

DUBBELSPÅRSUTBYGGNAD PÅ HAMNBANAN ETAPPEN ERIKSBERGSMOTET/PÖLSEBOBANGÅRDEN

PROGRAM FÖR DETALJPLAN PROGRAMSAMRÅD 2010-10-27



Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

Ett planprogram syftar till att beskriva översiktliga förutsättningar för och konsekvenser av förändringar som föreslås av den fysiska miljön. Efter programsamråd blir programmet politiskt behandlat för att kunna ligga till grund för fortsatt arbete med detaljplan. Detta planprogram är framtaget parallellt med Trafikverkets järnvägsutredning för samma område, som även kommer att ställas ut jämsides med stadsbyggnadskontorets material. Efter programsamrådet kommer materialet att bearbetas och sammanställas varvid de synpunkter som inkommit kan inarbetas och läggas fram för beslut om fortsatt arbete i Byggnadsnämnden.

BAKGRUND OCH SYFTE

Norra Älvstranden har under en 30-årsperiod successivt omvandlats från varvsområde till blandad stadsbebyggelse med ett stor inslag av bostäder och arbetsplatser vilket även skapat möjligheter för göteborgarna att komma ner till älven på den norra sidan. Kontakterna mellan detta område och resten av Hisingen är emellertid bristfälliga vilket till stor del beror på de barriäreffekter som såväl Hamnbanan som Lundbyleden medför med nuvarande utformning. Mängden gods till och från Göteborgs Hamn ökar. Landets godstransporter är en nationell fråga av stor betydelse även för Göteborgs stad. Järnvägstrafiken svarar idag för mer än en tredjedel av godset till och från hamnen. För att slippa köra stora mängder gods på lastbil, med stora miljöstörningar som följd är det angeläget att ha en fungerande tåglösning även i framtiden. Göteborgs Stad har bedömt det som mycket angeläget att kapaciteten på Hamnbanan kan byggas ut så att godsvolymerna på järnväg till hamnen kan öka samtidigt som hamnbanans barriäreffekter måste minskas för att möjliggöra stadsutveckling i området. En förstudie för Hamnbanan togs fram 2006. Slutsatsen i förstudien var att kapaciteten på hamnbanan måste förbättras redan de närmaste åren genom utbyggnad till dubbelspår. En mängd åtgärder på befintliga anläggningar föreslogs, liksom alternativa dragningar av en ny hamnbana. En ledningsgrupp bestående av representanter från staten, kommunen och regionen har diskuterat olika alternativ och är överens om att Hamnbanan och Lundbyleden ska planeras och byggas ut inom eller i närheten av vad man kallar "befintlig korridor" dvs i närheten av dagens

