



Trollhättans Stad
Kommunstyrelsens förvaltning

RIKTLINJER FÖR
DEN FRAMTIDA ANVÄNDNINGEN
OCH ÅTGÄRDER PÅ

NOHABJÄRNVÄGEN

Godkänd av Kommunstyrelsen 2008-10-15

RIKTLINJER FÖR DEN FRAMTIDA ANVÄNDNINGEN OCH ÅTGÄRDER PÅ

NOHABJÄRNVÄGEN

Samtliga bilder och foton publiceras med erforderligt tillstånd. Där inget annat anges är Susanne Nilsson fotograf.

Upphovsrätt till kartmaterial: Trollhättans Stad.

FÖRORD

Denna rapport är resultatet av den utredning som gjorts om vad man kan göra med Nohabjärnvägen i framtiden. Utredningen sträcker sig från Erik Carlssons rondell i söder till Magnus Åbergsgatan i norr. Kommunstyrelsens förvaltning – Kontoret för Hållbart samhälle har i samråd med Miljö-, Stadsbyggnads- och Tekniska förvaltningen tagit fram alternativa förslag till riktlinjer för den framtida användningen och åtgärder utmed Nohabjärnvägen. Rapporten redogör även för vilka som ansvarar för de olika åtgärderna.

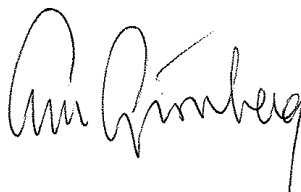
Kommunstyrelsens förvaltning – Kontoret för Hållbart samhälle har haft ansvaret för utredningsarbetet. Ledningsgruppen för planeringsfrågor har utgjort ledningsgrupp för arbetet.

Kommunstyrelsen godkände "Riktlinjer för den framtida användningen och åtgärder på Nohabjärnvägen" den 15 oktober 2008.

KOMMUNSTYRELSEN



Gert-Inge Andersson
Kommunstyrelsens ordförande



Eva Grönberg
Tf Chef Hållbart samhälle

INNEHÅLL

FÖRORD	1
INNEHÅLL.....	2
1. BAKGRUND	3
Motionen 2006	3
Historia	3
Nuvarande förhållanden	3
Markägande	3
Översiktsplanen.....	4
Problem.....	4
Yttrande från andra berörda.....	5
2. RIKTLINJER FÖR FRAMTIDA ANVÄNDNING OCH ÅTGÄRDER	6
3. FORTSATT ARBETE OCH ANSVARFÖRDELNING	7
4. BILAGOR.....	8
Bilaga 1 – Kartor och foton över de olika delområdena.....	8
Bilaga 2 – Kommunstyrelsens protokoll 2008-10-15	16

1. BAKGRUND

Motionen 2006

Ann-Christine Tornebjör-Torslid har i en motion 2006 föreslagit att Kommunstyrelsen får i uppdrag att utreda frågan om järnvägsspåret Tingvalla-Innovatums borttagande. Motiven angavs vara att spåret är en barriär mellan bostadsområden och hindrar goda lösningar avseende biltrafik, gång- och cykelkommunikationer, parker och parkeringsplatser. Spåret används inte och det finns inga planer på att det kommer att användas för järnvägstrafik. På flera platser är det övertäckt med asfalt för biltrafik. Motionen bifölls av Kommunfullmäktige den 5 mars 2007. Kommunstyrelsens förvaltning, kontoret för Hållbart samhälle har våren 2008 getts uppdraget att ansvara för utredningen.

Historia

Den aktuella järnvägsträckan utgör andra generationens järnväg mellan industrierna på Nohab och Bergslagsbanan, den s.k. Nohabjärnvägen. Det första industrispåret byggdes 1893-94 längs nuvarande övre Drottninggatan. På 1930-talet ansågs järnvägstrafiken där genom stadens centrum som ett stort hinder och järnvägen flyttades till nuvarande läge, som då ansågs vara en bra bit öster om stadens bebyggda områden. Men staden växte under de närmaste årtiondena. När stadsdelarna Hjortmossen och Karlstorp byggdes på 1950- och 60-talen fick de avgränsas och utformas med hänsyn till järnvägsbanken. Järnvägsområdet försågs av säkerhetsskäl med stängsel. Gator tvärs järnvägen fick utformas som portar under järnvägen (Hjortmosseporten, Karlstorpporten) med den tidens standard avseende bredd och höjd.

