



Återställande Kvarnberget

Svar på yrkande från exploateringsnämnden

2023-05-17

Versionshantering

Datum	Version	Beskrivning	Ändrat av

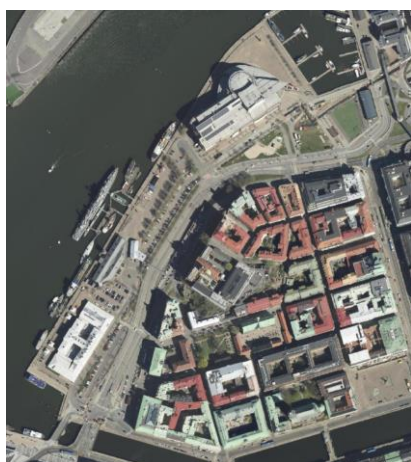
Innehåll

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

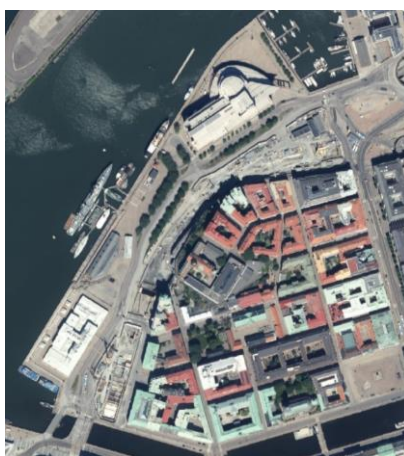
1 Bakgrund

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

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



Ortofoto 2017



Ortofoto 2022

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

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

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

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

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

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

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



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

2 Organisation

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

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

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

3 Fortsatt stadsutvecklande arbete

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

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

4 Konsekvenser av att avvakta med återställningen efter Västlänken

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

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

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

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

5 Vad innebär genomförandebeslutet?

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

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