



PM

Omfattningsförändring för allmän plats

Beställare: Trafikkontoret Göteborgs Stad
Kontaktperson TK: Daniel Sjölund
Konsult: Ramböll Sverige AB
Uppdragsansvarig: Mattias Bååth
Version: 2020-09-09
TK Dnr: 8675/19

PM

OMFATTNINGSFÖRÄNDRING FÖR

ALLMÄN PLATS

1. Bakgrund

Göteborgs Stad utvecklar Masthuggskajen till en ny stadsdel med bostäder, verksamheter och service. Trafikkontoret ansvarar för utvecklingen av allmän plats utifrån den detaljplan som är antagen. Detta sker genom en Genomförandestudie (GFS).

GFS:en slutlevererades 2020-06-30. I leveransen ingick en kostnads kalkyl för allmän plats (PM Kostnadsuppskattning Exploatering Allmän plats. 2020-06-30). Kostnadsuppskattningen visade på en slutkostnad som var ca 200 miljoner högre än stadens budget för allmän plats. Syftet med detta PM är att redovisa möjliga alternativ för att sänka kostnaden till nivå med stadens budget samt beskriva konsekvenserna för detta.

PM Kostnadsuppskattning byggde på en tidigare utformning, varför vissa förändringar redan gjorts i samband med färdigställandet av systemhandlingen.

Möjliga kostnadsförändringar har plockats fram i samråd med berörda förvaltningar. Utgångspunkten har varit att hellre plocka bort enskilda delar än att hyvla i kostnaderna generellt. Det har också varit en utgångspunkt att se om delar av allmän plats som plockas bort i detta skede kan byggas senare eller finansieras på annat sätt.

Konsekvenserna av kostnadsförändringarna redovisas dels som en kostnad och dels som förändring i måluppfyllelse av de nio hållbarhetsmål som redovisas i Hållbarhetsprogrammet för Masthuggskajen.

2. Generellt

I samråd med berörda förvaltningar har följande förslag till revideringsalternativ tagits fram:

- Inte anlägga flytbryggor och färjeläge på Halvön
- Reviderad utformning av Första Långgatan
- Översyn av Järntorgsmotet och ventilationstornet
- Översyn av park och överdäckning
- Översyn av Masthamnsgatan med enklare markbeläggning
- Olof Palmes plats

3. Flytbryggor och färjeläge på Halvön

3.1 Alternativ omfattning

Möjliga förändringar av Halvön bedöms vara att:

- Ta bort de trappade flytbryggorna för vistelse längs med kajkanten
- Inte anlägga något färjeläge (flytbrygga) längst ut på Halvön
- Anlägga enklare ytskikt än kryssharnad granit
- Yttre Järnvågsbron över Rosenlundskanalen återmonteras inte



Möjliga förändringar på Halvön

3.2 Konsekvenser

3.2.1 Kostnad

Förändringarna enligt ovan bedöms innebära en besparing på drygt 80 Mkr. Störst besparing är ett bortplockade av trädäcken. Besparingarna fördelas enligt följande:

- | | |
|---|--------|
| - Ta bort de trappade flytbryggorna för vistelse: | 52 Mkr |
| - Inte anlägga något färjeläge (flytbrygga): | 14 Mkr |
| - Anlägga enklare ytskikt än kryssharnad granit: | 3 Mkr |
| - Yttre Järnvågsbron återmonteras inte: | 14 Mkr |

3.2.2 Måluppfyllelse

En av de övergripande strategierna för Älvstaden är att möta vattnet.

Masthuggskajen är planerad med tydliga stråk från Järntorget till Halvön för att underlätta mötet av vattnet. En viktig del i detta är kajen och flytbryggor som trappar ner mot vattnet. Det skapar möjligheter att sitta i anslutning till vattnet och att uppleva älvrummet på ett annat sätt än med de höga kajer som finns längs stora delar av älven. De trappningen skapar också möjlighet till skyddade sittplatser och fysisk och visuell vattenkontakt.

Yttre Järnvågsbron är en rest från tidigare markanvändning i Järnvågen. Ett av målen för Masthuggskajen är att lyfta fram kontrasterna och säkerställa

identitetsbärande byggnader och funktioner. Den Yttre Järnvågsbron är ett sådant element och om den inte bibehålls kommer delar av kopplingen till tidigare markanvändning samt kontrasten mellan gammalt och nytt att gå förlorad. Om bron enbart tas bort försvinner även stråket längs kajen och kopplingen till Skeppsbron försämras. Ett alternativ är att istället bygga en enklare bro, vilket beräknas kosta 5-8 Mkr istället för de 14 Mkr som flytten av bron beräknas kosta. Vikten av att bevara Yttre Järnvågsbron har lyfts av bl a Kulturförvaltningen. Bron behöver plockas bort vid utbyggnad av Halvön, men kan inte placeras i nytt läge förrän Skeppsbron har byggts ut.

