



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2023-09-27

Diarienummer EXF-2023-01083

Handläggare

Toomas Almqvist

Telefon: 031-368 26 23

E-post: toomas.almqvist@exploatering.goteborg.se

Genomförandebeslut Kvarnberget

Förslag till beslut

I Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutar att genomföra åtgärd Kvarnberget till en kostnad om 118,6 miljoner kronor (2020 års prisnivå).

Sammanfattning

I samband med planeringen för återställandet efter Västlänkens arbete med etapp Kvarnberget, har exploateringsförvaltningen tillsammans med stadsbyggnadsförvaltningen tagit fram en överenskommen dragning av gatan som skall ersätta den gamla trafiklösningen som fanns innan Västlänken började bygga. Att bygga ut boulevarden enligt förslaget utgör ett första steg i stadsutvecklingen för området samt påbörjan av en process för att skapa kvaliteter och knyta staden närmare vattnet. Byggnationen av boulevarden frigör dessutom stora ytor som kan få en platsskapande, tillfällig användning i väntan på den framtida stadsutvecklingen av området.

De stadsutvecklande förvaltningarna bedömer gemensamt att det inte är lämpligt att avvakta återställningen efter Västlänken till dess att en ny detaljplan är framtagen med avseende på ekonomiska och stadsutvecklingsmässiga ställningstaganden. Det är angeläget att återskapa en välfungerande stadsmiljö och gata i området, efter år av byggnationer och därmed sämre trevnad, framkomlighet och orienterbarhet.

Ärendet "Genomförandebeslut Kvarnberget" återremitterades av exploateringsnämnden 2023-03-27 och förvaltningen återkommer nu med nytt förslag till beslut efter att ett remissförslag hanterats av stadsbyggnadsförvaltningen och stadsbyggnadsnämnden. Stadsbyggnadsnämnden stödjer remissförslaget och lämnar det, tillsammans med tjänsteutlåtande, till exploateringsförvaltningen för nämndbeslut

Ett genomförandebeslut innebär att detaljprojekteringen fortsätter utifrån de framtagna principerna i trafikförslaget. I det fortsatta arbetet med utformningen av boulevarden ska exploateringsförvaltningen fortsätta samarbetet med stadsbyggnadsförvaltningen för att vidareutveckla trafiklösningarna så att det skapas möjligheter för en stadsgata med höga stadskvaliteter.

Åtgärdens totalkostnad är bedömd till 118,6 miljoner kronor (2020 års prisnivå) varav Trafikverket genomåterställandeavtal medfinansierar med ett fast belopp om 84,7 miljoner (2020 års prisnivå). Huvuddelen av åtgärden förväntas vara färdigställd 2027 förutom de delar som ligger inom Västlänkens etapp Haga, vid Packhusplatsen som förväntas färdigställas senare i samband med Västlänkens färdigställande.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Åtgärden bedöms till en totalkostnad om 118,6 miljoner kronor i 2020-års prisnivå. Trafikverket, genom återställningsavtal för Västlänken, bidrar med ett fast belopp om 84,7 miljoner kronor (2020 års prisnivå). Investeringsmedel för åtgärder har tidigare funnits med i trafiknämndens investeringsunderlag och medel finns avsatta i exploateringsnämndens investeringsbudget för år 2023 samt i investeringsnominering 2024.

Uppräkning från 2020 års prisnivå kommer att ske med investeringsindex för väg.

Jämfört med förslag till beslut i mars har förslag till projektbudget ökat med 2 miljoner kronor (2020 års prisnivå). Ökningen beror på tillkommande kostnader för träd och planteringar i form av högre etablerings- och mottagningsavgifter. Kostnaderna finansierades tidigare delvis av före detta park- och naturnämnden, men har nu bedömts tillfalla exploateringsnämnden i och samband med att ansvarsfördelningen efter omorganisationen av de stadsutvecklande nämnderna tydliggjorts mellan förvaltningarna.

Exploateringsnämndens nettokostnad för åtgärden kan eventuellt minska då förhandlingar om kostnadsfördelning rörande trädhanteringen och nya träd pågår mellan exploateringsförvaltningen och stadsmiljöförvaltningen. Ett eventuellt utfall av förhandlingen kan bli att kostnaderna för trädhantering och nya träd minskar exploateringsnämndens nettokostnad.

Bedömning ur ekologisk dimension

Förvaltningen har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension.

Bedömning ur social dimension

Åtgärden bedöms bidra till att en större mängd personer vistas i området då ytorna förväntas bli mer attraktiva för gång- och cykeltrafik. Även antalet personer som vistas inom området bedöms att öka. Byggnationen av gatan frigör dessutom stora ytor som kan få en platsskapande, tillfällig användning i väntan på den framtida stadsutvecklingen i området.

Samverkan

Ej aktuellt i detta ärende.

Bilagor

1. Återställandeavtal
2. Återställande Kvarnberget, exploateringsförvaltningens svar på yrkande från exploateringsnämnden
3. Stadsbyggnadsnämndens svar på remiss stadsbyggnadsnämnden
4. Protokollsutdrag stadsbyggnadsnämnden 2023-08-22

Ärendet

I samband med återställandet efter Västlänkens arbete med etapp Kvarnberget, har exploateringsförvaltningen tillsammans med stadsbyggnadsförvaltningen tagit fram en dragning av gatan som skall ersätta den gamla trafiklösningen. Åtgärdens totalkostnad är bedömd till 118,6 miljoner kronor (2020 års prisnivå) varv Trafikverket, genom återställandeavtal, medfinansierar med ett fast belopp om 84,7 miljoner (2020 års prisnivå). Huvuddelen av åtgärden förväntas vara färdigställd 2027. Ärendet återremitterades av exploateringsnämnden 2023-03-27. Stadsbyggnadsnämnden stödjer remissförslaget och lämnar det, tillsammans med tjänsteutlåtande, till exploateringsförvaltningen för nämndbeslut.

Beskrivning av ärendet

Återremittering

Genomförandebeslut för återställning av Kvarnberget efter västlänkens byggnation togs upp i exploateringsnämnden, 2023-03-27. Ärendet återremitterades efter beslutat yrkande i nämnden. Svar på yrkandet begärdes ske i samråd med stadsbyggnadsnämnden. Exploateringsförvaltningen under våren tagit fram ett svar på yrkandet och ärendet har beretts av stadsbyggnadsförvaltningen. Stadsbyggnadsförvaltningen stödjer remissförslaget och lämnar det, tillsammans med tjänsteutlåtande, till exploateringsförvaltningen för nämndbeslut. Ärendet behandlades av stadsbyggnadsnämnden 2023-08-22 (§24). Utifrån beslutet återkommer därför exploateringsförvaltningen till exploateringsnämnden med svar på återremissen samt med ett förslag till genomförandebeslut. Exploateringsförvaltningens svar har även behandlats inom huvudprogrammet för Centralenområdet.

Beskrivning av åtgärden

När Götatunneln färdigställdes 2005 var tanken att detta skulle möjliggöra för staden att närma sig vattnet. Dock lämnades den äldre trafikstrukturen kvar längs Packhuskajen, vilket innebar en fyrfilig, storskalig väg som i sin utformning fortfarande fungerade som en barriär mellan staden och kajen.

Exploateringsförvaltningen har tillsammans med Stadsbyggnadsförvaltningen arbetat fram en överenskommen dragning av gatan som skall ersätta den gamla trafiklösningen som fanns innan Västlänken började bygga.

Att bygga ut boulevarden enligt förslaget skulle i stället utgöra ett första steg i stadsutvecklingen för området samt påbörja en process för att skapa kvaliteter och knyta staden närmare vattnet. Byggnationen av boulevarden frigör dessutom stora ytor som kan få en platsskapande, tillfällig användning i väntan på den framtida stadsutvecklingen av området.

