

STUDIE PACKHUSKAJEN

FEBRUARI 2016



white

INNEHÅLL

<i>UPPDRAGETS SYFTE OCH PROCESS</i>	3	<i>FÖRESLAGEN TRAFIKSTRUKTUR</i>	14
<i>OMRÅDET IDAG</i>	4	<i>UTVECKLINGSZONER</i>	16
<i>ÖVERGRIPANDE PLANERING</i>	6	<i>SCENARIER FÖR BEBYGGELSE</i>	17
<i>ANGRÄNSANDE PLANERING</i>	7	<i>SCENARIO 1</i>	18
<i>FÖRUTSÄTTNINGAR - KULTURMILJÖ</i>	8	<i>SCENARIO 2</i>	20
<i>FÖRUTSÄTTNINGAR - TRAFIK</i>	10	<i>SCENARIO 3</i>	22
<i>VÄSTLÄNKEN</i>	11	<i>TILLÄGGSSCENARIO 4</i>	24
<i>SAMMANFATTNING - OMRÅDETS KVALITETER</i>	12	<i>PACKHUSKAJEN</i>	26
<i>OMRÅDETS FRAMTIDA ROLL - MÅLBILD</i>	13	<i>PACKHUSPLATSEN</i>	27
		<i>SLUTSATSER: STYRANDE FÖRUTSÄTTNINGAR</i>	28
		<i>SLUTSATSER: FÖRSLAG</i>	29
		<i>SLUTSATSER: SCENARIER</i>	30
		<i>SLUTSATSER: BEBYGGLESER PÅ VÄSTLÄNKENS TAK</i>	31
		<i>SLUTSATSER TILLÄGGSSCENARIO: 4</i>	32
		<i>SLUTSATSER: BEHOV AV YTTERLIGARE KUNSKAP</i>	33

PACKHUSKAJEN - STUDIE

Rapport februari 2016
MEDVERKANDE

Anna-Karin Jeppson, Lena Jacobsson och
Simon Wallqvist, Stadsbyggnadskontoret

Anna Olsson, Fastighetskontoret

Magnus Ståhl, Trafikkontoret

Malin Michaelsson, SDF Centrum

Rune Arnesen och Åsa Swan, Älvstranden
Utveckling AB:

Arbetsgrupp White:

Martin Clase

Erik Nygren

Åsa Hüffmeier

Nazdar Ghalali

Lisa Wistrand

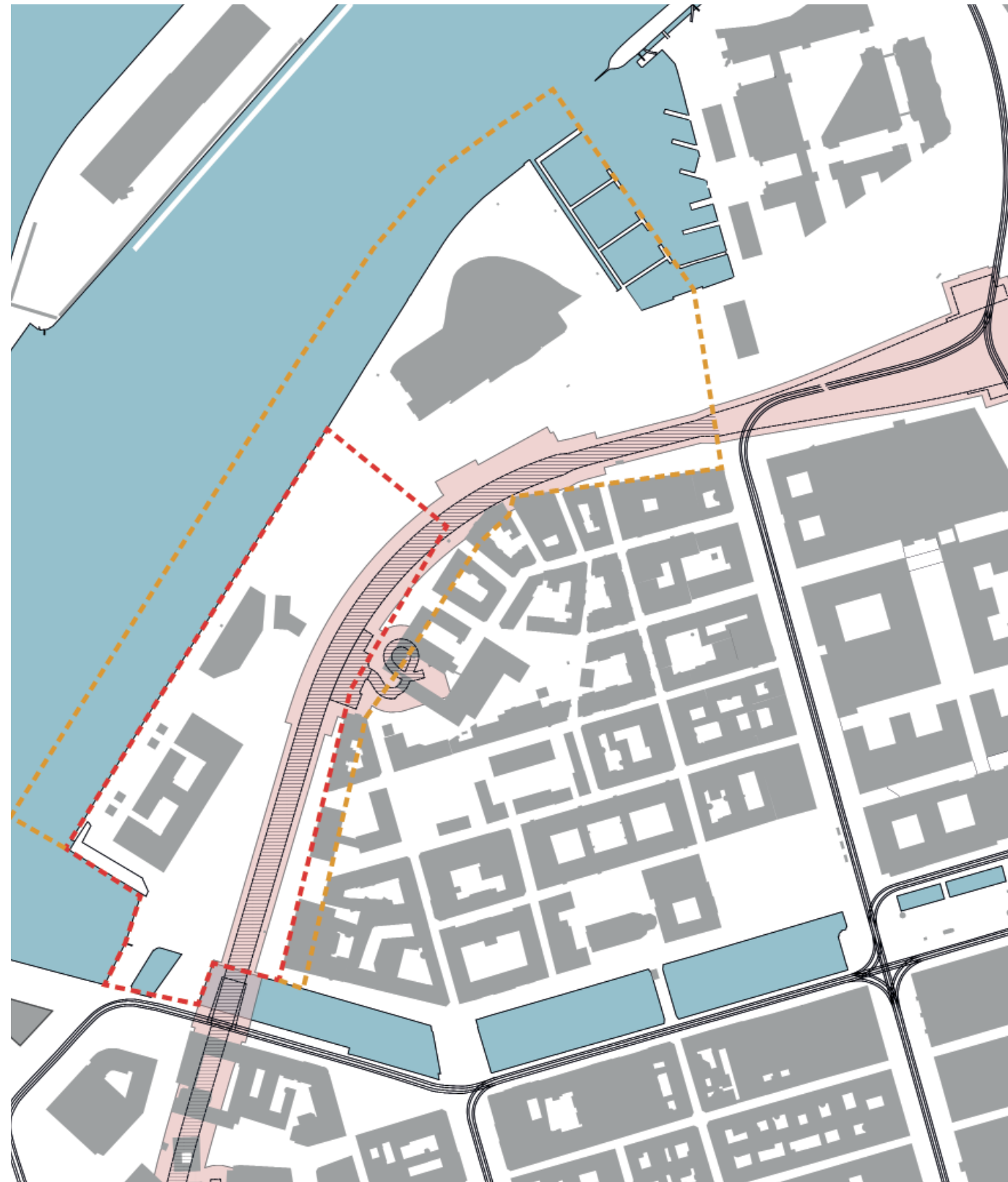
Niels de Bruin

Sanna Westin

white

White arkitekter AB
Magasinsgatan 10
Box 2502
403 17 GÖTEBORG
Tel: 031- 60 86 00
Fax: 031- 60 86 10

UPPDRAGETS SYFTE OCH PROCESS



Studieområdet ungefärliga omfattning markeras i rött. Ett sekundärt studieområde markeras i gult. Västlänkens tunneläge visas gråskrafferad och planområde i rosa färg.

UPPDRAGETS SYFTE OCH PROCESS

Trafikverket har begärt in synpunkter från kommunen på hur stadsutvecklingen på Packhuskajen kan påverka utbyggnaden av Västlänken. Uppgifterna krävs för att kunna fatta beslut om tunneltaket ska förberedas för framtida belastningar av exempelvis byggnader och andra konstruktioner.

Syftet med denna studie är att belysa de aspekter som påverkar en framtida stadsutveckling på Packhuskajen med fokus på hur denna påverkar utbyggnaden av Västlänken. Ett bredare perspektiv har antagits för att sätta in området i ett större sammanhang för att sedan fokusera på själva studieområdet, tunnelsträckningen.

Kartbilden intill visar studieområdet enligt stadsbyggnadskontorets förfrågan samt ett större område som översiktligt studeras.

En arbetsgrupp bestående av representanter från stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, fastighetskontoret och Älvstranden Utveckling AB har tagit fram en gemensam målbild för området som varit vägledande för framtagandet av skisserna. Även representanter för park- och naturförvaltningen och stadsdelsförvaltningen Centrum har deltagit i arbetet. Arbetet har genomförts under hösten och vintern 2015-2016.

OMRÅDET IDAG

BESKRIVNING AV OMRÅDET

Packhuskajen sträcker sig från Lilla bommen i norr till Stora bommen i söder och utgör en del av södra Älvstranden. Här möter den historiska stadskärnan älven.

Området är flackt och består av två zoner. Den ena är kajen, ytan närmast vattnet, där ett fåtal större byggnader, som Göteborgsoperan, fd Tull- och packhuset (Casinot) och några mindre magasinsbyggnader, finns placerade. Bakom dessa byggnader ligger en yta som främst är avsedd för trafik. Trafiksystemet här har avlastats genom byggandet av Götatunneln, men på platsen har det inte avspeglats i en omgestaltning av trafikytorna. I denna zon finns också ett stort antal parkeringsplatser ovan mark.

Området avgränsas i mötet med den äldre kvartersbebyggelsen i sydöst. Mellan studieområdet och denna bebyggelse finns vid Kvarnberget en större höjdskillnad. Denna höjdskillnad planar ut ju längre österut respektive söderut man kommer i området.

Under årens lopp har området och dess betydelse omvandlats och idag upplevs det öde. Området har en potential i utsikten över älven, men ändå saknas livet.

VERKSAMHETER OCH MÅLPUNKTER

Inom området finns idag ett flertal verksamheter som fungerar som målpunkter för besökare. De två största är Göteborgsoperan (1) och Casinot (2). Kajskjul 8 (3)

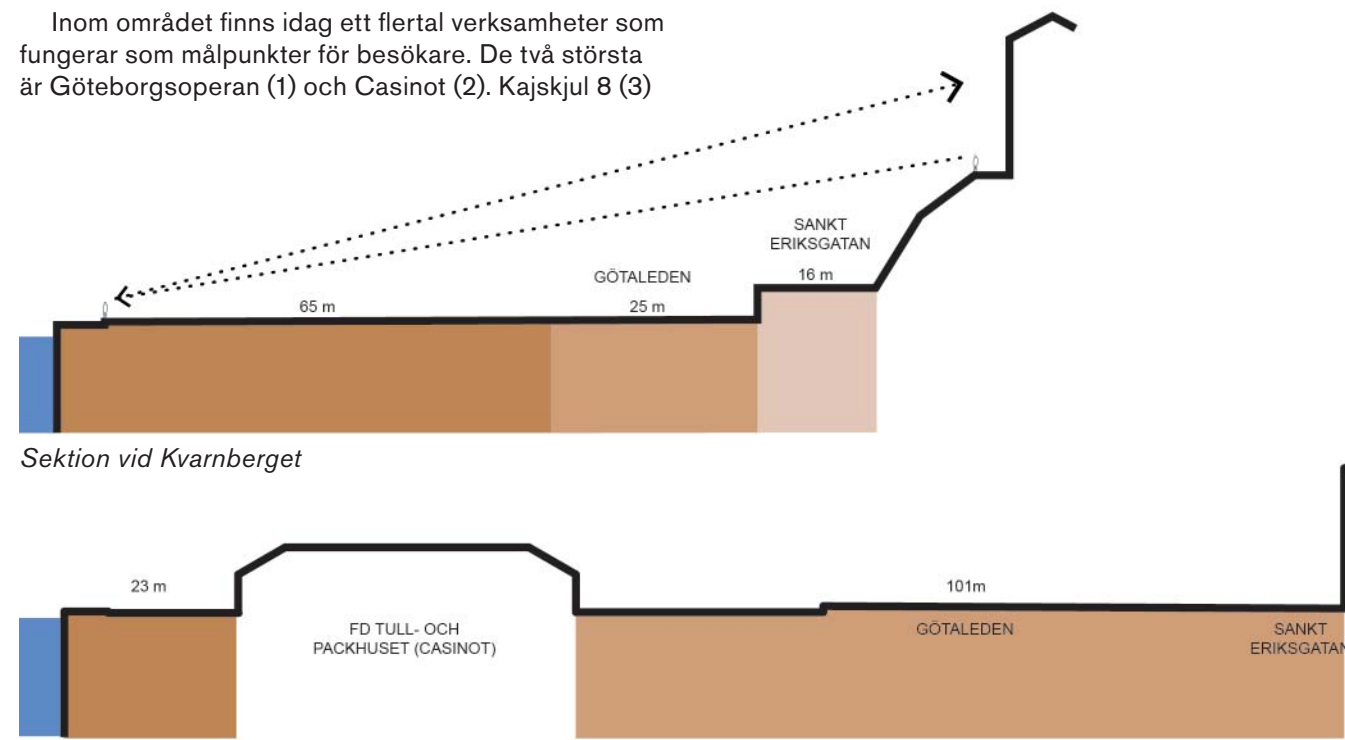
innehåller lokaler för underhållning som evenemang och konserter. Dessa verksamheter har det gemensamt att de drar besökare främst kvällstid. Maritiman (4) ger möjlighet att uppleva fartyg, båtar och pråmar med både militär och civil anknytning och är öppet framför allt under sommarhalvåret. Verksamheterna inom området har en något inåtriktad karaktär och bidrar endast i begränsad omfattning till ett folkliv i området.

Längs Sankt Eriksgatan finns också verksamheter. I anslutning till Kanaltorget (5) finns utåtriktade verksamheter som restauranger och kaféer i bottenplan, med bostäder och kontor i ovanvåningarna. Vid Packhusplatsen (6) finns kontor och arbetsplatser.

PACKHUSKAJEN

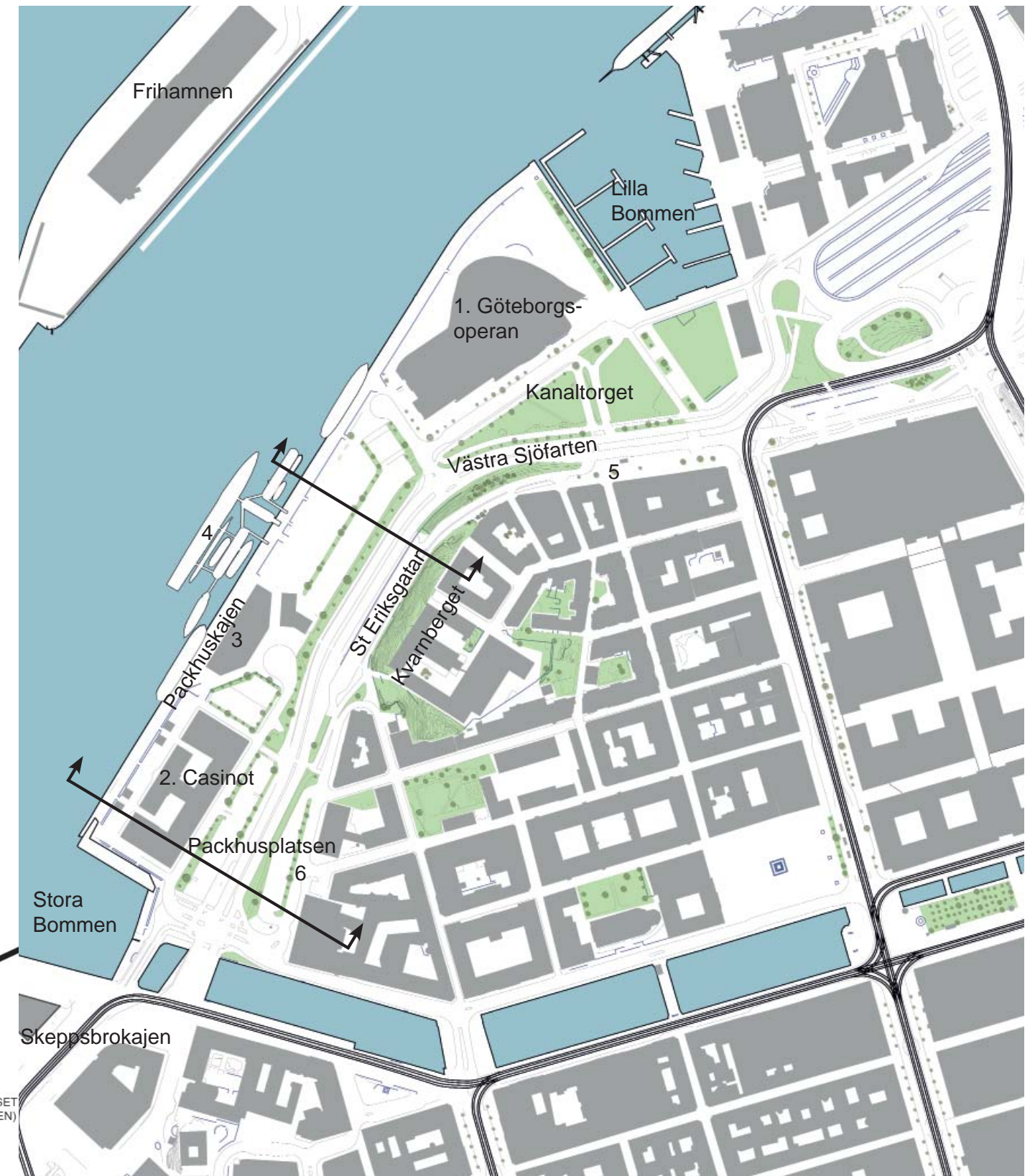
Kajen längs hela sträckan är i dåligt skick och måste byggas om inom de närmaste 10-15 åren. Inför detta måste beslut tas kring kajkantens läge och höjd. Kanske kan kajen fungera som översvämningsskydd.

Vattendjupet varierar längs kajens sträckning. Älven är djup nog för kajplatser utanför Casinot. Där Maritiman ligger är det inte muddrat, muséets fartyg ligger här i leran. Djupet kan vara tillräckligt även utanför Operan, men här håller kajen i sitt nuvarande skick inte för förtöjning.



Sektion vid Kvarnberget

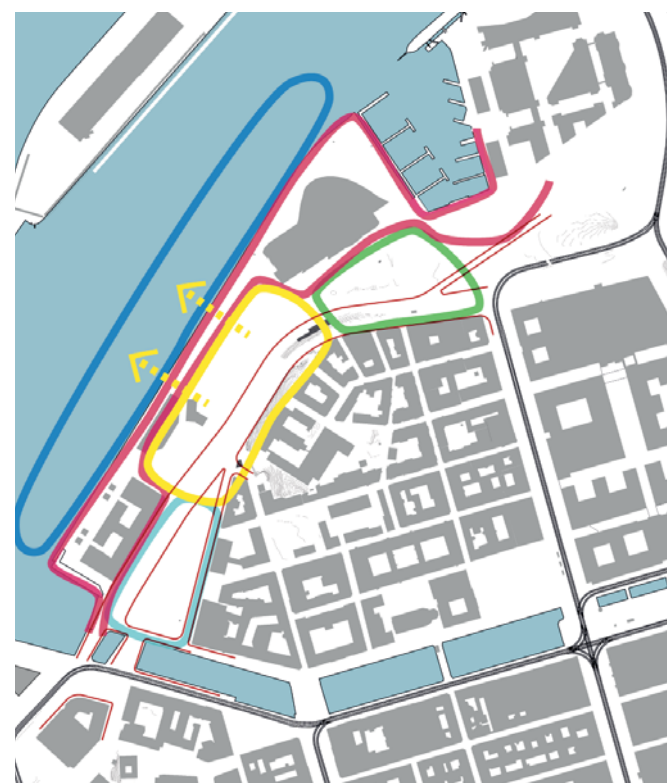
Sektion vid Packhusplatsen



Studieområdet idag



Verksamheter och användning inom området. Blå färg visar offentliga verksamheter, röd färg privata verksamheter och gul färg bostäder.



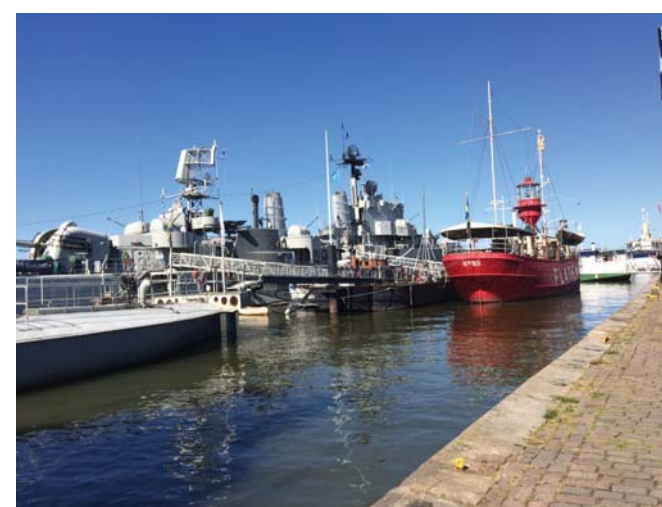
Rumsligheter



Vistelseytor



Grönytor



Maritiman



Utblick över älven



Större vistelseyta centralt i området

RUMSLIGHETER OCH UTBLICKAR

Både Packhusplatsen och Kanaltorget är storskaliga platser med breda mått, men upplevs trots detta som rumsligheter. Vid Packhusplatsen förbinds de kulturhistoriskt intressanta byggnaderna på motstående sidor av platsen, vid Kanaltorget förbinds innerstaden med Göteborgsoperan och båthamnen. Packhusplatsen och Kanaltorget har det gemensamt att älven inte upplevs som särskilt påtaglig.

