

Ändring av översiktsplan, fördjupning Södra Älvstranden delen Klippan till Järnvågen

Oscarsleden

Kunskapsunderlag



Göteborgs
Stad



Foto: Magnus Brink

INNEHÅLL

Detta kunskapsunderlag är framtänt under hösten 2023 inom arbetet med ändring av översiktsplanen genom fördjupning för Södra Älvstranden, delen Klippan till Järnvågen. Beslut om uppdrag avseende ändring av översiktsplanen togs i kommunstyrelsen den 22 november 2023. I uppdraget ingår att studera Oscarsledens utveckling och kunskapsunderlaget belyser förutsättningar och utforskar utvecklingsalternativ som stöd i fortsatt planering och inriktning i arbetet.

1. BAKGRUND	3
1.1 UPPDRAGET OCH MÅL MED PLANERING	3
1.2 OMVANDLINGSANSPRÅK PÅ LEDEN	4
2. FÖRUTSÄTTNINGAR	6
2.1 STADEN OCH LANDSKAPET	6
2.2 BEROENDEN MELLAN PROJEKT	10
3. OSCARSLEDEN IDAG	12
3.1 TRAFIKEN PÅ OCH INVID LEDEN.....	12
3.2 KONSTRUKTION OCH HÖJDPROFIL	14
4. ALTERNATIV FÖR UTVECKLING	16
4.1 STADENS LANDSKAP UTGÖR	
FÖRUTSÄTTNINGAR	17
4.2 SCENARIER FÖR TRAFIK GER OLIKA UTFORMNING OCH FUNKTION	18
Alternativ 1: Trafikled med fler planskilda passager.....	20
Alternativ 2: Trafikled nedgrävd i tunnel.....	22
Alternativ 3: Trafikled överdäckad i vissa lägen	24
Alternativ 4: Trafikled med fler plankorsningar.....	26
Alternativ 5: Stadsboulevard utan planskildhet.....	29
5. ANALYS	32
5.1 BEBYGGELSEPOTENTIAL PER DELOMRÅDE	32
5.2 POTENTIAL FÖR OSCARSLEDEN ATT BIDRA TILL EN UTVIDGAD INNERSTAD	34
6. KONSEKVENSER AV ALTERNATIV... 36	
6.1 EKONOMISKA KONSEKVENSER	36
6.2 EKOLOGISKA KONSEKVENSER.....	40
6.3 SOCIALA KONSEKVENSER.....	41

Ansvarig handläggare: Jessica Andersson, Emma Josefsson
Medverkande konsultstöd: Ramböll AB

Dnr SBF-2023-01481
Stadsbyggnadsförvaltningen, Göteborgs stad

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

1. BAKGRUND

1.1 UPPDRAGET OCH MÅL MED PLANERING

Översiktsplanen beskriver att det finns ett tryck på centrala Göteborg att rymma fler bostäder och arbetsplatser i en expanderad stadskärna och innerstad. Eftersom det finns stora utvecklingsbara ytor i älvnära lägen, särskilt på norra sidan, är det lämpligt att låta stadskärnan och innerstaden växa över och mot älven i dessa områden. Leder på båda sidor älven, Lundbyleden och Oscarsleden, skiljer idag stadsomvandlingsområden från befintlig blandstad och utgör barriärer för att skapa en sammanhållen stad. Samtidigt är de en förutsättning för att tillskapa kapacitetsstark kollektivtrafik med buss. Planeringen av centrala Göteborg ska syfta till att stödja en utvidgning av stadskärnan och innerstaden utifrån inriktning om lägesbaserad planering och en bebyggelsestruktur i enlighet med den traditionella kvarterstaden.

Uppdraget om ändringen genom fördjupning av översiktsplanen redogör för vikten av att;

Studera Oscarsledens utveckling med utgångspunkt i arbetet med Göteborgs Utvidgade Innerstad och att skapa förutsättningar för en utvidgning av innerstadens traditionella kvartersstad med gena och sammanhängande stråk.

Genom att sprida flöden av människor i stråk och noder i lägen med rätt rumsliga förutsättningar för stadsliv skapas attraktiva lägen för handel, arbetsplatser och besöksnäring i ett större område. Detta möjliggör för en utvidgning av stadskärna och innerstad samt innehar potential att bidra till en sammanhängande stad.

Vidare utgör det sammanhängande gatunätet en viktig del av den traditionella kvartersstadens stadsmässiga kvaliteter. Det ger en högre grad av blandning i lokala närområden och en större närhet inom staden. Ett sammanhängande och gent gatunät stärker en utvidgning av både stadskärnan och innerstaden. Det kan även bidra till och stödja stadens miljö- och klimatmål och en överflyttning till hållbar mobilitet och att ge plats för grönska och bebyggelse i dagens storskaliga trafikytor.

En viktig förändring för att nå ett mer sammanhängande gatunät är att helt eller delvis integrera de stora trafikleder som idag knyter samman stadsdelarna på långa avstånd från varandra och innerstaden. Oscarsleden är en nyckel till i vilken grad tillkommande bebyggelse kan bidra till att utvidga innerstaden. Att analysera och undersöka vilka kvaliteter som kan uppnås om hela eller delar av Oscarsleden omvandlas till en stadsboulevard är därför en viktig förståelse för att skapa en sammanhängande stad på platsen.

1.2 OMVANDLINGSANSPRÅK PÅ LEDEN

Oscarsleden utgör sträckan mellan Götatunneln och Röda stensmotet och är ca tre km lång. Leden utgör en av flera stora genomfartsleder i innerstaden som omges av omvandlingsområden för blandad stadsbebyggelse. Den kan ses som ett kommunicerande kärl med bland annat Lundbyleden och Dag Hammarskjöldsleden. Hur trafiken på Oscarsleden hanteras får därmed en påverkan på de andra lederna och den stadsutveckling som planeras invid dessa. Främst ses en påverkan och överflyttning av trafik på Lundbyleden vid sänkta hastigheter på Oscarsleden.



Flygfoto Oscarsleden

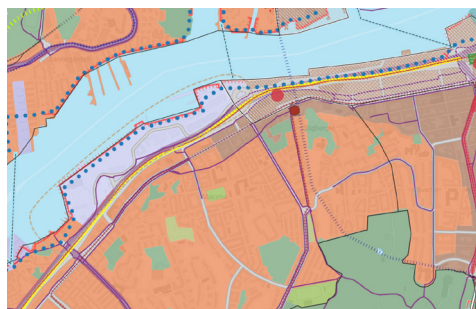
Förutsättningar för att ompröva ledens funktion i staden, och roll för staten, hänger tätt samman med flytt av färjeterminaler och påverkan på andra leder. Med beslut om flytt av färjeterminaler till Arendal och pågående detaljplan för detta ändamål finns nu sådana förutsättningar. Tills laga kraftvunnen detaljplan och flytt skett ligger riksintresset för kommunikation kvar som anspråk på leden. Ett arbete drivs av Trafikverket tillsammans med Staden i att utreda riksintresset E45 vid flytt av färjeterminaler som ska hantera kort sikt och behov av omskytning av trafik, men även innefatta en utblick om längre sikt.

Översiktsplanen och Göteborgs utvidgade innerstad pekar på att Oscarsledens barriäreffekt ska minska. Hur och var går inte att utläsa i översiktsplanen. Längs leden finns anspråk på kollektivtrafik i form av metrobuss. Den stadsstruktur som visualiseras i Göteborgs utvidgade innerstad redogör för en önskvärd målbild om en stadsboluvard "Oscarsgatan", i likhet med Vasagatan, med aktiva botenvågar och ett stort antal korsningar i markplan längs sträckan.

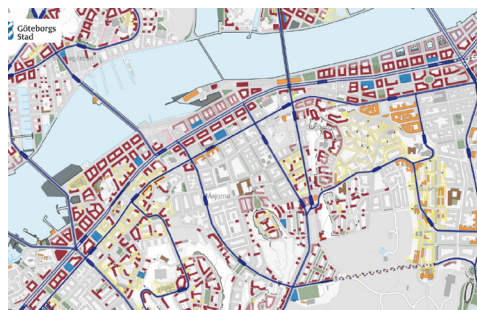
1.2.1 Riksintresset kommunikation, E45.01 Götaleden, Oscarsleden

Idag är Oscarsleden utpekad som riksintresse för kommunikation enligt 3 kap MB som del av E45 genom Västra Götalands län, ihop med färjetrafikeringen mellan Göteborg och Fredrikshamn. Detta innebär att den ingår i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) övergripande nät av vägar som binder samman anläggningar av riksintresse och som bidrar till att upprätthålla nationellt viktiga strukturer. Det är ett funktionellt prioriterat vägnät för godstransporter, långväga personresor, och innehåller i vissa delar rekommenderad färdväg för farligt gods.

Länsstyrelsen står bakom inriktningen i översiktsplanen om att minska barriäreffekten av Oscarsleden och verka för att den integreras i ett finmaskigt gatunät men betonar i sitt utställningsutlåtande att det är viktigt att åtgärderna utformas så att de inte riskerar att ge påtaglig skada på berörda riksintressen. Även förslaget att skapa ett särskilt stråk för metrobussar längs dessa kommunikationsleder kan påverka riksintresse för kommunikationer beroende på utformning.



Utdrag markanvändningskarta översiktsplan



Utdrag Göteborgs utvidgade innerstad(GUI)

1.2.2 Erfarenheter från omvandling av leder

Inom staden, nationellt och internationellt finns många exempel på stadsutveckling som möjliggörs genom omvandling av trafikleder. Omvandlingen kan innebära både fysisk utformning av dess gaturum i plan eller genom att dess funktion bibehålls men skiljs i plan på olika sätt. I Göteborg finns pågående exempel på denna typ av stadsutveckling som vi behöver dra lärdom och slutsatser ifrån. Götaledens överdäckning och tunnel är ett sådant exempel där staden ser att den typ av omvandling ger strukturella förutsättningar för stadsbyggnad i tidigt skede och genomförande och driftfrågor kommer vara komplexa och kostnadsdrivande vidare i arbetet.

Trafikverkets rapport Urbana stråk (2020) redogör för frågeställningen om när nationella transportfunktioner bör prioriteras framför lokala och vilka steg i planeringsarbetet som behöver hanteras för att kunna avgöra hur en statlig väg kan anpassas till stadsbebyggelsen. I denna rapport förs erfarenheter fram med arbeten i åtgärdsvalsstudier för Lundbyleden och Dag Hammarskjöldsleden. För Lundbyleden är Trafikverket väghållare, vilket är det motsatta förhållandet mot Dag Hammarskjöldsleden där kommunen är väghållare. På Dag Hammarskjöldsleden reagerar Trafikverket på risken att få överflyttningseffekter vid omvandling till statliga Söder-/Västerleden medan situationen är den omvända för Lundbyleden där möjliga överflyttningseffekter snarare påverkar kommunalt vägnät.

I rapporten konstateras att det finns en större restriktivitet mot omvandling av vägar med riksintresse som är europavägar och nationella stråk. Men för andra vägar som de äger, givet att framkomlighet går att balansera, kan det vara möjligt att bebyggelsen kommer närmare vägmiljön. I olika fall kan det studeras om det går att acceptera en längre restid men med bibehållen flödeskapacitet. Detta beskrivs möjliggöra för korsningar i plan och minskning av barriäreffekten av leden. Det poängteras att effekten av en omvandling inte får bli stillastående trafik

Läs mer

Göteborgs Stads översiktsplan

goteborg.oversiktsplan.se

Urbana Stråk rapport, Trafikverket, 2020

Designguide för smarta gator, 2022

www.smartagator.se



Visionsbild för omvandling av Örbyleden av White arkitekter, Stockholm stad

2. FÖRUTSÄTTNINGAR

2.1 STADEN OCH LANDSKAPET

Naturliga förutsättningar i form av älven och topografi med berg och dalar ger såväl rumsliga som geotekniska förutsättningar. Före leden fanns ett gytter av bostäder och verksamheter utmed älvkanten som sedan separerades på varsin sida av leden. Rumsliga kopplingar finns mellan Göta älv och befintliga stadsdelar i dalarna och sträckan längs leden går att grovt dela in i tre delar; Öst, Mitt och Väst. Vidare kan sägas att det finns mindre områden som kopplar ihop och överlappar dessa delområden, såsom området mellan Väst-Mitt (Kustmotet) och Öst-Mitt (Stigberget). Dessa hänger tydligt samman med höjdskillnader, som gör att det finns andra förutsättningar för hur dessa områden hänger samman med sin omgivning.

Oscarsleden utgör en viktig infrastruktur avseende privat- och kollektivtrafik som kopplar upp stadsdelen i staden, men är även en fysisk barriär både i stad och närområde. Utifrån de som närmast berörs av Oscarsleden, såsom boende i Majorna – Linné, framförs i lokala utvecklingsprogram och genom Socialförvaltning Centrum, att det finns behov av att minska Oscarsledens barriäreffekter, förbättra stadsmiljön runt leden och återskapa en relation mellan bebyggelsen och älvrummet.

