



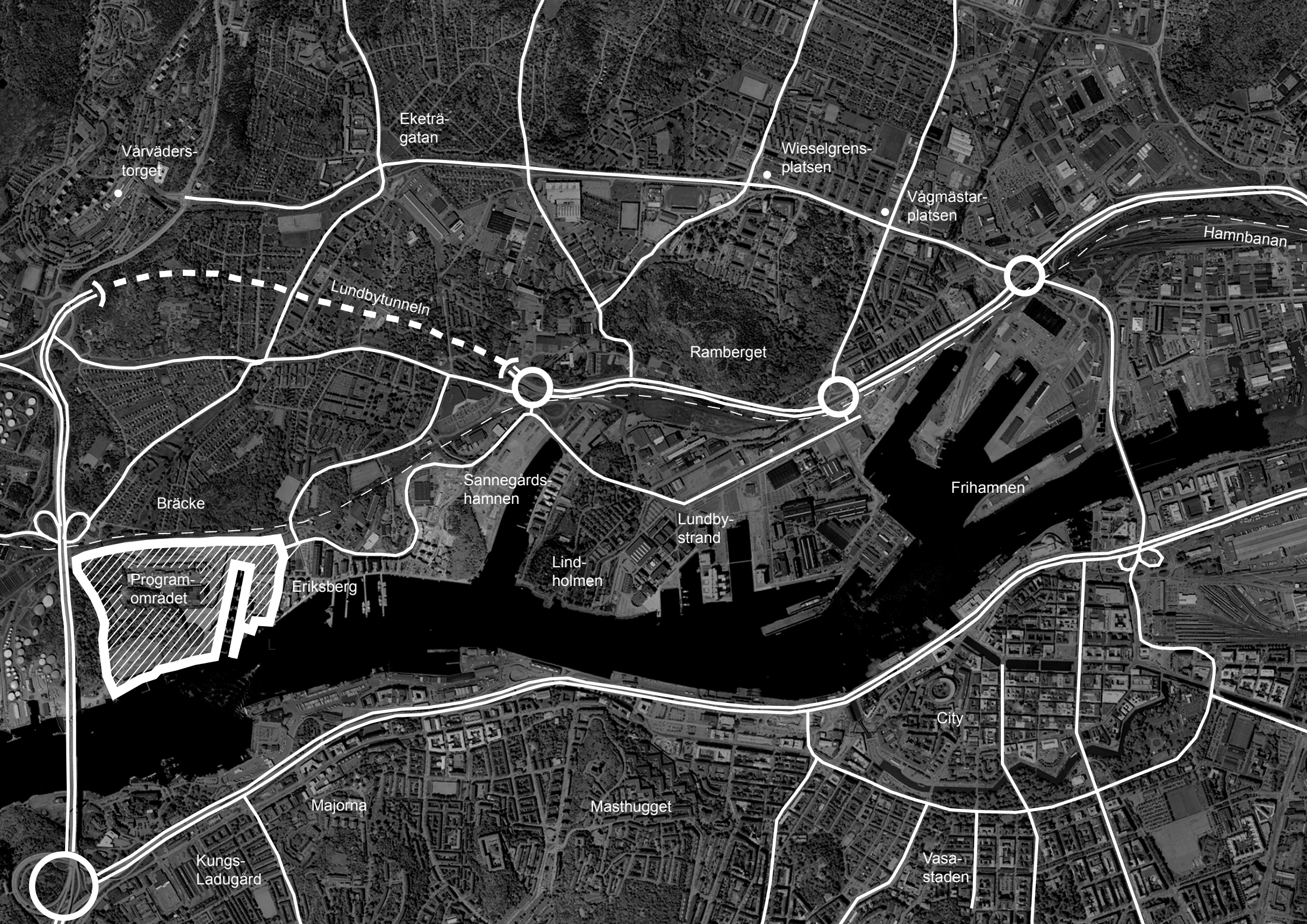
Program VÄSTRA ERIKSBERG

Stadsbyggnadskontoret i Göteborg Juni 2004

Foto:

<i>Gösta Rydvall</i>	<i>modellbilder</i>
<i>Göteborgs Stadsmuseums arkiv</i>	<i>sid 8,9,11 (bild 3)</i>
<i>Stadsbyggnadskontorets arkiv</i>	<i>sid 10 flygfoton</i>
<i>Arkitekturkompaniet AB</i>	<i>sid 12 (bild tv)</i>
<i>Ulf Celander</i>	<i>sid 12 (bild th)</i>
<i>Nyréns Arkitektkontor AB</i>	<i>sid 24</i>

FÖRORD	5
BAKGRUND	6
Processen hittills	6
Den Goda Staden	7
OMRÅDET	8
Historia	8
Fornlämningar	9
Området idag	10
Omgivningar	10
Gällande planer	11
FÖRSLAGET	12
Förutsättningar	12
Stapelbäddsområdet	16
Området kring dockan	18
Platån	22
Parken	24
Etapputbyggnad	26
Allmän plats	27
Trafik	28
Parkering	29
Teknisk försörjning	30
GEOTEKNIK	32
MILJÖKONSEKVENSER	33



Värmdötorget

Eketrädagatan

Wieselgrens-platsen

Vågmästar-platsen

Hamnbanan

Lundbytunneln

Ramberget

Bräcke

Program-området

Eriksberg

Sannegårds hamnen

Lindholmen

Lundbystrand

Frihamnen

City

Vasa-staden

Masthugget

Majorna

Kungs-Ladugård

Norra Älvstanden har successivt tagits i bruk under en femtonårsperiod. Till en början koncentrerades utbyggnaden till de tre tidigare varvsområdena Eriksberg, Lindholmen och Götaverken.

Norra Älvstranden Utveckling AB, som svarar för att leda och driva utvecklingen på Norra Älvstranden, antog som strategi att binda samman de öar av bebyggelse som uppstått. Under senare år har därför planering och byggande varit inriktat på dessa "mellanområden" såsom Lindholmospiren, Lundbystrand och Sannegårdshamnen.

När dessa delar nu i stort sett är "färdigplanerade" har det blivit aktuellt att gå vidare västerut till det tidigare planlagda området kring bockkranen och torrdockan och det angränsande Färjenäs. Föreliggande program, som tagits fram i samarbete med Norra Älvstranden Utveckling AB, innehåller främst bostäder men med ett inslag av verksamheter. I dockans inre del reserveras ett "centrumområde" vars innehåll får bestämmas av framtida behov. Avsikten är att programmet skall följas upp av detaljplaner för att möjliggöra byggstart under senare delen av år 2004.

Kjell-Ove Eskilsson
Stadsbyggnadsdirektör

BAKGRUND

Norra Älvstranden Utveckling AB, som innehar huvuddelen av marken mellan broarna på Norra Älvstranden har av sin ägare Göteborgs Stad givits i uppdrag att driva utvecklingen inom hela detta område.

Norra Älvstranden Utveckling AB har hos Stadsbyggnadskontoret begärt att detaljplanen för Västra Eriksberg ändras. Detta för att den gällande planen med sin grad av detaljering och svårighet att dela i etapper inte svarar mot dagens förutsättningar vid genomförande.

Området ligger omedelbart öster om Älvsborgsbron och sträcker sig från Karl IX:s väg

till Maskinkajen på Eriksberg. Syftet med planen är att här bygga ca 2 000 lägenheter med kompletterande lokaler.

PROCESSEN HITTILLS

Efter riksdagens beslut 1979 om varvsnedläggning tog dåvarande markägaren Svenska Varv flera initiativ med idéskisser till hur före detta varvsområden inom Norra Älvstranden kunde utvecklas till en integrerad del av staden.

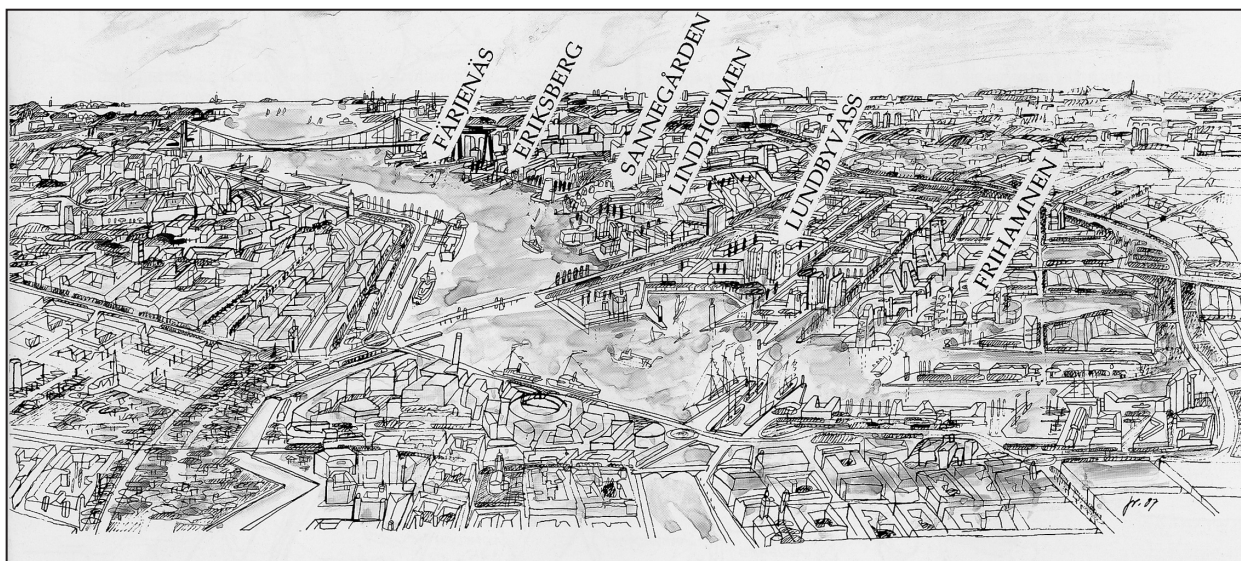
1985 fick Byggnadsnämnden i uppdrag av Kommunfullmäktige att starta översiktligt

planarbete för Norra Älvstranden. Detta arbete redovisades juni 1989. Första detaljplanen för Eriksberg antogs januari 1991. Parallellt med planarbetet togs äldre byggnader omhand. Två ombyggnadsprojekt blev startskottet för utvecklingen på Norra Älvstranden. Det var områdets äldsta byggnad, Sörhallen och det före detta huvudkontoret för Eriksbergs Varv som rustades upp för nya verksamheter.

