



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2023-02-27

Diarienummer EXF-2023-01083

Handläggare

Thoomas Almqvist

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

Genomförandebeslut Kvarnberget

Förslag till beslut

I exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutar att genomföra åtgärd Kvarnberget till en kostnad om 116,6 miljoner kronor i 2020 års prisnivå. Exploateringsförvaltningens del av investeringen är 31,9 miljoner kronor.

Sammanfattning

Staden har i samband med planeringen för återställandet av Västlänkens arbete vid etapp Kvarnberget tagit fram ett trafikförslag för att förbättra områdets kvaliteter. Förslag ska nu påbörja projektering. Åtgärdens totalkostnad är 116,6 miljoner kronor (2020 års prisnivå) varv Trafikverket genomåterställandeavtal medfinansierar med 84,7 miljoner. Stadens nettokostnad är 31,9 miljoner kronor. Åtgärden förväntas vara färdigställd 2027.

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.

Åtgärdens är i praktiken helt beroende av Trafikverkets projekt Västlänken och dess återlämnade av ytor till Staden. Trafikverkets arbete med etapp Kvarnberget ingår inte i de delar där arbetet med Västlänken tillfälligt avbrutits utan bedöms kunna färdigställas enligt planerad tidplan.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Åtgärden bedöms till en totalkostnad om 116,6 miljoner kronor i 2020-års prisnivå. Av totalkostnaden är Göteborgs stads netto cirka 31,9 miljoner kronor i 2020 års prisnivå. Detta då Trafikverket genom återställningsavtal för Västlänken bidrar med 84,7 miljoner kronor.

Investeringsmedel för åtgärder har tidigare funnits med i trafikinämndens investeringsunderlag och medel finns avsatta i exploateringsnämndens investeringsbudget för år 2023 samt i investeringsnominering år 2024.

Bedömning ur ekologisk dimension

Åtgärden bedöms positiv ur ekologisk dimension då det omdanade stadsrummet ger ökade ytor för fotgängare och cyklister.

Bedömning ur social dimension

Åtgärden bedöms bidra till att en större mängd personer vistas i området då ytorna bedöms bli mer attraktivt för genomgående gång och cykeltrafik. Även antalet personer som vistas inom området bedöms att öka.

Samverkan

Samverkan har inte bedömts som nödvändigt med de fackliga organisationerna.

Förhållande till styrande dokument

Bilagor

1. Återställandeavtal
2. Trafikföringsprincip Kvarnberget

Ärendet

Staden har i samband med planeringen för återställandet av Västlänkens arbete vid etapp Kvarnberget tagit fram ett trafikförslag för att förbättra områdets kvaliteter. Förslag ska nu inleda projektering. Åtgärdens totalkostnad är 116,6 miljoner kronor (2020 års prisnivå) varv Trafikverket genomåterställandeavtal medfinansierar med 84,7 miljoner. Stadens nettokostnad är 31,9 miljoner kronor. Åtgärden förväntas vara färdigställd 2027.

Beskrivning av ärendet

Projekt Västlänken har ansvar att återställa stadens mark inom Kvarnberget till ursprunglig funktion enligt genomförandeavtal för detaljplan linjen. För att staden skulle kunna lämna besked om återställningen har trafikkontoret genomfört en trafikutredning för området Kvarnberget som har sammanställts i en trafik promemoria med tillhörande trafikförslag. Utifrån detta har Trafikverket genomfört en fas 1 projektering som Göteborg Stad ska detaljprojektera och bygga ut enligt återställningsavtal.

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.

Visionsbild över dagens kanaltorg:



Figur 2. Visionsbild över dagens kanaltorg

Visionsbild från Stenpiren och öster ut:



Figur 3. Visionsbild från Stenpiren och öster ut.

Genomförandetid

Projektering av åtgärden bedöms påbörjas under 2023. Färdigställande av ytor bedöms till 2027 men är starkt beroende av Västlänkens återlämnade av ytor.

Operalänk

En spårväg mellan Stenpiren och Lilla Bommen/Nordstan har tidigare studerats av Staden men är inte föremål för något rekommenderat genomförande. Åtgärden är utformad så att den inte omöjliggör en framtida spårväg men kommer samtidigt inte heller att utföra något förberedande arbete för spårvägen.

Västlänken

Åtgärdens är i praktiken helt beroende av Trafikverkets projekt Västlänken och dess återlämnade av ytor till Staden. Trafikverkets arbete med etapp Kvarnberget ingår inte i de delar där arbetet med Västlänken tillfälligt avbrutits utan bedöms kunna färdigställas enligt planerad tidplan.

Förvaltningens bedömning

Exploateringsförvaltningen bedömer att åtgärden bör genomföras. Detta då de stadsmässiga kvaliteterna bedöms öka inom området samt att åtgärden bidrar till att öka antalet resor till fots samt för cyklister.

Christer Niland
Avdelningschef Stora projekt

Kristina Lindfors
Direktör exploateringsförvaltningen

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 E03 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

PM TRAFIK

KVARNBERGET – TRAFIKFÖRSLAG OCH ANALYS
ÅTERSTÄLLNING



PM TRAFIK

Kund: Göteborg Stad Trafikkontoret
Margaretha Rhodin
Robert Nilsen

Organisation Sigma Civil

Projektansvarig: Magnus Hansson
Upprättad av: Trafik: David Hermansson GFS Konsult (underkonsult)
Landskap: Linn Nilsson
Kulturmiljö: Cecilia Flygare
Granskad av: Margaretha Rhodin
Godkänd av: Magnus Hansson

Projektnummer: 163600
Upprättad: 2021-03-26
Dokumentnummer: RAPPORT-105460
Version: 1.0

Innehållsförteckning

Innehållsförteckning.....	3
1 Bakgrund och syfte	6
2 Projekt mål	8
2.1 Förutsättningar	8
2.2 Samhällspåverkande faktorer	11
2.2.1 Områdeskaraktär och stadsbild	11
2.2.1.1. Innan etablering av Västlänken.....	11
2.2.1.2. Under byggnation av Västlänken	11
2.2.2 Kulturmiljö	11
2.2.2.1. Innan etablering av Västlänken	11
2.2.2.2. Under byggnation av Västlänken	13
2.2.3 Trafiksystem.....	13
2.2.3.1. Innan etablering av Västlänken.....	13
2.2.3.2. Under byggnation av Västlänken	13
2.2.4 Trafikdata	13
2.2.4.1. Innan etablering av Västlänken.....	13
2.2.4.2. Under byggnation av Västlänken	13
2.2.5 Tillgänglighet och framkomlighet	14
2.2.5.1. Innan etablering av Västlänken.....	14
2.2.5.2. Under byggnation av Västlänken	14
2.2.6 Trafiksäkerhet	14
2.2.6.1. Innan etablering av Västlänken.....	14
2.2.6.2. Under byggnation av Västlänken	14
2.2.7 Trygghet	14
2.2.7.1. Innan etablering av Västlänken.....	14
2.2.7.2. Under byggnation av Västlänken	14
2.2.8 Räddningstjänst	14

2.2.8.1.	Innan etablering av Västlänken.....	14
2.2.8.2.	Under byggnation av Västlänken	14
2.2.9	Parkering	15
2.2.9.1.	Innan etablering av Västlänken.....	15
2.2.9.2.	Under byggnation av Västlänken	15
2.2.9.3.	Ledningsnät	15
3	Övergripande trafikförslag	16
3.1	Övergripande kulturmiljö	17
3.2	Övergripande gestaltning	17
3.3	Delområde 1	19
3.3.1.1.	Trafikförslag	19
3.3.1.2.	Kulturmiljö	19
3.3.1.3.	Gestaltning	19
3.4	Delområde 2	21
3.4.1.1.	Trafikförslag	21
3.4.1.2.	Kulturmiljö	21
3.4.1.3.	Gestaltning	21
3.4.1.4.	Trafikförslag	23
3.4.1.5.	Kulturmiljö	23
3.4.1.6.	Gestaltning	23
3.5	Delområde 4	26
3.5.1.1.	Trafikförslag	26
3.5.1.2.	Kulturmiljö	26
3.5.1.3.	Gestaltning	26
4	Konsekvenser av trafikförslag	28
4.1	Samhällspåverkande faktorer	28
4.1.1.1.	Områdeskaraktär och stadsbild	28
4.1.1.2.	Kulturmiljö	28
4.1.1.3.	Trafiksystem	29
4.1.1.4.	Trafikdata	29

4.1.1.5.	Tillgänglighet och framkomlighet.....	29
4.1.1.6.	Trafiksäkerhet.....	30
4.1.1.7.	Trygghet.....	30
4.1.1.8.	Räddningstjänst	31
4.1.1.9.	Parkering.....	32
4.1.1.10.	Ledningsnät	32
5	Förkastade alternativ	33
	Bilagor	33

1 Bakgrund och syfte

Göteborgs Stad genomgår en period av utbyggd kollektivtrafik med flera stora pågående och kommande projekt. Västsvenska paketet är ett samarbetsprojekt för att främja tillväxt samt ett mer hållbart transportsystem i Västsverige.

Samarbetspartners är Göteborgs Stad, Västra Götalandsregionen, Göteborgsregionens kommunalförbund (GR), Region Halland, Västtrafik samt Trafikverket.