Projektområdet är inringat nedan:

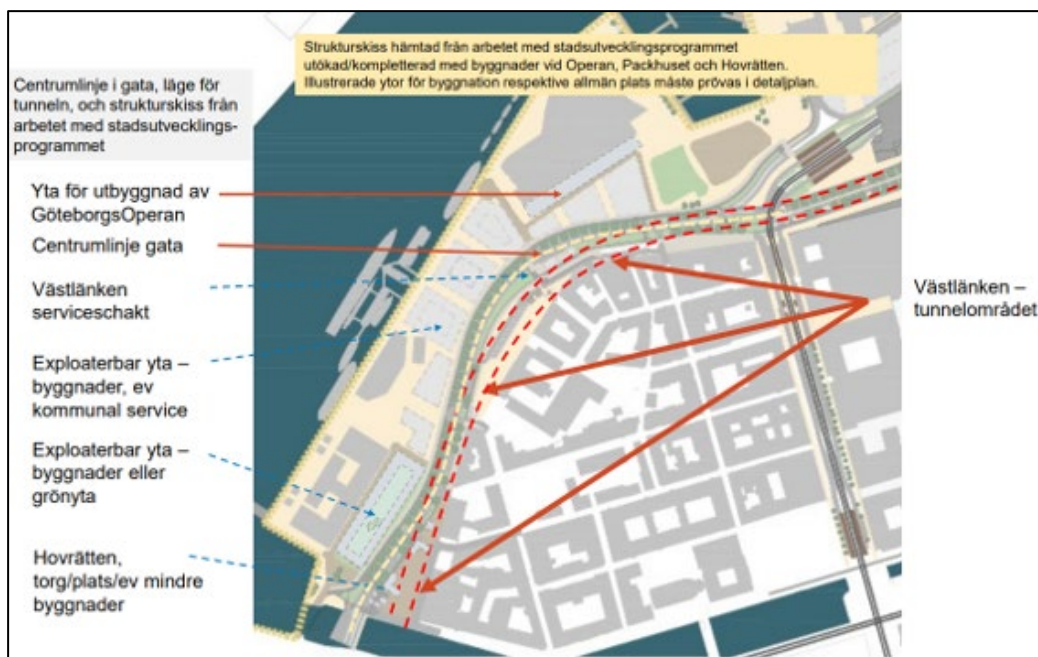


Figur 1. Projektområde

Projektet innehåller förbättrade ytor för framför allt fotgängare och cyklister men bedöms även bidra till generellt förbättrad vistelsemiljö för göteborgare och besökare i ett område som efter återställande kommer att få en mer betydelsefull roll i staden. Vidare är utformningen av trafikförslaget anpassat för att möjliggöra så stora ytor som möjligt med avseende på framtida byggnation.



Figur 2. Visionsbild från Operan och västerut med möjliga, ej beslutade, byggnader inom projektområdet.



Figur 3. Strukturskiss hämtad från Stadsutvecklingsprogrammet version 3.0 kompletterad med byggnader vid Operan och Packhusplatsen

Genomförandetid

Projektering av åtgärden bedöms påbörjas under 2024. Färdigställande av den största delen av ytorna bedöms till 2027 men är starkt beroende av Västlänkens återlämnade av ytor. De delar som ligger inom Västlänkens etapp Haga vid Packhusplatsen, förväntas färdigställas senare i samband med Västlänkens färdigställande.

Förhållande till Översiktsplan för Göteborg

Omvandlingsområde

Det aktuella området ingår i den övergripande kategorin ”Stadskärnan”.

Rekommendationen för stadskärnan är att området ska kompletteras så att bostäder, service och arbetsplatser även fortsättningsvis blandas.

Inom det aktuella området sker det stadsutvecklande arbetet inom ramen för Älvstadshuvudprogrammet Centralenområdet. Inom huvudprogrammet är alla delar av stadens stadsutvecklande förvaltningar representerade, tillsammans med andra berörda kommunala parter som Göteborgs Energi, socialförvaltningen centrum, kretslopp och vatten etc.

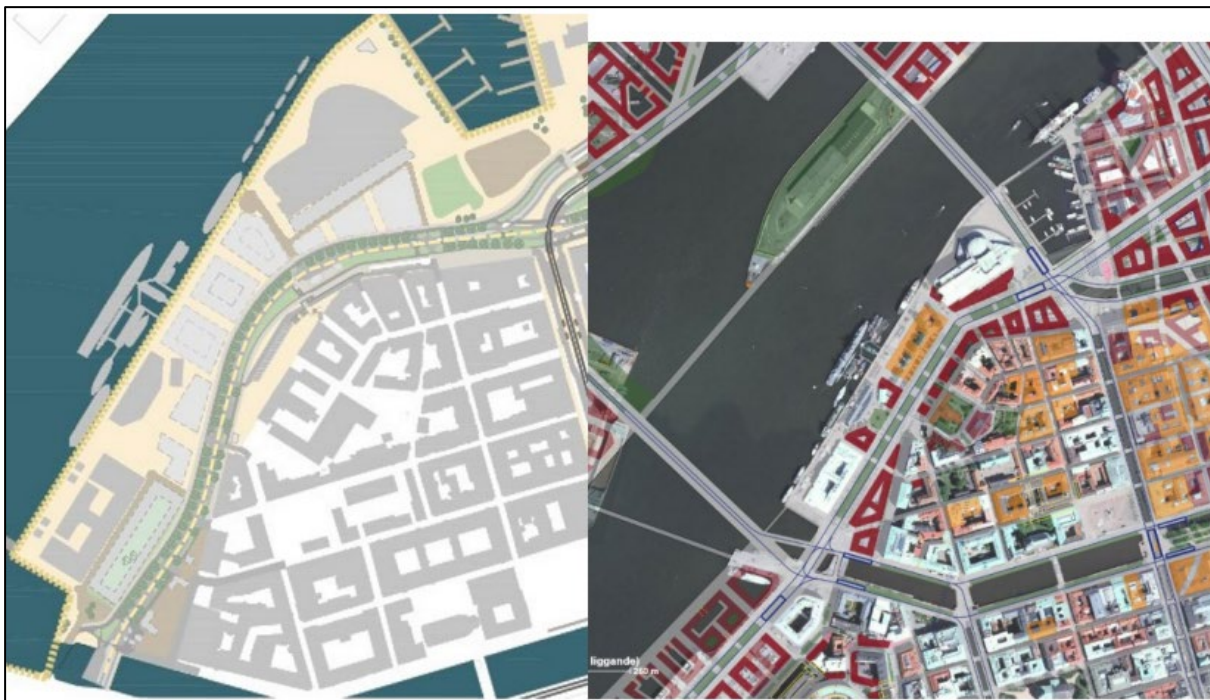
Åtgärdens utformning bedöms ligga i linje med översiktsplanen och skapa förutsättningar för att möjliggöra en tätare stadsbebyggelse om så beslutas i framtiden.

Operalänk

Åtgärden är utformad så att den inte omöjliggör en framtida spårväg men kommer samtidigt inte heller att utföra något förberedande arbete för spårvägen.

Göteborgs utvidgade innerstad

En gata i föreslaget läge, Figur 4 nedan till vänster, går i linje med Göteborgs utvidgade innerstad som har en huvudgata och möjlig kollektivtrafik mellan Stora Bommens Bro och Lilla Bommen, se Figur 4 nedan till höger.



Figur 4, till vänster, Strukturskiss hämtad från arbetet med stadsutvecklingsprogrammet utökad/kompletterad med byggnader vid Operan, Packhuset och Hovrätten. Illustrerade ytor för byggnation respektive allmän plats måste prövas i detaljplan. Figur 6, till höger, Utdrag från Göteborgs utvidgade innerstad över Centralenområdet.

I Göteborgs utvidgade innerstad finns bebyggelse inlagd på östra sidan av gatan. Alternativet att lägga bebyggelsen på Västlänkens tak har utretts. Dock har Västlänken i detta fall visat sig vara kraftigt begränsande för framtida byggnader, med tanke på att tunneltaket inte är dimensionerat för de laster en byggnad skulle innebära och att tunneln ligger mycket nära markytan. Lasterna måste i stället tas ner på ömse sidor av tunneln vilket innebär en begränsning både för byggnadernas läge och utformning.

Framtida exploateringsmöjligheter studeras i planprocessen. Vissa delar av föreslagen bebyggelse i Göteborgs utvidgade innerstad kan komma att bli aktuell som en framtida exploatering. Detta behöver studeras i planprocessen och vägas mot alla intressen på platsen inklusive kulturmiljö.

Pendelcykelbana

Exploateringsförvaltningen kommer att arbeta för att det utpekade pendlingscykelstråket kan ansluta och knyta an på ett bra sätt till det övriga cykelnätet utanför planeringsområdet, så att sammanhållande stråk skapas.

Västlänken

Åtgärdens är i praktiken helt beroende av Trafikverkets projekt Västlänken etapp Centralen och dess återlämnade av ytor till Staden.

De delar av åtgärden som ligger inom Västlänkens etapp Haga vid Packhusplatsen, som förväntas färdigställas senare i samband med Västlänkens färdigställande.

Genomförandebeslut

Genomförandebeslut innebär att exploateringsnämnden beslutar om att genomföra ett projekt utifrån föreslagen tid, kostnad (projektbudget) samt innehåll. Eventuella

justeringar av projektet tid, kostnad och innehåll hanteras enligt beslutad delegationsordning i samband med uppföljningsrapportering till exploateringsnämnden.