Mellan Packhusplatsen och Kanaltorget finns, åtminstone potential för, en rumslighet som förbinder innerstaden och vattnet. Från Kvarnberget finns möjligheter till utblickar över vattnet.

Packhuskajen bildar tillsammans med älven ett stort öppet rum. Platsen har möjligheter att vara en integrerande plats där man med den historiska staden i ryggen kan uppleva stora delar av kajerna på andra sidan, inklusive Frihamnen och Götaverken, och på så vis få en förståelse av hur Göteborgs olika sidor av älven hänger ihop.

VISTELSEYTOR OCH GRÖNYTOR

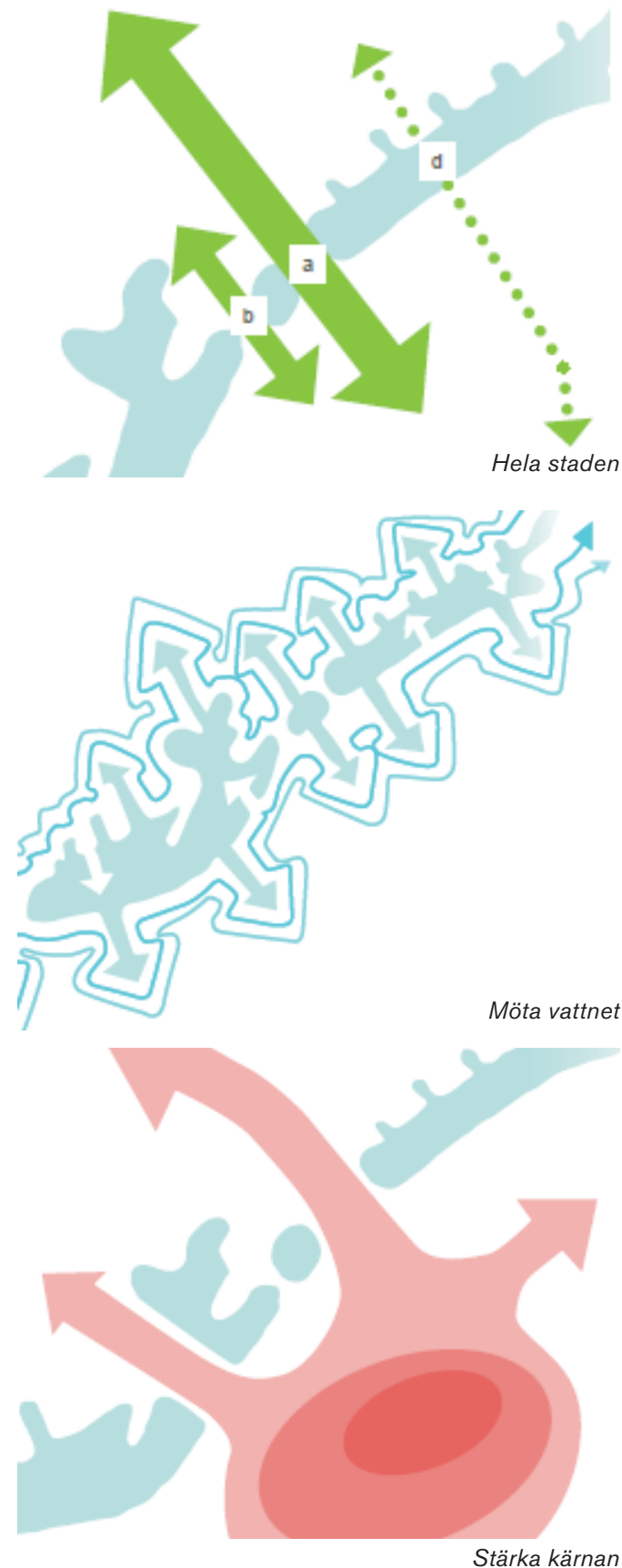
Eftersom vatten attraherar människor, har kajstråket en stor potential som rekreativt stråk. Trots detta upplevs kajen idag snarast som folktom.

Vid Kanaltorget finns idag flera möjligheter till vistelse. Platsen upplevs, till skillnad från kajen, som befolkad, åtminstone när vädret är bra.

Vid större evenemang skiftar området karaktär då kajen och Kanaltorget ger staden möjligheter att förändras och användas på nya sätt. Då blir området plötsligt livligt och välanvänt. När evenemang sker i Frihamnen, brukar båtar transportera människor mellan Göteborgsoperan och Frihamnen, vilket befolkar stråket mellan innerstaden och kajen.

Grönytor inom studieområdet finns framför allt i anslutning till Kanaltorget. Övrig växtlighet är placerad snarast för att markera var trafikytor och parkeringar upphör.

ÖVERGRIPANDE PLANERING



ÖVERSIKTSPLAN

Översiktsplan för Göteborg (antagen 2009-02-26) anger markanvändningen för studieområdet till bebyggelseområde med grön- och rekreationsytor.

VISION ÄLVSTADEN

Vision Älvstaden anger stadens vision och inriktningen för centrala Göteborg utmed älven. Visionen syftar till att Göteborg ska vara en stark regional kärna och målet är att skapa en attraktiv och hållbar stad ur ett socialt, ekologiskt och ekonomiskt perspektiv.

Vision Älvstadens tre övergripande strategier, hela staden, möta vattnet och stärka kärnan ska tas som utgångspunkt för utvecklingen av Packhuskajen.

Hela staden

Packhuskajens del i att hela staden fysiskt och socialt kan exempelvis innebära:

- att överbrygga den barriär som dagens utformning av trafiksystemet utgör mellan innerstaden och vattnet
- området kan utgöra utgångspunkt för kopplingar över älven
- att skapa mötesplatser för alla under alla årstider och tider på dygnet, både genom vistelseytor vid vattnet och genom möjligheter till tillfälliga aktiviteter och evenemang.

Möta vattnet

Vi ska sträva efter en stadsutveckling där vattnets kvaliteter tas till vara. Packhuskajen har en stor potential, för exempelvis rekreation i anslutning till vattnet.

Stärka kärnan

Stadsrummets största kvaliteter ska finnas i ögonhöjd för såväl barn som för vuxna. Älvstadens vision uttrycker en önskan om en varierad täthet i Älvstaden. Befintliga samt planerade områden i anslutning till Packhuskajen, är eller kommer i framtiden att vara relativt tätbebyggda. Packhuskajen kan som komplement till detta innehålla kvaliteter som öppenhet och flexibilitet. På så sätt kan man stärka kärnan som regional destination.

STRATEGI FÖR GÖTEBORG 2035

Med målet att Göteborg ska fortsätta utvecklas till en attraktiv, konkurrenskraftig och hållbar stad, har Göteborgs Stad tagit fram tre strategiska dokument som tillsammans med Vision Älvstaden anger inriktningen för hur Göteborg ska bli en stad som erbjuder ett enklare vardagsliv för fler i en grön och livfull stad med ett livskraftigt näringsliv.

Enligt *strategi för utbyggnadsplanering* är studieområdet en del av innerstaden och inte utpekad för större utbyggnad eller förtätning.

I *grönstrategi för en tät och grön stad* pekas området ut som ett bristområde med mer än 300 meter till närmaste grönområde.

Trafikstrategi för en nära storstad anger ett antal strategier som har stor betydelse för att Göteborg ska skapa livskvalitet, konkurrenskraft och en hållbar utveckling. Bärning på studieområdet har bland annat följande:

- satsa på gång-, cykel- och kollektivtrafik
- kollektivtrafiken genom innerstaden behöver bli snabbare.
- omdisponera gaturummet och skapa mer yta där människor vill vistas och röra sig
- parkering ska i första hand ske i parkeringshus eller garage
- skapa ett mer finmaskigt och sammanhängande gatunät utan barriärer

PROGRAM FÖR SÖDRA ÄLVSTRANDEN

2007 godkände kommunfullmäktige ett program för detaljplaner för södra älvstranden, delen Rosenlund-Lilla Bommen.

Programmet föreslår möjligheter till framtida byggrätter för i första hand publikt ändamål mellan

Grundstruktur mark- och vatten

- Programområdets gräns
- Område med exempel på en grundstruktur för allmän plats - kvarter. I det fortsatta planarbetet kan också andra strukturer prövas
- Allmän plats, gata/kaj
- Allmän plats, torg/park
- B1 Blandstad, solitärer med inslag av bostäder, i övrigt kommersiella utåtriktade lokaler
- B2 Blandstad, kvarter med stor andel bostäder, i övrigt kommersiella utåtriktade lokaler
- B3 Blandstad med stor andel kommersiella utåtriktade lokaler, ej bostäder
- P(P) Parkering (Parkering kan prövas)
- V1 Angöring färjor, utflyktsbåtar
- V2 Angöring linjetrafik
- V3 Fartygmuseum
- V4 Gästhamn större båtar
- V5 Gästhamn mindre båtar, angöring färjor, utflyktsbåtar
- V6 Tilläggsplats större båtar

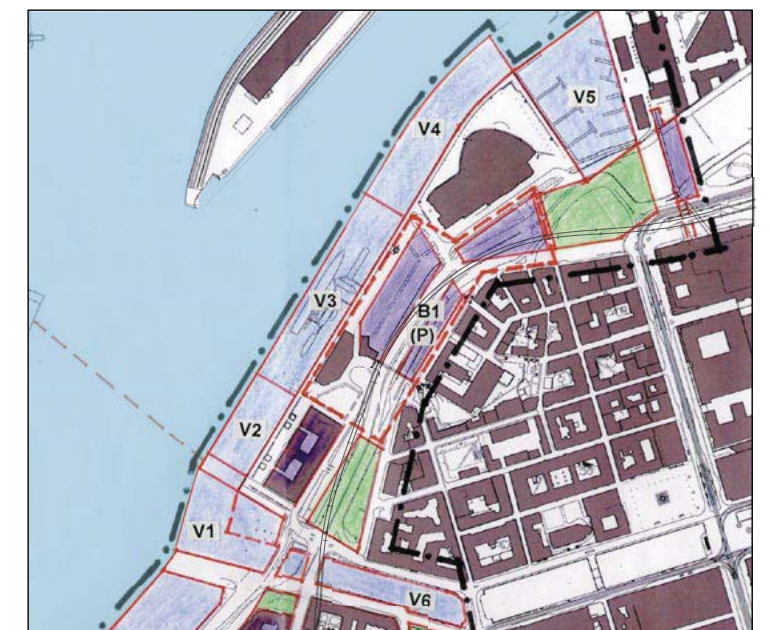
Operan och Kajskjul 8. Packhusplatsen utformas som en öppen plats för publikt ändamål. Platsen kan dock inramas med någon form av bebyggelse i öster för att skapa en rumslig avgränsning. Bergsslutningen mot Kvarnberget kan prövas för bostäder, terrasser med publika lokaler. Möjlighet att ordna parkering i berget bör prövas. Lilla Bommens torg utformas som en öppen plats/park för publikt ändamål inramad av byggnader i väster och öster för att skapa ett tydligare stadsrum.

VISUELL LANDSKAPSANALYS KRING GÖTA ÄLV - UNDERLAG VID PLANERING AV NYA LANDMÄRKEN (MARS 2013)

Rapporten beskriver de visuella särdrag och det befintliga natur- och stadslandskapet i området runt Göta älv, från havet i väster fram till Marieholmsbron i öster. Den beskriver också konsekvenser av nya landmärken och hur dessa kan komma att påverka landskapsbilden.

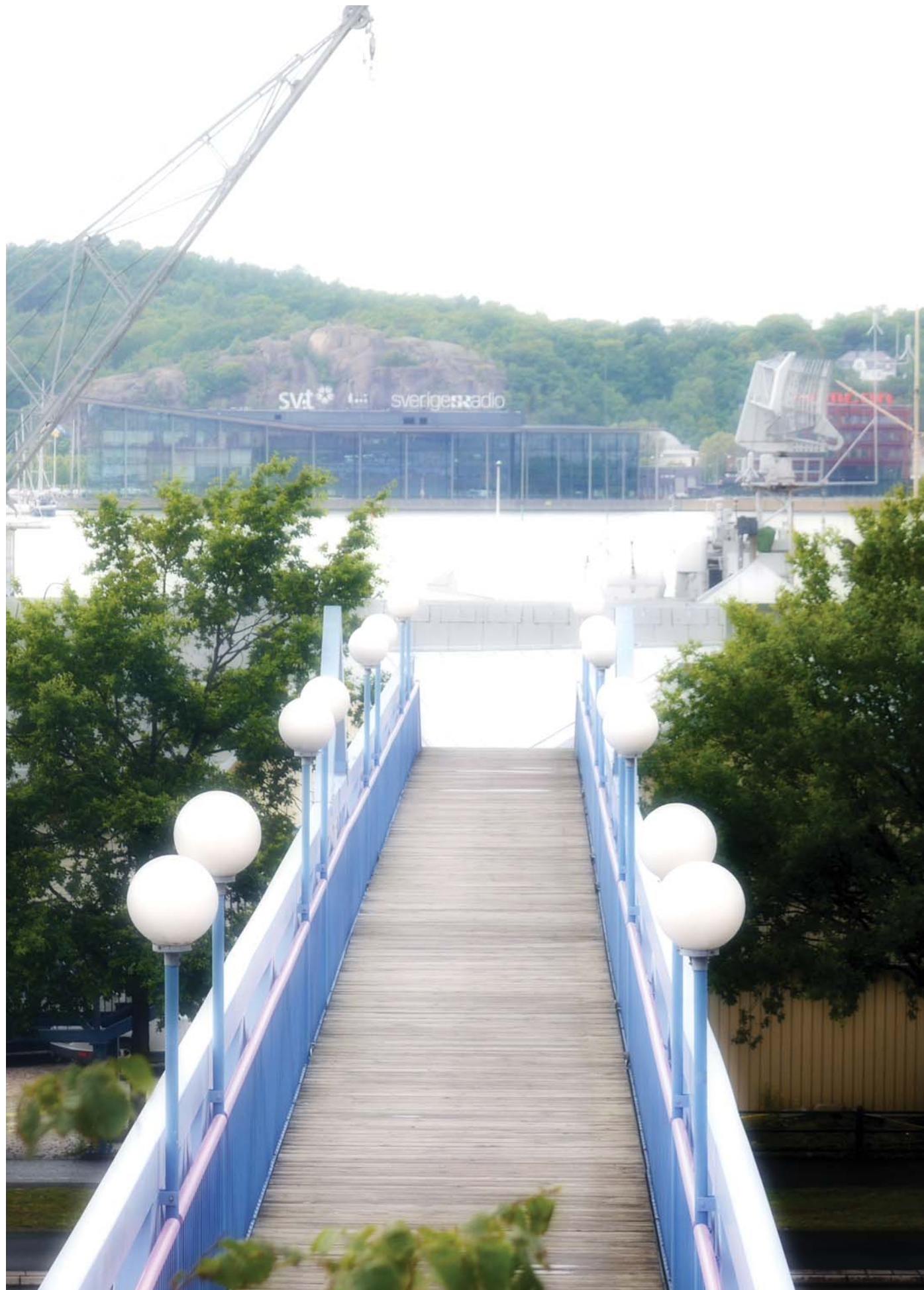
Avsikten är att rapporten ska kunna fungera som underlag vid stadsutveckling i området runt Göta Älv.

Götaälvrummets växlande topografi ger flera olika landskapsrum vilka har kategoriserats i fem olika rumsligheter. Packhuskajen ingår i det som i analysen kallas "slättrummet". Ett stort plant landskapsrum som till stor del består av utfyllnadsmark.

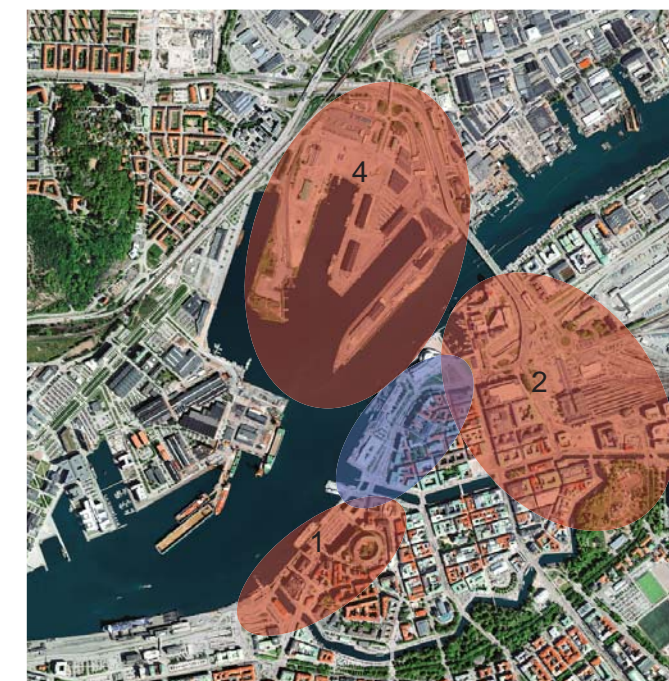


Utdrag ur Program för södra älvstranden

ANGRÄNSANDE PLANERING



Angränsande planering:
Tillkommande byggnader visas i orange färg. Möjlig förbindelse över älven visas som streckad orange linje. Kollektivtrafikhållplatser visas med blå ringar.



Angränsande planering:
Angränsande planeringsområden markeras i rött, Packhuskajen markeras i blått

1. SKEPPSBROKAJEN

Skeppsbrokajens nya gator, torg, platser och kajområdet ska bli göteborgarnas nya mötesplats vid älven. Förslaget innebär bland annat att rivna kvarter bebyggs med kvarter med i huvudsak 7-8 våningar för bostäder och olika verksamheter, att kajen flyttas ut och att pirar och bryggor kan byggas i Göta älv.

Detaljplanerna för Skeppsbrokajen har vunnit laga kraft och utbyggnaden av området har påbörjats. På plats finns redan ny spårvägsdragnings genom området.

2. CENTRALENOMRÅDET

Stadsutvecklingsprogram för Centralenområdet omfattar Lilla Bommen, Hisingsbron, del av Gullbergsvass, området för centralstationen samt Bangårdsviadukten inklusive Åkareplatsen/ Polhemsplatsen och Drottningtorget.

Centralenområdet ska bli en tät blandad innerstadsmiljö i regionens centrum. Det kommer att innehålla bostäder och verksamhetslokaler, platser och stråk attraktiva för människor samt grönska och vatten.

Programmet är sammanhållande för de detaljplaner som ska tas fram inom området.

Arbete pågår med en uppdatering av stadsutvecklingsprogrammet till en version 2.0, där hela Packhuskajen kommer att ingå.

3. GÖTEBORGSOPERANS TILLBYGGNAD

En detaljplan har tagits fram för tillbyggnad till Göteborgsoperan. Detaljplanen har godkänts av byggnadsnämnden men har inte antagits av kommunfullmäktige eller vunnit laga kraft.

4. FRIHAMNEN

Syftet med programmet för Frihamnen är att ange förutsättningar och riktlinjer för att Frihamnen och delar av Ringön ska kunna bli en del av den täta och stadsmässigt blandade innerstaden, med ett innehåll av arbetsplatser, service, socialt blandat boende, parker och god kollektivtrafik. Programmet ska utgöra underlag för kommande detaljplaner.

5. FÖRBINDELSE ÖVER ÄLVEN

På ett tidigt planeringsstadium finns tankar kring en förbindelse för gång- och cykeltrafik alternativt båttrafik över älven mellan Frihamnen och Göteborgsoperan.