Västlänken, som ingår i västsvenska paketet, är i dagsläget den enskilt största infrastruktursatsningen i Göteborgs Stad. Västlänken är en järnvägstunnel under Göteborg med framtida stationer vid Centralstation, Korsvägen och Haga.

I Trafikverkets åtagande ingår att efter byggnation av Västlänken återställa Göteborgs ytor till ursprunglig funktion. I samband med detta ser Göteborgs Stad över områdets utformning och gestaltning.

Projektet Västlänkens karaktär, där tidigare ursprunglig funktion i dag till stor del består av byggarbetsplats, innebär att detta dokument analys dels tar hänsyn till områdets karaktär innan påbörjan av västlänkens etablering, dels områdets karaktär under byggnation av Västlänken.

Analyserat område Kvarnberget/Västra Sjöfarten länkas ihop med detaljplanen Västlänken Norr om Nordstan genom kollektivtrafikstråk.



Figur 1: Karta över centrala delar av Göteborg. Helden rött linje illustrerar analyserat område (Eniro 2020-09-23)



Figur 2: Översiktsbild analyserat område (Eniro 2020-09-23)

2 Projekt mål

2.1 Förutsättningar

Järnvägsplanen är en yta att tillgå för att anlägga Västlänken med kravet att återställa ytan till ursprunglig funktion.

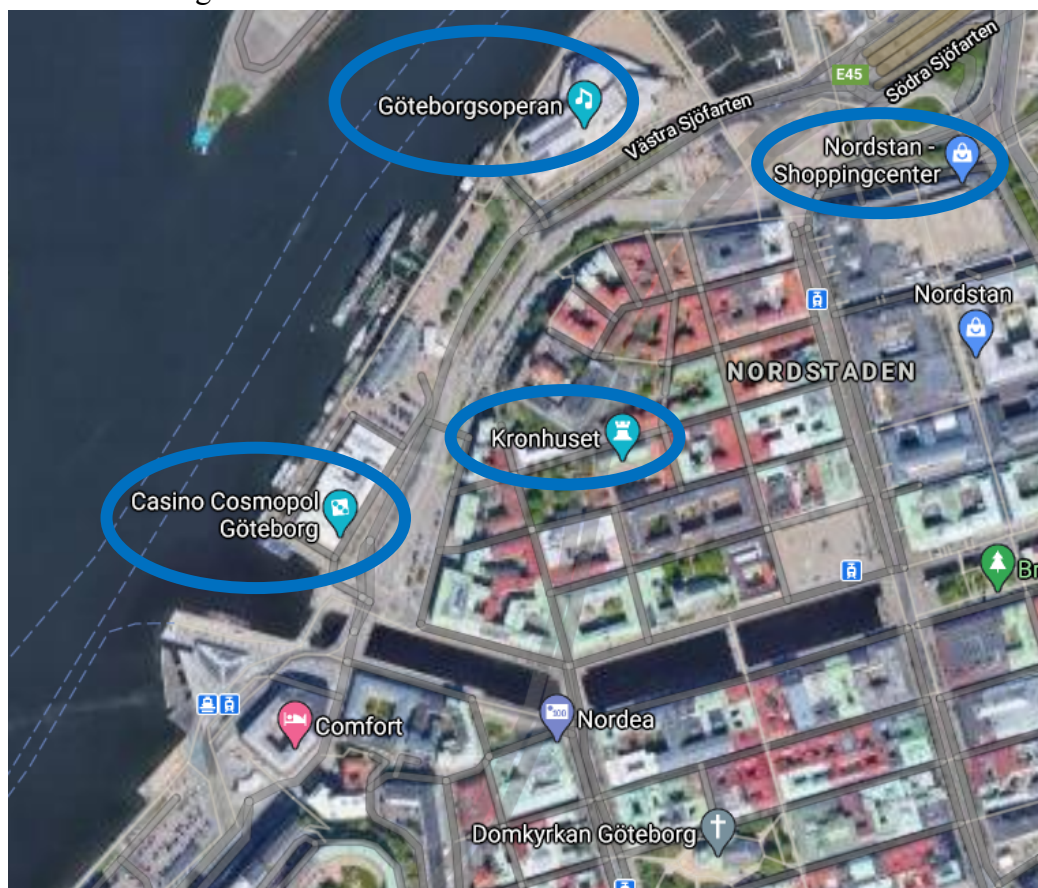
Eftersom Västlänken medför en väsentlig påverkan på området kan inte ursprunglig funktion återställas därför ser Trafikkontoret över möjligheten att återställa Kvarnberget/Västra Sjöfarten med en trafiklösning som uppfyller dagens behov och möjliggör framtida behov av exploatering i området.



Figur 3: Analyserat område. Rastrerad röd linje markerar Järnvägsplanen.

I övrigt skall trafikförslaget bland annat ta hänsyn till:

- Kapaciteten i området och etableringens påverkan på detta
- Målpunktsinventering
- Översiktlig inventering av gång och cykelnät
- Trygghet för gång- och cykeltrafikanter
- Säkerställa räddningstjänstens åtkomst till området
- Möjliggöra ytor för eventuell framtida exploatering
- Kulturmiljön för att säkerställa och tillföra stadsbyggnadskvaliteter, kulturhistoriska och arkitektoniska värden
- Stadsbilden
- Ledningsnät



Figur 4: Större målpunkter kring analyserat område (Google Maps 2020-09-23)

2.2 Samhällspåverkande faktorer

2.2.1 Områdeskaraktär och stadsbild

2.2.1.1. Innan etablering av Västlänken

Före påbörjan av Västlänkens etablering bestod analyserat område, längs med Västra Sjöfarten, till största delen av hårdgjord yta i form av körbanor, parkeringar samt spridda träd och enstaka grönytor. Den tvåfiliga leden med motorvägsstandard, men låg hastighet, var sparsamt trafikerad, då biltrafik mestadels gick genom Götatunneln förutom vid omledning av trafik då den är omledningsväg för Götatunneln, och fungerade som en barriär mot kajen och vattenstråken. Området kring Kanaltorget bestod av torgyta samt oexploaterad grönyta. Kanaltorget har inhyst olika aktiviteter såsom pariserhjul och skateboardpark. Sankt Eriksgatan var enkelriktad i nordlig riktning med gång- och cykelbana.

2.2.1.2. Under byggnation av Västlänken

Enstaka träd har flyttats/avverkats. Stor etableringsyta för byggnation av västlänken har anlagts i form av ett stort plank längs hela det studerade området. Tillfällig omläggning av Västra Sjöfarten för biltrafik med gång- och cykelbana. Kanaltorget består av en byggarbetsplats. Sankt Eriksgatan har bitvis rivits och tagits ur bruk.

2.2.2 Kulturmiljö

2.2.2.1. Innan etablering av Västlänken



Figur 5: Karta över Göteborg från år 1795. Siffror anger kulturhistoriskt värdefulla miljöer beskrivna nedan i text

Kvarnberget (1) är det nordligaste berget av de tre inom den ursprungliga befästningsstaden. På berget uppfördes på 1600-talet två kvarnar. Efter en brand i slutet på 1700-talet började området användas till bostäder. Byggnaden har inrymt Navigationsskolan ligger på berget och syns idag vida omkring.

Området kring Kvarnberget omfattas av riksintresse för kulturmiljövården med unika kulturmiljövården och ingår i fornlämningen L1969:702 som består av stadens kulturlager från 1500-talet och framåt. Staden har en lång historia kopplad till sjöfart som fortfarande präglar stadsbilden.

Centrala Göteborg utgör ett av de förnämsta exemplen på 1600- och 1700-talets stadsanläggnings- och befästningskonst. Befästningslämningen med kanaler, vallgrav, murar (7) och bastioner (B) tillhör landets främsta exempel på kanalstadsplan med sin regelbundet planerade rutnätsplan i gatunät och kvartersstruktur. I och med att Göteborg initialt anlades som en befästning, så utgör befästningslämningen *fundamentet* till Göteborg och dess historia - utan befästningen hade Göteborg inte funnits. Detta fundament präglar fortfarande stadsbilden och har i hög grad gett staden dagens profil.

I nästan 400 år har Stora Bommen (2) varit ett inlopp till Stora Hamnkanalen (3) från Göta älv. Enda vägarna in till staden från älvsidan var genom de bevakade bommarna vid just Stora Bommen respektive Lilla Bommen (4) längre norrut som var en mindre passage från älven mot Östra Hamnkanalen.

Stora hamnkanalen började byggas kring år 1620 då Göteborg anlades som en befäst kanalstad efter holländskt mönster. Kanalen nåddes via Stora Bommen och blev stadens centrum och "finrum". Här skedde all handel in och ut till staden. Tullhuset (5) intill Stora Bommen var navet för stadens ekonomiska kontroll. Bebyggelsen, med Länsresidenset, hovrätten samt rederinäringens och handelsfirmors monumentala kontorshus illustrerar att detta var centrum för just stadens handel och förvaltning. Vid mitten av 1600-talet tillkom i anslutning till Stora hamnkanalen Kronans Masthamn (6) (vid nuvarande Packhusplatsen). Tullhuset var placerat i hamnbassängens västra kant.