1992 utlystes en allmän nordisk tävling om utformningen av Västra Eriksberg. Det vinnande förslaget ritades av det danska kontoret Arkos. Detaljplan upprättades utifrån en bearbetning av tävlingsförslaget. Planen hade ett blandat

1. Illustration från översiktsplanen för Norra Älvstranden från år 1989.
2. Det vinnande tävlingsförslaget "Upp i varv" i 1992 års tävling om Västra Eriksberg.
3. Utsnitt ur illustrationsritning till gällande detaljplan.

1.



innehåll med betoning på bostäder men med en betydande del verksamheter och även butiker.

År 1996 tog kommunen över det statliga Eriksbergs Förvaltnings AB, som senare antog namnet Norra Älvstranden Utveckling AB.

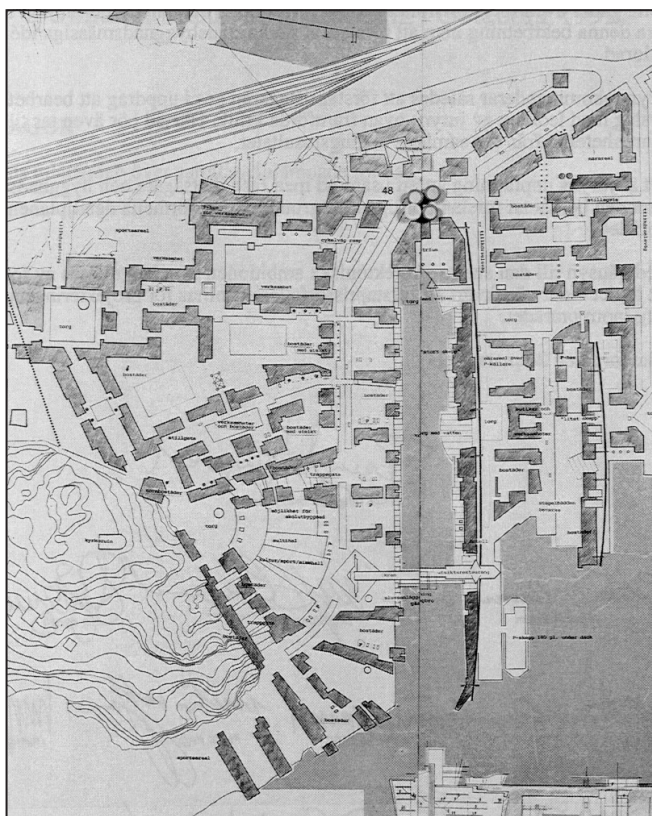
Detta bolag fick till uppgift att svara för utvecklingen av hela området mellan broarna, vilket i sin tur ställde nya krav på planering och utformning av tillkommande områden. Som nämnts tidigare gjorde de nya förutsättningarna att den gällande planen inte längre fungerade genomförandemässigt.

Våren 2003 bjöd därför markägaren och Stadsbyggnadskontoret in fyra arkitektkontor till parallellt uppdrag för en översyn av planen för Västra Eriksberg. Denna gång utökades programområdet att omfatta även naturområdet i Färjenäs. Programmet föreskrev 1 650 till 1 750 lägenheter och därtill 25 000 kvm verksamheter. Arkitekturkompaniets förslag valdes att ligga till grund för detta planprogram tillsammans med Nyréns förslag avseende parkområdet.

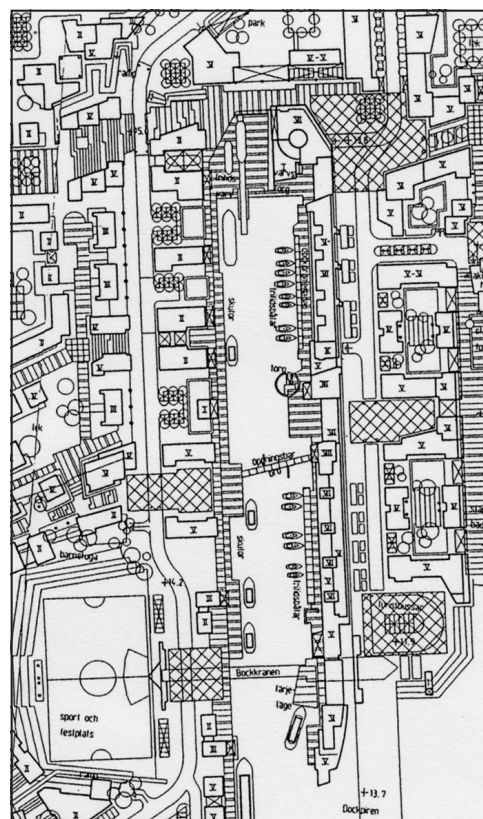
DEN GODA STADEN

Visionen om "Den Goda Staden" som definierades i översiktsplanen för Norra Älvstranden från år 1989 har varit ledstjärna i planeringen på Norra Älvstranden under lång tid. Den står bland annat för: en levande stadsmiljö där arbete, boende, service, kultur, rekreation och idrott blandas på ett fruktbart sätt. Det är en stad som är rik och levande för alla människor.

Den har vissa likheter med den äldre stadstyp där funktioner blandas och mötesplatser skapas. Den tar vara på vattnet som upplevelse och skapar parker och områden både för rekreation och idrott. Den bevarar och utvecklar värdefulla befintliga byggnader och anläggningar. Den skall vara en intim stad som erbjuder klimatskydd och trygghet med en vacker och varierad arkitektur.



2.



3.

OMRÅDET

HISTORIA

I områdets västra del, Färjenäs, anlades Karl IX:s Göteborg år 1603. Det var den närmsta föregångaren till det nuvarande Göteborg - en kortvarig stadsbildning som brändes av danskarna år 1611. En kyrkoruin finns kvar på Kvarnberget från denna tid.

Även om Färjenäs inte blev platsen för en ny stad så blev området en viktig länk i förbindelsen över älven. Samhället Färjestaden (nuvarande Färjenäs) växte upp kring landsvägen genom samhället. Den blev 1632 kungsväg tillsammans med färjeförbindelsen Färjestaden-Klippan. Innebörden var att vägen skulle hållas öppen till "evinnerlig tid".

Industrialiseringen gjorde att efterfrågan på mark längs stranden ökade. På Färjenäs växte det upp petroleum- och träföretag. Det producerades både salt, soda och fotogen. Öster om färjeläget låg Färjenäs Snickerifabrik. Här låg också Liljegrens Yachtvarv, som bland annat byggde skärgårdskryssare åt stadens grosshandlare.

Färjenäs storhetstid inträffade runt förra sekelskiftet. Då var Färjenäs ett levande samhälle. I landshövdingehuset fanns mjölkaffär och skomakare. Karl IX:s väg var centrum med både polis, post och kafé.



Karta över Göteborg och dess förorter ritad av A Lindgren 1815.

Från omkring 1850 ändrades Hisingens sydstrand från ett i huvudsak lantligt område till ett intensivt utnyttjat industri- och hamnområde. Föregångaren till Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB grundades 1853 som skeppssmedja och galvanisk verkstad. Den maskindrivna sjöfartens snabba tillväxt gav arbete för mekaniska reparationer och övergången till skeppsbyggeri låg nära till hands. Det första fartyget, bogserslupen Aktiv, levererades 1873.

Eriksbergs varv byggdes sedan ut i flera etapper från den första anläggningen vid Eriksberget. Stapelbäddarna tillät byggande av fartyg på upp till 30 000 ton. Dockan, som

I slutet av 1800-talet ersattes roddfärjorna med den första ångfärjan "Bonnafröjda".



togs i bruk 1959, förlängdes 1970 ut i vattnet till en längd av 382 m. Detta möjliggjorde byggandet av supertankers. När Eriksbergs varv var som störst i början av 1970-talet hade det 6 000 anställda och levererade fartyg på sammanlagt närmare en miljon ton per år.

Varvet lades ner 1979. Från varvsepoken finns tre mäktiga element bevarade: dockan, bockkranen och stapelbädden. Dessa ingår i kommunens bevarandeprogram.

FORNLÄMNINGAR

Lämningarna efter Karl IX:s stad och kyrkogrunden på Kvarnberget är skyddade genom kulturminneslagens bestämmelser om fornminnen.

I samband med upprättande av detaljplaner i området kommer erforderliga undersökningar av fornlämningar att genomföras.

Eriksberg under sin storhetstid i början av 1970-talet. Torrdockan hade just förlängts och den stora bockkranen installerats för produktion av fartyg upp till 500 000 dwt. 1979 lades varvet ner.



OMRÅDET

OMRÅDET IDAG

Programområdet är uppdelat i tre delområden med olika karaktärer: lågdelen runt dockan, platån utmed hamnbanan och naturområdet vid Färjenäs.

Det gamla varvsområdet runt dockan nyttjas delvis för parkering. Här ligger även varvet Terra Nova, där skeppet ostindiefararen byggs. De byggnader som fungerat som varv kommer att rivas när bygget är klart. På Terra Nova-området ligger stapelbädden som ingår i kommunens bevarandeprogram tillsammans med bockkranen och dockan. Marknivån i området varierar mellan +12.5 och +14.0.

På platån sker containerhantering. Verksamheten disponerar det tidigare varvskontoret och även en lagerbyggnad. Dessa byggnader kommer snart att rivas. Platån ligger på nivå +27.0 och sluttar svagt mot norr. Den östra kanten av platån utgörs av ett pelardäck som kragar ut över slänten ned mot dockan.