FÖRUTSÄTTNINGAR - KULTURMILJÖ

HISTORIA

Området mellan Stora och Lilla Bommen, mötet mellan det historiska Göteborg och älven, har varit en viktig plats genom stadens historia. Området bär på flera viktiga berättelser om staden Göteborg och dess utveckling. Här manifesteras såväl den befästa handelsstaden Göteborg med landets främsta exempel på holländskt inspirerad kanalstadsplan som residensstaden Göteborg uttryckt genom residenset och Hovrätten samt sjöfartsstaden Göteborg genom Stora Hamnkanalen, Packhuskajen samt rederinäringens byggnader. Området stod också i centrum under den stora emigrationen till Amerika.

STORA HAMNKANALEN

Stora hamnkanalen är en mycket värdefull del av stadens tidiga historia och ger uttryck för 1600-talets holländskt inspirerade kanalstad och Göteborgs första hamnanläggning. Den var och är fortfarande Göteborgs "finrum" där stadens borgare uppförde påkostade byggnader och än idag omges kanalen av flera arkitektoniskt värdefulla byggnader från olika tider. Bebyggelsen, med Länsresidenset, hovrätten samt rederinäringens och handelsfirmors monumentala kontorshus illustrerar att detta var centrum för stadens handel och förvaltning. Den stenklädda kanalen med trappor, broar och andra originaldetaljer är mycket värdefulla delar av miljön.

PACKHUSKAJEN OCH PACKHUSPLATSEN

Packhuskajen och Packhusplatsen med sina hamnanläggningar och sjöfartsanknutna bebyggelse är ett värdefullt minnesmärke över den göteborgska sjöfarten. Samtidigt illustrerar kajen och hamnanläggningarna hur kanalernas ursprungligen slutna innerhamnar från och med mitten av 1800-talet ersattes av älvstrandens djuphamn. Kajen är till stor del från 1800-talet och delvis klädd med natursten. Gatukaraktern med gatsten och gånghällar i bohusgranit är en viktig del i upplevelsen av miljön.



Stadssiluetten från älven är utpekad som uttryck för riksintresset.



Gatukaraktern med gatsten och gånghällar i bohusgranit är en viktig del i upplevelsen av miljön.



Fd Tull- och packhuset, nuvarande casinot (1)



Packhusplatsen med Hertziahuset (6) i förgrunden



Fd Sjöbefälsskolan (7)

RIKSINTRESSE KULTURMILJÖVÅRD

Hela studieområdet ingår i riksintresseområdet för kulturmiljövården Göteborgs innerstad. Riksintresset uttrycks här bland annat genom:

- 1600- och 1700-talens fästnings- och kanalstad med bevarade delar av stadsbefästningarna
- 1600-talets stadsbyggande, med landets främsta exempel på holländskt inspirerad kanalstadsplan, med omgivande befästningsgördel och vallgrav
- Gatunät, tomtstruktur, bevarade och igenfyllda hamnkanaler.
- Hamn-, sjöfarts- och handelsstaden med hamnanläggningar och bebyggelse från skilda tider, som visar hur kanalernas ursprungligen slutna innerhamnar fr. o. m. 1840-talet ersattes av älvstrandens djuphamn, och affärslivets utveckling från de gamla patricierhusen till varuhus och saluhallar.
- Kajer och sjöfartsanknuten bebyggelse som f. d. Ostindiska kompaniet och andra gamla handelshus kring Stora Hamnkanalen, kontor och magasin för handelsfirmor och rederier mot älven.
- Stadssiluettan från älven och bergshöjderna runt staden med utblickar mot stadens omgivningar.
- Kanalstadens vattenstråk och kontakten med älven.

VÄRDEFULL BEBYGGELSE

1. Fd Tull- och packhuset (nuvarande Casino Cosmopol) uppfördes 1864 och utgör ett viktigt blickfång både från älven och från landsidan. Byggnaden skyddas genom rivningsförbud och skyddsföreskrifter i detaljplan.

2. Kajskjul 8 uppfördes 1885 och är ett av de få bevarade träskjulen i Göteborgs hamn. Byggnaden skyddas genom rivningsförbud och skyddsföreskrifter i detaljplan.

3. Stora Bommens bro har ett stort teknikhistoriskt värde som Göteborgs första svängbro och en av få bevarade stålbroar från denna tid. Den har även ett stort samhällshistoriskt värde då den illustrerar hamnens utveckling och Stora hamnkanalens funktion som huvudhamn, vilket går tillbaka till stadens grundande.

Vid Packhusplatsen ligger de monumentala kontorsbyggnaderna 4. fd Broströmia, idag Hovrätten (uppfört 1859, ombyggt 1928), 5. fd Transatlantic (uppfört 1942) och 6. Herziahuset (uppfört 1901). De utgör minnesmärken över den göteborgska sjöfarten och rederinäringen och är tillsammans ett viktigt inslag i hamnmiljön. Alla tre byggnaderna ingår i bevarandeprogrammet.

7. Fd Sjöbefälsskolan, fd Navigationsskolan (uppförd 1859-1862, 1951, 1960 och 1970-1972) är, med sitt torn och "tidkula" ett viktigt landmärke i staden och ett dominerande inslag i miljön kring hamnen.

8. Hasselbladskvateret uppfördes 1874, 1951 och 1971. Byggnaden skyddas genom rivningsförbud och skyddsföreskrifter i detaljplan.

FORNÄMNINGAR - BEFÄSTINGSVERK

Stora delar av området ingår i det fd befästningsstråket och är en del av fornlämningen Göteborg 216:1 som utgör en helhet med mycket högt kulturhistoriskt värde som ingår som en väsentlig del i riksintresset. Göteborgs befästningar tillsammans med lämningarna efter dess bebyggelse innanför vallarna och förstaden Haga fram till 1850 är fast fornlämning och skyddade enligt kulturmiljölagen.

Kurtinmur mellan bastionerna Gustavus Primus(1) och Sankt Erik (2)

I S:t Eriksgatan finns kurtinmur kvar som sträckt sig mellan bastionerna Gustavus Primus och Sankt Erik. Från Sankt Eriks bastion och omkring 50 meter mot Östra Hamnkanalen grävdes kurtinmuren bort inför Götatunneln. Muren var bevarad upp till 1,5 meters höjd och vilade på en rustbädd, vars vertikalt nerstuckna pålar i leran varierade i längd mellan 50 centimeter närmast berget, där Sankt Erik legat, upp till 6-8 meter. Den 2 meter breda muren bestod av naturstenblock, hopfogade med kalkbruk. Förstärkningsmurar var placerade var åttonde meter på kurtinmurens insida. Vid varje förstärkningsmur var muren drygt 3 meter bred. Kurtinmuren är en del av befästningsstråket som löper utmed älven och är därmed omistlig och unik med ett mycket högt vetenskapligt och kulturhistoriskt värde.

Kurtinmur och bastionerna Sandbastionen (3) och Stora Bommen (4)

Befästningsverket finns fortfarande bevarat under mark utmed sjöfronten mellan Kvarnberget och Stora Bommens bastion vid inloppet till Stora Kanalen. Mellan de två större bastionerna finns en mindre bastion, Sandbastionen. Lämningarna är en del av befästningsstråket som löper utmed älven och är därmed omistliga och unika med ett mycket högt vetenskapligt och kulturhistoriskt värde. Utanför befästningsmurarna mot älven har pålspärr och sänkverk fortsatt i vattnet. Flera arkeologiska undersökningar har utförts vilket resulterat i att förekomst och läge för Sandbastionen och kurtinmur på ömse sidor om denna, samt vinkeln mellan kurtinmur och Stora Bommens norra bastionsmur kunnat konstateras.



Byggnader markerade med gult har högt kulturhistoriskt värde, enligt Kulturmiljöbilaga till miljökonsekvensbeskrivning för Västlänken



Fornlämningar. Den lila linjen visar kurtinmurar och bastioner medan den rosa linjen visar sänkverket.

FÖRUTSÄTTNINGAR - TRAFIK

GÅNGTRAFIK

Längs med vattnet finns ett genomgående gångstråk, längst ute på Packhuskajen. Det stråket kan framför allt ses som ett rekreativt stråk. Längs med innerstadsbebyggelsen är det svårare att ta sig, bland annat på grund av höjdskillnader.

När man vill ta sig från innerstaden till vattnet, innebär utformningen av trafikleden för gångtrafikanter en barriär som det är svårt att ta sig över. Gångstråket som leder längs Östra hamngatan mot Operan har inte en naturlig sträckning på grund av den nuvarande utformningen kring Kanaltorget. Längre västerut innebär höjdskillnaden mot Kvarnberget att det är svårt att ta sig från innerstaden ner mot vattnet. Det finns en gångbro över trafikleden men den används inte särskilt frekvent. Vid Packhusplatsen finns möjlighet att ta sig över trafikleden via övergångsställ med ljussignaler.

CYKELTRAFIK

Cykelstråk går från Skeppsbrokajen genom området på insidan, "stadssidan" av Casinot och Göteborgsoperan och vidare norrut mot Gullbergsvass. Ett kompletterande cykelstråk går längs St Eriksgatan. Detta stråk har kopplingar in mot innerstaden.

KOLLEKTIVTRAFIK

Kollektivtrafikhållplatser finns vid Lilla Bommen, direkt nordöst om studieområdet och vid Stenpiren, direkt söder om studieområdet. Genom området går ett antal busslinjer.

Planer finns att anlägga en spårvagnslinje genom området, den så kallade Operalänken. Det finns också en framtida kollektivtrafikhållplats inom studieområdet, vid Packhusplatsen.

BILTRAFIK OCH PARKERING

Trafiken genom området har avlastats genom byggandet av Götatunneln. Trots detta dominerar trafikytorna i området. Genom området går ett större direkt stråk och ett mindre stråk som, precis som för cykeltrafiken, ansluter mot innerstadens bebyggelse.

Stora delar av de områden som idag är obebyggda och inte tillhör gatustrukturen består idag av parkeringsplatser. Inom området finns idag ca 430 parkeringsplatser för bilar.



Gångstråk



Framtida kollektivtrafik. Framtida hållplatser markeras med blå ringar. En tänkt Operalänk visas skrafferad genom området.



Parkeringsytor



Cykelstråk



Biltrafik



Samlade trafikytor

VÄSTLÄNKEN



Trafikleden. I mitten av bilden ser man gångbron som förbinder Kvarnberget med Packhuskajen.

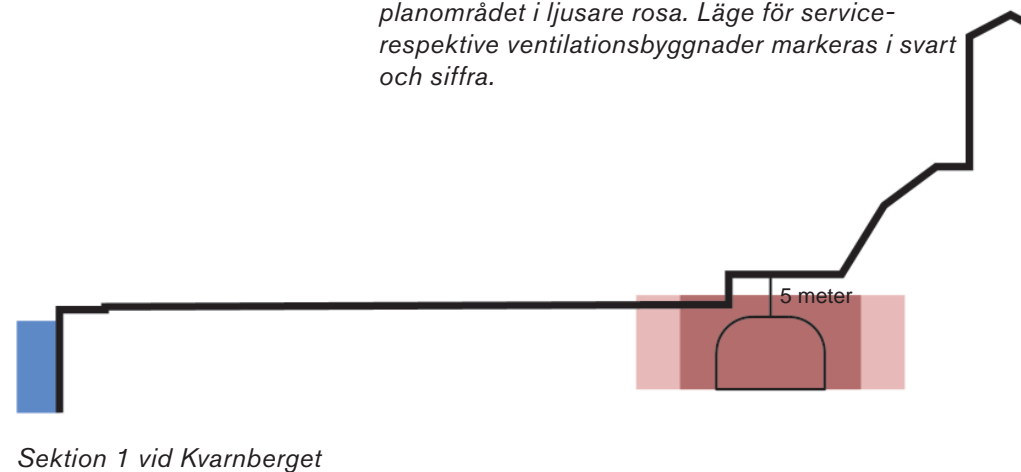


Befintliga parkeringsanläggningar på Packhuskajen

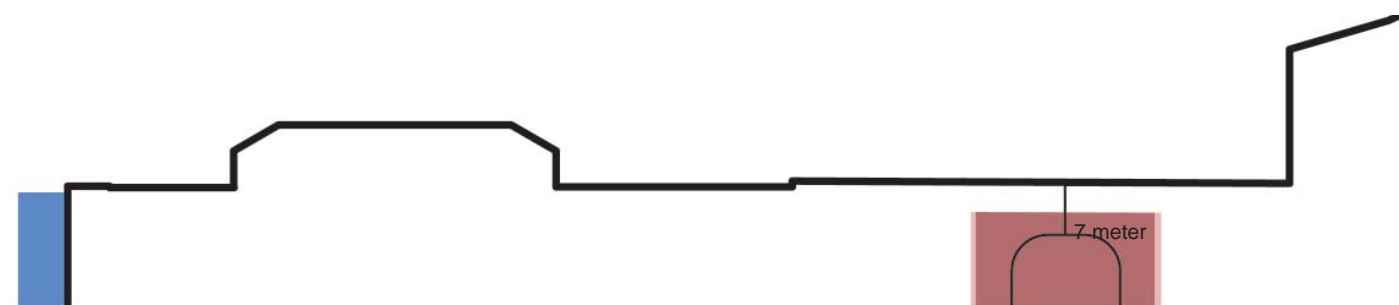
Sektion 2 vid Packhusplatsen



Västlänkens läge markeras i mörkare rosa och planområdet i ljusare rosa. Läge för service- respektive ventilationsbyggnader markeras i svart och siffror.



Sektion 1 vid Kvarnberget



Området ligger mellan stationerna Haga och Centralen. Västlänken följer här foten av Kvarnberget, för att sedan dyka ner under Residenset och in i berget under Otterhällan och Kungshöjd. På sträckan längs Packhuskajen byggs tunneln som en betongkonstruktion genom schakt i lera.

Vid Göteborgsoperan ligger tunneln cirka 3 meter under markytan för att gå ner allt djupare ju längre västerut/söderut inom området man kommer. Vid Kvarnberget (sektion 1) befinner sig tunneln 5 meter under markytan. Längst söderut i området vid Packhusplatsen (sektion 2) ligger den cirka 7 meter under markytan. Dessutom finns ett skyddsavstånd för tunneln, på 3 meter i höjled. Motsvarande skyddsavstånd sidledes är 5 meter.

Inom området kommer två service- respektive ventilationsbyggnader för Västlänken att byggas.

Behov av förstärkningsåtgärder för bebyggelse på tunneltaket

En preliminär bedömning är att inom hela området, förutom vid Kanaltorget, kan bebyggelse upp till 5-6 våningar grundläggas genom lastkompensation med källare. Hänsyn kan dock behöva tas till punktlaster. Högre byggnation direkt ovanpå tunneln kräver förstärkning av tunnelkonstruktionen och grundläggning.

Vid Kanaltorget blir förstärkning av grundläggningen generellt mer omfattande än på de delar där grundläggningen når fasta jordlager. Det kan även krävas förstärkningar utanför själva tunnelområdet.

Behov av hänsyn för bebyggelse nära tunneln

Inom tunnelns närområde behöver särskild hänsyn tas till Västlänken vid grundläggning av tillkommande bebyggelse (samt schakt, pålning, spontning etc). En preliminär bedömning är att bebyggelse på 5-6 våningar inom influensområde behöver pålas till fast botten. Krav på särskild påltyp eller särskilt förfarande kan komma att ställas.

Vid Kanaltorget behöver särskild hänsyn tas till Västlänken vid grundläggning av tillkommande bebyggelse samt vid schakt, pålning, spontning etc.

SAMMANFATTNING - OMRÅDETS KVALITETER

VÄRDEN OCH POTENTIAL

Packhuskajens stora potentialer kan sammanfattas i följande:

Utblickar

Utblickar från den historiska innerstaden mot och över vattnet och från vattnet mot den historiska innerstaden innebär en unik möjlighet att koppla ihop staden visuellt.

Vatten

Platsen kan erbjuda en nära kontakt med vatten, attraktivt både för rekreation och vila, för invånare och besökare.

Kulturmiljö

Mötet mellan det historiska Göteborg och älven, har varit en viktig plats genom stadens historia. Området bär på flera viktiga berättelser om staden Göteborg och dess utveckling. Detta kan man dra nytta av i framtida utveckling av området.



BRISTER

Den tidigare Götaleden har avlastats av Götatunneln men trafikutformningen har inte förändrats. Områdets brister har framför allt en koppling till trafikutformningen.

Trafikutformningen bygger på mycket trafik i hög fart. Även om trafiken har minskats ger utformningen möjlighet till hög fart vilket innebär att gatan uppfattas som en barriär mellan innerstaden och målpunkter vid vattnet. Det finns få säkra övergångar för gångtrafikanter.

Trafikutformningen och parkeringsplatserna skapar stora odefinierade ytor utan stadskvaliteter.



BEHOV

Rumsligheter

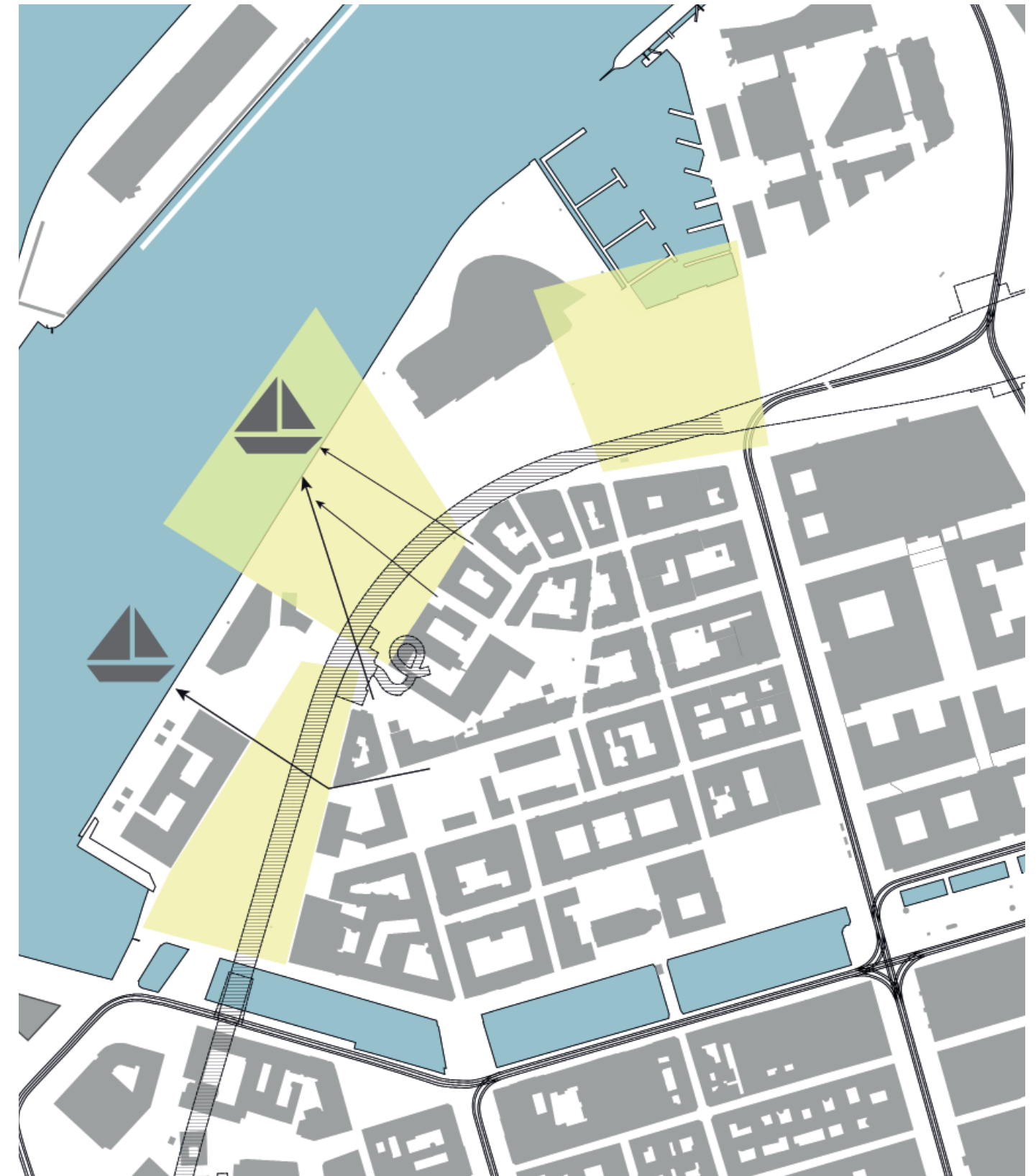
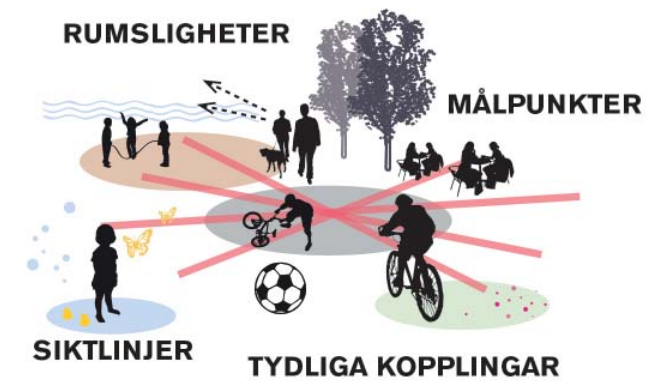
Dagens odefinierade ytor behöver omformas till attraktiva stadsrum och tydliga rumsligheter.