I början av 1800-talet påbörjades rivningarna av befästningarna och under 1850- och 60-talen anlades en stensködd kaj längs älven som ett svar på industrins och sjöfartens behov. Lilla Bommens hamnbassäng och kringliggande kajer färdigställdes tio år senare. Lilla Bommen blev snabbt kanaltrafikens huvudstation där lastbåtar och passagerarbåtar utgick ifrån. Järnvägsspår drogs fram längs kajerna som ett resultat av de ökade varuströmmarna. Av dessa finns idag inga synliga spår. Masthamnen fylldes igen och det ursprungliga Tullhuset vid Stora Bommen ersattes av Tull- och Packhuset (numera Casino Cosmopol) som uppfördes längs den nya stensködda kajen. Fällbron vid Stora Bommen ersattes av en vridbar svängbro i järn i mitten av 1800-talet. Östra Hamnkanalen som mynnade ut i Lilla Bommen lades igen på 1930-talet.

2.2.2.2. Under byggnation av Västlänken

Omfattande arkeologiska utgrävningar har gjorts och pågår fortfarande där Västlänken anläggs. Undersökningarna har bland annat fördjupat kunskapen om Lilla Bommen, Masthamnen, tullhusområdet vid Stora Bommen och dess betydelse, samt försvarsmurarna mot havet.

I Kvarnbergsområdet har bland annat befästningsmurar och andra delar av försvarsanläggningen som tidigare skyddade staden mot angrepp från havet påverkats av byggnationen. Där den stora Masthamnen tidigare låg har man hittat flera skeppsvrak från 1600-talet och fram till 1800-talet samt lämningar efter Tullhuset som haft en mycket viktig funktion för stadens handel.

De allra flesta lämningar som framkommit i samband med utgrävningar är dokumenterade men borta för alltid. Stenar från bland annat tullhusområdet och försvarsmuren finns sparade för att eventuellt kunna användas i en framtida gestaltning av området. Försvarsmuren är, där den påverkats av Västlänken riven ner till markplan. Delar av befästningsverken som inte berörts av Västlänkens byggnation ligger med största sannolikhet kvar under mark om de inte förstörts av sentida sprängning.

2.2.3 Trafiksystem

2.2.3.1. Innan etablering av Västlänken

Före påbörjad byggnation av västlänken bestod studerat område av Västra sjöfarten med dubbelfiliga körbanor som var sparsamt trafikerade. Denna led fungerade dock som en omledningsväg för eventuella stopp i Götatunneln. Sankt Eriksgatan en enkelriktad bilväg med Cykel- och gångbana. Kanaltorget dominerades av busshållplatser. Separerad cykel- och gångbana längs Västra Sjöfartens västra/norra del.

2.2.3.2. Under byggnation av Västlänken

Biltrafiken går genom främst Götatunneln men begränsas från januari 2021 då ett rör stängs av. Körbana för bil och kollektivtrafik på tillfällig omläggning av Västra Sjöfarten med separat cykel- och gångbana. Denna är också utpekad omledningsväg för Götatunneln.

2.2.4 Trafikdata

2.2.4.1. Innan etablering av Västlänken

Viss bil- och kollektivtrafik trafikerade leden men då större delen av trafiken gick genom Götatunneln.

2.2.4.2. Under byggnation av Västlänken

Viss kollektivtrafik går på den tillfälliga omledningen av Västra Sjöfarten pga. omläggningar av trafik i zoner nära området tex Nils Ericssons terminalen. Mycket byggtrafik rör sig i området.

2.2.5 Tillgänglighet och framkomlighet

2.2.5.1. Innan etablering av Västlänken

Tillgängligheten för fotgängare och cyklister begränsades kraftigt av en tvåfilig led. På en sträcka av ca 600 meter fanns fyra möjligheter att ta sig över leden. Ture Rinmans gångbro och tre signal styrda passager. Gång- och cykelbana längs Västra Sjöfarten och Sankt Eriksgatan. Situationen var särskilt ogynnsam för människor med rörelsenedsättningar med stora lutningar.

2.2.5.2. Under byggnation av Västlänken

Biltrafiken går till största delen genom Götatunneln eller tillfällig omläggning av Västra Sjöfarten. Separerad gång- och cykelväg går längs med Västra Sjöfartens västra sida.

2.2.6 Trafiksäkerhet

2.2.6.1. Innan etablering av Västlänken

Leden inbjöd till höga hastigheter. Separerade gång- och cykelbanor existerade. Ture Rinmans Gångbro medgav ingen god tillgänglighet för rörelsehindrade.

2.2.6.2. Under byggnation av Västlänken

Området trafikeras av mycket byggtrafik vilket får anses försämra trafiksäkerheten. Byggarbetsplatser omgivna av plank ger en delvis mörk situation med dålig sikt som följd.

2.2.7 Trygghet

2.2.7.1. Innan etablering av Västlänken

Avsaknaden av bostäder och övrig bebyggelse innebar att delar av området kunde upplevas som ödsligt och otryggt efter kontorstid och på kvällen. Flera platser kunde upplevas som nedgångna och obehagliga. Områden kring Operan och Kasinot var tillgängliga även under kvällstid och fler människor i rörelse kunde öka trygghetskänslan.

2.2.7.2. Under byggnation av Västlänken

Delar av området upplevs som otryggt, främst under kvälls- och nattid men även under dagtid med dålig sikt och mörka områden instängt med plank.

2.2.8 Räddningstjänst

2.2.8.1. Innan etablering av Västlänken

Räddningstjänstens tillgång till området var mycket god.

2.2.8.2. Under byggnation av Västlänken

Räddningstjänstens tillgång till området är lägre givet pågående markarbeten och byggtrafik på tillfällig omläggning av gata. Etableringens plank begränsar tillgängligheten framför allt vid Kvarnberget.

2.2.9 Parkering

2.2.9.1. Innan etablering av Västlänken

Ca 100 Parkeringsplatser vid Västra Sjöfarten från Operan och söderut samt ca 50 vid Sankt Eriksgatans södra del.

2.2.9.2. Under byggnation av Västlänken

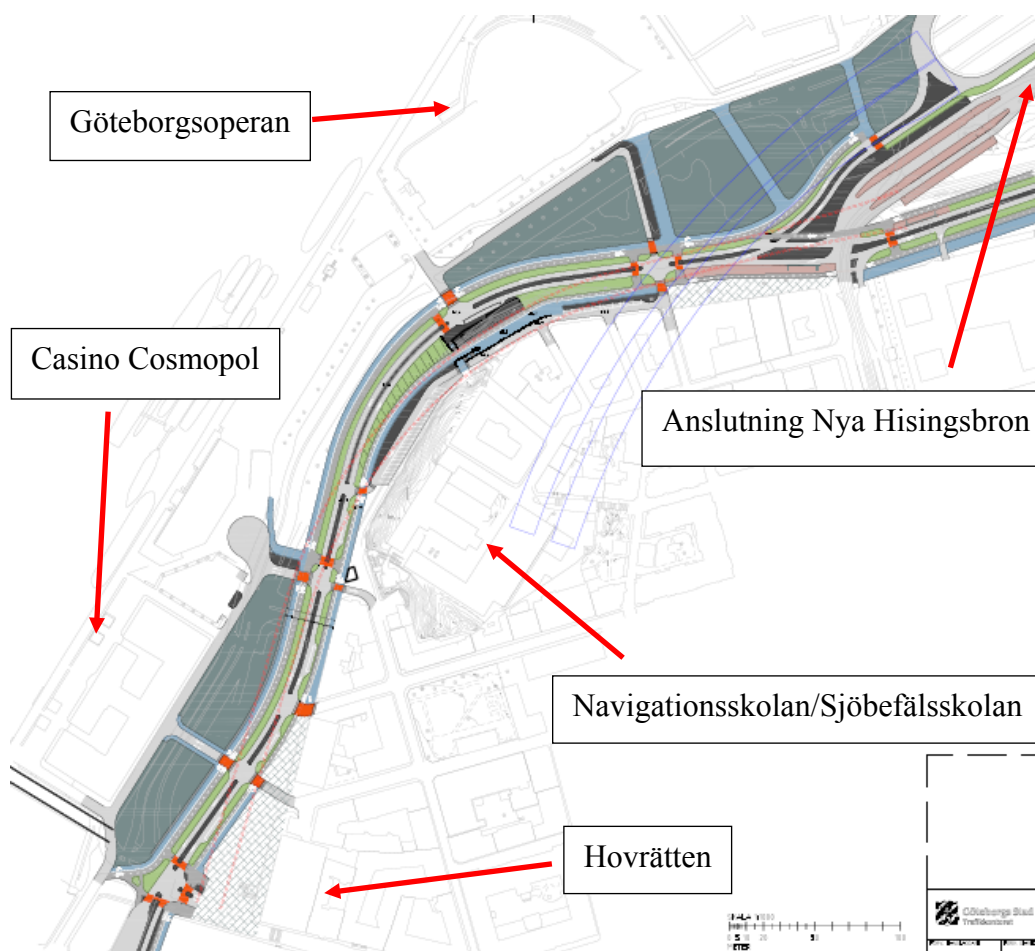
Parkeringsplatserna vid Västra Sjöfarten och Sankt Eriksgatan är nu tagna ur bruk för etableringen samt tillfälliga omledningen av Västra Sjöfarten.

2.2.9.3. Ledningsnät

Under etableringen av västlänken har många tillfälliga omläggningar av ledningsnätet utförts. Framför allt kan de västra delarna (Operan, Kasinot, Kajskjul 8 etc.) anses vara berörda.