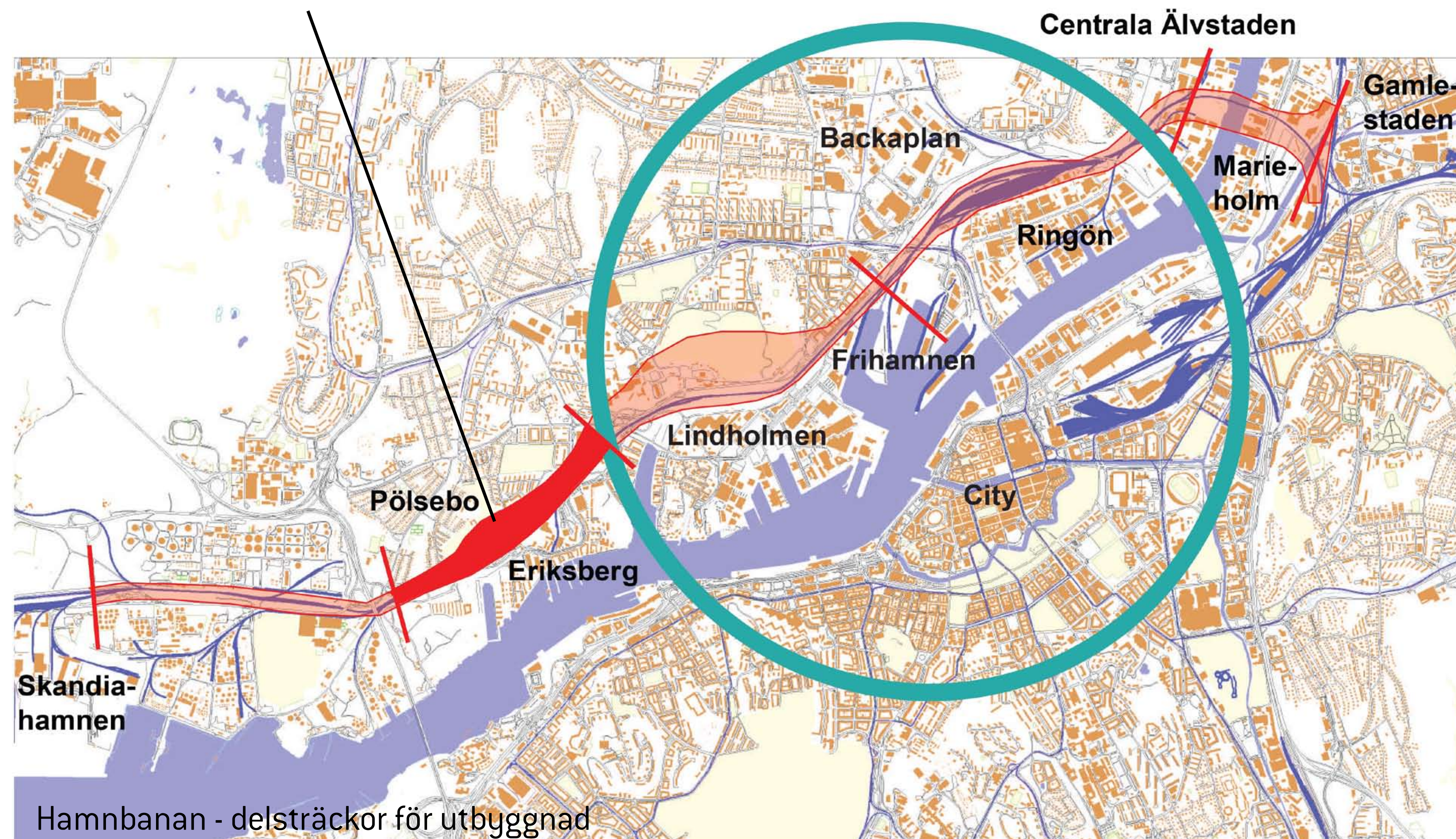
sträckning. Uppdraget för denna etapp (Eriksberg – Pölsebo) innebär att, parallellt med den järnvägsutredning som nu tas fram av Trafikverket, studera förutsättningarna för framtida markanvändning längs Hamnbanan i det aktuella området.

En utgångspunkt för programarbetet är att det skall bli lättare att gå och röra sig i området och ge ökad tillgänglighet till Norra Älvstranden för boende norr om hamnbanan. Att med ny bebyggelse knyta samman dessa områden är en strategi som prövas. Ett exempel på detta är det planförslag som utarbetats för området vid Säterigatan. Förslaget bygger på att Hamnbanan kan överdäckas eller förläggas i tunnel under området.

FÖRUTSÄTTNINGAR

Programområdet omfattar bebyggelseområden på ömse sidor om Hamnbanan mellan Eriksbergsmotet och Älvsborgsbrons norra landfäste. Stora delar av området ägs av Göteborgs stad. Själva järnvägsområdet förvaltar Trafikverket genom avtal. Området vid Juvelkvarnen ägs av Kvarnaktiebolaget Juvel (KF Fastigheter) med en privat option till JM AB. Längs Säterigatan finns några privatägda fastigheter. Småstuguområdet vid Pölsebo är avstyckade, privatägda, villafastigheter. De bebyggda fastigheterna på Västra Eriksberg förs i samband med genomförandet över till respektive exploatör.