Målpunkter

Området behöver utåtriktade målpunkter, som kan dra liv till platsen under hela året och hela dygnet.

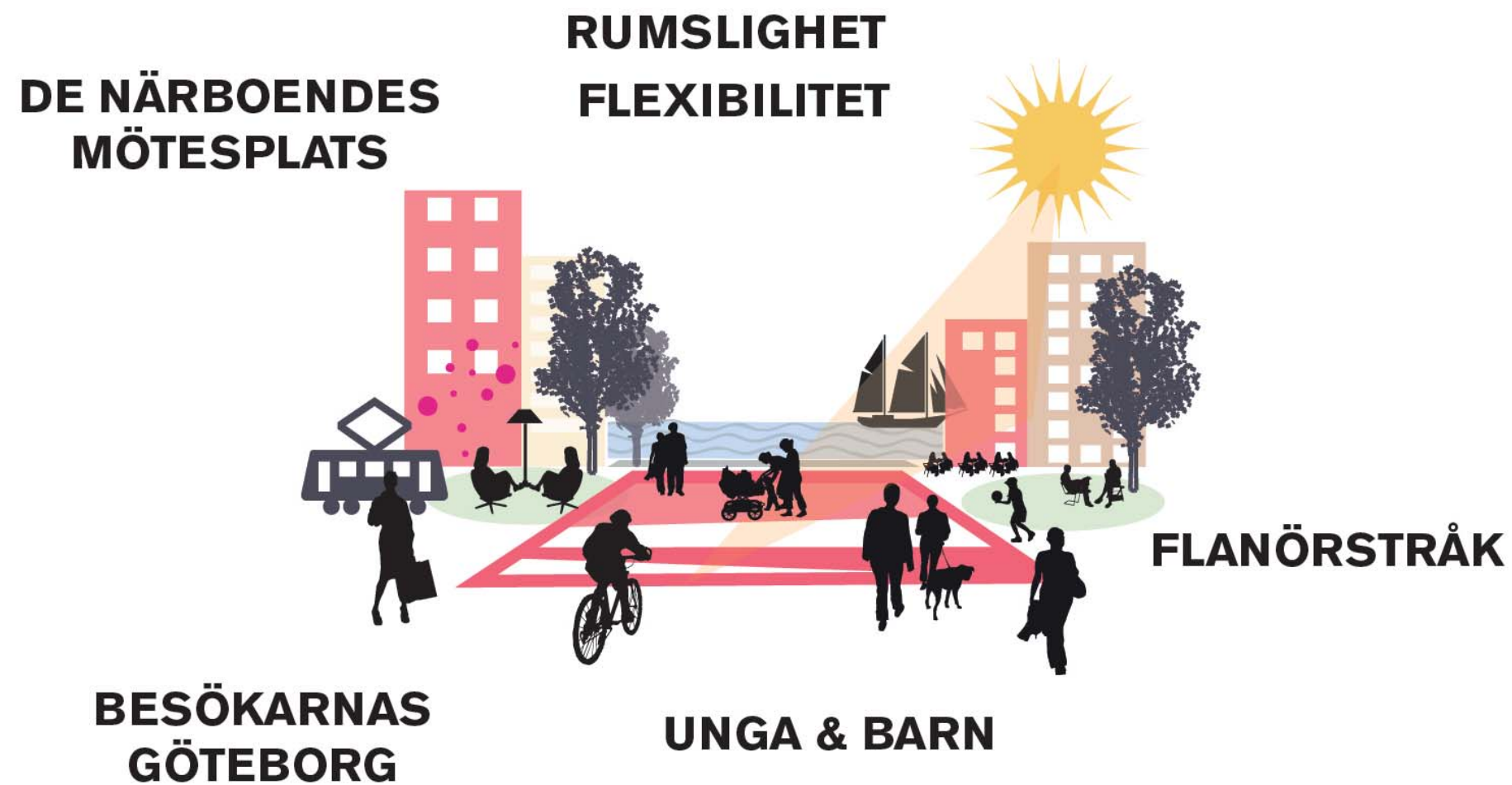
Tydliga kopplingar och siktlinjer

Kopplingarna mellan innerstaden och vattnet, både de visuella kopplingarna och de fysiska behöver stärkas för att locka fler människor att använda området.



Önskade siktlinjer och rumsligheter

DEN FRAMTIDA PACKHUSKAJEN - MÅLBILD*



RUMSLIGHET OCH FLEXIBILITET

Packhuskajen erbjuder öppna ytor med en flexibel användning till vardag och fest. Detta fungerar som ett komplement till omkringliggande områden som planeras för en tät och hög bebyggelse

DE NÄRBOENDES MÖTESPLATS

En mötesplats vid vattnet för de boende och verksamma i närområdet, med möjlighet till lek, vila, rekreation och möten.

BESÖKARNAS GÖTEBORG

Genom att utöka befintliga målpunkter och komplettera dessa med nya utriktade verksamheter stärks Packhuskajen som destination för besökare.

FLANÖRSTRÅK

Med en serie målpunkter, varierande utformning och utsikt över vattnet utgör kajen ett självklart flanörstråk för såväl närboende som besökare.

UNGA OCH BARN

Ytor för aktiviteter lockar barn och unga. Exempelvis kan här finnas utomhusscener, klättrväggar och lekplatser.

*Med utgångspunkt i Vision Älvstaden har en målbild tagits fram för området.

Målbilden har tagits fram i samband med studien av kommunens arbets- och referensgrupp.

FÖRESLAGEN TRAFIKSTRUKTUR

INTRODUKTION

Anläggande av Götatunneln har inneburit en avlastning av trafiken i området. Därför finns möjligheter att ändra utformningen av trafikstrukturen och minska trafikytorna.

Planering för en Operalänk i spårvagnsnätet innebär att plats behöver finnas för spårvagnsspår genom området. Samma yta kan även användas för busstrafik, ifall Operalänken inte blir aktuell.

Trafikstrukturen ska knyta an till befintliga och framtida områden. Kopplingar behöver finnas till den befintliga innerstaden. På Skeppsbrokajen håller en trafikstruktur på att byggas ut, medan den är under planering för området kring centralen.

Med minskade ytor för biltrafik kan ytor för fotgängare ökas och bättre kopplingar från staden mot älven skapas.

TRAFIKEN KRING PÅCKHUSPLATSEN

För att ta sig från Påckhuskajen mot Skeppsbrokajen krävs att man tar sig över en av de två broar som finns där idag. Den yttre bron, Stora Bommens bro, är av stort kulturmiljövärde och smal. Där går idag enbart gång- och cykeltrafik, men den har tidigare använts även för spårbunden trafik. Över den inre bron går idag bil- och busstrafik. Två alternativa trafikstrukturer föreslås, där de befintliga broarna används på olika sätt.

Huvudstrukturen bygger på att gång-, cykel- samt spårvagnstrafik kan gå på den yttre bron. Ifall detta inte är möjligt visas också en alternativ struktur, där den yttre bron enbart används för gång- och cykeltrafik. I båda alternativen förläggs bil- och busstrafik på den inre bron.

Det finns två anledningar till att huvudstrukturen ses som det bättre alternativet:

- Kopplingen för spårvagnstrafiken blir bättre då flera tvära svängar på en kort sträcka undviks.
- Påckhusplatsen får bättre förutsättningar då den inte delas av på mitten av gatan.

TRAFIKEN KRING KANALTORGET

Söder om Göteborgsoperan planeras en utrymningsbyggnad för Västlänken. Trafikstrukturen måste runda denna byggnad, eftersom avståndet mellan byggnaden och befintlig innerstadsbebyggelse är för litet för att inrymma gatan. Öster om denna byggnad ansluter trafikstrukturen till planerad trafikstruktur kring centralenområdet.



Huvudstruktur - gång-, cykel och kollektivtrafik leds över den yttre bron. Biltrafik leds över den inre.



Alternativ struktur - gång- och cykeltrafik leds över den yttre bron. Kollektiv- och biltrafik leds över den inre.



Servicebyggnad söder om Göteborgsoperan hindrar en vägdragnig närmare innerstaden



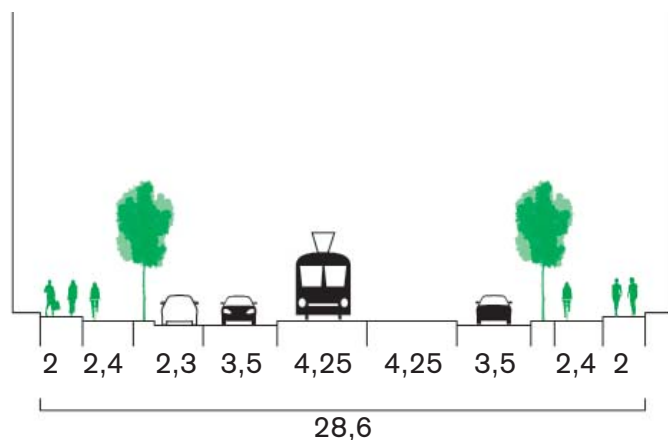
Huvudsakliga cykelstråk



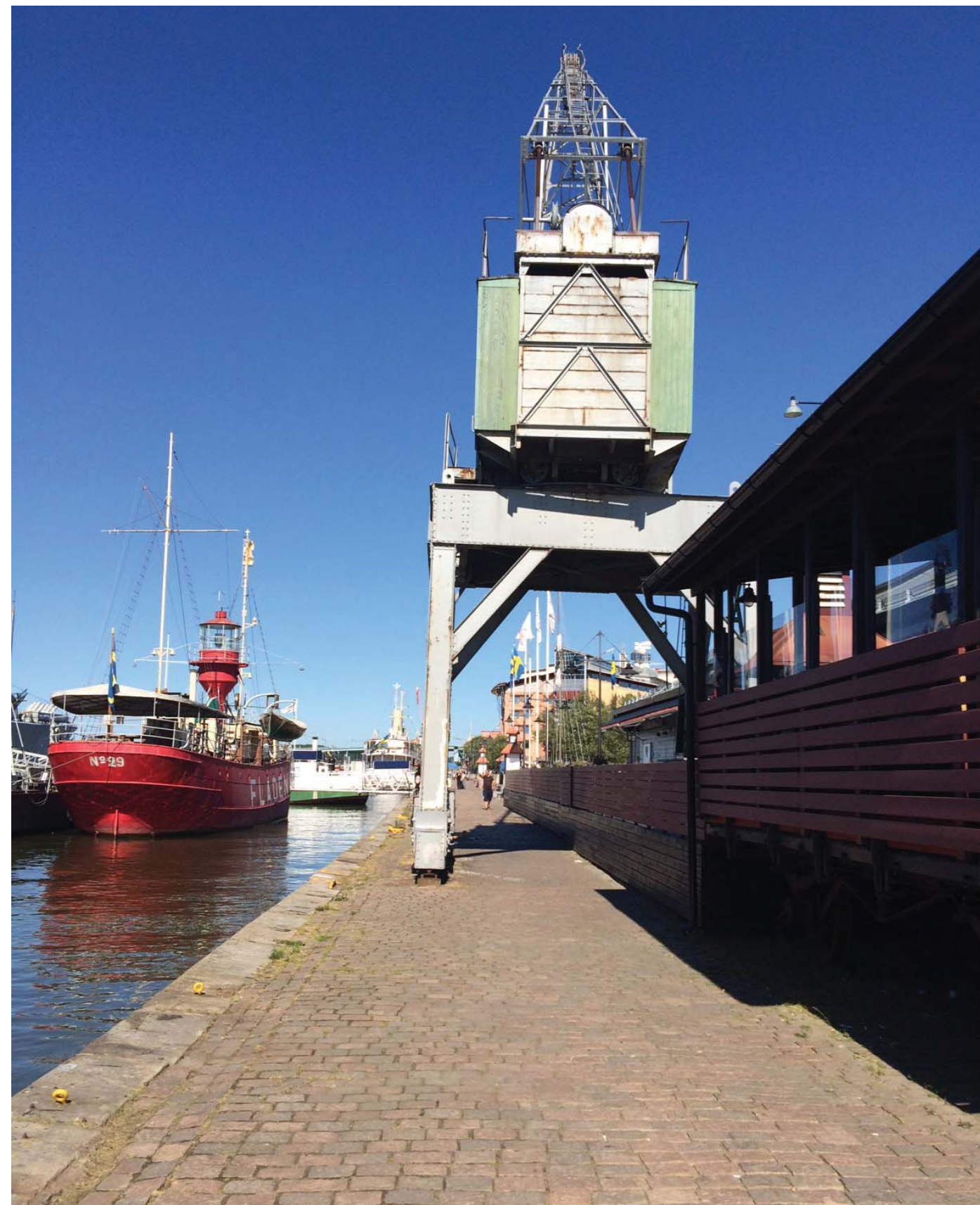
Huvudsakliga biltrafikstråk



Föreslagen dragning av spårvagns- och busstrafik. Blå ringar visar framtida hållplatslägen.



Typsektion gatan



UTVECKLINGSZONER

KAJPROMENAD

Packhuskajen är en del av ett längre stråk som i sydväst fortsätter på Skeppsbrokajen och i nordöst mot Gullbergs kaj. Längs Packhuskajen kan man med den historiska stadskärnan i ryggen få utblickar över älven och Hisingens kajer. Platsen attraherar både besökare och närboende.

Kajen ska inrymma möjligheter för rekreation, promenader och joggingturer. Här ska man också kunna sitta ner, vila och titta ut över vattnet. Längs kajen bör det finnas utåtriktade målpunkter, exempelvis kaféer och glasskiosker. Även befintliga byggnader och verksamheter kan vara en del av detta, genom till exempel uteserveringar eller utomhuskonserter.

Eftersom kajen är i dåligt skick och måste byggas om, kan man använda möjligheten att förändra kajkantens läge och höjd till att förstärka önskade kvaliteter.

Kajpromenadens utformning påverkas inte av valet av trafikstruktur.

OFFENTLIGA PLATSER

Packhusplatsen (1) behöver avgränsas rumsligt från omgivande gator med målet att bli en plats framför allt för de som bor eller verkar i närheten och med särskilt fokus på barn. Med tanke på platsens storlek kan den innehålla flera zoner, både för lugn, exempelvis park, och liv och rörelse, exempelvis lekplats.

Om man tvingas välja den alternativa trafikstrukturen, skulle Packhusplatsens kvaliteter ändras. Istället för en samlad plats skulle ytan delas upp mellan en förplats till fd Tull- och packhuset (Casinot) och en avlång plats mellan gatorna. Även här skulle det vara möjligt att skapa en park- och lekplatsmiljö, men förutsättningarna för att avgränsa den rumsligt från gatan skulle vara sämre på grund av den smala formen.

Utformningen av Kanaltorget (2) studeras inom planeringen för centralenområdet. Närheten till Östra Hamngatan och kollektivtrafiken vid centralen gör denna yta lättillgänglig för besökare. Göteborgsoperan och gästhallen utgör målpunkter som stärker denna funktion.

BEBYGGELSE

Zonerna för möjlig framtida bebyggelse är identiska oavsett om man går vidare med huvudstrukturen för trafik eller den alternativa strukturen.

Område 3

Här bör bebyggelsen ha samma förhållande till kajen och vattnet som fd Tull- och packhuset (Casinot) och kajskjul 8, det vill säga vända bredsida mot vattnet och på så sätt stödja strandpromenaden samt vara högst 2-3 våningar högt. På så sätt kan bebyggelsen bli en del av den befintliga stadssiluetten och låta befintliga kulturhistoriskt viktiga byggnader fortsätta vara i blickpunkten.

Område 3 är den enda delen av området som idag inte är bebyggd och därför också den enda möjligheten att skapa en öppen och flexibel yta i anslutning till vattnet. Därför bör inte hela ytan bebyggas.

Då det finns osäkerheter kring fornlämningar under mark och kajens stabilitet måste ytterligare utredningar utföras innan bebyggelse här kan fastslås. Kajkantens läge och höjd kan ändras i samband med renovering.

Område 4

Inom område 4 kan bebyggelse tillkomma för att stödja gaturummet. Byggnadernas höjd bör begränsas så att de inte hindrar utsikten från befintlig bebyggelse



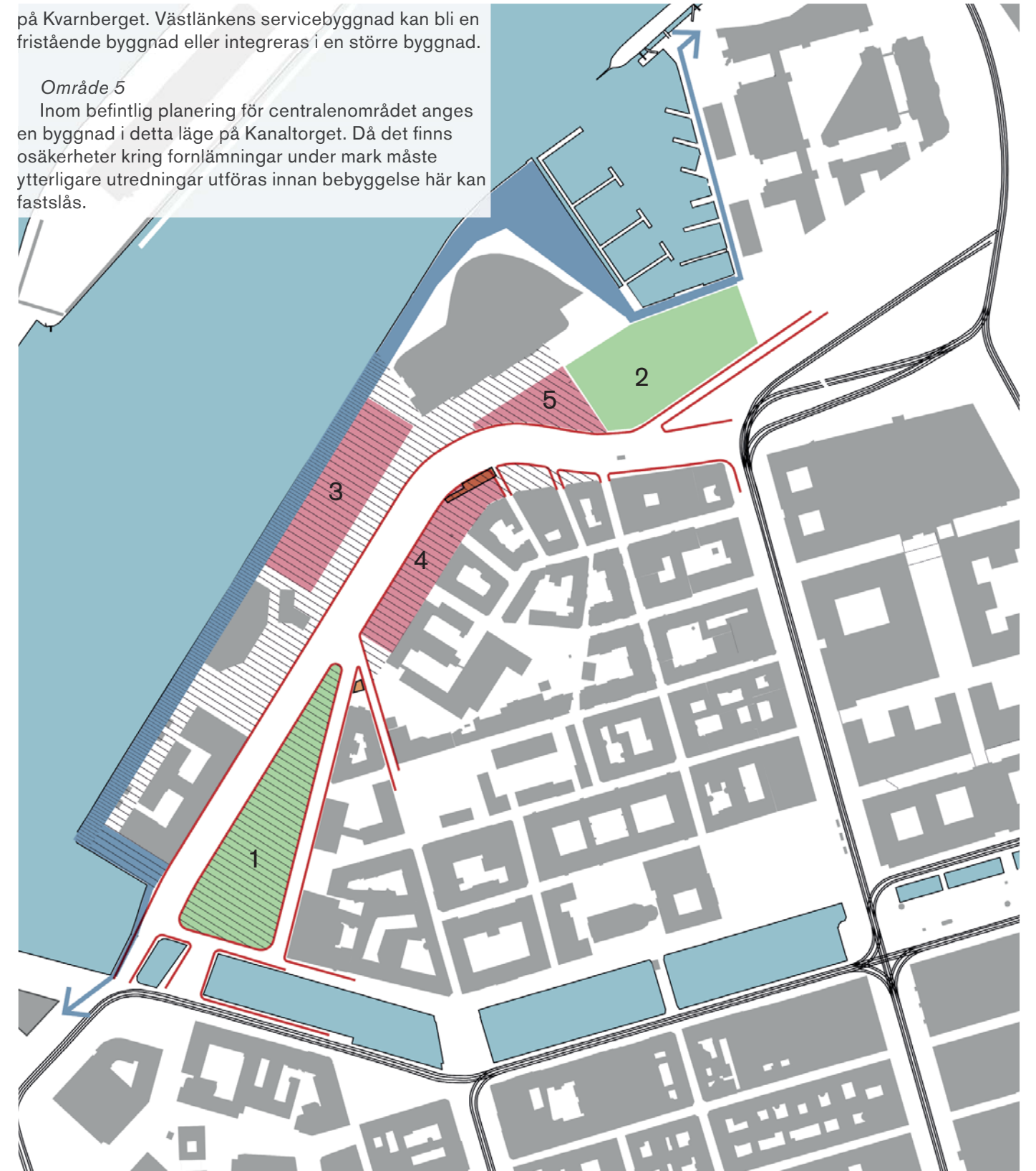
Utvecklingszoner alternativ struktur.