3 Övergripande trafikförslag

Med trafikförslaget öppnas området upp med grönytor, torgytor och färre körbanor. Förslaget innebär att hela området får en naturlig koppling till vattnet och kajområdet. Flanörstråk, plantering av träd och utbyggt cykel- och gångbanestråk anses göra området betydligt mer attraktivt än ursprunglig utformning. En ca nio meter bred lokalgata med mittrefug (i detta dokument fortsättning kallad Boulevard), bärighetsklass 1 (BK1), anläggs längs hela området med pendelcykelstråk och gångbana på västra sidan och gång- och cykelbana längs den östra. Gräsytor anläggs vid sidan av cykelbanorna. Ett spårreservat består av grönyta och gång- och cykelbana för eventuell framtida exploatering. Sankt Eriksgatan föreslås återställas enkelriktad med anslutning mot Västlänkens byggnad för serviceschakt och utrymning. Förslaget innebär möjlighet till framtida exploateringar något som skulle omöjliggjorts om återställande gjort till tidigare läge av gata.



Figur 6: Översiktbild trafikförslag.

3.1 Övergripande kulturmiljö

I de villkor som ställdes på Trafikverket i samband med ianspråktagandet av mark inför järnvägsplanen av Västlänken anges bland annat att efter genomförandet av Västlänken ska så långt som möjligt fornlämningar synliggöras och införlivas i projektet. Vidare i ett genomförandeavtal att väsentliga karaktärsdrag hos riksintressets olika delar ska upplevas som starkare, och berättelserna om riksintressets olika delar ska bli tydligare i staden och stadsbilden.

Det före detta befästningsstråket som löper längs med vallgraven och älven omfattar unika lämningar och värderas mycket högt med ett världsomfattande perspektiv. Området vid Stora Bommen med tullhuset har varit navet för stadens ekonomi och berättar om vikten av handel och logistik kopplat till denna plats och till Göteborg som Sveriges enda handelsplats mot väster.

Lilla Bommen är en värdefull hamnmiljö och del i stadskärnan. På platsen möter hamn- och sjöfartsstaden handelsstaden Göteborg. Hamnbassängen, den stenskodda kajen och hamnskjulen bär på berättelser om kanaltrafiken som hade sin huvudstation här.

Idag ser man inte mycket av den äldre befästa staden men arkeologiska utgrävningar har fördjupat kunskapen om Masthamnen och Stora Bommen med tullhusområdet. Vid återställandet av området har stora möjligheter öppnats för att sprida kunskap om stadens tidiga historia.

Vid återställandet bedöms Stora Bommen och Lilla Bommen som viktiga att lyfta fram ur kulturmiljösynpunkt. Andra viktiga delar är Masthamnen med Tullhusområdet, försvaret mot havet och Kvarnbergets betydelse. Informationsskyltar och en medveten gestaltning med bäring på tidigare historiska funktioner kan ytterligare stärka kulturmiljövärdena i området.

I området finns ett koncentrat av byggnader med stort samhällshistoriskt värde som utgör värdefulla representanter för den göteborgska sjöfarten och rederinäringen.

3.2 Övergripande gestaltning

Förslag och möjligheter på gestaltning för att synliggöra kulturmiljön i området redovisas i Bilaga 3.

Den övergripande gestaltningen inom området ska genomsyras av den kulturhistoriskt värdefulla miljön som minner om Göteborgs tidiga stadsbildning och dess sjöfartshistoria. Föreslagen gång- och cykelväg skulle kunna fungera som ett stråk med historisk karaktär. Ett historiskt flanörstråk med början vid Lilla Bommen och som slutar vid Stora Bommen och där man under promenaden eller cykelturen passerar informativa skyltar, monument eller

modeller som belyser kulturmiljöer, stadens olika kulturlager, byggnader och historiska händelser i närområdet. De monumentala byggnaderna med anknytning till rederinäringen och sjöfart är ett karaktärsstarkt inslag i hamnområdet. Skyltning på olika platser längs det historiska flanörstråket kan vara ett sätt att återberätta historierna om hur, när och varför byggnaderna uppförts.

Kulturmiljön ska i största mån lyftas fram i gestaltningen genom att bevara delar av kulturmiljövärden på deras ursprungliga platser. Inom området behöver framför allt Stora Bommen och Lilla Bommen lyftas, exempelvis visualiserat genom modeller eller genom glaspartier i marknivå för att kunna se ner på historiska lämningar, så kallade titthål. Autentiska lämningar i form av sparade stenar från det äldre befästningsverket kan användas i gestaltningen av nya stadsrum och grönytor för att belysa viktiga historiska händelser. Skyltning kan sedan användas på strategiska platser för att lyfta fram kulturmiljön och historien i området.

Områdena som är möjliga för nyetablering är relativt stora, vilket ger möjlighet för en fri gestaltning för att skapa attraktiva stadsrum. Med en medveten gestaltning kan dessa stadsrum lyfta hela områdets besöksvärde i sig, samtidigt som de knyter an till de värden som redan finns i området. Det är viktigt att se över och skapa stadsrum med parkkaraktär, då dessa kommer bli värdefulla och betydelsefulla miljöer utifrån gröna, rekreativa och ekologiska värden.

Sträckan väster om gångbanan och pendelcykelstråket blir viktig för att skapa tilltalande entréer mot de nya stadsrummen och även skapa en attraktiv upplevelse längs med hela stråket. Specifika utblickar mot vattnet och kajen kan gärna förstärkas med ett historiskt perspektiv eller öppnas upp ytterligare mot vattnet.

Träd planteras längs med hela vägsträckan och pendelcykelstråk för att ge orienterbarhet och riktning samt grönska i ett annars hårdgjort dominerande område. Detta ger även känsla av en boulevard. Där ytor finns kan träd med fördel ströslas ut samt planteringar skapas för att mjuka upp området ytterligare.

Allmän belysning för att skapa trygghet samt punktbelysning för att belysa historiska och andra företeelser, ska ses över.

Materialval för markmaterial är en viktig aspekt att se över inom hela området. Markmaterialet bör helst anspela på historiska kulturmiljövärden, exempelvis kajens materialval som främst består av kullersten, smågatsten och granit. Natursten vid socklar eller liknande kan vara ett sätt att knyta an till befästningsmuren. Sparade stenar från bland annat försvarsmuren och tullhusets grund skulle kunna användas i en framtida gestaltning av området för att återberätta stadens historia.

Sittmöjligheter bör ses över längs gångbanor och likaså vad de riktas mot och vad för utblickar de kan förstärka. För att ge ett fint helhetsintryck ska möblering

och utrustning längs med hela sträckan ses över och anspela och knyta an till den kulturhistoriska miljön.

Cykelparkeringar samt bilparkeringar ska ses över hur de kan utformas på ett attraktivt sätt längs med hela sträckan, exempelvis häckar som ramar in samtidigt som det är lätta att hitta till vald parkering är viktigt.

3.3 Delområde 1

3.3.1.1. Trafikförslag

I analyserat områdes västra del ansluter bil och kollektivtrafik från Residensbron och Norra Hamngatan till en ca nio meter bred Boulevard med mittrefug (BK1). Cykel- och gångtrafikanter ansluter från Norra Hamngatan/Packhusgatan, Stora Bommens bro och Residensbron. Pendelcykelstråk med gångbana anläggs vid längs östra sidan. Torgytor föreslås anläggas väster om Boulevarden mot vattenstråken och i västra delen vid Packhusplatsen/Kasinot. På Packhusplatsen utanför Hovrätten anläggs en shared space-yta med möjlighet till parkering, leveranser mm. (För mer detaljerad ritning se Bilaga 1 Trafikförslag T-20003_0202_1)

3.3.1.2. Kulturmiljö

I delområdet har en av stadens entréer från älvsidan legat – Stora Bommen. Tullhuset intill Stora Bommen har spelat en viktig roll för stadens ekonomi, vid arkeologiska undersökningar har stora delar av Tullhusets grundmurar påträffats. Stora Hamnkanalen är en mycket värdefull del av stadens tidiga historia liksom etableringen av Masthamnen. I Västlänkens västra kant har delar av stadens tidiga befästningsmur och hamnbassängen grävts fram. Platsen för läget av muren föreslås i trafikförslaget som en gemensam torgyta.

3.3.1.3. Gestaltning

De möjliga ytorna för etablering skulle kunna vara en hårdgjord yta (shared space) samt attraktiva stadsrum i form av park med en större lekplats och utegym. Vid anläggning av lekplats ska denna gärna anspela på historien i området med anknytning till hamn- och sjöfart. Det ska då finnas möjlighet till lek för barn i blandade åldrar samt rekreativa samlingsplatser för unga och vuxna. Planteringar med träd och överblickbar växtlighet ger en möjlighet att skapa tilltalande lummighet.