Ett genomförandebeslut innebär att detaljprojekteringen fortsätter utifrån de framtagna principerna i trafikförslaget. I det fortsatta arbetet med utformningen av boulevarden ska exploateringsförvaltningen fortsätta samarbetet med stadsbyggnadsförvaltningen för att vidareutveckla trafiklösningarna så att det skapas möjligheter för en stadsgata med höga stadskvaliteter. Det kommer att finnas möjlighet att justera gatans dragning på någon mindre del av sträckan om det visar sig nödvändigt/önskvärt inom kommande detaljplanearbetet.

Förvaltningens bedömning

Exploateringsförvaltningen bedömer att åtgärden bör genomföras.

Staden har inom ramen för huvudprogrammet Centralenområdet i Älvstaden arbetat förvaltningsövergripande och samverkat kring en lösning av gatans läge som bedöms ge de bästa möjligheterna för framtida stadsutveckling. Flera varianter har testats, och även möjlighet till bebyggelse på Västlänkens tak har utretts. Den sammantaget bästa placeringen av gatan är i huvudsak ovanpå Västlänkens tak. Övriga ytor för bebyggelse och allmän plats kan då frigöras. Resultatet finns sammanställt i den strukturskiss som är med i det uppdaterade stadsutvecklingsprogrammet 3.0 för Centralenområdet som nu pågår.

De stadsutvecklande förvaltningarna bedömer gemensamt att det inte är lämpligt att avvakta återställningen efter Västlänken till dess en ny detaljplan är framtagen med avseende på ekonomiska och stadsutvecklingsmässiga ställningstaganden. Det är angeläget att återskapa en välfungerande stadsmiljö och gata i området, efter år av byggnationer och därmed sämre trevnad, framkomlighet och orienterbarhet.

Berörda förvaltningar, i första hand stadsbyggnadsförvaltningen och exploateringsförvaltningen, har för avsikt att fortsätta det stadsutvecklande arbetet för området Packhuskajen - Kanaltorget i en kommande planprocess.

Att bygga ut boulevarden enligt förslaget skulle i stället utgöra ett första steg i stadsutvecklingen för området samt påbörja en process för att skapa kvaliteter och knyta staden närmare vattnet. Byggnationen av boulevarden frigör dessutom stora ytor som kan få en platsskapande, tillfällig användning i väntan på den framtida stadsutvecklingen av området.

I arbetet med att ta fram en trädkantad gata med generösa ytor för gång- och cykeltrafikanter, med rening och fördröjning av dagvatten, har stadens styrdokument beaktats såsom cykelprogram, översiktsplan, Göteborgs utvidgade innerstad och stadens övergripande strategier i övrigt.

Det kommer att finnas möjlighet att justera gatans dragning på någon mindre del av sträckan även efter det att det finns en framtagen detaljplan. Dock så är placeringen av gatan som tidigare nämnts i huvudsak placerad med hänsyn taget till ytor där det finns begränsningar för eventuell husbyggnation såsom Västlänkens tågtunnel med dess serviceschakter och Götatunneln.

Kristina Lindfors

Direktör exploateringsförvaltningen

Christer Niland

Avdelningschef Stora projekt

Avtal

reglering av ansvar och ersättning rörande återställande av ytor inom Västlänken deletapp Kvarnberget

1. Parter

Staten genom Trafikverket, 202100-6297, ("Trafikverket") och Göteborgs kommun, 212000-1355, ("Staden")

Parterna är nedan gemensamt benämnda "Parterna".

2. Bakgrund och syfte

Trafikverket har påbörjat byggnation av en tågtunnel under centrala Göteborg ("Västlänken"). Västlänken kommer att ha tre underjordiska stationer: Centralstationen, Haga och Korsvägen. Syftet med Västlänken är att underlätta resandet i Göteborg och i Västsverige och ge en ökad kapacitet för pendeltågstrafiken samt en ökad tillgänglighet till Göteborg.

Järnvägsplanen för Västlänken vann laga kraft den 22 juni 2017. För de utrymmen som behövs för järnvägstunneln såsom t.ex. spårtunnel, servicetunnlar, tunnelmynningar och schakt m.m. har Staden tagit fram *Detaljplan för järnvägstunneln Västlänken; tunnelmynningar, schakt m.m. samt Ändring av detaljplaner för järnvägstunneln Västlänken mellan Gullbergsvass och Almedal* ("Detaljplanerna för linjen"). Detaljplanerna för linjen vann laga kraft den 23 februari 2018. För anläggandet av Västlänken finns också tillstånd enligt miljöbalken meddelat av Mark- och miljödomstolen i Vänersborg mål nr M 638-16.

I samband med framtagande av Detaljplanerna för linjen tecknade Parterna ett genomförandeavtal ("Genomförandeavtalet"), TRV 2016/17739, som bland annat reglerar principerna för återställning av Stadens mark och anläggningar. Enligt Genomförandeavtalet ska Trafikverket återställa berörda markområden och anläggningar till ursprunglig funktion och kvalitet, men i vissa fall kan det bli aktuellt att återupprätta funktionen i ett ändrat läge.

Vid tidpunkten som detta avtal ("Avtalet") tecknas är Parterna överens om att en återställning till ursprungligt läge inte är önskvärt. Parterna har ett gemensamt pågående återställningsarbete där diskussioner om vem som ska projektera, vem som ska utföra och hur utformningen ska se ut har diskuterats under stora delar av år 2021. Diskussionen har mynnat ut i att Parterna är överens om att Staden åtar sig det fulla ansvaret för återställningsarbetet i enlighet med Avtalet på Trafikverkets bekostnad.

Syftet med Avtalet är att reglera Parternas åtaganden avseende återställning av Stadens ytor ovan mark inom Västlänkens etapp Kvarnberget. I bilaga 1 visas vilka ytor som definieras som ("Arbetsområde 1"), ("Arbetsområde 2") och ("Nyttjanderättsområdet").





3. Trafikverkets återställande av Arbetsområde 1 och 2 till Staden

Efter att Västlänkens markentreprenader har avslutats ska Trafikverket återfylla de markytor som har schaktats inom Arbetsområde 1 och 2, se karta i bilaga 1. Återfyllnaden sker till grundnivån enligt projektering fas 1, se projekteringshandling med höjdsättning i bilaga 2, där så är möjligt utan att Trafikverket behöver anlägga några stödkonstruktioner. I de fall återfyllningen inte kan ske till grundnivån enligt fas 1 ska Trafikverket återfylla till den nivå som är tekniskt möjlig utan att anlägga stödkonstruktioner. Återfyllnad görs i enlighet med bilaga A återfyllning. Trafikverket fransäger sig, genom ingåendet av Avtalet, samtliga återställningsarbeten över den nivå som anges i denna punkt.

4. Tider för överlämnande och avgränsning mot deletapp E02 Centralen och E04 Haga

Trafikverket, Västlänken deletapp E03 Kvarnberget, överlämnar Arbetsområde 1, Nyttjanderättsområdet, Nyttjande inom Älvstrandens fastigheter, Nyttjande utanför järnvägsplanen och Byggplank, enligt bilaga 1, till Staden senast den 2024-01-01. Överlämnandet sker separat enligt ordinarie rutiner. Gällande den del av Nyttjanderättsområdet som angränsar mot Västlänken deletapp E02 Centralen, markerad som "Ev arbetsområde för E02" i bilaga 1, kan den delen komma att lämnas över till Staden i ett senare skede, dock senast 2025-12-31.

Västlänken deletapp E04 Haga kommer att överta Arbetsområde 2 och "Ev arbetsområde för E04", enligt bilaga 1, från E03 Kvarnberget. Detta är planerat att ske årsskiftet 2023/2024. Trafikverket kommer tidigast att kunna överlämna dessa områden till Staden 2025-06-01. Överlämnandet sker separat enligt ordinarie rutiner.

5. Stadens övertagande av gator och gång- och cykelvägar och andra anläggningar

Parterna är överens om att Staden övertar samtliga gator, gång- och cykelvägar och andra park- eller gatanläggningar ("Gatorna") som Trafikverket har anlagt utanför Arbetsområde 1 och 2, enligt bilaga 1. Övertagandet är permanent och innefattar bland annat elsäkerhetsansvaret. Ett permanent övertagande innebär att Staden övertar Gatorna i de skick som Gatorna har dagen då Avtalet undertecknas utan ytterligare krav på Trafikverket. I sammanhanget antecknas att Staden har mottagit all dokumentation som Trafikverket har beträffande Gatorna och att Staden inte har några ytterligare krav på att Trafikverket ska överlämna någon dokumentation. Förtydliganden inom Älvstrandens fastigheter, se nedan.