Färjeläget är tänkt för Älvsnabben och blir en viktig anknäppspunkt till Masthuggskajen. Betydelsen av färjeläget har ökat då linbanan inte längre är aktuell och de människor som vill korsa älven därför i större utsträckning kan väntas ta färjan. Västtrafik har ifrågasatt placeringen av färjeläget och lyft en möjlig plats väster om Halvön. Tryggheten ökar med ett färjeläge placerat ute på Halvön eftersom genomströmningen av människor ökar, särskilt under vinterhalvåret. Ett färjeläge skulle även gynna livaktiga etableringar av butiker, caféer och restauranger ute på Halvön.

Markbeläggningen på Halvön som kalkylerats bestod till stor del av krysshamrad granit. Beläggningen är vald för att stärka kopplingarna till kringliggande platser och stråk som Esperantoplatsen och Järntorget. Den ska också klara av den stora andel människor som förväntas röra sig inom Halvön utifrån den täthet som de höga byggnaderna visar. Vid en enklare markbeläggning med vanlig granit och marksten bedöms stråken kunna upprätthållas med släktskap i t ex möblering (denna justering genomfördes vid färdigställandet av systemhandlingen till 2020-06-30). Det hårda trycket kan dock innebära att behov av drift och underhåll ökar på sikt.

Mål enligt hållbarhetsprogrammet	Kommentar vid alternativ omfattning
Mål 1 – På Masthuggskajen kan du komma som du är och vara den du vill. Styrkan ligger i kontrasterna.	Yttre Järnvågsbron bidrar till att skapa kontraster då den utgör en koppling till äldre markanvändning och är viktigt för förståelsen av hur området tidigare använts.
Mål 2 – Alla göteborgare ska, oavsett social eller ekonomisk bakgrund, vilja och kunna besöka Masthuggskajen.	Att möta vattnet är en av de övergripande strategierna för Älvstaden. De trappade flytbryggorna skapar möjlighet att komma hela vägen ner till vattenytan och bli en del av älvrummet på ett annat sätt än längs de flesta övriga kajer i staden.
Mål 3 – Alla göteborgare ska, oavsett social eller ekonomisk bakgrund, ha möjlighet att bosätta sig på Masthuggskajen.	Berörs inte.
Mål 4 – På Masthuggskajen vill människor oavsett olikheter mötas och vistas utomhus under alla årstider och tider på dygnet.	De trappade flytbryggorna skapar möjlighet till naturligt skyddade sittplatser, vilket är viktigt i ett område som är utsatt för väder och vind.
Mål 5 – På Masthuggskajen ska barn och unga kunna röra sig fritt, till fots och cykel mellan bostad, lek, förskola och skola.	Möjligheten att röra sig på själva Halvön påverkas inte. Däremot innebär avsaknaden av Yttre Järnvågsbron och färjeläget att det blir svårare att röra sig fritt till Halvön. De trappade flytbryggorna

	gynnar barns möjlighet till rörelse längs kajen.
Mål 6 – På och till Masthuggskajen är det lättast att färdas till fots, cykel eller kollektivt.	Se ovan, det blir svårare att röra sig till Halvön och att resa kollektivt till Masthuggskajen.
Mål 7 – Energiförbrukningen i nyproduktionen på Masthuggskajen uppfyller Göteborgs klimatmål.	Berörs inte.
Mål 8 – På Masthuggskajen är det enkelt att återbruka, spara energi, dela och låna.	Att bevara den Yttre Järnvägsbron är en del i strategin för återbruk. På motsvarande sätt skulle det kunna vara positivt att ersätta den krysshavnade graniten med återbrukade material från Göteborgs stads förråd.
Mål 9 – Det är enkelt att leva och verka klimatsmart på Masthuggskajen.	Berörs inte.



Visionsbilder för kajen som den redovisas i GFS-rapporten respektive med omfattningsförändringar enligt ovan där flytbryggor, färjeläge och Yttre Järnvägsbron plockats bort.

4. Första Långgatan

4.1 Alternativ omfattning

Möjliga förändringar av Första Långgatan bedöms vara att:

- Optimera utförandet av spårflytt
- Se över de tre cirkulationerna längs gatan
- Inte flytta ledningar vid de svåraste konflikterna med föreslagna träd
- Inga åtgärder på Nordhemsgatan söder om Första Långgatan



Möjliga förändringar av Första Långgatan

4.2 Konsekvenser

4.2.1 Kostnad

Förändringarna enligt ovan bedöms innebära en besparing på ca 50 Mkr. Störst besparing är att se över utförandet av spårflytten. Besparingarna fördelas enligt följande:

- Se över utförandet av spårflytten: 30 Mkr
- Se över de tre cirkulationerna: 6 Mkr
- Inte placera träd längs hela gatan: 1-8 Mkr
- Inga åtgärder på Nordhemsgatan söder om Första Långg. 12 Mkr