PROGRAMMET HANDLAR OM DENNA DELSTRÄCKA



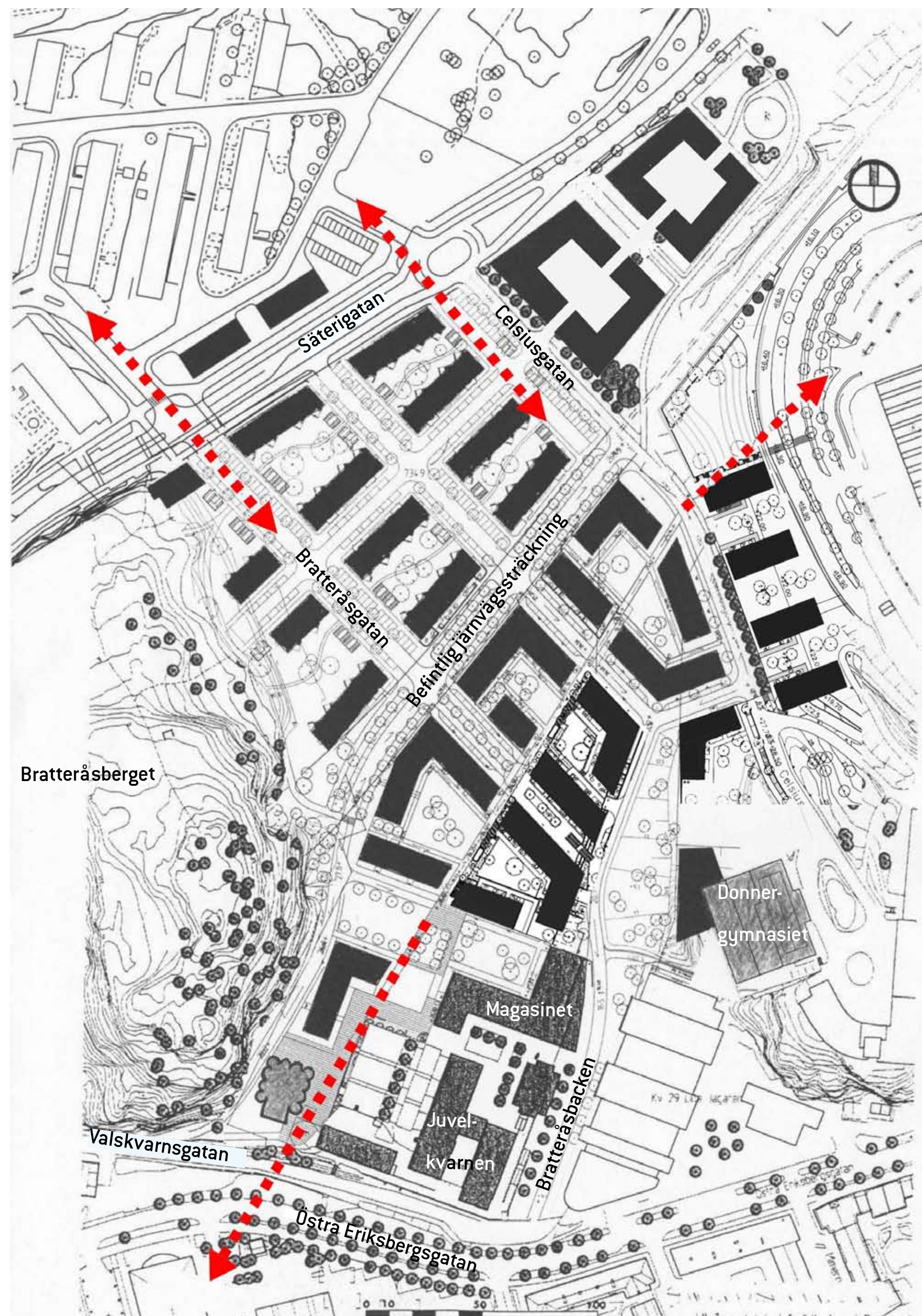
DUBBELSPÅRSUTBYGGNAD PÅ HAMNBANAN ETAPPEN ERIKSBERGSMOTET/PÖLSEBOBANGÅRDEN PROGRAM FÖR DETALJPLAN



UPPDRAGETS SYFTE:

FÖRBÄTTRA KONTAKTERNA MELLAN NORRA ÄLVSTRANDEN OCH RESTEN AV HISINGEN I SAMBAND MED EN UTBYGGNAD AV HAMNBANAN TILL DUBBELSPÅR!

VÄCK FRÅGAN OM ÖVRIGA ANSPRÅK PÅ MARKEN I OMRÅDET OCH UTFORMNING AV NÄRMILJÖN!