Övertagande av del av Nyttjande inom Älvstrandens fastigheter

Älvstranden Utveckling AB ("Älvstranden") upplåter del av fastigheterna Nordstaden 35:1 och 36:4 till Trafikverket fram till och med 2023-06-01. Dessa ytor är markerade som "Nyttjande inom Älvstrandens fastighet" i bilaga 1. Trafikverket och Älvstranden har i avtal reglerat att Trafikverket ska återställa dessa ytor till ursprunglig funktion och kvalitet efter slutfört arbete. Trafikverket har för avsikt att förlänga avtalet med Älvstranden att gälla till årsskiftet 2023/2024.

Parterna är överens om att Staden och Älvstranden ska teckna ett avtal där det framgår att Staden övertar Trafikverkets återställnings- och samordningsansvar gentemot Älvstranden från och med 2024-01-01. Staden åtar sig att skyndsamt teckna ett sådant avtal med Älvstranden efter att Avtalet har undertecknats. Kostnaden för Stadens permanenta återställning inom Älvstrandens fastigheter ryms inom ersättningen i punkt 13 i Avtalet. Ersättning för Älvstrandens förlorade

12/12

parkeringsplatsintäkter från och med 2024-01-01 till och med att permanent återställning har skett erläggs av Staden.

6. Hantering av ledningar

Vid tidpunkten för ingåendet av Avtalet har Trafikverket ledningar i ledningsbryggor inom Nyttjanderättsområdet och Arbetsområde 1 och 2 enligt bilagorna L1-L4. Innan Trafikverket överlämnar Nyttjanderättsområdet och Arbetsområde 1 och 2 till Staden enligt punkt 3 och 4 ska Trafikverket förlägga samtliga sådana ledningar med tillräcklig täckning enligt projektering fas 1, bilaga 2, och/eller enligt annan, senare, överenskommelse i fas 2. Gällande de ledningar som Trafikverket har lagt i tillfälliga lägen, men med permanent standard, är Parterna överens om att dessa ses som en befintlighet. Trafikverket kommer att söka ledningsläge för de ledningar som faller under ovanstående kategori. Ledningar som kommer att försörja Västlänken ansvarar Trafikverket för.

7. Stadens åtagande och projekteringsförutsättningar

Staden åtar sig, genom ingåendet av Avtalet, samtliga återställningsarbeten inom ytorna i bilaga 1 och enligt projektering fas 1, bilaga 2. Vid tidpunkten då Avtalet tecknas är Stadens återställningsprojektering påbörjad. Staden ska tillse att Trafikverkets återställningskrav arbetas in i återställningsprojekteringen samt utförs inom angivna tider enligt nedan. Dessa återställningskrav innefattar bland annat följande:

- Sankt Eriksgatan inklusive dess parallella GC-bana ska vara utbyggd och möjlig att driftsätta med full kapacitet senast 2026-12-12.
- Staden anlägger tre parkeringsplatser vid Trafikverkets serviceschakt Sankt Eriksgatan (två för räddningstjänst och en för driftspersonal) nedanför stödmuren senast 2026-12-12. Uppmärkning av parkeringsplatserna ska ske enligt gällande doors-krav. Parkeringsplatser för räddningstjänst får inte ha större lutning än 5% (doors-krav 56454). Lokalisering: se grön yta i bilaga 3.
- Staden utför skyltning för maximal axellast som får belasta taket på Trafikverkets serviceschakt Sankt Eriksgatan. Lokalisering: se orange yta i bilaga 3.
- Staden tillser att räddningstjänsten har tillträde till Kvarnbergets serviceschakt via den parkeringsficka som ska anläggas. Detta ska vara utfört senast 2026-12-12. Lokalisering: se turkos yta i bilaga 3.
- Staden återställer trapporna enligt punkt 9 i Avtalet.

Utöver dessa kan fler återställningskrav tillkomma från Trafikverket under tiden för Stadens återställningsprojektering. Staden ska även låta Trafikverket komma med synpunkter under återställningsprojekteringen på sådant som sker i anslutning till Trafikverkets anläggningar, oaktat om Trafikverket har framställt ett specifikt återställningskrav eller ej.

8. Stadens övertagande av Trafikverkets byggplank

I samband med att Trafikverket överlämnar Arbetsområde 1, och i ett senare skede Arbetsområde 2, till Staden, övertar Staden Trafikverkets byggplank. Byggplanken är markerade på bilaga 1. Trafikverket ska lämna kvar belysningen som är monterad på utsidan av byggplanken. Belysningen matas inifrån Trafikverkets arbetsområde och matningen med tillhörande kablar kommer att demonteras av Trafikverket i samband med Överlämnandet. Staden behöver därför tillse en egen central för den belysningen som är på byggplanket.

an
R

Staden ansvarar för och bekostar nedtagning av byggplanken när dessa inte längre behövs. Beträffande de konstverk som finns på byggplanken övergår konstverken till Staden. Staden ansvarar för eventuell klottersanering efter att byggplanken har överlämnats.

9. Trappor

Trafikverket har utfört åtgärder på fyra trappor i anslutning till aktuellt arbetsområde. Dessa trappor är: Gunnar Karlssons Trappa, trappa för Mjölnergatan, utrymningstrappan inom fastigheten Nordstaden 30:1 och trappan intill slänten vid kommande serviceschakt Sankt Eriksgatan. Den sten som Trafikverket tillvaratog i samband med demontering av trapporna finns mellanlagrad på Stadens upplagsyta i Bergsjön. Trafikverket överläter samtligt mellanlagrat material till Staden.

Gällande Gunnar Karlssons Trappa: befintlig ståltrappa lämnas kvar till Staden för demontering. Staden återställer därefter Gunnar Karlssons Trappa.

Staden övertar materialet från den nedmonterade trappan vid Mjölnergatan. Staden återställer trappan.

Utrymningstrappan på innergården inom Nordstaden 30:1 demonteras av Staden efter att Sankt Eriksgatan är utbyggd och driftsatt.

Trappan intill slänten vid serviceschakt Sankt Eriksgatan projekteras och byggs av Staden. Placeringen av trappan ska antingen vara samma läge som innan, alternativt närliggande positionering (maximal förflyttningen fem meter). Trappans tidigare läge framgår av gul yta i bilaga 3.

Trafikverket har inga förpliktelser gällande ovan nämnda trappor efter att arbetsområdet är överlämnat till Staden enligt punkt 3 och 4. Ev. tillstånd för demontering och uppbyggnad av dessa trappor ansvarar Staden för.

10. Träd och kulturmiljö

Träd

Trafikverket har ett villkor i tillåtligheten för Västlänken om att minimera påverkan på Stadens trädmiljöer. Trafikverket har flyttat/tagit ner träd för att ge plats åt byggande av Västlänken. Staden har fått ersättning av Trafikverket för träden. I samband med återställningsarbetet åligger det Staden, på Stadens bekostnad, att tillse att träd får plats i den nya gestaltningen.

Kulturmiljö

I Trafikverkets tillåtlighetsprövning för Västlänken har regeringen meddelat ett kulturmiljövillkor. Villkoret innebär att det åligger Trafikverket att så långt som möjligt bevara, synliggöra och införliva kulturmiljö i anslutning till Västlänken. Parterna är överens om att Staden genom sitt gestaltungsarbete ska säkerställa att platsens kulturhistoriska värde är en del av den framtida gestaltningen då Kvarnberget är en del av riksintresseområdet för kulturmiljö. Trafikverket kommer att dela med sig av det arkeologiska underlaget som finns för området. Trafikverket har sparat och mellanlagrat arkeologiska lämningar som Staden kan använda i gestaltningen av området.

11. Delning av handlingar

Vid tidpunkten för Stadens återställande är Västlänken en befintlighet. Staden ska ta det i beaktande och vid behov fråga Trafikverket efter handlingar och dokumentation. Utbytet av handlingar sker genom att de laddas upp elektroniskt i ett webbaserat projektverktyg; Trafikverkets samarbetsyta (PDB), med gemensam åtkomst för Parterna. På denna samarbetsyta ska materialet vara tydligt

in
OK
PL

paketerat, vilket Trafikverket ansvarar för med beskrivning av avvikelser. Staden säkerställer att Staden och Stadens övriga aktörer får tillgång till material på ett effektivt sätt för att kunna fullfölja återställningsarbetet med beaktande av Västlänken. Arbetssättet för delning av dokumentation och för behörighet till systemet PDB beskrivs i Trafikverkets handledning "Extern samordningsyta – Behörighet och dokumenthantering".