För att skapa en ny gatusektion med bredare ytor för gång- och cykel är en baxning av spårvagnsspåren en förutsättning. Med hänsyn till bl a trafiksäkerheten är det inget alternativ att inte genomföra spåraxningen. Däremot bedömer Trafikkontorets spårspecialister att arbetet kan göras under kortare tid än vad som kalkylerats. Det innebär att kostnaden för ersättningstrafik kan sänkas med två tredjedelar, från 45 Mkr till 15 Mkr. Man kan också avstå från att placera nya kontaktledningsstolpar mellan spåren och behålla befintliga stolpar och fästen i fasader. Det innebär en besparing på ca 0,5 Mkr.

Utformningen visar på tre cirkulationsplatser längs Första Långgatan. Johannescirkulationen längst i väster finns idag. Den föreslås dock byggas om med hänsyn till spårvagnsspåren och för att förbättra trafiksäkerheten. Om man bara gör nödvändiga ombyggnader för att anpassa cirkulationen till nya spårlägen sparas 1 Mkr. Av de båda andra cirkulationerna skulle man kunna ta bort den östra och spara ca 5 Mkr. Det skulle dock innebära att trafiken ökar på Värmlandsgatan.

4.2.2 Måluppfyllelse

Intentionen med Första Långgatan från både detaljplan och GFS har varit att skapa en klassisk stadsboulevard med större träd och ordentliga ytor för gående och cyklister. För att skapa större utrymme för detta plockas dagens räckan på ömse sidor om spårvagnsspåren bort och ersätts med ett räck mellan spåren. Utifrån detta kan gatusektionen ses över och utrymmena för gående, cyklister och träd öka. Ett önskemål hade varit att helt få bort räck längs spårvagnsspåren. Detta skulle reducerat Första Långgatans barriär, men har inte varit möjligt med hänsyn till spårsäkerheten.

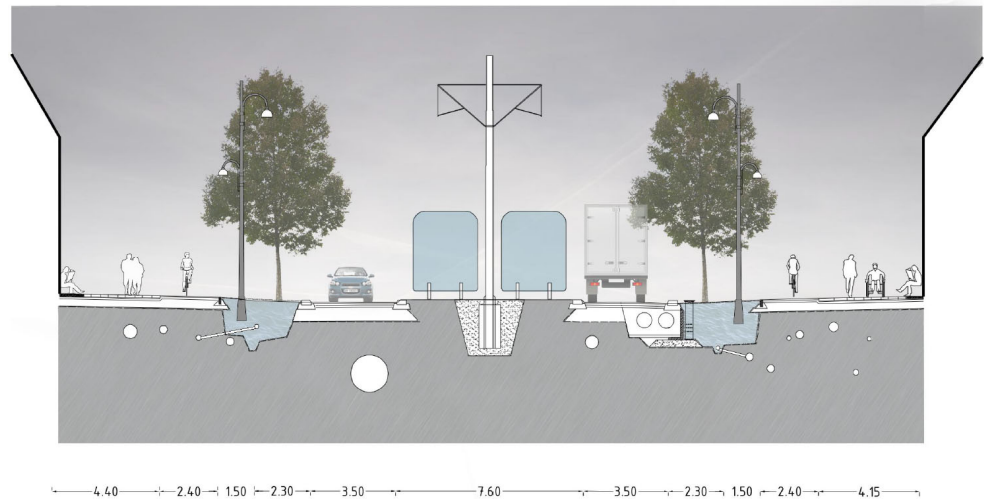
Att inte anlägga eller reducera omfattningen av de tre cirkulationsplatserna innebär en försämrad trafiksäkerhet längs Första Långgatan och innebär också ökad trafik på Värmlandsgatan. Cirkulationen på Johannesplatsen föreslås ses över för att öka trafiksäkerheten då detta är en olycksdrabbad korsning. Översynen skulle också innebära en anpassning till övrig utformning. En besparing innebär att denna förbättring inte genomförs.

Trafiksäkerhet och att barn ska kunna röra sig fritt i området och till närliggande skolor lyfts särskilt i Hållbarhetsprogrammet. GFS:en innehåller därför åtgärder på Nordhemsgatan söder om Första Långgatan, vilken ligger utanför detaljplanens område. Att inte genomföra dessa åtgärder innebär att cyklister blir hänvisade till blandtrafik i befintlig gata.