Ny föreslagen bostadsbebyggelse vid Säterigatan

Förbättrade samband
Norra Älvstranden – Lundby

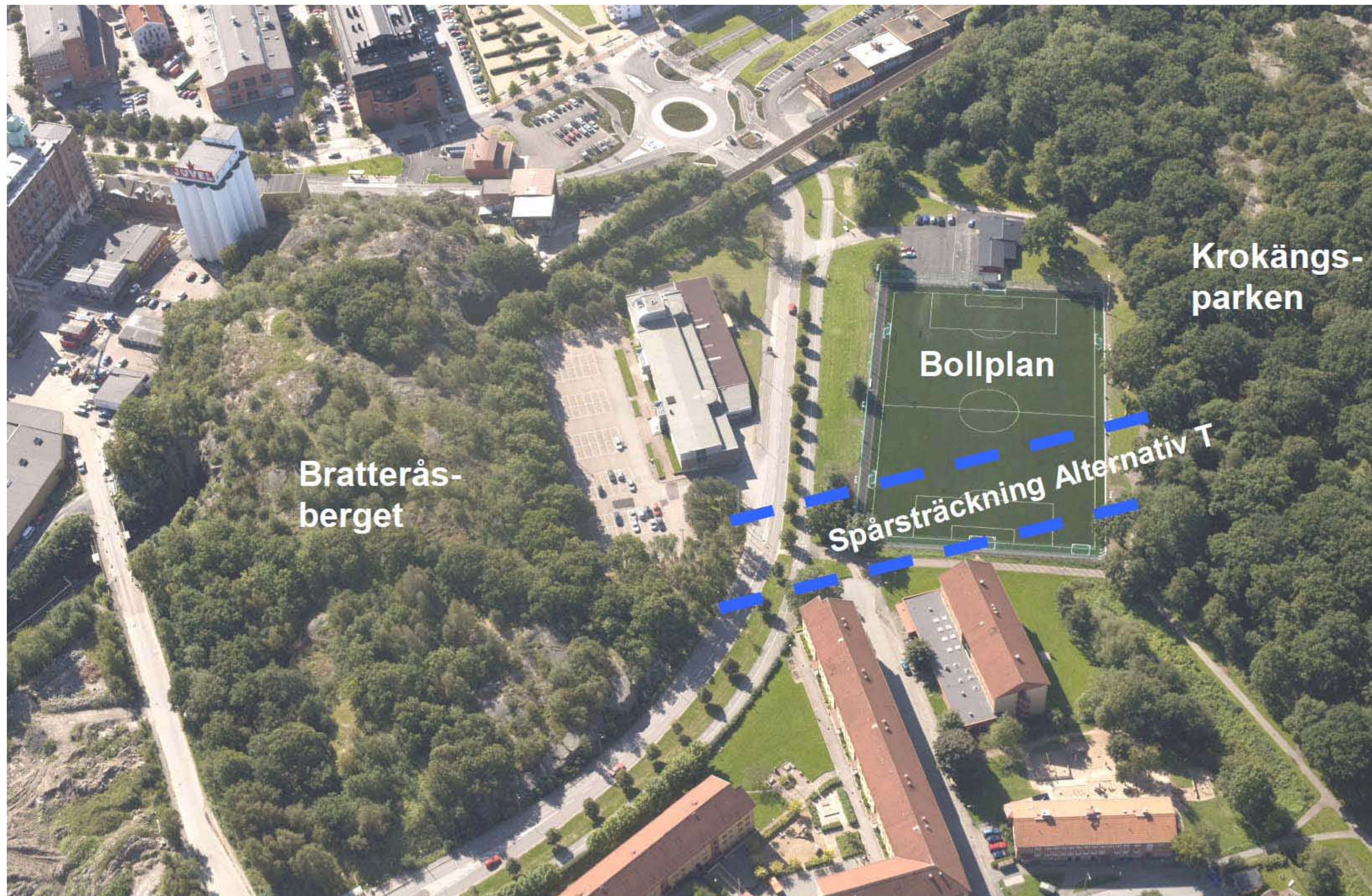


Norr och söder om Hamnbanan ligger befintliga bebyggelseområden med stort inslag av bostäder. Olika detaljplanen gäller för olika delar av området. Program för området öster om Säterigatan med sammanlagt ca 600 lägenheter har godkänts av byggnadsnämnden den 21 december 2004. En detaljplan avseende mindre del av denna exploatering, ca 150 lägenheter norr om Juvelkvarten ligger färdig för antagande i Byggnadsnämnden under 2010. Krokängsparken och Bratteråsberget är i kommunens översiktsplan betecknade som områden med särskilt stora värden för naturvård. Området är relativt kuperat med inslag av skogspartier med stora uppvuxna träd på såväl Bratteråsberget som i Krokängsparken.