12. Tillträde till Stadens arbetsområde

Även efter att Arbetsområde 1 och 2 och Nyttjanderättsområdet har överlämnats till Staden kan Trafikverket behöva visst tillträde till områdena för fortsatt arbete med installationer och dylikt i Västlänken. Sådant tillträde kan avse gångpassage, gångtunnel eller liknande för att Trafikverket ska ha möjlighet att ta sig ner i Västlänken. I de fall Trafikverket är i behov av sådant tillträde ska Trafikverket inhämta godkännande från Staden enligt Stadens ordinarie processer.

13. Ersättning

Trafikverket ersätter Staden för de återställningsarbeten som Trafikverket inte behöver utföra vid deletapp Eo3 Kvarnberget, inkl. övriga villkor enligt Avtalet. Total återställningskostnad är beräknad till 116 miljoner kronor enligt bilaga 4. Staden ska bära kostnader för höjd bärighetsklass från BK2 till BK1, fördröjningsmagasin och träd. Den återstående kostnaden, 84 700 000 kronor, ska Trafikverket ersätta Staden med.

Staden fakturerar Trafikverket till 84 700 000 (åttiofyramiljoner sjuhundratusen) kronor. Fakturan skickas tidigast 2023-01-10. Fakturan skickas till Trafikverket som e-faktura, GLN-nummer 7350005120115. Fakturan ska märkas med EF1819, Markus Rangmar samt TRV 2016/17739.

14. Ändringar och tillägg

Tillägg till eller ändringar av Avtalet ska vara skriftliga och vederbörligen undertecknade av båda Parter.

15. Tvist

Tvist avseende tillämpning eller tolkning av Avtalet ska avgöras av allmän domstol enligt svensk lag.

16. Avtalets giltighet

Avtalet träder i kraft när det har undertecknats av behöriga företrädare för Parterna och gäller till dess att samtliga åtaganden enligt Avtalet är fullföljda.

-----Signatursida följer-----



Ärendenr: TRV 2016/17739

2022 - 11-18

För Staden



2022 - 11-18

För Staden


Robert Nilsson



TRAFIKVERKET

2022 - 10-27

För Trafikverket



Bo Larsson

2022 - 11-02

För Trafikverket



Patrick Guné

Bilageförteckning:

- Bilaga 1: Karta, området som berörs av Avtalet
- Bilaga 2: Höjdsättning projektering fas 1
- Bilaga 3: lokaliseringar för Stadens projekteringsåtagande
- Bilaga A Återställning
- Bilaga L1: Optoledning
- Bilaga L2: El-ledningar
- Bilaga L3: VA-ledningar
- Bilaga L4: Opto-ledningar
- Bilaga 4: Beräkningsunderlag för ersättning



Återställande Kvarnberget

Svar på yrkande från exploateringsnämnden

2023-05-17

Versionshantering

Datum	Version	Beskrivning	Ändrat av

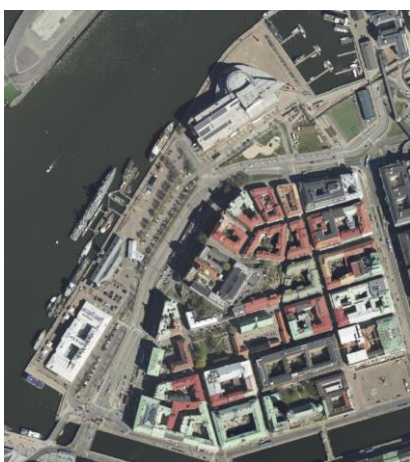
Innehåll

1	Bakgrund	3
2	Organisation	5
3	Fortsatt stadsutvecklande arbete	5
4	Konsekvenser av att avvakta med återställningen efter Västlänken	6
5	Vad innebär genomförandebeslutet?	6

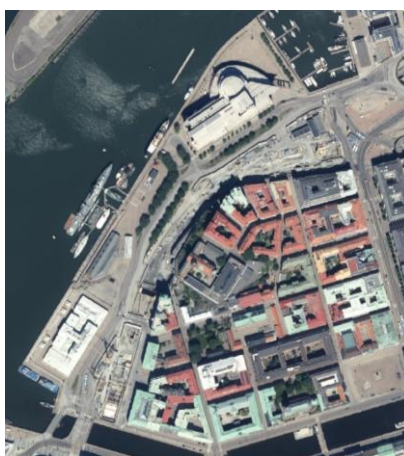
1 Bakgrund

När Götaleden färdigställdes 2005 var tanken att detta skulle möjliggöra för staden att närma sig vattnet. Dock lämnades den äldre trafikstrukturen kvar längs Packhuskajen, vilket innebar en fyrfilig, storskalig väg som i sin utformning fortfarande fungerade som en barriär mellan staden och kajen.

För att kunna utföra utbyggnaden av Västlänkens Kvarnbergsetapp längs Packhuskajen, var man tvungen att ta bort hela den befintliga gatan och bygga en tillfällig gata vid sidan av Västlänken i ett nordligt läge. Vid den tidpunkten var huvudplanen att gatan, efter att Västlänken färdigställts, skulle återställas i det äldre läget.



Ortofoto 2017



Ortofoto 2022

Under tiden som gått sedan utbyggnaden av Västlänken startades, har stadens kunskap om områdets framtida utveckling förbättrats. Det har blivit tydligt att det inte är aktuellt att i framtiden att ha en fyrfilig gata som barriär i detta läge. I stället önskar staden en smalare gata som är mer anpassad till miljön och till möjligheterna för framtida stadsutveckling. Trafikverket och staden har kommit överens om att staden tar över återställansvaret efter Västlänken.

Eftersom en ny detaljplan för området inte finns framtagen, har staden inom ramen för huvudprogrammet Centralenområdet i Älvstaden, samverkat kring en lösning av gatan som ger de bästa möjligheterna för framtida stadsutveckling. Det har testats olika varianter och resultatet har blivit att den sammanvägt bästa placeringen av gatan huvudsakligen är ovanpå Västlänken. Övriga ytor för bebyggelse och allmänna platser kan då frigöras.

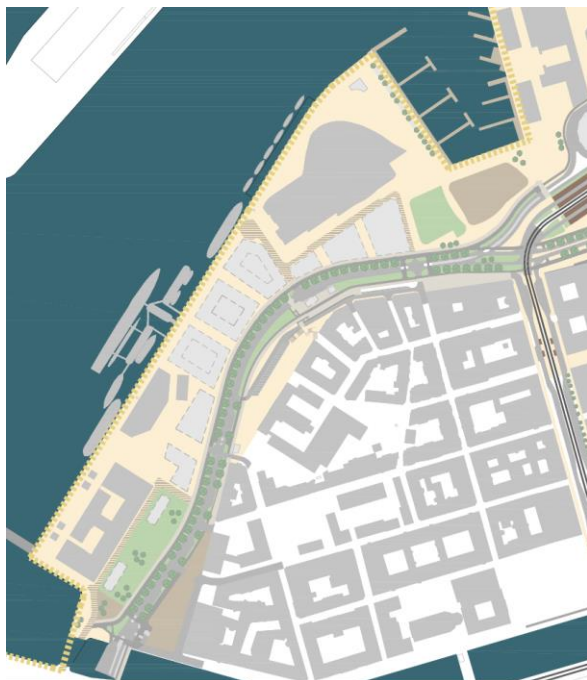
Alternativet att lägga bebyggelsen på Västlänkens tak har utretts. Dock har Västlänken i detta fall visat sig vara kraftigt begränsande för framtida byggnader, med tanke på att tunneltaket inte är dimensionerat för de laster en byggnad skulle innebära och att tunneln ligger mycket nära markytan. Lasterna

måste i stället tas ner på ömse sidor av tunneln vilket innebär en begränsning både för byggnadernas läge och utformning.

Utvecklingen av Centralenområdet som helhet samordnas i form av ett Stadsutvecklingsprogram inom huvudprogrammet för Centralenområdet, där version 1 och 2 är färdigställda och arbete med version 3 pågår vilket beräknas vara klart under hösten 2023. Resultatet för arbetet kring den bästa placeringen av den nya gatan finns sammanställt i den strukturskiss som är med i det uppdaterade stadsutvecklingsprogrammet för Centralenområdet.

Ett utdrag ur utkastet till strukturskiss avseende aktuellt området visas nedan. På skissen ser man att gatan, så långt det är möjligt, placeras ovanpå Västlänken (jämfört med ortofotot ovan från 2022, där de öppna schakterna visar Västlänkens kommande läge) för att skapa ytor där bebyggelse och allmänna platser kan placeras utan de begränsningar som den underjordiska tågtunneln ger. Kvarnbergsetappen kommer att utgöra en del av den planerade boulevarden som sträcker sig från Stora Hamnkanalen, förbi Nordstan och Regionens hus bort till Kämpegatan och som ansluter till Stationsmotet. Utbyggnationen av detaljplanen Norr om Nordstan och detaljplanen för Västlänken station Centralen de kommande åren kommer också förverkliga resterande delar av den planerade boulevarden som senare även kan förlängas österut in i Gullbergsvass.

