



Kulturmiljöunderlag

Program för Frihamnen,
Göteborg

INNEHÅLL

INLEDNING	2
SAMMANFATTNING	3
SAMVERKANDE STADSBYGGNADSMÖNSTER KRING FRIHAMNEN	4
HISTORISK STADSBILDSÖVERSIKT	5
1850	6
1890	7
1910	8
1925	10
1940	12
1960	14
FRIHAMNEN FRAM TILL I DAG	16
KULTURMILJÖ- OCH STADSBILDSANALYS— UPPLEVELSEBASERAD KARAKTERISERING	18
GRÄNS MOT KVILLESTADEN/BRÄMAREGÅRDEN OCH RINGÖN	19
LANDMÄRKEN	20
SIKTLINJER FRÅN FRIHAMNEN	24
SIKTLINJER MOT FRIHAMNEN	26
RUM	30
YTOR	33
TEMATISK KARAKTERISERING	
HAMNEN	34
BYGGNADER I FRIHAMNEN	36
OMRÅDESKARAKTÄRER PÅ RINGÖN	46
OMRÅDESKARAKTÄRER I KVILLESTADEN/BRÄMARE- GÅRDEN	47
GRÖNSTRUKTURER	48
KRITISKA PUNKTER FÖR KULTURMILJÖN	50
KÄLLOR OCH LITTERATUR	51

INLEDNING

Bakgrund och syfte

Stadsbyggnadskontoret har påbörjat ett program för utveckling av Frihamnen och föreliggande kulturmiljöunderlag utgör en viktig del i arbetet med detta program. Planeringen av Frihamnen är en del av förverkligandet av Vision Älvstaden. Fyra temaförslag finns framtagna som alla redovisar olika sätt att ta vara på de lokala och övergripande kulturvärdena och ger tankar om framtiden för kulturmiljön. Till Göteborgs jubileumsår 2021 planerar man att en första utbyggnadsetapp, med parkområden och byggnadsetapper, skall vara färdig.

Syftet med kulturmiljöunderlaget är att brett belysa de kulturhistoriska värden som finns i den samlade stads- och kulturmiljön i Frihamnsområdet, liksom i dess olika samband med Göteborgs innerstad och det centrala Hisingsområdet. Med tanke på den sammanhängande visionen för Älvstaden belyser kulturmiljöunderlaget förutom själva Frihamnsområdet också de närliggande delarna av Ringön och Kvillestaden.

Detta kulturmiljöunderlag i ett *programskede* bör betona övergripande kulturmiljöfrågor lika väl som väsentliga detaljer. I förfragningsunderlaget betonas att ”Frihamnen har under flera decennier ingått som en viktig del av Göteborgs hamn.” ... ”Området präglas dock fortfarande av en traditionell hamnkaraktär med definierade kajer och inbegriper flera kulturhistoriskt intressanta byggnader. Frihamnens exponerade läge i staden gör att framtida exploatering kommer att få stor betydelse för stadsbilden och utmaningen ligger i att på ett innovativt sätt förvalta dess kulturhistoriska arv.

Arbetet har utförts av Melica genom bebyggelseantikvarie Kristina Wallman, arkitekt Einar Hansson, bebyggelseantikvarie Ewamarie Herklint samt industrihistoriker Trad Wrigglesworth. Beställare har varit Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs stad genom planchef Karoline Rosgardt. Från Stadsbyggnadskontoret har Madelene Seberbrink och Mia Edström medverkat i arbetsgruppen.

Metod

Genomgående i de olika arbetsmomenten – från helhetsbilder till detaljstudie – använder vi begreppet och verktyget **historiska kommunikatörer**. Det har visat sig vara fruktbart för att fånga områdets viktiga kultur aspekter inför omvandlingen. De historiska kommunikatörerna utgör lämningar och spår i olika skala – detaljer, byggnader, stadsrum och planmönster. Dessa kan ge upplevelser av kulturhistoriska sammanhang och förståelse för historiska skeenden på platsen. De olika kommunikatörerna förmedlar tillsammans en helhetskänsla av historia och



Undersökningsområdet markerat med heldragen linje. Den streckade linjen avser influensområdet runt omkring.

kontinuitet. Varje avsnitt avslutas med *Att ta fasta på—spår att förvalta*. Att förvalta spåren och deras budskap är en uppgift för framtiden.

Tidigare kulturhistoriska kartläggningar

Frihamnsområdet är upptaget i Göteborgs stads bevarandeprogram från år 1987 liksom i det kulturhistoriska underlaget till programmet för Norra Älvstranden som togs fram år 1989.

Motiveringen för att ha med Frihamnen i bevarandeprogrammet lyder: ”Frihamnen är den enda äldre delen av Göteborgs hamn som bevarat något av sin traditionella karaktär med magasin, kranar vid kajen med mera och den används fortfarande för sitt ursprungliga ändamål. Skjul 107 är ett välbevarat exempel på arkitektur i funktionalistisk stil och utgör ett viktigt *blickfång* från Södra Älvstranden.”

Frihamnen i ett större sammanhang

- Utredningsområdets kulturhistoriska betydelse skall ses utifrån Göteborgs betydelse som handels- och sjöfartsstad och Nordens viktigaste hamnstad.
- Frihamnsområdet var byggt för styckegodshantering och representerar så som det ser ut idag en typisk hamnmiljö från epoken strax innan containerhantering blev normen för sjötransporter, det vill säga efterkrigsperioden fram till 60-talets första hälft..
- Den här delen av Göteborgs innerhamn är den enda som har bevarat något av sin traditionella karaktär och därmed intar en särställning i Göteborgs stadsbild. Dessutom används den ännu idag av diverse sjöfart, inklusive tågfarjan och moderna kryssningsfartyg.
- Utredningsområdet innehåller ett flertal intressanta inslag med bland annat magasinsbyggnader av mycket stort industriarkitektoniskt intresse. Även järnvägs- och kranspåren och kajbeläggningar är mycket intressanta inslag.

SAMMANFATTNING

Frihamnsområdet ligger i Göteborgs mest centrala delar. Det är också en central och vital del av den nya Älvstaden, som enligt ett visionsarbete skall växa fram på båda sidor av älven och knyta samman det centrala stadsområdet över älven. Frihamnsområdet visar också på många viktiga skeden i samspelet mellan centrala Göteborg söder om älven respektive på hisingsidan. Detta samspel har varit avgörande för Göteborgs utveckling som hamn- och industristad, men har också bidragit till tydliga karaktärsskillnader mellan de två älvstränderna.

Utmärkande för Frihamnsområdet är att det

- har haft stor betydelse i Göteborgs utveckling och bär spår av såväl hamnverksamheten som andra funktioner i industristadens utveckling
- ligger i stadens absoluta centrum och kommer att bli tillgängligt på nya sätt, bl.a. som bostadsområde och bostadsmål är mycket väl synligt vid Göta älv och kommer att vara i blickfånget under lång tid framåt, inte minst från den nya Hisingsbron
- står inför stora förändringar, som också ställer frågor om hur historiska värden kan förmedlas i en större stadsomvandling med ökad exploatering

Arbetsmetod: Historiska kommunikatörer - mot framtiden

Genomgående i de olika arbetsmomenten – från helhetsbilder till detaljstudie – använder vi begreppet och verktyget **historiska kommunikatörer**. De historiska kommunikatörerna utgör lämningar och spår i olika skala, som detaljer, byggnader och planer. Dessa förmedlar upplevelser av kulturhistoriska sammanhang och förståelse för historiska skeenden på platsen, såväl på stadsmiljönivå som i direkta spår av hamnverksamhet.

Historisk stadsbildsöversikt – minnen av sex viktiga skeden

Frihamnen har tillkommit och utvecklats i spänningsfältet mellan Göteborgs innerstad och Hisingen. Denna översikt visar utvecklingen för området kring Frihamnen genom sju utvalda tidsskeden från 1850-talet till idag, illustrerade med kartor och historiska bilder. Översikten tar upp industrins kolonisering av Hisingen, inkorporeringen av Lundby och framväxten av arbetarstadsdelar, bygge av Kvillebäckskanalen och Hisingsbron. En hamnutredning leder fram till anläggningen av den moderna Frihamnen, som sedan utvecklas och inlemmas i det moderna samhällsbygget med Götaälvsbron och används ända fram på 2000-talet, när visionen om Älvstaden även kommer att omfatta Friham-

nen. Översikten avslutas med en sammanställning av de olika stadsbyggnadsmönster som samverkar på platsen.

Se vidare sid 4.

Kulturmiljö- och stadsbildsanalys: Upplevelsebaserad karakterisering

Arbetet med stadsförnyelse bör utgå från platsen. Upplevelsen av dagens stadsmiljö i Frihamnsområdet är därför en grundläggande utgångspunkt för den kulturhistoriska karaktäriseringen av området. I arbetet med rapporten har en upplevelsebaserad karakterisering använts för att på olika sätt visa på betydelsen av denna aspekt. Avsnittet bygger på foton från olika punkter som fångar landmärken, siktlinjer, stadsrum och andra karaktäristiska platser.

Landmärken

Frihamnområdets låga karaktär ger visuella kontakter med bevarade hamnstads- och hisingsmiljöer som Götaverken/Cityvarvet, Brämaregården/Kvillestaden och Ramberget. Dessa hisingsmiljöer ger många intressanta historiska kopplingar. Åt stadssidan ger promenadstråket längs Bananpiren liksom flera av de inre stråken en överblick över stadskärnan och många viktiga landmärken – allt från f.d. Sjöbefälsskolan till Masthuggskyrkan.

Siktlinjer

Frihamnens låga läge och bebyggelsens måttliga höjd ger utrymme för långa siktlinjer i stadsskala, där stora delar av centrala staden möter ögat och ger storslagna vyer. Området erbjuder dessa långa siktlinjer både längs pirerna och mellan magasinsbyggnaderna. Från Lundbyhamnen ger siktlinjerna mot Ramberget och Kvillestaden en tydligare koppling till Hisingen, samtidigt som f.d. Sjöbefälsskolan och flera kyrkor möter blicken på andra sidan vattnet.

Platser och ytor

Med plats avses i denna rapport tydliga rumsliga bildningar med tydlig karaktär, som skapas av såväl kajer, omgivande byggnader som topografiska element. Hamnbassängerna formar tydliga rum, där pirerna och fondmotiven utgör tydliga väggar. Också älvrummet är en viktig del i denna upplevelse. Med ytor avses här markavsnitt som saknar rumslighet och tydliga strukturer.

Tematisk karakterisering - hamnen

Frihamnens kulturhistoriska miljöer och värde bygger i stor utsträckning på rester och spår av aktiv hamnverksamhet som startade 1922 och i viss mån fortfarande pågår. Med kommenterade bilder visar vi på de konkreta spåren.

Tekniska spår av hamnverksamhet

Inom området finns många och olikartade spår av hamnverksamhet – kranspår, pollare, kajskoningar med mera. Vi visar och tolkar dessa spår, i många fall med god hjälp av Åke Karlsson och Bert Johansson från Sällskapet Ängbåten.

Kritiska punkter för den samlade kulturmiljön i Frihamnen

Här lyfts de kritiska punkterna ur kulturmiljösynpunkt fram. Med tanke på områdets vitt synliga läge och historiska kopplingar till omgivningen handlar flera av punkterna om utblickar, siktlinjer och stadsrum, men det finns också viktiga detaljer och närmiljöer som bär på mycket av historisk förståelse.

1. Koppling mellan, Frihamnen, staden och övriga Hisingen

Frihamnen är en plats som är nära kopplad till såväl innerstaden som till Hisingens utbyggnad i olika etapper. Här finns möjlighet att knyta samman och bygga vidare på stadsmönster som skurits av av barriärer och planändringar genom historien. Det gäller särskilt de angränsande områdena Ringön och Kvillestaden. Det är samtidigt av stor betydelse att de olika karaktärerna förvaltas på ett bra sätt.

2. Den låga skalan

Frihamnen ligger, tillsammans med älven, som botten i den skål som Göteborg utgör, och detta tillsammans med skalan gör att en stor del av upplevelsen av platsen utgörs av de storslagna utblickar man får därifrån.

3. Täta och innehållsrika utblickar mot staden

Promenadstråken, bl.a. längs Bananpiren ger en överblick över stadskärnan, innerhamnen och en rad av dess landmärken. Att bibehålla och tillgängliggöra dessa utblickar skulle ge fler tillgång till upplevelsen av staden och dess storslagna vattenrum.

4. Långa siktlinjer i stadsskala

Frihamnsområdet erbjuder långa siktlinjer längs piren och mellan magasinsbyggnader med vida vyer och utsikter. För att dessa siktlinjer skall bibehållas krävs både ett visst utrymme kring bebyggelsen och en måttlig skala i området som helhet.

Byggnader

Gedigna magasinsbyggnader och kajskjul från olika tider står kvar och ger en tydlig hamnkaraktär åt flera av kajmiljöerna. Flera av dem har intressanta detaljer. Vi presenterar samtliga byggnader som nu finns i området.

5. Storslagna vattenrum

Såväl inom hamnområdet som vid älven öppnas storslagna vattenrum, där vattnet förmedlar hamnstadskänsla och kontinuitet i stadens landskap runt älven.

6. Utpräglade hamnmiljöer

Frihamnen är en helhetsmiljömed djupa och användbara hamnbassänger vid rymliga och gedigna kajer med välbevarade magasin. Att bibehålla kajerna skulle bidra till ökad läsbarhet och förståelse för områdets historiska funktion.

7. Tekniska spår av hamnverksamhet

Spår av hamnverksamhet finns kvar i form av kranspår, pollare, kajskoningar med mera. En fortsatt hamnverksamhet i delar av området skulle ge mening och ny betydelse åt flera av dessa spår.

8. Magasin och andra hamnbyggnader

Gedigna magasinsbyggnader och kajskjul från olika tider är bevarade och ger en tydlig hamnstadskaraktär åt flera av kajmiljöerna.

Grönstrukturer och vattendrag

Frihamnsområdet har byggts upp i utdikade vassmarker där Kvillebäcken rinner ut efter sitt långa lopp tvärs över Hisingen. Bäckens, som är av stor betydelse för landskapet och naturen på Hisingen, mynnar i Lundbyhamnen. Nära utloppet finns ett område med rudermarker. Tillsammans ger bäcken om de gröna ytorna en utgångspunkt för att utveckla grönstrukturen i området.

Se vidare karta på sista uppslaget.

SAMVERKANDE STADSBYGGNADSMÖNSTER

Detta kapitel tar upp den historiska utvecklingen av det urbana kulturlandskapet, med startpunkt i den fortgående urbaniseringen av Hisingen. Förhållandet mellan staden Göteborg och koloniseringen av Hisingen går som en röd tråd och förklaringsmodell genom områdets utveckling. Hisingen har tjänat som kornbod, industrilokaliseringsområde och utvecklingsområde för storhamnen. Historiken byggs upp kring en skildring i text, bilder och kartor av hur olika skeden satt synliga spår i dagens stadslandskap. Denna analys görs i huvudsak med bilder och korta texter kopplade till kart- och planutsnitt.

Frihamnar som företeelse

Namnet Frihamnen är i sig en kommunikator, som berättar om en företeelse som var nödvändig i en värld med höga handelstullar – de äldsta fanns på 1500-talet vid Medelhavet. En frihamn var ur tullskyddssynpunkt att betrakta som utrikesort och därför behövde tull inte erläggas förrän varan flyttades utanför själva hamnen till riket i stort. Av den anledningen var Frihamnen ett avspärrat område där allmänheten ej fick tillträde – till skillnad från Göteborgs övriga gamla hamnområden. Det är paradoxalt, eftersom större delen av området har varit väl synligt från tidens olika broar och upplevts som en viktig del av stadsmiljön i centrum.

Frihamnen som del av Hisingens utbyggnad

Frihamnsområdet har vuxit fram kring den historiskt sett viktigaste överfarten från Göteborgs stad till Hisingen. Denna överfart var från början en färja för bönder med jordbruksprodukter. När industrin, genom Alexander Keiller, började exploatera Hisingen började stadens dubbla utveckling på båda sidor av älven. Innerstaden organiserades huvudsakligen genom stadsarkitekters försorg, medan Hisingens utbyggnadsplaner styrdes av industrilokaliseringar och schematiska utbyggnadsplaner för bostads kvarter som delvis följde gamla lantliga vägar och gränser. Med de nya broarna och den centralhamnsplanering som ledde till Frihamnens utbyggnad, knöts staden närmare samman över älven. Frihamnen är dock en typisk del av Hisingens stadsbygge, med stora anläggningar för hamn och industri och med bostadsområden i nära anknäring till verksamheterna. Ända fram till vår tid har centrala stadens och Hisingens stadsmönster utvecklats olikartat. När området nu står inför en genomgripande omvandling är det viktigt att ta fasta på den historiska kopplingen mellan Hisingens olika delar och bostadsområden, som exempelvis mellan Frihamnen och den angränsande Kvillestaden. Även längs älven finns en kontinuitet i uppbyggnaden av hamn- och industriområden – från Lundbyvass till Tingstadsvass med Ringön.

Samverkande stadsbyggnadsmönster kring Frihamnen

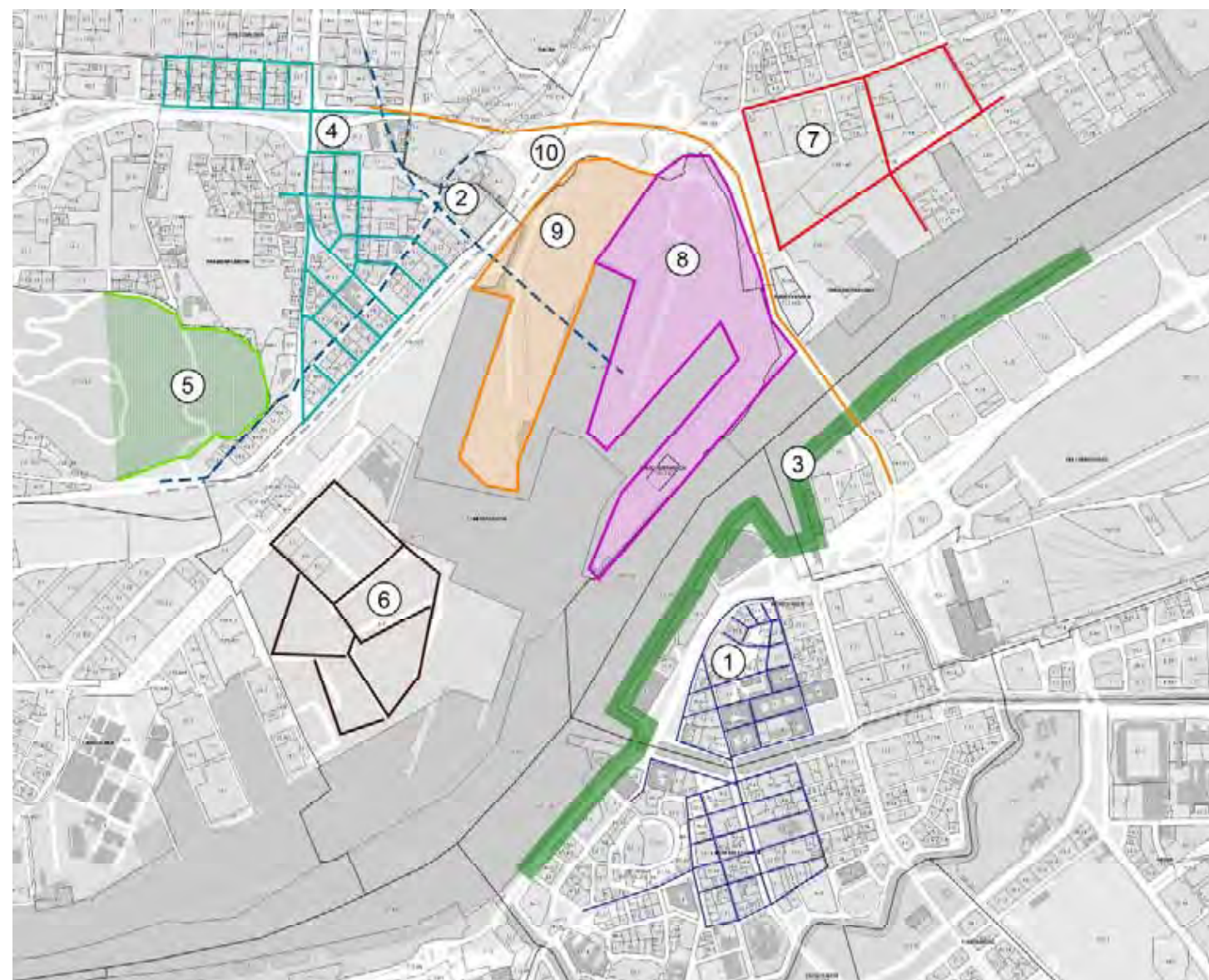
Samverkande stadsbyggnadsmönster kring Frihamnen

Frihamnen ligger mitt i Göteborg, med anknäring till såväl centrala staden som till Hisingens industri- och bostadsområden. Flera årsringar av stadsbyggnadsmönster omger Frihamnsområdet. Dessa mönster bygger på två slag av initiativ – näringslivets expansiva och samhällsgrundande krafter respektive statens och stadens strukturerande och funktionsinriktade planer. Särskilt tydliga och nära kopplade är industrins utvecklingsplaner och bostadsplaner på Hisingen, som förverkligats parallellt. I storstaden Göteborg och framför allt på Hisingen har stadens utveckling skett efter olika mönster. Städernas utveckling har historiskt skett på några principiellt olika sätt.

Kontinuerlig utbyggnad längs radiella stråk. Så har Hisingens stadskvarter byggts vidare från broarna och vidare längs spårvägen.

Addition av nya **avgränsade enheter** med ny funktion eller ny planidé. Så placerades Göteborgs Mekaniska Verkstad på 1850-talet och den moderna Frihamnen 1922. Det är också den moderna grannskapsplaneringens modell. Förnyelse av de olika distinkta enheterna – **förstärkning av gränser**. Så har skett inom de avgränsade områdena Frihamnen och Ringön. En annan sida av denna planering är att infrastrukturen i form av vägar och järnvägar ofta skiljer områden ytterligare, så som Götaälvbron och Lundbyleden har gjort - **barriäreffekter**.

När målsättningen är att knyta samman staden måste man uppmärksamma områdenas inre karaktär och värden, lika väl som hur gränsområdena fungerar. Därför ser vi närmare på Frihamnens kopplingar och gränser gentemot Brämregården/Kvillestaden respektive Ringön.



Dessa typer av mönster har format området kring Frihamnen allt sedan 1600-talet. På denna karta visar vi några av de viktigaste mönstren som en utveckling av Frihamnsområdet kan anknyta till.

1. Göteborgs stadskärna – rutnätsplan från 1600-talet
2. Streckad linje: System av gamla landsvägar på Hisingen
3. Kajanläggningar för hamnens utveckling från 1820-talet och framåt
4. Rutnätsplan för arbetarbebyggelse i Lundby från sent 1800-tal – utvecklad på 1910-talet av Albert Lilienberg
5. Ramberget: stadspark donerad av James Keiller 1906
6. Industrins egen utvecklingsplan – Götaverken, från 1860-talet och framåt
7. Utvecklingsplan för Ringön – påbörjad på 1910-talet och etablerad i stadsplan på 1950-talet

8. Utbyggnad av Frihamnen – 1920-tal

9. Modern stadsplanering – Götaälvbron och utvidgning av hamnar 1940-60-tal

10. Streckad linje: Norgevägen och Lundbyleden – storskalig trafikplanering, 1970-tal

Att ta fasta på – spår att förvalta

På denna karta framgår de kommunikatorer som utgörs av genomförda stadsplaner från olika tider och på olika initiativ. De ramar in området och erbjuder kopplingar i stadsrum och gatunät, vilkas kvaliteter kan föras vidare.