Längs sträckan finns områden med olika karaktärer av kulturhistoriska miljöer, äldre byggnader, platsbildningar och platsidentiteter. Stadens fronter och siluetter har värnats och syns i stadsbilden längs leden. Kulturmiljön här är starkt tongivande för hela Göteborg och utgör en förutsättning för Oscarsledens utveckling. Den låglänta, glesa, skalan skapar förutsättningar för obrutna siklinjer, upplevd närhet och kontakt med älven. Identiteten dröjer sig kvar trots att funktionella kopplingar upphört.

Koppling mellan Oscarsleden, vattnet och hamnverksamheter har tidigare varit mer integrerade med varandra och det finns samband mellan byggnader och älven över leden historiskt. Området längs leden är kulturtätt och är en viktig del av karaktären och identiteten. Kluster för kulturlivet sammanfaller med bebyggelse i värdefulla kulturmiljöer.

Landskapet utgör en förutsättning för den roll Oscarsleden har i att uppnå mål utifrån översiktsplan och uppdrag om fördjupning av översiktsplan. Förutsättningar och analyser redogör för att störst potential för att utvidga innerstaden och skapa ett sammanhängande gatunät finns i de tre dalgångarna inom området. Det är i de tvärgående kopplingarna syd-nord i förlängningen av Älvsborgsgatan och Slottsskogsgatan, Kustgatan/Chapmansgatan, Sågatan, Djurgårdsgatan, Värmlandsgatan och Nordhemsgatan som särskild starka gena stråk syns idag. Parallellt med Oscarsleden löper Karl Johansgatan/Första långgatan som ett långt samlande stråk som kopplar stadsdelen västerut och österut.



Amerikaskjulet, Sjömanshustrun, Sjöfartsmuseet, Masthuggskyrkan och ny bebyggelse vid Järnvågen i fonden längs Oscarsleden



Kustmotet och bebyggelse vid taubegatan



Amerikahuset och Oscarsleden



Grönstruktur längs med Oscarsleden.



Fiskhamnen, ett område som översämmas ofta.



Jaegerdorffsmotet, en skyfallsväg som samlar vatten från ett större område

Grön och blåstruktur

Området norr om Oscarsleden består till övervägande del av hårdgjorda ytor och det råder stor brist på grönstruktur. Endast vid Taubehuset/Kustens hus och vid Klippan finns det fina miljöer med park/naturkaraktär. Sammanhängande grönytor med trädtrader och buskage i Oscarsledens trafiklandskap hyser vissa värden, kopplade till träden, och som bidrag till en bättre miljö vid färd längs leden. Emellertid finns det idag begränsat med naturvärden och sociala värden kopplade till grönstruktur inom området. Leden utgör även en barriär för att utveckla kopplingar i grönstrukturen ner mot älven och behöver stärkas för ekosystemtjänster.

Generellt finns det stor potential att förbättra grönstrukturen i området genom att tillskapa varierad växtlighet och funktion, samt genom att länka ihop nya och befintliga grönområden via funktionella stråk i nord-sydlig riktning förbi Oscarsleden.

Rinnvägar för skyfall, som koncentreras till dalgångarna här, visar på behov av höjdsättning som säkerställer avledning av skyfall, särskilt vid Fiskhamnen, Jaegerdorffplatsen och västra Masthugget. Det krävs en kombination av lösningar för högvatten och högvattenskydd som hindrar skyfallsvatten att nå recipienten bör undvikas. Det kan behövas rening av dagvatten från leden som kräver ytor i/invid leden eller i omkringliggande områden.



Kartor som redogör för översvämningsrisk, högvattenskydd, ytvattenflöden och strukturplan för skyfall.

2.2 BEROENDEN MELLAN PROJEKT

Flytt av färjeterminaler och flytt av E45

Beslut om och planering för flytt av färjeterminaler gör att anspråk på riksintresse för kommunikation på Oscarsleden förväntas ändras alternativt flyttas. Farligt gods-anspråket i delar av leden förväntas flyttas i och med flytten av Tysklandsterminalen. För påverkan på trafiken på leden se kapitel 3, och för vidare resonemang om riksintresset se kapitel 1.

Trafikverket bedriver under 2024 en utredning som syftar till att svara på hur E45 ska skyltas/ledas fortsättningsvis, när förbindelsepunkten mellan väg och färja flyttar till Arendal. Stadsbyggnadsförvaltningen medverkar i denna utredning.

Lindholmsförbindelsen

Beslut om Lindholmsförbindelsen och att förlägga sträckan i tunnel mellan Lindholmsplatsen och Linnéplatsen gör anspråk på ytor för Oscarsleden under byggtid. Preliminärt är byggtid planerad till cirka åtta år och är önskvärt om den hänger samman med flytt av färjeterminaler, detta mellan 2030 – 2040. Ytan som preliminärt behöver tas i anspråk sträcker sig mellan Fiskhamnsmotet och Danmarksterminalen och föranleder troligtvis en mindre ombyggnad och begräsning av trafik på Oscarsleden under denna period.

Pågående planering och projekt

Detaljplan för idrottshall vid Jaegerdorffsmotet är under uppstart och förhåller sig idag till befintlig struktur, men påverkas av utformning av led och mot. Förändrade förutsättningar för Oscarsleden kan ge andra behov och möjliggöra nya ytor, särskilt invid leden då ytan är begränsad.

Detaljplan för skola och bostäder vid Carnegie brygga är under uppstart och förhåller sig idag till befintlig struktur men påverkas av utformning av led och mot. Förändrade förutsättningar kan ge andra behov och möjliggöra nya ytor.

Hållplatslägen för metrobuss vid Klippan/Jaegerdorffsmotet och Stigberget utgör anspråk och möjlig utformning av moten och leden påverkar dessa lägen och sträckan utifrån framkomlighet. Arbeten pågår både kring hållplatsernas placering och utformning, samt linjenätsutredning för metrobusskonceptet som helhet.

Järnvägsplan för Lindholmsförbindelsen pågår och har bäring på Oscarsleden dels utifrån dess avgränsning och framtida arbetsområde, dels huruvida kopplingen mellan Oscarsleden och eventuellt metrobuss hållplastläge och hållplatsläge för stadsbana i Stigberget.

Utveckling av Fiskeverksamheterna i Fiskhamnen påverkar leden beroende på vilken mängd godstrafik som kan hanteras till och från området via leden och moten, dels vid omvandlingen av leden, dels vid en utveckling av fiskerinäringen inom området



Ortofoto över Oscarsleden idag och tillhörande beskrivning av projekt i anslutning till leden

- 1. Lindholmsförbindelsen**
- 2. Detaljplan för Idrottshall vid Jaegerdorffsplatsen**
- 3. Detaljplan för skola och bostäder vid Carnegie brygga**
- 4. Hållplastlägen metrobuss**
- 5. Fiskeverksamheterna i Fiskhamnen**

3. OSCARSLEDEN IDAG

Oscarsleden utgörs av sträckan mellan Götatunneln och Röda stensmotet och är ca tre kilometer lång. Idag fungerar Oscarsleden dels som en genomfartsled med skyltade hastigheter om 70 km/h, dels som en tillfartsled för södra innerstaden. Här har den även en funktion som lokal länk mellan och till olika stadsdelar. En tredjedel av fordonstrafiken på sträckan åker hela vägen mellan Kungsten och Gullbergsvass, och resterande har målpunkt vid leden. Oscarsleden är utpekad som riksintresse för kommunikation enligt 3 kap MB som del av E45 genom Västra Götalands län, ihop med färjetrafikeringen mellan Göteborg och Fredrikshamn

Norr om leden finns ett sammanhängande stråk för lokal gång-, cykel- och biltrafik – Emigrantvägen i öst, Fiskhamnsgatan i mitten och Majnabbegatan i väst. Korsningsmöjlighet för gående och cyklister finns planskilt med cirka 400 meters avstånd mellan Fiskhamnsmotet och Banehagsgatan. Öster om Fiskhamnsmotet finns gångbro mellan Sjöfartsmuseet och Amerikaskjulet samt vid Danmarksterminalen vid Masthugget. Ingen av kopplingarna är tillgängliga för cyklister, och hissar vid Danmarksterminalen är till för färjeresenärer.

3.1 TRAFIKEN PÅ OCH INVID LEDEN

Gång och cykel

Gångmöjligheter finns parallellt med cykelbanorna i området, men bedöms inte användas för genomfart utan endast för att komma till platser. Med närhet till vattnet finns potential att locka folk till mer långsgående rörelse till fots genom området i framtiden.

Pendlingscykelstråket längs leden är av stor vikt och behöver värnas och utvecklas. På Emigrantvägen vid Järnvägen passerar en genomsnittlig vardag 2 000 cyklister, vilket stiger till 2 500 cyklister per vardagsdygn under sommarhalvåret. Ingen möjlighet finns idag att gå eller cykla smidigt längs hela leden, men norr om leden finns god standard på vissa delsträckor och ett sammanhängande stråk med få korsningspunkter.

Kollektivtrafik

Tillgängligheten till befintliga spårvagnshållplatser är relativt god. Om det blir enklare än idag att passera leden kan området närmast kajen få god tillgänglighet till kollektivtrafik. Stråket längs södra Älvstranden föreslås i arbeten med Metrobuss



Klippans färjeläge



Karta över hållplatslägen kollektivtrafik

anpassas till metrobusskonceptet genom en genomgående lösning där befintliga körfält tas i anspråk.

För närvarande pågår flera utredningar om Metrobuss där anspråken av Oscarsleden kommer tydliggöras.

Spårvägen längs Karl Johansgatan bedöms inte vara en av de mer belastade sträckorna i Göteborg, men om stadens utbyggnadsprognos uppfylls och det hållbara resandet ökar kan det på sikt uppstå brister i spårvägens kapacitet. För att kollektivtrafikförsörja området kan kompletterande busstrafik krävas.

Bil och gods

För fordonstrafiken är Jaegerdorffsmotet, Kustmotet och Fiskhamnsmotet anslutningspunkter/trafikplatser på sträckan. Kustmotet har bara ramper på ena sidan. Öster om Fiskhamnsmotet finns en avfart för östgående trafik via Oscarsgatan strax innan pumpstationen vid Amerikahuset, samt en höger-in höger-ut-koppling vid Östra Sänkverksgatan. För västgående trafik finns inga korsningar mellan Järntorgsmotet och Fiskhamnsmotet.

Idag uppgår fordonstrafiken på Oscarsleden till cirka 45 000–50 000 fordon per dygn, där cirka 10 % utgörs av tung trafik. Cirka 1/3 av trafiken färdas hela sträckan mellan Kungsten och Tingstad/Marieholm. Årsdygnsflödet på lokalgatorna norr om leden ligger på 2 500–3 000 fordon/dygn. Resandeefterfrågan år 2040 bedöms enligt prognos uppgå till cirka 80 000 fordon på leden, givet att inga trafikstyrande och trafikminskande åtgärder vidtas. Det beror bland annat av befolkningsutveckling och tillkommande exploatering.

Vid en flytt av färjeterminalerna förväntas ingen större avlastning av trafikflöden från Oscarsleden ske. I nuläget bedöms alstringen till terminalerna till cirka 2 000 fordonsrörelser per dag (vardagar) där fördelningen mellan lastbilar och personbilar varierar över året. Dock försvinner leveranser med farligt gods som idag är kopplade till Tysklandsterminalen.

Buller och luftmiljö

Trafiken på leden skapar problem med höga halter av luftföroreningar som påverkar hur och vad som kan planeras närmast leden. Bullernivåerna från trafiken är höga och kan antas fortsätta vara höga om inte hastigheten sänks till under 30 km/h. I detaljplan för Järnvågsgatan m.fl. konstateras att ”De lokala utsläppen av luftföroreningar domineras helt av E45/Oscarsleden, i nuläget såväl som i framtiden”. Genomförd bullerutredning redovisar att ”området delvis är mycket bullerutsatt. Främsta källan är E45/Oscarsleden”.



Jaegerdorffsmotet

3.2 KONSTRUKTION OCH HÖJDPROFIL

Oscarsleden som den ser ut i dag etablerades i två omgångar under 1960- respektive 1970-tal. Den första etappen hängde ihop med byggandet av Älvsborgsbron och Rödastensmotet som öppnades 1966.

De huvudsakliga konstruktionerna (trafikplatser) på sträckan är, från öst till väst (byggnadsår, konstruktionslängd och yta);

1. Fiskhamnsmotet, bro över Oscarsleden. (1974, 44 m, 941 m²)
2. Bro över GC-väg vid Säggatan, plattram för passage under Oscarsleden. (1987, 6 m, 123 m²)
3. Kustmotet, bro över Oscarsleden. (1974, 27 m, 608 m²)
4. Jaegerdorffsmotet, broar över Slottsskogsgatan. (1974, 76 m, 760 m²)
5. Bro över GC-väg vid Älvsborgsgatan, plattram för passage under Oscarsleden. (1966, 5 m 137 m²)
6. Bro över Banehagsgatan, plattram för passage under Oscarsleden. (1966, 12m, 481m²)

Vägbroar i betong räknas oftast med en teknisk livslängd på 80 år. Detta innebär att konstruktionerna väster om Jaegerdorffsmotet når sin tekniska livslängd 2046, medan de planskilda trafikplatserna vid Fiskhamnsmotet(1), Kustmotet(3) och Jaegerdorffsmotet(4) gör detta vid 2054 (om 30 år). En schablon på 80 år innebär inte att dessa konstruktioner kommer behöva rivs runt år 2050.

