

Synpunkter på
Program för detaljplaner
SÖDRA ÄLVSTRANDEN
Delen Rosenlund – Lilla Bommen

Göteborg 2006-12-05

Byggnadsnämnden
Box 2554
403 17 Göteborg

Införs på www.medborgarkraften.com
och Dialog Södra Älvstranden.
Sänds även till Banverket V banregionen

Program för detaljplaner
SÖDRA ÄLVSTRANDEN
Delen Rosenlund - Lilla Bommen

Synpunkter!

Med hjälp av Dialog Södra Älvstranden och parallella stadsanalyser har en målbild och ett program i form av ett diskussionsunderlag tagits fram. Området skall bli ett levande attraktivt centrumområde för hela regionen. Trafikfrågorna har tillåtits träda tillbaka för frågor kring innehåll och gestaltning. Det är hög tid att genomlysa helheten. Hur skall till exempel den lokala trafiken lösas för att målbilden skall kunna förverkligas?

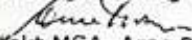
Trafiken: Hittills är det genomfartstrafiken som behandlas och åtgärder som kan finansieras med hjälp av statliga medel som prioriteras. Biltunneln (Götatunneln), tågtunneln (Västlänken) och spårvagnsleden (Kringen), är exempel. Lokaltrafikens behov och utformning diskuteras inte. Skall Södra Älvstrandens målpunkter t ex nås av såväl den regionala som lokala kollektivtrafiken utan byte? Som det nu planeras kommer området kring Lilla Bommen att uppfylla ett sådant krav. Inte de kring Stora Bommen och Heurlins plats. Är lösningen, för att målbilden skall kunna förverkligas, en hållplats under Stora Otterhällan, förberedd för en lokal länk till Norra Älvstranden i direkt anslutning till Stora Bommens kollektivtrafikterminal?

Förslag: Västlänkens alternativ med sträckning under Stora Otterhällan väljs och kompletteras med en hållplats under Stora Otterhällan med förberedelser för en lokal tunnel till Norra Älvstranden. I berget (10 gånger billigare än att bygga i leran) anordnas en rymlig stationshall där genomfartstrafiken separeras från region- och pendeltågtrafiken. Huvudutgången leder till Stora Bommens kollektivtrafikterminal och sekundära utgångar till, affärs-, förvaltnings- och restaurangstråken utmed Stora Badhusgatan, Kungsgatan samt Lilla Torget anordnas. Hiss till Otterhällans topp och utsiktsplats tillkommer. Externa parkeringar och bilpooler nås via tågen.

Ett landmärke på Otterhällans topp i form av ett sjömärke får accentuera berget och annonsera hållplatsen från alla delar av området. Det kulturella arvet som omnämns i programmet förvaltas därmed väl genom att beakta forna tiders vilja.

Bildbilagor: Historiska bilder I-III. Förslag: Hållplats Stora Otterhällan Sid 1-8

Med vänlig hälsning


Arkitekt MSA Arne Person
Rodergatan 7
426 76 V Frölunda
e-post: arne.person@hem.utfors.se

Göteborg 2006-12-05

Banverket Västra banregionen
Projektchef Gabriella Burel
Box 1014
405 21 Göteborg

Kopia till Byggnadsnämnden
Införs på www.medborgarkraften.com

Angående Västlänkens dragning genom Göteborg och planeringen av Södra Älvstranden

Programsamråd för Södra Älvstranden pågår. Västlänkens sträckning och utformning har stor betydelse för programmets utformning och genomförbarhet. Mina synpunkter gällande Västlänken översänds härmed till Banverket trots att samrådstiden för Järnvägsutredningen passerat.

Bakgrund: Arkitekt och boende i Älvsborg. Aktiv i Medborgarkraften i Älvsborg. Trafiken genom stadsdelen är fortfarande en av huvudfrågorna för nätverket. Trafiksituationen för skärgårdsborna har under årtionden diskuterats och mängder med förslag har studerats. En uppdelning av trafiken, har setts som en framkomlig väg. Medborgarkraften översände tidigt till Västtrafik ett förslag om att dra färjetrafik in till Skeppsbron. Detta ledde till en upphandling med optioner, som innebar provturer med snabbfärjor dit. Till Dialog Södra Älvstranden inlämnades senare som privatperson förslag om att anlägga en kollektivtrafikterminal vid Skeppsbron som inkluderade alla former av kollektivtrafik, som färje-, spårvagns-, buss- och tågtrafik. Till anläggningen skulle också finnas en bilpool.

Planeringen för Södra Älvstranden har fortsatt och nu lett fram till ett programsamråd. Området betraktas, som ett blivande regioncentrum med terminalanläggning vid Skeppsbron för bland annat färjor men inte tåg. Västlänken omnämns endast summariskt.

