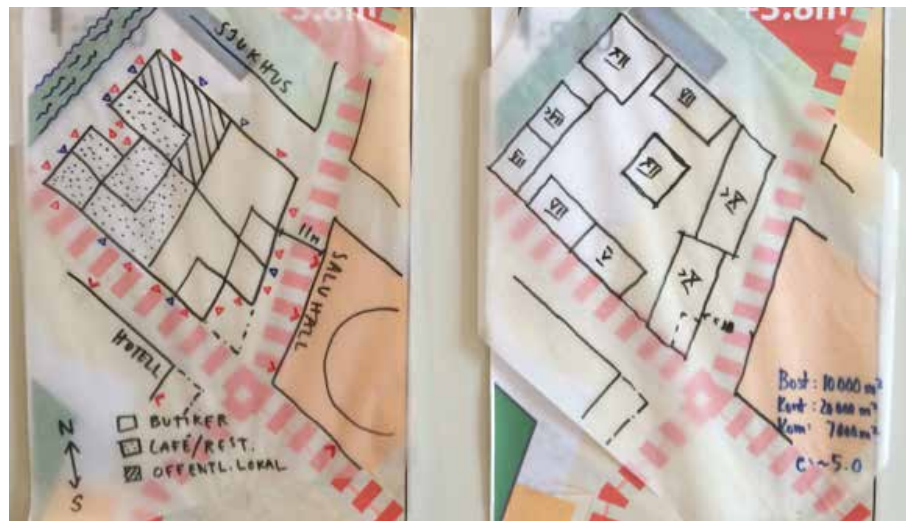
2021

Utvecklingsstrategin laborerar med Instant City, frizoner, designzoner och byggplatser.

Workshop 2

11-13 maj 2015

Workshop 2 leddes av Helle Søholt och Solvejg Reigstad från Gehl Architects. Arbetet växlade mellan arbete i mindre grupper kring bestämda teman, "bikupor" där deltagarna intensivt pratade med varann utifrån vissa frågor för att sedan diskutera i storgrupp, redovisningar, besök på plats utifrån olika målgruppers perspektiv samt gemensamma skiss/beslutspass i storgrupp. Stor del av tiden var också arbete i mindre temagrupper, och många grupper byggde skissmodeller. Närvarande en dag var ett antal intressenter och aktörer som gav sin input kring vad de kan och vill bidra med i Frihamnen och vad de behöver från planeringen. De tre workshopdagarna avslutades med ännu en välbesökt offentlig presentation i Älvrummet, då varje grupp redovisade sina utgångspunkter, diskussioner och resultat.



Inzoom kvarter. Blandning eftersträvas: hushöjder, fasadindelning, atmosfär i olika kvarter, verksamheter, tillverkning. Publika bottenvåningar och funktionsblandning.



Ett skyfall avbröt fullskaletester utomhus, en påminnelse om vikten av dagvattenfördröjning...



Fortsatt utveckling av Frihamnen, här förändringen från WS 1 till WS 2.

Vad kom vi fram till?

Under workshop 2 fastslogs att det är den öppna och inkluderande planeringsprocessen med Frihamnen som är verkligt unik. Den ska vi slå vakt om och utveckla. Tappar vi processen tappar vi projektet, och då blir det snabbt "business as usual". Annat som framkom var:

- Planeringen och processen ska präglas av co-creation, testbeds och platsbyggnad.
- Samsyn på klimatstrategi
- Utvecklingsplan för 2021 samt utbyggnadsstrategi för parken skisserades. Kopplas till platsbyggnad.
- Parkens form, innehåll och läge bearbetades, och planstrukturen vidareutvecklades enligt ovan.



Offentlig presentation i Älvrummet, här kring Jubileumparkens utvecklingsstrategi.



2021 har ett sammanhängande nät mellan Backaplan, Kvile och Lundby etablerats. I Frihamnen börjar ett lokalt centralt stråk utvecklas i riktning mot Backaplan. Men 2021 har inga tydliga kontinuerliga stråk knutit samman Frihamnen med omgivande stadsdelar.