Det kan finnas olika förbättringsåtgärder som kan förlänga konstruktionernas livslängd och innebära samhällsekonomiska besparingar jämfört med att bygga nya broar. Vägbanan med under- och överbyggnad har också en livslängd som ofta är kortare än de större betongkonstruktionerna. Med dagens trafikering är underhållsintervall uppskattat till 10–13 år.

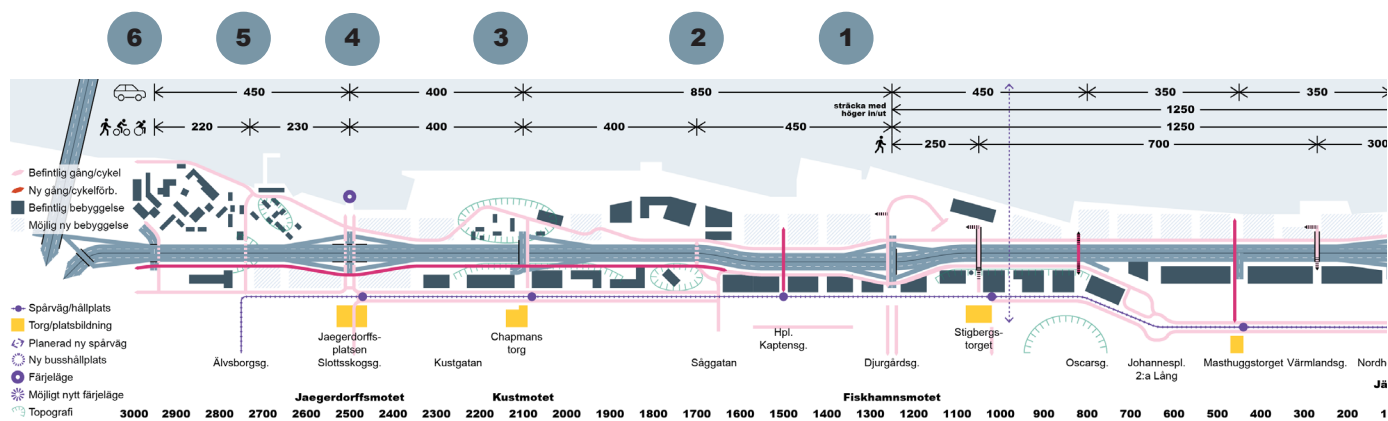


Illustration över Oscarsledens nuläge och siffror för de befintliga konstruktionerna längs sträckan

Höjdprofil och anslutande gator

En höjdprofil har tagits fram för hela Oscarsleden i längsgående riktning från Götatunneln i öst till Banehagsgatan vid Vagnhallen Majorna i väst.

I öst finns mycket små höjdskillnader mellan Oscarsleden (eller Andréegatan som denna sträcka också kallas) och tvärgator i omgivningen. Vid Fiskhamnsmotet är höjdskillnaden mellan leden och en tänkbar anslutningspunkt på Djurgårdsgatan söder om motet cirka 4 meter. Detta innebär en lutning på nästan 10 procent om leden inte flyttas (beräknat med ett avstånd på cirka 50 meter). För att etablera en korsning i plan med acceptabel lutning på Djurgårdsgatan kan leden därför behöva förflyttas ytterligare 50 meter norrut i detta läge.

Vid Kustmotet kan ett borttagande av ramper skapa möjlighet för nya anslutningar till leden, men förutsättningar för nya kopplingar behöver ses i relation till en mer omfattande ombyggnad i området. Mellan Kustgatan och Majnabbegatan vid Tysklandsterminalen fanns vid ombyggnaden 1966 en fyrvägs korsning i plan. Med dagens utformning är höjdskillnaden i denna punkt drygt 2 meter, vilket innebär en lutning på nästan 8 procent över ett avstånd på 30 meter. För att skapa en koppling i plan i denna punkt med acceptabel lutning kan leden behöva skjutas norrut eller så behöver anslutningspunkten mot Kustgatan flyttas söderut, närmare Karl Johansgatan.

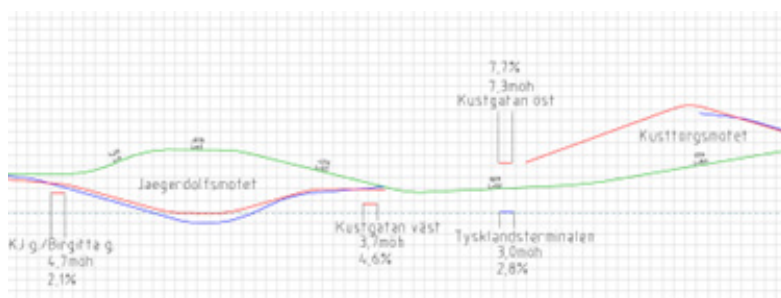
En ny korsning i plan i Kustgatan bedöms av trafikmässiga skäl inte kunna samexistera med av- och påfartsramper i den östra delen av Jaegerdorffsmotet. En ombyggnad av Jaegerdorffsmotet till en korsning med Slottsskogsgatan och Majnabbegatan i plan är möjligt med lutningar motsvarande dagens av- och påfartsramper. En svagare/jämnare lutning skulle dock underlätta för ytterligare kopplingar mot befintliga stråk i omgivningen



Fiskhamnsmotet



Kustmotet



Höjdprofil vid Fiskhamns-, Kust- och Jaegersdorffsmotet och anslutande gator

4. ALTERNATIV FÖR UTVECKLING

Oscarsledens utveckling utgör en nyckel för att skapa förutsättningar för en utvidgning av innerstadens traditionella kvartersstad med gena och sammanhängande stråk mellan befintlig bebyggelsestruktur och stadsomvandlingsområdet vid älven. Hur Oscarsleden kan utvecklas sätter ramar för den bebyggelsestruktur som kan tillkomma invid leden. Enkelt uttryckt finns det i dagens utformning och funktion en begränsning i vad som går att bygga invid leden och i vilken grad tillkommande bebyggelse kan bidra till att utvidga innerstaden.

Genom att övergripande studera olika alternativ för utveckling av Oscarsleden kan kunskap och lärdomar från dessa bidra till att klargöra utmaningar och möjligheter utifrån uppdraget och förutsättningarna på platsen. Vidare framträder i analyser av olika alternativ viktiga knäckfrågor att ta ställning till i fortsatt planering.

Scenarier för olika trafikflöden och hastigheters påverkan på möjlig utformning av bebyggelsestruktur och vice versa har varit en viktig del i arbetet med alternativen. Detta för att besvara vart det längs Oscarsleden finns störst incitament för en utvidgning av innerstaden och hur en utveckling av Oscarsleden kan stödja det. Hela Oscarsleden från Järntorgsmotet till Rödastensmotet har studerats, men fokus ligger på en tre kilometer lång sträcka från Götatunnelns mynning i öst till underfarten vid Banehagsgatan i väst.



Illustration av Oscarsleden och befintliga kopplingar över leden

4.1 STADENS LANDSKAP UTGÖR FÖRUTSÄTTNINGAR

Med utgångspunkt i de förutsättningar som studerats ses ett antal slutsatser som vidare utgjort en grund för framtagande av olika alternativ för utveckling av Oscarsleden. Det handlar om att geografiska förutsättningarna i form av berg, dalar och vatten ger tre delområden som kan uttryckas öst (Järnvågen till Stigberget), mitt (Stigberget till Kustmotet) och väst (Kustmotet till Älvsborgsgatan).

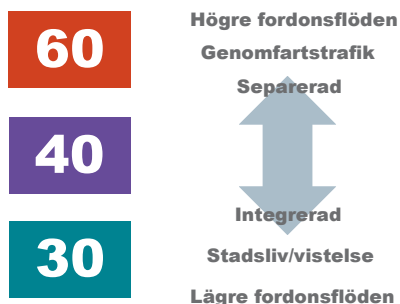
Potential för att koppla samman den befintliga bebyggelsestrukturen med ny bebyggelse för en sammanhängande stad är störst i dalgångarna där gena stråk med kopplingar till omgivande stadsdelar finns, särskilt behöver detta värnas och utvecklas i delområde Öst och Mitt. Befintlig bebyggelsemiljö, markyta och topografi begränsar trafikledens utbredning till max två körfält vardera riktning, exklusive svängfält. Kollektivtrafik förutsätts hanteras inom befintlig infrastruktur, men behov av kopplingar till hållplatslägen för kollektivtrafik uppstår för ny bebyggelse norr om leden. Med utgångspunkt i befintlig topografi görs även slutsatsen, då en skärning gjorts i berget för Oscarsleden, att Kustmotet även fortsättningsvis i olika utvecklingsalternativ bör hanteras planskilt.

Markförhållanden, ekonomi och genomförande ger grundläggande förutsättningar för all omvandling/utveckling. Ytor tillgängliga för stadsomvandling finns längs sträckan idag, men full tillgänglighet till hela området norr om leden kan först vara möjligt runt år 2040. Givet pågående planeringsprojekt såsom Lindholmsförbindelsen och detaljplan för nya färjeterminaler i Arendal.



Samlad illustration av förutsättningar och på anspråk över Oscarsleden

4.2 SCENARIER FÖR TRAFIK GER OLIKA UTFORMNING OCH FUNKTION

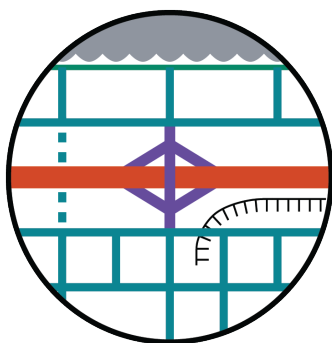


Genom att utforska olika scenarion, där fortsatt höga hastigheter och trafikflöden utgör en förutsättning och minskade hastigheter och trafikflöden en annan, identifieras flera olika alternativ för utveckling av Oscarsleden.

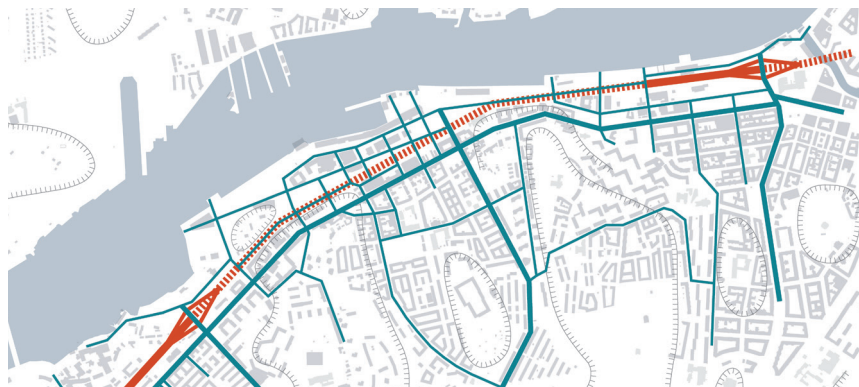
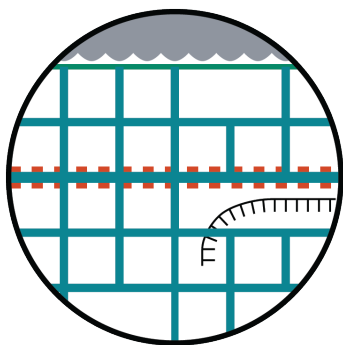
Med högre hastigheter avses 60 km/h, vilket är mindre än dagens 70 km/h, som en utgångspunkt tillsammans med möjlighet att bibehålla dagens trafikflöden och eventuellt omhänderta en ökning av trafik. För detta scenario har tre olika utformningar studerats, från en befintlig trafikled, så som det ser ut idag, till partiell överdäckning på vissa delar av sträckan och en nedgrävning av leden i tunnel.

Vidare har ett fjärde alternativ studerats där hastigheten på sträckan minskar helt eller i delar till 40 km/h med fler korsningar i markplan, men fortsatt med viss planskildhet och med möjlighet att hantera befintliga trafikflöden.

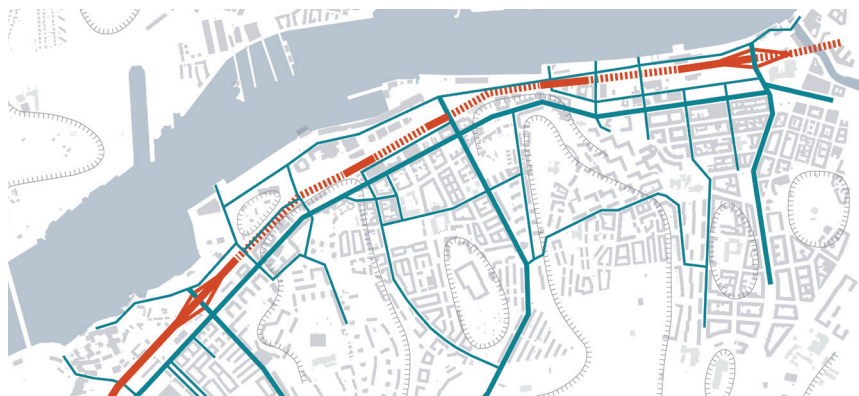
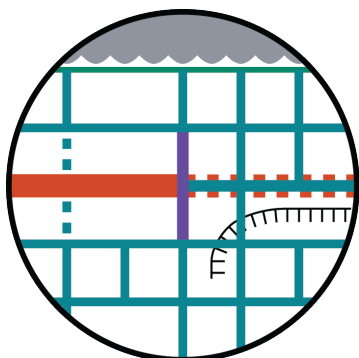
Det femte och sista scenariot utgör en stadsboulevard i enlighet med vad som föreskrivs i Göteborgs utvidgade innerstad. Detta scenario som föreslår flertalet nya korsningar i plan föranleder minskade hastigheter till 30 km/h och ingen fortsatt planskildhet, vilket bedöms kräva upp till en halvering av dagens trafikflöden på leden.