Placeringen av gatusektionen och dess uppbyggnad omöjliggör inte en eventuell framtida spårvägsdragning, den så kallade Operalänken, längs sträckan.



Utkast till strukturskiss från stadsutvecklingsprogram för Centralenområdet, utdrag för aktuellt område

2 Organisation

Inom det aktuella området sker det stadsutvecklande arbetet inom ramen för Älvstadshuvudprogrammet Centralenområdet. Inom huvudprogrammet är alla delar av stadens stadsutvecklande förvaltningar representerade, tillsammans med andra berörda kommunala parter som Göteborgs Energi, socialförvaltningen centrum, kretslopp och vatten etc.

Placeringen av gatan har tagits fram genom en längre process med till exempel workshops och skissarbete. Under processen har de tidigare förvaltningarna stadsbyggnadskontoret, fastighetskontoret, trafikkontoret, park- och naturförvaltningen med flera deltagit.

I arbetet med att ta fram en trädkantad gata med generösa ytor för gång- och cykeltrafikanter, med rening och fördröjning av dagvatten, har styrdokument beaktats såsom cykelprogram, översiktsplan och stadens övergripande strategier. Hänsyn har tagits till spårreservatet som finns i översiktsplanen på den aktuella sträckan.

3 Fortsatt stadsutvecklande arbete

Berörda förvaltningar, i första hand stadsbyggnadsförvaltningen och exploateringsförvaltningen, har för avsikt att fortsätta det stadsutvecklande arbetet för området Packhuskajen-Kanaltorget genom en kommande planprocess. Gällande detaljplaner (från år 1864-1998) ger inte stöd för den önskvärda utvecklingen av området. En kommande detaljplaneprocess bör inledas med ett tidigt skede som reder ut övergripande frågor och målkonflikter, exempelvis en förstudie eller ett planprogramsarbete. Förvaltningarna avser att återkomma till exploateringsnämnden respektive stadsbyggnadsnämnden kring frågan om planansökan och planbesked.

En detaljplaneprocess med den storlek och komplexitet som det aktuella området ger, bedöms ta minst tre år, troligtvis längre. Komplexiteten ligger inte enbart i frågor som den kommunala organisationen kan styra över, utan inbegriper frågor som riksintressen, större infrastrukturanläggningar, fornlämningar och regionala målpunkter där statliga och regionala aktörer nödvändigtvis måste vara en del av processen.

4 Konsekvenser av att avvakta med återställningen efter Västlänken

De stadsutvecklande förvaltningarna bedömer gemensamt att det inte är lämpligt att avvakta återställningen efter Västlänken till dess en ny detaljplan är framtagen med avseende på ekonomiska och stadsutvecklingsmässiga ställningstaganden. Med hänsyn tagen till detaljplaneprocessen enligt ovan, med också till påföljande projektering, upphandling och byggnation, bedöms en lösning som avvaktat en detaljplaneprocess ligga minst fem år fram i tiden, troligtvis längre.

Det är angeläget att återskapa en välfungerande stadsmiljö och gata i området, efter år av byggnationer och därmed sämre trevnad, framkomlighet och orienterbarhet. Att inte återställa gatan skulle innebära att Västlänkens ytor lämnas antingen inhägnade med plank likt idag eller får en väldigt enkel tillfällig utformning. Om den tillfälliga gatans läge kvarstår så innebär det också att cyklisterna och gående inte får förbättrad framkomlighet och vistelsekvaliteter på sträckan i närtid. Det blir fortsatt svårt att röra sig tvärs över gatan och tillgängligheten till Kvarnberget är fortsatt dålig. Vid framför allt Kanaltorget så utgör den tillfälliga gatan en stor barriär mot vattnet. Trafikverket har haft den nya planerade sträckningen av gatan som förutsättning för bland annat för nya ledningslägen och att ledningarna är dimensionerade för kommande exploatering i området.

Att bygga ut boulevarden enligt förslaget skulle i stället utgöra ett första steg i stadsutvecklingen för området samt påbörja en process för att skapa kvaliteter och knyta staden närmare vattnet. Byggnationen av boulevarden frigör dessutom stora ytor som kan få en platsskapande, tillfällig användning i väntan på den framtida stadsutvecklingen av området.

Staden vill inte att Trafikverket genom projekt Västlänken återställer den gamla trafiklösningen som låg kvar efter att Götatunneln färdigställdes och parterna har kommit fram till en ekonomisk lösning där Trafikverket betalar för att staden återställer området. En konsekvens av inte bygga boulevarden inom de närmsta åren kan bli att staden eventuellt blir återbetalningsskyldig till Trafikverket.

5 Vad innebär genomförandebeslutet?

Ett genomförandebeslut innebär att detaljprojekteringen fortsätter utifrån de framtagna principerna i trafikförslaget. I det fortsatta arbetet med utformningen av boulevarden ska exploateringsförvaltningen fortsätta samarbetet med

stadsbyggnadsförvaltningen för att vidareutveckla trafiklösningarna så att det skapas möjligheter för en stadsgata med höga stadskvaliteter. Det kommer att finnas möjlighet att justera gatans dragning på någon mindre del av sträckan även efter det att det finns en framtagen detaljplan. Dock så är placeringen av gatan som tidigare nämnts i huvudsak placerad med hänsyn taget till ytor där det finns begränsningar för eventuell husbyggnation såsom Västlänkens tågtunnel med dess serviceschakter och Götatunneln.



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2023-05-26

SBN 2023-06-20

Dnr: SBF-2023-01149

Per Osvalds / Marie Rörstad / Carl-Johan Schultze

Telefon: 031-368 18 25

E-post:

fornamn.efternamn@stadsbyggnad.goteborg.se

Svar på remiss från exploateringsförvaltningen avseende genomförandebeslut för Kvarnberget

Förslag till beslut

I stadsbyggnadsnämnden

1. Tjänsteutlåtandet godkänns
2. Tjänsteutlåtandet översänds till exploateringsförvaltningen som yttrande över remissen.
3. Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning

Genomförandebeslut för återställning av Kvarnberget efter västlänkens byggnation togs upp i Exploateringsnämnden, 2023-03-27. Ärendet återremitterades efter yrkande av C, M, D, SD, S, V, MP med instämmande av KD. Svar på yrkandet begärdes ske i samråd med stadsbyggnadsnämnden. Exploateringsförvaltningen har nu tagit fram ett svar och skickat detta till stadsbyggnadsförvaltningen för remiss inför beslut i Exploateringsnämnden. Exploateringsförvaltningens svar har behandlats inom huvudprogrammet för Centralenområdet.

Exploateringsförvaltningen redogör i sitt svar för bakgrund och förslag till fortsatt arbete gällande genomförandet av återställningen av Kvarnberget. Förslaget till placering av gata har tagits fram genom en längre förvaltningsövergripande process, med workshops och skissarbete, där olika alternativ har testats, och där även möjligheter till bebyggelse på Västlänkens tak studerats. Förslaget till placering av gata är tänkt att medverka till att ge de bästa möjligheterna för framtida stadsutveckling. En lösning finns beskriven i strukturskiss till stadsutvecklingsprogrammet för Centralenområdet där en ny version 3.0 finns klar inom kort.

Exploateringsförvaltningen betonar att berörda förvaltningar, främst Exploateringsförvaltningen och Stadsbyggnadsförvaltningen, har för avsikt att fortsätta det stadsutvecklande arbetet för området genom en planprocess där framtida exploateringsmöjligheter och samtlig allmänplats mark prövas. Dock kan inte återställningen av gatan efter byggandet av tunneln för västlänken invänta en färdig detaljplan.

Stadsbyggnadsförvaltningen stödjer remissförslaget och lämnar det, tillsammans med tjänsteutlåtande, till Exploateringsförvaltningen för nämndbeslut.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Förvaltningen har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension.

Att lägga gatan på den ur flera synpunkter bästa placeringen för att möjliggöra för framtida stadsutveckling och detaljplanering på bästa sätt, ses som positivt. Alternativet är att återställa till tidigare läge, med en fyrfältig genomfartsgata innehållande två körfält för bil och två för kollektivtrafik, för att sedan flytta den när detaljplanen är klar.

Bedömning ur ekologisk dimension

Förvaltningen har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension.