HISTORISK STADSBILDSÖVERSIKT

Sex viktiga skeden som lämnat spår

Skedena är valda med tanke på att visa viktiga steg i den stora förvandling som skett i Göteborgs centrala hamnområde under 160 år. Under denna tid har Hisingen industrialiserats. Nya broförbindelser, spårväg och järnvägar har dragits över älven. Hamnens stora utvidgningsplan har lanserats, där Frihamnsområdet förverkligats som den första etappen. Därefter har hamnverksamheten först expanderat kraftigt i området och från 1960-talet efter hand flyttats västerut. Varje skede beskrivs med rubrikerna Stadsbyggnad, Hamn, Industri och Kommunikationer. De viktiga historiska kommunikatorerna noteras. Varje skede avslutas med rubriken **Att ta fasta på – spår att förvalta**. Här uppmärksammas de kvaliteter som identifierats som mest representativa för skedet, samt på vilket sätt de kan förvaltas för framtiden.

1850 Vassen vid den gröna ön

”Hisingsvassen”, nuv. Lundbyvassen är inte utdikad. Trafiken till Hisingen går på en lång brygga ut till ett färjeläge mitt emot Lilla Bommen. Lindholmens varv har etablerats som den första industrin.

1890 Kvillebäckskanalen, Hisingbron och Keillers vasslotter

Lundbyvassen är ett utvecklingsområde vid den nya bronns fäste. Götaverken är etablerat och fabriker Keiller säljer vasslotter för industri längs Kvillebäckskanalen. Tingstadsvassen dikas ut med bland annat Ringkanalen, som avgränsar Ringön från fastlandet.

1910 Inkorporering, Lilienbergs planer, centralhamnsidé

Efter det att Göteborg inkorporerat Lundby 1906 drogs nya stadsplaner upp för vidsträckt bostadskvarter men också med plats för industri- och hamnutbyggnad. En utredning om en ny centralhamn för Göteborg påbörjas. Efter donation har Keillers Park anlagts på Ramberget.

1925 Frihamnen är invigd, Hamnbanan byggd

1922 invigs den nya Frihamnen. Den nya hamnjärnvägen dras ut. Brämaregården byggs ut efter Lilienbergs planer.

1945 Götaverken expanderar, Götaälvbron invigd

1939 öppnas den nya Götaälvbron och Hisingen får spårväg. Götaverken expanderar allt mer. Frihamnen förnyas med nya byggnader.

1950-tal: Ringöns gatunät byggs ut.

1960 Lundbyhamnen byggd. Full drift i Frihamnen

Lundbyhamnen är utbyggd och är tillsammans med Frihamnen en väl utnyttjad, modern hamn.

Frihamnen fram tills idag. Frihamnen användes som aktiv hamn fram till 2000. Frihamnsstatusen upphörde 1994. Under senare år har hamnen utnyttjats för flera större evenemang. Än idag används hamnen, samtidigt som den ingår i området för Vision Älvstaden.

Sammanfattande karta med spår av huvudskeden inritade

Samspelande stadsbyggnadsmönster från olika tider som visar såväl idéer om stadsutveckling som de faktiska etapperna och omläggningarna av stadsbyggnandet.

1850: Hisingsvassen, Kvillebäcken, Kvillebäcksvägen

1890: Kvillebäckskanalen, Hisingbron, Ringön

1910: Lundby inkorporeras, Götaverken utvecklas. Lilienbergs planer. Keillers park.

1925: Frihamnen är byggd.

1945: Nya hamnskjul i Frihamnen. Göta älvbron byggd.

1950-tal: Ringöns gatunät byggs ut.

1960: Lundbyhamnen byggd.

Dessa färgmarkeringar följer med på kartorna över de olika skedena.



HISTORISK STADSBILDSÖVERSIKT

1850 Vassen vid den gröna ön

Stadsbyggnad

Sedan Göteborgs grundande hade all expansion av hamnar, varv och skeppsmanufaktur skett väster om staden, i Masthugget och Majorna. Men i början av 1800-talet ansågs Göteborgs befästningar helt omoderna och revs. Staden fick nya expansionsmöjligheter åt söder och öster och helt nya möjligheter för en utbyggnad av hamnen i Göta Älv.

Hamn

Stora utdikningsföretag började i Gullbergsvass och kajer började anläggas längs Göta Älv. Den första i sten var Stenpiren från 1845.

Industri

Lindholmens varv har etablerats som den första industrin på hisingsidan. Vid Skeppsbron har Alexander Keiller grundat Göteborgs mekaniska verkstad som kommer att få en avgörande betydelse för Hisingens industriella utveckling.

Kommunikationer

På Hisingen rann Kvillebäcken i sin breda dalgång och mynnade i "Hisingsvassen" nuvarande Tingstadsvassen och Lundbyvassen) som man börjat fylla ut. Trafiken över Hisingen, med bl.a. leveranser från Hisingens bönder till staden, gick på landsvägar från Lundby, Tuve och Backa som förenades i Kvillebäcksvägen. Den fortsatte ut på en lång brygga ut till ett färjeläge mitt emot Lilla Bommen.

Kommunikatörer med budskap

Från denna period finns Kvillebäcken kvar, som fortfarande rinner ut i Lundbyvassen. Man kan även spåra Kvillebäcksvägens sträckning, den väg som inriktades mot färjeläget Lilla Bommen på stadssidan.

Att ta fasta på—spår att förvalta

Kvillebäcken i sig är ett mycket viktigt flöde med såväl naturvärden som kulturhistoriska kopplingar till en lång Hisingshistoria. Kvillebäcksvägens sträckning kan betonas som den viktiga led som har knutit samman stadssidan med Hisingen i många år. Med ett planerat brofäste vid Lilla Bommen ökar vägsträckningens möjligheter att bära budskap.

Karta över Göteborg och inloppet "Göteborgs Rivière", 1855. På kartan är Kvillebäcken utmärkt med blå streckad linje och Kvillebäcksvägen samt bron ut till färjan i älven markerad med röd streckad linje.

Infälld: Frihamnens nuvarande gränser inritade på kartan. Illustrationen är hämtad ur "Förstudie inför utvecklingen av frihamnsområdet". Här syns hur hela dagens område rymms inom den forna vassen.



HISTORISK STADSBILDSÖVERSIKT

1890 Kvillebäckskanalen, Hisingsbron och Keillers vasslotter

Med den nya Hisingsbron och flytten av Göteborgs Mekaniska Verkstad till Hisingen blir Lundbyvassen ett mycket expansivt område.

Stadsbyggnad

Lundbyvassen är ett utvecklingsområde vid den nya bronns fäste. Götaverken är etablerat och fabrikschef Keiller leder ett stort utdickningsarbete av Lundbyvassen. Keiller säljer vasslotter för industribyggen längs Kvillebäckskanalen. Den första Hisingsbron invigs 1874, en svängbro. Bron var byggd på privat initiativ och det kostade pengar att passera den – ända fram till 1912.

Hamn

Vid Kvillebäckens utlopp anläggs en kanal med hamn för de nya industrierna på Hisingen. Stora utdickningsföretag började i Gullbergsvass och kajer började anläggas längs Göta Älv. Stadens kajer byggdes vidare österut och västerut. Gullbergskajen stod klar 1872.

Industri

Keillers varvsrörelse är helt överflyttad till Hisingssidan. I och med den nya bron och närhet till älven etableras flera nya industrier i Lundbyvassen, t ex Rörstrands porslinsfabrik och Göteborgs bult.

Kommunikationer

Den nya Hisingsbron förbättrar radikalt förbindelserna över älven, men fortfarande är båtförbindelser med färjor och slupar mycket viktiga. Kvillebäcksvägen blir en huvudgata för trafik ut på Hisingen och dagens Kvillestaden med Kvilletorget får ett centralt läge.

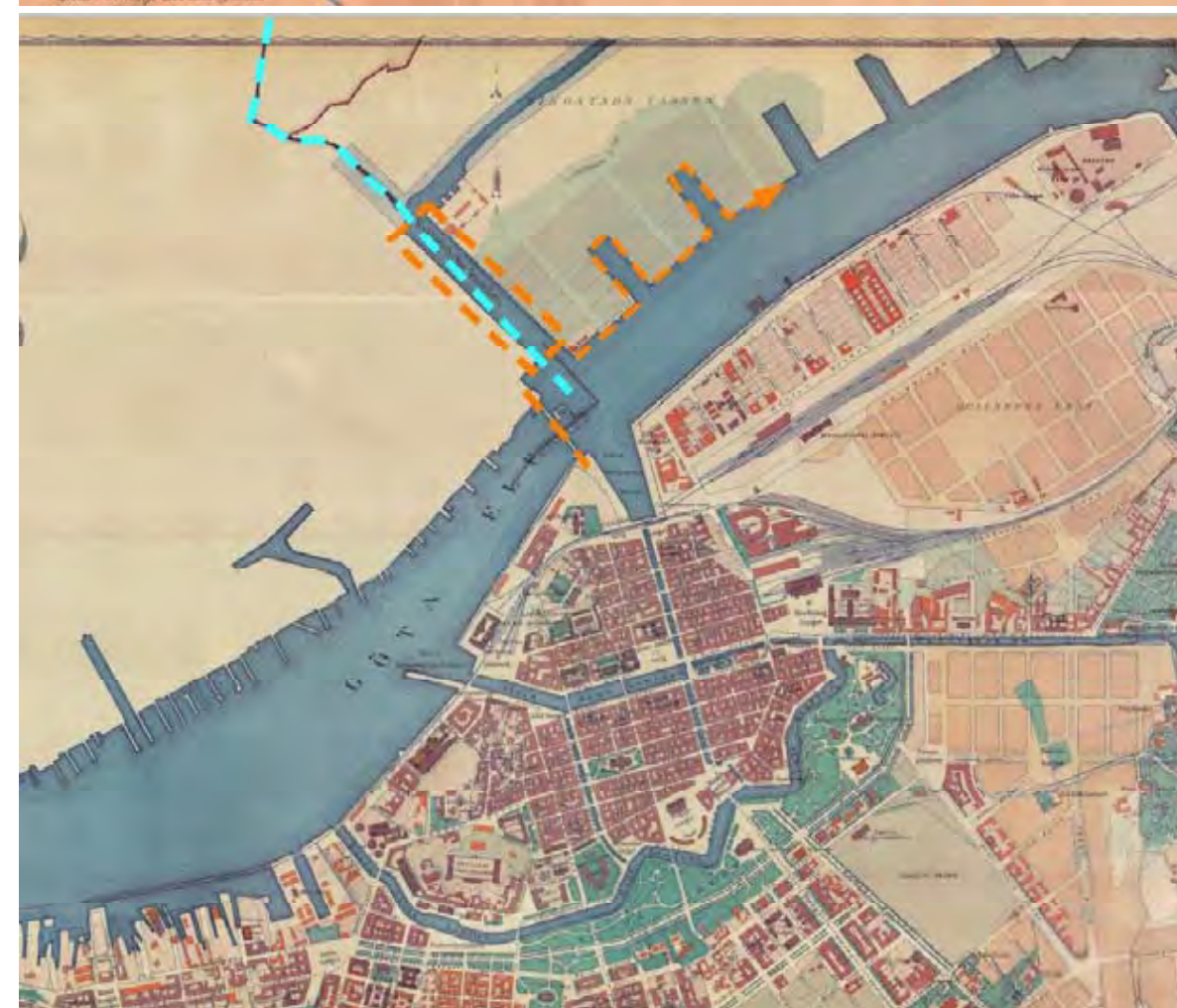
Kommunikatörer med budskap

Tydliga spår syns i Kvillebäckskanalen och gatusträckningar från denna tid.

Att ta fasta på – spår att förvalta

Från denna period finns Kvillebäckskanalen med koppling till bäckens utlopp i Lundbyhamnen. Man kan även spåra Kvillebäcksvägens sträckning som huvudgata från brofästet för Hisingsbron. Kvarterstaden i Kvillestaden bygger i första skedet på de tidiga planer för bostadsutbyggnad som gjordes vid denna tid.

Karta över del av Lundby socken från 1901, området mellan Lindholmen och Kvillebäcken. Kartan kompletterar den nedan över staden. Här syns tydligt planerna på ett stadsmässigt rutnät mellan Ramberget och Kvillebäckskanalen. Rött och gult markerar områden som Göteborgs stad har visat intresse för. Kvillebäcken och kanalen är markerade med blå streckad linje, Kvillebäcksvägen med röd streckad linje.



1890 års Göteborgskarta som bland annat visar kanalen för utdickning av Tingstadsvass (Ringön) och Hisingsbronns läge.

HISTORISK STADSBILDSÖVERSIKT

1910 Inkorporering, Lilienbergs planer, Centralhamnsidé

1906 inkorporerade Göteborg hela Lundby socken vilket gav helt nya förutsättningar för samhällsplanering och utbyggnad på Hisingen. Idén om en ny hamnanläggning, en ”centralhamn”, börjar ta form.

Stadsbyggnad

1904 gjorde Lundby socken en enkel kvartersplan för att organisera det växande behovet av bostäder, men också med plats för Hisingstadsskolan. Kvilletorget blev ett salutorg och centrum i området. Efter inkorporeringen tog stadsingenjör Albert Lilienberg över och började arbeta ut en generalplan för Lundby liksom stadsplaner för Brämaregården. I samband med försäljning av Göteborgs mekaniska verkstad donerade Alexander Keiller Ramberget till Göteborgs stad – Keillers Park. Villkoren var att området skulle bevaras som park i all framtid.

Hamn

1897 påbörjades en utredning om en ny djuphamn i Göteborg, vilken också skulle omfatta en frihamn. 1903 utlystes en tävling där ingenjör Richerts förslag segrade. Det omfattade en dubblerad älvfåra och flera större bassänger på ett område som sträckte Ringön till hela Götaverksområdet och med en ny bred älvbro vid nuvarande Operan. Under ett antal år diskuterades livligt olika förslag till hamnplan med en tunnel som det främsta alternativet för att överbrygga älven. Först 1912 antog stadsfullmäktige en plan med Ringöns nuvarande bassänger, Ringkanalen och en frihamnsanläggning i dagens läge. På södra sidan byggdes kajerna ut och fick järnvägsspår. Masthuggskajen, den första moderna kajen, stod klar 1902.

Industri

Keillers varvsrörelse togs 1906 över av Göteborgs Nya Mek. Verkstads AB, med telegramadress ”Götaverken”, vilket blev officiellt firmanamn 1916. I och med den nya bron och närheten till älven etablerades flera nya industrier i Lundbyvasen, till exempel Rörstrands porslinsfabrik och Göteborgs bult.

Kommunikationer

Kvillebäcksvägen var fortfarande huvudgata till bron, men persontrafiken gick med färjor. Fram till första världskriget drev Ångslupsbolaget linjerna Lilla Bommen – Backa bro (över Kvillebäcken) och Residensbron – T-kanalen (Götaverken). Hisingbron blev avgiftsfri 1912 och ett försök med busstrafik över bron blev kortvarigt.

Kommunikatörer med budskap

Kvillestadens stadsplan och gatunät som ingår i ett stadsrum med den samtida Keillers Park.

Att ta fasta på – spår att förvalta

Från denna period härrör mycket av Kvillestadens gatunät. Även Keillers Park på Ramberget etablerades då. Bland miljöer från denna tid som sikts på södra älvstranden kan Sjöbefälsskolan och Masthuggskyrkan nämnas.

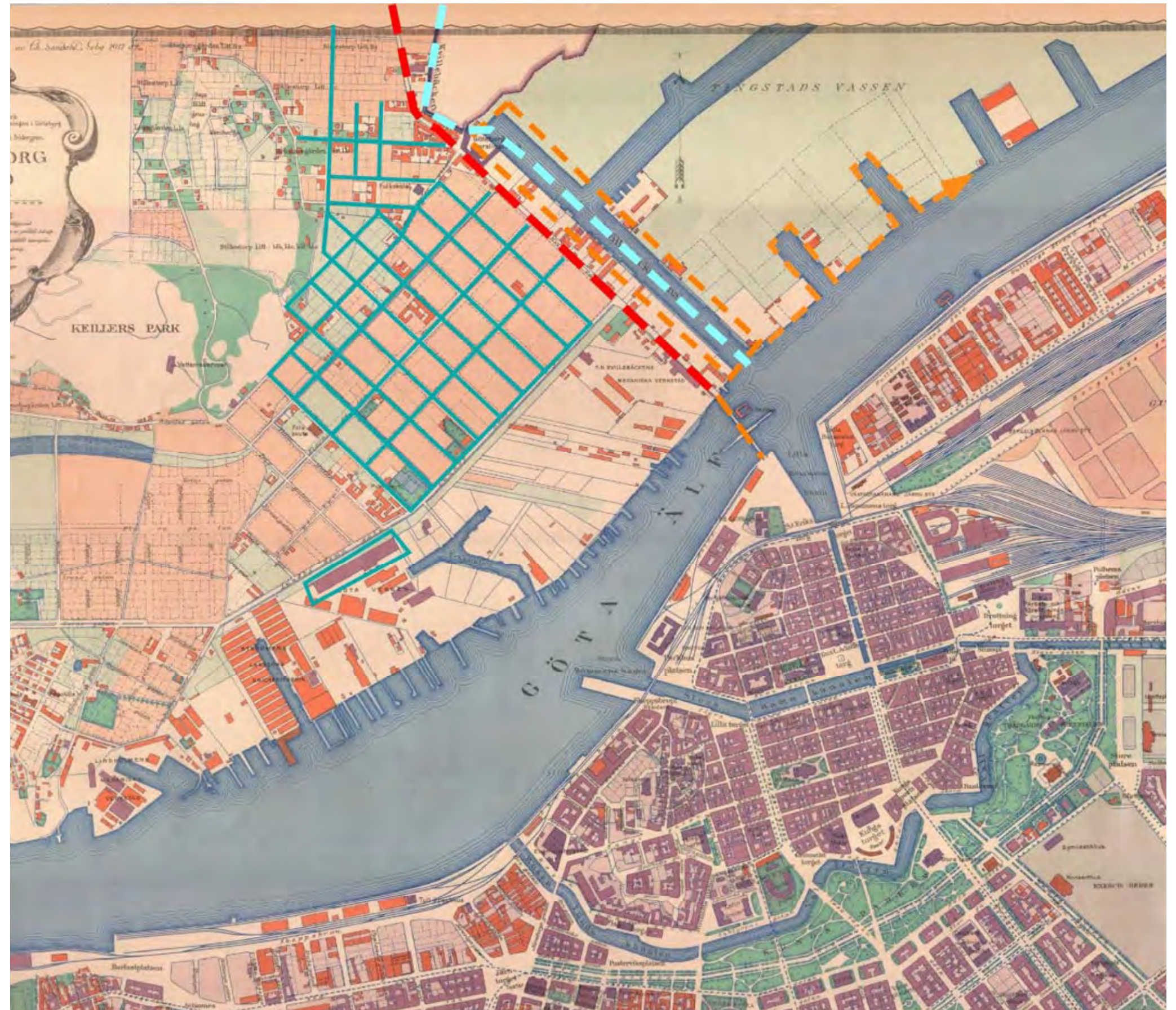
Till höger: Hisingbron med tidig industribyggelse vid Kvillebäckskanalen och det kala Tingstadsfjället i bakgrunden. Här syns även Löfströmska badinrättningen som revs 1915. Foto ur Göteborgs stadsmuseums arkiv.

Nedan: En vidsträckt vy över de båda utdikade vassarna. Till vänster i bild syns Ringkanalen och den ännu oexploaterade Ringön. Till höger i bild den före detta Lundbyvasen med gles arbetarbostadsbebyggelse enligt en tidig lantmätarplan. Foto ur Göteborgs stadsmuseums arkiv





Frihamnens nuvarande gränser inritade på karta som visar läget 1914. Illustrationen är hämtad ur "Förstudie inför utvecklingen av frihamnsområdet".



1910 års karta över Göteborg som bland annat visar Hingsbron, Kvillebäckskanalen med industrier och rutnätsplanen över Kvillestaden, där man börjat bygga arbetarbo-städer litet varstans. Kvillebäcken är utmärkt med blå streckad linje och Kvillebäcksvägen med rött. Kvillebäckskanalen och Ringöns bassänger är markerade med orange.

HISTORISK STADSBILDSÖVERSIKT

1925 Frihamnen invigd. Hamnbanan byggd. Nya planer för Brämregården.

1922 invigdes den nya Frihamnen och kartan för Lundbyvasen ritas om radikalt. Stadsingenjör Albert Lilienberg tog ett fast grepp på stadsplaneringen i stort.

Stadsbyggnad

Som stadsingenjör (i praktiken stadsbyggnadsdirektör) ritade Albert Lilienberg stadsplaner för hela staden, särskilt över inkorporerade områden som Lundby. På planen över Brämregården anpassade han de gamla rutnätsplanerna med bland annat nya huvudgator. Hamnbanan mot Sannegårdshamnen invigdes 1914 och längs denna drogs Neptunusgatan som en allé och den breda Hisingsgatan planerades få en bro över järnvägen och fortsätta mot hamnkvarteren. Planen fylldes här och var med bostadshus, främst närmast Götaverken. Kvilletorget blev allt mer etablerat som centrum för kvarteret. Invigningen av Frihamnen blev avgörande för fortsättningen. Den raka vägen från Hisingsbron och vidare längs Kvillebäcksvägen fick läggas om i en stor krök, med en lång viadukt över järnvägsspåren. Tingstadsvasskanalen (senare Ringkanalen) anlades runt det planerade hamnkvarteret på nuvarande Ringön. Kvillebäckskanalens utlopp fick flyttas och Klaffbron byggdes över utloppet – också denna måste passeras av all vägtrafik till Hisingen.

Hamn

Det beslutade bygget av centralhamnens första etapp påbörjades 1914. Men under världskriget steg kostnaderna och arbetet gick långsammare. Frihamnen invigdes av kronprins Gustaf Adolf 31/8 1922. Hamnen hade det stora djupet av 9 meter. Moderna hamnskjul byggdes på pirarna som hade järnvägsspår på båda sidor. En påkostad förvaltningsbyggnad för hamn, tull och järnväg ritades av Otto Dymling vid hamnens södra entré. I sammanflödet av Kvillebäckskanalen och Tingstadsvasskanalen etablerades Göteborgs stads varv.

Industri

Götaverken expanderade vidare med nya verkstäder och 1918 invigdes en stor flytdocka för 12 000 ton. Götaverkens flytdockor är än idag ett karakteristiskt inslag i hamnen. Även den stora porslinsfabriken vid Kvillebäckskanalen, på 1920-talet i Rörstrands regi, blomstrade.

Kommunikationer

Den nya Frihamnen ledde till en omläggning av den raka vägen från Hisingsbron och vidare längs Kvillebäcksvägen. Gatan lades om i en stor krök runt hamnen, med en lång viadukt över järnvägsspåren. Färjetrafiken var mycket intensiv med färjelinjer från Residensbron (Stora Bommen till Götaverken och Klaffbron – den senare linjen fram till 1930. 1923 startade spårvägen busstrafik förbi Frihamnen och

Kvilletorget mot Lundby – som snart blev mycket populär och tät.