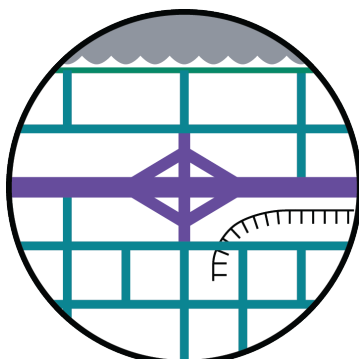
Alternativ 1: Trafikled med fler planskilda passager



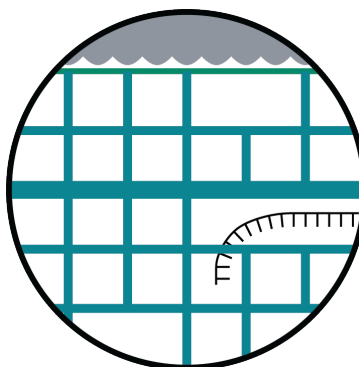
Alternativ 2: Trafikled nedgrävd i tunnel



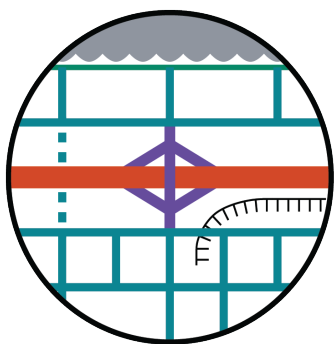
Alternativ 3: Trafikled överdäckad i vissa lägen



Alternativ 4: Trafikled med fler plankorsningar



Alternativ 5: Stadsboluvar utan planskildhet



ALTERNATIV 1: TRAFIKLED MED FLER PLANSKILDA PASSAGER

Alternativ 1 är ett tillnärmat nollscenario där Oscarsleden ligger kvar ovan mark i samma läge som idag. Oscarsleden är fortsatt ett transportrum för bilar och kollektivtrafik. Möjligheter finns att ta bort ramper i Kustmotet och att tillskapa planskilda tunnlar och broar för gående och cyklister.

Möjliga byggrätter kan tillskapas vid leden i en struktur som i så stor utsträckning som möjligt är i enlighet med den traditionella kvarstaden, men som ändå förhåller sig till ledens utbredning och funktion.

För byggnader som uppförs invid leden antas liknande förutsättningar gälla som för bebyggelse i detaljplan för Masthuggskajen del 1. Inom planområdet medgavs i huvudsak kontor och parkeringshus i bullerutsatta lägen i möte med E45/Oscarsleden. Enkelsidiga bostäder kan tillåtas frånvänt E45/Oscarsleden. ”Genomförd bullerutredning redovisar att området delvis är mycket bullerutsatt. Främsta källan är E45/Oscarsleden som trafikerar av cirka 55 000.”

Principsektion

Nedan sektion motsvarar dagens utformning med relativt breda körfält och parallell lokaltrafik på Emigrantvägen, Fiskhamnsgatan och Majnabbegatan. Varierande bredd, avstånd till leden för ny bebyggelse samt bullerreducerande åtgärder både vid fasad och i gaturummet kräver utrymme. Bebyggelse som sannolikt får en baksida mot leden och en framsida mot vattnet. Viss möjlighet till ny bebyggelse på delar av sträckan, men stora ytor i attraktiva lägen tas upp av ramper och slänter vid planskilda trafikplatser.



Illustration principsektion

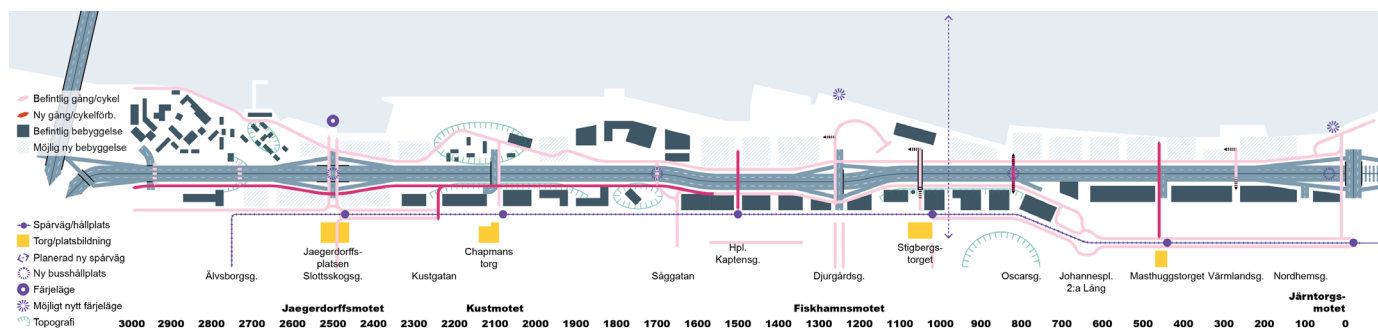


Illustration över sträckan som helhet

Delområde Öst

För den östra delen kan en ny, tillgänglig men planskild koppling behövas för att koppla ny bebyggelse vid kajen till Masthuggstorget. Detta gör att tillkommande bebyggelse kan hamna inom 400 m gångväg från befintlig hållplats.

Gällande kollektivtrafik kan möjlig Metrobuss och färjeläge anläggas i östra delen. Byggnader närmast leden behöver anpassas. Bullerskydd och andra åtgärder kan kräva plats i gaturummet. Emigrantvägen eller motsvarande lokal angränsningsfunktion behöver ligga kvar på hela sträckan.

Delområde Mitt

För mittdelen kan en ny koppling behövas över eller under leden för att tillgängliggöra kollektivtrafiken vid Kaptensgatans hållplats för ny bebyggelse. Möjlig hållplats för Metrobuss samt möjligt nytt färjeläge finns i anslutning till Fiskhamnsmotet. Befintliga planskilda korsningar vid Sjöfartsmuseet och Saggatan behålls.

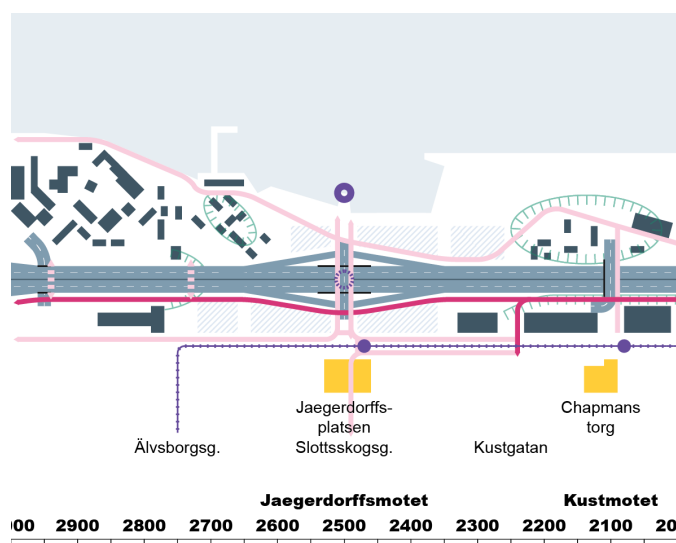
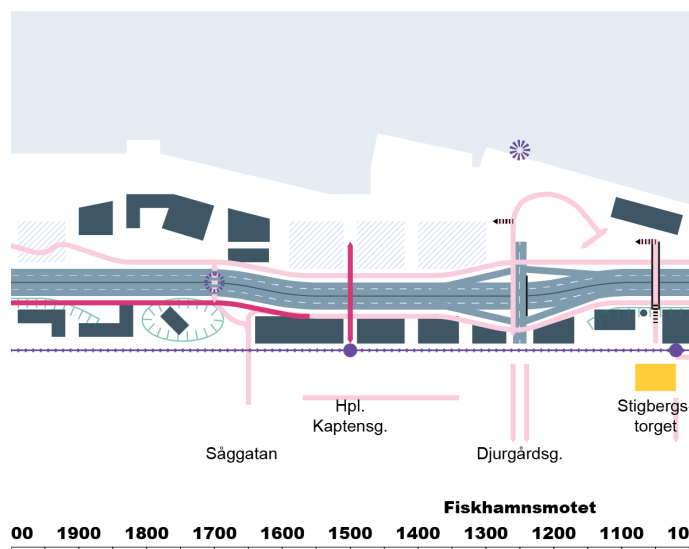
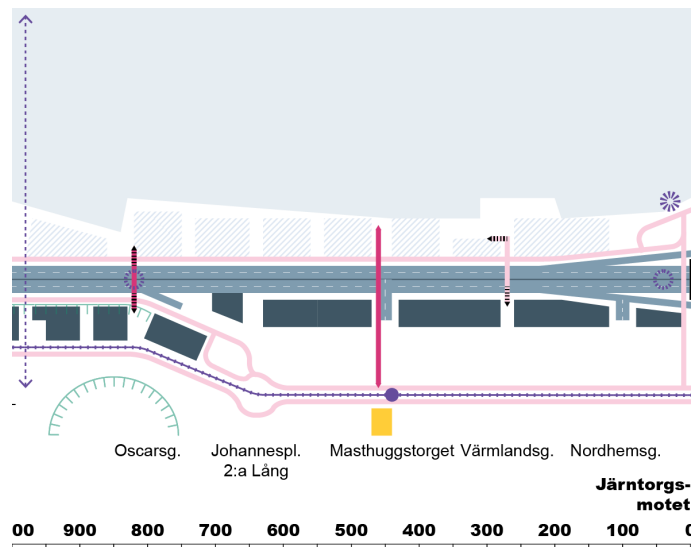
Byggnader närmast leden behöver anpassas. Bullerskydd och andra åtgärder kan kräva plats i gaturummet.

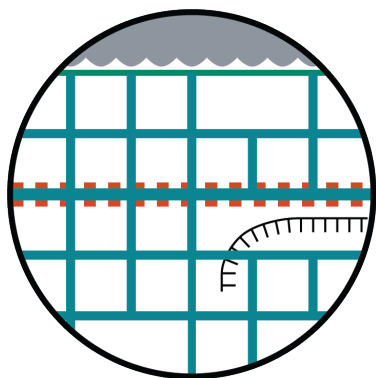
Delområde Väst

För västra delen kan ramper vid Kustmotet plockas bort, vilket kan frigöra viss yta för ny bebyggelse nordöst om Kustmotet.

Alternativet möjliggör en mer attraktiv koppling för gående och cyklister mot hållplatsen vid Chapmans torg. Byggnader närmast leden behöver anpassas. Bullerskydd och andra åtgärder kan kräva plats i gaturummet.

Ramper vid Jaegerdorffsmotet innebär begränsad plats för ny bebyggelse i kollektivtrafiknära läge kring denna punkt.





ALTERNATIV 2: TRAFIKLED NEDGRÄVD I TUNNEL

I alternativ 2 förläggs Oscarsleden i tunnel. Oscarsleden är fortsatt ett transportrum för bilar och kollektivtrafik.

Möjliga byggrätter kan tillskapas över befintlig led eller – mest sannolikt – i anslutning till leden där ytor ovanpå tunneln används till lokalgator och park. Detta kan göras i en struktur som i så stor utsträckning som möjligt är i enlighet med den traditionella kvarstaden.

Principsektion

Att bygga ovanpå en eventuell tunnel är kostnadsdrivande. Användning till lokal trafik inklusive gång och cykel samt enklare grönska sannolikt. Tunnelns bredd beror på antal körfält, men fler än 2+2 kan diskuteras för att säkerställa framtida funktion inklusive effektiv kollektivtrafik.