Naturområdet vid Färjenäs utgörs dels av Ivarsberget i norr och Kvarnberget i sydost, dels av en yta väster om Kvarnberget som sluttar svagt ned mot älven. I den södra delen av denna sluttnig ligger idag en tillfällig drivgrange för golf. Husgrunder och igenväxta trädgårdar på Kvarnberget vittnar om bebyggelse som tillhörde samhället Färjenäs. Nära



1.

krönet finns rester av den gamla kyrkan i Karl IX:s Göteborg. Bergets östra del utgörs av en kraftig bergskärning. Denna kom till när delar av berget sprängdes bort för att skapa mer plan mark i anslutning till dockan.

Området utmed älven i Färjenäs består av gruskanter och lokalt antydning till strand. Här finns även resterna av det tidigare färjeläget vid Färjenäs.

På bergen växer tall, ek, rönn med flera för platsen naturliga växter. Väster om Ivarsberget står ett antal ståtliga ekar på rad alldeles nedanför berget. Dalgången väster om Kvarnberget har i sin norra del bestånd av ask, björk



2.

och säl. Den södra delen är öppen grässlänt.

Programområdet avgränsas i norr av hamnbanan med ett säkerhetsavstånd till bostäder på 80 meter.

OMGIVNINGAR

Norr om hamnbanan ligger Bräcke egnahemsområde från 1930-talet. Planen för området är upprättad av dåvarande stadsplanechefen Uno Åhrén och är ett radikalt exempel på egnahem för arbetare.

I öster gränsar området till Maskinkajen med Eriksbergstorget där bostäder, kontor, hotell, restauranger och butiker blandas.

1. Vy från sydväst över området.
I förgrunden syns Älvsborgsbron.
2. Vy från sydost över området.
I förgrunden syns varvet Terra Nova.
3. Bräcke Egnahemsområde
från 1930-talet.
4. Området med omgivning.



3.

GÄLLANDE PLANER

Översiktsplanen från 1999 anger blandad stadsbebyggelse för dockområdet och platån.

Gällande detaljplan för området kring dockan och för platån är från 1995. Planen har ett

blandat innehåll med betoning på bostäder men med ett betydande inslag av verksamheter.

4.



FÖRSLAGET

FÖRUTSÄTTNINGAR

Med utbyggnaden av Västra Eriksberg färdigställs omdaningen av Norra Älvstranden mot väster, från hamn och varvsområden till en blandad stad av bostäder, arbetsplatser, fritids- och kulturaktiviteter. Utgångspunkter för omdaningen är att tillvarata platsens goda förutsättningar, med vattenkontakt och utblicksmöjligheter mot staden och närhet till Kvarnbergets grönska.

Västra Eriksberg fullföljer tanken och visionen om Den Goda Staden, med dess skala, tydliga rumsbildningar, offentliga platser och stråk, tydliga gränser mellan offentliga och privata rum och möjligheter till verksamhetsblandning.

Västra Eriksbergs sammansatta landskap och historia ger tydliga förutsättningar för områdets gestaltning. Fyra karaktäristiska delar kan urskiljas och är av överordnad betydelse för utformningen:

1. Stapelbäddsområdet gränsar till befintlig bebyggelse i öster. Stapelbäddens form och konstruktion med det sluttande planet mot älven är en varvsindustriell lämning, en blivande allmän plats som integreras i bebyggelsen.
2. Torrdockan och bockkranen bildar tillsammans ett unikt gestaltningselement. Dockan skär djupt in i området och skapar speciella förutsättningar för utformningen av området.

3. Platån gränsar mot hamnbanan och Kvarnberget och är med sitt höga läge väl exponerad mot älvrummet och staden. De branta sidorna mot dockrummet och berget påverkar planens utformning både till gestaltning, etappindelning och samband.

4. Det kraftfulla Kvarnberget, med branta bergsskärningar mot öster och på västsidan med mjuka sluttningar mot Färjenäs och älven, blir med sina lämningar från Karl IX's Göteborg en naturlig del i ett nytt parkområde.



ORIENTERING

1. Stapelbäddsområdet
2. Området kring dockan
3. Platån
4. Kvarnberget

- A. Eriksbergstorget
- B. Stapelbädden
- C. Bockkranen
- D. Bräcke
- E. Ivarsberget
- F. Färjenäs
- G. Älvsborgsbron



FÖRSLAGET

De fyra delområdena knyts ihop genom tvärgående gångstråk med olika karaktärer. Huvudgångstråket sträcker sig norr om dockan från Eriksbergstorget i öster mot skola och idrottsplats i väster. Kajstråket sträcker sig över stapelbädden och dockan för att förgrena sig, antingen längs vattnet eller till platån och Kvarnberget. Biltrafiken filtreras via nord-sydliga lokalgator ner i området från huvudgatan i norr.

Gemensamt för alla delområden är önskemålet om att tillvarata väster- och söderljuset samt att öka genomsiktligheten inom området och mot omgivningarna. Västra Eriksberg blir en stadsdel med grönska och ljus, med plats för utevistelse och rekreation på gårdar, i parker och vid vattnet. Här blandas arbete och boende i en historisk miljö där lämningarna från varvstiden framhävs och lämnas fria.

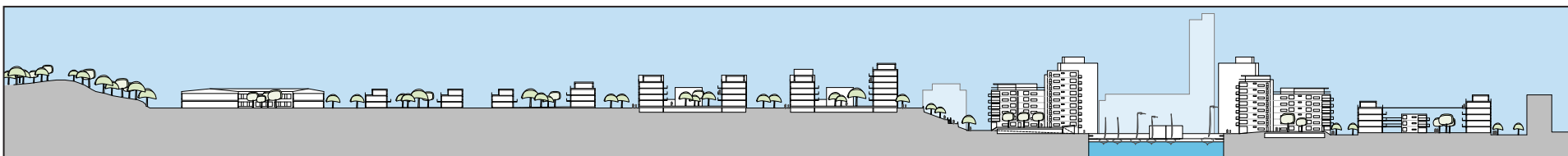


1.

1. Området från sydost.

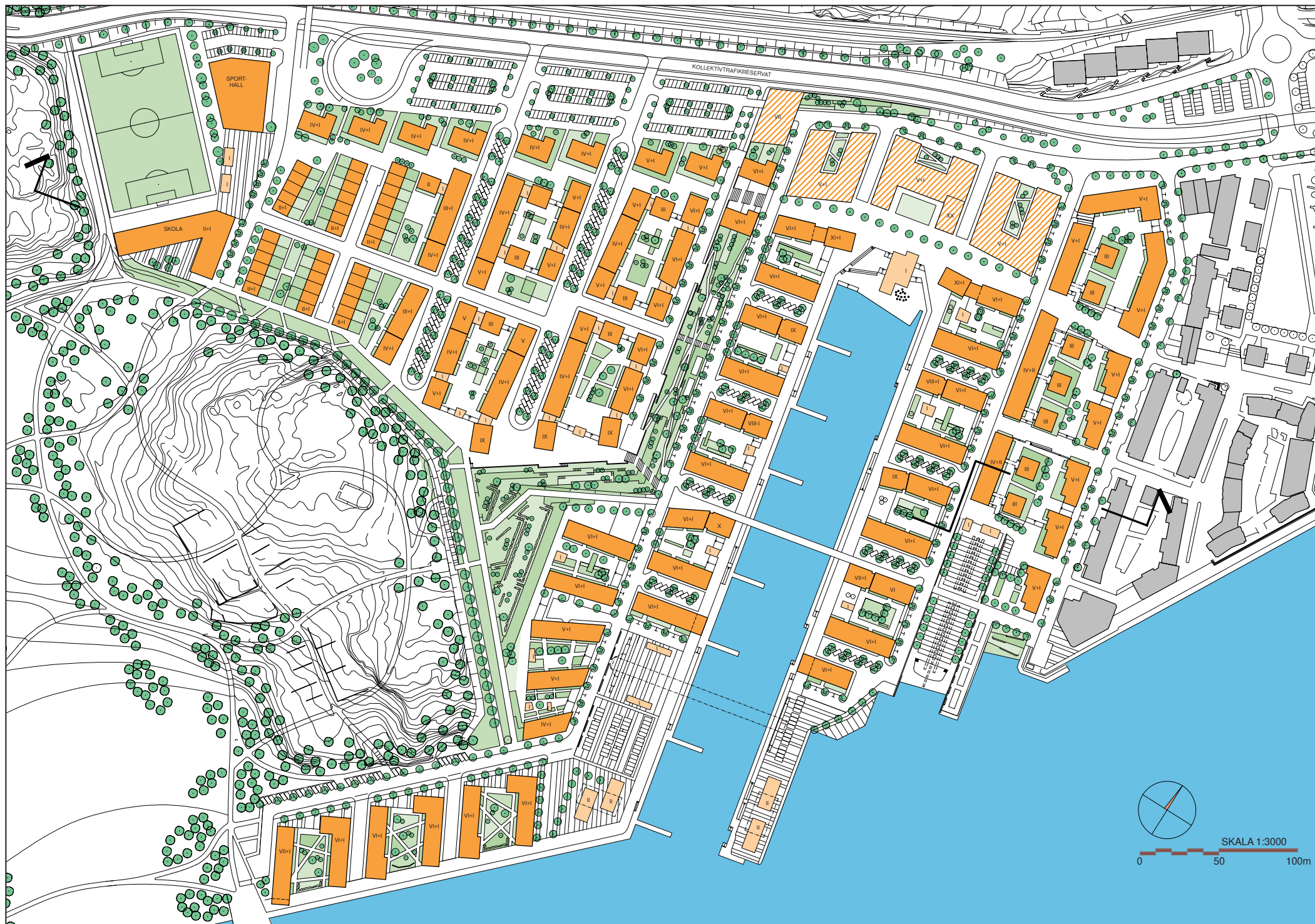
2. Tvärsektion genom området.

2.



14.

Motstående sida: Den föreslagna bebyggelsen.



FÖRSLAGET

STAPELBÄDDSSOMRÅDET

Stapelbädden är ett industriminne som bevaras och renoveras för att bli en offentlig plats med möjligheter till utomhusaktiviteter och evenemang. Bebyggelsen hålls undan för att exponera det lutande planet. Gångstråket längs kajerna i öster korsar stapelbädden där denna skär markplanet.