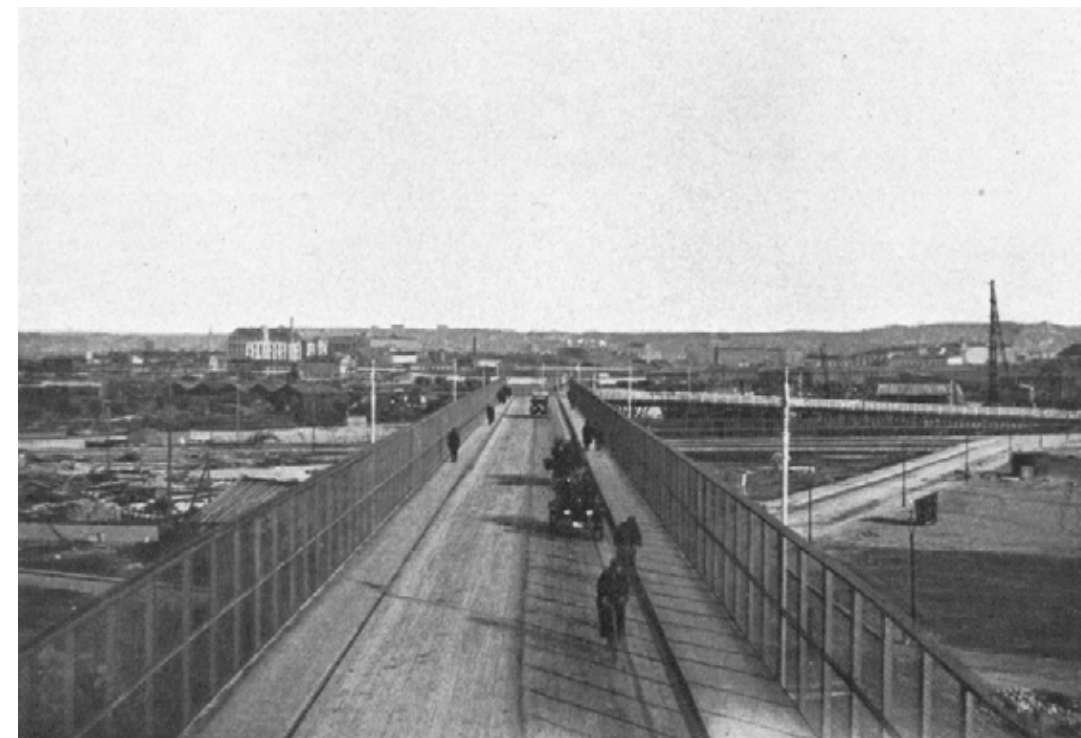
Kommunikatörer med budskap

Från denna tid finns hela Frihamnens ursprungliga uppbyggnad kvar med Norra och Södra frihamnspiren (Bananpiren) och hamnbassängen mellan dem.

Att ta fasta på – spår att förvalta

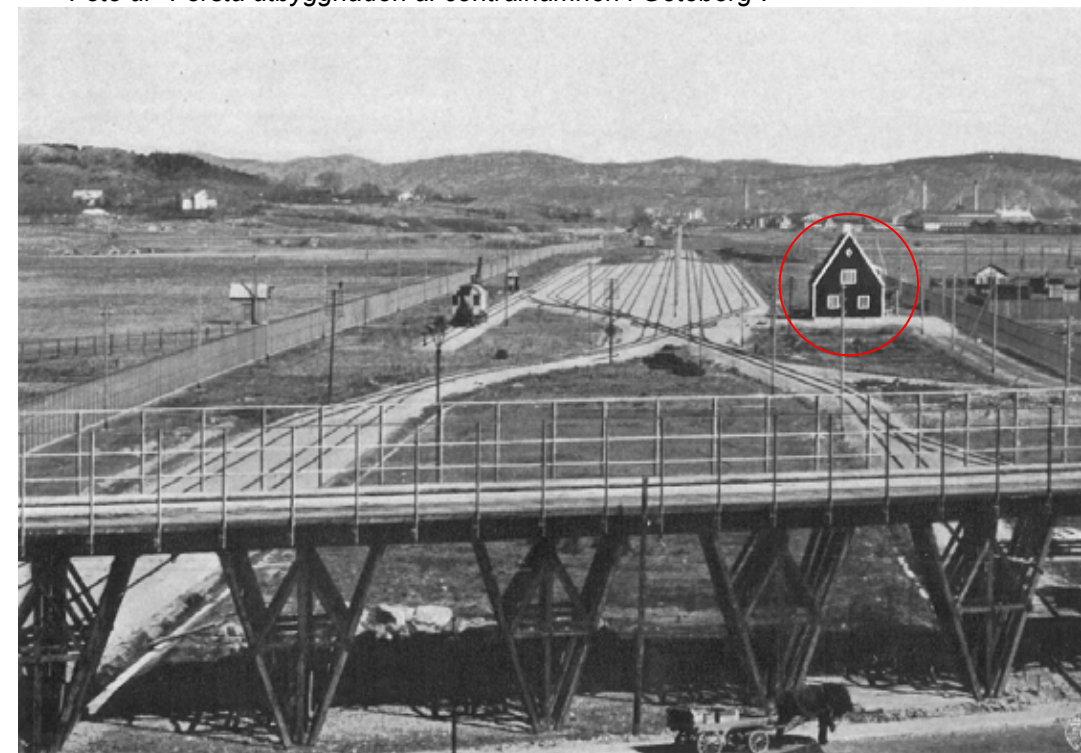
Den större delen av Frihamnens hamnmiljö är bevarad – en fortsatt hamnverksamhet skulle ge mening och betydelse åt dessa spår.

Frihamnen sedd från Kvarnberget ca 1920. Här syns såväl klaffbron som viadukten runt hamnen och de påkostade byggnaderna på Södra frihamnspiren/Bananpiren. Foto ur Göteborg 1860-1950.



Viadukten över frihamnsområdet. Ringön till höger. Foto från april 1922. Foto ur "Första utbyggnaden af centralhamnen i Göteborg".

Viadukten sedd från väster. Bangårdsområdet och expeditjonsbyggnaden i bakgrunden. Den inringade byggnaden är markerad även på kartan på nästa sida. Denna del av Ringön avgränsades av ett högt staket och ingick i frihamnsområdet. Foto från mars 1922. Foto ur "Första utbyggnaden af centralhamnen i Göteborg".



HISTORISK STADSBILDSÖVERSIKT



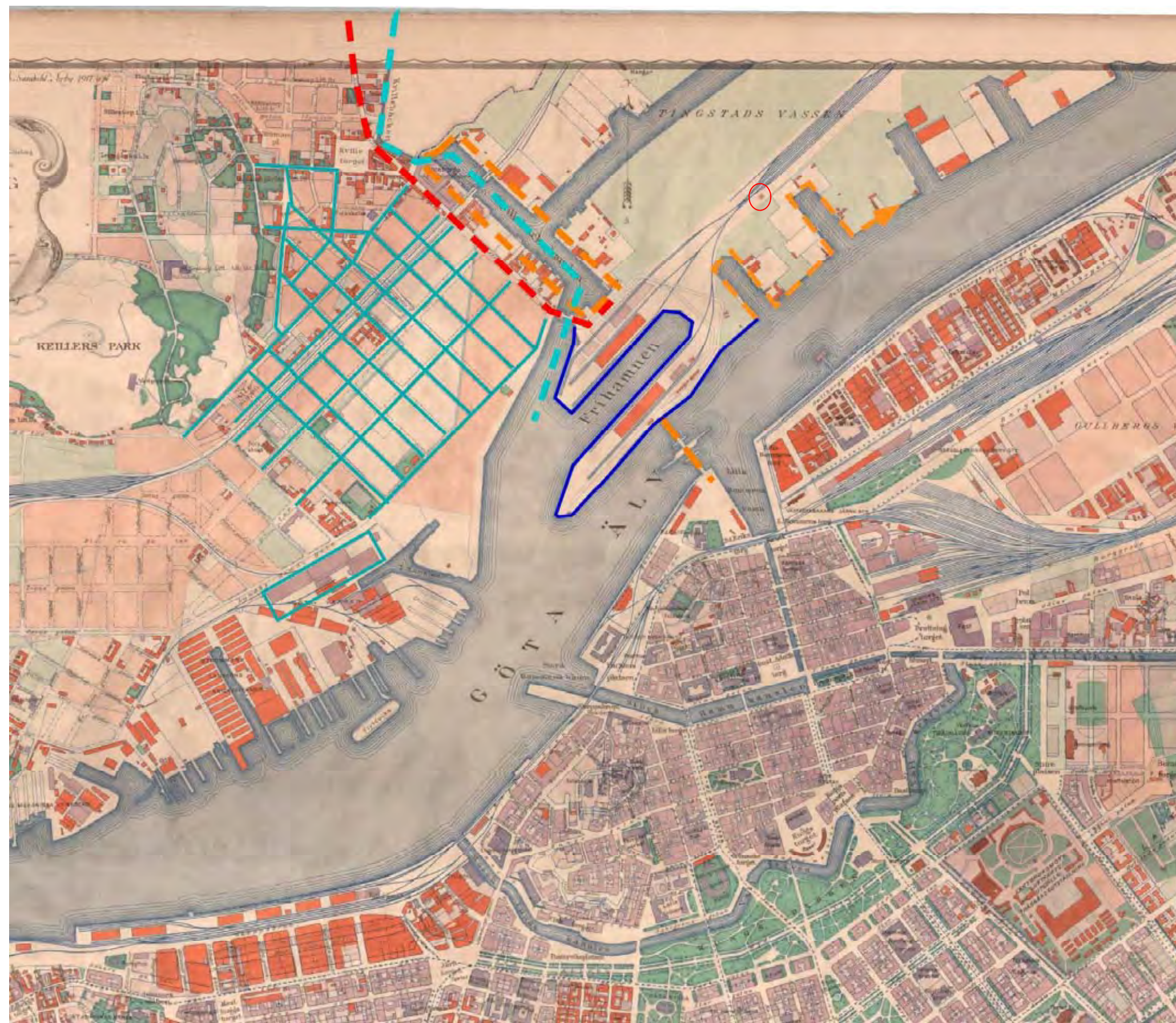
1932



1942

De två flygbilderna visar den snabba stadsutvecklingen på Hisingen sedan Frihamnen anlades. Göta älvbron, järnväg och ny bangård har tillkommit under de tio år som skiljer de båda fotona. Moderniseringen av Ringön och igenfyllnaden av Ringkanalen har inletts.

1921 års karta. Kartan visar bland annat den nyanlagda Frihamnen med järnvägsspår, Lilienbergs plan för utbyggnaden av centrala Hisingen med tätande bebyggelse, bland annat vid Kvilleorget. Den inringade byggnaden syns även på föregående sida.



HISTORISK STADSBILDSÖVERSIKT

1940 Hamnen moderniseras. Götaverken expanderar. Götaälvsbron invigs

1939 öppnades den nya Götaälvsbron och Hisingen fick spårväg. Götaverken expanderade allt mer. Frihamnen förnyas med bland annat moderna hamnskjul.

Stadsbyggnad

På 1930-talet gjorde funktionalismens idéer sitt intåg, parallellt med många tekniska uppfinningar. En generalplan för Hisingen gjordes, med spårvägslinjer och nya bostadsområden, utbyggnad av hamnen och flera tunnlar under älven. Med Götaälvsbron kom spårvägen till Hisingen 1940 och ett stadsbygge längs spårvägen efter funktionalistisk modell startade. Hamnområdet blev allt mer renodlat som arbets- och industriområde.

Hamn

Göteborgs hamn moderniserades ständigt för att kunna ta emot allt större fartyg. Detsamma gällde för Frihamnen, där moderna, rationella hamnmagasin byggdes på 1930-talet. Banbåtarna började använda Frihamnen på 1930-talet. Hamnen fick tillgång till ny kaj vid en ny bassäng. Frihamnen fick också en ny entré från Hjalmar Brantingsgatan där spårvägs-hållplatsen byggdes. Göteborgs Roddklubb som hade haft klubbhus på flera ställen i närheten byggde 1942 ett modernt hus under Götaälvsbron.

Industri

Götaverken växte vidare med många större byggnader som finns bevarade idag. Vid Ringöns mindre hamnar växte små varv och verkstäder fram.

Kommunikationer

Med den nya Götaälvsbron flyttades successivt allt mer trafik över till den nya bron som invigdes 1939 och fick spårvägs- trafik 1940. Den gamla bron låg kvar för lokal trafik. Den staketomgärdade viadukten revs sannolikt i samband med uppförandet av bron, och trafiken från gamla Hisingensbron leddes under Götaälvsbron.

Kommunikatörer med budskap

Götaälvsbron, och lämningar efter Roddklubbens hus. De moderna skjulen i Frihamnen och en rad hamnhistoriska spår.

Att ta fasta på – spår att förvalta

Från denna tid härstammar Frihamnens moderna framtoning med de stora hamnskjulen och dessas koppling till hamnbassängen. Det finns också många hamn- och teknikhistoriska spår från tilläggsplatser, kranbanor med mera.



Spårvägens busskarta från 1939. Kartan visar bland annat stadsutvecklingen i varvsområdet och centrala Hisingen, med tät busstrafik. Göta älvbron med tillfarter står inför förverkligande.

Till höger: Frihamnens nuvarande gränser inritade på karta som visar läget 1947. Illustrationen är hämtad ur "Förstudie inför utvecklingen av frihamnsområdet".



Ovan: Lundbyhamnen 1952, med Kvillestaden i bakgrunden. Foto: Okänd/ Sjöfartsmuseet Akvariet i Göteborg.

Nedan: Kvillestaden från ovan 1947, med endast en smal bangård ned mot hamnen. Foto ur "Göteborg när 40- och 50-talisterna växte upp".



Flygfoto över Götaverken och den senare Lundbyhamnen 1930. Av bebyggelsen i Brämaregårdens sydvästra delar är det endast Gothia, som är inringat, som är bevarat till i dag. I övrigt är området kraftigt omformat såväl vid vattenlinjen som i bebyggelsestrukturen.

HISTORISK STADSBILDSÖVERSIKT

1960 Lundbyhamnen byggd. Full drift i Frihamnen

1959 gjordes en ny översiktsplan (generalplan) för Göteborg. Den förutsatte en stor utbyggnad av hamnen västerut och nya industriområden på Hisingen, liksom stora bostadsområden i Frölunda och Backa. De nya älvförbindelserna Älvsborgsbron och Tingstadstunneln och ett nät av stadsmotorvägar var det sammanbindande kittet.

Stadsbyggnad

På Hisingen byggdes nya stadsdelar ut längs spårvägen. I Brämaregården revs några kvarter och moderna bostäder byggdes. På 1960-talet byggdes Hjalmar Brantingsgatan ut och spårvägen blev planskild från biltrafiken genom hela Lundby. En av Sveriges första motorvägar började byggas från Hjalmar Brantingsplatsen mot Kungälv.

Hamn

Göteborgs hamn byggdes vidare med nya djuphamnar. Ett nytt stort hamnmagasin kom till 1964. En utvidgning av Frihamnen norrut blev inte av och Kvillepiren blev kvar som ett grönt reservområde. Norr om Frihamnen muddrades en hamnbassäng och den moderna Lundbyhamnen invigdes 1951. 1960 utvidgades Lundbyhamnens bassäng. Både Frihamnen och Lundbyhamnen var intensivt trafikerade.

Industri

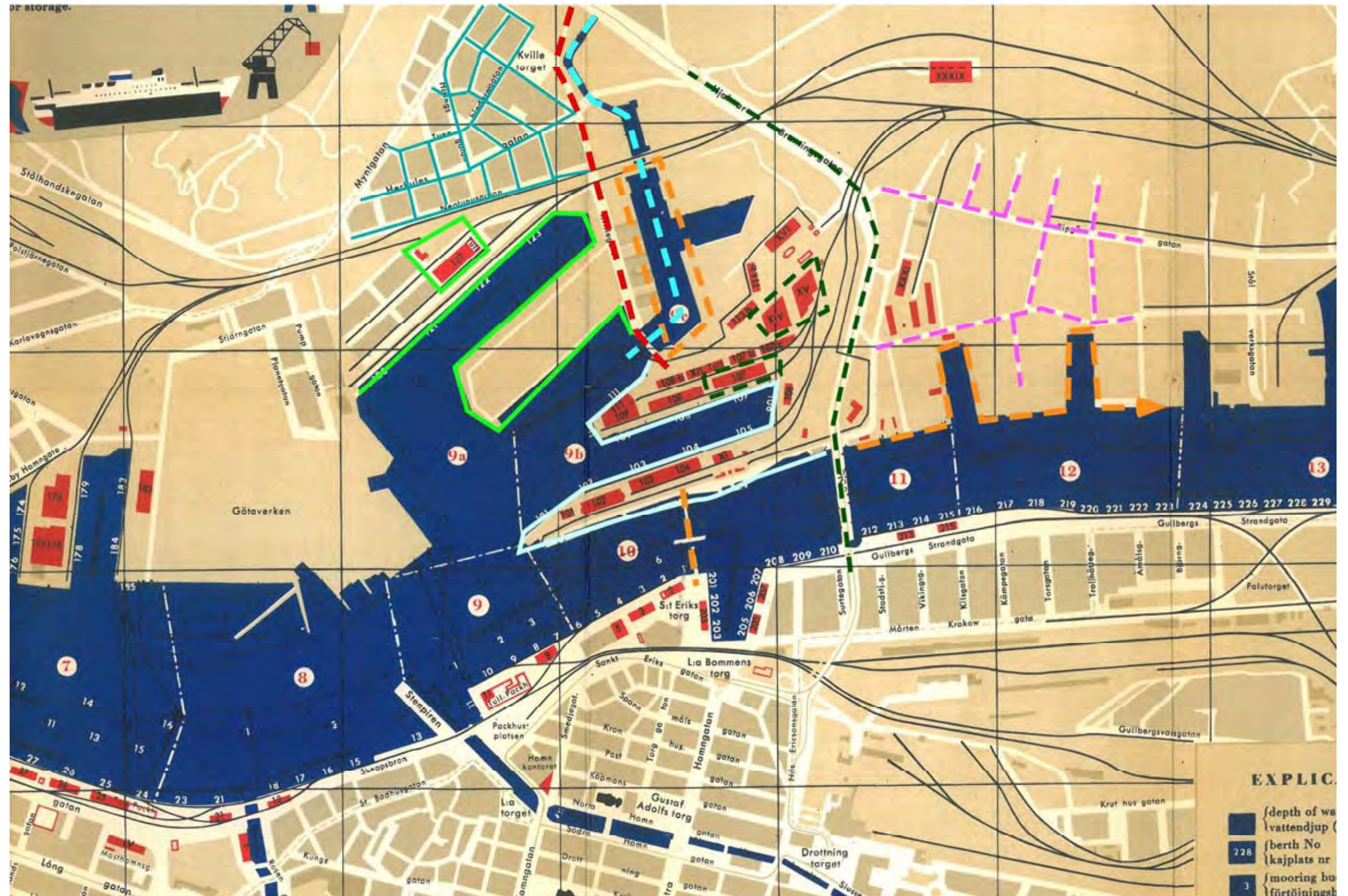
På 1960-talet hade Götaverken byggts vidare. Det toppmoderna Arendalsvarvet grundades med skrovbygge inomhus i stora montagehallar. Området i centrum, Cityvarvet, blev mer och mer inriktat på fartygsreparationer. Flytdockorna var ofta fyllda med stora skrov – ett landmärke i hamnen som levde vidare.

Kommunikationer

1968 revs klaffbron och resterna av den klassiska Kvillebäcksvägen försvann. I närheten byggdes Norgevägen – en av Sveriges första motorvägar, från Hjalmar Brantingsplatsen mot Kungälv.

Kommunikatörer med budskap

1960-talsmagasin med angränsande kajer i Frihamnen och Lundbyhamnen.



Göteborgs hamns egen karta från 1950-talet visar stor aktivitet i Lundbyhamnen och Frihamnen.

Att ta fasta på – spår att förvalta

Från denna tid finns hela hamnmiljöer bevarade: Lundbyhamnen med kajer, stort magasin och en ditflyttad hamnkran. Också i själva Frihamnen finns en hamnmiljö med ett karaktäristiskt magasin. Även från denna tid finns hamn- och teknikhistoriska spår.

HISTORISK STADSBILDSÖVERSIKT



Foton ur boken "Hamn". Till vänster rivningen av delar av Kvillestaden under uppförandet av Lundbyhamnen, 1950-tal. Till höger Frihamnen under dess mest aktiva period, med stor bangård, många fartyg och ett utbyggt system av magasinsbyggnader för olika ändamål. Fotot är från 1960-talet.

HISTORISK STADSBILDSÖVERSIKT

Frihamnen efter 1960-talet

Kring 1970 expanderade Göteborg på alla nivåer. Varven gick mycket bra. Staden byggdes ut med de största miljonprogramsområdena i nordost. Stadsmotorvägarna byggdes ut med Älvsborgsbron och Tingstadstunneln som höjdpunkter. Lundbyleden byggdes ut och blev en ny barriär mellan hamnområdet och Hisingens stadskvarter.

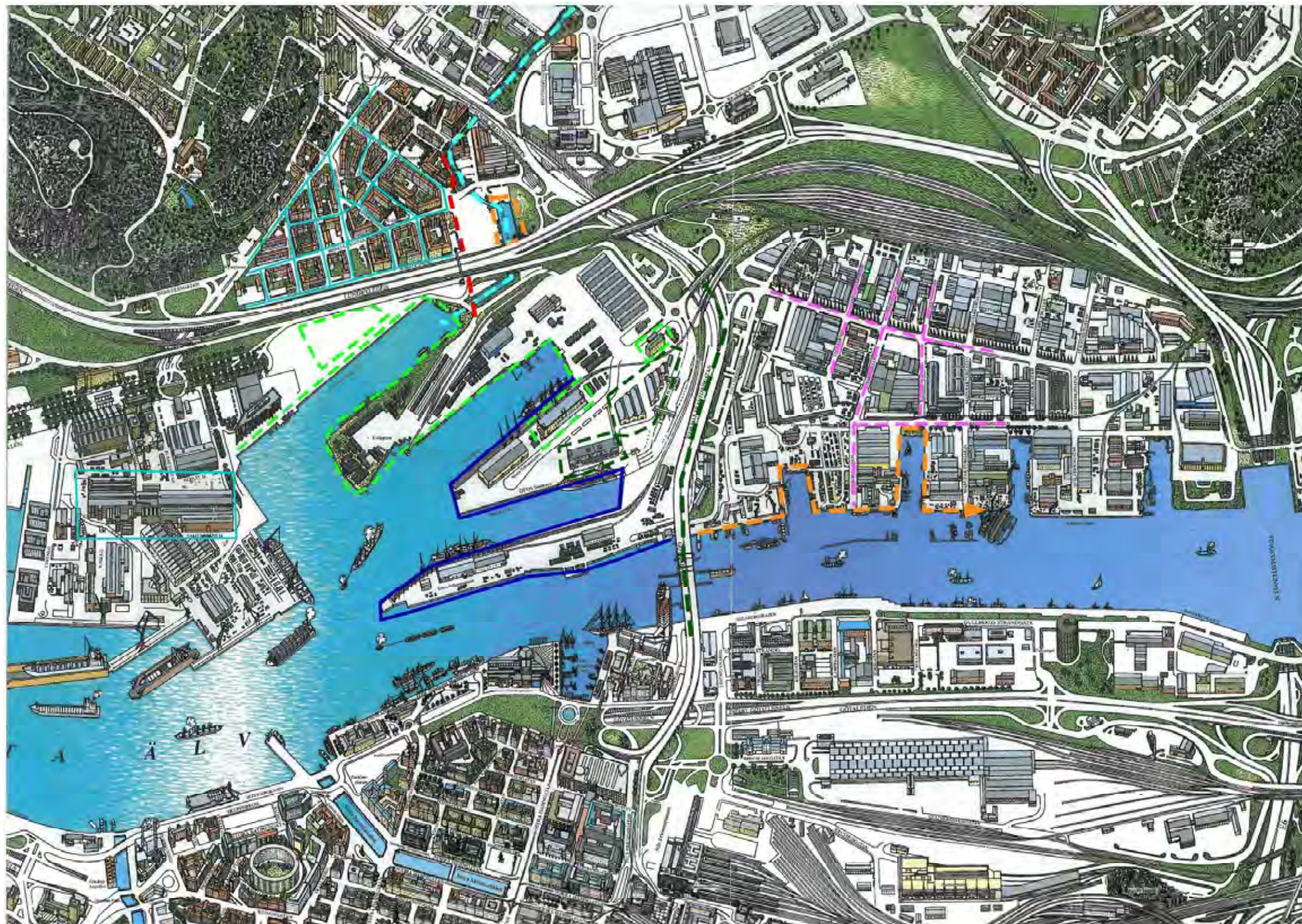
Frihamnen användes som aktiv hamn ända fram till 2000. Då flyttades bananimporten till en modern kylterminal vid Skandiahamnen – och en numera legendarisk hamnverksamhet gick i graven. Själva Frihamnsfunktionen avvecklades i samband med Sveriges inträde i EU 1994.