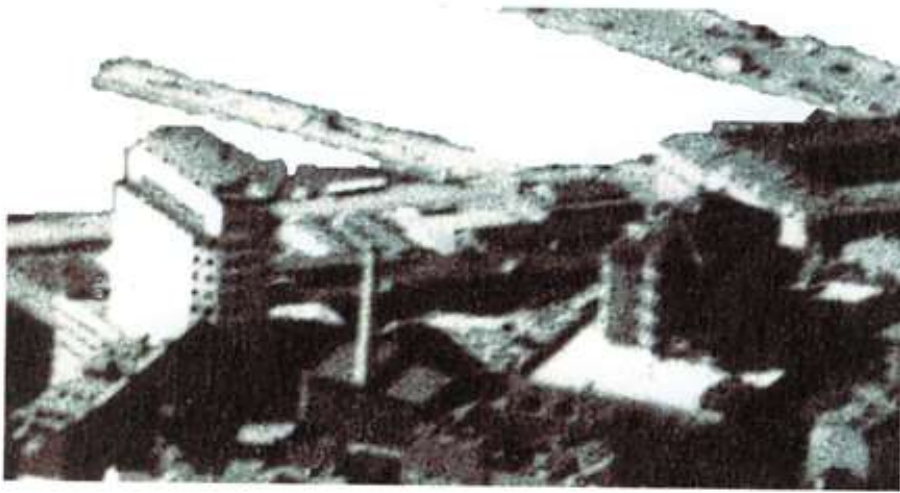
För att lyckas med en färjeterminal vid Skeppsbron anser jag att resenärerna bör nå regiontrafiken utan byte. Samma krav bör ställas av regioninvånarna när de skall till sitt regioncentrum med målpunkter som: Älven, Länsstyrelsen, domstolar, förvaltningar, de moderna butiksgatorna, museer, kultur, skolor (Pedagogen och Lindholmen), arbetsplatser, bostäder och skärgårdsbåtarna till kustsamhällena och Göteborgs arkipelag.

Järnvägsutredningen anger att alt.Södra Älvstranden kan bli 1,8 mdkr billigare än alt. Stora Hamnkanalen. Trots dess försening av älvstrandsplaneringen tycks det vara det populäraste.

Mitt förslag är, att i nästa skede långsiktigt utreda vinsterna med en knutpunktshållplats med expresspår under Otterhällan. En sådan kanske krävs för att lösa tillgänglighetsfrågorna och få ekonomi i exploateringen av Södra Älvstranden enligt de visioner medborgarna har för området.

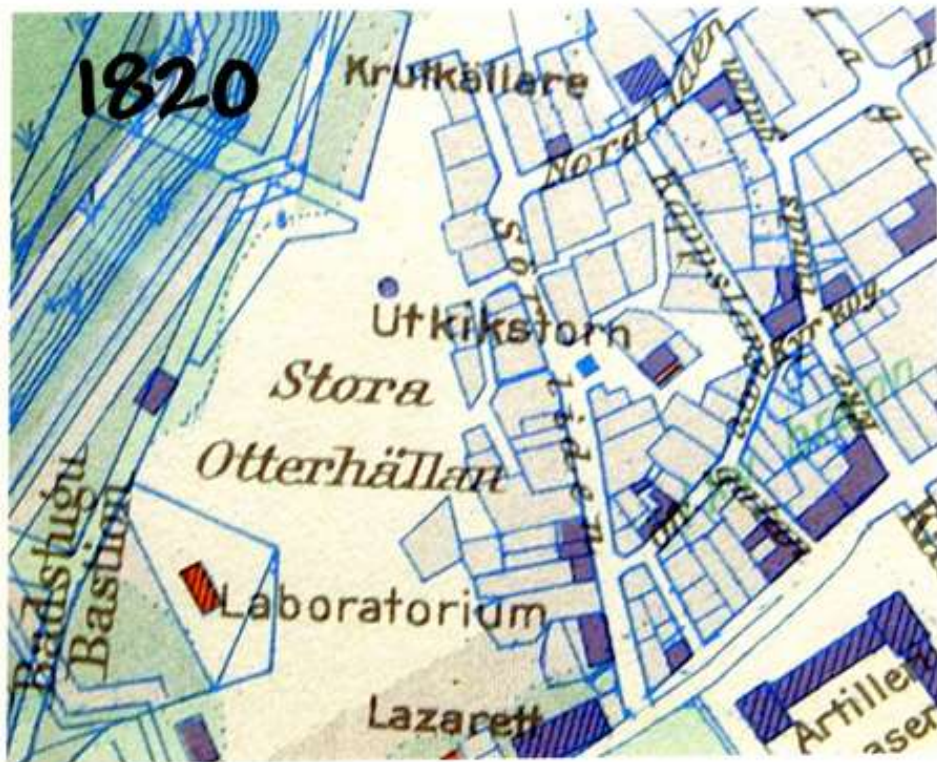
Med vänlig hälsning


Arkitekt MSA Arne Person
Rodergatan 7
426 76 V Frölunda
Tel 031 291893
e-post: arne.person@hem.utfors.se