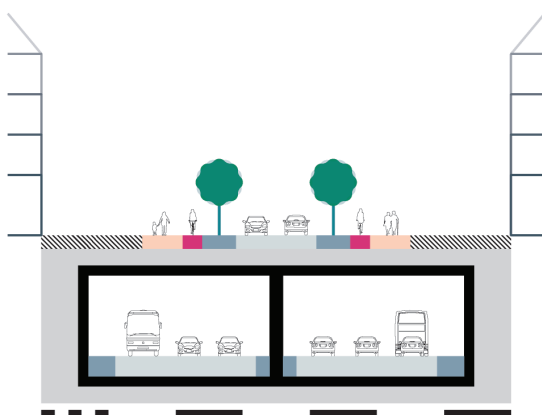


Illustration principsektion

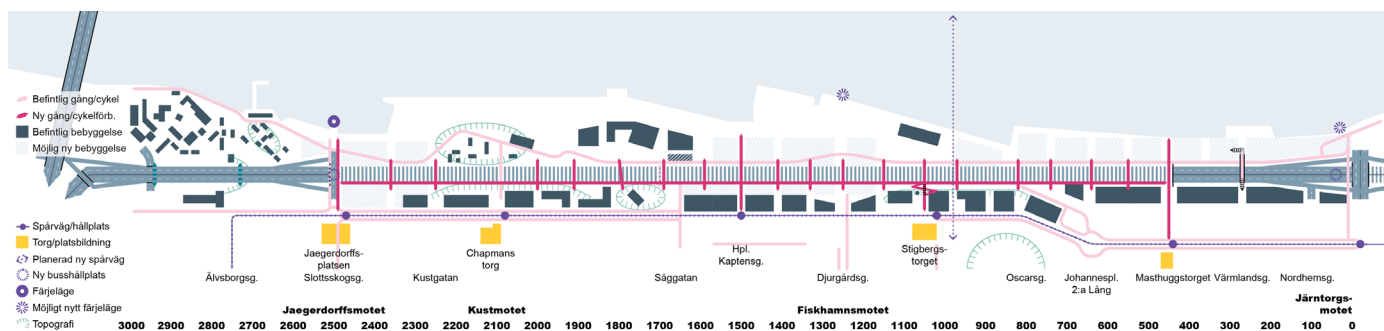


Illustration över sträckan som helhet

Delområde Öst

Utan koppling till Götatunneln bedöms mynning för ny tunnel hamna i nivå med Östra Sänkverksgatan/Masthuggstorget. Med koppling till Götatunneln på en lägre nivå kan fortfarande av- och påfartsramper vid Järntorgsmotet behövas och kräva viss plats.

Ny bebyggelse söder om leden har anpassats efter befintliga vägytor och fastighetsgränser. Väster om Masthuggstorget kan en lokalgata följa Andréegatan eller löpa längs kajkant fram till pumpstationen.

Delområde Mitt

Det behöver finnas ett genomgående stråk längs älven, särskilt för kollektivtrafik och cykel.

För att ansluta till Djurgårdsgatan behöver korsningen skjutas norrut – avståndet beror på plushöjd för ny lokalgata (minimum 2,8?). Väster om Såggatan kan Fiskhamnsgatan/ Majnabbegatan vara aktuell som lokalgata. Här illustreras bebyggelse på "locket".

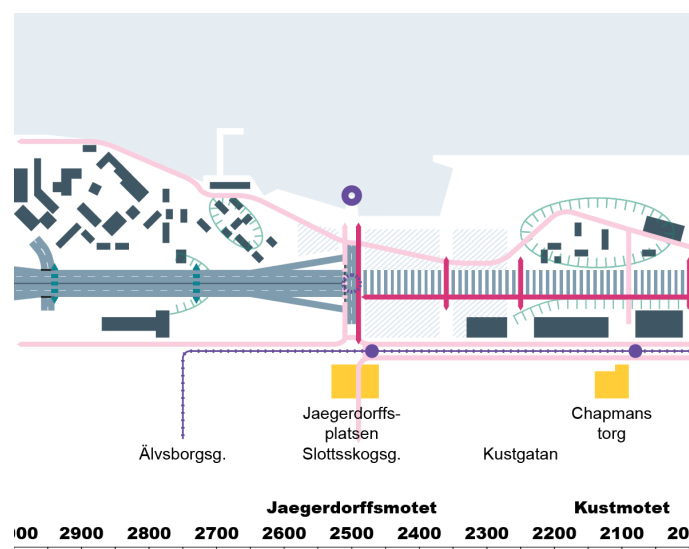
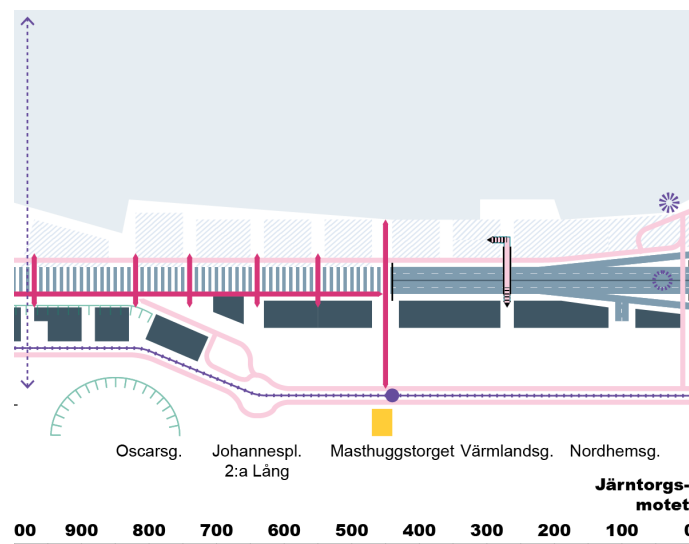
Bebyggelse på överdäckningen innebär dyrare konstruktion än park/lokalgata. Lokalgata i detta läge bevarar sikt mot Sjömanstornet.

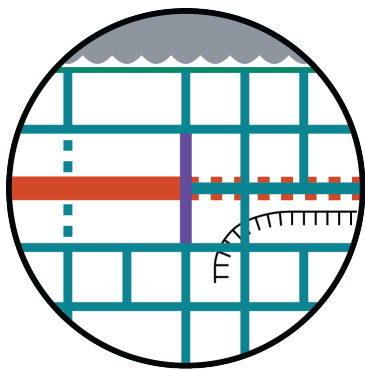
Delområde Väst

Jaegerdorffsmotet illustreras som västlig mynning för en nersänkt Oscarsled. Detta kräver att befintlig trafikplats rivs, och påverkar också undergång i väst då hela leden behöver sänkas.

Möjliga alternativ för tunnelmynning kan också vara Kustgatan eller Kustmotet, men då försvinner den största potentialen för ytor kring motet.

Bebyggelse illustreras ovanpå locket kring Kustmotet, med gynnsamma geologiska förutsättningar.





ALTERNATIV 3: TRAFIKLED ÖVERDÄCKAD I VISSA LÄGEN

Alternativ 3 innebär en överdäckning av hela eller delar av Oscarsleden. Det finns möjligheter att överdäcka leden vid Stigberget och Kustmotet. Möjligheten att gräva ner och överdäcka leden skulle även kunna finnas vid Hängmattan vid Masthuggstorgets förlängning, se illustration. Möjligheten att tillskapa GC-passager över leden i nya plan uppstår med denna lösning.

Oscarsledens trafikmässiga funktion ligger kvar i ungefär samma läge och med samma hastighetsgräns.

Principsektioner

En överdäckning vid Kustmotet kan innebära allt från en breddning av befintlig bro, en sociodukt eller betongtunnel i befintligt läge över längre sträcka som möjliggör nya kopplingar och bebyggelse närmare leden. Lösningen kan cementera Oscarsleden som ett stråk med fokus hög framkomlighet och hastighet. Som för tunnelalternativet bedöms ytor ovanpå överdäckningen i första hand vara aktuell för lokal trafik, gång, cykel och grönska – och inte bebyggelse

En överdäckning vid Stigbergstorget kan på samma sätt bidra till att binda samman båda sidorna av Oscarsleden, framför allt för gående, genom nya kopplingar integrerade i landskapet som gradvis trappas ner mot kajen. Höjdskillnader mellan överdäckning och kajkant skulle kunna tas upp inom kvarter intill leden, men det finns mycket begränsat utrymme mellan leden och älven i området och utfyllnad kan krävas för att skapa tillräckliga ytor för bebyggelse och lokalgator (särskilt eftersom leden inte fyller någon lokal funktion i detta alternativ).

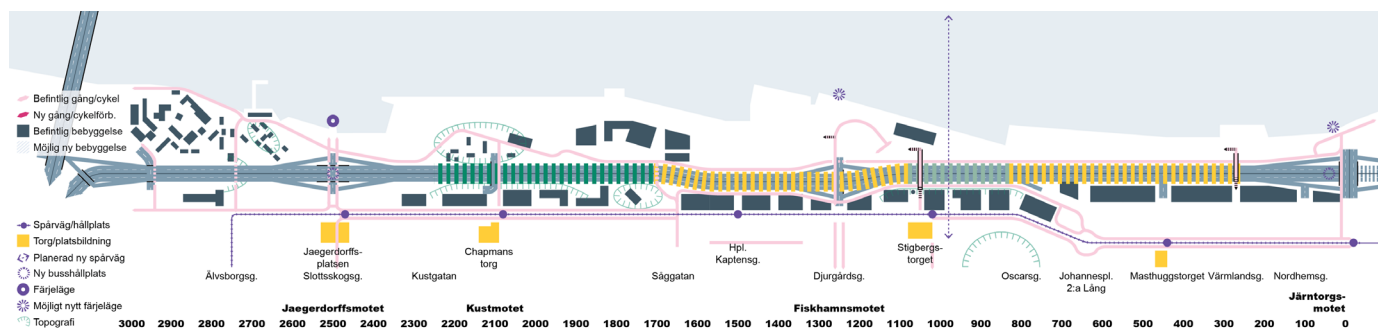
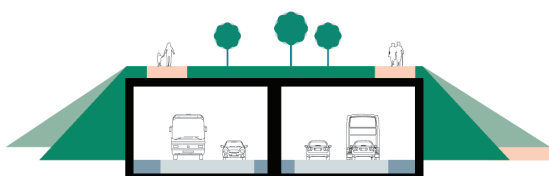


Illustration över sträckan som helhet

Överdäckning har tidigare studerats på den östliga delsträckan, norr om Masthuggskajen inom arbetet med Program för Norra Masthugget. Överdäckningen innebär att en 7–9 m hög barriär byggs mellan älven och bostadsbebyggelsen på andra sidan konstruktionen. En fördel med överdäckning är lägre kostnad jämfört med ett tunnelalternativ (i Program för Norra Masthugget uppskattat till cirka 60 procent av tunnelkostnaden). Här krävs också lokalgator, men på grund av höjdskillnaden finns svårigheter att leda biltrafik över leden, vilket kan innebära behov av parallella lokalgator både norr och söder om överdäckningen samt ramper vid nord-sydliga passager.

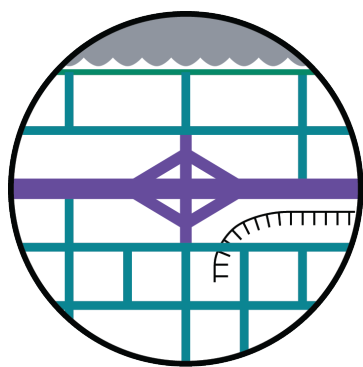


Överdäckning
Övriga delar



Illustrationer för principsektioner





ALTERNATIV 4: TRAFIKLED MED FLER PLAN-KORSNINGAR

I alternativ 4 kombineras en ombyggnad av Oscarsleden till en stadsgata med plankorsningar och planskildhet. Scenariot förutsätter att flera korsningar i plan tillskapas. Gång och cykel möjliggörs invid gatan/leden som utgör ett integrerat transportrum. Alternativet möjliggör skapande av bebyggelse invid gatan i enlighet med principerna för Göteborgs utvidgade innerstad. Inom alternativet finns olika scenarion för olika delområdets utveckling över tid.

Genom fler korsningar sänks hastigheten och ger en förändrad bullersituation, vilket kan möjliggöra för annan användning än kontor och verksamhetslokaler längs med leden. Då detta scenario innebär att leden inte kan hantera större fordonsflöden än idag förväntas luftföroreningarna på sikt minska något närmast leden. Sänks hastigheten i delar till 30 km/h (hastighetssäkrade punkter vid passager) kan det leda till en något mer gynnsam ljudmiljö längs leden.

Principsektion

I förbindelse med reducerad hastighet till 40 eller 50 km/h reduceras också körbanorna till 3,5+3,5 meter, med trolig hastighetssäkring till 30 km/h vid passager över leden för gående och cyklister. Befintlig grönyta med trädrad kan behöva tas i anspråk till svängfält i korsningar. Behov kan finnas fortsatt av bulleddämpande åtgärder i gaturummet och bebyggelse kan behöva anpassas. Eventuell risk för att Oscarsleden fortsatt är baksida och framsida finns mot vattnet. Det kan finnas behov av en parallell lokalgata norr om leden eller vid kajkant för angöring av ny bebyggelse och uppsamling av biltrafik. Denna behöver inte vara genomgående om nya in- och utfarter för fordonstrafik placeras på väl valda ställen. Gång- och cykelstråk förutsätts vara genomgående genom hela området norr om leden.