Järnvägen går idag i en ca 7 meter djup ravin mellan Nordviksgatan och Bratteråsberget och går sedan in i en tunnel genom själva berget. Tre broar finns här över järnvägen; vid Bratteråsgatan, Celsiusgatan och Nordviksgatan. Väster om Bratteråsberget är Hamnbanan helt exponerad för omgivningen med kraftiga störningar som följd. Här finns exempelvis Claes Hakes ateljé och stenhuggeri samt flera kontorshus. Över Säterigatan – f.d Krokängsporten – går Hamnbanan på en bro. Västerut bildar Hamnbanan en kraftig barriär mellan Krokängsparken och egnahemsområdet på den norra sidan och Västra Eriksberg på den södra. Möjlighet till bergtäckning för en ny järnvägstunnel

finns mellan Nordviksgatan och Säterigatan samt under Krokängsparken. Söder och väster om bensinstationen vid Nordviksgatan och utmed Säterigatan finns fornlämningar i form av gravar från bronsåldern och järnåldern. Bl a finns en skålgrop i en berghäll och rester av en boplatz från yngre stenåldern. Detta skall bevaras och ett parti med ca 10 meters radie hållas öppet kring skålgropen. "Sannegårdsmonumentet" med bautastenarna vid Lundby nya kyrka, utgör fornlämning som skyddas enligt fornlämningslagen. För att bättre förstå sambandet mellan fornlämningarna skall ett stråk hållas öppet och visuell kontakt finnas mellan bautastenarna och berghällen med skålgropen. Möjliga förbättrade samband mellan stadsdelarna redovisas även i Trafikverkets material.

I områdets nordöstra del ligger Eriksbergs köpcentra med handel av olika slag. Förskolor finns vid Sannegårdshamnen, vid Säterigatan och på Västra Eriksberg. Utöver Bräckeskolan norr om Krokängsparken byggs för närvarande nya skolor i Herrgårdsparken vid Östra Sannegårdshamnen samt vid Västra Eriksberg. Vid Celsiusgatan ligger Donnergymnasiet. Ett flertal gymnasieskolor samt högskola finns på Lindholmen inom cykelavstånd från programområdet.



Bollplanen vid Krokängsparken grävs upp och återskapas om man bygger tunnel under området (alternativ T)

Hamnbanan är av riksintresse och utgör en viktig transportled till nordens största hamn, raffinaderierna och industrin på västra Hisingen. Enligt kommunens översiktsplan fördjupad för sektorn "Transporter med farligt gods" från 1998, föreslås en långsiktig robust ram kring järnvägar och huvudvägar som utgör transportled för farligt gods. Längs järnvägar skall ett bebyggelsefritt område på 30 meter upprätthållas. Fram till det bebyggelsefria området medges tät och stabil kontorsbebyggelse. Sammanhållen bostadsbebyggelse medges fram till 80 meter från järnvägen. Om man kan visa genom en riskanalys och genom tillkommande säkerhetstekniska åtgärder att de grundläggande kraven på säkerhet i översiktsplanen uppfylls kan man bygga närmare spåret än den fysiska ramen annars anger.