Blå färg anger kajpromenaden, grön färg offentliga platser och rosa färg zoner där framtida bebyggelse är möjlig.

på Kvarnberget. Västlänkens servicebyggnad kan bli en fristående byggnad eller integreras i en större byggnad.

Område 5

Inom befintlig planering för centralenområdet anges en byggnad i detta läge på Kanaltorget. Då det finns osäkerheter kring fornlämningar under mark måste ytterligare utredningar utföras innan bebyggelse här kan fastslås.



Utvecklingszoner huvudstruktur.

Blå färg anger kajpromenaden, grön färg offentliga platser och rosa färg zoner där framtida bebyggelse är möjlig.

SCENARIER FÖR BEBYGGELSE OCH PARKERING



SCENARIER FÖR TILLKOMMANDE BEBYGGELSE

Omfattningen och utformningen av tillkommande bebyggelse kan variera och läggs inte fast i denna studie.

För att ändå visualisera och visa på konsekvenserna av tillkommande bebyggelse har tre scenarier tagits fram. Scenarierna skiljer sig inte för område 4 och 5. Då område 4 är smalt och i ett trängt läge, är det troligtvis enbart lamellhus som är aktuella här. Höjden begränsas tydligt av en önskan att bevara både stadens siluett och möjligheterna till utsikt över vattnet från Kvarnberget. Bebyggelsen inom område 5 studeras inom ramen för stadsutvecklingsprogram för centralenområdet.

Skillnaderna mellan scenarierna ligger alltså i utformningen av bebyggelse på kajen, inom område 3.

Scenario 1 illustrerar en möjlighet att behålla ett stort offentligt rum med flexibel användning trots att bebyggelse tillkommer. Scenario 2 visar en betydligt större utbyggnad men där hänsyn ändå tagits till önskade värden som utblickar och rumsligheter. Scenario 3, till sist, visar den bebyggelse som föreslagits i detaljplan för tillbyggnad av Göteborgsoperan.

Alla tre scenarier har visualiserats med huvudtrafikstrukturen, men skulle fungera lika bra med den alternativa strukturen.

SIKTLINJER

De tre scenarierna förhåller sig på olika sätt till önskade utblickar över vattnet. Detta beskrivs vidare under varje scenario.

RUMSLIGHETER

Tre större rumsligheter önskas inom området, en vid Packhuskajen, en i mitten av området som tar in vattnet och en vid Kanaltorget.

Rumsligheterna kan skapas på olika sätt. Här skiljer sig de olika scenarierna åt enbart vid rumsligheten i mitten av området. Placering och utformning av bebyggelse bidrar till känslan av rum. Dessutom visas i scenarierna översiktligt hur vegetation och placering av mindre byggnader, som paviljonger, kiosker etc, kan bidra till rumsligheterna.

Packhusplatsen och Kanaltorget

Alla tre scenarierna ger samma möjligheter till rumsligheter vid Packhusplatsen och Kanaltorget. Vid Kanaltorget tillkommer en byggnad som förstärker rummet, medan det vid Packhusplatsen blir vegetation och mindre paviljongbyggnader som måste åstadkomma detta.

PARKERING

I samtliga scenarier föreslås en kombination av flexibel parkering för bilar ovan mark och parkeringsanläggningar under mark.

Flexibla parkeringsytor

Genom att styra användningen av ytorna för parkering så att de tillfälligt kan stängas av för parkering, kan man åstadkomma flexibla ytor med möjligheter till evenemang.

Ytan i anslutning till kajskjul 8 kan inrymma cirka 70 parkeringsplatser.

Den idag obebyggda ytan mellan Göteborgsoperan och kajskjul 8 kan inrymma olika antal parkeringsplatser för bil beroende på hur ytan bebyggs. I scenario 1 kan man få till cirka 200 parkeringsplatser här, i scenario 2 cirka 140 platser och i scenario 3 cirka 175 platser.

Underjordisk parkering

Under jorden, delvis ovanpå Västlänkens tak, kan man under Packhusplatsen åstadkomma en större parkeringsanläggning. Här kan man få rum med cirka 215 parkeringsplatser för bilar.

I planeringen av Västlänken måste man ta hänsyn till denna parkeringsanläggning, då den ligger inom det skyddsavstånd som tunneln har i höjded.

Under resterande delar av området som inte är bebyggda är det troligtvis svårt att få till underjordisk parkering då det här finns rester av de gamla befästningsmurarna.

Antal parkeringsplatser för bil

Scenario 1	cirka 485 platser
Scenario 2	cirka 425 platser
Scenario 3	cirka 460 platser
Nuläge	cirka 430 platser

SCENARIO 1

FÖRSLAGET

Scenario 1 illustrerar en möjlighet att behålla ett stort offentligt rum med flexibel användning, trots att bebyggelse tillkommer på kajen.

Föreslagen byggnad vid Kanalatorget är i enlighet med pågående planering i annat arbete för centralenområdet. Mindre anpassning av byggnaden till trafikstrukturen har dock skett. Byggnaden har skissats i fyra våningar.

I anslutning till Kvarnberget föreslås två lamellbyggnader i upp till tre våningar. Dessa byggnader förstärker gaturummet och stadskänslan och bevarar ändå möjligheterna till utsikt över vattnet från Kvarnberget.

På kajen i anslutning till vattnet föreslås och två friliggande byggnader i 2-3 våningar. Byggnaderna placeras i linje med befintlig bebyggelse på kajen.

Totalt kan man, inom detta scenario, åstadkomma cirka 11 500-13 000 m² bruttoarea, beroende på om man väljer bebyggelse i två eller tre våningar på kajen.

RUMSLIGHETER OCH SIKTLINJER

Rumsligheten på kajen skapas mellan föreslagen gata och bebyggelse. Byggnaderna bildar en vägg i rummet, medan motstående vägg skapas genom vegetation och/eller mindre paviljongbyggnader. Eftersom de tillkommande byggnaderna placeras med ett mellanrum tar man även in älvrummet i rummet. Rummet ger stora möjligheter till flexibilitet och evenemang på grund av sin storlek.

Byggnadernas placering och höjd har anpassats för att bevara viktiga siktlinjer från innerstaden mot vattnet.

PARKERING FÖR BILAR

Flexibla parkeringsytor

Ytan i anslutning till kajskjul 8 kan inrymma cirka 70 parkeringsplatser.

På den idag obebbyggda ytan mellan Göteborgsoperan och kajskjul 8 föreslås bebyggelse tillkomma, samtidigt som den behövs både som offentligt tillgängligt rum och för parkering. Ytan skulle kunna rymma cirka 200 parkeringsplatser för bilar. För att åstadkomma en flexibel yta med möjligheter till exempelvis evenemang bör den största delen av denna yta kunna, vid särskilda tillfällen, stängas av för parkering.

Parkering under jord

Under jorden, delvis ovanpå Västlänkens tak, kan man under Packhusplatsen åstadkomma en större parkeringsanläggning. Här kan man få rum med cirka 215 parkeringsplatser för bilar.

Antal parkeringsplatser för bil

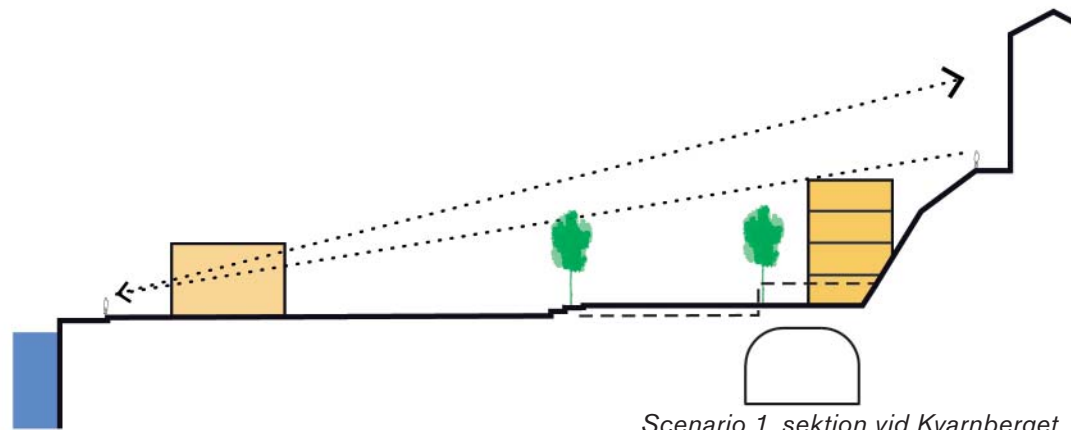
Scenario 1	cirka 485 platser
Nuläge	cirka 430 platser



Scenario 1, rumsligheter och siktlinjer

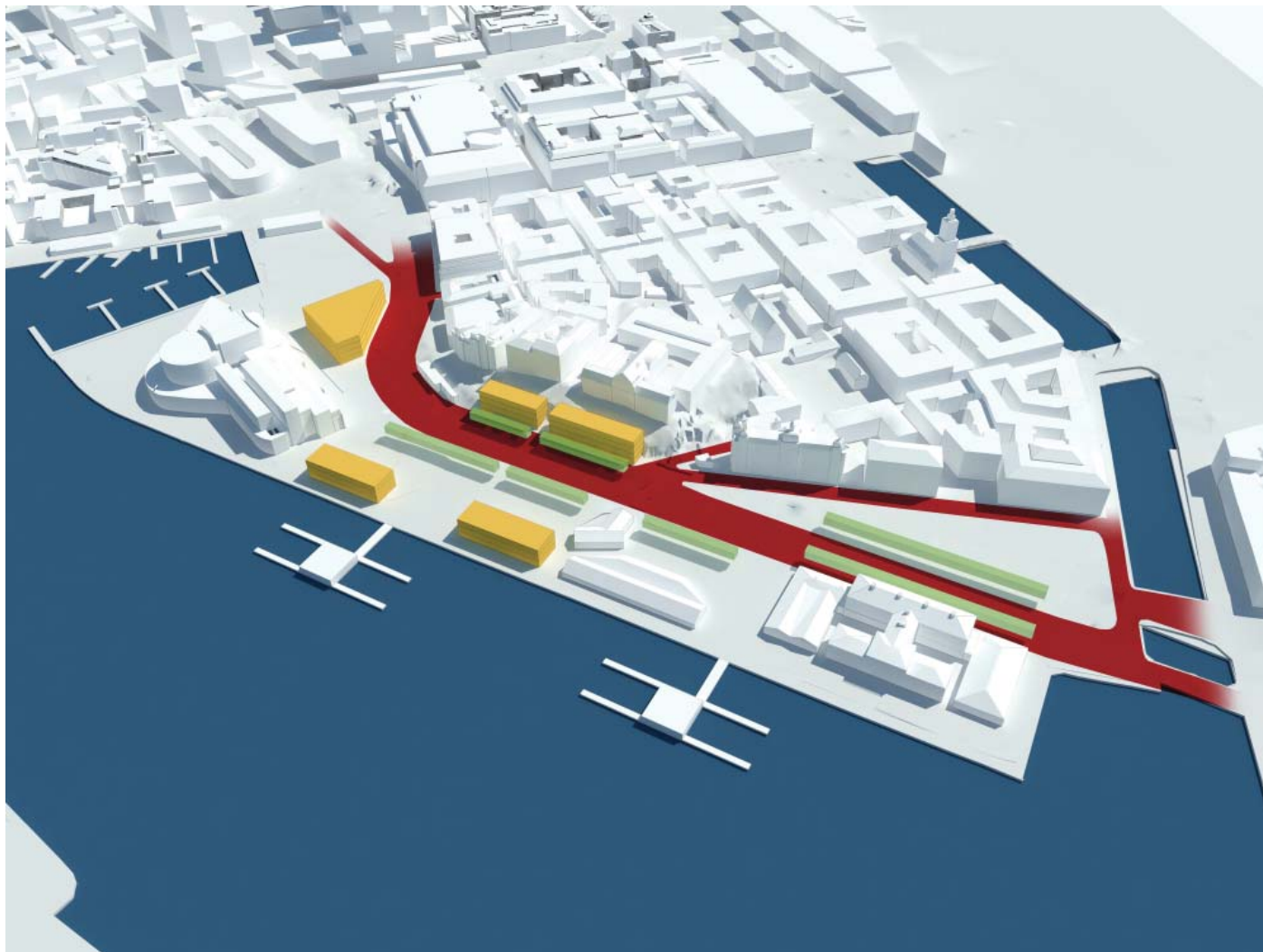


Scenario 1, illustrationsplan

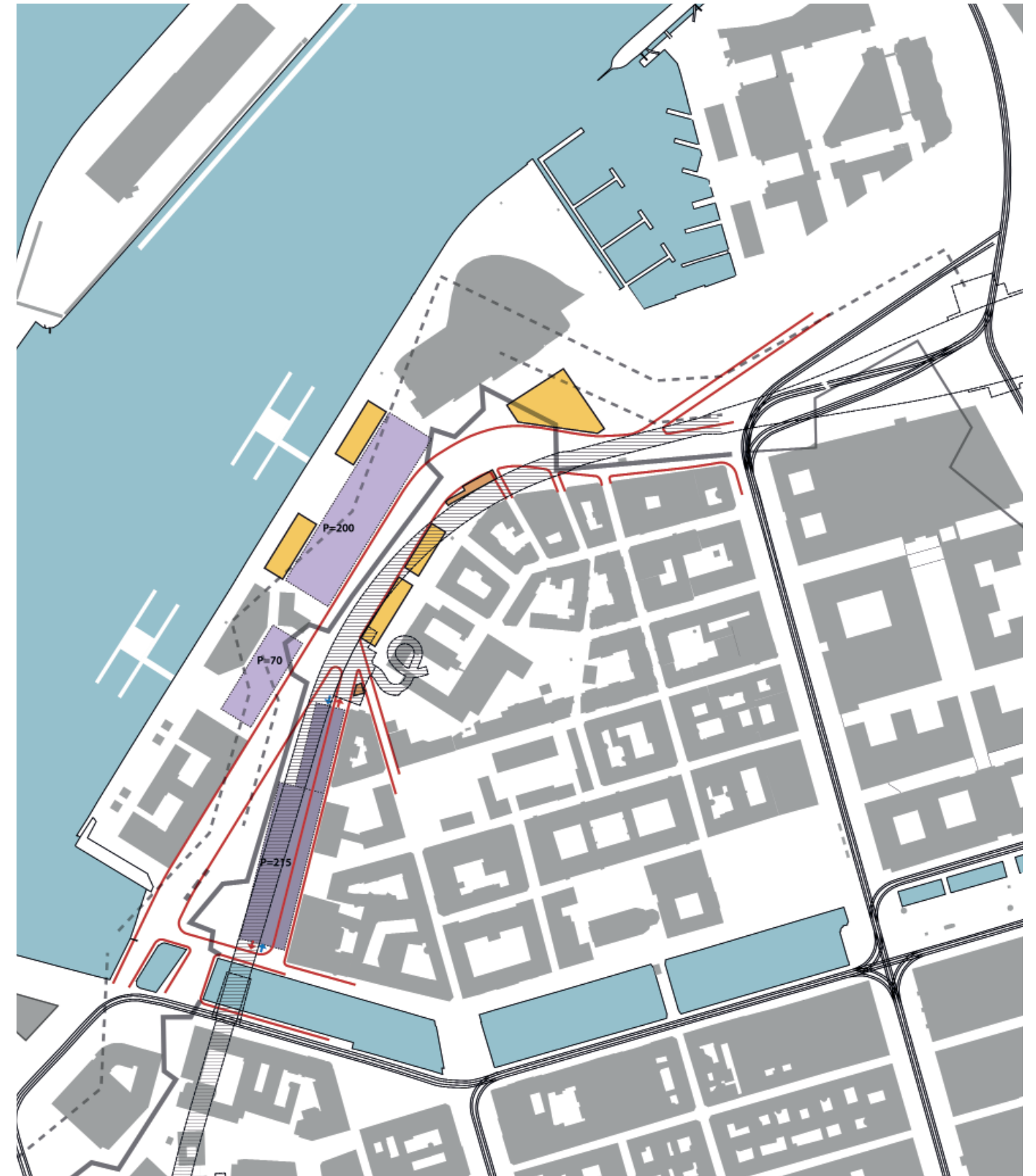


Scenario 1, sektion vid Kvarnberget

Befintlig marknivå i anslutning till tunneln visas streckad. Den föreslagna marknivån visas heldragen och utgår i höjded från tunnelns skyddsområde. Den slutgiltiga marknivån kommer att bestämmas i samband med utbyggnad av Västlänken.



Scenario 1, 3d-vy



Scenario 1, parkering - föreslagen underjordisk parkering visas i mörkare lila, parkering ovan mark i ljusare lila. Bilden visar dessutom Västlänkens läge samt läge för befästningsmurar under mark.

SCENARIO 2

FÖRSLAGET

I scenario 2 skapas en större utbyggnad på kajen, med bibehållna utblickar från innerstaden mot älven.

Föreslagen byggnad vid Kanalortet är i enlighet med pågående planering i annat arbete för centraleområdet. Mindre anpassning av byggnaden till trafikstrukturen har dock skett. Byggnaden har skissats i fyra våningar.

I anslutning till Kvarnberget föreslås två lamellbyggnader i upp till tre våningar. Dessa byggnader förstärker gaturummet och stadskänslan och bevarar ändå möjligheterna till utsikt över vattnet från Kvarnberget.

På kajen i anslutning till vattnet föreslås två byggnader, placerade i linje med befintlig bebyggelse på kajen. Den första våningen kan uppta hela byggnadsarean, uppe på denna våning kan två våningar byggas indragna.

Totalt kan man, inom detta scenario, åstadkomma cirka 15 500 m² bruttoarea.

RUMSLIGHETER OCH SIKTLINJER

Med två större byggnader på kajen bibehålls en flexibel yta med koppling till älven.

Jämfört med scenario 1 blir rumsligheten mindre och har därför färre möjligheter till flexibilitet och evenemang, men har istället tydligare rumsliga förutsättningar.

Byggnadernas placering och höjd har anpassats för att bevara viktiga siktlinjer mot vattnet.

PARKERING FÖR BILAR

Flexibla parkeringsytor

Ytan i anslutning till kajskjul 8 kan inrymma cirka 70 parkeringsplatser.

På den idag obebyggda ytan mellan Göteborgsoperan och kajskjul 8 ska bebyggelse tillkomma, samtidigt som den behövs både som offentligt tillgängligt rum och för parkering. Ytan skulle kunna rymma cirka 140 parkeringsplatser för bilar. För att åstadkomma en flexibel yta med möjligheter till exempelvis evenemang bör den största delen av denna yta kunna, vid särskilda tillfällen, stängas av för parkering.