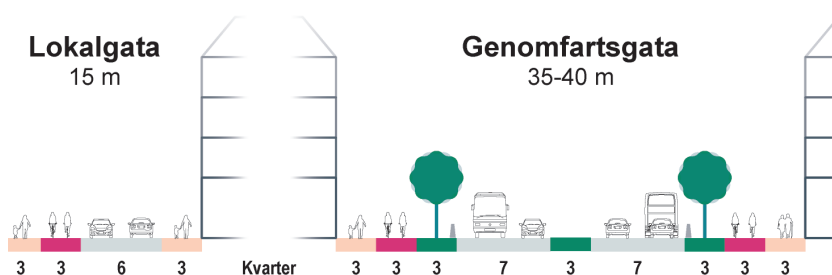


Illustration principsektion

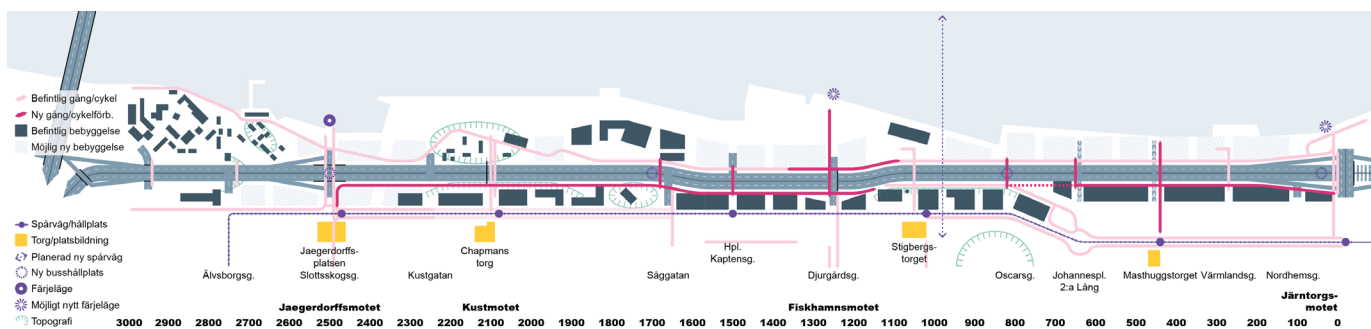


Illustration över sträckan som helhet

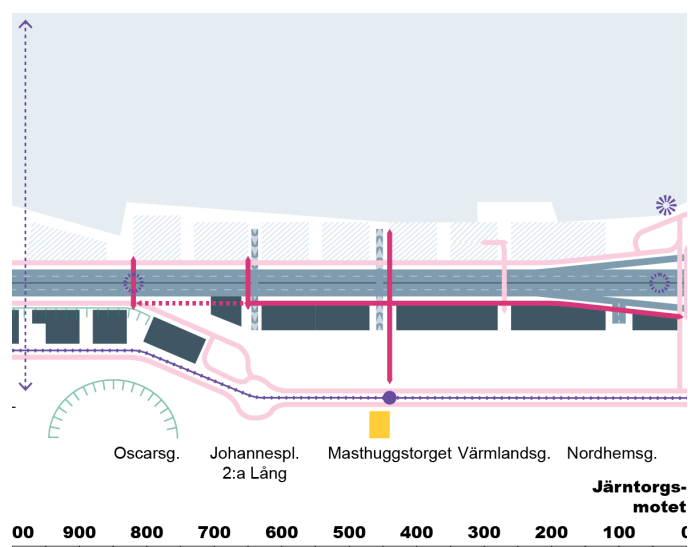
Delområde Öst

Två nya korsningspunkter – enkelriktade gator (genomgående). Korsningarna kan också vara T-korsningar, exempelvis mot söder vid Masthuggstorget och mot norr vid läget i nivå med Johannesplatsen/Andra Långgatan.

Fler passager/övergångsställen kan vara möjliga för gående och cyklister, förslagsvis vid ett möjligt nytt busshållplatsläge vid pumpstationen väster om Amerikahuset.

Infart mot Oscarsgatan i väst kan tas bort för att öka trafiksäkerheten för gående och cyklister i denna punkt.

Gångbro vid Stena Line-terminalen kan ligga kvar, eftersom den första prioriterade/föreslagna korsningspunkten i plan ligger vid Masthuggstorget/Östra Sänkverksgatan. Det kan skapa behov av att hantera buller med 50 km/h och höga flöden.



Delområde Mitt

Två nya korsningspunkter i plan; Djurgårdsgatan korsar på bro för att behålla huvudgata/led i befintligt läge. Kan också innebära att ramper behöver ligga kvar.

Behov av lokalgator kan finnas kvar på båda sidor om leden p.g.a. korsningsavstånd. Aktuellt med "glapp" utan parallell lokalgata i midjan vid Sjöfartsmuseet.

Bebyggelse kan fortfarande behöva dras tillbaka från huvudgata för att hantera buller.

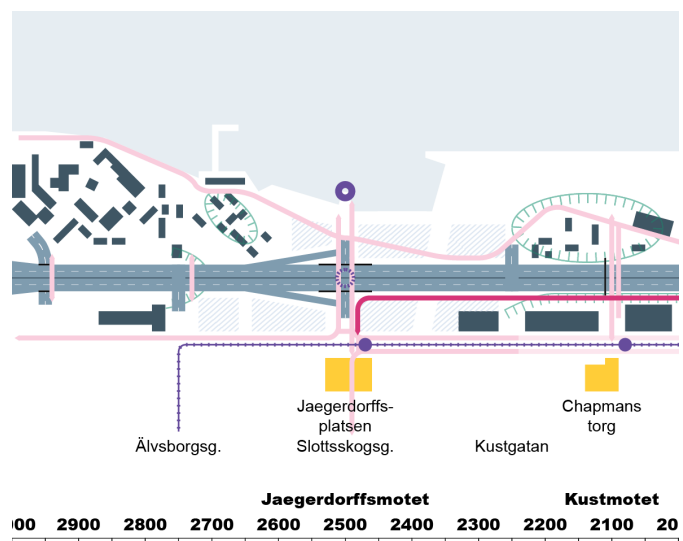
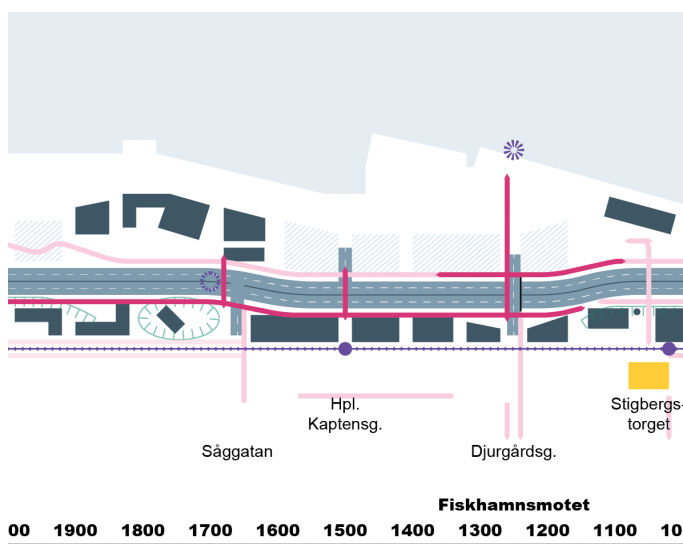
Oscarsgatan/genomfartsgata i befintligt läge säkerställer sikt mot Sjöfartsmuseet/Sjömanstornet från väst. Skapar förutsättningar för ny, dubbelsidig bebyggelse i denna del, men riskerar också att blockera befintliga siktlinjer mot Sjöfartsmuseet och Sjömanstornet.

Delområde Väst

En ny signalreglerad tre- eller fyrvägs korsning vid Kustgatan ger möjlighet att plocka bort av- och påfartsramper öster om Jaegerdorffsmotet. Detta frigör ytor för ny bebyggelse, som behöver utformas för att hantera buller och luftkvalitet. Det medför en risk/möjlighet att hastighetsgräns 70 km/h finns kvar på sträckan väster om Såggatan då begränsad möjlighet till ny bebyggelse och nya korsningspunkter finns. Trafikytor under Jaegerdorffsmotet kan göras om för att hantera skyfall och minska barriäreffekten för gående och cyklister.

Utöver en ny korsning öster om Jaegerdorff illustreras också en korsning i nivå med Älvsborgsgatan. Detta kan i teorin möjliggöra att ramperna på Jaegerdorffsmotets västra sida kan plockas bort. Bron ligger kvar om flöde och framkomlighet kräver detta.

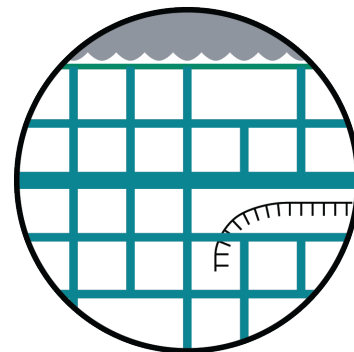
Det kan eventuellt finnas möjlighet att leda en cykelbana över bron. Möjlighet till dubbelsidigt cykelstråk, men norr om leden kan också befintligt stråk eller kajkant fylla denna funktion.



ALTERNATIV 5: STADSBOULEVARD UTAN PLANSKILDHET

Alternativ 5 är en omvandling av Oscarsleden till en boulevard "Oscarsgatan" i enlighet med Göteborgs utvidgade innerstad.

Scenariot innebär att ett flertal plankorsningar tillkommer över tid och att gångstråk och cykelstråk tillkommer längs med gatan. Alla tunnlar (förutom vid Kusttorget) fylls ut och jämnas ut för att möjliggöra korsningar i markplan. Stadsgatan utgör ett mjuktrafikrum. Korsningar och hållplatslägen samlokaliseras.



Här förutsätts att Oscarsleden ligger kvar samma läge vid "Öst" men att gatan flyttas norrut i "mitt" och att Fiskhamnsmotet omvandlas till en plankorsning. I öst föreslås nya påfarter ner till Götatunneln från Oscarsgatan, som baseras på Klaratunneln i Stockholm där enbart mittsektionen sjunker ner och kanterna fortsätter i markplan. Detta förutsätter i sin tur även en "nedgång i tunnel" vid Järntorget från Linnégatan. Gatan i sitt läge är kvar i del av "väst" och plankorsningen vid Kusttorget likaså men rampen norrut rivs. Jaegerdorffsmotet och resterande nivåskillnader för leden tas bort samtidigt som bebyggelse tillskapas i gatuliv.

Möjligheter att tillskapa bebyggelse invid gatan i enlighet med principerna för Göteborgs utvidgade innerstad och innebär kvarterstad i olika skalor invid gatan. Verksamheter, kontor och andra ändamål föreslås i bottenplan blandat med bostäder från andra plan längs med gatan.

Alternativet ska ses möjligt på ett 100 års perspektiv enligt Göteborgs utvidgade innerstad. Inom denna finns olika scenarion/etapper för olika områdets utveckling över tid

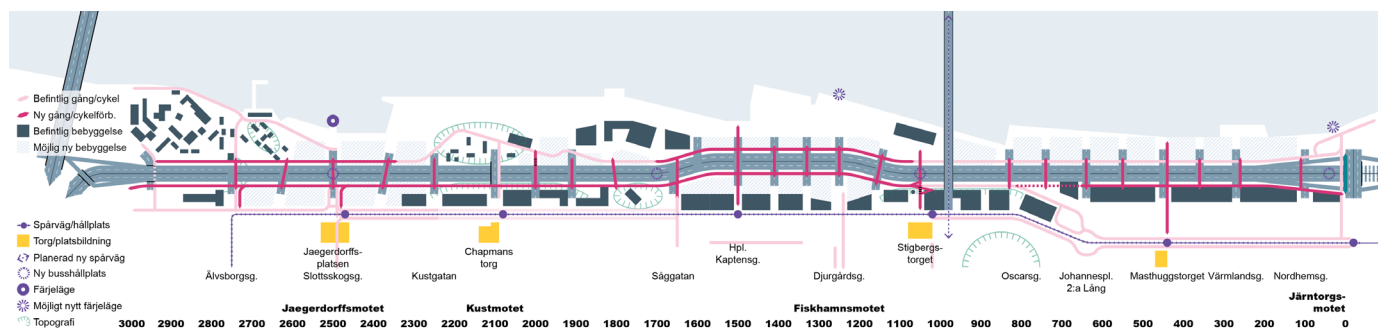


Illustration över sträckan som helhet

Principsektion

Med reducerad hastighet till 30 km/h kan gaturummet fungera utan bullerdämpande åtgärder och möjlighet att skapa öppnare fasader riktade mot Oscarsgatan (i sydläge för ny bebyggelse norr om gatan). Tättare korsningar och lägre flöde på Oscarsgatan innebär troligtvis en överflyttning av lokal biltrafik från huvudgatan till parallella lokalgator, vilket ytterligare är gynnsamt för luft- och bullersituationen längs gatan. Lokalgatan parallellt norr om leden samt lokalgatan söder om leden (Karl Johansgatan och Första långgatan) kan få ökade trafikmängder jämfört med dagsläget då de tre gatorna får en mer jämbördig funktion vilket kan leda till större spridning av dagens trafikflöden.

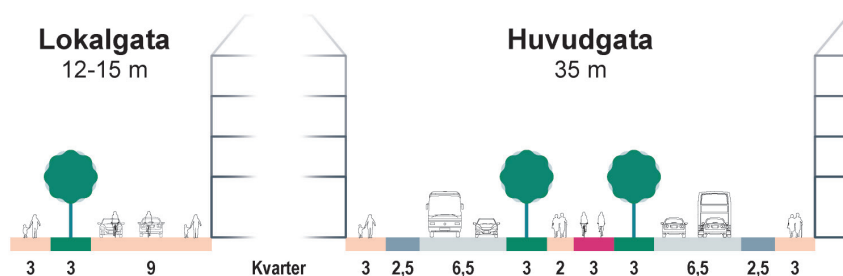


Illustration principsektion

Delområde Öst

Lägre flöden och kortare korsningsavstånd innebär att huvudgatan i högre grad också kan fungera som uppsamling och angöring för intilliggande bebyggelse.