We are a pilot!

citat processledare



2021

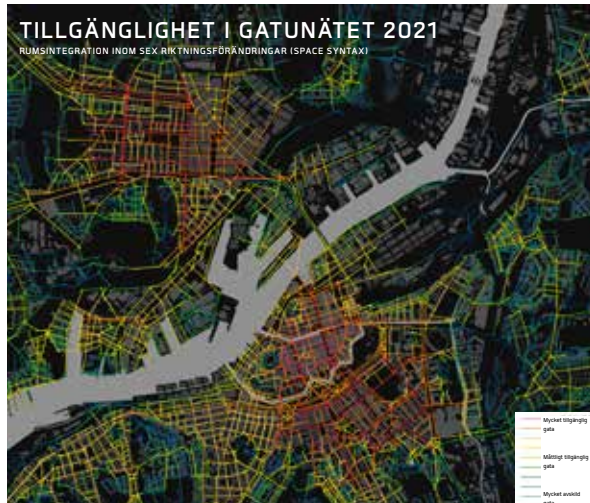


Bild från redovisning av stadsstrukturanalys under WS3, gjord av Tobias Nordström från Spacescape. 2021 kan graden av rumsintegration med staden i delar av Frihamnen vara lika god som i Majorna och av området kring Långgatorna.

Workshop 3

1-2 juni 2015

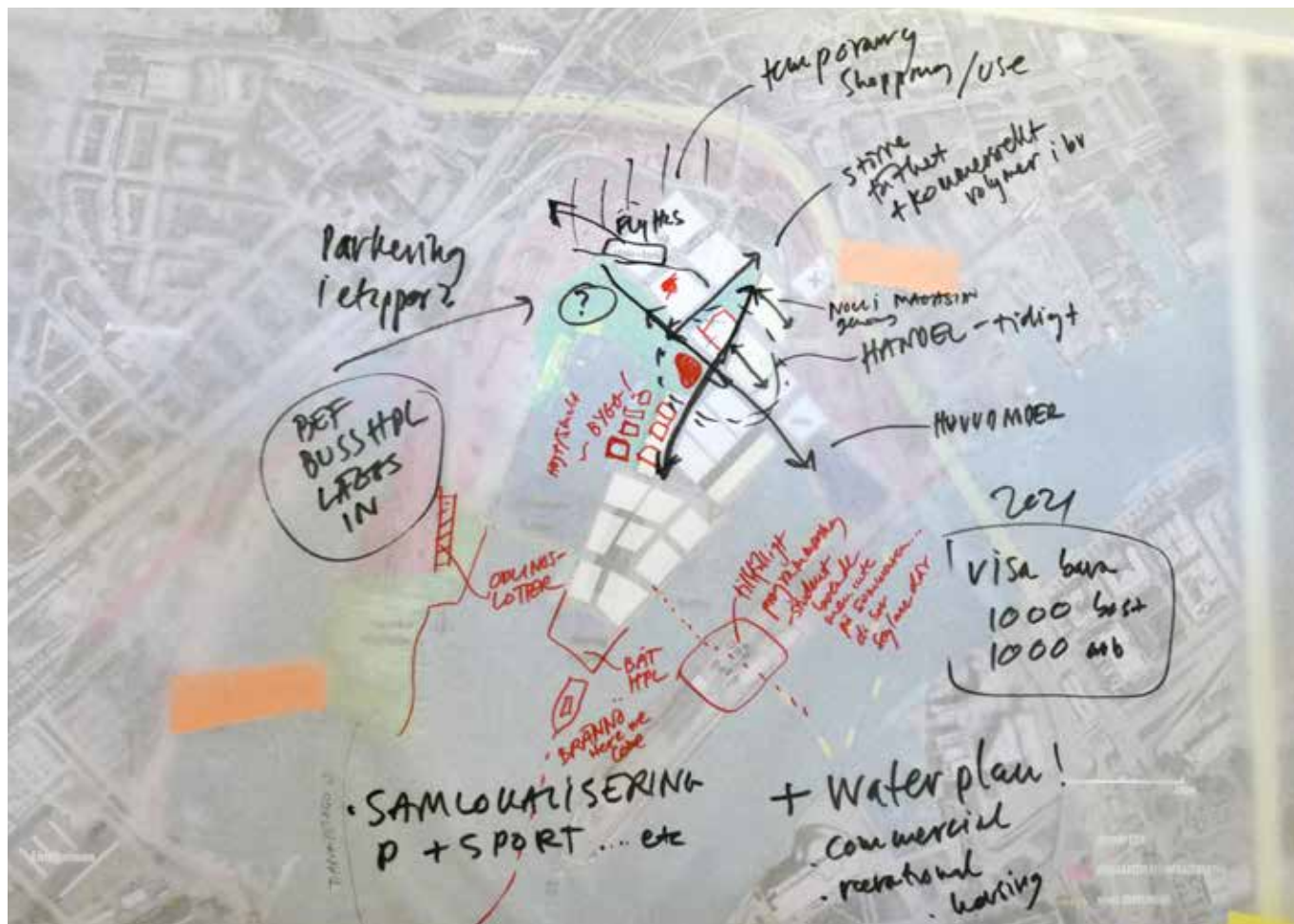
Workshop 3 leddes av Solvejg Reigstad från Gehl Architects i samarbete med Gert Urhahn och Bernadina Borra från SpCiti. Fokus låg på att utveckla principer och verktyg i form av skrivningar eller principskisser för fortsatt planering i Frihamnen. Konkretisering och syntetisering var målet. Arbetet bedrevs i grupper, och uppgiften var att utifrån teman som områdesskala, process, innovation, kvarter, gatu- och platsrum samt utvecklingsplan börja formulera råd och regler. Diskussionerna krävde en hög grad av tydlighet och konkretisering. Dag två hölls en gemensam offentlig presentation i kajskjul 113. Efter att gruppen sammanfattat sina intryck av processen skrevs en gemensam to-do lista för vad som är viktig framöver med fokus mot 2021. Arbetet med planeringen av Frihamnen fortsätter på många olika nivåer efter WS3, med avstamp i den kunskap som workshopprocessen genererat.