Stapelbäddens rektangulära form ger området dess karaktär med ett långsträckt parkliknande gårdsrum. Mot väster avgränsas parkrummet av en rad byggnader i fyra våningar med indragen vind. Friliggande hus i tre våningar kopplas till dessa på parksidan. Åt öster längs den befintliga gatan läggs en rad med femvånings punkthus, där uppdelningen i kortare huslängder möjliggör att kvällssolen når gatan och de befintliga husen. Parkrum-

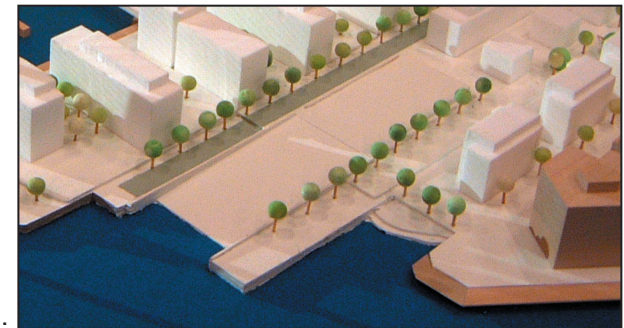
met avslutas mot norr av hus i fem våningar och indragen vindsvåning.

Området korsas av gårdsgator/gångstråk i förlängningen av gatorna i öster. Lokaler placeras längs huvudgångstråket och mot älven.

Parkering sker huvudsakligen under gårdarna, med undantag av delen närmast stapelbädden där kvarvarande tjocka bottenplattor av betong kan försvåra en sådan lösning.



1.



2.

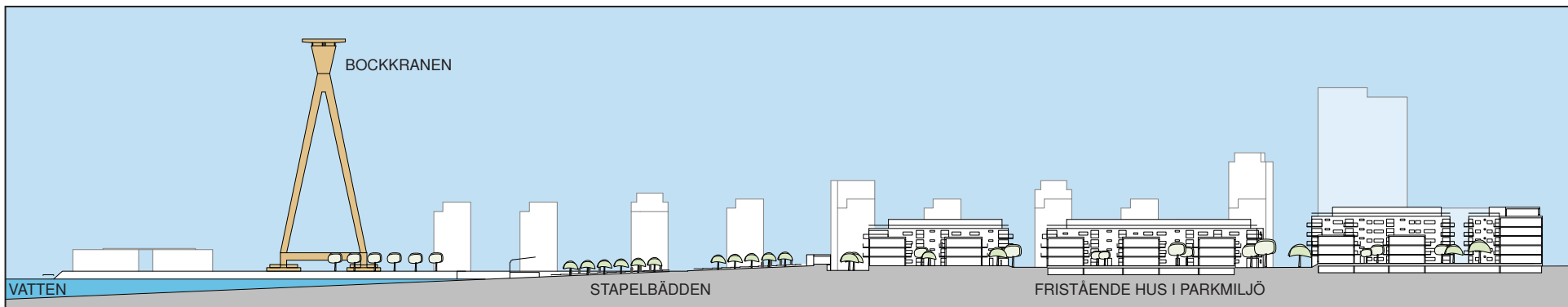
1. Stapelbäddssområdet från norr.

2. Stapelbädden.

3. Längdsektion genom området.

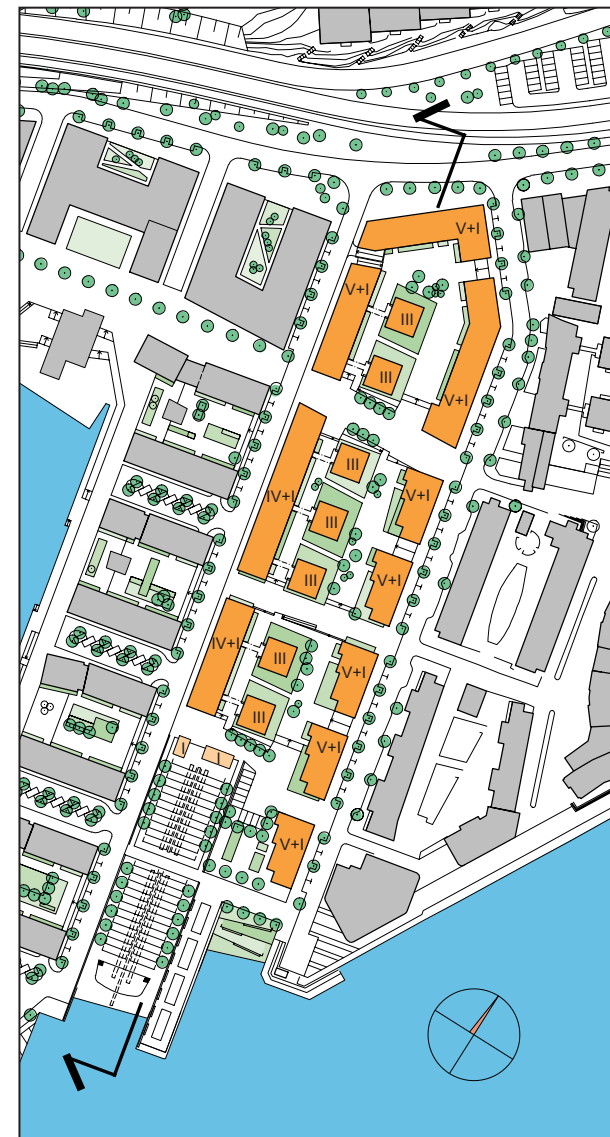
4-5. Stapelbäddssområdet.

3.





4.



5.

FÖRSLAGET

OMRÅDET KRING DOCKAN

Eriksbergsdockan skär djupt in i området och skapar en lång attraktiv vattenspegel. Dockan och bockkranen dominerar genom sin mäktighet och stora skala.

Bebyggelsen längs dockans sidor är orienterad vinkelrätt mot kajen. Avsikten är dels att ge maximalt antal lägenheter vattenkontakt, dels att skapa transparens genom kvarteren för det låga västerluset. Det rum som bildas runt dockan med en lång rad mötande gavlar ger Västra Eriksberg en speciell karaktär. Husen byggs med sex våningar ovan gårdarna plus indragen vindsvåning. Varannat hus avslutas med en högre byggnadskropp ut mot dockpromenaden. Dessa accenter ligger längs kajerna i varierande höjder mellan sju och nio våningar för att avslutas mot docktorget med två elvavåningstorn. De hus som

ligger längs de stora tvärgående gångstråken vrids för att understryka stråkens riktning. Lokaler förläggs längs kajpromenaden och längs huvudgångstråket.

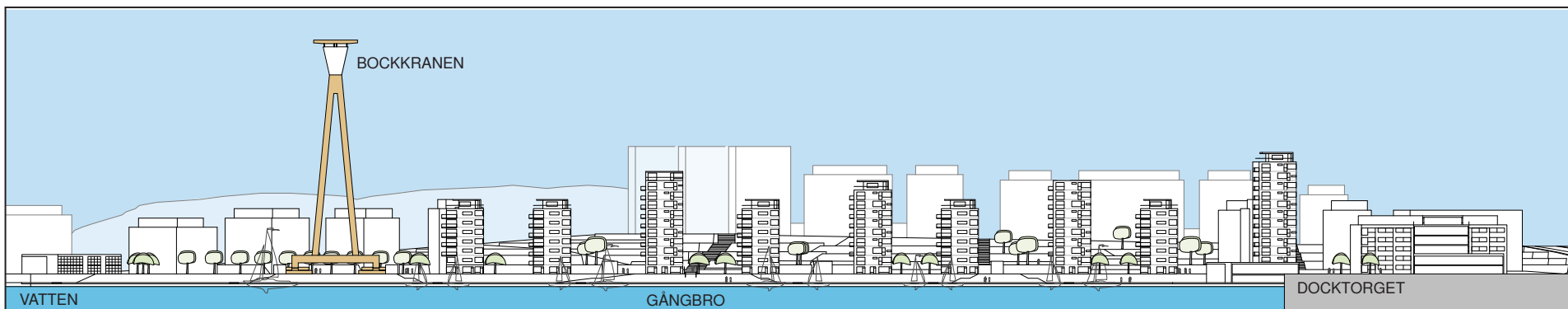
Parkering sker på lokalgatorna och i garage under gårdarna. På dockans västra sida finns befintliga konstruktioner vilket gör att det är lämpligt att garagen byggs ovan mark. Gatan innanför höjs för att öka utblicksmöjligheterna. På dockans östra sida är parkering förlagd till källarvåningen vars utsträckning begränsas av den befintliga betongkonstruktion som sträcker sig längs kajen.

Bockkranen omges av öppna ytor som kan användas för evenemang och marina aktiviteter. Längst ut, där dockan möter älven föreslås på ömse sidor låga paviljonger för tillfälliga ändamål eller restauranger.



1,3. Bebyggelsen kring torrdockan.

2. Längdsektion genom torrdockan.



2.

Längs kajerna löper träbryggor som i två nivåer når ner till vattnet. I dockans inre del avslutas bryggsystemet med ett trädäck i flera nivåer. En låg byggnad innehållande restaurang/butiker tar upp nivåskillnaden mellan brygga och kaj. En gångbro tvärs över dockan sammanbinder kajstråket i öster med gångsystemet mot väster. Utrymmet under bron är generöst då kajerna, och därmed bron, ligger på +14.0.

Nivåskillnaden mellan området kring dockan och platån utformas som terrasser där trappor och handikappanpassade ramper knyter de olika nivåerna till varandra. Slänten utformas med växtlighet, skulpturer och belysning. Det norra huvudgångstråkets förbindelse med platån markeras av två byggnader.

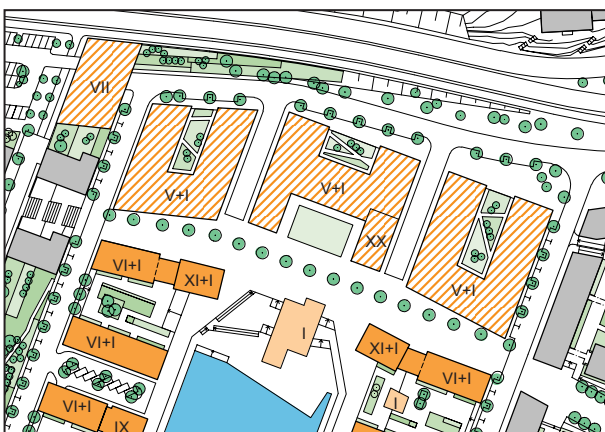
3.