I början av 1980-talet var varvskrisen ett faktum och en vision om ett nytt stadsbygge på det gamla varvs- och hamnområdet började formuleras. Utbyggnaden gick trögt, med start kring växtpunkter kring Lindholmen Science Park och Eriksbergskajen. Efter hand tog utbyggnaden fart, parallellt med en debatt om den delade staden. Ett arbete med visionen Centrala Älvstaden påbörjades på 2000-talet, där också Frihamnsområdet ingick som en central del.

Tankarna om Göteborg som evenemangsstad växte fram allt tydligare parallellt med industrinedläggningar under 1970-80-talen. I likhet med andra nordeuropeiska hamn- och industristäder förlades stora och okonventionella fester till överflödiga industriområden. Bland annat användes den östra delen av Eriksbergsvärvet för konserter med Rolling Stones och Michael Jackson. Avsikten var kanske framförallt att visa dessa ”stigmatiserade” platser i ett nytt ljus och på så sätt väcka intresse för platsernas framtida utvecklingsmöjligheter.

Allt eftersom tomma ytor byggts på har Frihamnen under senare år börjat användas som evenemangsområde. Nu är det motorsportbanan på Bananpiren som syns mest men området har även använts för diverse platskrävande verksamheter som stora rockfester, NATO-fartygsbesök och svenska militära expon.

Än idag används Frihamnen av bland annat Kustbevakningen, kryssningsfartyg och fiskefartyg. Stena Rail Ferry utnyttjar Kvillepiren. Henry Hanssons båttillbehör är en firma som utnyttjar hamnläget och i Lundbyhamnen har Kulturbåtarna snickeri. I övrigt används mest ytorna tillfälligt som för racerbanan och bussupställning.



Perspektivkartan från 2000 har vissa felaktigheter, men visar en livlig frihamn med bevarad järnvägsförbindelse. Kvillebäcken är markerad med streckad blå linje, Kvillevägen/Kvillegatan med röd streckad linje.

HISTORISK STADSBILDSÖVERSIKT

Frihamnen har under senare år använts på en rad olika sätt, bland annat för konserter, flottbesök och som racerbana. Stenafärjan på fotot nedan till höger tjänstgör som tillfällig läktare vid racerbana.



KULTURMILJÖ- OCH STADSBILDSANALYS

- upplevelsebaserad karakterisering

Utgå från platsen – upplev – uppskatta – förstå - utveckla

Frihamnen är ett område med många historiska spår och många kopplingar till stadens utveckling under över 150 år. I dagens stadsplanering är det en grundläggande förutsättning att vårda och utveckla stadens sammansatta kvaliteter – och att **utgå från platsen**. Upplevelsen av dagens stadsmiljö i Frihamnsområdet är därför en grundläggande utgångspunkt för den kulturhistoriska karakteriseringen av området. I vårt arbete har vi använt denna metod och visat upplevelsernas betydelse på olika sätt.

Städer är så kallade palimpsester, där nya historiska skeden skrivs in ovanpå varandra. En levande och intressant stadsmiljö har många kulturlager som ger goda förutsättningar för att miljön skall upplevas som varierad och spännande och inspirera till användning, utveckling och tillägg. De olika kulturlagren är historiska kommunikationer som påminner och berättar om tidigare användning och liv i området. En grundläggande förutsättning för att stadsplaneringen skall vårda och utveckla de sammansatta kvaliteterna är att man utgår från platsen. Denna grundsyn har utvecklats under många år. De allra flesta stadsbyggnadsprojekt idag har karaktären av stadsförnyelse – det vill säga att de bygger på och kompletterar befintliga stadsmiljöer.

Under många år har ofta kalhyggesmetoden använts som ett sätt att förnya ett område där en gammal användning anses ovärdig eller olönsam och det nya kräver eget utvecklingsutrymme. Kalhyggesmetoden har tillämpats till exempel på 1880-talet i Vasastaden, på 1930-talet i Majorna, på 1960-talet i Nordstaden, på 1970-talet i Landala – och tillämpas (om än mer omdiskuterat) ännu på 2000-talet, i nya Kvillebäcken och på Munkebäcksgymnasiets tomt.

Platsens betydelse stärks ytterligare i dagens läge där önskemål om social hållbarhet och hushållning med resurser manar till varsamhet. Detta gäller i hög grad frihamnsområdet. Det är ett av stadens mest centrala områden som har utvecklats allt sedan 1850-talet – se vidare den historiska stadsbildsanalysen tidigare i rapporten. De olika kulturlagren erbjuder unika stadsmiljöupplevelser, viktiga historiska förklaringar och möjligheter till att utveckla en mångsidigt användbar och intressant stadsmiljö.

Upplevelsen av dagens stadsmiljö i frihamnsområdet är därför en grundläggande utgångspunkt för den kulturhistoriska karakteriseringen av området. I arbetet med rapporten har en upplevelsebaserad karakterisering använts för att på olika sätt visa på betydelsen av denna aspekt.

Frihamnen som plats utmärks mycket av vad man ser därför. Eftersom bebyggelsen på platsen är gles och mestadels låg erbjuds också goda siktlinjer över platsen från håll. Landmärkena runt om är väl synliga både från själva Frihamnsområdet och från omkringliggande platser. Frihamnens låga topografiska läge och bebyggelsens låga karaktär gör att platsen, tillsammans med älven, utgör botten i den skål som Göteborg bildar. Allt som sker här är väl synligt från många håll.

Upplevelsen av staden på södra älvstranden är mycket stark från Frihamnen, tack vare de öppna vattenrummen och de obrutna siktlinjerna. Platsen präglas av en känsla av rymd och öppna vidder, där den omgivande staden och de omgivande bergen utgör fond. Helhetsbilden av den historiska hamnen, som är starkt knuten till Göteborgs identitet, blir här tydligt exponerad och lätt tillgänglig för många.

Gräns mot Kvillestaden och Ringön

Frihamnsområdet var historiskt nära kopplat till både Ringön och Kvillestaden/Brämaregården. I dag avgränsas det från omgivningen av stora trafiksystem, som bildar en både visuell och fysisk barriär.

Landmärken

Frihamnområdets låga karaktär ger visuella kontakter med bevarade hamnstads- och hisingsmiljöer som Götaverken/Cityvarvet, Brämaregården/Kvillestaden och Ramberget. Lundbyhamnen med bevarade kajer och magasin i direkt anslutning till arbetarbostadsbebyggelsen, liksom vyn mot Ramberget och Kvillebäcken, bjuder på särskilt intressanta historiska kopplingar. Åt stadssidan ger promenadstråket längs Bananpiren liksom pirernas ändpunkter en överblick över stadskärnan, innerhamnen och en rad av stadens landmärken – allt från Pagoden över Sjöbefälsskolan till Masthuggskyrkan och värmeverket i Rosenlund.

Från staden upplevs Frihamnen nästan som en icke-plats. Blicken leds över Frihamnen, vars låga karaktär ger få landmärken. Ett undantag utgörs av kajskjul 107, som möter blicken och ger den fäste. De landmärken som är synliga från stadssidan ligger annars bortom hamnområdet, som Tingstadsfjället, Ramberget, punkthusen i Brunnsbo, vid Vågmästarplatsen och vid Porslinsfabrikens gamla tomt.

Siktlinjer

Frihamnens låga läge och bebyggelsens måttliga höjd ger utrymme för långa siktlinjer i stadsskala, där stora delar av centrala staden möter ögat och ger storslagna vyer. Området erbjuder dessa långa siktlinjer både längs pirerna och mellan magasinsbyggnaderna, med utblickar och utsikter mot bland annat Masthugget i väster, Backa i öster och Ramberget i närområdet. Utblickarna mot staden är täta och innehållsrika, särskilt från Bananpiren där staden upplevs som mycket nära. Från Lundbyhamnen ger siktlinjerna mot Ramberget och Kvillestaden en tydligare koppling till Hisingen, samtidigt som Sjöbefälsskolan och flera kyrkor möter blicken på andra sidan vattnet.

Från staden upplevs Frihamnen som tämligen oansenlig, med låga, glest placerade byggnader och stora mellanrum. Blicken leds över platsen mot landmärkena i öster och norr, som Tingstadsfjället, Ramberget och punkthusen i Brunnsbo, vid Vågmästarplatsen och vid Porslinsfabriken.

Platser och ytor

Med plats avses i denna rapport tydliga rumsliga bildningar med tydlig karaktär, som skapas av såväl kajer, omgivande byggnader som topografiska element. I Frihamnen är upplevelsen av plats på flera ställen kopplad till vattnet och älven. Hamnbassängerna formar tydliga rum, där pirerna och fondmotiven utgör tydliga väggar. Också älvrummet och den omgivande staden, både på fastlandet och på Hisingen, utgör viktiga delar i denna upplevelse. På landsidan är platsupplevelsen svagare. Ett par tydliga rum skapas av kajskjulen och magasinsbyggnaderna, men i övrigt utgörs stora delar av området av vad som i föreliggande rapport benämns ytor. Med ytor avses här markavsnitt som upplevs som gränslösa och utan tydliga strukturer eller karaktärsdrag.

KULTURMILJÖ- OCH STADSBILDSANALYS

- Frihamnens gräns mot Kvillestaden/Brämaregården och Ringön

Både Ringön och Kvillestaden fanns innan Frihamnen skapades. Ringön var en uppmuddrad del av Tingstadsvassen och delar av Kvillestaden var uppmuddrade från Lundbyvassen. På den skapade Ringön öppnades möjligheter att bo utan att det kostade. Här fanns skjul och märkliga byggnader av mycket enkla material. De beboddes av samhällets understa skikt. Skrothandel var ett sätt att försörja sig och kan dokumenteras från Ringöns tidiga historia. Gentemot den mer nyskapade Frihamnen hade Ringön sin tydliga gräns i Kvillebäckskanalen, som var Kvillebäckens tidigare utlopp i Göta Älv. Bäckens utgjorde tidigare gräns mellan Sverige och Norge och utgör fortfarande gränsen mellan Västergötland och Bohuslän. Idag går gränsen mellan Frihamnen och Ringön i den nuvarande Göta älvbron, som såväl fysiskt som upplevelsemässigt skapar en avskiljande barriär. När Ringön så småningom, på 1950-talet, fick ett vägsystem blev detta ett avgränsat rutnät med flera återvändsgränder i områdets utkanter, där vattnet tog vid.

Ringön – från kanalö till trafikö

Ringön kom till när Tingstadsvassen utdikades för fortsatt expansion av hamn och industri på 1880- och 1890-talen. Den avgränsades av Ringkanalen, Kvillebäckskanalen och älven. Ön fick en tillfartsväg från väster runt 1920. På nordsidan anlades järnväg och bangård. På östsidan drogs 1939 uppfarten till Götaälvbron, vilket stärkte karaktären av ö – men nu med trafikbarriärer som gränser.

Upplevelsen av Ringöns gränser är fysiskt mycket tydlig. Ringön får söderut ett naturligt slut vid älven och åt norr vid järnvägen. Denna klara avgränsning gentemot omgivningen är påtaglig överallt. Även 1960-talets vägnät och järnvägsnät bidrar till områdets särpräglighet och särskilda läge. Frihamnens gräns gentemot Ringön består framförallt av Göta älvbron som drogs fram här 1939.

Det fanns tidigare en järnvägssträckning mellan Frihamnen och Ringön, i linje med den nuvarande Järnmalmsgatan. Resterna av denna järnväg kan ännu ses på båda sidor om Järnmalmsgatan. Järnmalmsgatans sträckning mot Frihamnen är ännu ett äldre skikt som är tydligt avläsbart. Här finns även äldre kopplingar mellan Ringön och Frihamnsområdet.

Kvillestaden/Brämaregården – den täta arbetarstadsdelen

Brämaregården växte upp från slutet av 1800-talet, med början efter bygget av Hisingsbron på 1870-talet. Här uppfördes arbetarbostäder i ett enkelt rutnät för arbetare på varv och i andra industrier. Kopplingen till industrierna och hamnarna vid älven och kanalen var tät. Albert Lilienbergs stadsplan från början av 1900-talet förstärkte sambandet med bland annat breda gator ner mot hamnen och en hamnboulevard



1. Brofästet utgör en tydlig visuell och fysisk gräns mellan Ringön och Frihamnen. Denna gräns understryks av att den södra delen av Frihamnen är inhägnad och otillgänglig.



2. Flera vägbanor och cykelbanor utgör på hisingssidan av brofästet en bred barriär mellan Ringön och Frihamnen. Fästet till den numera rivna järnvägsbron från Ringön syns på andra sidan.

längs hamnjärnvägen. Gatumönstret finns kvar och öppnar möjliga passager och perspektiv mot hamnen.

Kvillestadens starka historiska koppling till Frihamnen kan vara svårt att se i dag. När Lundbyleden under senare delen av 1960-talet byggdes mellan Frihamnen och Kvillestaden kom den att bilda en snudd på oöverstiglig barriär, något som förstärks av de täta, avgränsande bullerskärmar som uppförts. Längs leden och angränsande banvallar och vägar färdas dagligen mycket stora mängder trafik, både biltrafik och godstrafik med tåg och lastbil. Kvillestadens tidigare förbindelser till Göteborg löpte mitt i området, vid sidan av Kvillebäckens utlopp i Göta älv. Idag är dessa tidigare kopplingar befästa i en gångbro över trafikleden Lundbyleden och vidare mot Frihamnen.

Kvillestaden förändrades i och med den infrastrukturella utbyggnaden och 1960- och 70-talens saneringsiver. Mycket bebyggelse från 1800 och 1900-talen revs för att förverkliga ett modernt stadsområde. Gränsen mellan Frihamnen och Kvillestaden blev snudd på absolut när Lundbyleden drogs fram, och det är i dag svårt att uppleva områdenas fysiska kopplingar eller att de någonsin utgjort ett sammanhängande område med kvarterstad långt ned mot älvstranden.

3. Vy från gångbron mellan Frihamnen och Kvillestaden. Här syns tydligt den barriärverkan som trafiksystemet skapar mellan de tidigare sammanhängande områdena.

4. Vy söderut längs Madängsgatan, som liksom parallellgatorna slutar i ett plank mot Lundbyleden. Gränsen upplevs som absolut både fysiskt och visuellt.

Nedan: Karta med fotopunkterna utmärkta.



3.



4.



KULTURMILJÖ- OCH STADSBILDSANALYS

Upplevelsebaserad karakterisering: landmärken



Landmärken som framträder från Frihamnen. Numren avser fotopunkter och pilarna fotonas riktning. Kulörerna på pilar och stjärnor/landmärken återkommer på fotona på nästa sida, där landmärkena beskrivs från de olika fotopunkterna.

Landmärken åt söder och väster

Från Frihamnen ges många utblickar mot staden, där flera landmärken möter blicken. Bland dessa finns såväl höga som låga byggnader, byggnader invid älven och byggnader på höjder. Den måttliga skalan på många av stadens hus gör att landmärken som är något högre, eller ligger högt, syns väl från såväl pirerna som de inre delarna av Frihamnen. De vida utblickar som ges från utredningsområdet skapar en känsla av rymd och frihet, där staden kommer nära i panoramautsnitt som både ger en tydlig geografisk förankring och en stor estetisk upplevelse.

Viktiga landmärken i denna sekvens är före detta Sjöbefälsskolan, värmeverket i Rosenlund, Skansen Kronan, Oscar Fredrik-kyrkan, Masthuggskyrkan, Götaverken och Götaverkens kontorsbyggnad.

1. Från Södra Frihamnspiren syns på bilden i tur och ordning: Skansen Kronan, värmeverket i Rosenlund, Oscar Fredriks kyrka, kranarna på Cityvarvet/Götaverken, Masthuggskyrkan och fastigheten Galjonen (den högre byggnaden i orange). Medan stadens landmärken på fastlandet befinner sig i fonden är landmärkena på Cityvarvet betydligt mer påtagliga på platsen.

2. Från Kvillepiren syns Sjöbefälsskolan med sitt karakteristiska torn sticka upp mot himlen. Här är verkligen stadens relativt jämna silhuett tydlig på håll. På bilden framträder kustbevakningens båt som ett levande hamninslag – en dimension av ett rörligt landmärke.

3. Från Lundbyhamnen bildar landmärket Masthuggskyrkan ett riktmärke när man orienterar sig. Cityvarvets kranar ger en tydlig hamnstruktur åt upplevelsen. Vattenrummet är omslutet av vasskaraktär – en historisk referens till tiden före Frihamnens utbyggnad.

4. Från Kvillepirens yttre spets syns fler landmärken. Här kommer Sjöbefälsskolan, Christine kyrka, Domkyrkan och Otterhällan med sin skyskrapa från 1929 i blickfältet. Stadens silhuett är mer uppsplittrad härifrån med tydligare höjdskillnader i fjärran. Värmeverket i Rosenlund liksom Cityverkets kran ger upplevelsen ett djup.

Att ta fasta på—spår att förvalta

De landmärken som syns från Frihamnen erbjuder ett panorama av historiska skikt, som förmedlar både en historisk förankring och en känsla av kontinuitet. Här blir upplevelsen av stadens historia både stark och tydlig. Det är också en stor estetisk upplevelse att ta del av vyerna över stadens topografi och de olika tidsskikten.

KULTURMILJÖ- OCH STADSBILDSANALYS

Upplevelsebaserad karakterisering: landmärken



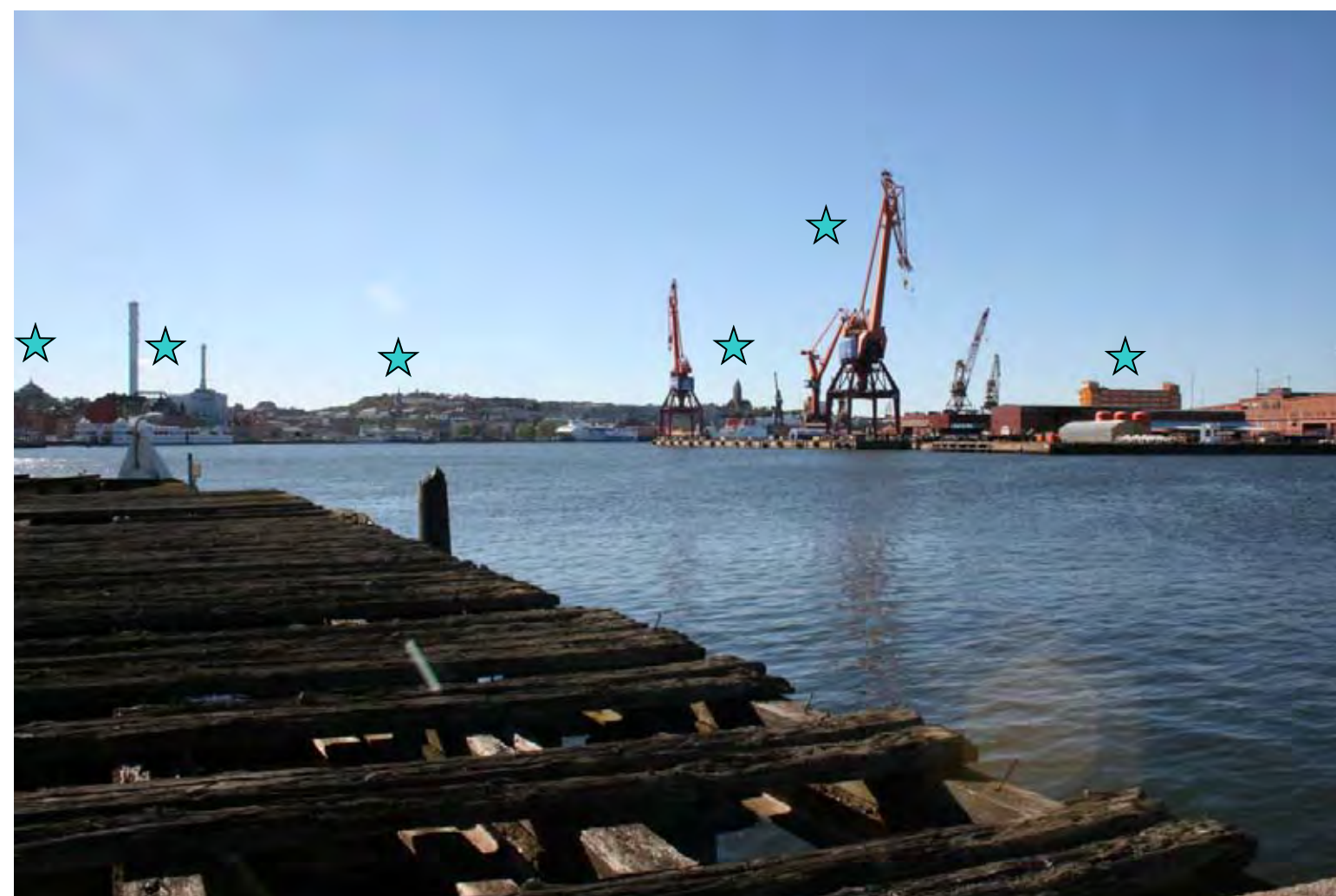
2. Från Kvillepiren mot f.d. Sjöbefälsskolan.



3. Från Lundbyhamnen.



4. Från Kvillepirens yttre del.



1. Från yttersta delen av Södra frihamnspiren/Bananpiren.

KULTURMILJÖ- OCH STADSBILDSANALYS

Upplevelsebaserad karakterisering: landmärken



Landmärken som framträder från Frihamnen. Numren avser fotopunkter och pilarna fotonas riktning. Kulörerna på pilar och stjärnor/landmärken återkommer på fotona på nästa sida, där landmärkena beskrivs från de olika fotopunkterna.

Landmärken åt sydost, öster och norr

Från Frihamnen ges många utblickar mot staden, där flera landmärken möter blicken. Bland dessa finns såväl höga som låga byggnader, byggnader invid älven och byggnader på höjder. Den måttliga skalan på många av stadens hus gör att landmärken som är något högre, eller ligger högt, syns väl från såväl pirerna som de inre delarna av Frihamnen. De vida utblickar som ges från utredningsområdet skapar en känsla av sammanhang och rymd.

Viktiga landmärken i denna sekvens är Tingstadsfjället, Gasklockan, Pagoden, Göta älvbron, Läppstiftet, Operan, TV-huset, Ramberget och punkthuset på Porslinsfabrikens gamla tomt.