Första Långgatan är ett stråk där det finns mycket ledningar. För att få till träd rader längs båda sidorna behöver därför en del ledningsplaceringar ses över och befintliga ledningar justeras. Grönnska är samtidigt en viktig del i Masthuggskajen som bl a regleras av krav på grönytefaktor. Ett antal trädrader finns på Masthuggskajen idag. För att få ta bort dessa har dispens sökts från länsstyrelsen. Dispensen har beviljats med krav på återplantering av motsvarande antal träd i rader. En viktig del för att uppfylla detta är trädraderna längs Första Långgatan. Genom att inte plantera träd i de områden där konflikterna med ledningar är som störst skulle dock en viss besparing göras. Det avser främst området på gatans norra sida närmast Järntorget. Det innebär dock att de genomgående trädraderna försvinner och att kopplingen vidare över Järntorget därigenom också blir svagare. Det får också konsekvenser för möjligheten att uppfylla länsstyrelsens krav från traddispenen och begränsar de ekologiska värdena.

Mål enligt hållbarhetsprogrammet	Kommentar vid alternativ omfattning
Mål 1 – På Masthuggskajen kan du komma som du är och vara den du vill. Styrkan ligger i kontrasterna.	En del av strategin för Masthuggskajen är att stärka stråket Första Långgatan och göra den till en stadsboulevard och att överbygga spårvägens barriär. Om inte träd planteras och cirkulationerna utförs blir det svårare att integrera Masthamns-gatan med kringliggande gator.
Mål 2 – Alla göteborgare ska, oavsett social eller ekonomisk bakgrund, vilja och kunna besöka Masthuggskajen.	Se ovan om vikten av att överbygga barriären.
Mål 3 – Alla göteborgare ska, oavsett social eller ekonomisk bakgrund, ha möjlighet att bosätta sig på Masthuggskajen.	Berörs inte.
Mål 4 – På Masthuggskajen vill människor oavsett olikheter mötas och vistas utomhus under alla årstider och tider på	Om träd inte planeras blir det svårare att uppfylla övriga strategier avseende grönytefaktor och hantering av dagvatten.

dygnet.	
Mål 5 – På Masthuggskajen ska barn och unga kunna röra sig fritt, till fots och cykel mellan bostad, lek, förskola och skola.	Att inte genomföra åtgärder på Nordhemsgatan och i Johannes cirkulationen samt att ta bort cirkulationen vid Nordhemsgatan innebär att trafiksäkerheten längs stråket inte förbättras.
Mål 6 – På och till Masthuggskajen är det lättast att färdas till fots, cykel eller kollektivt.	Första Långgatan som stråk förändras inte. Däremot innebär avsaknad av övriga åtgärder med trafiksäkerhet att de förbättringar som eftersträvats inte blir av.
Mål 7 – Energiprestandan i nyproduktionen på Masthuggskajen uppfyller Göteborgs klimatmål.	Berörs inte.
Mål 8 – På Masthuggskajen är det enkelt att återbruka, spara energi, dela och låna.	Berörs inte.
Mål 9 – Det är enkelt att leva och verka klimatsmart på Masthuggskajen.	Berörs inte.



Föreslagen sektion för Första Långgatan med baxade spår och större träd.

5. Järntorgsmotet och ventilationstornet

5.1 Alternativ omfattning

Möjliga förändringar av Järntorgsmotet och ventilationstornet bedöms vara att:

- Utforma Järntorgsmotet och Järnvågsgatan med asfalt istället för delar med smågatsten
- Behålla befintlig belysning
- Behålla busshållplatsen längs västra avfartsrampen
- Utforma ett enklare ventilationstorn och inte göra några markuppfyllnader i anslutning till detta och transformatorbyggnaderna



Möjliga förändringar av Järntorgsmotet

5.2 Konsekvenser

5.2.1 Kostnad

Förändringarna enligt ovan bedöms innebära en besparing på ca 10 Mkr. Störst besparing är att utforma ett enklare ventilationstorn än det förslag som togs fram i samband med Götatunnelns genomförande. Besparingarna fördelas enligt följande:

- | | |
|---------------------------------------|----------|
| - Enbart asfalt i Järntorgsmotet: | 1 Mkr |
| - Behålla befintlig belysning: | - Mkr |
| - Behålla västra busshållplatsen: | 0,5 Mkr |
| - Ett enklare ventilationstorn: | 5-10 Mkr |
| - Ta bort planteringen i mittrefugen: | - Mkr |

5.2.2 Måluppfyllelse

En viktig del i arbetet har varit att överbygga Järnvågsgatans barriär så att Masthamnsgatan kan knytas till Järnvågsparken och östra delen av området. Detta har gjorts genom ett brett övergångsställe och tydliga siktlinjer samt genom att reducera antalet körfält och arbeta med markmaterialen i körytor och refuger. För körytorna föreslås smågatsten för att signalera till bilisten att detta är något annat än asfalten längs E45. Att ersätta smågatsten med asfalt innebär att denna effekt försvinner. Det är dock inte oproblematiskt med smågatsten på gator med bl a mycket svängande tung trafik, varför kritiska synpunkter uppkommit på förslaget med smågatsten tidigare.