Bedömning ur social dimension

Att avvakta med återställningen efter Västlänken till dess en ny detaljplan är framtagen bedömer stadsbyggnadsförvaltningen inte är lämpligt ur en social dimension. Att avvakta med återställandet av gatan i dess nya placering skulle i stället innebära att området under en lång tid fortsätter vara en stor impedimentyta bakom ett plank i ett av stadens mest centrala lägen, och en otrygg miljö, med en tillfällig gata, vilket inte kan ses som positivt utifrån ett barn-, mångfalds- och jämställdhetsperspektiv.

Att bygga ut gatan enligt förslaget skulle i stället utgöra ett första steg i stadsutvecklingen för området samt påbörja en process för att skapa kvaliteter och knyta staden närmare vattnet. Byggnationen av gatan frigör dessutom stora ytor som kan få en platsskapande, tillfällig användning i väntan på den framtida stadsutvecklingen i området.

Bilagor

1. Exploateringsförvaltningens svar på yrkande i exploateringsnämnden med avseende på genomförandebeslut för Kvarnberget med diarienummer EXF-2023-00244
2. Återställandet av Kvarnberget, yrkande angående ärende 15, genomförandebeslut Kvarnberget, 2023-03-27
3. Genomförandebeslut Kvarnberget, Tjänsteutlåtande, 2023-02-27

Ärendet

Genomförandebeslut för återställning av Kvarnberget efter Västlänkens byggnation togs upp i Exploateringsnämnden, 2023-03-27. Ärendet återremitterades efter yrkande av C, M, D, SD, S, V, MP med instämmande av KD. Svar på yrkandet begärdes ske i samråd med stadsbyggnadsnämnden. Exploateringsförvaltningen har nu tagit fram ett svar och skickat detta till stadsbyggnadsförvaltningen för remiss inför beslut i Exploateringsnämnden. Exploateringsförvaltningens svar har behandlats inom huvudprogrammet för Centralenområdet.

Beskrivning av ärendet

Beskrivning av ärendet utifrån från Exploateringsförvaltningens remissvar.

Bakgrund

När Götaleden färdigställdes 2005 var tanken att detta skulle möjliggöra för staden att närma sig vattnet. Dock lämnades den äldre trafikstrukturen kvar längs Packhuskajen, vilket innebar en fyrfilig, storskalig väg, innehållande två körfält för bil och två för kollektivtrafik, som i sin utformning fortfarande fungerade som en barriär mellan staden och älven.

För att kunna genomföra utbyggnaden av västlänkens Kvarnbergsetapp längs Packhuskajen, var man tvungen att ta bort hela den befintliga gatan och bygga en tillfällig gata vid sidan av västlänken i ett mer nordvästligt läge.

Staden har tagit över återställandeansvaret från Trafikverket efter västlänken och när västlänken lämnar området ska marken återställas. Staden vill dock inte att gatan ska återställas till den tidigare gatan och fyrfiliga barriären.

Staden har inom ramen för huvudprogrammet Centralenområdet i Älvstaden arbetat förvaltningsövergripande och samverkat kring en lösning av gatans läge som bedöms ge de bästa möjligheterna för framtida stadsutveckling. Flera varianter har testats, och även möjlighet till bebyggelse på Västlänkens tak har utretts. Den sammantaget bästa placeringen av gatan är huvudsakligen ovanpå västlänken. Resultatet finns sammanställt i den strukturskiss som är med i det uppdaterade stadsutvecklingsprogrammet 3.0 för Centralenområdet som nu pågår.

Placeringen av gatusektionen och dess uppbyggnad möjliggör inte en eventuell framtida spårvägsdragning, den så kallade Operalänken, längs sträckan.

Fortsatt stadsutvecklande arbete

Berörda förvaltningar, i första hand stadsbyggnadsförvaltningen och exploateringsförvaltningen, har för avsikt att fortsätta det stadsutvecklande arbetet för området Packhuskajen - Kanaltorget i en kommande planprocess. Gällande detaljplaner (från år 1864 - 1998) ger inte stöd för den önskvärda utvecklingen av området. En kommande detaljplanprocess bör inledas med ett tidigt skede som reder ut övergripande frågor och målkonflikter, exempelvis en förstudie eller ett planprogramsarbete för att övergå till att slutligt pröva möjligheter för exploatering och ytor för allmän plats.

Konsekvenser av att avvakta med återställningen

De stadsutvecklande förvaltningarna (inom huvudprogrammet för Centralenområdet) bedömer gemensamt att det inte är lämpligt att avvakta med återställning efter Västlänken till dess en ny detaljplan är framtagen. Att bygga ut boulevarden enligt förslaget skulle i stället utgöra ett första steg i stadsutvecklingen för området samt påbörja en process för att skapa kvaliteter och knyta staden närmare vattnet. Byggnationen av boulevarden frigör dessutom stora ytor som kan få en platsskapande, tillfällig användning i väntan på den framtida stadsutvecklingen i området. Att inte bygga ut boulevarden/gatan enligt förslaget skulle i stället innebära att området fortsatt under en lång tid var en stor impedimentyta bakom ett plank i ett av stadens mest centrala lägen.

Vad innebär genomförandebeslutet

Ett genomförandebeslut innebär att detaljprojekteringen fortsätter utifrån de framtagna principerna i trafikförslaget. I det fortsatta arbetet med utformningen av boulevarden ska exploateringsförvaltningen fortsätta samarbetet med stadsbyggnadsförvaltningen för att vidareutveckla trafiklösningarna så att det skapas möjligheter för en stadsgata med höga stadsqualiteter. Det kommer att finnas möjlighet att justera gatans dragning på någon mindre del av sträckan även efter det att det finns en framtagen detaljplan.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen delar bakgrundsbild och förslag till fortsatt arbete som exploateringsförvaltningen beskriver i sitt svar. Stadsbyggnadsförvaltningens tjänstemän har deltagit i arbetet med förslag till återställning av gatan, bland annat inom huvudprogrammet för Centralenområdet i Älvstaden.

Pågående och kommande arbeten inom området vid Packhusplatsen

Stadsbyggnadsförvaltningen vill lägga till att inom området mellan Operan och Stora Hamnkanalen pågår inte bara arbetet med västlänken delsträcka centralen utan även planering för gång- och cykelbro mellan Packhusplatsen och Lindholmen, det kommande kanalursprojektet, förstudie för Operalänken, samt uppdatering av Stadsutvecklingsprogrammet för Centralenområdet 3.0.

Etapp Haga i västlänkenarbetet kommer också under en avsevärd tid framöver att på Packhusplatsen behöva ett etableringsområde och en tillfart till tunneldelen under Skeppsbron. Detta område bedöms idag kunna sträcka sig ungefär från hamnkanalen och upp till Postgatans förlängning. Detta innebär att man i denna del fortsatt måste ha kvar den tillfälliga gatusträckningen, under en något längre tid än resterande del av gatan, men att man strax norr om Postgatan och fram till Östra Hamngatan kan återställa och förlägga den nya sträckningen på den plats som ur ett övergripande perspektiv, inbegripet exploateringsmöjligheter bedöms vara det bästa läget.

Behov av planprocess samt tillfälliga åtgärder

Stadsbyggnadsförvaltningen delar även bilden av att ett helhetsgrepp över Kvarnbergsområdet behöver tas fram i form av en planprocess, för att göra en samlad bedömning och ange ett ställningstagande för utvecklingen av området. Detta för att säkra en sammanhållen stadsutveckling av området. Stadsutvecklingsprogrammet för Centralenområdet som är under uppdatering ger dock en tidig övergripande bild, en struktur för området, vilken bedöms fungera som grund.

Stadsbyggnadsförvaltningen ser positivt på att starta en planprocess för området. En planprocess tar cirka 2-3 år att genomföra och Stadsbyggnadsförvaltningen delar därmed bilden att en återställning inte helt kan avvakta en färdigställd detaljplan.

Stadsbyggnadsförvaltningen vill lägga till att fram till att planprocessen är genomförd och beslutad så bör det arbetas med tillfälliga platsskapande åtgärder på de ytor som ligger jämte gatans sträckning. Detta för att säkerställa en trygg och trivsamt miljö i väntan på slutligt beslut om användandet av marken.

Tidsperspektiv

Gång- och cykelbron är planerad att vara färdigställd cirka 2030/2031, med genomförande några år innan dess.

Kanalmursprojektet, aktuell del, inklusive sluss och skyddsportar är uppskattad att genomföras runt år 2030.

Återställningen av Kvarnberget, gatusträckning norr om Postgatan beräknas lämnas tillbaka årsskiftet 2023/2024, för återställning därefter.

Återställningen av Kvarnberget, gatusträckning söder om Postgatan är svår att säga när den ska vara genomförd, hör till västlänken etapp Haga.