1. Från TV-huset på Lundbyhamnen syns Gasklockan, Göta älvbron, Läppstiftet, båten Viking och Operan. Gasklockan och Läppstiftet dominerar horisonten på grund av sin höjd. I övrigt upplevs Operans stora volym som påtaglig på platsen. Bananpirens låga bebyggelse hindrar inga landmärken från att framträda tydligt.

2. Från infarten till frihamnsområdet syns här stora delar av norra Frihamnspiren. Landmärkena Ramberget och Porslinsfabrikens punkthus dominerar upplevelsen särskilt på grund av den låga karaktären på övrig mark och bebyggelse.

3. Från Bananpiren (södra Frihamnspiren) ligger Göta älvbron i blickfånget som ett tydligt landmärke. Genom de slanka bropelarna ser man väl fram till Gasklockan och Pagoden. Göta älvs vattenytor och växtligheten utgör en levande fond till landmärkena.

4. Ute på själva norra Frihamnspiren syns Tingstadsfjället i fonden. Det gröna "fjället" ger en grön avslutning på upplevelsen av stora långsträckt asfalterade ytor på marknivån. Perspektivet mot Tingstadsfjället upplevs som något att vila blicken på och det blir ett naturligt landmärke till skillnad mot många andra landmärken. Just detta ger en särskilt viktig dimension i upplevelsen av att befinna sig på platsen.

Att ta fasta på—spår att förvalta

De landmärken som syns från Frihamnen erbjuder ett panorama av historiska skikt, som förmedlar både en historisk förankring och en känsla av kontinuitet. Här blir upplevelsen av stadens historia både stark och tydlig. Det är också en stor estetisk upplevelse att ta del av vyerna över stadens topografi och de olika tidsskikten. Uplevelsen av Hisingen som "den gröna ön" är stark.

KULTURMILJÖ- OCH STADSBILDSANALYS

Upplevelsebaserad karakterisering: landmärken



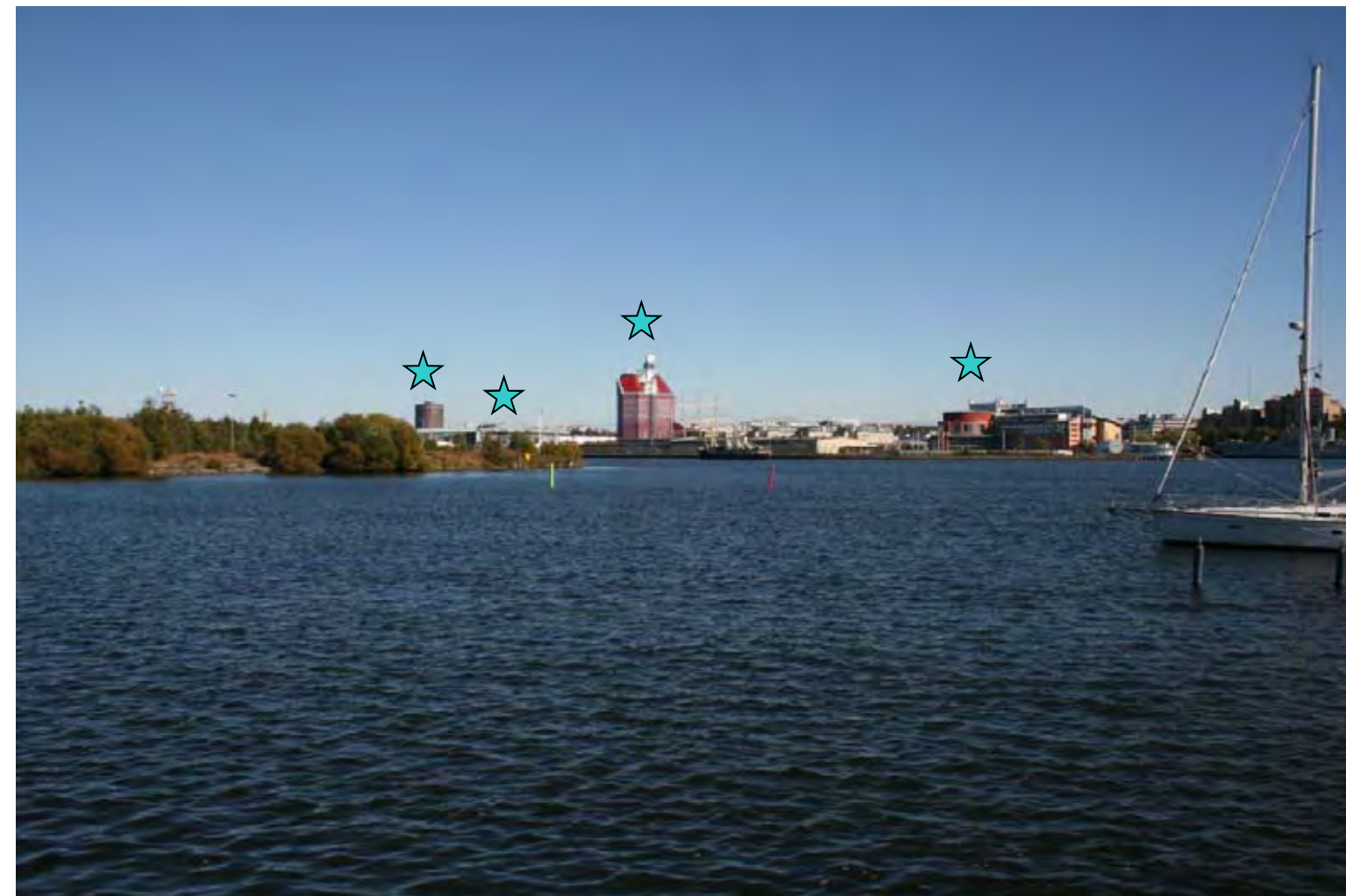
2. Från områdesentrén mot Ramberget.



3. Från Södra frihamnspiren/Bananpiren mot Göta älvbron.



4. Från Norra frihamnspiren mot Tingstadsfjället.



1. Från Lundbyhamnens södra del mot Läppstiftet med mera. Noterbart är att Bananpiren löper åt höger i bild bakom Kvillepirens grönska, ända fram förbi Operan. Pirens bebyggelse är låg och av nedtonad karaktär.

KULTURMILJÖ- OCH STADSBILDSANALYS

Upplevelsebaserad karakterisering: siktlinjer från Frihamnen



Siktlinjer och utblickar från Frihamnen

Från Frihamnen leder långa och spektakulära siktlinjer över vattnet mot staden. De stora vidderna ger en känsla av att allt är förhållandevis nära. Tack vare att man ser så långt är stora delar av staden inom blickfånget. Frihamnens låga bebyggelse såväl som dess placering mitt i staden gör att det finns få eller inga hinder i vägen för blicken. Här finns också goda möjligheter till genom- och utblickar.

1. Från Lundbyhamnen mot Läppstiftet

Från Lundbyhamnens sydöstra del framträder Gasklockan och Läppstiftet på andra sidan Bananpiren. Frihamnen upplevs härifrån som mycket låg, oansenlig och snudd på karaktärlös.

2. Från Kvillepiren mot Tingstadsfjället

Kvillepirens öppna ytor öppnar för breda siktlinjer, här mot Tingstadsfjället. Öppenheten skapar en känsla av rymd.

3. Från hamnbassängen mot Masthuggsberget

Från hamnbassängen mellan Norra frihamnspiren och

På kartan visas de mest centrala siktlinjerna från Frihamnen. Fotopunkterna markeras med nummer och de röda pilarna markerar de siktlinjer som illustreras med foton.

Kvillepiren leds blicken mot Masthuggskyrkan, som tronar i fonden. Öppenheten och närheten till vattnet ger en känsla av rymd och storslagenhet. Fiskefartygen och träbryggorna ger en tydlig upplevelse av hamn och sjöfart.

4. Från Norra frihamnspiren mot Masthuggsberget

Kvarblivna tågspår på Norra frihamnspiren leder blicken längs med piren mot Masthugget. Öppenheten och närheten till vattnet ger en känsla av rymd och storslagenhet. Fiskefartygen och träbryggorna ger en tydlig upplevelse av hamn och sjöfart.

5. Från Bananpiren mot Masthuggskyrkan

Från Bananpirens spets ges vida siktlinjer åt flera håll och flera starka upplevelser av staden. Åt söder landar blicken på Götaverkens kranar och Masthuggskyrkan. Utsikten ger en mycket stark upplevelse av Göteborg, av hamnen och av stadens främsta vattenrum.

Att ta fasta på—spår att förvalta

Siktlinjerna och utblickarna från Frihamnen erbjuder ett panorama av historiska skikt, som förmedlar både en historisk förankring och en känsla av kontinuitet. Här blir upplevelsen av stadens landmärken och vattenrum stark. Det är också en stor estetisk upplevelse att ta del av vyerna över stadens topografi och de olika tidsskikten.



KULTURMILJÖ- OCH STADSBILDSANALYS

Upplevelsebaserad karakterisering: siktlinjer från Frihamnen



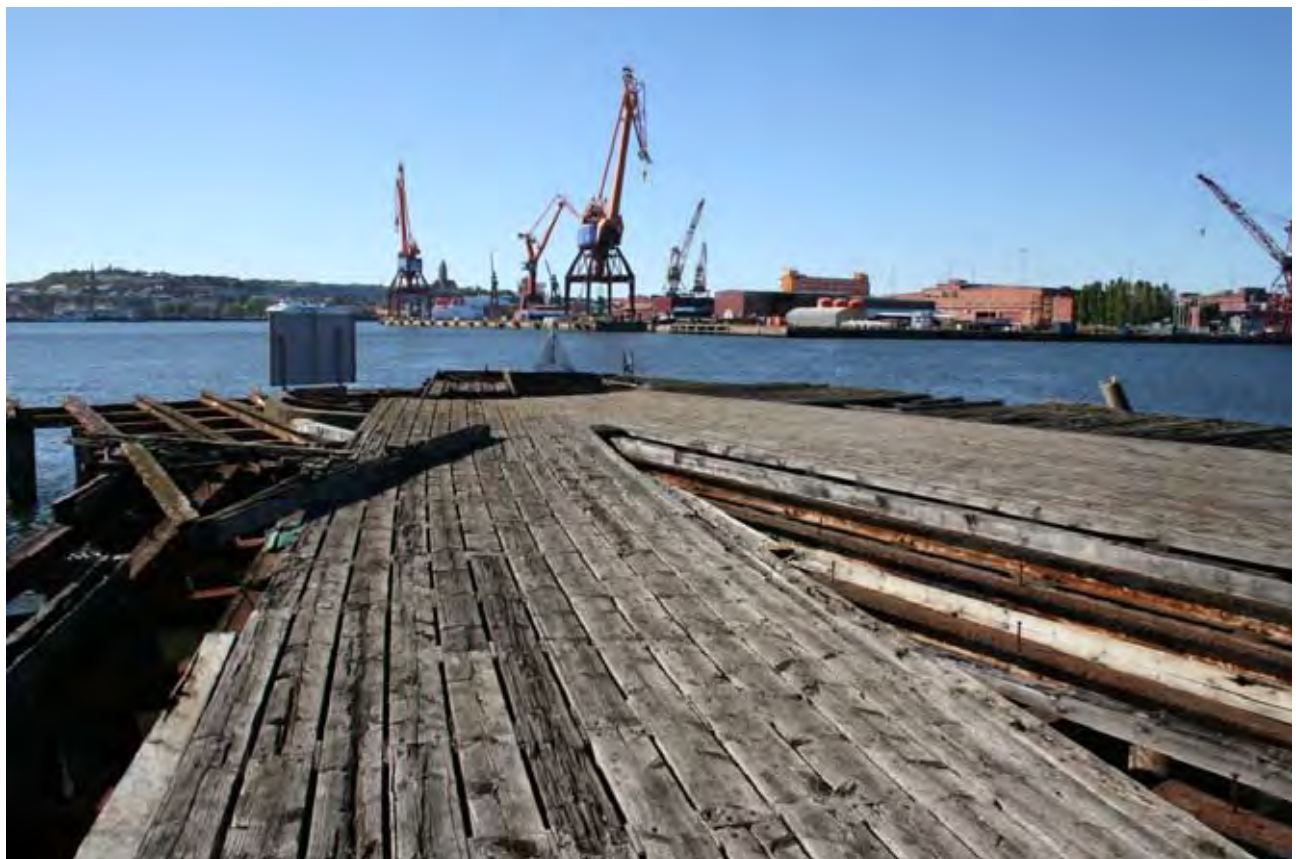
2.



3.



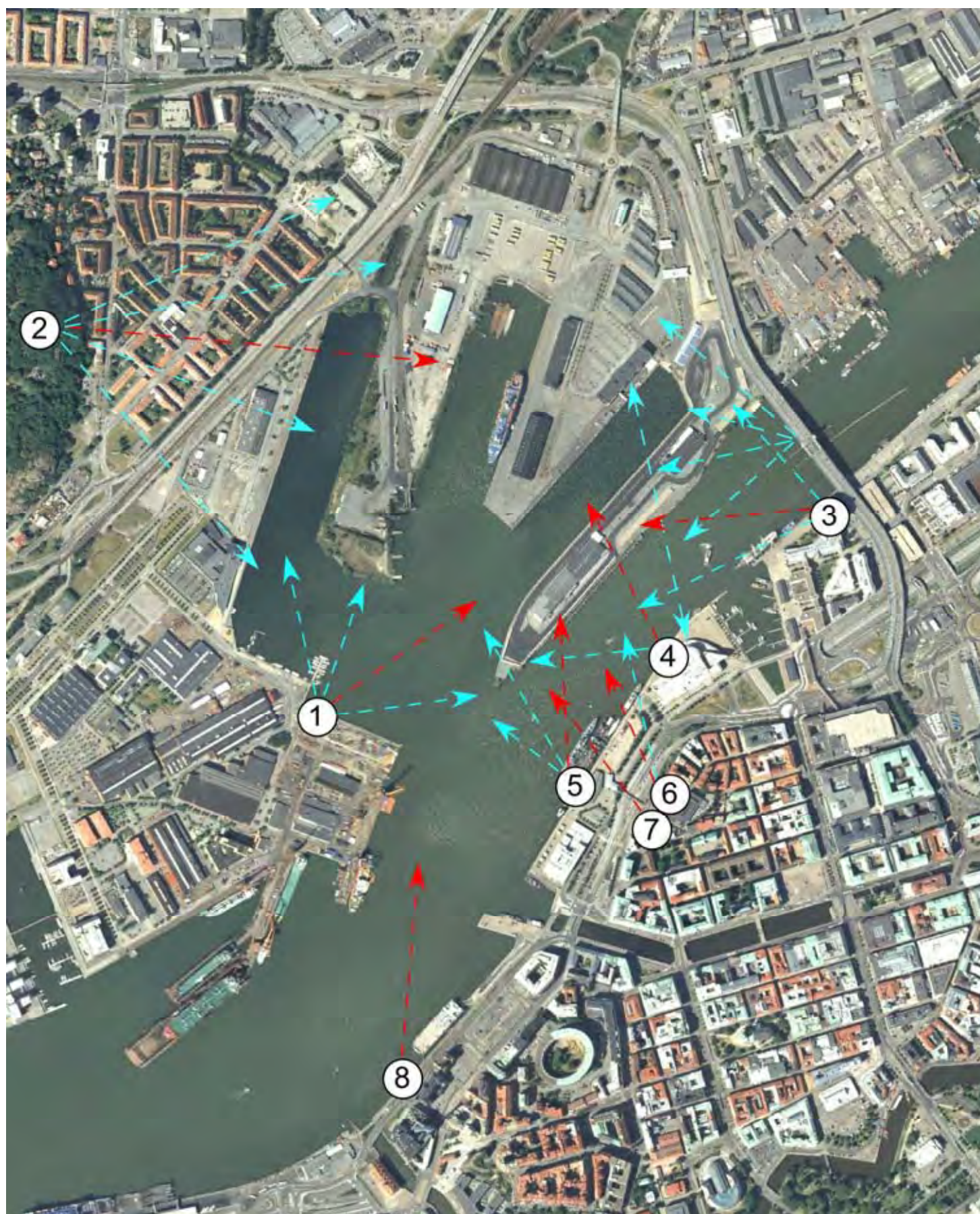
4.



5.

KULTURMILJÖ- OCH STADSBILDSANALYS

Upplevelsebaserad karakterisering: siktlinjer mot Frihamnen



Siktlinjer mot Frihamnen

Frihamnens låga karaktär, samlade skala och bebyggelsens horisontalitet gör att blicken snarast leds över platsen mot högre blickfång som Ramberget, punkthusen vid Brunnsbo och Porslinsfabriken samt Tingstadsfjället. Från Hisingen syns Frihamnen företrädesvis från Ramberget och Götaverken, varifrån man också snarast ser det som är runt omkring mer än själva platsen. Om man vänder blicken mot själva Frihamnen är det framför allt pirerna som framträder och till viss del de gröna strukturerna.

1. Från Götaverken

Från Götaverken betonas Frihamnens låga karaktär i det att flera omgivande landmärken, som Tingstadsfjället, Gasklockan, Göta älvbron och Läppstiftet framträder tydligt. Man ser också över racerbanan mot Spetalberget i Gamlestaden. Själva Frihamnen upplevs som tämligen otydlig i jämförelse.

2. Från Ramberget

Från Ramberget upplevs en stark horisontalitet, som betonas av pirernas form och bebyggelsens låga och utsträckta karaktär. Frihamnens låga karaktär gör också att blicken leds över Frihamnen mot flera av de omgivande landmärken, som Gasklockan, Pagoden, Göta älvbron och Läppstiftet, som framträder tydligt.

3. Från Läppstiftet

Från Läppstiftet blir Frihamnens och Götaverkens samlade hamnkaraktär mycket tydlig. Området ger som helhet en stark upplevelse av hamnverksamhet och såväl båtar som kranar framträder som starka platsmarkörer.

4. Från Operan

Från Operan ger Frihamnens låga, slutna bebyggelse och inhägnande staket en upplevelse av slutenhet och otillgänglighet. Platsen, som signalerar hamnverksamhet, står i stark kontrast mot den uppputsade karaktär och känsla av tillgänglighet som präglar denna del av södra älvstranden. Här skönjes också siktlinjen mot kajskjul 107, som höjer sig bakom Bananpirens låga byggnader.

Att ta fasta på—spår att förvalta

Siktlinjerna mot Frihamnen erbjuder ett panorama över södra Hisingens grönområden och stadens vattenrum. Upplevelsen av hamnverksamhet och sjöfart är stark, tack vare både Götaverkens kranar och de båtar som ännu trafikerar Frihamnen. Det är också en stor estetisk upplevelse att ta del av vyerna över stadens och Hisingens topografi och de olika tidsskikt som kommer till synes.

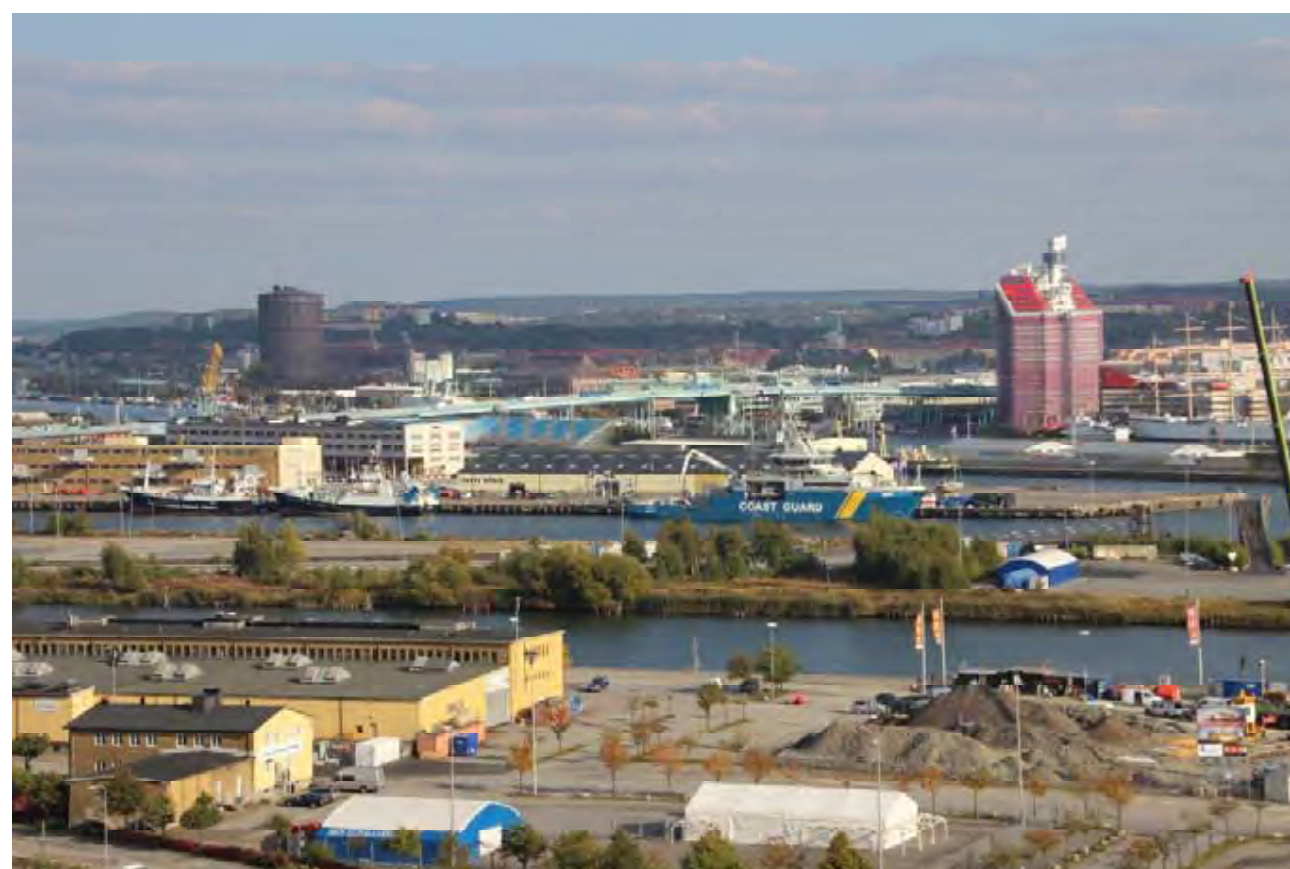
På kartan visas de mest centrala siktlinjerna mot Frihamnen. Fotopunkterna markeras med nummer och de röda pilarna markerar de siktlinjer som illustreras med foton.