Plantering i mittrefugen har också lyfts som olämpligt med hänsyn till skötsel. Samtidigt är det något som bryter ner skalan i gaturummet. Att ändra material i refugen från plantering till smågatsten är inte något som bedöms medföra en besparing.

Att arbeta med belysningen och få bort dagens höga master har varit en åtgärd för att få ner skalan på motet. Att bibehålla befintlig belysning innebär ändå att befintliga master med hänsyn till övriga utformning måste flyttas till nya platser, det medför därför ingen större besparing.

Busshållplatsen längs den västra avfartsrampen föreslås flyttas till den östra påfartsrampen. Detta för att få en starkare koppling till Järntorget och undvika att gående behöver korsa motet. Trafikverket har dock varit tveksamma till en sådan placering.

Ett ventilationstorn som leder ut luft från Götatunneln är en förutsättning för att bostäder ska kunna byggas i kvarteren närmast tunnelmynningen. Kanaler för detta byggdes ut tillsammans med Götatunneln, varför tornets placering är styrd. En utformning av tornet togs fram vid projekteringen av Götatunneln och föreslog en utformning i glas och stål. I GFS:en lyfts tornets centrala läge där det är i blickfånget från flera kringliggande gator. I GFS:en föreslogs därför en utformning i tegel och en markuppfyllnad i anslutning till tornet som kan dölja de transformatorstationer som behövs. I GFS:en konstateras också att tornets övre diameter behöver ökas för att klara bullerkraven och tornet utformas med en konformad övre del. I samband med erforderlig översyn av tornet kan en översyn av materialval göras och markuppfyllnaden plockas bort. Detta kan, beroende på hur det utformas, innebära en försämrad gestaltning.

Mål enligt hållbarhetsprogrammet	Kommentar vid alternativ omfattning
Mål 1 – På Masthuggskajen kan du komma som du är och vara den du vill. Styrkan ligger i kontrasterna.	Att överbygga Järnvågsgatans barriär är en av de viktigaste delarna i Masthuggskajen. Av de åtgärder som föreslås bedöms dock en stor del av effekten kunna kvarstå även om markmaterialet byts till asfalt. Det bedöms som viktigare för motets utformning att byta belysning och flytta busshållplatsen. Annars finns risk att motet fortsätter att vara en kraftig barriär. Ventilationstornet blir en hög byggnad i blickfånget från flera omgivande platser. Gestaltningen av tornet är därför en viktig del för området. Att göra besparingar på

	utformningen riskerar att påverka helhetsintrycket av området.
Mål 2 – Alla göteborgare ska, oavsett social eller ekonomisk bakgrund, vilja och kunna besöka Masthuggskajen.	En flytt av busshållplatsen bedöms underlätta kopplingen till området och reducera gångtrafiken över motet.
Mål 3 – Alla göteborgare ska, oavsett social eller ekonomisk bakgrund, ha möjlighet att bosätta sig på Masthuggskajen.	Berörs inte.
Mål 4 – På Masthuggskajen vill människor oavsett olikheter mötas och vistas utomhus under alla årstider och tider på dygnet.	Det blir inte lika trivsamt att röra sig utmed Järnvågsgatan om inte gatan byggs om enligt intensionerna. På så vis blir det färre som vill vistas i området.
Mål 5 – På Masthuggskajen ska barn och unga kunna röra sig fritt, till fots och cykel mellan bostad, lek, förskola och skola.	Som framgår ovan bedöms Järnvågsgatan kunna överbyggas med andra åtgärder än markmaterial. Målet påverkas därför inte så mycket.
Mål 6 – På och till Masthuggskajen är det lättast att färdas till fots, cykel eller kollektivt.	Se ovan.
Mål 7 – Energiförbrukningen i nyproduktionen på Masthuggskajen uppfyller Göteborgs klimatmål.	Berörs inte.
Mål 8 – På Masthuggskajen är det enkelt att återbruka, spara energi, dela och låna.	Berörs inte.
Mål 9 – Det är enkelt att leva och verka klimatsmart på Masthuggskajen.	Berörs inte.

6. Järnvågsparken

6.1 Alternativ omfattning

Möjliga förändringar av Järnvågsparken bedöms vara att:

- Utforma överdäckningens väggar enklare, utan vinklade delar
- Byta markmaterial på gångytor till stensmjöl
- Ersätta träd- och buskplanteringar med ängsytor
- Ersätta platsbyggd möblering med standard



Möjliga förändringar av Järnvågsparken

6.2 Konsekvenser

6.2.1 Kostnad

Att förändra överdäckningens väggar bedöms, beroende på konstruktion kunna medföra en besparing på 2-5 Mkr.

Att förenkla växtmaterial och platsbyggd utrustning, som sittplatser, samt ta bort lekutrustning bedöms medföra en besparing på 2 Mkr.

Att ersätta markmaterialet på gångytor med stensmjöl bedöms inte som en besparingsåtgärd då det ökar kostnaderna för drift och underhåll.