historiska bilder I

Stora Otterhällan



historiska bilder II

Stora Otterhällan



år 2006

historiska bilder III

Stora Otterhällan



VÄSTLÄNKEN

förslag sid 1

hällplats
Stora Otterhällan

planområdet för S Älvstranden



Förslag S Älvstranden (Järnvägsutredningen)



Förslag Otterhällan

förslag sid 2

hållplats
Stora Otterhällan



Några målpunkter, som nås inom 600m från en tänkt hållplats under Otterhällan

Till dessa kommer alla nya förvaltningar och evenemangsanläggningar som efterhand kommer att etablera sig inom området.

förslag sid 3

hållplats
Stora Otterhällan

Ur Järnvägsutredningen

Utöver höga krav på säkerhet och teknisk standard ser Järnvägsutredningen följande krav som ledstjärnor för stationsutformningen:

- En effektiv och lättorienterad knutpunkt i stadens kollektivtrafiksystem.
- Tillgänglig och trygg för alla
- Byggt med robust och lätt underhållen teknik och material
- En arkitektur som marknadsför kollektivresan

Varje station har en huvudentré kompletterad med en eller flera sekundära entréer. Huvudentrén utformas med god tillgänglighet för såväl gång- och cykeltrafik som för bil- och kollektivtrafik och är placerad på välexponerad plats.

Stationens utformning för dem med funktionshinder är särskilt viktig.

Hållplats Stora Otterhällan

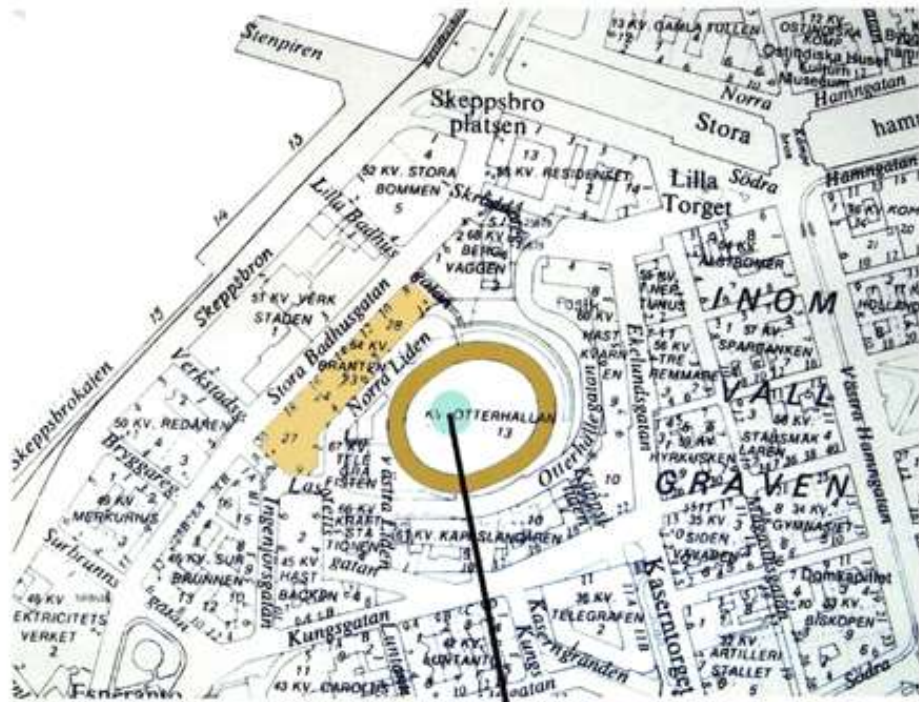
Stationen kan uppfylla Järnvägsutredningens krav. Den blir en knutpunkt i stadens kollektivtrafiksystem med huvudentré till Stora Bommens trafikterminal för Kringen, bussar, Skytteln till Norra Älvstranden och färjetrafiken till Göteborgs skärgård och kust.

Flera sekundära entréer ordnas till de attraktiva målpunkterna runt stationen som nu först ges möjligheter att utvecklas till något unikt för Göteborg.

Stationen disponeras så att genomfarts- och expresstrafiken kan passera stationen utan att behöva sakta in. Pendeltågen ges egna spår genom stationen.