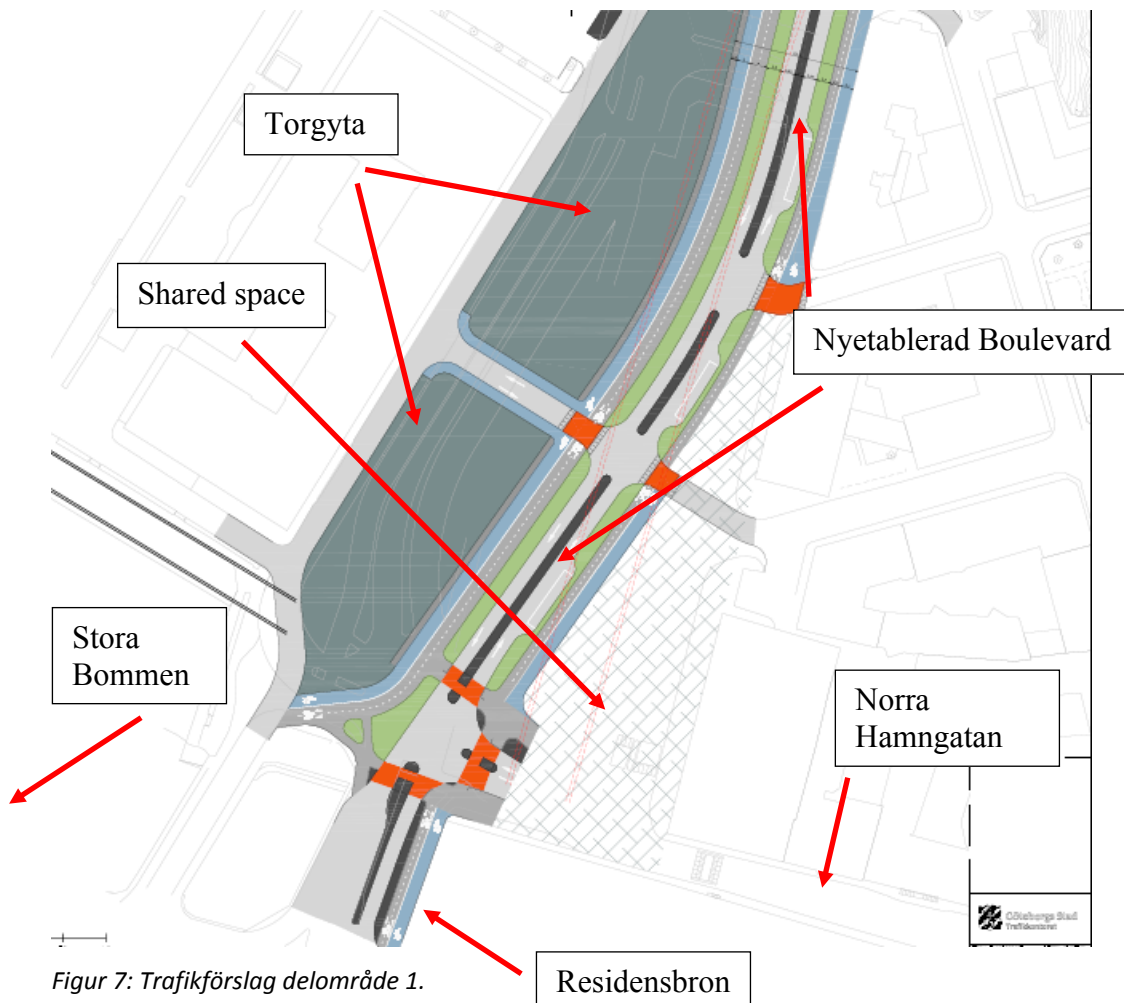
Shared space-ytans hårdgjorda miljö kan ge möjlighet att belysa flera kulturmiljövärden. Då ytan ska vara säker ur trafiksäkerhetssynpunkt, bör man se över möblering och vilka ytor som kan nyttjas som möbleringszoner. I dessa zoner kan historiska händelser i den närliggande miljön belysas med pedagogisk och informativ skyltning.

Delar av det gamla befästningsverket har legat där shared-space föreslås. Sparade stenar kan användas för att återuppbygga en del av murens sträckning ovan mark eller med glaspärtier i mark, så kallade titthål, för att sedan anspela

på murens sträckning med ett avvikande markmaterial som sträcker sig över den hårdgjorda ytan.

“Muren” kan med fördel fortsätta vidare in i ytan som föreslås som yta med parkkaraktär. Här skulle muren kunna byggas upp och kanske vara en del av den möjliga lekparkens attraktioner.

Tullhuset, liksom läget för den gamla Masthamnen, kommer i föreliggande trafikförslag att hamna under den nyetablerade lokalgatan vilket försvårar en gestaltning av dessa lämningar på deras ursprungliga platser. Ett alternativ är att belysa lämningarna via informativ skyltning, förslagsvis på möbleringszonerna på shared space-ytan. Även området och händelserna kring Stora Bommen och Stora Hamnkanalen kan lyftas via skyltning. Här finns också möjlighet och plats för att skapa någon typ av modell av området kring Stora Bommen.



Figur 7: Trafikförslag delområde 1.

3.4 Delområde 2

3.4.1.1. Trafikförslag

Väster om Boulevarden, norr om Kajskjul 8, ligger en lågpunkt för skyfall. Öster om Boulevarden anläggs serviceschakt samt nödutrymning från Västlänken med en utgång mot Boulevarden på ca 2,4m höjd och en mot cykel- och gångbanan på 5,5m höjd. En angoringsplats för räddningstjänsten etableras utanför nödutrymningen. Sankt Eriksgatan ansluts från Västra Sjöfarten och föreslås enkelriktad med parkeringsplatser mot bergväggen. Cykel- och gångbana löper med en bitvis nivåskillnad på tre meter och stödmur (För mer detaljerad ritning se bilaga 1 Trafikförslag T-20003_0202_2)

3.4.1.2. Kulturmiljö

Inom delområdet ligger Kajskjul 8, ett av de få bevarade träskjulen i Göteborgs hamn. Byggnaden minner om den göteborgska sjöfarten och utgör ett viktigt inslag i hamnmiljön. Dess oregelbundna form har anpassats efter järnvägen och är en tydlig påminnelse om de järnvägsspår som drogs ut över kajerna under 1800-talet.

I höjd med Kvarnberget har en del av befästningsmuren påträffats i samband med arkeologiska utgrävningar. Lämningarna ligger på en yta som i trafikförslaget föreslås som grönyta.

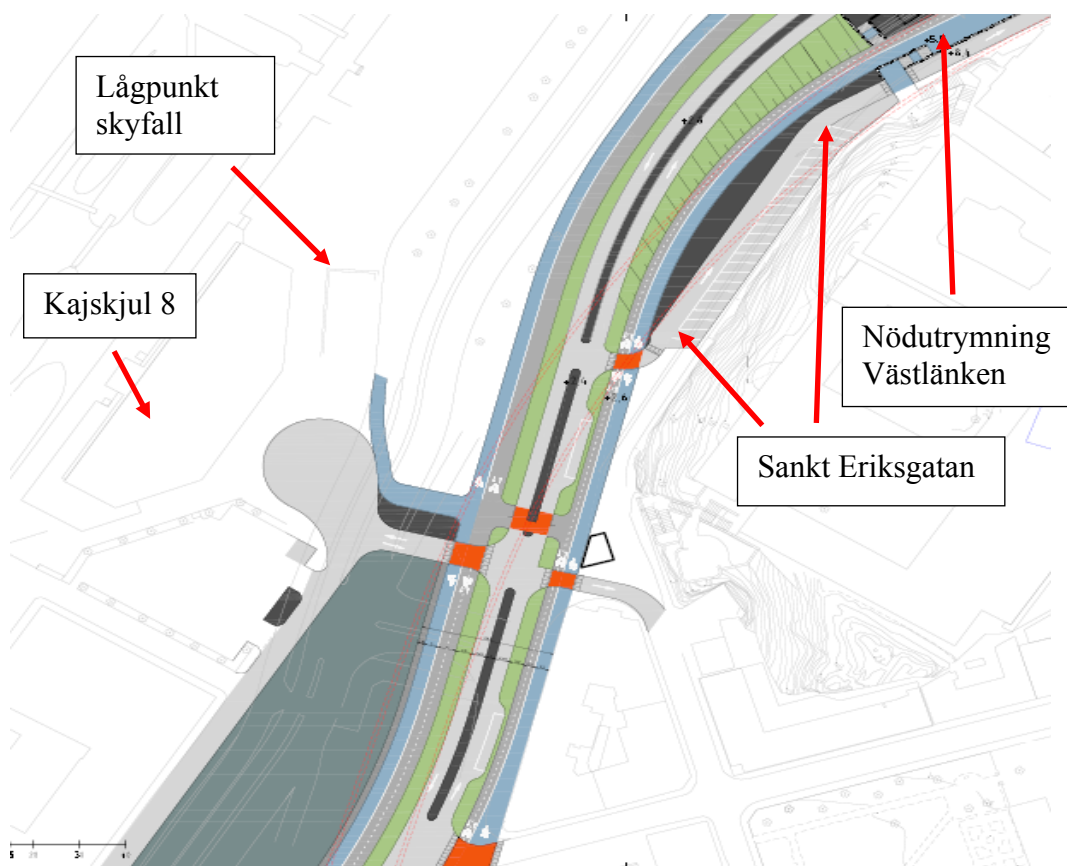
Trapporna i huggen natursten som leder upp till Kvarnberget har förmodligen tillkommit samband med uppförandet av Navigationsskolan under 1860-talet.

3.4.1.3. Gestaltning

På området kring Kajskjul 8 är markmaterialet en viktig aspekt, då det ska efterlikna och återspegla den historiska karaktär som präglas längs med kajen och områdets tidigare utseende.