6.2.2 Måluppfyllelse

Ovanpå tunneln och överdäckningarna ska det skapas en ny park. En viktig del i detta har varit att försöka få bort överdäckningarnas utseende i form av två långa "avgasrör" och istället nyttja dem som en resurs i parken. Genom att skapa vinklade sidokonstruktioner försvinner de långsträckta väggarna och ytor skapas som kan användas för växtlighet, lek och olika typer av sittplatser och rumsbildningarna. Dessa delar skulle till stor del försvinna och upplevelsen av parken och dess omgivning försämras med raka väggar.

Att ersätta träd- och buskplanteringar med ängsytor innebär en lägre grönytefaktor. Då grönytefaktorn redan nu är på gränsen av kravet finns risk att den inte kan uppfyllas.

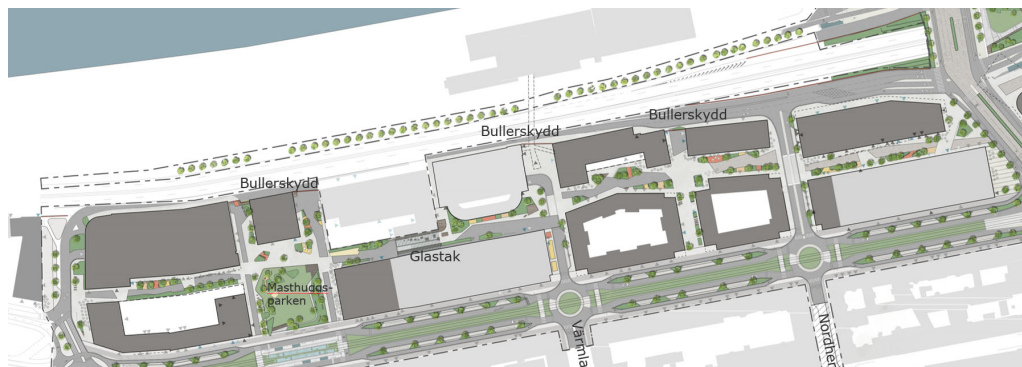
Att ersätta platsbyggd möblering som soffor och sittplatser med standard samt att ta bort lekutrustning innebär att något av identiteten för parken och Masthuggskajen försvinner. Att ta bort lekutrustningen skulle också innebära att den enda lekplatsen i hela nya Masthuggskajen inte blir av.

7. Masthamnsgatan

7.1 Alternativ omfattning

Möjliga förändringar av Masthamnsgatan bedöms vara att:

- Ta bort glastaket
- Enklare ytskikt
- Enklare utformning av bullerskydden mot E45
- Enklare utrustning och färre planteringar
- Enklare utformning av Masthuggsparken



Möjliga förändringar av Masthamnsgatan

7.2 Konsekvenser

7.2.1 Kostnad

Förändringarna enligt ovan bedöms innebära en besparing på 10-15 Mkr.

Besparingarna fördelas enligt följande:

- Ta bort glastaket	4,5 Mkr
- Enklare ytskikt	8 Mkr
- Enklare utformning av bullerskydden mot E45	1 Mkr
- Enklare utrustning och färre planteringar	0,2 Mkr
- Enklare utformning av Masthuggsparken	0,2 Mkr

7.2.2 Måluppfyllelse

En Utgångspunkt för Masthuggskajen har varit att skapa liv, rörelse och trygghet i området under alla årstider och under hela dygnet. En del av Masthamnsgatan består av befintliga byggnader med begränsade verksamheter som berör gatan. För att stärka allmän plats i denna del föreslogs därför ett glastak som kunde vara en hängyta vid sämre väder, plats för picknick, foodtruck, möjlighet till mindre uppträdanden etc. Den befintliga Teater Trixter skulle kunna vara en verksamhet som använder gatan. För att genomföra detta krävs dock en fördjupad dialog med fastighetsägarna. Att inte genomföra glastaket innebär att risken för att denna del av gatan blir öde ökar. Detta kan eventuellt reduceras med annan utformning eller med utbudet i kvarteren.

Masthamnsgatan innehåller en varierad markbeläggning. Den varierade körytan centralt i gatan föreslås bestå av ljusgrå asfalt. Om möjligt bibehålls befintlig asfalt. På gångytorna längs sidorna föreslås smågatsten och betongmarksten. Att belägga hela gatan med asfalt innebär att tydligheten i de olika stråken försvinner. Samtidigt kan det stärka gatans ”ruffighet” om befintlig asfalt kan kvarstå i större utsträckning. Asfalt kan också underlätta spontana aktiviteter och tillfälliga förändringar av gaturummet.