Stationen förses med dagsljusbelysning via en dagsljuskollektor på toppen av Otterhällan. Stationsrummet skall vara voluminöst så att utomhuskaraktär i nära kontakt med kust och hav uppnås.

Dagsljuskollektorn fungerar som landmärke och utsiktsplats och gestaltas som ett sjömärke med två kuber mellan två koner med spetsarna mot varandra. Betydelse: Motorvagn med släp för passagerare under mark (Nattetid belyst).



Dagsljuskollektor

färje-
terminalen

Stora
Badhusgatan

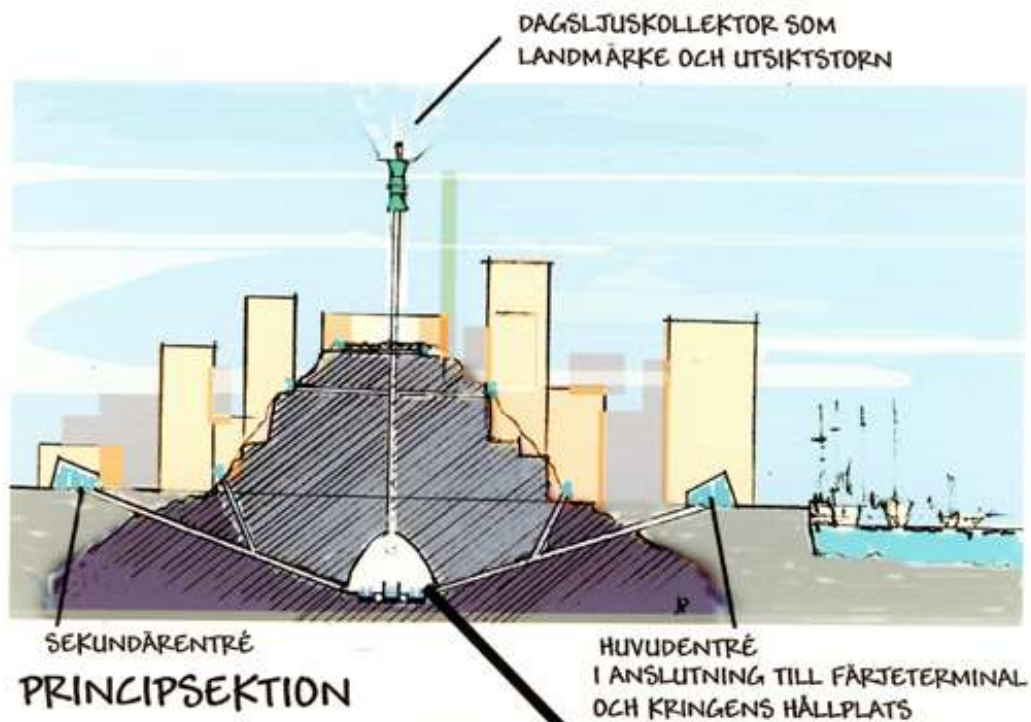
Lilla Torget

Kaserntorget

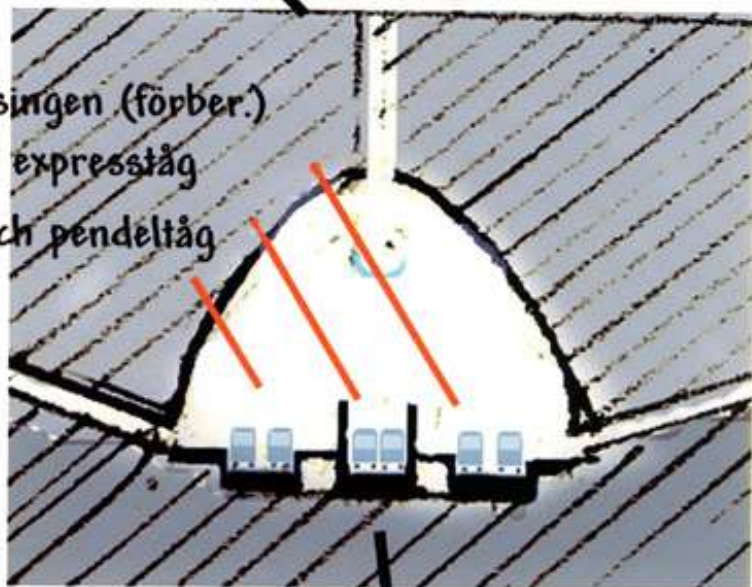
hållplats

Stora Otterhällan

förslag sid 5



tåg till Hisingen (förber.)
 gods- och expresståg
 region- och pendeltåg



hållplats
Stora Otterhällan

förslag sid 6



från Norra Älvstranden



från Packhuskajen

hållplats

Stora Otterhällan

förslag sid 7



dagsljuskollektorn

förslag sid 8

hållplats
Stora Otterhällan