KULTURMILJÖ- OCH STADSBILDSANALYS

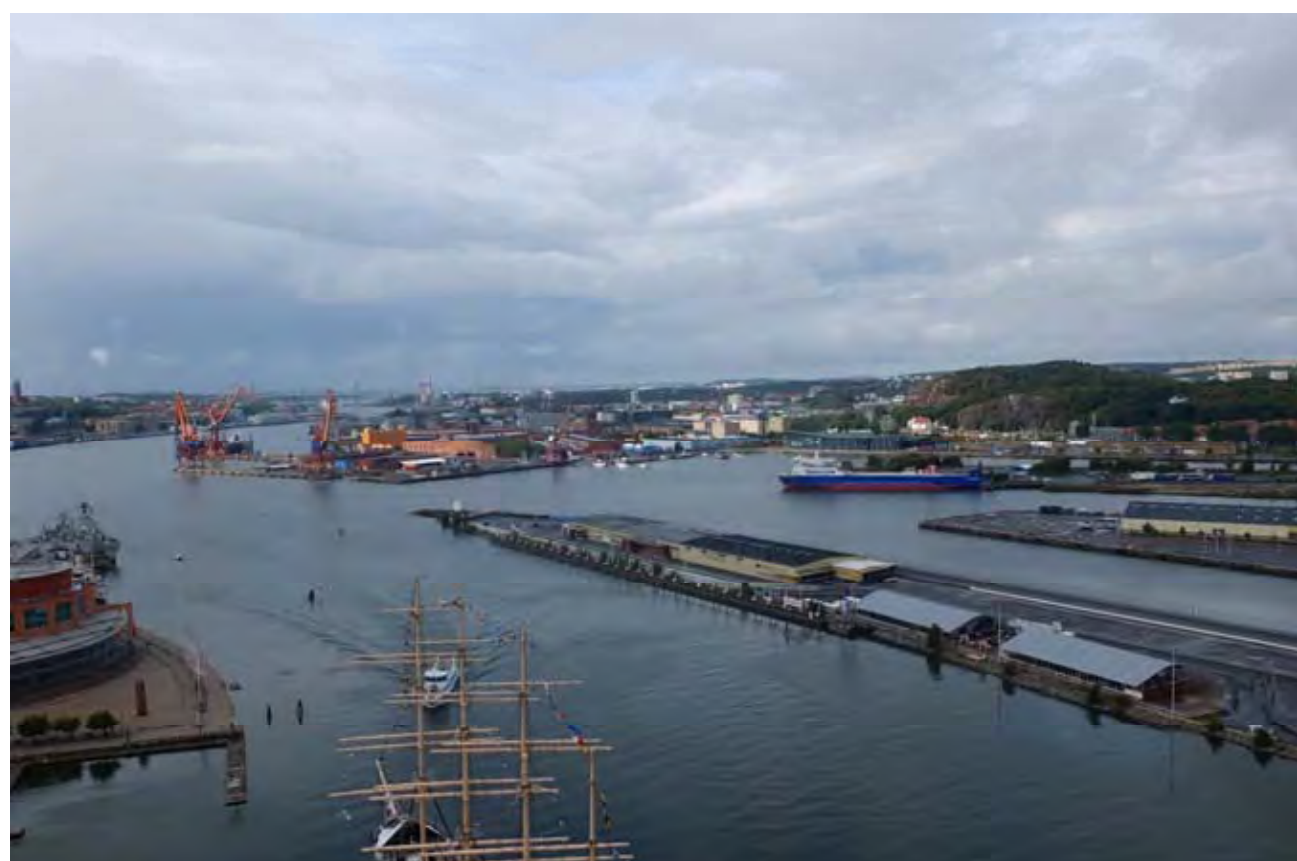
Upplevelsebaserad karakterisering: siktlinjer mot Frihamnen



1.



2.



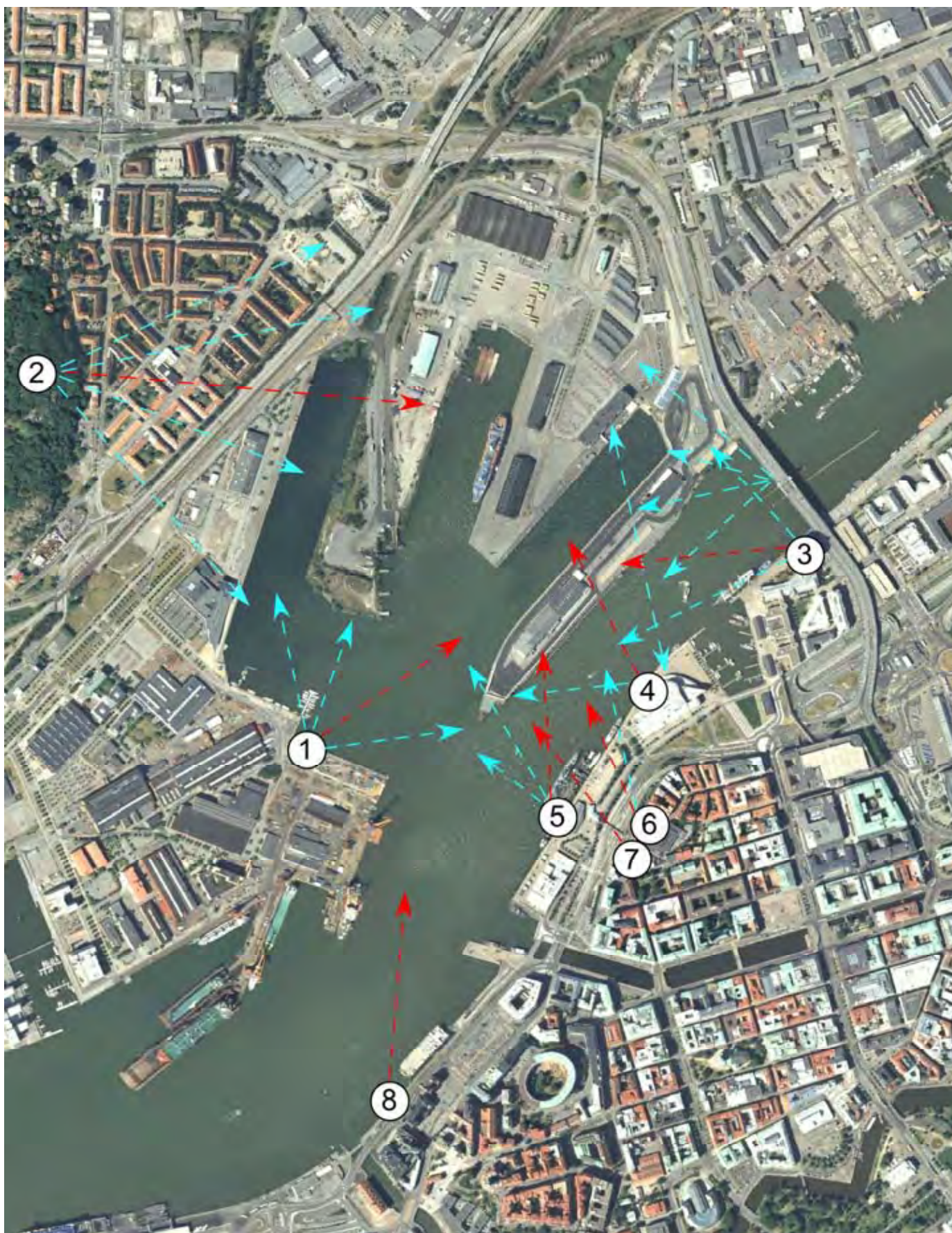
3.



4.

KULTURMILJÖ- OCH STADSBILDSANALYS

Upplevelsebaserad karakterisering: siktlinjer mot Frihamnen



Siktlinjer mot Frihamnen

Frihamnens låga karaktär, samlade skala och bebyggelsens horisontalitet gör att blicken snarast leds över platsen mot högre blickfång som Ramberget, punkthusen vid Brunnsbo och Porslinsfabriken samt Tingstadsfjället. Från Hisingen syns Frihamnen företrädesvis från Ramberget och Götaverken, varifrån man också snarast ser det som är runt omkring mer än själva platsen. Om man vänder blicken mot själva Frihamnen är det framför allt pirerna som framträder och till viss del de gröna strukturerna.

5. Från Tullpackhuset/Kasinet

Från Tullpackhuset upplevs Frihamnens låga karaktär, som betonas av den låga och oansenliga bebyggelsen. Frihamnens låga karaktär gör också att blicken leds över Frihamnen mot flera av de omgivande landmärkena, som Ramberget, punkthuset på Porslinsfabrikens gamla tomt samt Tingstadsfjället, som framträder tydligt. Från denna plats ser man även bergen i Hisingsparken.

6. Från f.d. Sjöbefälsskolan

Från Sjöbefälsskolans balkong upplevs en stark horisontalitet, som betonas av pirernas form och bebyggelsens låga och utsträckta karaktär. Frihamnens låga karaktär gör också att blicken leds över Frihamnen mot flera av de omgivande bergen som Ramberget, Hisingsparken och Tingstadsfjället, som tillsammans bildar en obruten fond.

7. Från Kvarnberget

I utblicken från Kvarnberget betonas ett grönt stråk som sträcker sig från Kvarnberget, över Bananpiren och den kvarblivna grönskan på Kvillepiren, fram till Ramberget. Frihamnens verksamhetsområde framstår här som underordnat det gröna.

8. Från Skeppsbron

Från Skeppsbron ger Frihamnen och Götaverken tillsammans en upplevelse av hamnverksamhet med Götaverkens kranar i förgrunden. Utan förstärkningen från Götaverken hade Frihamnen sannolikt upplevts som karaktärlös. Eftersom Frihamnen är så låg leds blicken också över den mot Tingstadsfjället.

Att ta fasta på—spår att förvalta

Siktlinjerna mot Frihamnen erbjuder ett panorama över södra Hisingens grönområden och stadens vattenrum. Upplevelsen av hamnverksamhet och sjöfart är stark, tack vare både Götaverkens kranar och de båtar som ännu trafikerar Frihamnen. Det är också en stor estetisk upplevelse att ta del av vyerna över stadens och Hisingens topografi och de olika tidsskikt som kommer till synes.

På kartan visas de mest centrala siktlinjerna mot Frihamnen. Fotopunkterna markeras med nummer och de röda pilarna markerar de siktlinjer som illustreras med foton.

KULTURMILJÖ- OCH STADSBILDSANALYS

Upplevelsebaserad karakterisering: siktlinjer mot Frihamnen



5.



6.



7.



8.

KULTURMILJÖ- OCH STADSBILDSANALYS

Upplevelsebaserad karakterisering: rum



Rum och ytor. Rummen är markerade med rött, ytorna med grått. Numren avser foto-punkter och pilarna fotonas riktning.

Rum

Frihamnen innehåller många stora, omslutande rumsligheter, företrädesvis i vattenmiljöerna. Deras avgränsningar utgörs av kajer av olika slag, som stenskodda kajer, betongkajer och steniga strandbankar. På Kvillepiren bildar grönskan en gräns. Vattenrummen karakteriseras av sina avstånd och av en viss monumentalitet. Vattnet skapar rörelse och liv men förmedlar samtidigt vila. Att stå vid dessa vattenrum ger en naturupplevelse samtidigt som stadens närhet är mycket påtaglig.

1. Vatten- och stadsrummet mellan Bananpiren (södra Frihamnspiren) och staden är ett högst påtagligt rörelserum. Här rör sig båtar, vattnet och ljuset. Platsen är mycket väderutsatt och sol, regn, vind, temperatur har stor betydelse för upplevelsen av platsen. Skalan på vattenrummet är stor och vidsträckt men ger ändå en intim och naturlig upplevelse tack vare Göta älvs starka påverkan. Rummet är inramat av såväl landmärken som stadsstruktur söderut och av kajer, ruderatmark och spår av hamnverksamhet söderut.

2. Platsen som ligger väster om Bananpiren har en mer intim karaktär. Här är det nära mellan viktig hamnrelaterad verksamhet, Cityvarvet/Götaverken, och staden. Härifrån upplevs Stena Lines pågående färjeverksamhet. Här kommer ständigt båtar. Platsen får sin förklaring av mötet mellan själva vattnet i Göta älv och dess funktion av kommunikation.

3. Mellanrummet – själva hamnplatsen – mellan södra och norra Frihamnspiren karakteriseras av det minsta avståndet mellan "land" och vatten i hela Frihamnen. Här är det nära mellan pirerna och rummet avgränsas av tydliga stenskodda kajer. Vattnet tjänar som tydlig funktion av hamn och inget annat. Platsens hamnkänsla är påtaglig, liksom möjligheten att komma till platsen med båt.

4. Rummet mellan södra och norra Frihamnspiren möts av Cityvarvet/Götaverkens verksamhetsområde. Platsen karakteriseras jämfört med andra platser av större närhet och tydlighet. Det vi upplever och ser på platsen är överblickbart.

5. Platsen mellan norra Frihamnspiren och Kvillepiren karakteriseras av två mot varandra stående kajmiljöer. Norra Frihamnspirens stenskodda del möter en strandbankskaraktär på Kvillepiren. Från Kvillepiren utgår ett antal bryggor och här finns en växtlighet som delvis tagit över. Rester och spår av hamnrelaterade verksamheter ger platsen många spännande historiska skikt.

På Norra Frihamnspiren skapar bebyggelsen ett mindre antal upplevelsebara platser, där bebyggelsen utgör väggar och den omgivande staden fond. Där skapar också en allé tillsammans med de omgivande kajskjulen/magasinen en struktur som upplevs som välordnad, läsbar och vägledande.

KULTURMILJÖ- OCH STADSBILDSANALYS

Upplevelsebaserad karakterisering: rum

6. Platsbildningen i Lundbyhamnen är också uppdelad i det konstruerade och det naturliga. Kvillepirens mer naturliga strandbank möter Lundbyhamnens konstruerade betongkaj. Själva rummet är klart avgränsat trots sin dubbelhet mellan natur och struktur. Rester av hamnverksamhet ger platsen ett rikt spektrum av tolkningsnivåer.

7. Platsen mellan de tre pirerna och Cityvarvet/Götaverken är mer intim än de större rumsbildande platserna. Vad som dominerar upplevelsen är de grönstrukturer som har tagit över och numera dominerar platsen. Utsiktarna från och på platsen är också kraftfulla.

8. Platsen mellan Magasinsbyggnad D och E är förhållandevis mycket liten i jämförelse med övriga platser i Frihamnen. Här uppstår ett tydligt rum mellan två byggnader som byggts ungefär samtidigt. Byggnaderna relaterar på samma sätt till platsen och rummet dem emellan upplevs som samverkande på ett tydligt sätt.

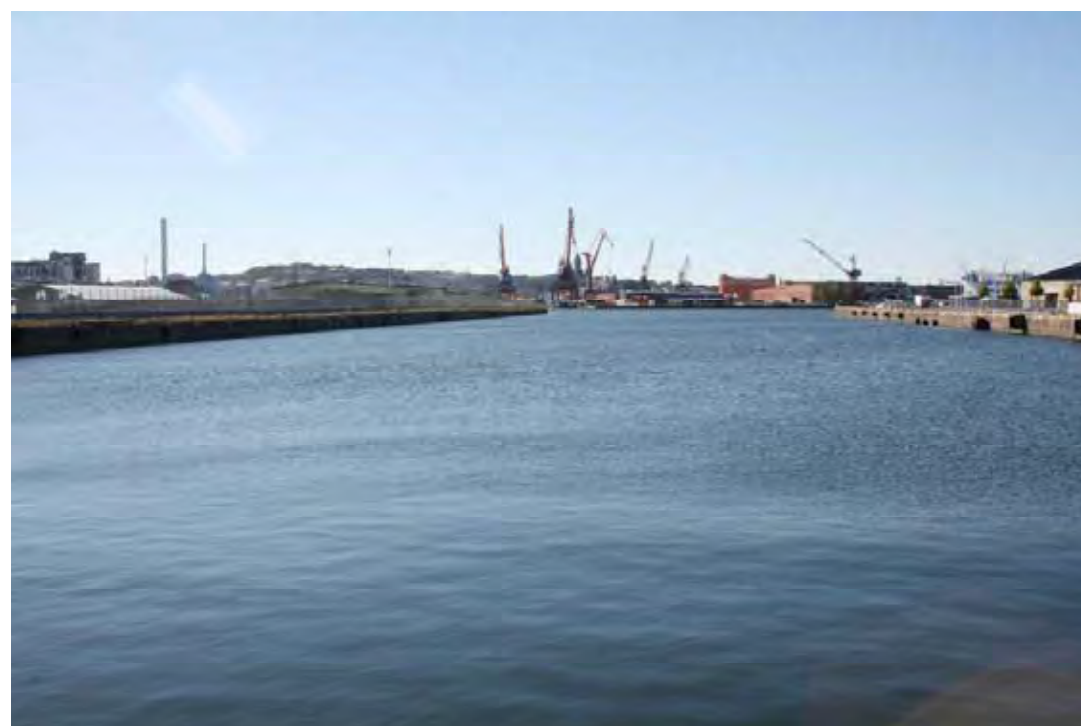
9. Platsen som finns mellan Magasinsbyggnad D, Kajskjulen 107 och 113 har en av Frihamnens mest välordnat rumsliga karaktärer. Här är platsen både läsbar och vägledande. Den planterade allén ger en sträckning i området och parkeringsplatsen mellan byggnaderna är tydlig i sin utformning. Byggnadernas årsringar från 1930- till -60-tal ger en historisk rumslighet.



1.



2.



3.



4.

KULTURMILJÖ- OCH STADSBILDSANALYS

Upplevelsebaserad karakterisering: rum



6.



7.



8.



5.



9.

KULTURMILJÖ- OCH STADSBILDSANALYS

Upplevelsebaserad karakterisering: ytor

Ytor

Utöver de platser och rum som kan upplevas i Frihamnen finns det även ytor, som upplevs som gränslösa och saknar tydliga rumsliga kvaliteter. Den platta struktur som är tydlig på håll upplevs även från platsen. Utblickarna blir vida.

10. Ytan mellan Södra och Norra Frihamnspiren är ödslig idag. Här låg tidigare järnvägsspår och annat. Nu upplevs platsen som ett tomrum utan gräns.

11. Ytan som ligger mellan Norra Frihamnspiren och Kvillepiren över till Lundbyhamnen är enorm. Den asfalterade ytan ger intrycket av ett övergivet tomrum utan innehåll. Historiskt låg här järnvägsspår som hade stor betydelse för hamnen.

12. Kvillepiren skiljer sig från de andra pirarna genom att aldrig ha varit fullt brukad. Här ser vi istället markytor som innehåller spår av markanvändning som aldrig har blivit fullständigt utbyggd eller brukad.

Att tänka på

Ytorna är inte rumsliga, men de ger möjligheter till vida utblickar och vida siktlinjer. Ytornas öppenhet är en stor del av Frihamnens karaktär. De strategiska ytorna utgör också en kommunikatör, som berättar om ytornas betydelse i verksamheten. Gods kunde lastas och lossas och även mellanförvaras inom Frihamnens inhägnade område.



11.



10.



12.

TEMATISK KARAKTERISERING

Hamnen



- Räls ———
- Kranbanor med/utan underhållschakt — —
- Pollare—gul streckad linje - - - - -
- Träkonstruktioner - - - - -
- Betongsträngar - - - - -
- Grund till Roddklubbens hus ———

- Stoppbockar/stoppa 
- Betongslip 
- Kättingar 
- Kran 

Spår/historiska kommunikatörer

Frihamnens kulturhistoriska miljöer och värde bygger i stor utsträckning på rester och spår av aktiv hamnverksamhet som startade 1922 och i viss mån fortfarande pågår. Det rör sig om stora grepp i stadslandskapet med Frihamnen som en mycket stor investering i världshamnen Göteborg. Här finns också fullständiga hamnmiljöer med bassänger, kajer och magasin. Och här finns en rad bevarade detaljer som järnvägsspår, pollare, beteckningar, kranstoppar. Tillsammans skapar de en helhetsmiljö av samverkande historiska kommunikatörer.

Hamnens historia och sammanhang har belysts i den historiska stadsbildsöversikten. Frihamnens roll som centralt stadsrum analyseras i den upplevelsebaserade kulturmiljö- och stadsbildsanalysen.

Här görs en noggrannare genomgång av de konkreta spåren. De är av två slag:

Tekniska spår av hamnverksamhet

Inom området finns många och olikartade spår av hamnverksamhet – det är kran-spår, pollare, kajskoninger med mera. Dessa spår visas och tolkas.

Byggnader

Gedigna magasinbyggnader och kajskjul från olika tider står kvar och ger en tydlig hamnstads-karaktär åt flera av kajmiljöerna. Flera av dem har intressanta detaljer. Samtliga byggnader som nu finns i området presenteras.

De bevarade spåren

Bevarade spår i form av kranbanor, pollare, räls och mindre lämningar som tågstoppar, kättingar med mera bidrar till förståelsen och läsningen av hamnmiljön. Särskilt tydligt är detta vid kajkanterna där man ser många spår invid varandra, som räls, kranbanor och pollare. Dessa spår är också de som är mest välbevarade. I vattnet finns bryggor, dykdalber och andra konstruktioner som ger en tydlig upplevelse av båt-liv och hamnverksamhet. Det finns även spår av mindre läsbar art, som väcker ens nyfikenhet.

TEMATISK KARAKTERISERING

Hamnen



1. Roddföreningens före detta klubbhus
Invid Göta älvbronns norra fäste låg fram till 2000-talet roddföreningens klubbhus. Efter en brand står blott bottenplattan kvar som en påminnelse om den verksamhet som här bedrivits.



2. Pålvirke
Längs med Bananpirens södra sida löper ett pålvirke uppfört i trä. Pålvirket var avsett för förtöjning av pråmar och var historiskt inte en del av Frihamnen. Pålvirket ger en upplevelse av sjöfart och verksamhet och utgör både en viktig del av helhetsmiljön och ett viktigt blickfång såväl från frihamnssidan som från södra älvstranden.



3. Träpir med vändskiva
Ytterst på bananpiren finns en vändskiva för tågagnar, för att dessa skulle kunna köras tillbaka efter genomförd lastning och lossning. Vändplattan är av avgörande betydelse för förståelsen för den tidigare verksamheten på platsen och är av stort industrihistoriskt intresse.



4. Markeringar på kajen
Längs med Bananpirens norra kajkant finns ett antal målade markeringar, som visar var olika rederier skulle lasta, lossa eller lägga till. Målningarna ger ett fantasieggande vittnesbörd om den forna verksamheten och om dess omfattning. De bidrar också till helhetsupplevelsen av området.



5. Pollare
Längs med flera av kajkanterna finns pollare bevarade. De bidrar såväl till upplevelsen av hamnmiljön som till läsbarheten, och är av stor betydelse för den bibehållna kontinuiteten i området.



6. Kranstopp ●
I inre änden av kranbanan på Norra frihamnspiren finns en enskild kranstopp, som använts för att bromsa kranarna. Den ger en direkt påminnelse om områdets historia och är av stor betydelse för förståelsen och läsbarheten i miljön som helhet.

TEMATISK KARAKTERISERING

Hamnen



7. Enstaka pollare

I inre delen av bassängen mellan Norra frihamnspiren och Kvillepiren finns en enskild pollare, som använts vid förtöjning av fartyg. Den är ett tydligt spår av den tidigare verksamheten och bidrar till förståelsen för områdets historia.



8. Betongslip ▲

I inre delen av bassängen mellan Norra frihamnspiren och Kvillepiren finns en betongslip, som utgjort kajplats 114. Denna kajplats användes främst av fraktfärjan "Elk".



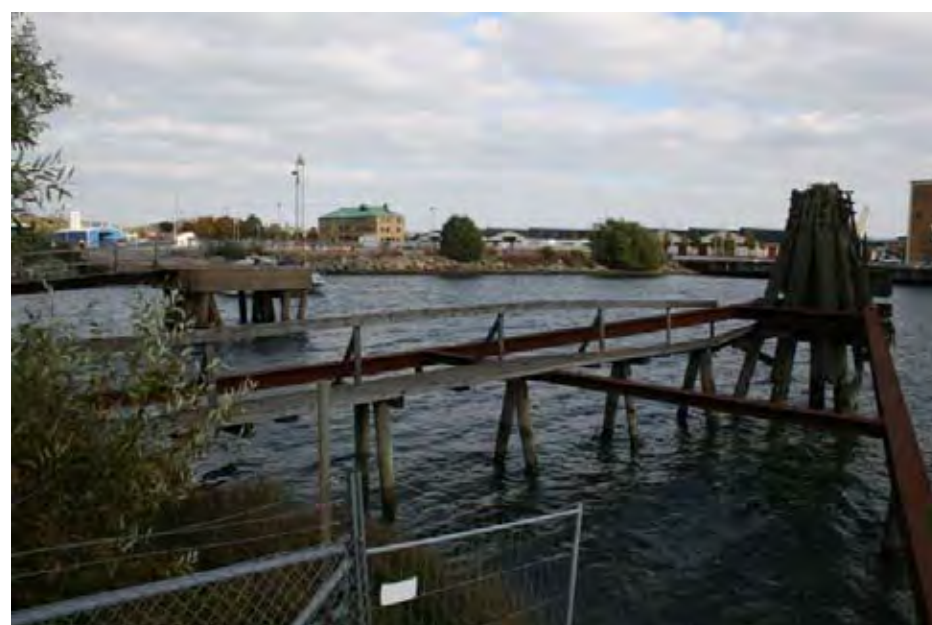
9. Betongtyngd

På betongslipen i inre delen av hamnen finns en betongtyngd av en typ som använts för förtöjning av fartyg. Den har sannolikt flyttats hit, eftersom den i sitt nuvarande utförande är för lätt för att kunna fungera som förtöjningstyngd.. Tyngden samman med platsen ger en stark upplevelse av hamnverksamhet.