Bullerskydden mot E45 är 10 meter höga och föreslås utformas i glas och stål. För att bryta ner den stora skalan och hantera de vindlaster som skyddet utsätts för föreslås de vinklas. Detta skapar också en variation som bryter ner skalan och ger möjlighet till rumsbildningar, läplatser etc på insidan. Glasdelarna släpper igenom ljus och reducerar höjden. Att ersätta bullerskydden med raka plank i ogenomsiktligt material skulle skapa en kraftig vägg som skulle kräva mycket i form av andra åtgärder för att bryta ner skalan.

Masthamnsgatan innehåller en del platsbyggd möblering som soffor och sittplatser. Dessa kan ersättas av standardutrustning. Det innebär att en del av det identitetsskapande för Masthuggskajen försvinner. Masthamnsgatan innehåller också många planteringar. Dessa skulle kunna förenklas och bli färre. Risken är då att färre ytor inte klarar av att hantera dagvattnet. Det finns också en risk att grönytefaktorn försämras.

Mål enligt hållbarhetsprogrammet	Kommentar vid alternativ omfattning
Mål 1 – På Masthuggskajen kan du komma som du är och vara den du vill. Styrkan ligger i kontrasterna.	Att utforma hela Masthamnsgatan med asfalt går emot Kvalitetsprogrammets utgångspunkt med varierade material. Det kan samtidigt skapa en ökad kontrast till kringliggande gator och öka möjligheten till att behålla det befintliga och ruffiga. Det behöver därför inte vara en nackdel.
Mål 2 – Alla göteborgare ska, oavsett social eller ekonomisk bakgrund, vilja och kunna besöka Masthuggskajen.	Glastaket var tänkt som en målpunkt för alla att vistas. Tas det bort är risken att denna typ av större samlingspunkter försvinner och att denna del av gatan blir öde. Det är i så fall än viktigare med ett varierat utbud i kvarteret.
Mål 3 – Alla göteborgare ska, oavsett social eller ekonomisk bakgrund, ha möjlighet att bosätta sig på Masthuggskajen.	Berörs inte.
Mål 4 – På Masthuggskajen vill människor oavsett olikheter mötas och vistas utomhus under alla årstider och tider på dygnet.	Se ovan avseende glastaket. Att förenkla bullerskydden innebär också en risk i att möjlighet till skyddade platser utomhus försvinner, vilket begränsar möjligheten till måluppfyllelse.
Mål 5 – På Masthuggskajen ska barn och unga kunna röra sig fritt, till fots och cykel mellan bostad, lek, förskola och skola.	En förändring av markmaterial bedöms inte påverka målet.
Mål 6 – På och till Masthuggskajen är det lättast att färdas till fots, cykel eller kollektivt.	Se ovan.
Mål 7 – Energiprestandan i nyproduktionen på Masthuggskajen uppfyller Göteborgs klimatmål.	Berörs inte.
Mål 8 – På Masthuggskajen är det enkelt att återbruka, spara energi, dela och låna.	Möjligheten att bibehålla det befintliga kan eventuellt öka om hela gatan förses med asfalt.
Mål 9 – Det är enkelt att leva och verka klimatsmart på Masthuggskajen.	Berörs inte.

8. Olof Palmes plats

8.1 Alternativ omfattning

GFS:en presenterar en ny utformning av Olof Palmes plats. Den nya utformningen innebär bl a ny bussgata och busshållplatser i anslutning till Olof Palmes plats samt förändrade ytskikt, vegetation och möblering på själva platsen.

Olof Palmes plats omfattades inte av detaljplanen för Masthuggskajen och finns därför inte heller med i den ursprungliga kalkylen. Olof Palmes plats lades dock till i GFS:en då förändringar av kollektivtrafiken är en förutsättning för att detaljplanen ska kunna genomföras. Olof Palmes plats har därför tagits med i GFS:ens kostnadsbedömning. För ett genomförande av Olof Palmes plats krävs dock medel från annat håll, annars krävs mycket stora besparingar på andra kvaliteter i området.

8.2 Konsekvenser

8.2.1 Kostnad

Ombyggnaden av Olof Palmes plats har kostnadsberäknats till 50 Mkr. Dessa åtgärder fördelas enligt följande:

- Kollektivtrafikåtgärder:	10 Mkr
- Ersättningstrafik vid arbeten nära spår:	7,5 Mkr
- Nya ytskikt, möblering och planteringar:	32,5 Mkr

Kollektivtrafikåtgärder innebär att ny bussgata med tillhörande hållplatser och är en förutsättning för att detaljplanen ska kunna genomföras. Eventuellt skulle dessa kunna utföras så att spåravstängning och ersättningstrafik inte behövs eller att behovet kan reduceras.

8.2.2 Måluppfyllelse

Kollektivtrafikåtgärder är som anges ovan en förutsättning för att detaljplanen ska kunna genomföras. Alternativt får hela trafikeringen ses över för att eventuellt hitta andra, billigare lösningar.