Trapporna som delvis rivits ner vid byggnation av Västlänken längs med Kvarnberget, ska återställas för att efterlikna tidigare utformning.

Sparade stenar av den gamla befästningsmuren kan återuppföras på ursprunglig eller annan lämplig plats i grönytan öster om gång- och cykelvägen.



Figur8: Trafikförslag delområde 2.



Figur 9: Illustration på möjlig utformning/etablering av Boulevarden med infart till Sankt Eriksgatan.

Delområde 3

3.4.1.4. Trafikförslag

Torg- och parkytor nordväst om Boulevarden medger ytor för framtida exploatering. En anslutning mellan Boulevarden och Göteborgs Operan föreslås anläggas. På Kanaltorget etableras flertalet torg- och/eller grönytor. Västlänkens och Götatunnelns ytliga positioner medger ej etablering av byggnader och andra funktioner på Kanaltorget, då de ej konstruerade för större belastning. Öster om boulevarden etableras längsgående parkeringsplatser på Sankt Eriksgatan. En anslutning till Västra Sjöfarten etableras till Christina Nilssons gata. Denna blir också lågpunkt för skyfall till recipienten Göta Älv. Sankt Eriksgatan mynnar ut i Torggatan och en gångfartsgatuanslutning etableras från boulevarden till Torggatan. Gång- och cykelbanan får en anslutning vid Östra Hamngatan som korsar Boulevarden och ansluter till vattnet och Göteborgs Operan. (För mer detaljerad ritning se Bilaga 1 Trafikförslag T-20003_0202_3)

3.4.1.5. Kulturmiljö

Lilla Bommen var en av två entréer in till staden från älvsidan under tiden som staden var befäst. I Västlänkens södra kant har delar av hörnet till bastionen Sankt Eric påträffats, en betydelsefull del av befästningsanläggningen. I trafikförslaget föreslås bland annat parkering, cykelstråk och en grönyta på denna plats.

Platsen Lilla Bommen bär på berättelser om kanaltrafiken som under 1800-talet hade sin huvudstation här. De två hamnmagasinen utgör den enda bevarade bebyggelsen som minner om denna epok varför de bär ett särskilt värde

3.4.1.6. Gestaltning

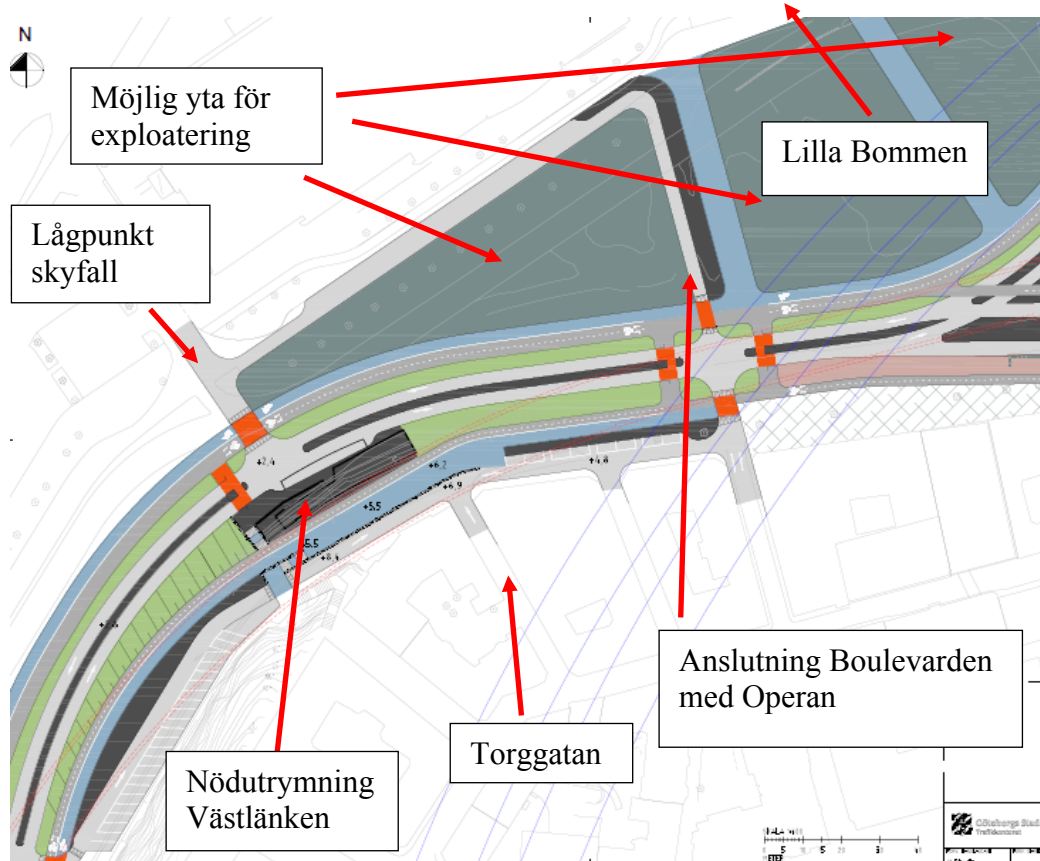
På området som är möjligt för framtida exploatering finns möjligheten att skapa större attraktiva stadsrum som knyter an till vattnet och kajområdet. Större hårdgjorda torgytor ger flexibla möjligheter för varierande aktiviteter. Planteringar med buskar samt träd, även träd i hårdgjorda ytor, kan hjälpa till att skapa rum samt ge grönska. Vårdträd eller monument kan markera ut platsen ytterligare, exempelvis en fontän eller vatteninstallation som anspelar ytterligare på kopplingen till vattnet. Större möbelgrupper kan vara ett alternativ för att blicka ut mot kajen. Om ytan görs hårdgjord är plattsättningen viktig då den ska smälta in med området längs med den befintliga kajen vad gäller materialval, så som granit.

De öppna ytorna mellan hamnen och kvarteren i norr ger visuell kontakt mellan hamn- och sjöfartsstaden Göteborg och handelsstaden Göteborg vilket ger en historisk förståelse för staden och dess historia. I området är upplevelsen som en idyllisk hamnmiljö delvis bevarad med indragen hamnbassäng, livlig gästhamn

och bevarade hamnmagasin. Mötet med älven och tillgången till kajkanterna som promenadstråk är en viktig del i upplevelsen av hamnstaden.

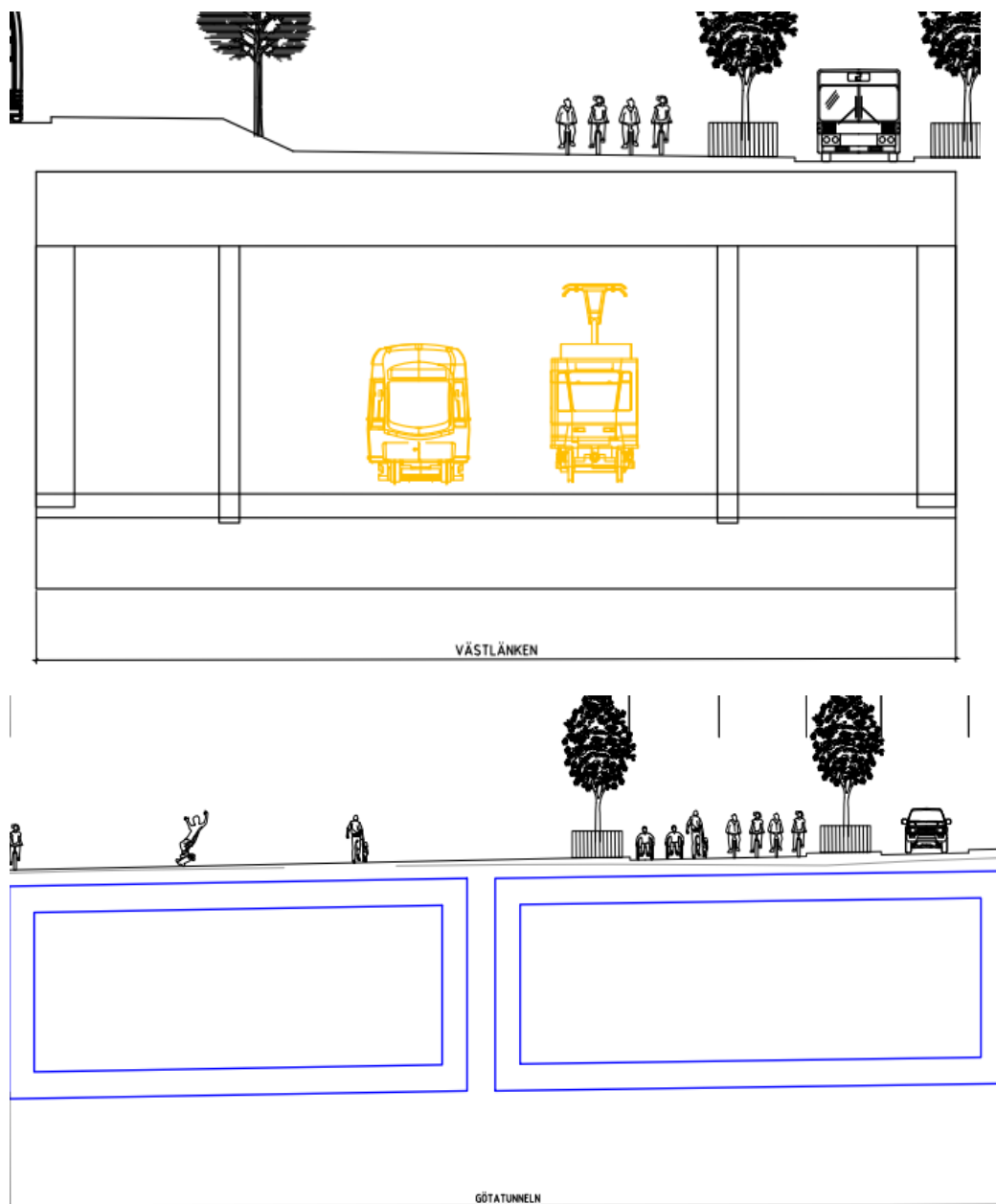
Kulturmiljövärden som finns i området kring Lilla bommen bör belysas med skyltning eller historiska monument som minner om området som betydelsefull plats under den tid som staden var befäst. Bastionen Sankt Erik ska lyftas fram och i möjligaste mån ska lämningen ligga kvar på ursprunglig plats för att synliggöras för allmänheten. Även sparade stenar av den gamla befästningsmuren kan återanvändas på lämplig närliggande plats.