10. Kättingar ▲

I inre delen av bassängen mellan Norra frihamnspiren och Kvillepiren finns ett par kättingar, som är fästade i marken. Kättingarna hör samman med kajplats 114 och har främst använts av fraktfärjan "Elk".



11. Bryggor

På Kvillepirens norra sida finns ett mindre antal bryggor i trä i varierande skick. Bryggorna uppfördes för att ställa upp däckskranar på, när dessa blev överflödiga i samband med att hamnarna skaffade containderkranar. Bryggorna är tydliga spår av den tidigare verksamheten och bidrar till förståelsen för områdets och sjöfartens historia.



12. Ställ för "svanhalsar" ●

I inre delen av bassängen mellan Norra frihamnspiren och Kvillepiren finns ett par så kallade svanhalsar, som används på terminaltraktorer för att kunna transportera så kallade "Mafivagnar", en kraftig vagn med hjul bara i ena änden och som används för tunga transporter på Ro-ro-båtar.

TEMATISK KARAKTERISERING

Hamnen



13. Stenskodda kajer
Bananpirens norra sida och Norra frihamnspirens södra sida är uppförda i sten och ger ett gediget intryck. Stenkonstruktionen ger en koppling till tiden före betongens intåg i hamnen och bidrar till den estetiska upplevelsen på platsen.



14. Räls
På flera ställen runt om i Frihamnen finns räls bevarad. Rälsen minner om en period då tågtrafiken i området var livlig och stora mängder gods transporterades hit med järnväg. Rälsen ger en direkt påminnelse om områdets historia och är av stor betydelse för förståelsen och läsbarheten i miljön som helhet.



15. Stoppbock ●
Invid kajskjul 113 finns en stoppbock i järn. Stoppbockarna minner om en period då tågtrafiken i området var livlig och stora mängder gods transporterades hit med järnväg. Den ger en direkt påminnelse om områdets historia och är av stor betydelse för förståelsen och läsbarheten i miljön som helhet.



16. Stoppbock ●
I områdets centrala del finns en stoppbock i betong. Stoppbockarna minner om en period då tågtrafiken i området var livlig och stora mängder gods transporterades hit med järnväg. Den ger en direkt påminnelse om områdets historia och är av stor betydelse för förståelsen och läsbarheten i miljön som helhet.



17. Betongsträngar
På Kvillepiren och i stora delar av det inre av hamnen ligger betongspår ned-sänkta i asfalten. De har fungerat som förstärkningar för att tunga lastbilssläp inte skall sjunka ned i asfalten.



18. Kran i Lundbyhamnen ★
I Lundbyhamnen finns områdets enda kvarvarande kran. Just denna kran har inte någon längre historia på platsen, då den är hitflyttad från Gullbergsvass, men den ger en bild av hur det en gång sett ut i området och bidrar till upplevelsen av hamn och verksamhet. På så vis ökar den också områdets läsbarhet.

TEMATISK KARAKTERISERING

Byggnader i Frihamnen



Alla byggnader i området är på flygfotot utmärkta med ett nummer, som hänvisar till texter och bilder i avsnittet..

TEMATISK KARAKTERISERING

Byggnader i Frihamnen

Södra Frihamnspiren – Bananpiren:

Byggnad 1 Kajskjul 102 och 103:

Ytterst på Bananpiren ligger två sammanbyggda hamnmagasin i två våningars höjd. Byggnaderna är troligen från 1970 och har ljusgula fasader i lackerad fasadplåt med stående profil. De är i grunden en betongkonstruktion. De har påbyggda lastbryggor i söder. Det finns utbyggnader även i norr. På en del av fasaden åt norr finns en balkong på andra våningen. Utbyggnaden åt norr har troligen eternittak. Det finns även en lägre utbyggnad mot väster som är av öppen typ. Fasaden har två våningar med genomgående horisontella fönsterband i den yttersta byggnaden åt söder. I den östra byggnaden är det till en början färre fönster men i den yttre delen finns återigen två våningar med genomgående horisontella fönsterband. Båda magasinerna har flackt sadeltak som i västra delen har svart korrugerad plåt och sedan åt öster sannolikt är belagt med takpapp.

Byggnad 2:

Två relativt nybyggda en våning låga välvda byggnader för färjetrafiken till Newcastle. De är uppförda i glas och stål med tak av plast- eller presenningskaraktär.

Byggnad 3 Kajskjul 105:

Envåningsbyggnad från 1971 (troligen). Uppfördes åt Banankompaniet för förvaring av bananer. Byggnaden är en betongkonstruktion där den yttre grundmuren är gjord i sandwichelement. Regelstommen är av trä och ytterväggarna är uppförda av prefabricerade betongelement. Byggnaden är klädd i ljusgul korrugerad plåt som är plastbehandlad. Takstolarna är också av prefabricerad betong. Det flacka sadeltaket är klätt av papp. Kajskjul 105 knyter estetiskt an till såväl Kajskjul 107 som Magasin D och E i sin stilrena funktionalism. På samtliga fasader sitter det rejäla portar av metall. Byggnaden har bara några få fönster som sitter relativt högt upp i fasaderna. Norrut finns det en tillbyggnad med bland annat en takterrass och ett nybyggt kontrollrum som sticker upp över den ursprungliga takhöjden. Takmaterialet är korrugerad plåt på den norra tillbyggnaden. Fasadmaterialet är samma som på byggnaden i övrigt. Österut finns en påbyggnad med flera inlastningsbryggor.



Ovan till höger byggnad 2, för färjetrafik. Ovan till vänster byggnad 1, kajskjul 102 och 103. Nedan till höger Bananpiren med byggnad 3, kajskjul 105, närmast i bild.



TEMATISK KARAKTERISERING

Byggnader i Frihamnen

Norra Frihamnspiren

Byggnad 4 Entrébyggnad till Arenan

Dessa entrébyggnader består av ett par större tak och betalningskassor. Glas och metall är de huvudsakliga materialen i själva entrédelarna. Båda entréerna har också kopplade byggnader med fasader utförda i skivmaterial. De består av en låda närmast entréerna och en högre låda med stor garageinfart. Troligen för någon form av registrering av bilar som ska köra på banan, eller verkstadslokaler. I bägge entréerna finns också rödmålade höga pelare vid respektive kassa.

Byggnad 5 Magasin E

Består av tre sammanbyggda magasin med gemensam ytterfasad i ljusgul puts. Byggnaden är från 1938 och är uppförd i betong. På de tre sammanbyggda gavlarna åt respektive norr och söder sitter stora dubbelporlar med ett band av små nätta fönster utmed hela fasaden i höjd med sadeltakets nedre del, vissa dörrar och fönsterband är igensatta. Det finns även nätta fönster för ljusinsläpp över respektive mittport. Taken är belagda med papp och har överljusfönster från lanterniner utmed respektive taknock i de tre byggnadskropparnas sadeltak. Byggnaden är omnämnd i Göteborgs kommuns bevarandeprogram.

Byggnad 6 Magasin D

Består liksom Magasin E av tre sammanbyggda magasin med gemensam ytterfasad i ljusgul puts. Byggnaden är från 1936 och är uppförd i betong. Även här finns nätta fönsterband för ljusinsläpp över respektive mittport liksom stora rödmålade dörrar. Även här finns det några nätta fönster kvar över några av portarna. Takmaterialet är papp och vissa överljusfönster från lanterninerna finns kvar. Även dessa lanterniner följer respektive taknock i de tre byggnadskropparnas sadeltak. Byggnaden är omnämnd i Göteborgs kommuns bevarandeprogram.

Byggnaderna 7 och 8 Frihamnen 4 – Kontorsbyggnad och två mindre enplanshus

På adressen Frihamnen 4 ligger Frihamnskontoret och två mindre enplanshus. De mindre husen är sammanbyggda och har gul plåt som fasadmateriäl. På taket ligger betongtegel i svart ton. Fönster och dörrar är målade i en brun ton.

Själva kontorsbyggnaden är uppförd i betong och har gult räfflat tegel som fasadmateriäl. På den västra gaveln har man senare satt upp gulaktig plåtfasad, liksom över ett tidigare trapphusfönsterparti ovanför huvudingången. Byggnaden är i tre våningar med källare och vind. Den har valmat koppertak. På taket finns tre mindre takkupor med lunettfönster. Sockeln

är klädd med granitskivor. Fönstren i den norra fasaden är samlade i ett mittparti på våning 1 och 2 där det sitter två kolonner i vardera fönsterband om sex sammankopplade och indragna fönster. Det är likadant i den motstående fasaden åt söder. I övrigt löper det brunmålade fönster utmed alla respektive fasader. Byggnaden, som uppfördes 1938 och ritades av arkitekt Vilhelm Mattson som arbetade på F O Peterson & söner., är omnämnd i Göteborgs kommuns bevarandeprogram.

Byggnad 9 Kajskjul 107

Byggnaden som är i tre våningar ritades av Vilhelm Mattson och stod klar 1944. Betongkonstruktionen är öppen mot norr med ett stort antal betongpelare i mer än en vånings höjd som bildar en långsgående arkadgång. I söder finns relativt stora balkonger där man tidigare kunde lasta in varorna direkt från båtarna i de olika våningsplanen. Byggnaden är rejält belyst genom långa fönsterband som avdelas vid varje betongpelare. De är spröjsade och består av fem fönsterluffer med åtta spröjsar i varje luft så att ett fönsterband har totalt 40 smårutor. Det svagt sluttande pulpettak är i båda ändarna på byggnaden upphöjt med en mezzaninvåning eller vindsdel. Taket är belagt med papp. Fasaden är ljust färgad puts i beige. Dörrar och fönster är rödmålade. Det finns lastbryggor på den norra, västra och östra sidan. I söder finns en utbyggnad utmed långsidan som vetter direkt mot älvsidan. Här finns en långsgående balkong med fem inlastningsportar på andra våningen och fyra rejäla balkonger med inlastningsportar från den tredje våningen. Inne i arkadgången är det ramper och trappor upp en halv våning. Putsen i arkadgången är färgad i en varm senapsgul ton. Det finns stora godshissar på framsidan och gavlarna som tar 2 500 kg. Byggnaden är omnämnd i Göteborgs kommuns bevarandeprogram.

Byggnad 10 Kajskjul 113

Kajskjul 113 är en tre våningar hög lagerbyggnad i betong med gult fasadtegel. Gaveln mot väst är tilläggsisolerad med en korrugerad plåtfasad i en beige färgton. Kajskjul 113 invigdes 1964 och är lika monumental som Kajskjul 107 (ovan). De bildar ett gemensamt rum där de befinner sig mitt emot varandra. Byggnaden ritades av Alexander Ericsson, som var både arkitekt och konstruktör.

Taket är ett svagt sluttande pulpettak med pappbeläggning. Söderut finns en stor lastbrygga med ett rejält tilltaget tak som skjuter ut från fasaden. Det är belagt med korrugerad plåt (?). Från lastbryggan finns det en stor dubbeldörr in i byggnaden. Här finns också två godshissar för 5 000 kg vardera. Den södra fasaden är indelad i sju fält som bygger upp en symmetrisk fasad. Fönsterbanden löper horisontellt

utmed hela fasaden men delas av genom mittdelens och de båda sidornas fönsterlösa ytor. Fönstren är blåmålade.

På kortsidan väster ut finns en lastbrygga med ett tak som saknar taktäckning. Från bryggan finns två stora lastportar. Här finns bara två små fönster belägna nära hörnet. Andra hälften av kortsidan västerut har en stor garageinfart och tre fönsterband med mindre vitmålade fönster.

På den norra långsidan finns det fyra garageinfarter och sju väldigt stora utskjutande balkonger. Dessa balkonger var också lastintag till de olika lagerutrymmena och våningsplanen direkt från kranarna. Varje balkong har en stor port in i byggnaden och har en stor gjuten betongplatta som golv och rejält tilltaget vitmålade metallräcke som lutar utåt. Utmed fasaden löper liknande horisontella fönsterband som på söderväggen men här blir de uppdelade av balkongernas portar.

Vid den östra gaveln finns en lastbrygga med två stora portar och en stor garageport. Den nordöstra delen av gaveln har fönsterband som långsidorna. Byggnaden är omnämnd i Göteborgs kommuns bevarandeprogram.

Byggnad 11 Kajskjul 111 – Harry Hansson Marincentrums hus

Byggnaden är troligen uppförd 1971. Det är ett hamnmagasin byggt av betong och klätt med ljus gul trapetsprofilerad fasadplåt ner till cirka en meter där betongen bildar en sockel. Konstruktionen består av sandwichelement som är betong med mellanliggande isolering. Takstolarna av limträ har dragband i stål och kallas för tredrestakstolar. Yttertak som är ett kraftigt sadeltak är belagt med korrugerad eternit. Byggnaden saknar fönster. På långsidorna finns det fyra garageportar vardera. På kortsidorna finns det bara en garageport.

Byggnad 12 Frihamnen 1

Den låga byggnaden på adressen Frihamnen 1 är i en våning med träpanel som fasadmateriäl. Ett litet skärmtak sitter över ingången från ena gaveln. Sadeltaket är täckt med betongtegel. Fasaden är vitmålade. Byggnaden används av ett blästringföretag som kontorslokal.



Byggnad 4, entrébyggnad till arenan.



Byggnad 5, magasin E.



Byggnad 6, magasin D.

TEMATISK KARAKTERISERING

Byggnader i Frihamnen



Byggnad 7, kontorsbyggnad.



Byggnad 8, mindre kontorsbyggnad.



Byggnad 9, kajskjul 107.



Byggnad 10, kajskjul 113.



Byggnad 11 kajskjul 111.



Byggnad 12, kontorsbyggnad.

TEMATISK KARAKTERISERING

Byggnader i Frihamnen

Kvillepiren

Byggnad 13 Busshall

En liten cylinderhall som är täckt med blå presenning. På kortsidorna finns det garageportar. Här inne kan bussarna repareras.

Byggnad 14 Veolias baracker

Barackerna av tillfällig karaktär har ett slags skivmaterial som fasadmateriäl. Barackerna är två stycken ställda på varandra. Barackerna har platt tak. Fönsterkarmarna, liksom dörrkarmarna, är vitmålade.

Byggnad 15 Kajskjul 115 Frihamnen 5

Kajskjul 115 uppfördes någon gång på 1960- eller tidigt 1970-tal. Det består av ett par olika huskroppar, bland annat en högre byggnadsdel som är täckt av korrugerad dalablå plåt. Byggnaden har högt belägna fönsterband utmed långsidorna. Ena gaveln är en enda stor öppningsbar port. Taket är ett flackt sadeltak. Den andra byggnadsdelen har en våning och är cylinderformad; den består av tre längre cylinderbyggnader som är ihopbyggda. Den har papptak och väggar i mörkblå plåt. Det finns en garageport på gaveln i väster. Även utmed långsidan söderut finns garageinfarter.



Byggnad 13, busshall.



Byggnad 14, Veolias baracker.



Byggnad 15, kajskjul 115.

Byggnad 16 Kajskjul 114 Frihamnen 7

Kajskjul 114 är en stor cylinderhall i en stålkonstruktion som är klädd med blå presenningsduk. Byggnaden saknar fönster men har två stora garageportar på respektive kortsida. Konstruktionen är fäst i marken med jordankare som drivits ner cirka en meter. Hallen är troligen uppförd på 1970-talet.



Byggnad 16, kajskjul 114.

Byggnad 17 Stena Lines byggnad

Byggnaden är i en våning med flackt sadeltak. Fasadens träpanel är blåmålad. Fönster och dörrar är vita. På taket ligger papp. Byggnaden ligger i anslutning till Stena Lines färja som tar lastbilar till Danmark.



Byggnad 17, Stena Lines platskontor, syns till vänster i bild. I mitten syns kajskjul 114 och ytterst i bild till höger frihamnskontoret.

TEMATISK KARAKTERISERING

Byggnader i Frihamnen



Byggnad 18, kajskjul 122..



Byggnad 19, kajskjul 123.

Lundbyhamnen

Byggnad 18 Kajskjul 122

Kajskjul 122 är en mycket stor tvåvåningsbyggnad i L-form. Vid sidan har L-formen fyllts i med en lägre byggnad, så att hela kvarteret är helt fyllt av byggnadskropparna. L-delen har tegelfasader och en takfris av stående tegel. Långa horisontella fönsterband med brunmålade fönster utmed hela övervåningen. Den nedre våningen har inkörspportar, vanliga portar, uppglasade affärsfönster med skärmtak och fönsterband. Gaveln mot väster är tilläggsisolerad och har en plåtfasad i gulbrun färg med horisontella band. Plåten liknar en bräd-klädd fasad. Taket är platt och belagt med papp. Den lägre byggnaden har på den västra gaveln en stor inkörspport. Den norra långsidan har en lastbrygga och en inkörspport. Hela fasaden är täckt med fasadplåt som är gulmålade. Det slutande pulpettak är sannolikt belagt med korrugerad eternit. På taket finns en mängd upphöjda takfönster. Betongsöckeln är synlig en halv meter över mark. Även delar av den äldre L-formade byggnaden har en gavel mot norr som också är tilläggsisolerad med plåt. Den fasad som vetter österut har en

ramp framför i betong. Här finns också en inkörspport, liksom affärsliknande fönster i bottenvåningen och en huvudingång.

Byggnad 19 Kajskjul 123

Mindre byggnad i närheten av kajskjul 122. Det är en två våningar hög byggnad uppförd i betong med gult, räfflat fasadtegel. Fönstren är vitmålade och teglet är mönstremurat över fönsteröppningarna. Trapphuset, som är symmetriskt placerat i mitten av byggnaden, är markerat med utkragat tegel i fasaden och fönsterytor som löper hela vägen upp till taket innanför tegelmarkeringen. Västfasaden är tilläggsisolerad med samma plåt som Kajskjul 122. Sadeltaket är belagt med papp. Det finns en lägre utbyggnad i norr med ett mer flackt sadeltak som också är belagt med papp. Fasaden österut har en större carport och en mindre port.

TEMATISK KARAKTERISERING

Byggnader i Frihamnen

Att tänka på

Bebyggelsen i Frihamnen karakteriseras av volymerna, materialen och funktionen.

- Volymerna är låga och har en stark horisontell prägel. Ingen byggnad är mer än fyra våningar hög, vilket ger vida siktlinjer åt alla håll. På pirerna ligger byggnadsvolymerna indragna från vattnet, vilket ger särskilt starka möjligheter till siktlinjer utmed pirerna. Flertalet av byggnaderna har flacka sadeltak, vilket bidrar till bebyggelsens låga karaktär.
- Materialen är främst puts, tegel, plåt och plast. Puts och tegel präglar den äldre bebyggelsen och ger en tydlig materialverkan. Det gula teglet är karakteristiskt för Göteborg och används i såväl andra hamn nära miljöer i staden som vid exempelvis Götaplatsen. Plåtfasader sitter på hela byggnader eller delar av byggnader som ursprungligen kan vara uppförda i tegel, puts eller betongelement. Plåten är ett effektivt väderskydd som troligen förlänger byggnadens hållbarhet. Plast eller presenning används i några av byggnaderna och dessa har tillkommit som mer tillfälliga byggnader på några olika platser.
- Funktionen är det som styr utformning som placering av den bebyggelse som i dag finns på platsen. Det gör att byggnaderna är låga och utsträckta och att flera av dem ligger vid vattnet. Flera av dem har en tydlig remsa invid kajen för tidigare kranbanor och järnvägsspår. Det finns också plats för ännu fungerande lasttor.

Platsens historiska funktion och helhetsmiljöns läsbarhet är av stor betydelse när Frihamnen nu står inför stora förändringar. Byggnaderna är en viktig del i detta, se vidare avsnittet Kritiska punkter på sista uppslaget.



Nedan: Räfflat tegel, till vänster på byggnad 123 från 1950-talet och till höger från byggnad 113 från år 1964. Höger: Magasin E från 1938 med för tillkomsttiden tidsenlig gräddgul puts och lanterninfönster med smäckra bågar. Engelskt röda snickerier utgör en effektiv accent.



TEMATISK KARAKTERISERING

Byggnader i Frihamnen



Ovan: Exempel på de fönsterband som återkommer på flera byggnader i området. Till vänster kajskjul 107 med sin tydligt funktionalistiska utformning och fönsterband med liggande karaktär, i mitten kajskjul 122 från 1950-talet med smala, stående fönster i band och till höger kajskjul 113 från 1964 med fönsterband med smäckra metallbågar, typiska för tillkomsttiden och byggnadstypen. De stora balkongerna har använts vid lastning.

Nedan: Exempel på fönsterband, fönsteromfattningar och –bågar. Till vänster det glasade trapphuset på byggnad 123, som uppfördes på 1950-talet. Fönsterbandet och de smäckra träbågarna bär drag av kvardröjande funktionalism, som också kommer till synes i byggnadens strama utformning där materialen och detaljerna utgör utsmyckningen. I mitten en omsorgsfullt utformad fönsteromfattning på samma byggnad. Till höger ett av de smäckra fönstren med metallbågar på kajskjul 113, där både ljusinsläpp och praktisk omsorg prioriterats.



TEMATISK KARAKTERISERING

Områdeskaraktärer på Ringön

Bebyggelsen på Ringön är placerad utmed den rutnätsplan som lades ut i området i början av 1950-talet, då Ringkanalen fylldes igen. Fram till dess var området endast trafikerat med båt och tåg. Den befintliga bebyggelsen är uppförd under 1900-talets andra hälft, med en tyngdpunkt på perioden 1950 – ca 1970. Bebyggelsen är, med några undantag, mestadels småskalig med små volymer av begränsad höjd. Flertalet byggnader är mellan en och tre våningar höga. Det finns också flera långsträckta hallbyggnader. Invid vattnet finns också bebyggelse av mer tillfällig karaktär samt ett antal husbåtar.

Vanliga material är puts och tegel. Såväl gult, räfflat tegel som rött tegel förekommer i området. Här finns också byggnader i trä och flera i plåt. En del äldre byggnader har i sen tid klätts in i plåt. Taken är ofta flacka sadeltak, som täckts med papp, plåt eller tegel.

Flera av byggnaderna har en tydlig funktionalistisk utformning med en stram enkelhet i uttrycket. Eftersom området uppförts för småindustri och småskaliga verksamheter har funktion snarare än estetik styrt utformningen av bebyggelsen, vilket speglas i områdets karaktär. Flertalet byggnader är enkla i sitt uttryck, men flera av dem har också omsorgsfullt utformade fasader med en detaljering som ger blicken fäste.