Vid lägre biltrafikflöden i framtiden kan ytterligare korsningspunkter för gående och cyklister bli aktuella. Kan vara kompatibel med både princip 1 och 2 om det tas hänsyn till denna ambition i planeringen

Delområde Mitt

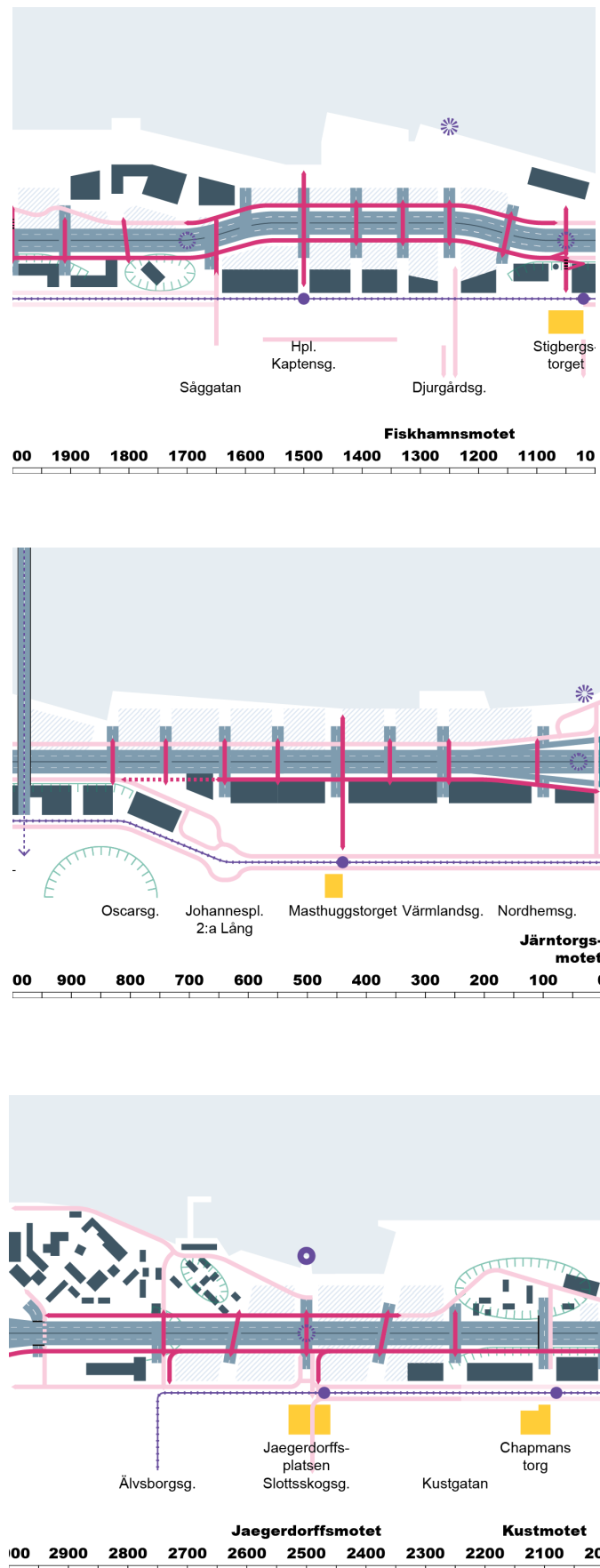
Koppling mellan Oscarsgatan och Djurgårdsgatan i plan innebär att korsningen och gatan flyttas norrut för att hantera höjder. Kopplingen kan underlättas av en eventuell höjning av marknivån i denna punkt. Med 0,5 meter höjning av marknivå för Oscarsgatan kan avståndet till Djurgårdsgatan reduceras med 10 meter (förutsatt en max lutning på 5 procent). Undersök om förskjutning av stråket mot norr vid Fiskhamnsmotet också kan underlätta för en fyrvägs korsning mellan Såggatan och Fiskhamnsgatan.

Förskjutningen kan också ha potential att skapa utrymme för en ramp integrerad i landskapet öster om Sjömanstornet och en ny koppling för gående i plan mot Amerikaskjulet. Förskjutningen mot norr riskerar att skymma sikt mot Sjöfartsmuseet och Sjömanstornet från väster, men möjliggör nya siktlinjer mot Eriksberg från öster.

Ny korsning väster om Såggatan kan bidra till hastighetsreglering, men få möjligheter finns på grund av höjdskillnader i omgivningen. En koppling visas vid Benzengatan.

Delområde Väst

Jaegerdorffsmotet ligger i plan, vilket också möjliggör kopplingar ett kvarter öster och väster om denna punkt vid behov.



5. ANALYS

5.1 BEBYGGELSEPOTENTIAL PER DELOMRÅDE

Inom delområdena öst, väst och mitt ser ytor norr och söder om leden för möjlig bebyggelseutveckling olika ut, därför varierar bebyggelsepotentialen mellan områdena. Högst i väst och minst i öst. Det är främst ytor i dalgångarna som kan bidra både till ny bebyggelse samt en struktur av ett sammanhängande gatunät.

I öst begränsas bebyggelsepotentialen norr om leden till ett fåtal mindre kvarter om inte utbyggnad i vatten provas här. Vidare finns det starka begränsningar för vad som kan byggas utifrån den luftproblematik som återfinns invid Götatunnelns mynning. Invid Stigbergets fot finns minst utrymme för bebyggelse där topografin, omgivande kulturmiljö samt anspråk på kaj från befintlig hamnverksamhet är en starka begränsningar. Fram till cirka 2040 kommer även byggnationen av Lindholmsförbindelsen påverka stora delar av delområde Öst.

För mittenområdet kan ytor frigöras både norr och söder om leden för bebyggelse beroende på hur Oscarsleden ska utvecklas, flyttas leden norrut för att möjliggöra en korsning i plan med Djurgårdsgatan så frigörs yta på båda sidor leden. Dock finns det ekonomiska incitament i form av högre markvärden för att få till en större sammanhängande yta norr om leden för ny bebyggelse.

I delområde väst finns markytor som både påverkas av och är oberoende Oscarsledens utveckling. För området invid Kustmotet och ut mot älven, i vad som idag utgörs av containeruppställning, ses inga direkta beroenden mellan utvecklingen av leden och potential för ny bebyggelse annat än motets funktion. Runt Majnabbe och området invid Jagerdorffsmotet finns stora ytor med bebyggelsepotential som ser olika ut beroende på hur och i vilken grad som Oscarsleden kan utvecklas och integreras i gatunätet.

En möjlig etappvis tillgång till mark

Staden har ingen rådighet över Oscarsleden idag, men har möjlighet till att öka sin rådighet av mark invid leden. Detta hänger tätt samman med att möjliggöra för en utveckling av Oscarsleden, som är avhängt möjligheten att få intäkter från exploatering för omvandling. Idag äger staden mark invid Jaegerdorffsmotet och har i uppdrag att förvärva mark från Higab invid Fiskhamnen.



2024

Illustration över tillgång till mark idag och utifrån att förvärva mark i Fiskhamnen



2030

Illustration över potentiell tillgång till mark när färjetrafik och terminaler flyttar till Arendal och under byggarbete med Lindholmsförbindelsen



2040

Illustration över potentiell tillgång till mark när färjetrafik och terminaler flyttar till Arendal och efter arbetet med Lindholmsförbindelsen slutförts

5.2 POTENTIAL FÖR OSCARSLEDEN ATT BIDRA TILL EN UTVIDGAD INNERSTAD

Innerstadens kvaliteter baseras på ett gatunät med en stomme av lägesbaserade stråk som tillsammans bidrar till en sammanhängande stad med lägen med varierande stadslivspotential. En fråga i fortsatt arbetet är att förstå om, eller i vilken grad, som en omvandlad Oscarsled är ett lägesbaserat stråk som kan bidra till målet att utvidga innerstaden för att bidra med en större närhet, både lokalt och inom hela staden, och därmed en bättre sammanhållning och en ökad robusthet.

För att klassas som ett lägesbaserat stråk som kan fungera som levande stadsgata måste tre kriterier vara uppfyllda.

1.Stråket ska vara gent det vill säga nås av/löpa genom stadsdelar både nära och längre ifrån och stråket ska på jämna avstånd korsas av gena tvärgående stråk som drar till sig rörelser från längre avstånd

2.En mer finmaskig gatustruktur ska korsa stråket så att det kan bidra till lokal närhet, alt: Stråket ska vara en del av ett en mer finmaskig struktur så att stråket integreras i ett lokalt sammanhang

3.Det ska finnas ytor runt stråket som kan bebyggas så att rätt/en stödjande täthet kan uppstå

När två stråk som uppfyller kriterierna för levande stadsgator korsas kan en lägesbaserad nod med ännu bättre förutsättningar för stadsliv uppstå.

För att förstå i vilken grad en omvandling av Oscarsleden kan bidra till ett mer sammanhängande gatunät i en utvidgad innerstad och hur detta påverkar närheten i hela staden har ett antal scenarier med olika utformning analyserats schematiskt i stadens stadsformsmodell. Analyser har gjorts på genhet 3,5 km och integration 1 km. Analyserna visar att Oscarsleden uppfyller ett av de tre kriterierna ovan: det är ett gent stråk som sträcker sig hela vägen från de västra stadsdelarna till de östra stadsdelarna genom hela innerstaden. Däremot begränsas stråkets potential att bidra till ett finmaskigt nätverk av att det ligger utmed älven, och av att delar av stråket blir enkelsidigt där det ligger i anslutning till de höjdryggar som separerar innerstadens stadsdelar från varandra.

Det innebär att effekterna blir störst lokalt, i det direkta influensområdet till Oscarsleden, men att närheten inom hela staden inte påverkas i någon märkbar utsträckning. Analyserna visar också att de tvärgående stråken som letar sig in i dalgångarna har större

betydelse för den rumsliga integrationen/närheten och det är först med en tillkommande bro i förlängningen av något av dessa stråk som potentialen att förändra närheten inom hela staden uppstår.

Analyserna visar vidare att en omvandling av leden bidrar till att förstärka de befintliga kvaliteterna i de plana delarna runt Masthuggstorget, invid hängmattan i Majorna och runt Jaegerdorffsplatsen. Genom ökad närheten inom och mellan stadsdelar och ny potentiell bebyggelse utmed älven finns potential att stadsutveckling norr om leden kan integreras med den befintliga bebyggelsestrukturen söder om leden. De tre dalgångarna är därmed viktiga att hantera medvetet och varsamt i den fortsatta planeringen.

Parallellt med Oscarsleden löper Karl-Johansgatan som är ett gent och genomgående stråk i öst-västlig riktning som dels kopplar västerut mot Kungsten och österut vidare mot Järntorget. Med en flytt av färjeterminalerna uppstår en möjlighet att skapa ett tillkommande gent stråk utmed älven hela vägen från Järntorget till Klippan och det befintliga stråket förbi Röda Sten. I sträckorna vid Stigberget och Majnabbe har den potential som en omvandling av Oscarsleden kan bidra med svårt att frigöras då ytorna mellan de utstickande bergen och älven är smala och begränsas ytterligare av höjdskillnader. Detta innebär att det finns risk att den täthet som krävs för att kunna bära ytterligare ett parallellt genomgående stråk i Oscarsleden inte kan uppnås.

Fortsatt planering behöver väga samman täthet, integration och genhet för att säkerställa att funktioner placeras i rätt lägen. I det fortsatta arbetet kommer olika planstrukturer testas löpande i skissprocessen och det förväntas större förändringar i lägespotential när nya förbindelser över älven läggs med i analyserna.



Illustration befintliga tvärkopplingar och potential för en utvidgad innerstad

6. KONSEKVENSER AV ALTERNATIVEN

6.1 EKONOMISKA KONSEKVENSER

Inriktningen för Oscarsledens utformning och markutvecklingen som är beroende av denna har betydelse för de ekonomiska genomförandeförutsättningarna. Frågan om väghållarskap är nära förenad med såväl incitament för omvandling som med kostnader för drift och underhåll.

I ett alternativ som innebär att den nuvarande utformningen av och funktionen för Oscarsleden fortsatt gäller finns ett antal faktorer att beakta ur ett ekonomiskt perspektiv.

En trafikled i fortsatt befintligt läge begränsar inkomspotentialen i stor utsträckning till alternativ för byggnadshöjder, fördelning av upplåtelseformer och bebyggelsens innehåll i övrigt.

I den pågående utbyggnaden av den första etappen för Masthuggskajen har det utifrån ett bullerperspektiv varit nödvändigt att tillskapa en barriärbebyggelse söder om Oscarsleden i form av kontorsbebyggelse och parkeringshus från Järntorget till Amerikahuset. I ett alternativ där området norr om leden utvecklas behöver sannolikt samma typ av barriärbebyggelse krävas på den norra sidan om leden.