Lilla Bommen har varit en viktig plats för kanaltrafiken under 1800-talet vilket bör belysas med pedagogisk och informativ skyltning. Utanför Lilla Bommen och Östra Hamngatan har det framkommit kraftiga kajmurar ut mot älven som bör uppmärksammas i en framtida gestaltning i området kring Lilla Bommen.



Figur 10: Trafikförslag delområde 3. Blå linje markerar Götatunneln

Västlänkens och Götatunnelns ytliga positioner under Kanaltorget medger ej tyngre byggnationer då länken och tunneln ej är konstruerade för större belastningar.



Figur 11: Typsektioner av Västlänken och Götatunneln av vilka dess ytliga positioner framgår.

3.5 Delområde 4

3.5.1.1. Trafikförslag

I områdets nordöstra del ansluter biltrafik till och från Södra Sjöfarten, kollektivtrafik från Nya Hisingsbron samt Kanaltorgsgatan till nyetableringen av Kanaltorget. En bussgata ansluter med Boulevarden via Kanaltorgsgatan. Hållplatslägen etableras på Kanaltorget och Kanaltorgsgatan. (För mer detaljerad ritning se Bilaga 1 Trafikförslag T-20003_0202_4)

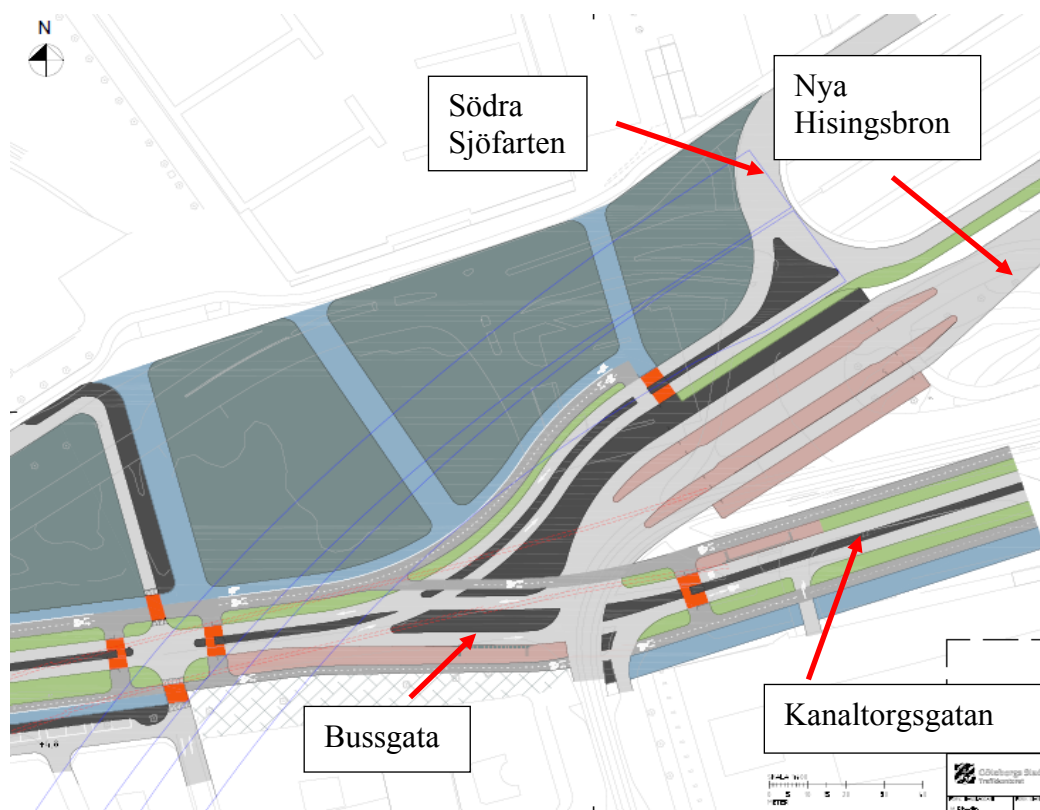
3.5.1.2. Kulturmiljö

Delområdet är i dagsläget inte arkeologiskt utgrävt. Bastionen Gustavus Primus ligger i området och kommer att påverkas av Västlänkens byggnation. Lämningen är en betydelsefull del av befästningsstaden Göteborg och behöver lyftas fram i gestaltningen. I övrigt består de kulturmiljöer som bör belysas av samma värden som i Delområde 3.

3.5.1.3. Gestaltning

Gestaltning i detta område bör kunna utföras på liknande sätt som för Delområde 3, det vill säga med bland annat fokus på kulturvärden som har koppling till Lilla Bommen samt gestaltning med anknytning till hamnen och kajen.

Bastionen Gustavus Primus ska lyftas fram och i möjligaste mån ska lämningen ligga kvar på ursprunglig plats för att synliggöras för allmänheten. Även sparade stenar av den gamla befästningsmuren kan återanvändas på lämplig närliggande plats.



Figur 12: Trafikförslag delområde 4.

4 Konsekvenser av trafikförslag

Nedan beskrivs konsekvenserna på föreslagen etablering i området.

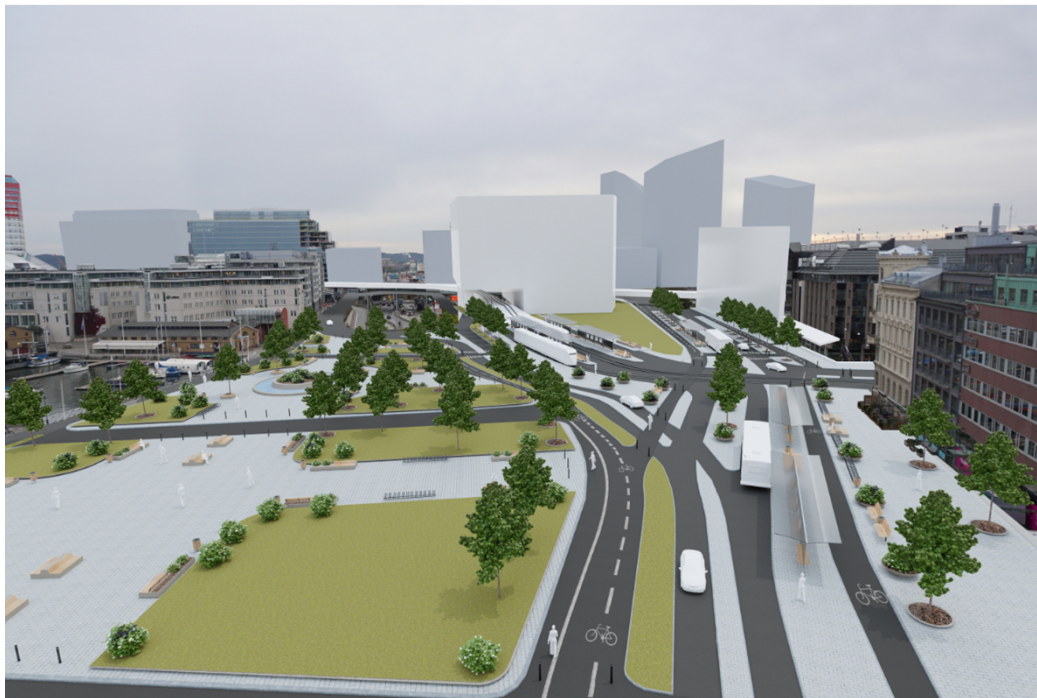
4.1 Samhällspåverkande faktorer

4.1.1.1. Områdeskaraktär och stadsbild

Med framtaget trafikförslag öppnas området upp och möjliggör exploatering. Barriäreffekten som leden orsakade försvinner. Grönytor och växtlighet ökar och framkomligheten för gång- och cykeltrafikanter bibehålls. Framkomligheten och tillgängligheten för rörelsehindrade förbättras.

Kanaltorget öppnas med flertalet torg- och/eller grönytor. Sankt Eriksgatan hyser endast biltrafik då cykel- och gångbana separeras från den med en nivåskillnad och stödmur.