Under WS3 konkretiserades att göra listan för Frihamnen i närtid, och även frågorna kring vem som ansvarar för de olika delarna.



Kvartersdiskussioner i konsortiegruppen.



Fortsatt utveckling av Frihamnen. Kommentarer gjorda vid WS 3 på den plan som sammanställts efter WS 2.

Vad kom vi fram till?

Liksom under WS2 fanns ett starkt fokus på färdplanen framåt. Tankar utvecklades och konkretiserades för hur planeringen kan fortsätta med en innovativ och deltagande process. Utifrån tanken om att utveckla specifika planeringsverktyg för Frihamnen, en "toolbox", diskuteras sätt att reglera kvaliteter. Vad kan och vill vi styra och möjliggöra? Vilka andra styrinstrument finns?

Bör fokus ligga på att redan nu börja etablera kvalitativa offentliga rum, den väg platsbyggnadsarbetet visar? Viss oro för att verktyg, regler och anvisningar vi skriver nu kan bli irrelevanta eller hämmande längre fram i projektet. Istället föddes tanken om ett Frihamnsmanifest, ett levande dokument som följer projektet. Ett dokument där workshopens insikter förvaltas, där den karaktär och de metoder som Frihamnen som plats, projekt och process ska präglas av beskrivs närmare.



Färdplan för Frihamnen, med avstamp i byggnaderna som finns där och används.