FÖRSLAGET



1.



2.

1. Torget i dockans inre del innan området bakom bebyggt.
2. Framtida kontorsbebyggelse.
3. Backen utmed Kvarnbergets östra sida.
4. Bebyggelsen på kajen.

I dockans inre del reserveras ett centrumområde vars innehåll får bestämmas av framtida behov. En provisorisk utformning av detta område kan innehålla markparkering och utomhusaktiviteter.

Utmed Kvarnbergets östra sida föreslås en nyanlagd backe som delvis tar hand om de stora sprängkanterna. Via gångstigar i den trädbevuxna slanten når gångstråket platån och löper vidare mot skolan och parken.

I backen ställs väster om bockkranens fot fem friliggande hus med varierande höjder mellan fyra och sex våningar plus vind. Gavlarna markerar gatans läge och byggnadernas placering och orientering ger god utsikt mot dockan och staden. Då marken innanför husen fylls upp är parkeringshusen under gårdarna enkelt byggda utan schaktningsarbeten.

Mellan Kvarnberget och kajen i söder avslutas bebyggelsen mot väster med tre kvarter. De friliggande byggnaderna är vridna i förhållande till kajlinjen för att öka solinfallet på gårdarna samt utsikten mot älven och Älvsborgsbron. Garage kan förläggas under gårdarna.



3.



4.



FÖRSLAGET

PLATÅN

Platåns höga läge är välexponerat mot Eriksberg och älvrummet och ansluter till Bräcke egnahemsområde. Platån sluttar svagt mot norr.

Platåområdet utformas som en öppen kvartersplan med blandad bebyggelse. Byggnaderna trappas ner kontinuerligt, från hus med mellan sju och nio våningar i utsiktslägena i öster till tvåvånings radhus i väster. På detta sätt nyttjas kvällssolen maximalt. Längs områdets norrsida står en rad friliggande punkthus, som även fortsätter i slänten som markering för huvudgångstråket.

De nord-sydliga huslamellerna längs slänten mot öster utformas med öppningar för att det låga västerljuset skall nå gatan och bebyggelsen nedanför slänten.

Huvudgångstråket skär planen i en sned vinkel och bildar en rad varierade platsbildningar. I områdets mitt finns ett torg som blir



1.

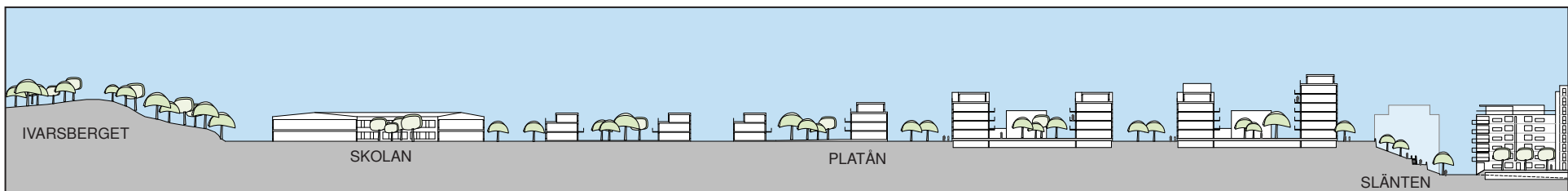
samlingsplatsen för de omgivande kvarteren.

Parkering sker i huvudsak som markparkering längs de nord-sydliga gatorna och på parkeringsfält i norr, i övrigt som garageparkering under gårdarna på de fyra stora kvarteren i sydöst. I släntens norra ände finns en reserv-

yta för ett framtida parkeringsdäck.

I väster avslutas bebyggelsen med skola och idrottshall. En fotbollsplan för 11-mannaspel anläggs här med Ivarsbergets ekbacke som naturlig läktare.

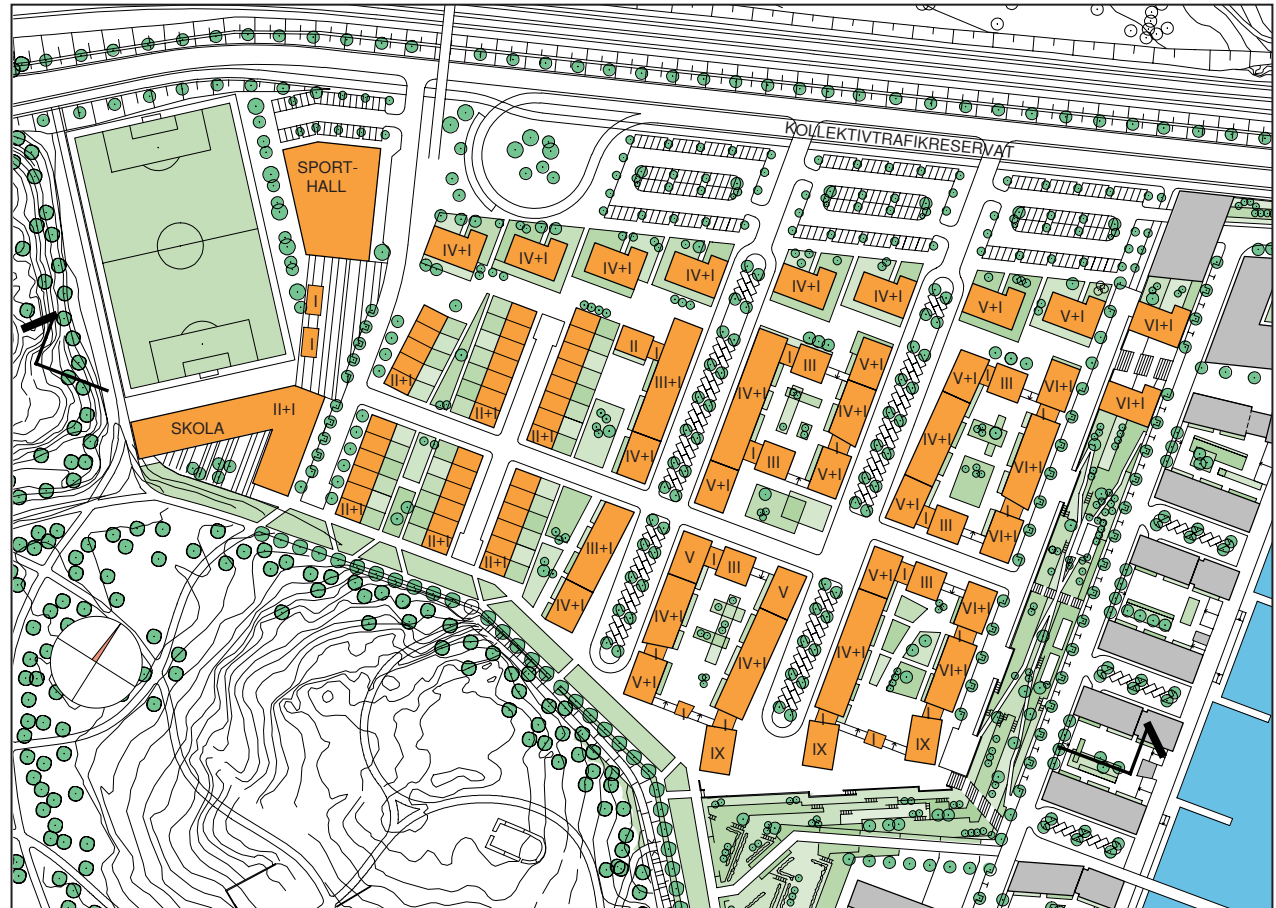
3.





2.

1. Platån
från norr.
2. Platån
från väster.
3. Sektion genom
platån.
4. Plan över platå-
området.



FÖRSLAGET

FÄRJENÄSPARKEN

Färjenäsparken är Norra Älvstrandens största park. Den är formad utifrån landskapets förutsättningar. Det är en park både för de som kommer att bo i Västra Eriksberg, de som bor i Bräcke och andra delar av Hisingen, men också för övriga göteborgare. Parken har jämförts med Slottsskogen vars yta är drygt fem gånger större. För parken gäller att i ett första skede skapa tydliga grönskande ramar och rum kring några av de aktiviteter vi har behov av idag och lämna andra ytor obearbetade. Parken kommer då att kunna utvecklas under många år på det sätt som skett i Slottsskogen.

Tanken med förslaget till utformning av parken är att ta tillvara och förstärka den tydliga kontrasten mellan den landskapliga parken och de relativt täta stadskvarteren. Parken formas

här på sina villkor. Den är avgränsad mot bebyggelsekvarteren med den klassiska stadsparken som förebild. Den har en tydlig gräns och en offentlig prägel. Parkens entrépunkter markeras särskilt.

Parkens kanske viktigaste funktion är som promenadområde. Därför måste den vara lätt att nå från den omgivande bebyggelsen. Flera alternativa promenadvägar finns runt Kvarnberget och i pelousen. Nätet av gångvägar överbryggar den kraftfulla sprängkanten på ett par ställen med både ramp och trappor.

Parkens historiska lämningar tas tillvara och inlemmas i parken. Gatorna, kyrkoruinen, bergkanten och färjeläget är exempel på det.

Parken består av fyra delar:

Stranden

Färjenäs gamla färjeläge utvecklas med strandcafé och uteservering. Vid pelousens fot anläggs ett strandbad innanför små skyddande öar. Det mjukt formade "naturliga" badet övergår i öster mot kajstråkets strikta stenkaj och system av träbryggor.

Pelousen

De tre bergen omger den stora grasmattan eller pelousen som sluttar mot söder ner mot älven. Den gallras fram ur den igenväxande vegetationen och formas som en mjuk dalgång med stora gräsytor för lek och spel. Pelousen är den stora samlande ytan i parken. Bergens vegetationsbryn tydliggörs och små dungar med olika trädbestånd utgör en spän-

1.