Ytor som ej markerats som väg, cykel, gång eller torg föreslås läggas med grässådd om inte annat beslutas senare.



Figur 13: Illustration på möjlig utformning/etablering i Boulevardens anslutning med Södra Sjöfarten och Nya Hisingsbron vid Kanalorget

4.1.1.2. Kulturmiljö

Om de föreslagna åtgärderna som redovisas under gestaltning avseende informativ skyltning, modeller, monument mm efterföljs, bedöms trafikförslaget ge positiva effekter på kulturmiljön. Lämningar som grävts fram i samband med arkeologiska undersökningar är förvisso borta för all framtid, något som gett stora negativa konsekvenser för kulturmiljön. Ny kunskap om Göteborgs tidiga

grundande och utveckling har å andra sidan framkommit i spåren av Västlänkens byggande, kunskap som i framtiden kan göras tillgänglig för besökare och allmänhet via pedagogisk och lättillgänglig information.

Ur ett kulturhistoriskt och pedagogiskt liksom kunskapsperspektiv är det oftast bäst att kulturmiljöer som ska synliggöras för allmänheten, presenteras i sina ursprungliga lägen. Läget för den gamla Masthamnen liksom Tullhuset hamnar i trafikförslaget under den nyetablerade lokalgatan vilket följaktligen försvårar en gestaltning av dessa lämningar på ursprunglig plats. Lämningarna representerar en av, om inte den viktigaste platsen i staden vid tiden för Göteborgs stadsbildande. De ingår som en del av en försvarsanläggning som är unik, högt värderad både nationellt och internationellt.

Mot bakgrund av resonemanget ovan vore det att föredra ett alternativt läge för lokalgatan längre västerut. Detta för att kunna synliggöra och gestalta lämningarna på ett pedagogiskt lämpligt sätt ovan mark.

4.1.1.3. Trafiksystem

En Boulevard (BK1), etableras, nio meter bred med mittrefug. Cykel- och gångbanor på båda sidor varav pendelcykelstråk på västra sidan.

4.1.1.4. Trafikdata

Viss kollektiv- och biltrafik i Boulevarden. Trafiken går mestadels genom Götatunneln men kommer även i framtiden att tjäna som omledningsväg vid händelse att Götatunneln stängs av.

4.1.1.5. Tillgänglighet och framkomlighet

Området öppnas upp och med att barriäreffekten som orsakades av leden försvinner, och medger fortsatt tillgänglighet till vattnet och området vid kajen. Framkomligheten för bil- och kollektivtrafik blir god med lokalgatan. Cykel- och gångtrafikanter får god framkomlighet med gång- och cykelbanor på båda sidor av Boulevarden. Pendelcykelstråk löper längs västra sidan. Ture Rinmans Gångbro kommer ej att återställas.



Figur 14: Illustration på möjlig utformning/etablering av Boulevarden med Residensbron i förgrunden

4.1.1.6. Trafiksäkerhet

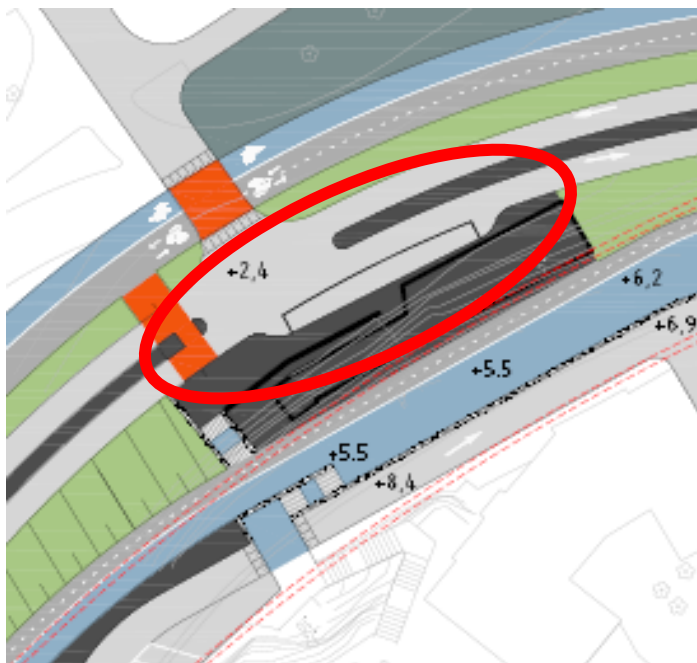
Boulevarden kommer medföra sänkt hastighet för bil- och kollektivtrafik och god framkomlighet för cykel- och gångtrafik på båda sidor av Boulevarden.

4.1.1.7. Trygghet

Genom att området öppnas får tryggheten antas öka. Ökad tillgänglighet och eventuella framtida etableringar av fastigheter av ytorna nära vattnet väntas öka antalet människor i rörelse vilket medför ökad trygghetskänsla.

4.1.1.8. Räddningstjänst

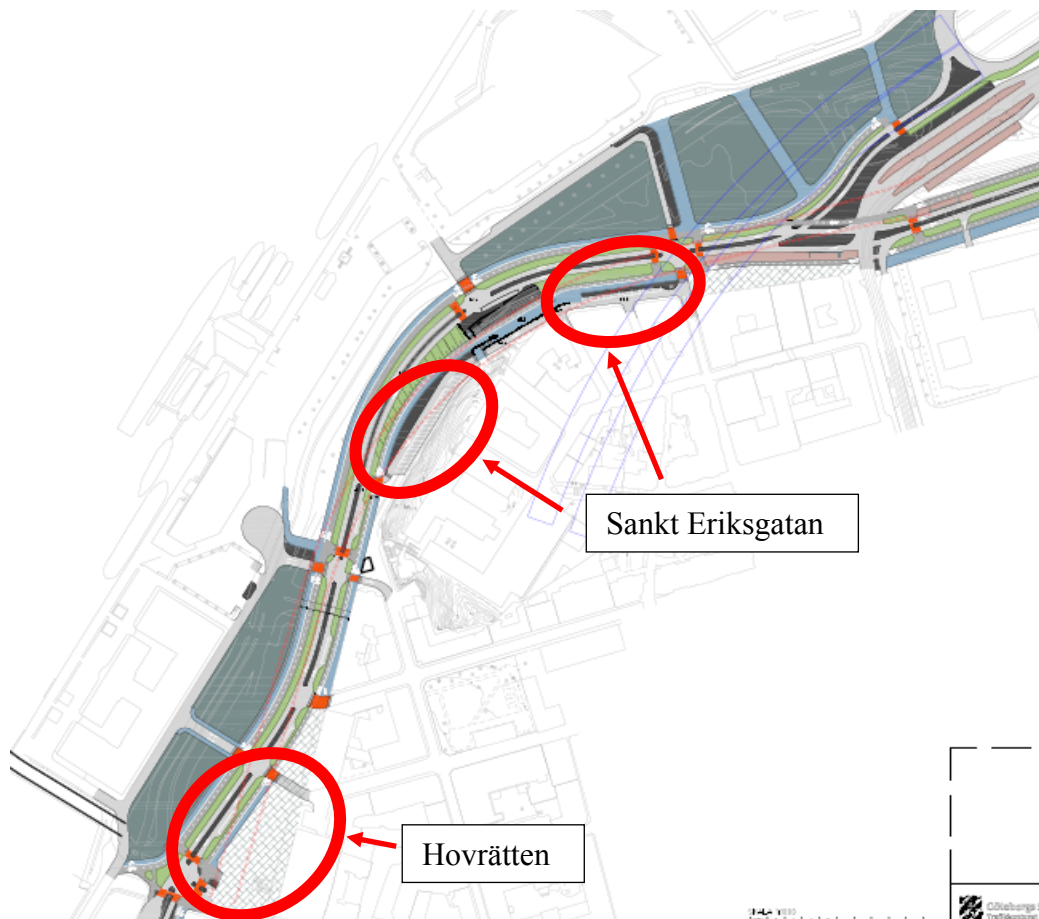
Räddningstjänstens tillgång till området blir god och i anslutning till nödutrymning västlänken etableras angöring för uppställning av räddningsfordon.



Figur 15: Angöringsplats Räddningstjänsten

4.1.1.9. Parkering

Parkeringar föreslås etableras vid Sankt Eriksgatan. Shared Space ytan vid Hovrätten medger möjlighet till parkeringsplatser. Vid Sankt Eriksgatan reduceras antalet parkeringsplatser jämfört med ursprunglig funktion.



Figur 16: Översiktsbild föreslagna parkeringsplatser

4.1.1.10. Ledningsnät

Ledningsnätet funktioner skall säkerställas till ursprungligfunktion. Framtida exploatering säkerställs och möjliggörs med att framtida ledningspaketet kan och bör läggas i norra/västra pendelcykelstråket. Dess 7 meter breda sektion anses mer än gott nog för att inhysa önskade funktioner från staden och framtida exploateringar.

5 Förekastade alternativ

I ett tidigt skede undersöktes möjligheten att ansluta Boulevarden via Norra Sjöfarten. Trafikförslag 2 förekastades då det ansågs medge färre möjligheter till ytor för exploatering.

Bilagor

Bilaga 1: Ritning T-20003_0202_1 - T-20003_0202_5 Trafikförslag

Bilaga 2: Illustrationer

Bilaga 3: Kulturmiljö (Bifogas vid senare tillfälle)