En planprocess beräknas ta 2 - 3 år.

Att samköra en planprocess och en återställningsprocess i vissa delar skulle kunna vara möjligt om planprocess startas upp i närtid.

Styrande dokument

Stadsbyggnadsförvaltningen vill förtydliga vikten av att beakta styrande dokument som berör området. Det är även viktigt att fortsatt ha en kontinuerlig dialog kring strategiska avväganden samt platsens framtida användning och funktion i den fortsatta arbetsprocessen. Både avseende återställning, platsskapande och planprocess.

Det är positivt att placeringen av gatusektionen inte omöjliggör en framtida Operalänk och att reservat framtida spårväg i Göteborgs översiktsplan följs. I Målbild Koll2035 är sträckan utpekad för Citybuss, som är tänkt att trafikera i egna kollektivtrafikkörfält förberedd för spårväg. Enligt projektet kommer det vara relativt låga trafikflöden på den framtida gatan vilket inte motiverar egna busskörfält på sträckan ur ett framkomlighetsperspektiv. Stadsbyggnadsförvaltningen vill tydliggöra kollektivtrafikens starka framkomlighetsbehov i stråket vilket är viktigt att beakta framgent i projektet, vilket självklart måste vägas mot en eventuell barriäreffekt.

Det behöver säkerställas att det utpekade pendlingscykelstråket kan ansluta och knyta an på ett bra sätt till det övriga cykelnätet utanför planeringsområdet, så att sammanhållande stråk skapas. Läget för pendlingscykelstråket behöver studeras närmare i kommande arbete.

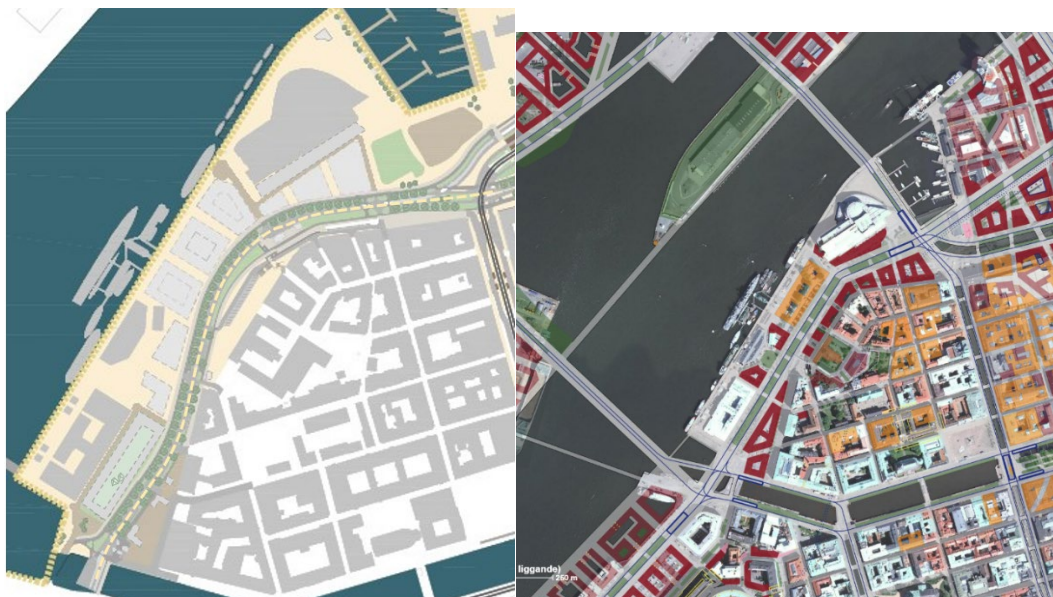
Göteborgs utvidgade innerstad

En gata i föreslaget läge, Figur 1, går i linje med Göteborgs utvidgade innerstad som har en huvudgata och möjlig kollektivtrafik mellan Stora Bommens Bro och Lilla Bommen, se Figur 2.

Figur 1, till vänster, Strukturskiss hämtad från arbetet med stadsutvecklingsprogrammet utökad/kompletterad med byggnader vid Operan, Packhuset och Hovrätten.

Illustrerade ytor för byggnation respektive allmän plats måste prövas i detaljplan.

Figur 2, till höger, Utdrag från Göteborgs utvidgade innerstad över Centralenområdet.



I Göteborgs utvidgade innerstad finns bebyggelse inlagd på östra sidan av gatan. I arbetet med framtagande av förslaget till gatusträckning så har möjlighet till bebyggelse på västlänkens tak utretts och konstaterats vara problematiskt på grund av bärighet på västlänkens tak.

Framtida exploateringsmöjligheter studeras i planprocessen. Vissa delar av föreslagen bebyggelse i Göteborgs utvidgade innerstad kan komma att bli aktuell som en framtida exploatering. Detta behöver studeras i planprocessen och vägas mot alla intressen på platsen inklusive kulturmiljö.

Stadsbyggnadsförvaltningen har uppfattat det som att gatans dragning, i återställningsförslaget, i huvudsak är angiven utifrån en mittlinje som utgångspunkt och att gatans sektionsmått kommer vid anläggandet/återställandet, att kunna anpassas till den framtida trafikeringen där både fordonstrafik inklusive kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik finns med i planeringen. Det har även uppfattats att plats för en eventuell framtida operallänk också medges inom den tänkta sektionen/sträckningen.

Vad innebär genomförandebeslutet

Stadsbyggnadsförvaltningen önskar att innebörden av genomförandebeslutet förtydligas ytterligare inför Exploateringsnämnden.

Bland annat bör det tydliggöras om genomförandebeslutet innebär gatans dragning utifrån placering/sträckning och inte gatusektion och innehåll avseende trafikslag.

Stadsbyggnadsförvaltningen vill återigen lyfta vikten av att genomförandet av återställningen av Kvarnbergets fortsatta arbete ska ske i nära dialog med stadsbyggnadsförvaltningens tjänstemän.

Stadsbyggnadsförvaltningen stödjer remissförslaget och lämnar det, tillsammans med tjänsteutlåtande, till Exploateringsförvaltningen för nämndbeslut.

Henrik Kant

Karoline Rosgardt

Stadsbyggnadsdirektör

Tf. Avdelningschef Detaljplan

§ 415 SBF-2023-01149

Svar på remiss från exploateringsförvaltningen avseende genomförandebeslut för Kvarnberget

Beslut

I stadsbyggnadsnämnden

1. Tjänsteutlåtandet godkänns
2. Tjänsteutlåtandet översänds till exploateringsförvaltningen som yttrande över remissen.
3. Paragrafen justeras omedelbart.

Skäl till beslut

Nämnden beslutar i enlighet med de skäl som anges i förvaltningens tjänsteutlåtande

Tidigare beslut

Bordlagt på förslag av Hampus Magnusson (M) 2023-06-20.

Handlingar

1. Förvaltningens tjänsteutlåtande 2023-05-26, med bilagor
2. Tilläggsyrkande M, D, L, KD 2023-08-22, protokollets bilaga 1
3. Yttrande C 2023-06-20, protokollets bilaga 2

Yrkanden

Hampus Magnusson (M) yrkar bifall till tilläggsyrkande M, D, L, KD.

Emmyly Bönfors (C) yrkar bifall till tjänsteutlåtandet.

Johannes Hulter (S) yrkar bifall till tjänsteutlåtandet och avslag till tilläggsyrkande M, D, L, KD.

Beslutsgång

Ordförande föreslår att nämnden ska besluta att bifalla tjänsteutlåtandet och finner att nämnden beslutar i enlighet med ordförandens förslag. Ordförande föreslår vidare att avslå tilläggsyrkande M, D, L, KD och finner att nämnden beslutar i enlighet med ordförandens förslag. Omröstning begärs.



Protokoll (nr 14)

Sammanträdesdatum: 2023-08-22

Omröstning

Godkänd voteringsproposition: ”Ja för avslag till tilläggsyrkande M, D, L, KD och nej för bifall till tilläggsyrkande M, D, L, KD”.

Vid upprop röstar Johan Zandin (V), Elisabeth Borg (S), Adam Wojciechowski (MP), Beatrice Klein (V), Emmyly Bönfors (C) och Johannes Hulter (S) ja, medan Hampus Magnusson (M), Martin Wannholt (D), Eva Flyborg (L), Jörgen Fogelklou (SD) och Mats Ahdrian (KD) röstar nej.

Med sex ja-röster mot fem nej-röster beslutar nämnden att avslå tilläggsyrkande från M, D, L, KD.

Reservationer

Ledamöterna från M, D, L och KD reserverar sig mot beslutet i förmån för eget yrkande. Även SD reserverar sig mot beslutet.