2.



3.



nande övergång mot bergssidorna.

Kvarnberget och Ivarsberget

Kvarnberget görs tillgängligt med nya gångvägar. Befintliga murar från trädgårdar och husgrunder lagas och kompletteras för att omgärda parkens trädgårdar. Mot Kvarnbergets tillgänglighet och kulturinslag kontrasterar Ivarsberget som får vara "vilt och orört". Strömsberget i väster har sin givna prägel med befintlig bebyggelse och som skärm mot trafikleden.

Kanten mot bebyggelsen

Idrottsanläggningen ligger som en gräns mellan park och bebyggelse i norr. Norr och öster om Kvarnberget får Färjenäsparken en nyanlagd del mot bebyggelsefronten. Denna del av parken avgränsas rumsligt av bebyggelsen och bergskanten och bildar en både grönskande och dramatisk parkdel lutande ner mot Göta Älv.

1. Vy mot öster från Färjenäs.

2. Pelouse i Hagaparken, Stockholm.

3. Vy utmed Gamlebrunnsgatan i Färjenäs.



- | | |
|----------------|------------------|
| 1. Badstrand | 6. Trädgårdar |
| 2. Pelouse | 7. Utsiktsplats |
| 3. Kvarnberget | 8. Lekplats |
| 4. Ivarsberget | 9. Strandcafé |
| 5. Kyrkoruin | 10. Strömsberget |

FÖRSLAGET

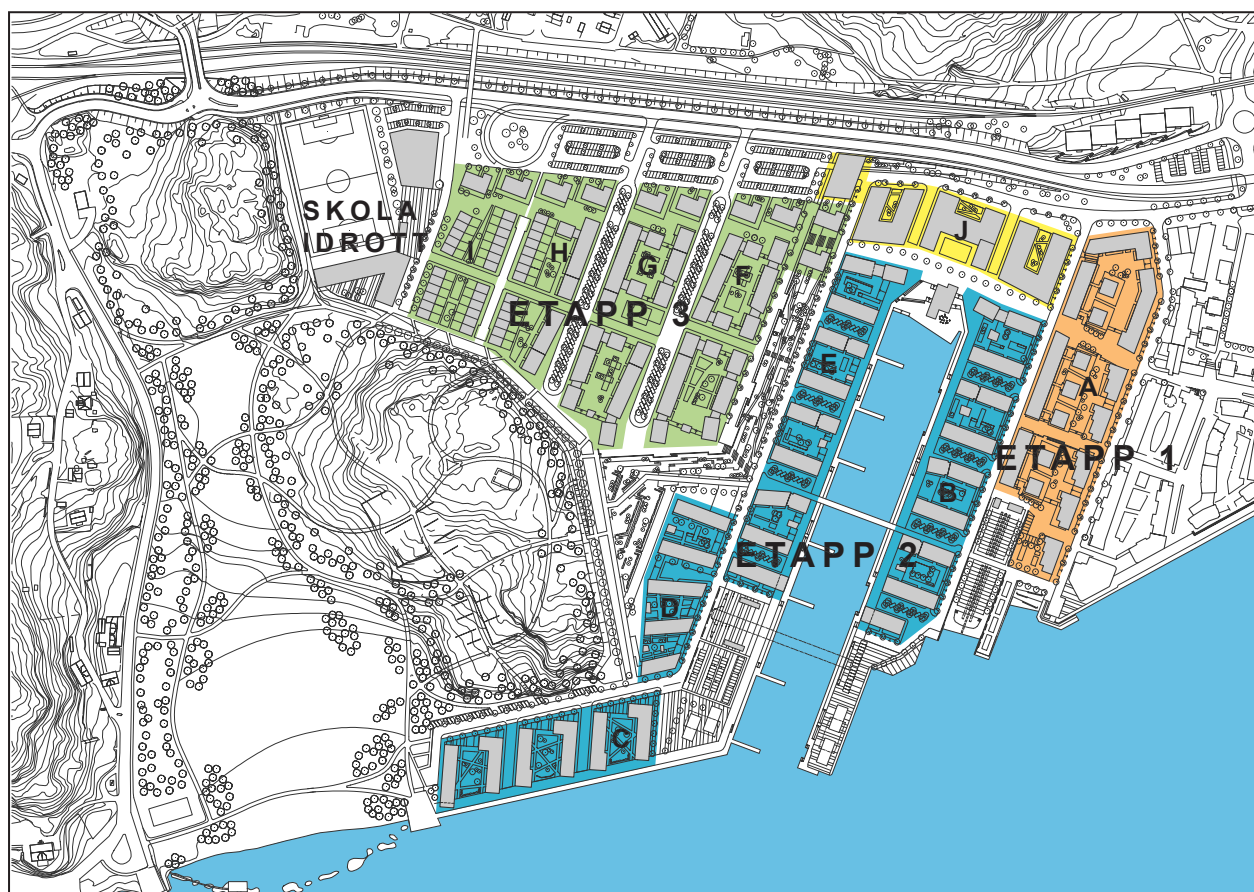
ETAPPUTBYGGNAD

Utbyggnaden av Västra Eriksberg som innehåller c.a 193 000 m² bostäder och 9 000 m² verksamhetslokaler sker etappvis. Etapputbyggnaden är huvudsakligen tänkt att ske från öster till väster, och inom etapperna från vattnet och inåt. Utbyggnadsordningen är flexibel och är knuten till infrastrukturutbyggnaden längs järnvägen samt marknadssituationen.

Området innanför torrdockans norra del inräknas inte i de tre etapperna, utan lämnas som utredningsområde. Uppskattningsvis kan här rymmas ytterligare knappt 30 000 m² kontor

och verksamhetslokaler, samt en mindre del bostäder.

OMRÅDE	BTA (m ²)		
	totalt	bostäder	lokaler
A. STAPELBÄDDSSOMR.	31.000	30.300	700
SUMMA ETAPP 1	31.000	30.300	700
B. ÖSTRA DOCKOMR.	33.100	31.600	1.500
C. KAJEN	21.600	21.400	200
D. BACKEN	13.200	13.200	
E. VÄSTRA DOCKOMR.	32.300	30.800	1.500
SUMMA ETAPP 2	100.200	97.000	3.200
F. PLATÅN I	28.800	28.500	300
G. PLATÅN II	20.900	20.900	
H. PLATÅN III	10.500	10.400	100
I. PLATÅN IV	6.500	6.500	
SUMMA ETAPP 3	66.700	66.300	400
SKOLA, IDROTTSHALL	4.700		4.700
SUMMA TOTALT	202.600	193.600	9.000
J. UTREDNINGSOMR. (c.a)	27.000	6.000	21.000



ALLMÄN PLATS

-  Allmän plats - park
-  Allmän plats - idrott
-  Allmän plats - gator
-  Allmän plats - torg, platser och stråk



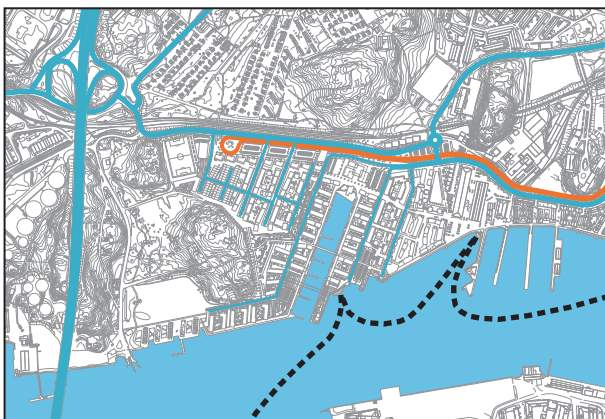
FÖRSLAGET

TRAFIK

Huvudförsörjningen av bil- och kollektivtrafik till Västra Eriksberg tänks ske via Ivarsbergsmotet och rondellen vid Krokängsporten. Mellan dessa punkter anläggs en ny huvudgata. Platån matas via tre lokalgator som ansluter till huvudgatan. Eriksbergsgatans förlängning utgör tillfart till området kring dockan och till stapelbäddsområdet.

Ett reservat för kollektivtrafik, bussar och på sikt även spårväg, sträcker sig från de östra delarna av Eriksberg längs den nya huvudgatan fram till en vändplats vid idrottshallen.

-  Huvud- och lokalgator
-  Reservat för kollektivtrafik
-  Färja
-  GC-huvudstråk