FÖRSLAG OCH KONSEKVENSER

2006 genomförde Banverket en förstudie för en ny hamnbana med bättre kapacitet. Slutsatsen i förstudien var att kapaciteten på hamnbanan måste förbättras redan de närmaste åren. En mängd åtgärder på befintliga anläggningar föreslogs, liksom alternativa dragningar av en ny hamnbana. Bl a diskuterades en lång järnvägslink i utläge via Säve och ett tunnelalternativ via Aröd – Biskopsgården. Alternativet Säve valdes senare bort pga kraftig negativ påverkan på naturområden, barriäreffekter och lång körtid. Alternativet Aröd – Biskopsgården blev relativt dyrt och visade sig också i princip omöjligt att etapputbygga. En ledningsgrupp bestående av representanter från staten, kommunen och regionen har diskuterat olika alternativ och är överens om att Hamnbanan och Lundbyleden ska planeras och byggas ut inom eller i närheten av vad man kallar "befintlig korridor" dvs i närheten av dagens sträckning. Etapperna Eriksbergsmotet och västerut samt området kring Marieholmsbron ska prioriteras. En finansieringsmodell med delfinansiering och förskottering från Göteborgs stad har diskuterats vilket möjliggör en byggstart för den nu diskuterade järnvägssträckningen 2014.



Förbättrade kopplingar mellan Pölsebo småstuguområde och Västra Eriksberg med alternativ T

Nu genomförs en järnvägsutredning där Trafikverket bl a studerar de tekniska förutsättningarna för en tunnel mellan Eriksbergsmotet och Pölsebo. Flera olika sträckningar i närområdet till befintlig järnväg studeras. Under 2011 kommer arbetet med järnvägsplan och detaljplan för området att påbörjas. Parallellt med järnvägsutredningen tar stadsbyggnadskontoret fram planeringsförutsättningar där olika konsekvenser på den fysiska miljön belyses som grund för kommande planarbete. I samband med själva planarbetet (hösten/vintern 2011/12) kommer ytterligare samråd och utställning att hållas varvid synpunkter kan lämnas på förslagen.

Syftet med nu pågående programarbete är att studera hur gångvägarna mellan områden norr om hamnbanan och Norra Älvstranden kan förbättras i samband med en utbyggnad av Hamnbanan. Med en tunnellsnöring tar man bort störningarna för bostäder och skolor genom att godstågstrafiken flyttar under mark. Att ytor på så vis frigörs inom ett ca 200 m brett område längs dagens spår ger även underlag och ytor för stadsutveckling. Stora delar av Krokängsparken är idag störda av trafikbuller och omöjliga att nyttja för vissa publika verksamheter beroende på risker från transporter med farligt gods. Fotbollsplanen i Krokängsparken kommer att återskapas om tunnelalternativet blir verklighet varvid parken även kan utvidgas och ges bättre koppling till Eriksbergsområdet. Härvid diskuteras även om den nya bollplanen skall placeras i samma läge som befintlig eller om en ny placering skall hittas.

I samband med planeringen av Västra Eriksberg har ett större parkområde reserverats med vattenkontakt vid Färjenäs. Kontakterna mellan Bräcke och denna del av älvstrandsområdet är viktiga att förstärka. Vilka ytor som skall avsättas för park och var det kan bli nya byggnader kommer att studeras i arbetet med planeringsförutsättningar. Under byggtiden får man räkna med vissa störningar och försämrad möjlighet att nyttja parken men när tunneln står klar har man eliminerat ett allvarligt miljöproblem jämfört med dagens situation.



Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

DUBBELSPÅRSUTBYGGNAD PÅ HAMNBANAN ETAPPEN ERIKSBERGSMOTET/PÖLSEBOBANGÅRDEN
PROGRAM FÖR DETALJPLAN

PROGRAMSAMRÅD 2010-10-27

PROGRAMFRÅGOR

Följande frågor kommer att studeras vidare i programarbetet avseende *de olika alternativen som föreslås i Trafikverkets utredning* – vi vill gärna ha synpunkter på dessa under programsamrådet:

NOLLALTERNATIV

Ingen utbyggnad av järnvägen sker. Störningar och barriäreffekter längs befintlig hamnbana kvarstår och ökar eventuellt. Inga nya möjligheter för utveckling av bebyggelse och grönområden uppstår. Delar av godset måste i detta alternativ styras om till lastbil då kapaciteten inte räcker till på Hamnbanan med ökade störningar längs vägnätet på Hisingen som följd.

ALTERNATIV B – DUBBELSPÅR I BEFINTLIG STRÄCKNING

En utbyggnad till dubbelspår i ytläge innebär en ungefärlig dubblering av banvallens bredd vilket ger ökade barriäreffekter. Det nya spåret kan placeras norr eller söder om det befintliga. En ny järnvägsbro över Säterigatan måste i så fall byggas liksom flera nya bilbroar över spårområdet.