Parkering under jord

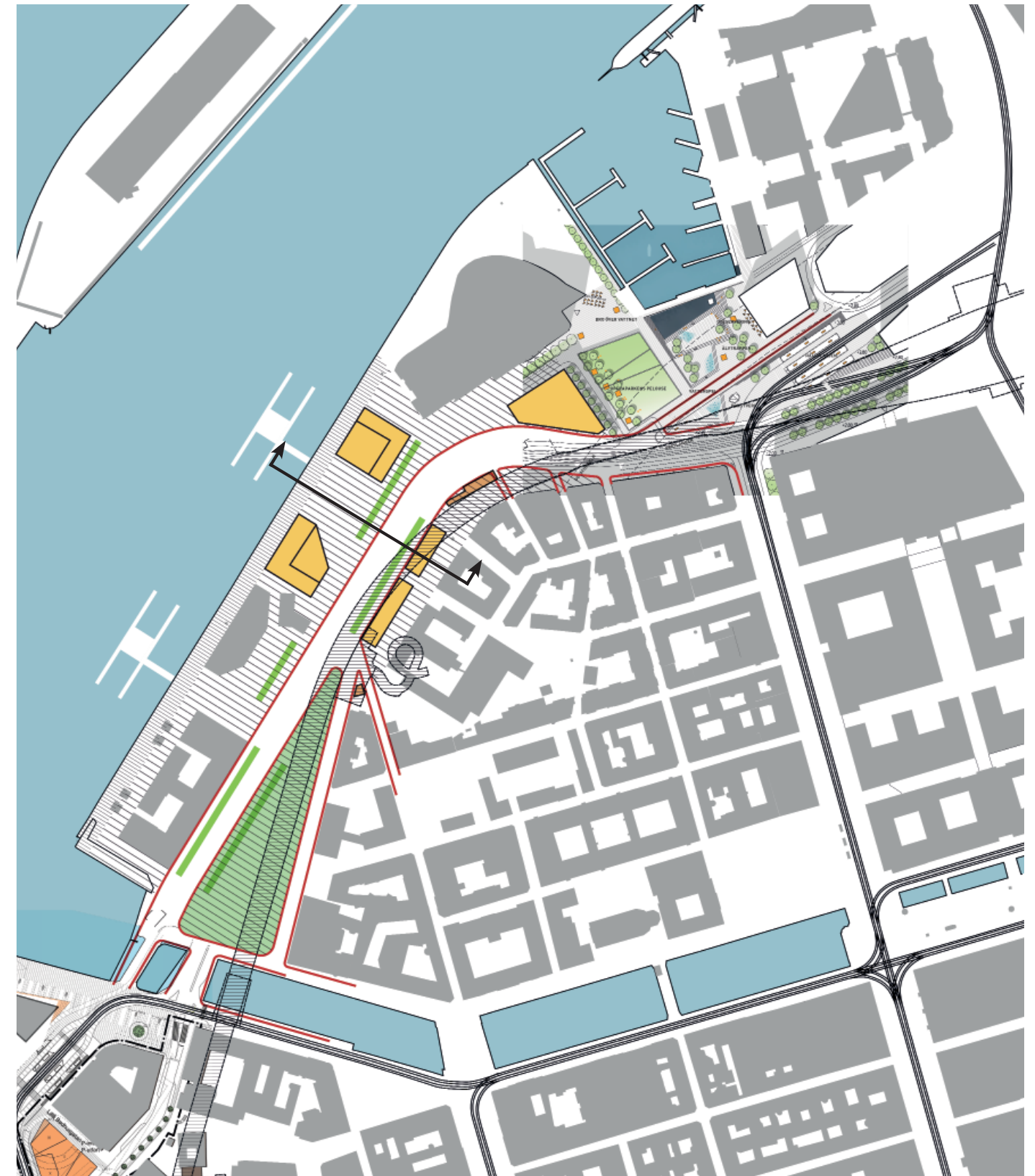
Under jorden, delvis ovanpå Västlänkens tak, kan man under Packhusplatsen åstadkomma en större parkeringsanläggning. Här kan man få rum med cirka 215 parkeringsplatser för bilar.

Antal parkeringsplatser för bil

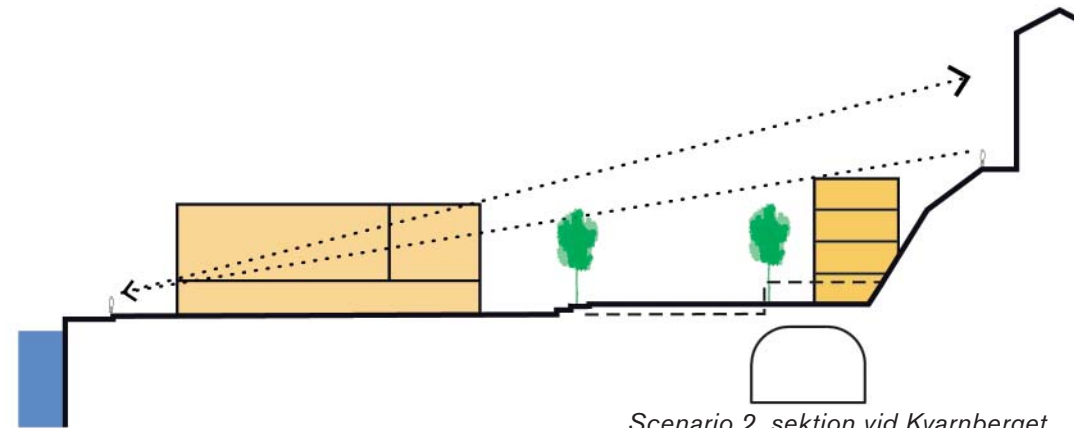
Scenario 2	cirka 425 platser
Nuläge	cirka 430 platser



Scenario 2, rumsligheter och siktlinjer

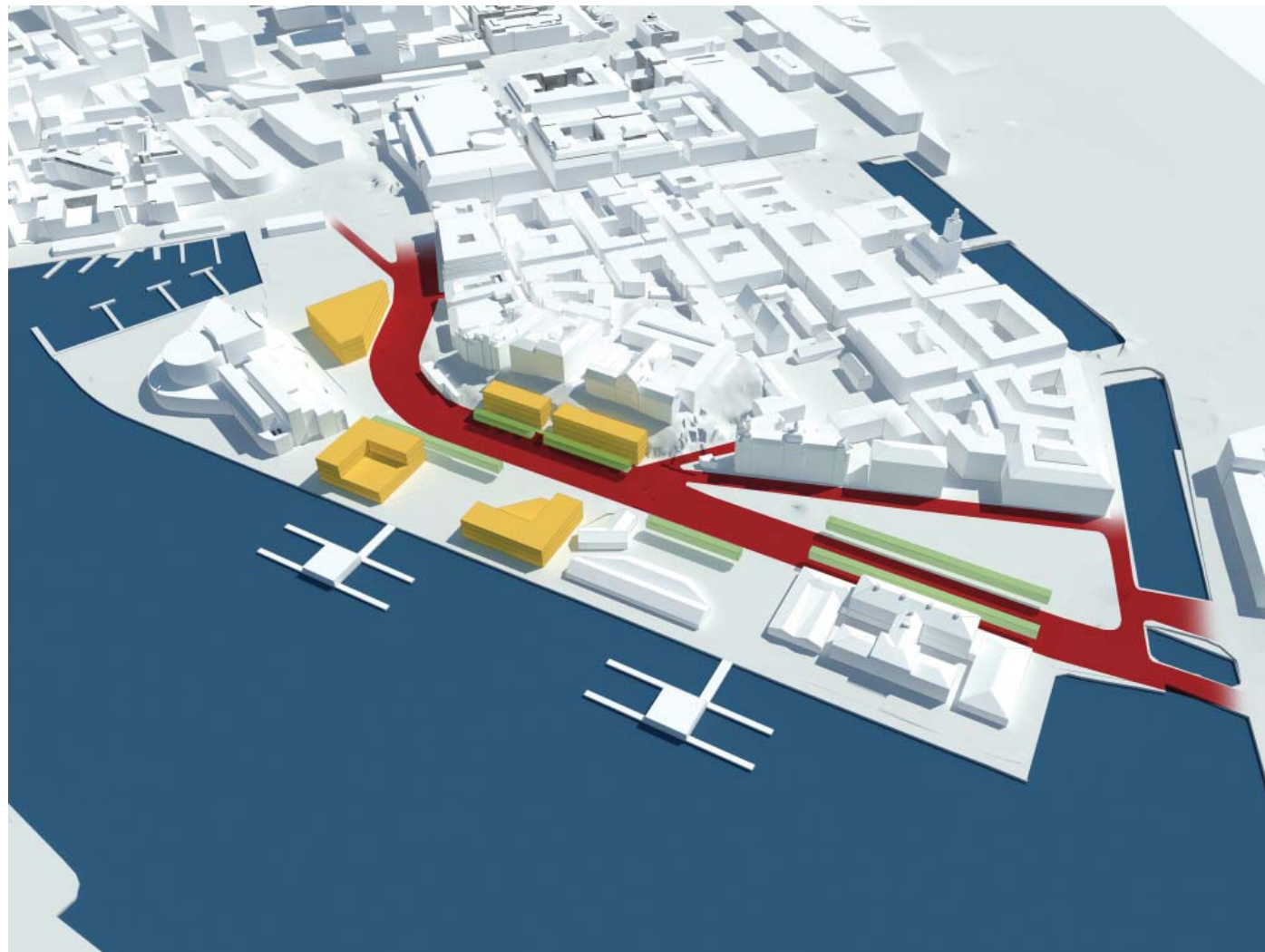


Scenario 2, illustrationsplan

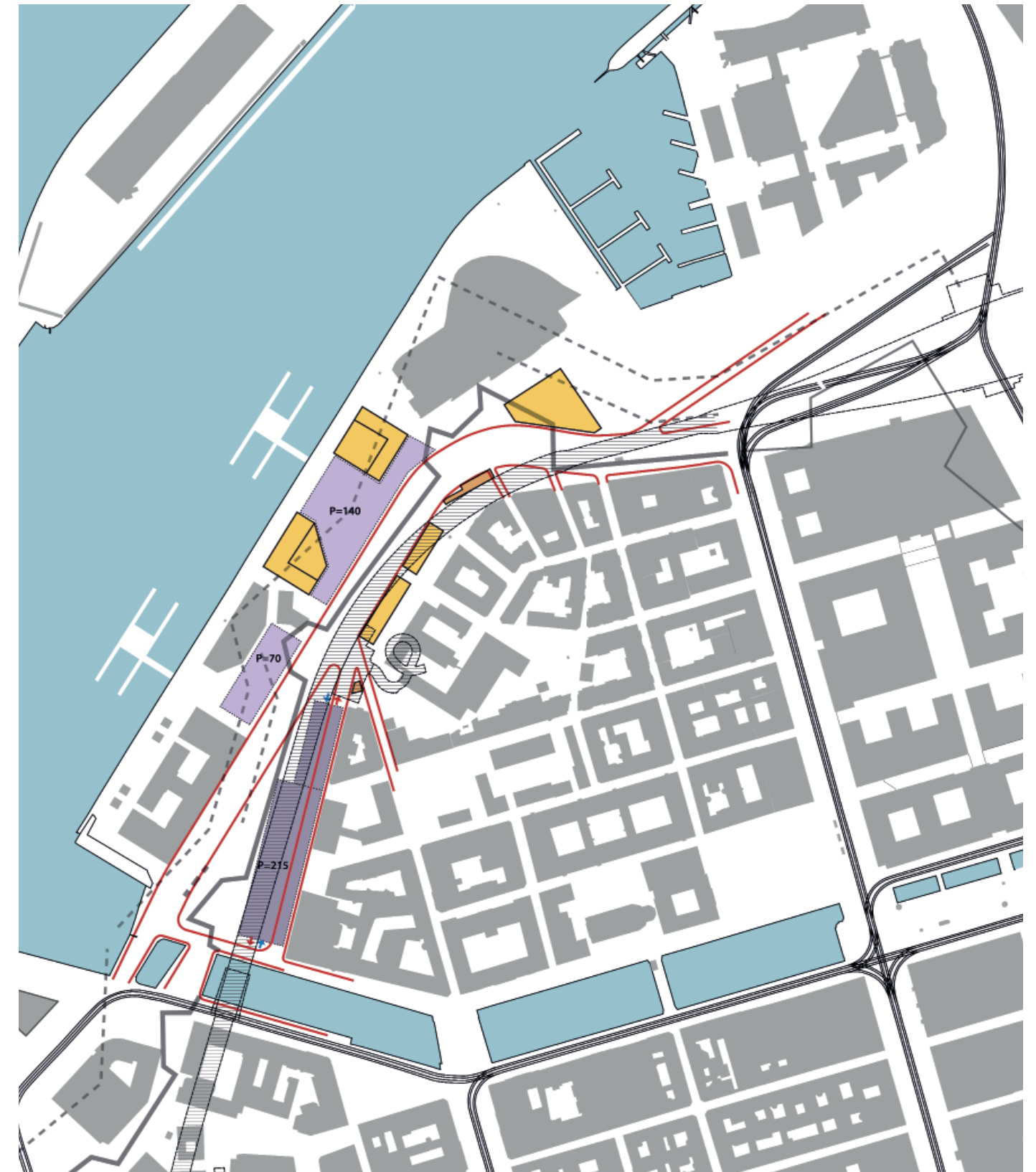


Scenario 2, sektion vid Kvarnberget

Befintlig marknivå i anslutning till tunneln visas streckad. Den föreslagna marknivån visas heldragen och utgår i höjded från tunnelns skyddsområde. Den slutgiltiga marknivån kommer att bestämmas i samband med utbyggnad av Västlänken.



Scenario 2, 3d-vy



Scenario 2, parkering - föreslagen underjordisk parkering visas i mörkare lila, parkering ovan mark i ljusare lila. Bilden visar dessutom Västlänkens läge samt läge för befästningsmurar under mark.

SCENARIO 3

FÖRSLAG

Scenario 3 visar området med den tillbyggnad till Göteborgsoperan som tagits fram i pågående detaljplanearbete.

Föreslagen byggnad vid Kanaltorget är i enlighet med pågående planering i annat arbete för centraleområdet. Mindre anpassning av byggnaden till trafikstrukturen har dock skett. Byggnaden har skissats i fyra våningar.

I anslutning till Kvarnberget föreslås två lamellbyggnader i upp till tre våningar. Dessa byggnader förstärker gaturummet och stadskänslan och bevarar ändå möjligheterna till utsikt över vattnet från Kvarnberget.

Göteborgsoperans tillbyggnad visas i detaljplanehandlingarna som en 20-23 meter hög byggnad med en bruttoarea på 4000 m².

Totalt kan man, inom detta scenario, åstadkomma cirka 12 750 m² bruttoarea.

RUMSLIGHETER OCH SIKTLINJER

Platsens storlek blir ungefär lika som för scenario 2. Den föreslagna utformningen av Göteborgsoperans tillbyggnad med ett hörn mot platsen innebär att rumsligheten kräver mycket av den offentliga miljön för att bli tydlig. Jämfört med scenario 1 blir rumsligheten mindre och har därför färre möjligheter till flexibilitet och evenemang.

Den nya tillbyggnaden skär av utsikten från Mjöltnaregatan mot älven på grund av sin höjd.

PARKERING FÖR BILAR

Flexibla parkeringsytor

Ytan i anslutning till kajskjul 8 kan inrymma cirka 70 parkeringsplatser.

På den idag obebbyggda ytan mellan Göteborgsoperan och kajskjul 8 ska bebyggelse tillkomma, samtidigt som den behövs både som offentligt tillgängligt rum och för parkering. Ytan skulle kunna rymma cirka 175 parkeringsplatser för bilar. För att åstadkomma en flexibel yta med möjligheter till exempelvis evenemang bör den största delen av denna yta kunna, vid särskilda tillfällen, stängas av för parkering.

Parkering under jord

Under jorden, delvis ovanpå Västlänkens tak, kan man under Packhusplatsen åstadkomma en större parkeringsanläggning. Här kan man få rum med cirka 215 parkeringsplatser för bilar.

Antal parkeringsplatser för bil

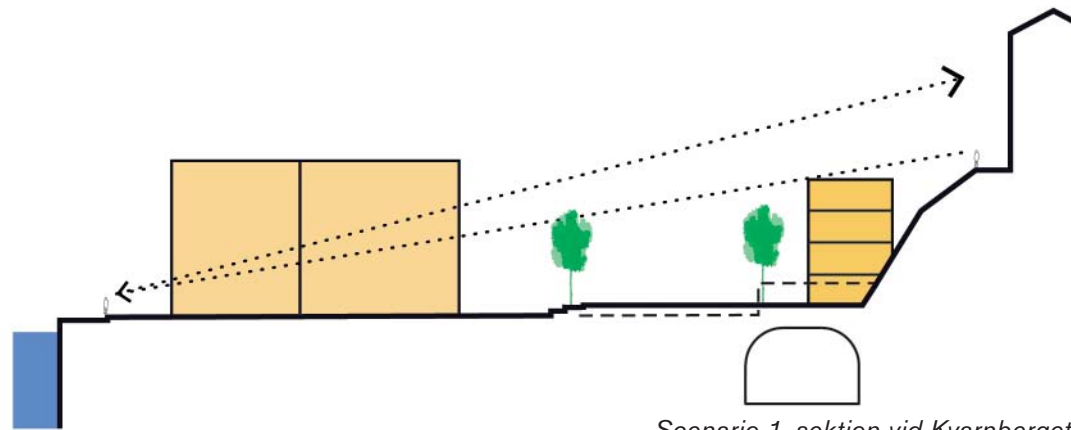
Scenario 3	cirka 460 platser
Nuläge	cirka 430 platser