Att bibehålla befintliga ytskikt på Olof Palmes plats innebär att samordningen med övriga ytskikt i området uteblir och att intentionen med Olof Palmes plats som en del av Masthuggskajen blir svårare att avläsa. Det innebär också att dagens stora problematik med sättningar på torget inte blir åtgärdade.

Ett antal träd behöver tas bort för att anlägga ny bussgata. Dessa kommer inte att kompenseras med nya träd. Det innebär försämrade grönytefaktor och risk för att kravet på återplantering från länsstyrelsens dispens inte uppnås.

Mål enligt hållbarhetsprogrammet	Kommentar vid alternativ omfattning
Mål 1 – På Masthuggskajen kan du komma som du är och vara den du vill. Styrkan ligger i kontrasterna.	Att inte anpassa markbeläggningen på Olof Palmes plats till övriga delar av Masthuggskajen innebär försämrade möjligheter att uppleva Olof Palmes plats som en del av Masthuggskajen. Framför allt innebär det praktiska problem på dagens beläggning har satt sig kraftigt.
Mål 2 – Alla göteborgare ska, oavsett social eller ekonomisk bakgrund, vilja och kunna besöka Masthuggskajen.	Anpassningar av kollektivtrafiken är en förutsättning för att detaljplanen ska kunna genomföras.

Mål 3 – Alla göteborgare ska, oavsett social eller ekonomisk bakgrund, ha möjlighet att bosätta sig på Masthuggskajen.	Berörs inte.
Mål 4 – På Masthuggskajen vill människor oavsett olikheter mötas och vistas utomhus under alla årstider och tider på dygnet.	Få människor vistas idag på Olof Palmes plats och om platsen inte förändras riskerar antalet besökare fortsatt att vara få.
Mål 5 – På Masthuggskajen ska barn och unga kunna röra sig fritt, till fots och cykel mellan bostad, lek, förskola och skola.	Se ovan. Befintlig markbeläggning är svår för barn att röra sig över och trafiksäkerheten försämrats.
Mål 6 – På och till Masthuggskajen är det lättast att färdas till fots, cykel eller kollektivt.	Se ovan.
Mål 7 – Energiprestandan i nyproduktionen på Masthuggskajen uppfyller Göteborgs klimatmål.	Berörs inte.
Mål 8 – På Masthuggskajen är det enkelt att återbruka, spara energi, dela och låna.	Möjligheten att bibehålla det befintliga ökar, men beläggningen behöver då läggas om.
Mål 9 – Det är enkelt att leva och verka klimatsmart på Masthuggskajen.	Berörs inte.

9. Slutsats

Utifrån påverkan på måluppfyllelse samt i dialog med förvaltningarna är den gemensamma utgångspunkten att det är viktigt att bibehålla platser för vistelse och primära stråk och spara mer i andra delar. Viktiga delar att värna om är:

- Träd i Första Långgatan
- Grönytor och parker generellt
- Bullerskydden längs E45
- Överdäckningarnas utformning
- Cirkulationer längs Första Långgatan som en del i trafiksäkerheten
- Utformning av belysning enligt Belysningsprogram

För att hitta delar som kan förändras utan att helheten går förlorad och måluppfyllelsen påverkas i stor omfattning är den gemensamma uppfattningen att det är att föredra att plocka bort vissa delar än att försöka hyvla i kostnaden över hela området. Det är också en fördel om de delar som plockas bort nu inte omöjliggörs vid ett senare tillfälle. Delar som förordas vid en sådan översyn är:

- Trappade flytbryggor på Halvön (52 Mkr)
- Flytbryggan/Färjeläget på Halvön (14 Mkr)
- Markbeläggning Halvön (3 Mkr)
- Ingen återmontering av Yttre Järnvågsbron (14 Mkr)
- Optimerad ombyggnad av Första Långgatan (30 Mkr)
- Nordhemsgatan söder om Första Långgatan (12 Mkr)
- Glastaket längs Masthamnsgatan (4,5 Mkr)
- Enklare ytskikt på Masthamnsgatan (8 Mkr)
- Enklare ventilationstorn (5 Mkr)
- Markbeläggning Järnvågsgatan (1 Mkr)

Tillsammans innebär dessa åtgärder en besparing på ca 145 Mkr.

Om Olof Palmes plats dessutom lyfts ut från projektet och finansieras via andra medel innebär det att kalkylen reduceras med ytterligare 50 Mkr. För Olof Palmes krävs dock kollektivtrafikåtgärder på 10-17,5 Mkr för att detaljplanen ska kunna genomföras.

När det gäller flytt av Yttre Järnvågsbron bör frågan diskuteras med projekt Skeppsbron då det först är när Skeppsbron är utbyggd som det går att placera tillbaka bron.

När det gäller Första Långgatan bör utgångspunkten för en reviderad projektering vara att få plats med träd i huvuddelen av gatan.

BILAGOR

PM Kostnadsuppskattning exploatering allmän plats. 2020-06-30.