- Vilka anspråk finns på användning av marken söder, resp norr om befintlig banvall?
- Vilka krav bör ställas på en ny utbyggd hamnbana för att ge en godtagbar stadsmiljö?
- Hur bör och kan staden utvecklas vid en utbyggd järnväg i ytläge?
- Hur kan kontakten på ömse sidor om Hamnbanan förbättras med en utbyggnad i ytläge?
- Kan bullervallar och murar accepteras som inslag i stadsmiljön?

I järnvägsutredningen beskrivs hur hela eller delar av sträckan mellan Eriksbergsmotet och Bratteråsberget som ett alternativ kan överdäckas för att skapa ett godtagbart skydd mot buller och risker i detta område. Området mellan Juvelkvarnen och Säterigatan kan på så vis tas i bruk för ny bebyggelse vilket ger en möjlighet att skapa bättre samband mellan Norra Älvstranden och området nordväst om Säterigatan. Väster om Bratteråsberget där överdäckning med detta alternativ inte är möjlig förstärks då barriäreffekterna genom breddning av spårområdet och därmed störningarna för omgivningen.

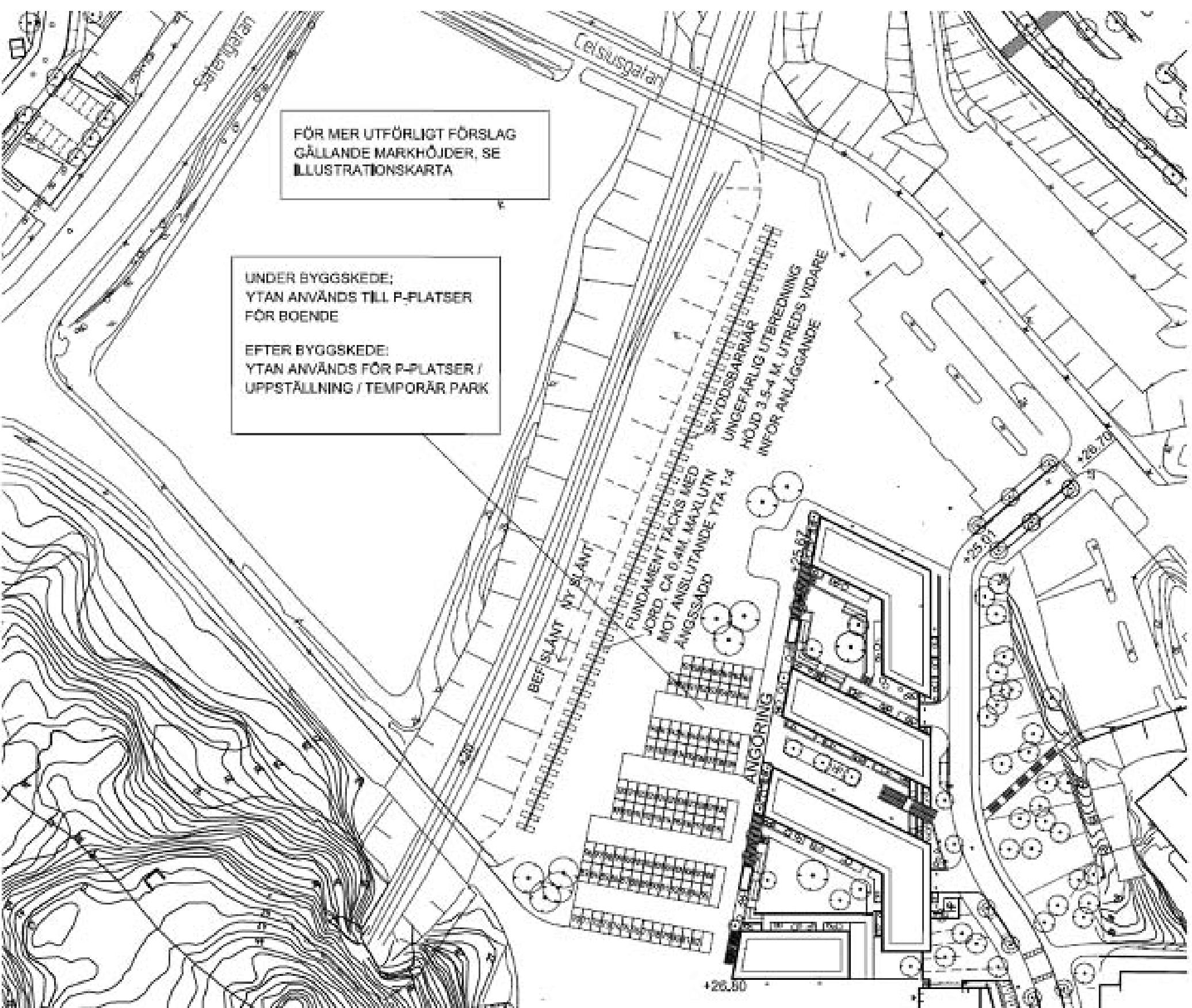
- Hur kan störningar och barriäreffekter hanteras väster om Bratteråsberget med detta alternativ?
- Kan bullervallar och murar accepteras som inslag i stadsmiljön? Vilka krav kan ställas på utformning av dessa?
- Hur kan en tunnel/tunnelmynning mellan Celsiusgatan och Nordviksgatan utformas med detta alternativ?