Scenario 3, rumsligheter och siktlinjer

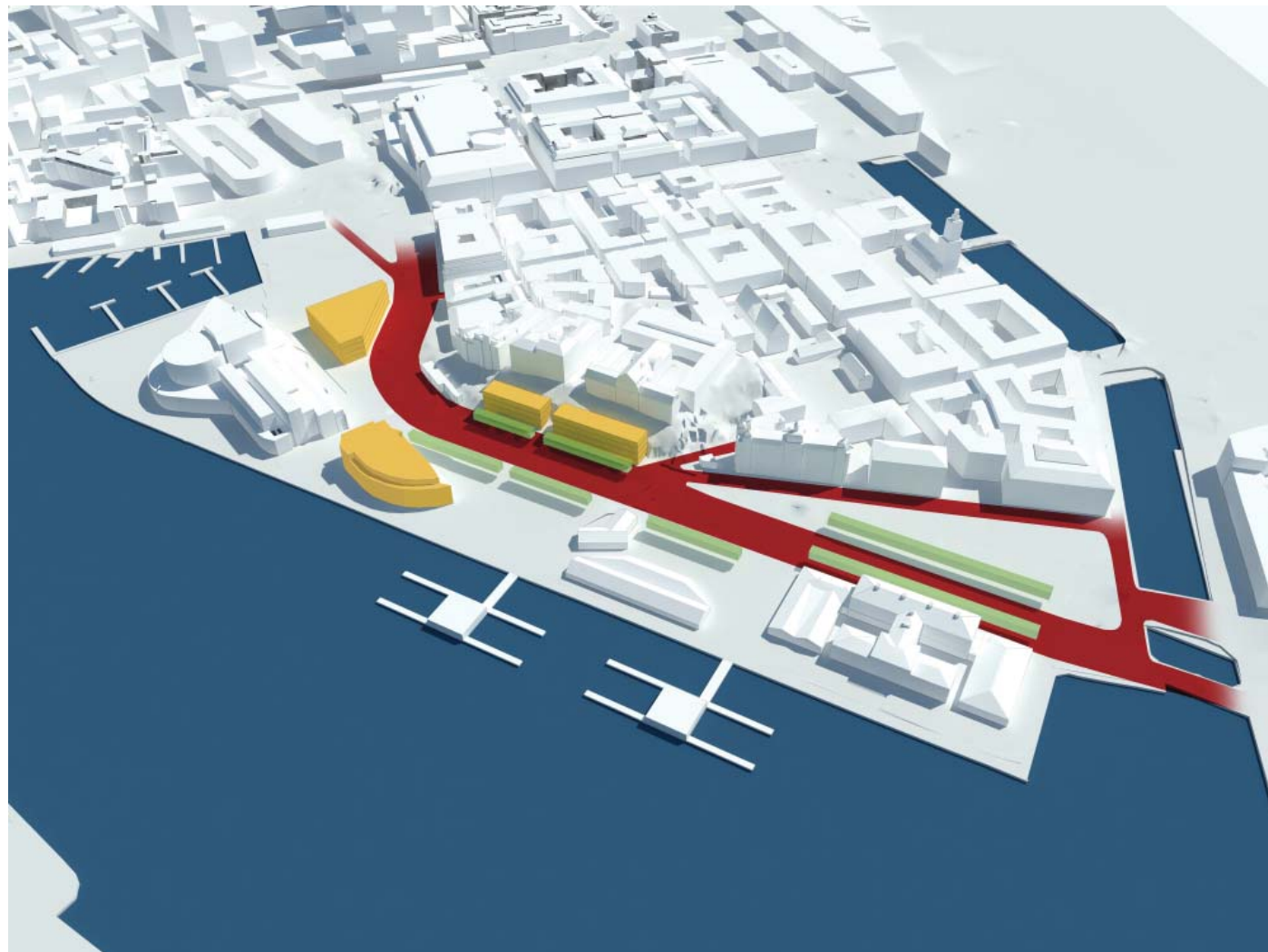


Scenario 3, illustrationsplan

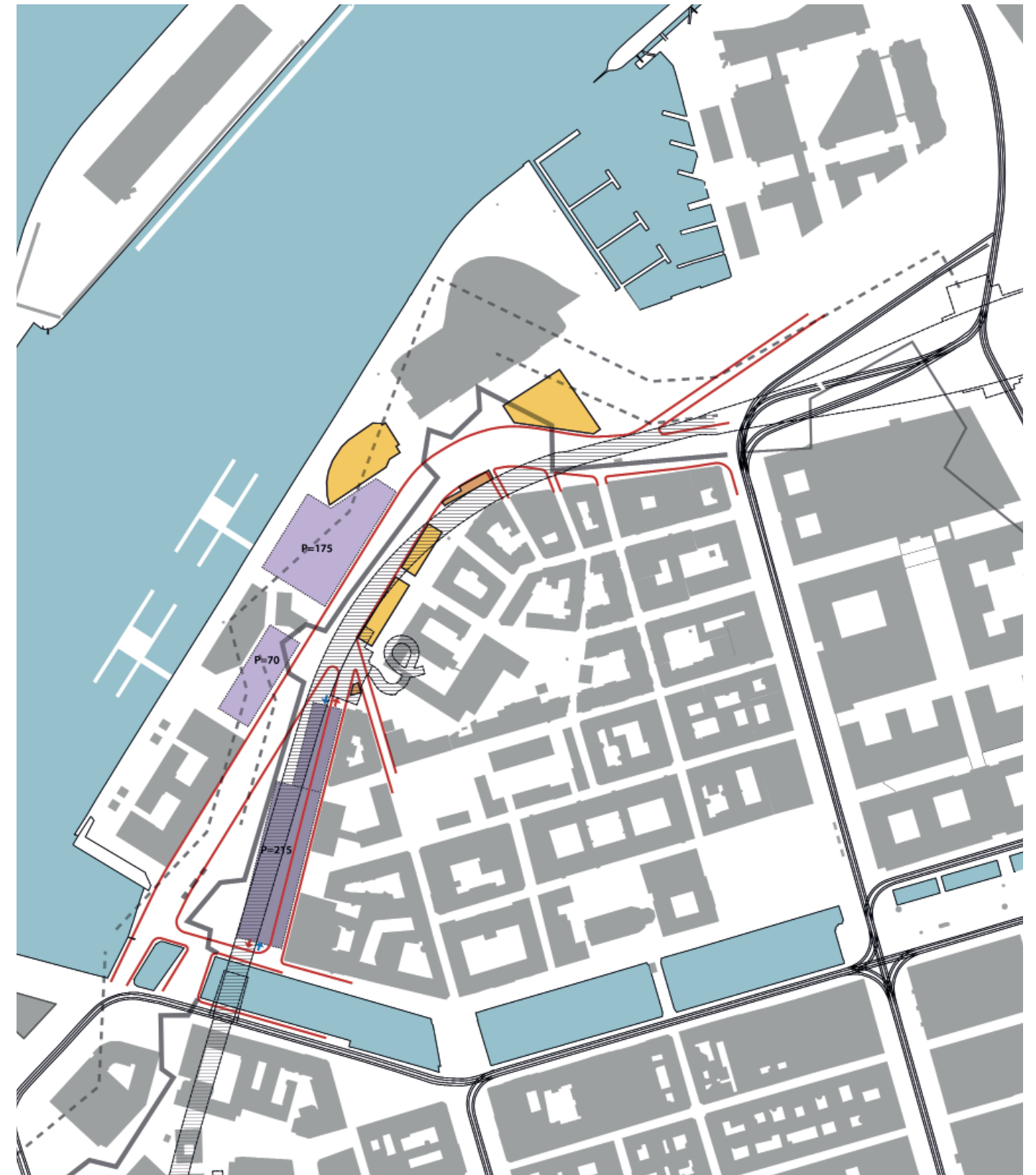


Scenario 1, sektion vid Kvarnberget

Befintlig marknivå i anslutning till tunneln visas streckad. Den föreslagna marknivån visas heldragen och utgår i höjded från tunnelns skyddsområde. Den slutgiltiga marknivån kommer att bestämmas i samband med utbyggnad av Västlänken.



Scenario 3, 3d-vy



Scenario 3, parkering - föreslagen underjordisk parkering visas i mörkare lila, parkering ovan mark i ljusare lila. Bilden visar dessutom Västlänkens läge samt läge för befästningsmurar under mark.

TILLÄGGSSCENARIO 4

TILLÄGGSSCENARIO

Under processen med framtagandet av studien har det uppkommit en önskan om en visualisering av området med en tätare bebyggelse. Denna önskan visas här som ett tilläggsscenario 4. Detta tilläggsscenario tar mindre hänsyn till framtagna målbild samt övriga behov och kvaliteter och kan på så sätt ses som en illustration också av det man förlorar om man väljer en tätare exploatering av Packhuskajområdet.

TRAFIKSTRUKTUR

Tilläggsscenario 4 tar avstamp i huvudstrukturen vad gäller trafiklösningen men gör en förändring vid foten av Kvarnberget där gatan läggs något längre ut på kajen. På så sätt finns större möjligheter till anpassning till befintliga marknivåer här.

UTVECKLINGSZONER

I jämförelse med huvudstrukturen är följande förändringar aktuella i tilläggsscenario 4:

Område 1, Packhusplatsen, illustreras i detta förslag som huvudsakligen en offentlig plats. En mindre del föreslås dock för bebyggelse. För den offentliga



Tilläggsscenario 4, trafikstruktur - gatan förläggs kring Kvarnbergets fot längre ut på kajen

platsen kring Kanaltorget, område 2, ändras inte förutsättningarna.

På grund av gatans förändrade läge blir område 3 något mindre och område 4 något större. Detta möjliggör att bebyggelsen i område 4 kan placeras längre ifrån den befintliga bebyggelsen på Kvarnberget och därför kan bli högre jämfört med huvudstrukturen.

Område 5 påverkas i mindre utsträckning av den förändrade gatustrukturen.

FÖRSLAG

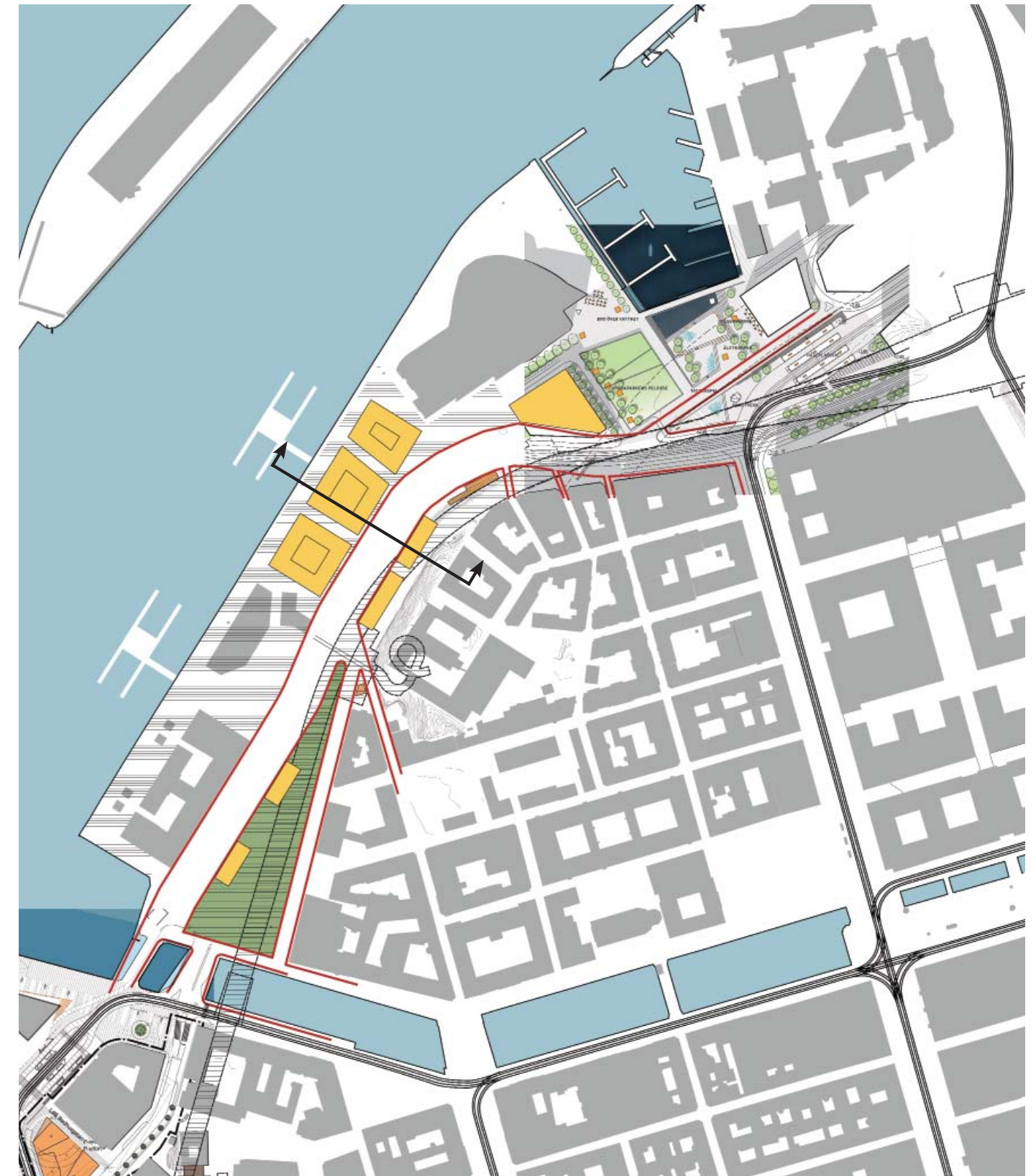
På Packhusplatsen placeras två byggnader i sex våningar. Byggnadernas placering styrs av en önskan om ett respektfullt förhållningssätt till de befintliga, kulturhistoriskt intressanta byggnaderna kring Packhusplatsen.

Kajen i anslutning till vattnet visas i detta scenario bebyggd med tre större kvartersbyggnader i tre våningar.

I anslutning till Kvarnberget föreslås två lamellbyggnader i fem till sex våningar.



Tilläggsscenario 4, utvecklingszoner



Tilläggsscenario 4, illustrationsplan

Föreslagen byggnad vid Kanaltorget är i enlighet med pågående planering i annat arbete för centralenområdet. Mindre anpassning av byggnaden till trafikstrukturen har dock skett. Byggnaden har skissats i fyra våningar.

Totalt kan man, inom detta scenario, åstadkomma cirka 29 000 m² bruttoarea.

RUMSLIGHETER OCH SIKTLINJER

I detta scenario illustreras ingen möjlighet till en rumslighet med möjligheter till flexibel användning på kajen.

Packhusplatsen förlorar möjligheten till en sammanhållen rumslighet mellan de befintliga, kulturhistoriskt intressanta, byggnaderna.

Byggnaderna vid Kvarnbergets fot kommer, på grund av sin höjd, att påverka hur stadens siluett ter sig från vattnet och andra sidan älven. Också bebyggelsen på kajen kommer att påverka hur staden ter sig från vattnet, framför allt med tanke på bebyggelsen storlek och

täthet. Möjligheten till utsikt från befintliga byggnader kommer att påverkas. Dock har byggnadernas placering styrts så att utblickar över vattnet från viktiga publika platser finns kvar.

PARKERING FÖR BILAR

Flexibla parkeringsytor

Ytan i anslutning till kajskjul 8 kan inrymma cirka 70 parkeringsplatser.

Parkering under jord

Under jorden, delvis ovanpå Västlänkens tak, kan man under Packhusplatsen åstadkomma en större parkeringsanläggning. Här kan man få rum med cirka 215 parkeringsplatser för bilar.

Antal parkeringsplatser för bil

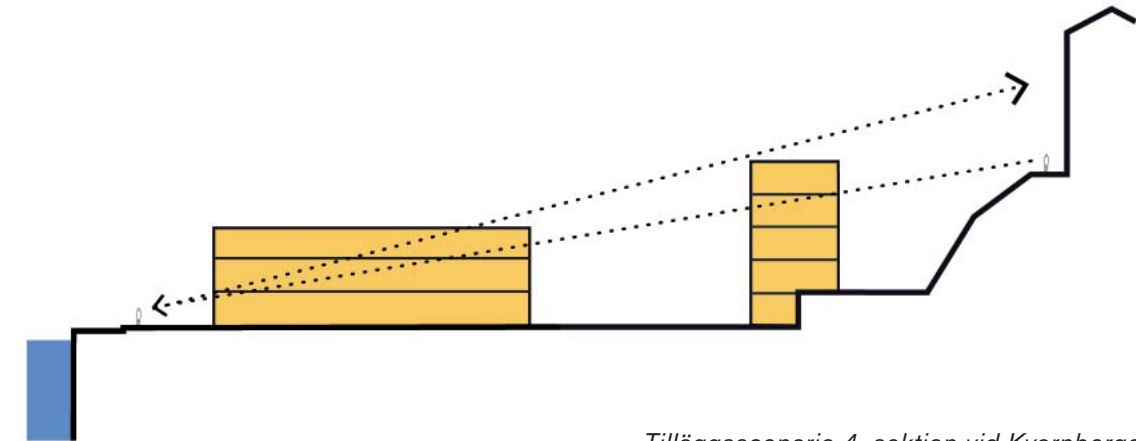
Tilläggsscenario 4	cirka 285 platser
Nuläge	cirka 430 platser



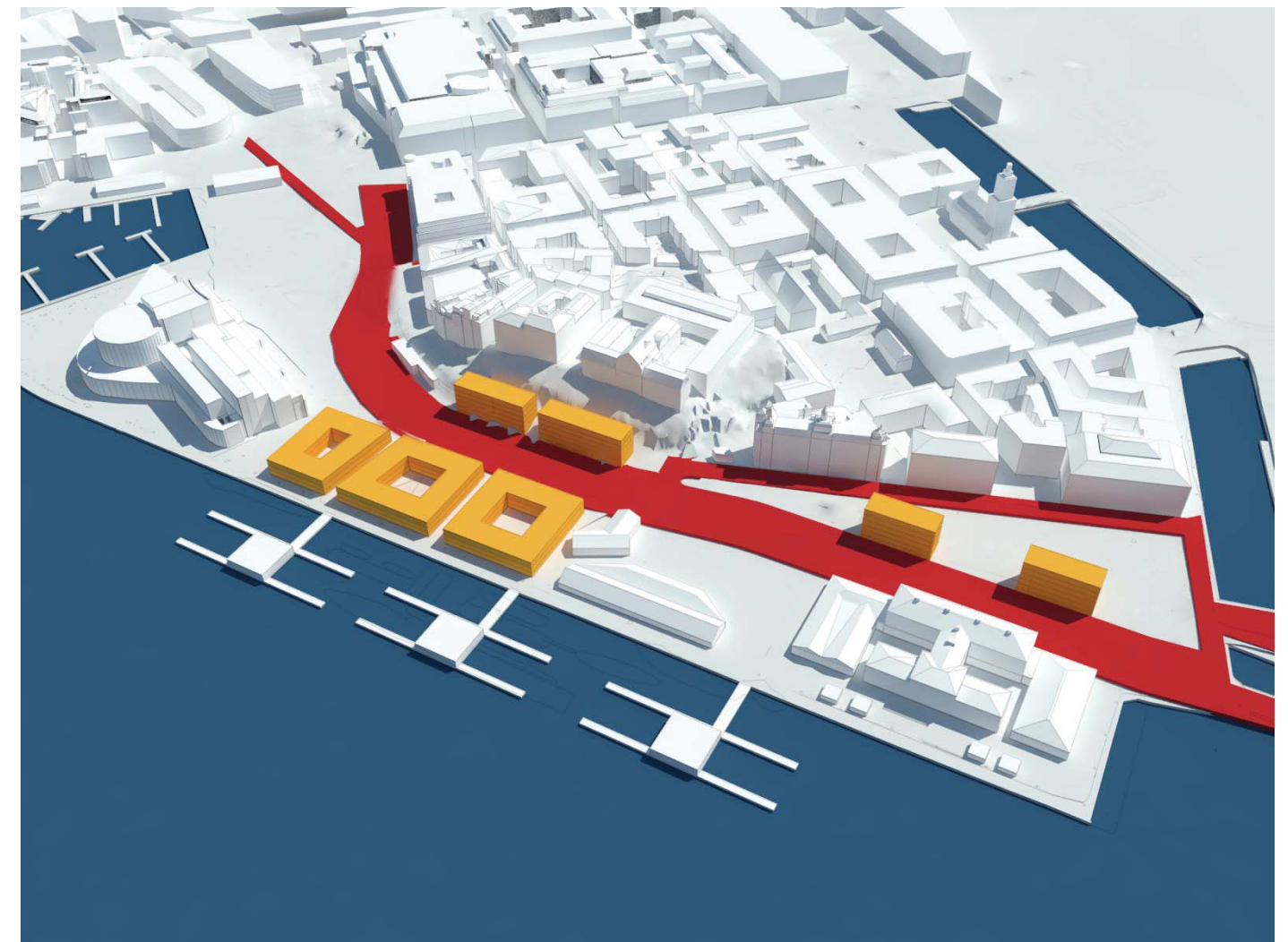
Tilläggsscenario 4, rumsligheter och siktlinjer



Tilläggsscenario 4, parkering - föreslagen underjordisk parkering visas i mörkare lila, parkering ovan mark i ljusare lila. Bilden visar dessutom Västlänkens läge samt läge för befästningsmurar under mark.



Tilläggsscenario 4, sektion vid Kvarnberget
Bebyggelsen anpassas till befintlig marknivå. Den slutgiltiga marknivån kommer att bestämmas i samband med utbyggnad av Västlänken.