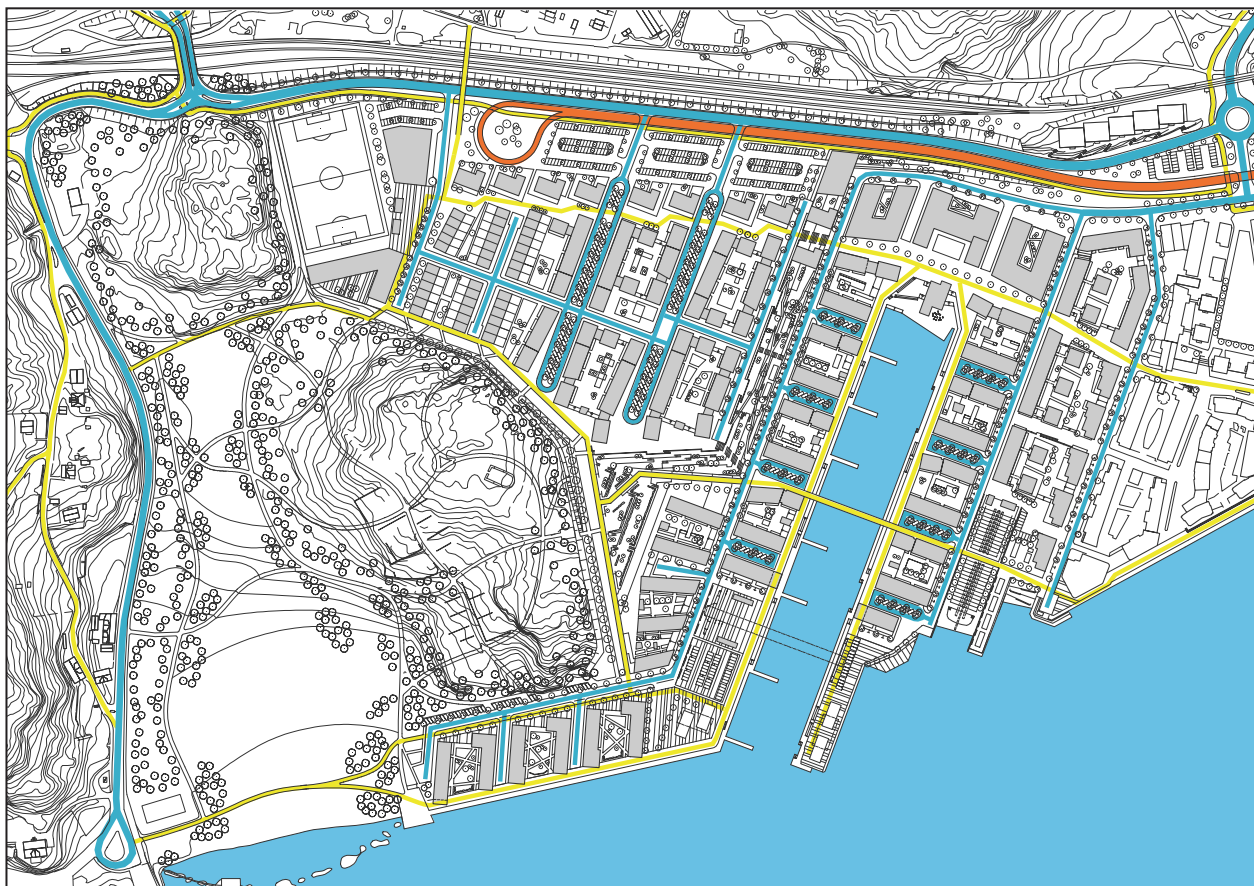


Trafiköversikt.

En ny hållplats för Älvsnabben föreslås mellan stapelbädden och bockkranens östra fot, ungefär vid den tillfälliga hållplatsen intill Terra Nova-varvet.

Gångstråket från Eriksbergstorget fortsätter över det nya torget i dockans inre del

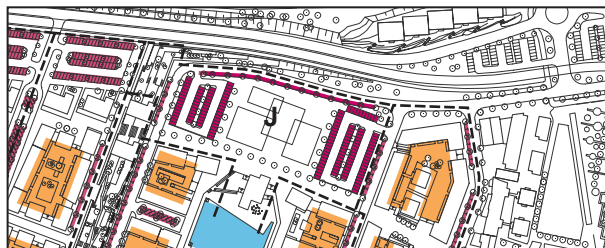
mot skolan där även en bro över järnvägen kopplar till Bräcke. Kajstråket i öster förlängs till kajerna runt dockan och mot väster, och får via bron över dockan en förlängning som sträcker sig upp i parken. I slanten finns trappor och handikappramper.



PARKERING

För området eftersträvas en parkeringsplats per lägenhet oaktat upplåtelseform. För att uppnå detta i stapelbäddsområdet och kvarteren längs dockans kajer behövs en parkeringsreserv vid torget i dockans inre del.

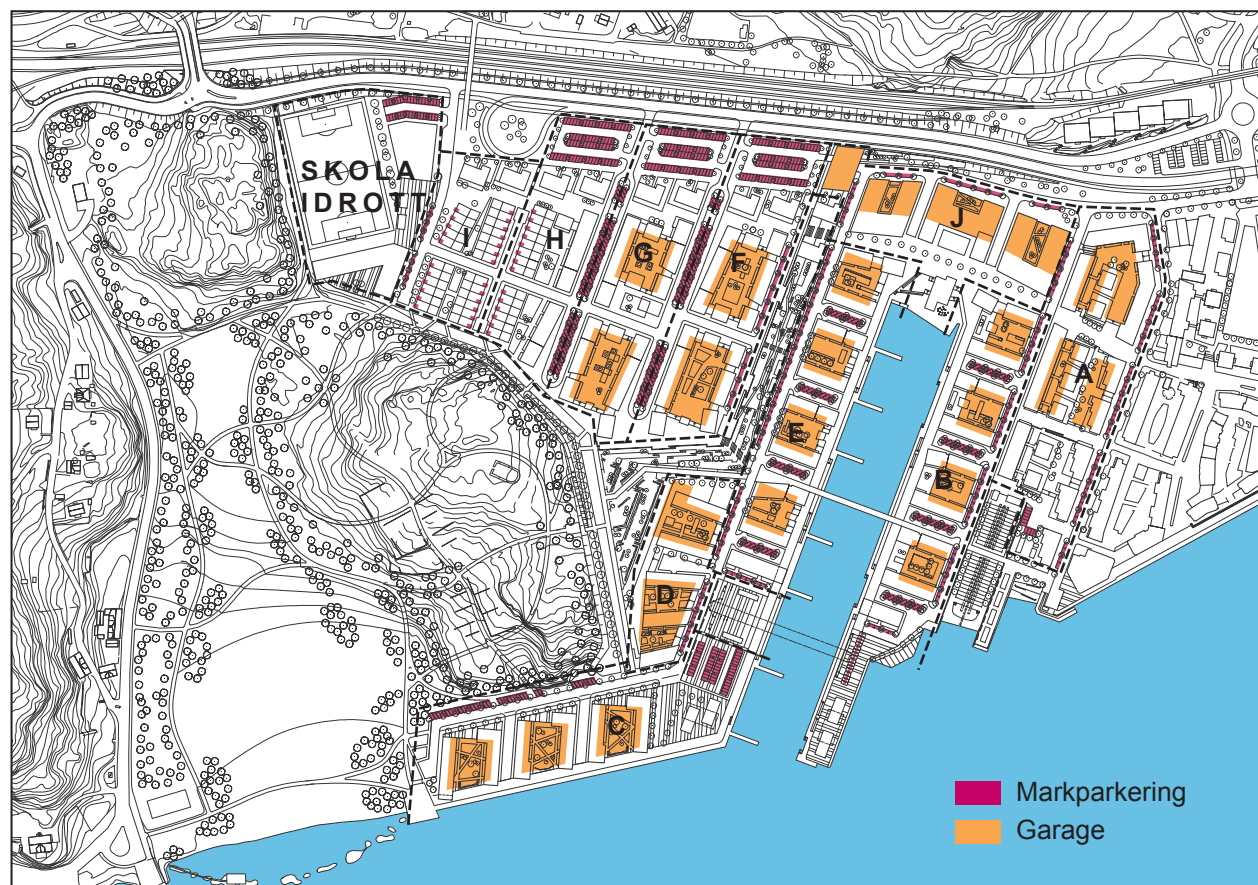
OMRÅDE	PARKERING		
	totalt	garage	mark
A. STAPELBÄDDSSOMR.	226	173	53
SUMMA ETAPP 1	226	173	53
B. ÖSTRA DOCKOMR.	250	164	86
C. KAJEN	233	159	74
D. BACKEN	140	130	10
E. VÄSTRA DOCKOMR.	244	168	76
SUMMA ETAPP 2	867	621	246
F. PLATÅN I	271	164	107
G. PLATÅN II	247	132	115
H. PLATÅN III	102		102
I. PLATÅN IV	32		32
SUMMA ETAPP 3	652	296	356
SKOLA, IDROTTHALL	29		29
J. UTREDNINGSSOMR.			
OBEBYGGT	180		180
BEBYGGT	c.a 520	c.a 500	c.a 20



Utredningsområdet innan detta bebyggs.

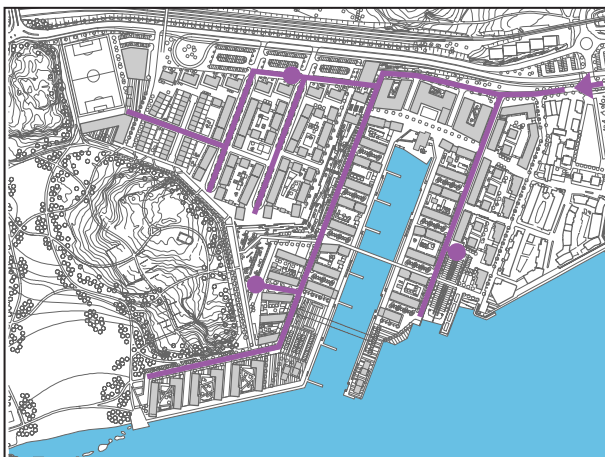
Detta löses som markparkering så länge utredningsområdet i dockans förlängning är obebyggt, och senare i parkeringsdäck. Dessa parkeringsdäck kan komma att ligga i kontorshus, enligt illustrationen, eller som fristående parkeringshus.

Om hamnbanan i framtiden flyttas kan ytan utmed spåren bebyggas med bostäder. De parkeringsplatser som då försvinner kan ersättas i ett parkeringsdäck i släntens norra del.



FÖRSLAGET

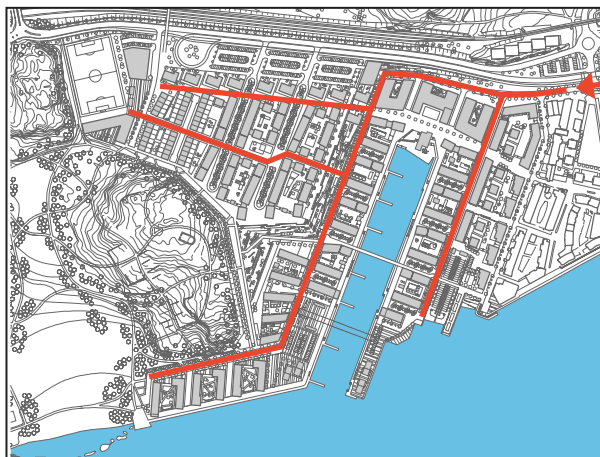
TEKNISK FÖRSÖRJNING



- Huvudledning EI
- Transformatorstation

El

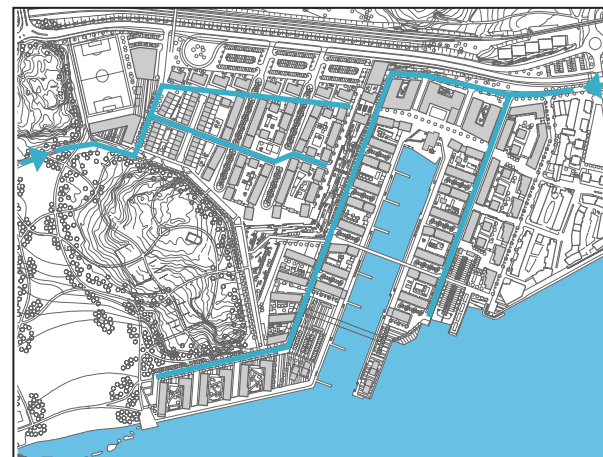
Huvudledningar för kraftförsörjning placeras i gatustrukturen. Tre transformatorstationer placeras avskilda från bostäderna inom området. För elförsörjningen krävs en transformator effekt på c.a 3 MW.