ALTERNATIV T – DUBBELSPÅR I NY TUNNELSTRÄCKNING

Trafikverket utreder i samråd med Stadsbyggnadskontoret alternativa tunnelsträckningar för att bli en minimera störningarna för omgivningen. En utgångspunkt är att tunneln vid Pölsebo skall mynna så långt västerut som möjligt för att ge möjlighet till förbättrade kontakter mellan småstuguområdet och Västra Eriksberg. Bollplanen vid Säterigatan måste vid ett tunnelbygge troligen grävas upp och återskapas när tunneln är klar. Exakt hur detta kan göras beror på tunnelns placering och utformning. Krokängsparken bör med en tunnel kunna utökas och bättre anslutas till Västra Eriksbergsgatan vilket även ger bättre samband mellan stadsdelarna norr och söder om Hamnbanan. En betongtunnel vid Pölsebo kan eventuellt överbyggas med parkytor och på så vis skapa gångförbindelse över spårområdet. Området mellan Juvelkvarnen och Säterigatan kan tas i bruk för ny bebyggelse vilket ger en möjlighet att skapa bättre samband mellan Norra Älvstranden och området nordväst om Säterigatan.

- Vilka alternativa placeringar av bollplanen finns?
- Hur kan området i Krokängsparken vid Säterigatan utformas med fotbollsplan på en annan plats?

- Hur kan områdena längs befintlig banvall utformas och användas om en tunnel byggs i ny sträckning?
- Kan en ”ekodukt” skapa bättre samband mellan Västra Eriksberg och egnahemsområdet norr om Pölsebobangården?
- Hur kan en tunnel/tunnelmynning mellan Celsiusgatan och Nordviksgatan utformas med detta alternativ?
- Hur kan tunneln utformas för att i mesta möjliga mån omhänderta befintliga naturvärden så som uppvuxna ekar, övriga växter och djur?
- Vilka nya byggrätter kan tillskapas vid ett tunnelalternativ? Kan nya byggnader bidra till en mer sammanhängande stad?



Exempel på skyddsbarriär i samband med ny föreslagen bostadsbebyggelse vid Bratteråsbacken

INFORMATION

Handlingarna (ej fastighetsförteckning) finns på Göteborgs Stads hemsida: www.goteborg.se/planochbyggprojekt
Fastighetsförteckning, beslutsprotokoll, övriga handlingar samt kartor finns på Stadsbyggnadskontoret, adress: Köpmansgatan 20, 403 17 Göteborg.
Information om programmet lämnas av:
Anders Svensson, Stadsbyggnadskontoret, tfn 031-368 16 96
Magnus Ståhl, Trafikkontoret, tfn 031-368 25 81
För kontaktpersoner vid Trafikverket se utställningsmaterialet för järnvägsutredningen.

Samrådstitid: 27 oktober 2010 – 7 december 2010

Övriga handlingar
Samråd om Järnvägsutredning med Trafikverket som huvudman hålls parallellt. Dessa handlingar finns tillgängliga på www.trafikverket.se/hamnbanan