Tilläggsscenario 4, 3d-vy

PACKHUSKAJEN



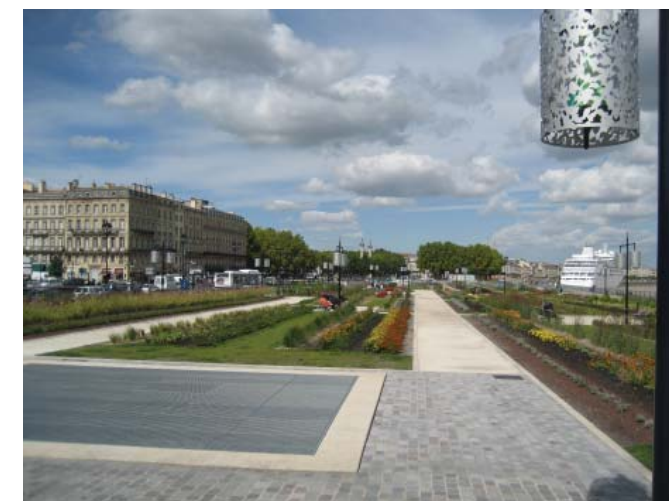
Flanörstråk (Lyon)



Sittplatser längs Rhône (Lyon)



Olika sätt att skapa aktiva kajstråk (Exempel från Stockholm och Lyon)



Planteringar skulle kunna användas för att åstadkomma möjligheter till både rekreation, promenadstråk och vila. (Exempel från Bordeaux)

PACKHUSPLATSEN



Packhusplatsen skulle kunna utformas med inslag av vatten för att påminna om den gamla hamnen som varit här och för att få platsen att känslomässigt närma sig älven. (Exempel från Bordeaux)

Lekplatser som utformats med rumsskapande element (Exempel från Malmö och Köpenhamn)



Markering av tidigare struktur - idé för att visualisera befästningsmuren (Berlin, Gedenkstätte Berliner Mauer)



Underjordiska murar synliggörs (Exempel från Zadar)

SLUTSATSER: STYRANDE FÖRUTSÄTTNINGAR

KULTURMILJÖ

- Värdefulla byggnader
- Stadens siluett
- Befästningsmurar under mark



TRAFIK

- Minskade trafikytor



VÄSTLÄNKEN

- Tunnelns läge i plan och höjd
- Servicebyggnaders placering

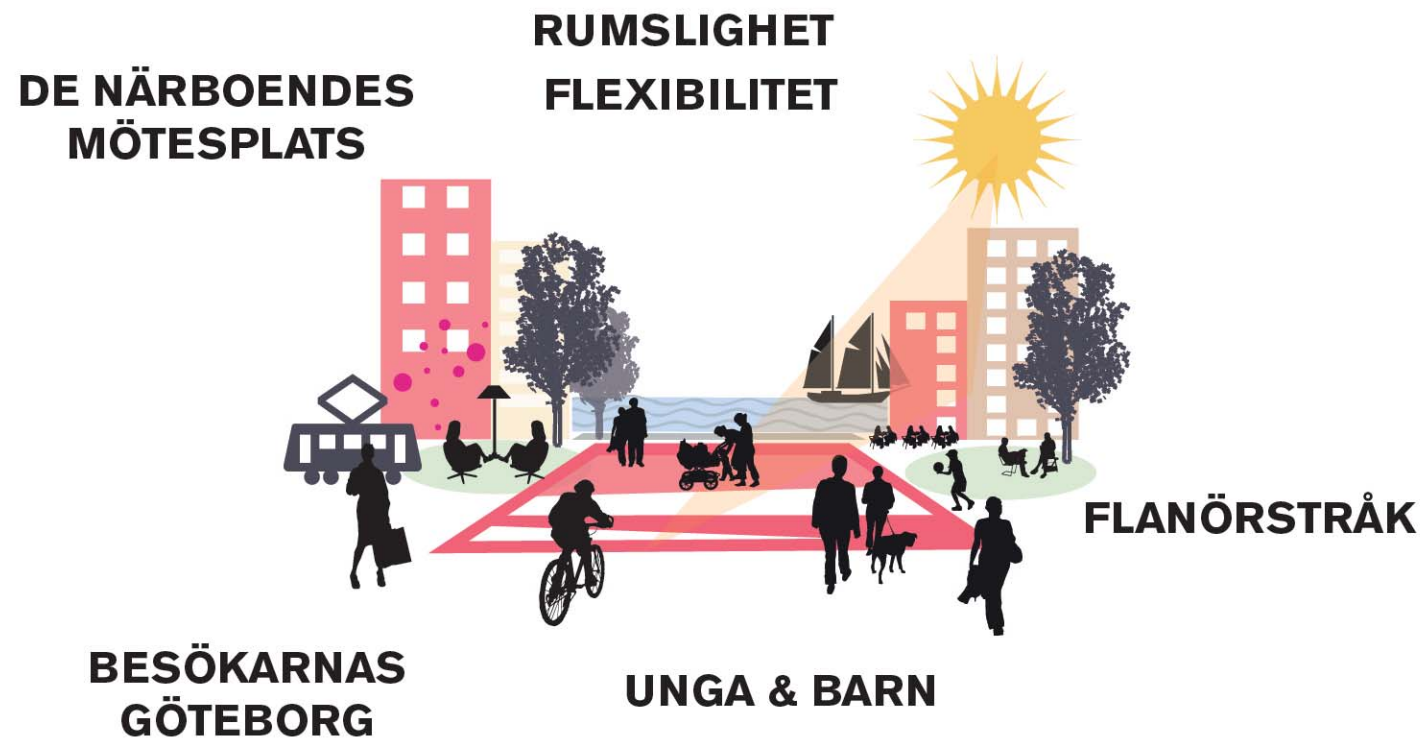


SIKTLINJER OCH RUMSLIGHETER

- Utsikt från innerstaden över vattnet
- Ta in vattnet rumsligt
- Rumsligheter vid Packhusplatsen och Kanaltorget



MÅLBILD



TRAFIKSTRUKTUR OCH UTVECKLINGSZONER

- Huvudstruktur
- Alternativ struktur där trafiken kring Packhusplatsen utformas annorlunda.
- Zoner för tillkommande bebyggelse är identiska i de olika strukturerna

TILLKOMMANDE BEBYGGELSE

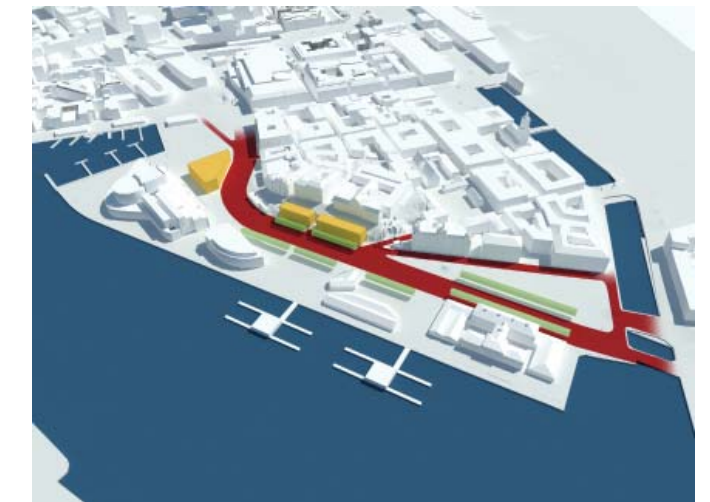
- Tre scenarion har tagits fram för zonerna för tillkommande bebyggelse.
- Bebyggelse på kajen visas i varierande omfattning och utformning.
- Övrig föreslagen bebyggelse visas identisk i de olika scenarierna.



Trafikstruktur och utvecklingszoner:
Huvudstruktur



Trafikstruktur och utvecklingszoner:
Alternativ struktur



Scenario 1



Scenario 2



Scenario 3

SLUTSATSER: SCENARIER

SCENARIO 1

- Visualiserar ett alternativ där bebyggelse tillkommer samtidigt som en större flexibel yta lämnas öppen på kajen.
- Bevarar utsikten från innerstaden över vattnet.
- Detta scenario skapar möjlighet till många parkeringsplatser för bilar.
- Bruttoarea: cirka 11 000-12 500 m²
- Antal parkeringsplatser för bil: cirka 485



SCENARIO 2

- Visualiserar ett alternativ med en större exploatering på kajen, men som ändå tar hänsyn till önskade rumsligheter och bevarade siktlinjer.
- Det kan bli problem att skapa tillräckligt många parkeringsplatser för bilar.
- Bruttoarea: cirka 14 850 m²
- Antal parkeringsplatser för bil: cirka 425



SCENARIO 3

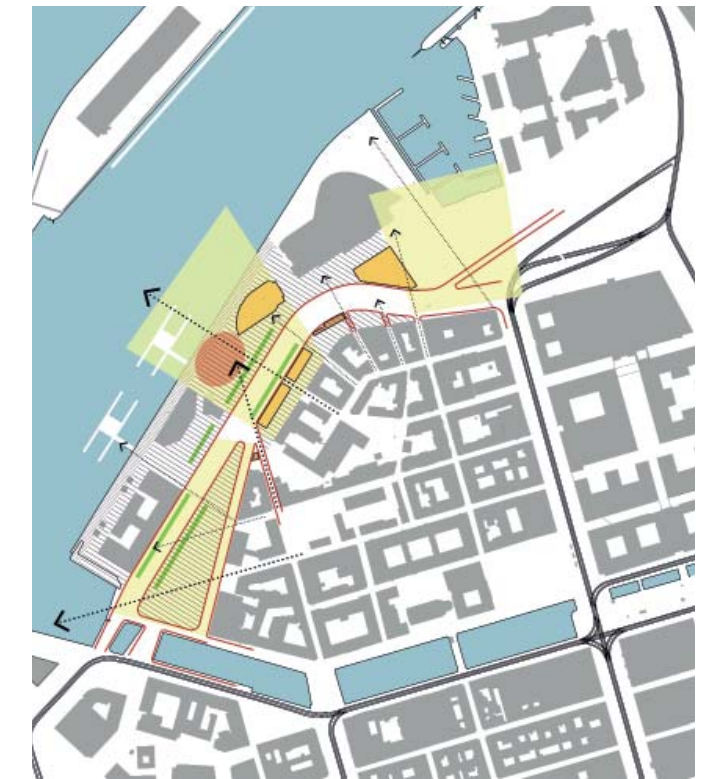
- Bebyggelsen på kajen har tagits fram i pågående detaljplanearbete för en tillbyggnad till Göteborgsoperan.
- Utformningen av byggnaden på kajen innebär att det blir svårt att skapa en tydlig rumslighet på kajen. Dock blir själva ytan relativt stor.
- Byggnadens höjd innebär att utsiktsmöjligheten från Mjölnergatan mot vattnet blir sämre.
- Detta scenario skapar möjlighet till relativt många parkeringsplatser för bilar.
- Bruttoarea: cirka 12 250 m²
- Antal parkeringsplatser för bil: cirka 460



Scenario 1

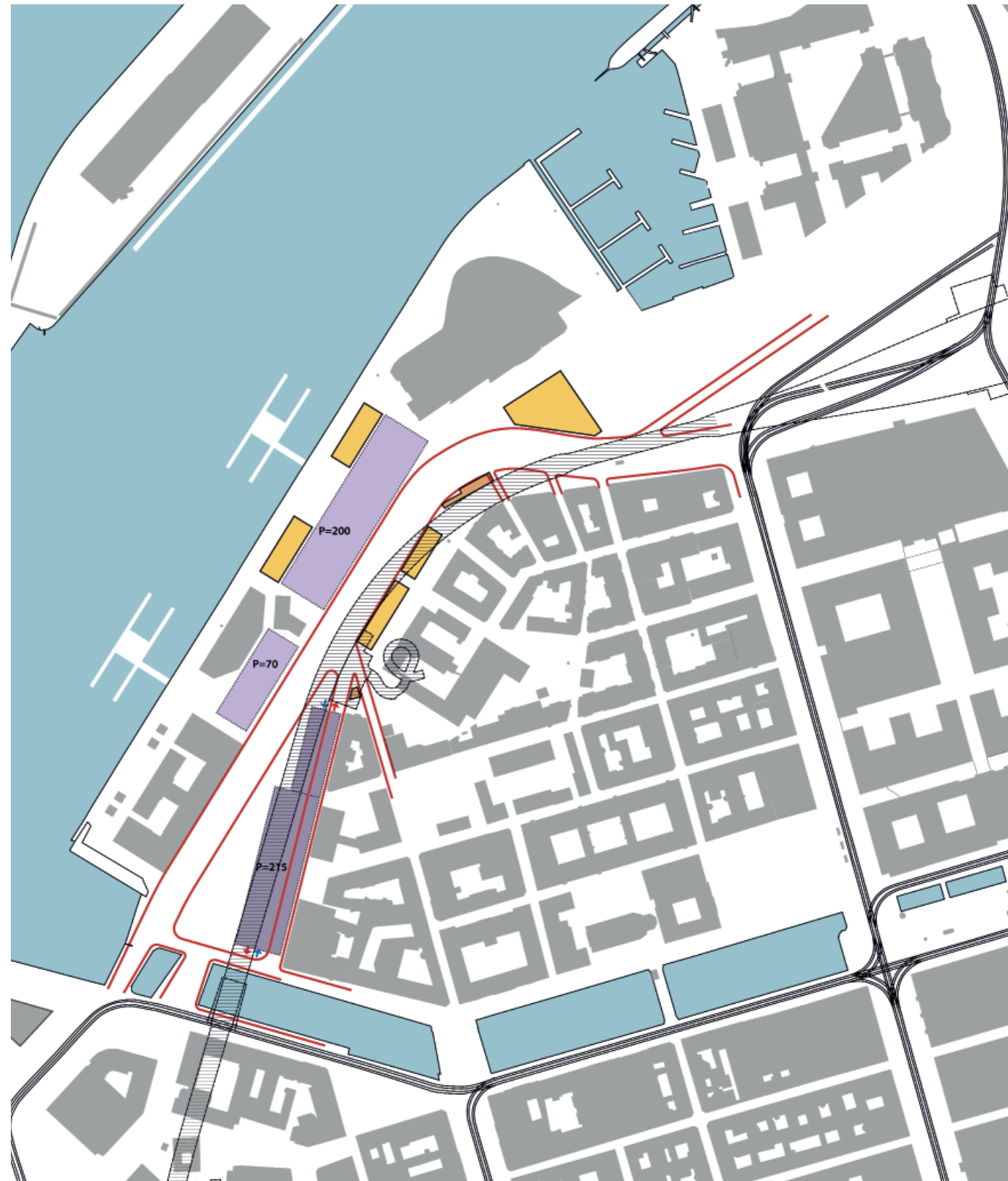


Scenario 2



Scenario 3

SLUTSATSER: BEBYGGELSE PÅ VÄSTLÄNKENS TAK



BEBYGGELSE PÅ VÄSTLÄNKENS TAK

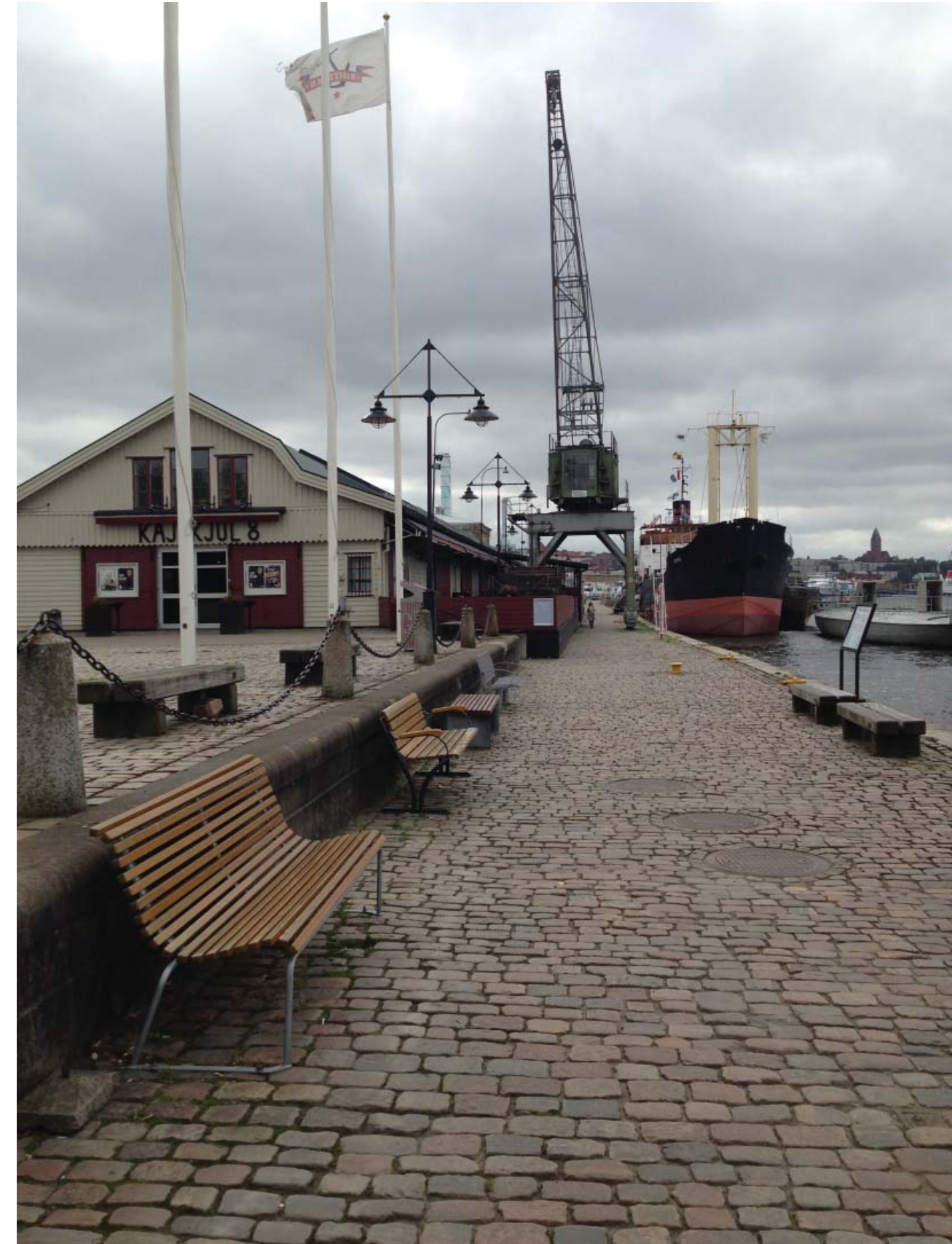
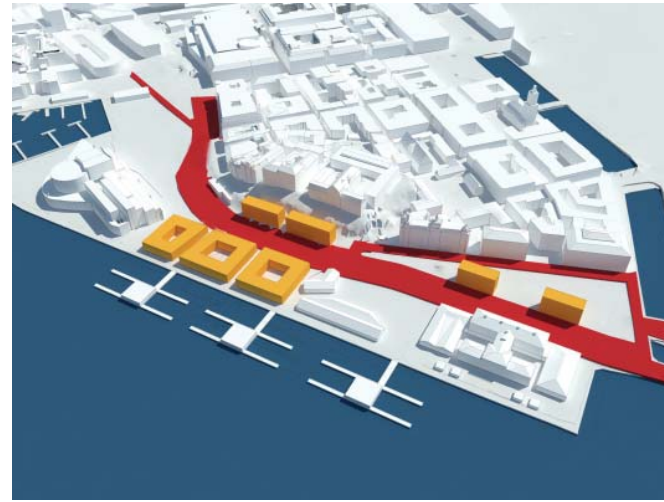
- Vid foten av Kvarnberget kan två byggnader placeras delvis på Västlänkens tak.
- Vid Packhusplatsen är det möjligt att anlägga en underjordisk parkeringsanläggning på Västlänkens tak.
- Bebyggelse på Västlänkens tak är identisk oavsett vilken trafikstruktur och vilket bebyggelsescenario man väljer att gå vidare med.

Läget för Västlänkens tunnel visas skrafferad. Vid Kvarnbergets fot föreslås två byggnader som delvis placeras på Västlänkens tak. Vid Packhusplatsen kan en underjordisk parkeringsanläggning anläggas på tunnelns tak.

SLUTSATSER: TILLÄGGSSCENARIO 4

TILLÄGGSSCENARIO 4

- Visualiserar ett alternativ där Packhuskajen bebyggs tätare.
- Ändrar staden siluett.
- Inget flexibelt utrymme för evenemang på kajen.
- Förutsättningarna för Packhusplatsen som sammanhang för kulturhistoriskt intressant bebyggelse förändras.
- Detta scenario skapar få parkeringsplatser för bilar.
- Bruttoarea: cirka 29 000m²
- Antal parkeringsplatser för bil: cirka 285



SLUTSATSER: BEHOV AV YTTERLIGARE KUNSKAP



Inför fortsatt arbete finns ett behov av att ta fram ytterligare kunskap kring vissa frågor. Här listas de frågor som arbetet med studien pekat ut:

- Kulturhistorisk bebyggelse
- Fornlämningar/befästningsmurar
- Kajens stabilitet
- Parkeringsbehov
- Markens framtida höjd ovanpå Västlänken



white