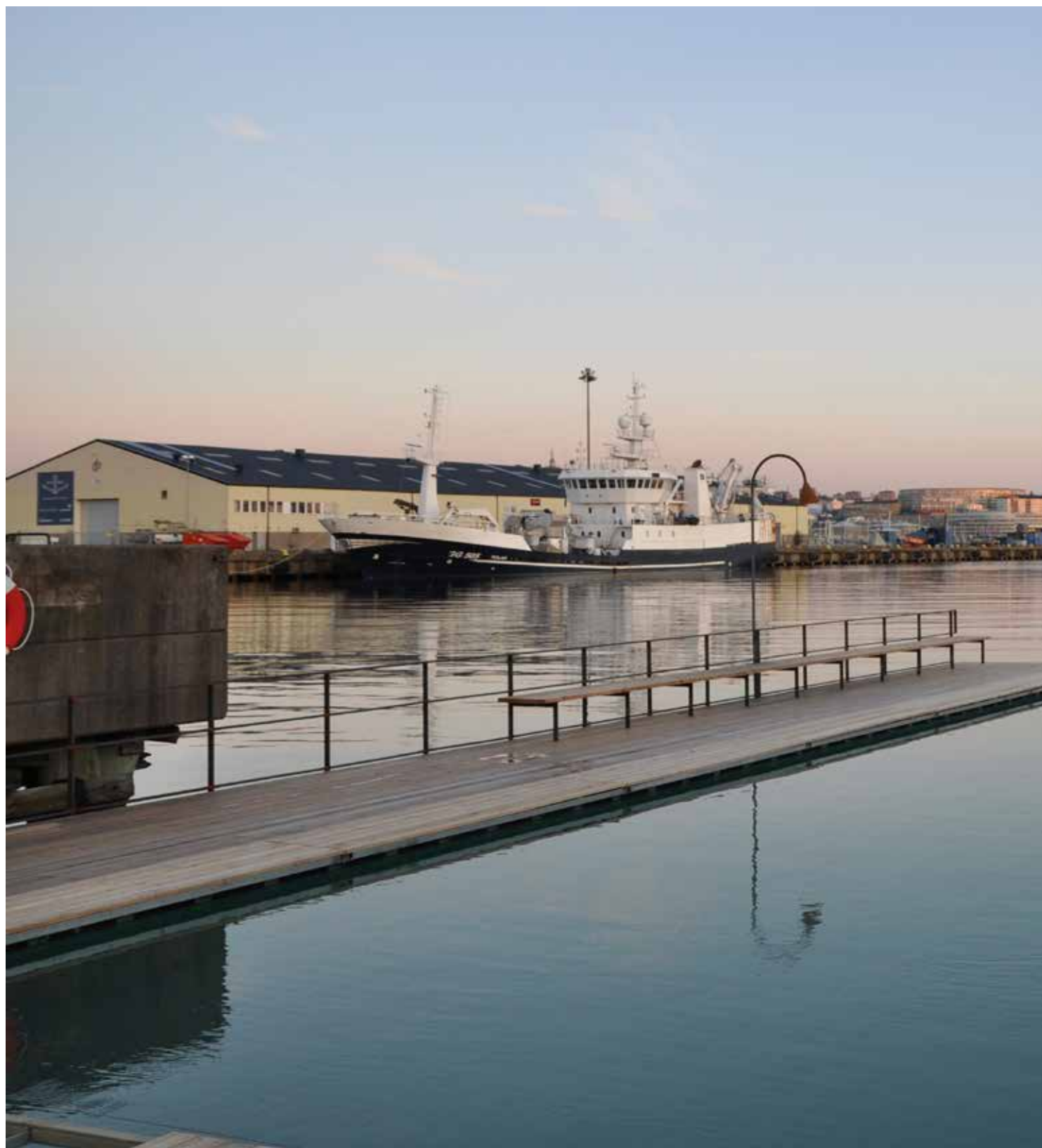


Innovationsgruppen föreslog: använd parken som motor, platsbyggnad som metod samt utveckla temporär stad.



Offentlig presentation i kajska 113.

MEDVERKANDE





Workshopdeltagare

Processledare:

Gert Urhahn, The Spontaneous City International
Bernadine Borra, The Spontaneous City International
Helle Søholt, Gehl Architects
Solvejg Reigstad, Gehl Architects

Workshopdeltagare Konsortiet:

Joachim Arcari, Botrygg Göteborg AB
Johan Henrikson, Botrygg Göteborg AB (Tengbom)

Micael Jansson, Framtiden-Familjebostäder
Kristina Hulterström, Förvaltnings AB Framtiden
Robert Bengtsson, Förvaltnings AB Framtiden Göran
Leander, Framtiden - Poseidon

Cord Siegel, Hauschild+Siegel Architecture
Ingrid Wingård, Hauschild+Siegel Architecture

Magnus Rothman, JR Kvartersfastigheter
Jonas Dahlstrand, JR Kvartersfastigheter (Ramböll)
Daniel Wengelin, JR Kvartersfastigheter (Koncept)
Andreas Pålsson, JR Kvartersfastigheter (Koncept)
Ulf Maxe, JR Kvartersfastigheter (Koncept)
Irene Dellert, JR Kvartersfastigheter (Koncept)