- Huvudledning Fjärrvärme

Fjärrvärme

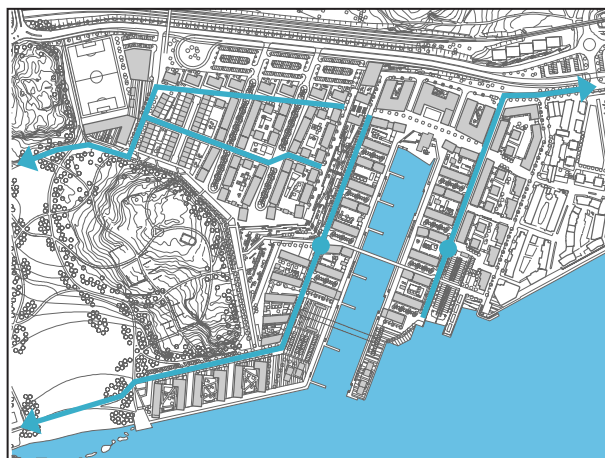
Området ansluts till befintlig fjärrvärmeledning i Eriksbergsgatan.



- Huvudledning Vatten

Vatten

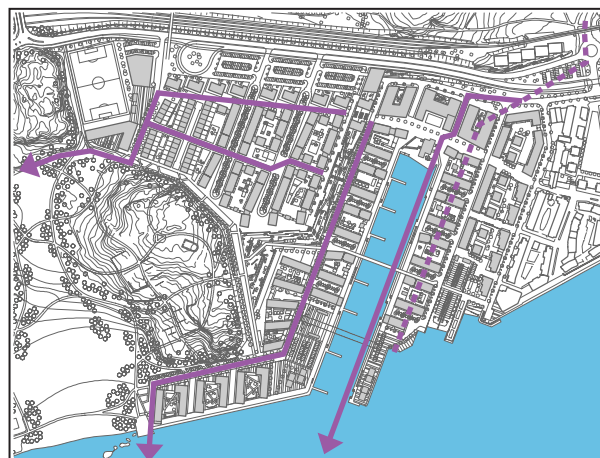
Dricksvattenförsörjning ordnas med anslutningsledningar till Valskvarnsgatan och platån. Brandvattenuttag skall anordnas inom området.



— Huvudledning Spillvatten
● Pumpstation

Spillvatten

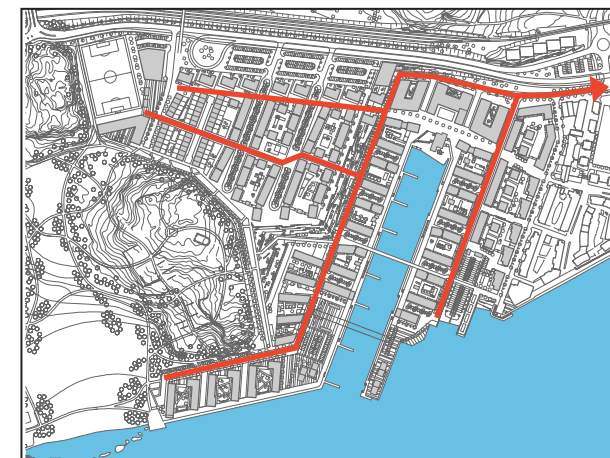
Spillvatten avleds till Valskvarnsgatan och Karl IX's väg mot regionalt tunnelsystem för rening vid Ryaverket. Lokal pumpstation krävs i områdets sydvästra del.



— Huvudledning Dagvatten
- - - Befintlig ledning

Dagvatten

Området genomkorsas av en 1 500 mm dagvattenledning från Krokängsområdet. Denna skall flyttas från ett läge öster om dockan till att ligga i dockans östra sida. Dagvatten inom området ansluts till denna ledning alternativt till andra utloppsledningar och vidare ut i älven.



— Huvudledning Sopsug

Sopsug

Vid Krokängsentrén till Eriksberg ligger en centralbyggnad för källsorterande sopsug med tre fraktioner. Anläggningen har varit i drift sedan nybyggnationen startade på Eriksbergsområdet och är placerad och dimensionerad för att även försörja Västra Eriksberg. I gatu- och gångstråk läggs en stamledning till vilken blivande fastigheter skall anslutas. Sopsugsanläggningen administreras av en samfällighetsförening.

Den östra delen av programområdet har ursprungligen utgjorts av en vik med en nederoderad bäck. Jordlagren består främst av lera, men i omgivningen finns högre bergspartier, som delvis är täckta av friktionsjord. I samband med områdets exploatering för industriverksamhet har marken fyllts upp och fyllnadstjockleken närmst Göta älv kan vara 3 á 4 m.

Torrdockan är till största delen grundlagd på berg. Övriga anläggningar, inklusive kajen, är grundlagda på kohessionspålar. Stapelbäddar och kranspår består av kraftiga betongkonstruktioner på tätt slagna pålar vilket ställer speciella krav på byggnadernas utformning och planering. Platån är till stor del en avsprängd bergsrygg med jordförekomst inom den norra delen mot järnvägen.

För Norra Älvstranden Utveckling AB gäller att förändringen av Norra Älvstranden skall ske med minsta möjliga påverkan på miljön vad gäller utnyttjande av naturens resurser exempelvis vid val av material och energislag samt förbrukning.

Målsättningen är att all verksamhet i området skall bidra till en varaktig och hållbar utveckling som även tillfredställer de behov som finns idag.

Utbyggnad och förvaltning skall ske enligt kretsloppsprincipen d v s vad som utvinns ur naturen skall på ett uthålligt sätt kunna användas, återanvändas, återvinnas eller slutligt omhändertas med minsta möjliga resursförbrukning och utan att naturen kommer till skada.

I samband med upprättandet av detaljplan för Västra Eriksberg 1995 redogjordes för effekter på miljön. Sammanfattningsvis bedömdes området lämpligt för ny bebyggelse med stort inslag av bostäder. Innehållet i det nya planprogrammet, parken undantagen, skiljer sig inte nämnvärt från innehållet i gällande plan.

MARK OCH MARKFÖRORENINGAR

Planområdet är ett gammalt industri- och varvsområde där mer än hundra års verksamhet lämnat spår i marken. Därför har konsultfö-

retaget VBB VIAK i samråd med miljöförvaltningen genomfört en undersökning av marken. Undersökningen visar dels att marken på sina ställen innehåller föroreningar, dels att det finns behov av mer detaljerade undersökningar för att fastställa omfattningen av dessa föroreningar innan bygge eller schaktningsarbeten påbörjas.

Fördjupade markundersökningar utförs därför i samband med upprättade av detaljplan. Då sker även planeringen för transporter och slutligt omhändertagande av förorenade schaktmassor.

BULLER

Området kan karaktäriseras som en relativt ostörd stadsdel trots sitt centrala läge i staden.

Området utsätts för trafikbuller från främst Oscarsleden och Älvsborgsbron. Även båt och järnvägstrafiken på hamnbanan är ytterligare bullerkällor, men ej av sådan omfattning att de ger upphov till större bullerstörningar.

Riksdagen beslutade i mars 1997 att 55 dBA (ekv) som riktvärde utomhus (vid fasad), normalt ej bör överskridas vid nybyggnation av bostäder. Motsvarande riktvärde inomhus är 30 dBA. Åtgärder som krävs för att uppnå dessa värden bestäms i respektive detaljplan.

Eventuella avsteg från riktvärdena (t ex om tysta sidor kan användas) redovisas och motiveras.

Även framtida spårvagnstrafik behandlas.

KOLLEKTIVTRAFIK

Området skall erbjuda en god kollektivtrafik för att minska bilbehovet och därmed på sikt minska antalet bilar. Målsättningen för Norra Älvstranden är att kollektivtrafiken ska stå för 40% av transporterna, vilket motsvarar innerstadens nivå.

RISK FÖR HÄLSA OCH SÄKERHET

I den fördjupade översiktsplanen för farligt gods från år 1997 anges säkerhetsavstånd till hamnbanan, 80 m till bostäder och 30 m till verksamheter.

I samband med planeringen för bostäder söder om Slottsberget (2 km öster om föreliggande programområde) bedömdes att läget för den förslagna bostadsbebyggelsen kunde accepteras ur risksynpunkt. Avståndet till farleden från föreslagen bebyggelse är större i detta programområde än i bebyggelsen söder om Slottsberget varför älvtransporterna inte bedöms påverka planens utformning.

Ledningssgrupp:*Kjell-Ove Eskilsson**Stadsbyggnadskontoret**Per-Olof Martinsson**Fastighetskontoret**Max Falk**Trafikkontoret**Mats Karlsson**Norra Älvstranden Utveckling AB**Lars Ivarson***Arbetsgrupp:***Jöran Bellman**Stadsbyggnadskontoret**Martin Clase**Olle Lindkvist**Norra Älvstranden Utveckling AB**Annelie Waktel Rendahl**Gunnar Werner**Pietro Raffone**Arkitekturkompaniet AB**Bibbi Olsson**Erik Persson**Bengt Isling**Nyréns Arkitektkontor AB***Modell:***Modell & Form*