En omständighet som staden behöver förhålla sig till är att det råder stor osäkerhet kring efterfrågan på ytterligare kontor samt att inkomspotentialen begränsas. För att öka inkomspotentialen behöver det kompletteras med byggrätter för bostadsbebyggelse norr om barriärbebyggelsen, vilket kan innebära att staden behöver tillskapa allmän plats genom byggbara konstruktioner i älven. Förhållandena bedöms vara sådana att det är för brant och för djupt för att fylla ut och slänta, vilket innebär att de mindre kostnadsdrivande lösningarna i dagsläget inte bedöms finnas för en utbyggnad i älven. Vidare är pålkajen längs södra älvstranden gammal, vilket innebär att stora delar av området i dagsläget inte tål ny bebyggelse. Det betyder att pålkajen behöver rivas för att sedan återfyllas och förstärkas för att sedan åter byggas ut i älven. Att tillföra byggrätter för bostadsbebyggelse utifrån ovanstående omständigheter är kostsamt och medför ekonomiska risker. Med utgångspunkt i erfarenheterna från utbyggnad i älven vid Masthuggskajen etapp 2 är den sammanvägda bedömningen att det är osannolikt att en sådan utbyggnad har möjlighet att generera ett

exploateringsekonomiskt överskott. Ett sådant vägväl medför desutom att anspråken på sammanhängande kopplingar i gatunätet och kollektivtrafik ökar. Denna omständighet gör även att om det ur ett bullerperspektiv är möjligt att i viss utsträckning går att få till bostäder precis invid leden, ökar anspråken på kopplingar i gatunätet, vilket ställer krav hastighet och utformning av Oscarsleden vid Götatunnelns mynning.

I ett alternativ som innebär att delar av Oscarsleden sänks och överdäckas finns ett antal faktorer att beakta. Erfarenheterna från överdäckningen av E45 inom Centralenområdet talar för att ett alternativ för utformningen av Oscarsleden väster om Götatunneln skulle innebära att både kommunen och eventuella exploatörer tar stora tidiga risker. Detta eftersom en överdäckning innebär omfattande åtaganden med stora tidiga kostnader. Förutom att en överdäckning skulle innebära risker och stora åtaganden är ägarfrågan viktig att beakta så tidigt som möjligt. Exemplet från överdäckningen av E45 inom Centralenområdet innebär ett långsiktigt åtagande för staden att äga och förvalta grundläggningskonstruktionen för ovanliggande byggnader på privata fastigheter.

Utöver ovanstående skulle en överdäckning av Oscarsleden bli starkt strukturerande för detaljplaneringen eftersom grundläggningen för bebyggelsen helt bör utgöras av tunnelkonstruktionen. Omvandling av trafikled till boulevard
En stadsutveckling som skulle innebära en omvandling av Oscarsleden från trafikled till boulevard skulle sannolikt skapa större ekonomiska värden, men samtidigt också medföra större investeringar och kostnader på både kort och lång sikt.

En utformning av Oscarsleden i form av en stadsgata med vägkorsningar istället för ytkrävande viadukter skulle påverka den potentiella markanvändningen och möjlig exploateringsgrad och byggrättsvärden. Bedömningen är att det finns en stor potential i att sänka hastigheten eftersom byggnationen inte behöver utformas med bullerskyddad sida. Detta skulle möjliggöra både en större andel och ett större antal bostäder och därmed påverka de potentiella inkomsterna på ett positivt sätt. Exploateringsmöjligheterna kan öka från Älvsborgsbrons fäste hela vägen in till Järntorget om hastigheten på sträckan sänks.

En omvandling av Oscarsleden till stadsgata/boulevard skulle kunna innebära ett övertagande av leden och innebära stora initiala utgifter för staden. Det skulle därmed innebära en ekonomisk risk för staden eftersom scenariot bygger på antaganden om framtida värdeutveckling av stadens mark. Detta särskilt mot bakgrund av att omvandlingen och utbyggnad kan ta lång tid och att värdeutvecklingen därför kan bli långsam.

Mot bakgrund av tidigare erfarenheter bedöms det inte vara möjligt att finansiera en omvandling utan att tillföra skattefinansiering. Oscarsleden utgör idag en stor trafikanläggning som omhändertar omfattande trafikflöden. Anläggningen skulle till stora delar att behöva rivas och ersättas med ett nya anläggningar vilket skulle medföra stora utgifter. Dessutom behöver trafiken fungera för samtliga trafikslag under utbyggnadstiden vilket skulle kräva kostnadsdrivande åtgärder såsom bygglogistik och temporära trafikomläggningar.

Att i planering reservera mark för en upp till 40 meter bred gata genom ett utbyggnadsområde är en avvägning mellan exploaterbar mark och gatans framtida funktion och kvalitet. Samtidigt följer måttet intentionerna i Göteborgs utvidgade innerstad om Oscarsgatan som en huvudgata och möjliggör för att utformningen av Oscarsleden kan förändras över tid. En bredare gatusektion möjliggör även för en grönblå struktur som kan bidra till ekonomiska lösningar för klimatanpassning, rening av dagvatten och liknande.

Markåtkomst

En stadsutveckling som innebär ett förändrat läge för Oscarsleden underlättas i stor utsträckning av markåtkomst och kommunalt markägande. Denna förutsättning är särskilt aktuell i Fiskhamnen och är därmed beroende av ställningstagande kring tomträttsupplåten mark.

Förutom att det kommunala markinnehavet är betydelsefullt för ledens lägesplacering är storleken och värdeutvecklingen på det disponibla kommunala markinnehavet instrumentell för de potentiella inkomsterna och utgör därmed en viktig genomförandeförutsättning för stadsutvecklingen. En inte obetydlig andel av det kommunala markinnehavet i Fiskhamnen och terminalområdet är upplåten med tomträtt. I det avseendet är potentialen för inkomsterna beroende av ställningstagande kring dessa tomträttsupplåtelser.

Väghållarskap

För Trafikverket, som är väghållare, finns idag inga incitament utifrån dagens funktion att omforma leden eller lämna över rådighet för leden till staden. Om leden i framtiden inte utgör riksintresse för kommunikation/E45 så finns det en öppning för en diskussion om ett övertagande av staden. Dock har Oscarsleden utöver dess funktion som riksintresseväg även en funktion som en robust länk i det statliga vägnätet som fortsatt kan vara viktig för Trafikverket att värna.

En hållning är att Trafikverket önskar ha ett funktionellt vägnät vilket betyder att det inte bör delas upp i mindre sträckor utan hänga samman, exempelvis skulle det då vara tänkbart att man har statlig väg till och över Hisingsbron för att binda samman statliga leder. Det är viktigt att först utreda vilken funktion som Oscarsleden ska ha för att sedan diskutera väghållarskapet. Ökade omvandlingsanspråk som gör anspråk på vägens nuvarande funktion ökar incitament för diskussion om eventuellt övertagande. Det finns i dagsläget inga medel från Trafikverket att arbeta med minskade barriäreffekter och för att bekosta delar av en omvandling. Det är även sällan förekommande att vägar görs om som mister en funktion för att anpassas till något annat.



Bild över bygget av nya halvön vid Järnvågen

6.2 EKOLOGISKA KONSEKVENSER

De ekologiska konsekvenserna som ses översiktligt genom att studera de olika alternativen/scenarion varierar stort avseende de olika alternativen och för de olika delområdena.

För de olika alternativen ses de ekologiska konsekvenserna variera kraftigt från positivt till negativt men även utifrån de olika delområdenas förutsättningar.

En trafikled med fler passager planskilt som den är innebär att det ”ekologiska underskott” som råder längs leden bibehålls och att potentialen att ställa om trafiksystemet i riktning mot mer hållbart resande inte tillvaratas och att den befintliga strukturen byggs fast. En bibehållen funktion av trafikled men nedgrävd eller överdäckad i delar ger både positiva och negativa konsekvenser. Det finns potential i att kraftigt minska buller och luftföroreningar inom området, tillskapande friytor med möjlighet för park och andra vistelseytor vid nedgrävning. Samma effekt fast betydligt mindre och i delar ses i överdäckning. Dock utgör en nedgrävning en större åverkan på mark än överdäckning och båda alternativen påverkar befintlig grönstruktur längs leden. Tillskapade ytor kan utgöra en resurs för att skapa värden och stadskvaliteter och ledens vatten och ekologiska barriärfunktion kan byggas bort i delar eller i området som helhet.

Genom dessa alternativ cementeras dock en storskalig infrastruktur som understödjer ett bilorienterat resande. Den tillgängliggör fortsatt innerstaden för bilåkande och för en fortsatt hög genomfartstrafik, där alternativa färdmedel får svårt att bli konkurrenskraftiga. Vid tunnelalternativ är det tydligast men även för överdäckning och bibehållen utformning, om än i mindre omfattning. Vid överdäckning finns även en stor risk att vattenavrinningen söderifrån kan hindras.

Vid en omvandling mot en mer stadsmässig led ses sänkta hastigheter och minskning av buller, och utrymme för träd längs leden bidrar till ökade ekosystemtjänster samt att ett mer hållbart resande kan främjas. Korsningar i markplan över leden ökar möjlighet till åtminstone sociala kopplingar men kanske även i viss mån ger gröna kopplingar. Buller- och luftproblematik kvarstår i någon mån och leden riskerar att kvarstå som ekologisk och vattenmässig barriär.

Alternativ om stadsboulevard möjliggör för ökade kopplingar längs nya tvärgående stråk och gator som har potential att främja en blågrön struktur, med till exempel trädkantade gator. Med

minskade hastigheter och trafikmängder blir hållbara färdssätt mer konkurrenskraftiga vilket är gynnsamt sett till att klimatutsläppen från trafik ska minska. Borttagna mot innebär möjligheter för grönbåa ytor och ökade kopplingar kan ge bättre förutsättningar för att leda vatten och grönska längs med gatan.

Tillräcklig plats åt träd och andra funktioner i gatusektionerna bidrar till stadens robusthet, bland annat genom integrerad dagvattenhantering. Fördröjning av dagvattenflöden i växtbäddar minskar översvänningsrisken, ledningsnätet avlastas och dagvattnet kan renas.

6.3 SOCIALA KONSEKVENSER

Oscarsleden utgör idag en stor barriär för omkringliggande stadsdelar gentemot älven och vattnet, men inte i Jaegerdorffsmotet. Trafikled såsom den ser ut idag men med fler krav på planskilda passager kan skapa fler otrygga gång- och cykelkopplingar samt en ökad svårighet för de som har nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga. Dock binder det ihop gångnätet lite bättre än idag. Det innebär att leden fortsatt utgör en stark barriär mellan områden söder och norr som snarare förstärks genom att bebyggelsen tillskapas. Tillgängligheten för bil och kollektivtrafik förblir hög. För alla alternativa utformningar tar kollektivtrafik i anspråk infrastruktur för bil, vilket är positivt för att stärka attraktiviteten för kollektivtrafik. En bibehållen led innebär att buller- och luftproblematik längs leden kvarstår och riskerar att påverka än fler om området norr om leden exploateras med bostäder och verksamheter.

Vid en nedgrävning i tunnel minskar barriärverkan något jämfört med led i plan. Luftkvaliteten och vistelsemiljön riskerar att bli dålig vid tunneldmyningar, samtidigt som den förbättras kraftigt längs själva tunneln, samt att ytor kan frigöras som kan användas för park och andra vistelseyer. Möjlighet finns att skapa målpunkter längs älven som kopplar till övriga målpunkter i befintlig stadsstruktur, såsom för parker och torg, kan möjliggöra för att kommunal service kan vara lämpligt i vissa lägen där barriärfria gator till och från service kan skapas. Kan förstärka nätet för gång och cykel med nya kopplingar i plan.

En överdäckning i vissa delar längs sträckan kan för dessa områden innebära en minskad barriärverkan beroende på utformning, och minskad luft- och bullerproblematik längs delar av leden. Vid områden med stora topografiska skillnader finns det tydligare incitament för överdäckning medan i flackare områden kan en

överdäckning i stället bli en ny uppbyggd barriär. Överdäckning förändrar stadskaraktären och befintlig landskapsbild och får stor påverkan på läsbarheten av staden men ger möjlighet till breda kopplingar i nord-sydlig riktning med potential att fungera som socio- och ekodukter.

Genom dessa ter alternativ cementeras dock en storskalig infrastruktur som understödjer dåliga buller- och luftkvalitetsförhållanden i staden som helhet. Här är tunnelmynningar särskilt problematiska.

En trafikled mer fler korsningar i plan har potential att stärka kopplingar mellan befintlig bebyggelse i söder med området norr om leden. Det ger fortsatt en i huvudsak trafikmiljö med få vistelsekvaliteter längs leden med bibehållna flöden även om hastigheten sänks. Svagheter i att alternativet skapar otrygghet och risker i trafiken för gångtrafikanter vid korsningspunkter, här är vissa grupper såsom barn särskilt utsatta. Upptagningsområde för kommunal service spänner över leden vilket gör att beaktande behöver tas för säkra gång- och cykelvägar till och från skolor över leden.

En stadsboulevard med många korsningar i plan och minskade hastigheter skulle förbättra vistelsekvaliteterna vid leden och koppla samman befintliga stadsdelar med området norr om älven väl. Det innebär att gående och cyklister tydligt prioriteras framför andra färdmedel men att fler gator inom befintlig stadsdel får ta mer biltrafik. Med låga hastigheter och trafikflöden minskar störningar från utsläpp och buller vilket möjliggör för att fler bostäder kan byggas invid leden som kan medverka till ett socialt blandat boende.



Bild på cyklist invid Oscarsleden vid Fiskhamnen