Viktiga i sammanhanget är också Ringögatan och Järnmalmsgatan, som sträcker sig genom området i sydvästlig-nordöstlig riktning. På Ringögatan ger en rad med popplar karaktär åt

gatumiljön, och på Järnmalmsgatan ger en allé med bland annat poppel en upplevelse av esplanad. En mindre platsbildning med oxlar bidrar till Järnmalmsgatans paradoxala karaktär av såväl industrimiljö som tydligt gestaltat stråk.



1.



2.

1. På Ringön finns flera småskaliga varvmiljöer. Upplevelsen av hamn, båtliv och småskalig industri knuten till dessa verksamheter är mycket stark.

2. Tegel i olika kulörer och utföranden är vanligt i området.

3. Ringöns norra del karakteriseras av småskalig industri- och verksamhetsbebyggelse från ca 1950 och framåt. Många av byggnaderna bär drag av funktionalism och har en tydlig gestaltning.



3.

TEMATISK KARAKTERISERING

Områdeskaraktärer i Kvillestaden/Brämregården

Dagens bebyggelse i Kvillestaden härrör från 1800-talets andra hälft och framåt. Här låg tidigare enstaka gårdar, men under industrialiseringen förlades ett par fabriker i området och bostadshus började byggas runt Kvilletorget. I och med inkorporeringen i Göteborg 1906 och Albert Lilienbergs utbyggnadsplaner blev byggandet mer planerat. Stadsdelen utformades med svängda gator som delvis följde gamla vägsträckningar, mindre stadsrum och omsorgsfullt utformade landshövdingehus. Från denna tid finns flera förträdgårdar ännu kvar.

Området har genomgått flera stora förändringar, främst i den del som vetter mot älven. Delar av den äldre bebyggelsen revs i samband med anläggandet av Lundbyhamnen i början på 1950-talet. Ett helt och flera halva kvarter revs i samband med bygget av Lundbyleden på 1970-talet. Många äldre byggnader invid Kvilletorget revs under 1970-talet och ersattes med nya. I utkanten av stadsdelen, mot Kvillebäcken, revs Porslinsfabriken 2003 och ersattes med ett stort bostadskomplex i tegel. Trots dessa förändringar är områdets småskaliga karaktär välbevarad.

Vanliga material är puts och tegel på sockelvåningarna och trä på de övre våningarna. Flera byggnader har genomgått tämligen ovarsamma renoveringar, då de klätts med plåt och fått enluftsfönster, men här finns ännu ett mindre antal landshövdingehus som är representativa för sin tillkomsttid och som bidrar till den varierade och levande gatumiljön.



1. Brämregården har en småskalig karaktär med tydligt gestaltade gaturum, vilket bland annat visas genom flera lätt svängda gator.

2. En stor del av bebyggelsen har genomgått tämligen ovarsamma renoveringar. Trots det består områdets varierade, småskaliga karaktär.

3. På Tunnbindaregatan finns en del av den äldre karaktären bevarad.



2.



1.



3.

TEMATISK KARAKTERISERING

Grönstrukturer

Grönstrukturer och vattendrag

Stadens grundande i vassmarker

Kartan från 1809 visar Göteborgs stads läge vid älven och dess vassar. På kartan ser man hur befästningarna är under rivning.

Göteborg anlades 1621 i Göta Älvs mynning. Själva stadsområdet ligger i vidsträckta vassmarker, vilket visas av namn som Gullbergs Vass. Vallgraven och hamnkanalerna som anlades efter delvis holländska mönster hade dubbla funktioner. De fyllde de viktiga funktionerna som försvarsverk respektive kommersiell hamn. Samtidigt var de en del av ett nödvändigt dräneringssystem för att kunna torrlägga mark för stadsbyggelse. Staden var då omgiven av våtmarker på älvsidan och av odlingar och betesmarker på södra och östra sidan. Fattighuskanalen ("Fattighusån") anlades på 1680-talet för att föra friskt vatten in i det ohälsosamma kanalsystemet som tjänstgjorde som allmän kloak och tipp.

På Hisingssidan berättar namnen Lundbyvassen och Tingstadsvassen om motsvarande vassmarker på norra sidan älven. Kartan visar den breddade älven med sina vassmarker. Överst på kartan mynnar Kvillebäcken i älven.

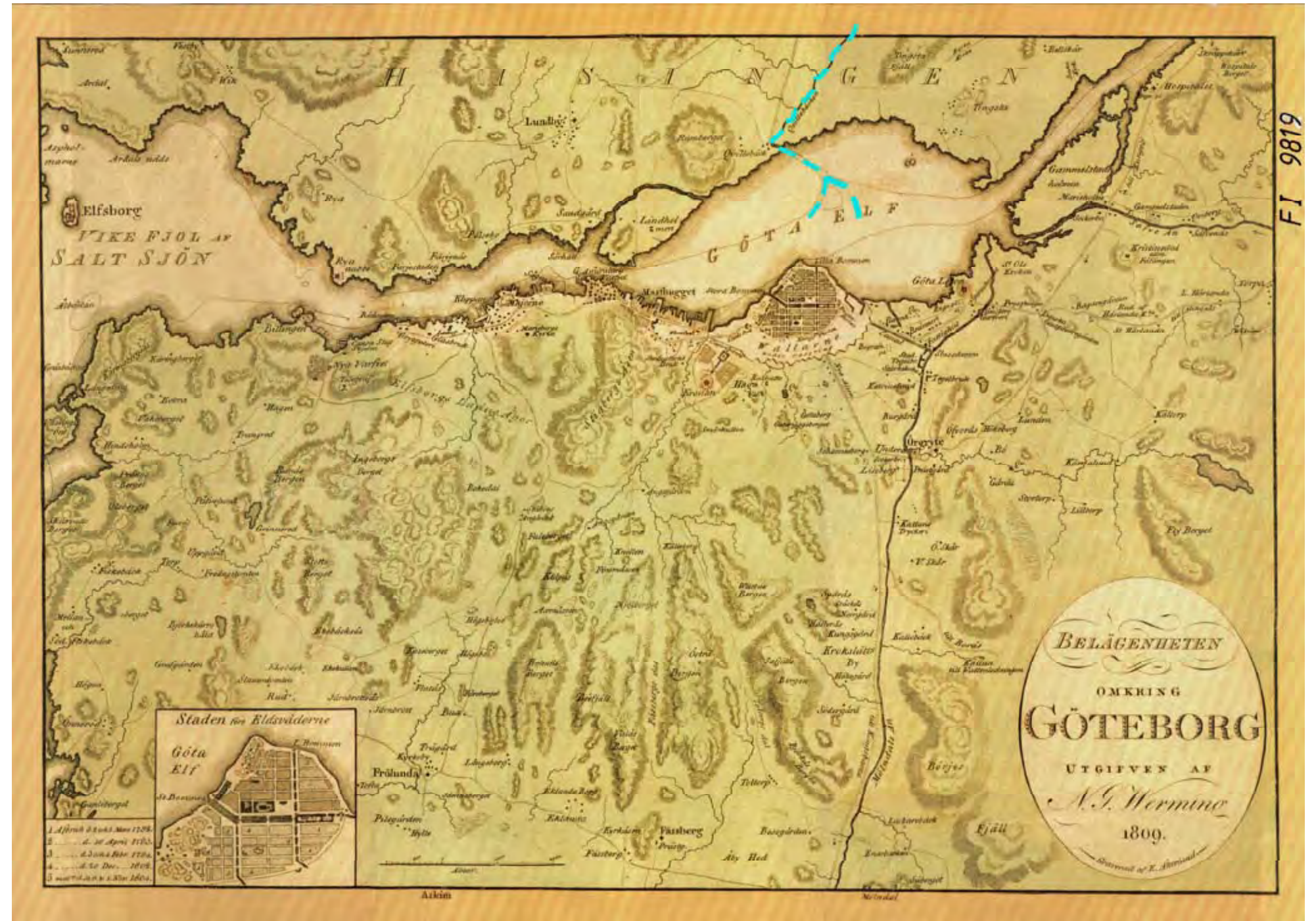
Kvillebäcken och dess mynning

På Hisingssidan fanns ett bohuslänskt kustlandskap med breda dalgångar mellan bergsmassiv. Ett vikingatida sund lever kvar som Kvillebäckens dalgång – ett vattendrag som rinner såväl norrut som söderut från våtmarker vid Hökålla. Kvillebäcken är ett av stadens viktigaste vattendrag. Här finns biologiska sevärdheter som knölnate och vildkaniner.

Kvillebäcken mynnar idag i Lundbyhamnen genom en kulvert. Söder om utloppsässängen ligger Kvillepiren. Den används idag av Stena Rail Ferry och har karaktären av ganska otillgänglig ruderatmark. Tillsammans med Kvillebäcken ger Kvillepiren en känsla av de gamla vildvuxna stränderna på Hisingen. Något för en kommande parkplanering i Älvstaden?

Keillers park och Ramberget

Parallellt med utdikningen av vassmarker industrialiserades och bebyggdes Brämregården med arbetarbostäder och industrier. I enlighet med 1800-talets ideal om hälsosamma miljöer och sund utomhusvistelse anlades Keillers park på Ramberget. Området har varit tillgängligt från alla håll och öppet för alla som en allmän park. Parken skänktes till Göteborgs stad med särskilda stadgar, som fastslår att området inte får exploateras, och har brukats som rekreationsområde sedan dess.



Att ta fasta på – spår att förvalta

Kvillebäcken mynnar i området och är ett vattendrag av stor betydelse för landskapet och naturen på Hisingen. Kvillebäckens flöde förmedlar minnen från Hisingens äldsta historia. De gröna strukturerna, samman med vattenrummen, ger en naturupplevelse mitt i staden och det utpräglade verksamhetsområdet. Denna i sammanhanget något oväntade kvalitet är något att ta fasta på inför en eventuell förändring av området.

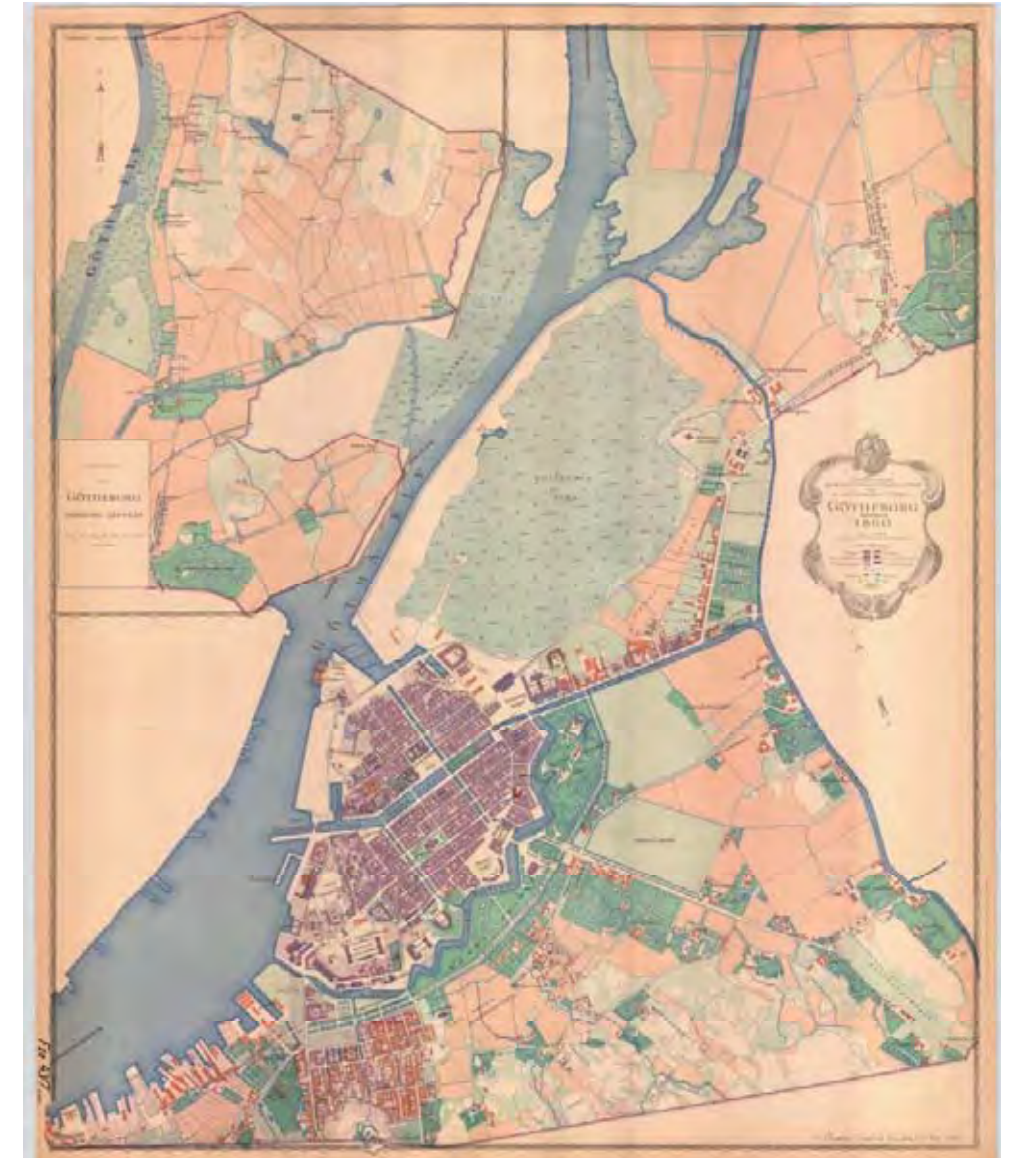
1809 års karta visar hur Göta älv rinner genom de vidsträckta vassmarkerna – Gullbergs vass, Tingstadsvassen och Lundbyvassen. Kvillebäcken mynnar ännu i vassen vid nuvarande Backaplan. Göteborgs vallar, befästningarna, är "under rasering".

TEMATISK KARAKTERISERING

Grönstrukturer



Panoramabild med dagens frihamn. Här blir de gröna strukturerna med de omgivande bergen (exempelvis Ramberget och Tingstadsfjället) tydliga. Det finns en kontinuitet från vassarnas tid till dagens grönska på Kvillepiren, som i och med det tillförs en historisk dimension som fördjupar upplevelsen av platsen.



Under 1800-talets först hälft torrlades de vidsträckta våtmarkerna – dels genom stadens försorg i Gullbergs vass och Tingstadsvassen, dels genom privata företag i Lundbyvassen. Hela det naturliga våtmarksområdet försvann, och Kvillebäcken lades i kanal. Karta från 1820 till vänster och från 1860 till höger.

KRITISKA PUNKTER

Här lyfts de kritiska punkterna ur kulturmiljösynpunkt fram. Med tanke på områdets vitt synliga läge och historiska kopplingar till omgivningen handlar flera av punkterna om utblickar, siktlinjer och stadsrum, men det finns också viktiga detaljer och närmiljöer som bär på mycket av historisk förståelse. Även här används begreppet historiska kommunikatorer som verktyg för att kartlägga lämningar och spår i olika skala – planer, byggnader och detaljer. En fortsatt hamnverksamhet i delar av området skulle ge mening och ny betydelse åt flera av dessa spår.

Här lyfts de kritiska punkterna ur kulturmiljösynpunkt fram. Med kritiska punkter avses viktiga historiska kommunikatorer som är viktiga att **ta fasta på**. Här uppmärksammas de kvaliteter som **satt spår** och identifierats som mest representativa för området som helhet, samt på vilket sätt de kan förvaltas för framtiden.

Med tanke på områdets vitt synliga läge och historiska kopplingar till omgivningen handlar flera av punkterna om utblickar, siktlinjer och stadsrum. De många historiska stadsutvecklingsskedena har satt karakteristiska spår. I området finns också viktiga detaljer, byggnader och närmiljöer som bär på mycket av historisk förståelse. En fortsatt hamnverksamhet i delar av området skulle ge mening och ny betydelse åt flera av dessa spår.

1 Koppling mellan Frihamnen, staden och övriga Hisingen

Frihamnen är en plats som är nära kopplad till såväl innerstaden som till Hisingens utbyggnad i olika etapper. Här finns möjlighet att knyta samman och bygga vidare på stadsmönster som skurits av barriärer och planändringar genom historien. Det gäller särskilt de angränsande områdena Ringön och Kvillestaden. Lundbyhamnen är orienterad mot den närliggande Kvillestaden och Ramberget. Här finns möjlighet att knyta samman älvstadens olika delar på ett nytt sätt, samtidigt som det är viktigt att de olika karaktärerna förvaltas på ett bra sätt.

2. Den låga skalan

Den låga skalan och den storslagna horisontaliteten i området är av stor betydelse för upplevelsen av området både på håll och på plats. Frihamnen ligger, tillsammans med älven, som botten i den skål som Göteborg utgör, och detta tillsammans med skalan gör att en stor del av upplevelsen av platsen utgörs av de storslagna utblickar man får därifrån och de långa siktlinjer som erbjuds över området från håll. Dessa utblickar och siktlinjer ger en god bild av stadens topografi och uppbyggnad.

3. Täta och innehållsrika utblickar mot staden

Promenadstråket längs Bananpiren liksom pirernas ändpunkter ger en överblick över stadskärnan, innerhamnen och en

På bilden illustreras ett antal av de kritiska punkterna. Numren är kopplade till texterna intill.

rad av dess landmärken – allt från Pagoden över Sjöbefälskolan till Masthuggskyrkan. Att bibehålla och tillgängliggöra dessa utblickar skulle ge fler tillgång till stadslandskapet.

4. Långa siktlinjer i stadsskala

Frihamnsområdet erbjuder långa siktlinjer längs pirar och mellan magasinsbyggnader med vyer och utsikter mot Masthugget i väster och Backa i öster. För att dessa siktlinjer skall bibehållas krävs både ett visst utrymme kring bebyggelsen och en måttlig skala i området som helhet. Många siktlinjer går också över den befintliga bebyggelsen mot staden eller bergen bakom, och dessa linjer riskerar att förloras vid stora förändringar området.

5. Storslagna vattenrum

Såväl inom hamnområdet med dess bassänger som vid älven öppnas storslagna vattenrum som ger ett speciellt ljus. Vattnet förmedlar hamnstadskänsla och ger kontinuitet i stadens landskap runt älven.

6. Utpräglade hamnmiljöer

Frihamnen är en helhetsmiljö av hög kvalitet från djupa och användbara hamnbassänger via en rymlig och gedigen kaj med gata till välbevarade magasin – en historisk helhet från 1930-60-talen. Att bibehålla kajerna skulle bidra till ökad läsbarhet och förståelse för områdets historiska funktion. Kajernas form är också av betydelse i sammanhanget.

7. Tekniska spår av hamnverksamhet

Arbetsplatshistoriska spår av hamnverksamhet finns kvar i form av kranspår, pollare, kajskoningar med mera. En fortsatt hamnverksamhet i delar av området skulle ge mening och ny betydelse åt flera av dessa spår.

8. Magasin och andra hamnbyggnader

Gedigna magasinsbyggnader och kajskjul från olika tider står kvar och ger en tydlig hamnstadskarakter åt flera av

kajmiljöerna. Ett par av magasinerna ger fäste för rumsbildningar i området. Flera av dem har också en omsorgsfull utformning med karakteristiska detaljer. Byggnaderna förmedlar hamnhistoria på såväl nära håll som på avstånd.

9. Grönstrukturer och vattendrag

Frihamnsområdet har byggts upp i utdikade vassmarker där Kvillebäcken rinner ut efter sitt långa lopp tvärs över Hisingen. Bäckens, som är av stor betydelse för landskapet och naturen på Hisingen, mynnar i Lundbyhamnen. Nära utloppet finns ett område med ruderatmarker. Tillsammans ger bäcken och de gröna ytorna en utgångspunkt för att utveckla grönstrukturen i området.



KÄLLOR OCH LITTERATUR

Anrick, Carl Julius, Lindhagen, Arthur och Stenberger Mårten (red) (1931) *En bok om Göteborg*. Stockholm: Svenska turistföreningen.

Bjur, Hans (1984) *Stadsplanering kring 1900: med exempel från Göteborg och Albert Lilienbergs verksamhet*. Göteborg: Chalmers tekniska högskola

Bonsdorff, Leo (1931) *Göteborgs hamn genom tiderna*. Göteborg: Västra Sverige

Claesson, Peter och Wedel Kristian (2009) *Perspektiv på Göteborg*. Stockholm: Bokförlaget Max Ström

Flygare, Eddie (1996) *Göteborg 1860-1950*. Göteborg: Göteborgs historiska museum.

Gry, Egil & Bjerkås, Carl (2008) *Hamnen och stadens ljus: Oljor & akvareller från Göteborg*. Göteborg: Egil Gry Kultur/Carl Bjerkås

Göteborgs hamn AB, Göteborg

Hachicha, Emma & Hjalmarsson, Hanna (2013) *Antikvarisk dokumentation av Göta älvbron*. Göteborg: Stadsbyggnadskontoret

Hansson, Einar & Caldenby, Claes (2008) *Upptäck Hisingen! Det moderna Göteborg*. Göteborg: Göteborgs Stadsmuseum

Hammarson, Stig & Bladh, Oscar (2008) *Göteborg när 40- och 50-talisterna växte upp – svartvita flygbilder från stadsbyggandet 1946-63*. Stockholm: Trafiknostalgiska förlaget

Jacobsson, Lena (2011) *Förstudie inför utveckling av Frihamnsområdet: planeringsförutsättningar*. Göteborg: Antecknad av byggnadsnämnden 2011-05-31, Stadsbyggnadskontoret Göteborg

Knapp, Ted (2009) *Längs Göteborgs kuster, kajer och kanaler*. Göteborg: Tre Böcker Förlag AB

Kouchy, Michael, Petersson, Kristina, Stenberg, Kim (red.) (2005) *Ringön – en hållbar del av Göteborg. Fallstudie 2005*. Göteborg: Göteborgs miljövetenskapliga centrum. Göteborgs universitet/Chalmers tekniska högskola

Liljedahl, John et al (2005) *Ringön: Från skjul till hyxvåning på 100 år?* Göteborg: Bokförlaget Bas

Lönnroth, Gudrun (red) (1999) *Kulturbistoriskt värdefull bebyggelse i Göteborg: Ett program för bevarande. Del 1*. Göteborg: Stadsbyggnadskontoret och kulturförvaltningen/Stadsmuseet

Moffett Spak, Anna & Hedberg Marie (2006) *Vattenvägar – en bok om livet på Göteborgs vatten*. Göteborg: Kabusa Böcker

Olson, Björn & Svenson, Curt (1981) *Hamnbilder från Göteborg*. Göteborg: Wezäta förlag

Olsson, Jan (1991) *Waldemar Marberg – göteborgsskildrare*. Göteborg: Tre Böcker

Pettersson, Knut E. (1922) *Kortfattad arbetsberättelse öfver första utbyggnaden af Centralhamnen i Göteborg samt dess inrättande till frihamn, afgifven i maj 1922*. Göteborg: Göteborgs hamnstyrelse

Rhedin, Per (2002) *Gamla go'a Göteborg: En kavalkad med minnesbilder*. Göteborg

Roth, Susanna, Thörn, Philip, Buhr, Katarina, et al (2010) *Frihamnen I ett förändrat klimat: Klimatanpassningsstrategiers påverkan på hållbar utveckling*. Pilotprojekt 2010-2011. Göteborg: Mistra Urban Futures

Sjöfartsmuseets arkiv, Göteborg

Stadsbyggnadskontorets arkiv, Göteborg

Varvshistoriska föreningen, Göteborg

Åke Karlsson och Bert Johansson, Sällskapet Ångbåten

Öhman, Lillemor (2004) *Frihamnen i Göteborg: sista etappen av projektet Norra Älvstranden*. Göteborg: Institutionen för miljövetenskap och kulturvård, Göteborgs universitet