Andreas Wallin, Magnolia Bostad
Clas Hjort, Magnolia Bostad
Oskar Götestam, Magnolia Bostad (Radar arkitekter)
Monica Levan, Magnolia Bostad (Radar arkitekter)

Anna-Lena Isacson, NCC AB
Patrik Lund, NCC AB

Karin Lindroth, Göteborgs Stads Parkerings AB
Stefan Hellberg, Göteborgs Stads Parkerings AB
Jonas Nilsson, Göteborgs Stads Parkerings AB

Krister Karlsson, Rikshem
Magnus Jälminger, Rikshem
Yngve Karlsson, Rikshem (Development partner)

Workshopdeltagare Älvstranden Utveckling AB:

Hanna Areslätt, projektchef Frihamnen
Bo Aronsson, senior advisor
Elin Asplind, kommunikationsstrateg
Staffan Bolminger, hållbarhets- och utvecklingschef
Adelina Lundell, processledare social hållbarhet
Carin Malmberg, kommunikationsstrateg
Thomas Nygren, projektledare, kalkyl
Jessica Segerlund, processledare
Erica Svantesson, miljöstrateg
Åsa Swan, chef urban utveckling

Workshopdeltagare Göteborgs Stad:

Mikael Adrian, Kretslopp och Vatten
Jonas Andersson, Trafikkontoret
David Backelin, Trafikkontoret
Helena Bjarnegård, Park och Natur
Eva Blomquist, Idrott&föreningsförvaltningen
Sofia Digerstedt, Kretslopp och Vatten
Mia Edström, Stadsbyggnadskontoret
Lovisa Grahm, SDF Lundby
Mattias Hedeberg, Fastighetskontoret
Ivo Lisius, Fastighetskontoret
Kristoffer Nilsson, Stadsbyggnadskontoret
Sanja Peter, Kulturförvaltningen
Kajsa Räntfors, Stadsbyggnadskontoret
Amelie Sandow, Park och Natur
Stig Santa, Lokalsekreterare/ÄUAB
Anna-Karin Sintorn, Park och Natur
Johanna Ståhle, Trafikkontoret
Jonas Uvdal, Stadsbyggnadskontoret
Caroline Valen, Stadsbyggnadskontoret

Skissande redaktörer:

Henric Ericsson, Testbedstudio arkitekter
Shraddha Kapri, Stadsbyggnadskontoret
Katarina Rundgren, Testbedstudio arkitekter

Workshopdeltagare Experter:

Malin Andersson, miljöförvaltningen

Markus Bader, Raumlabor Berlin

Sofie Bårdén, Fastighetskontoret, Projektledare Ringön

Cecilia Borgström-Fält, kulturadministration

Peter Elmlund, civilekonom, Urban City Research, Ax:son Johnsonstiftelsen

Joachim Forsemalm, etnolog, Radar Arkitektur och planering

Thomas Hellström, Niras, marknadsundersökning

Mathias Holmberg, projektkoordinator sociala dimensioner, SDN Lundby

Lisa Häggdahl, Göteborgs stad, projektledare Backaplan

Dick Karlsson, Göteborg Kretslopp och Vatten

Kristian Käll, processledare social hållbarhet, Älvstranden Utveckling

Maria Lindholm, projektledare, Lindholmen Science Park

Jan Liesegang, Raumlabor Berlin

Ulf Moback, Stadsbyggnadskontoret, klimat/högvattenstrategier

Lina Olsson, Lindholmen Science Park, projektledare DenCity

Linus Theorin, kalkylerare, Tyrens

Marius Tremblay, getoetik, Tyrens

Intressenter:

Backaplans konsortium

Frilagret genom Ungt inflytande

Internationella skolan

Interreligiösa rådet

Kringprojekt Backaplan

Kringprojekt Ringön

Lahdo Bulon, Social resursförvaltning

Moskén

Norström Kelly

Sjukhuset

Smyrnakyrkan

Passalen

Ringön Företagarförening

Tanya Charif, Guts Angered



ÄLVSTADEN



Göteborgs
Stad