Järnvägsstråket är av kulturhistoriskt intresse för förståelsen av stadens utveckling och strukturen i staden under den viktiga verkstadsepoken på Nohab. Stråket för det första spåret vid Övre Drottninggatan finns kvar genom gatan. Inom Innovatumområdet ska de många spåren så långt möjligt bevaras vid förnyelsen.

Nuvarande förhållanden

Under 1900-talets sista decennier minskade trafiken kraftigt på spåret och har nu sedan många år upphört helt. Växeln för anslutning till Norge-Vänerbanan togs bort vid utbyggnaden till dubbelspår. Spåret befinner sig i kraftigt förfall med en omfattande växtlighet av träd och buskar. Det omgärdas av nätstängsel, också i förfall, samt på vissa ställen låsta grindar. En upptrampad gångstig går vid sidan av spåren, från Magnus Åbergsgymnasiet fram till Slättbergsbanan är den en iordningsställd bredare grusad gång- och cykelväg. Från Gärdhemsvägen förbi Stadens förråd i kv. Grävlingen har spårområdet i princip införlivats i verksamheterna och är inte längre tillgängligt för allmänheten. I samband med förnyelsen inom Innovatumområdet togs delar av spåren bort bl.a. vid infarten till Innovatumområdet.

Markägande

Trollhättans Stad äger marken från Magnus Åbergsgatan fram till strax innan Erik Carlssons rondell ingående i fastigheterna Tingvalla 2:1 respektive Kronogården 3:1. Delen vid Erik Carlssons rondell ägs av Vattenfall Eldistribution AB och delen inom Innovatumområdet av Trollhättans Tomt AB. Spåren/rättigheten till spårtrafik ägs av Peab Sverige AB eftersom de ingick vid övertagandet av Södra Innovatum.

Översiktsplanen

I "Vårt framtida Trollhättan – översiktsplan 2003" anges att Nohabspåret avses bevaras som en gång- och cykelstig där kopplingarna till de omgivande gång- och cykelnäten bör förbättras. Delen mellan Erik Carlssons rondell och Hjortmosseparken redovisas som en spridningskorridor i stadens gröstruktur som ska bevaras.



Utdrag ur "Vårt framtida Trollhättan – översiktsplan 2003".

Problem

Järnvägsbanken medför, särskilt på delsträckan Hjortmosseporten – Karlstorpsporten, en kraftig barriär i stadsdelarna Karlstorp och Hjortmossen. Gårdarna till bostäderna norr om banken avgränsas och skuggas av den höga banken och dess vegetation.

Förskolorna Skogsbacken och Maskrosen samt Hjortens vårdcentral ligger inklämda mellan den hårt trafikerade Lasarettsvägen och järnvägsbanken. Den utökade trafiken på Lasarettsvägen, som förväntas till följd av utvecklingen inom Östra älvstranden, medför att bullerskydd (vallar/plank) måste uppföras mot förskolorna och vårdcentralen för att klara

riktvärdena för buller. Det innebär att dessa kommer att ligga ännu mer inklämda mellan vägen och järnvägsbanken.

Hjortmosseporten är både smal och låg. Den utgör ett nålsöga för kommunikationerna mellan främst Karlstorp, Eriksro, Sylte, Swedenborg och centrum. Den smala sektionen innebär att de övergripande GC-vägarna från söder bl.a. Blåbärsstigen bryts och GC-trafiken måste trängas med biltrafiken.

Bron över Gärdhemsvägen är tillgänglig för allmänheten, men har otillräcklig säkerhet när det gäller staketens utformning.

Järnvägens slipers är med stor sannolikhet impregnerade med arsenik och det innebär därför stora miljöproblem att ta bort dem. Materialet i banvallen kan dessutom bestå av miljöföroreningar som måste undersökas och hanteras vid ev. grävning i materialet.

Yttrande från andra berörda

Vid Byggnadsnämndens behandling av motionen 2006 inhämtades ett flertal yttranden från berörda intressenter:

- Innovatum Kunskapens Hus och Regionmuseet förordade att spåren skulle bevaras med ev. nya användningsområden med koppling till kultur, turism eller industriella behov.
- Miljöförvaltningen anser att ett borttagande av järnvägen kan ge positiva miljöeffekter. Pekar på ev. förekomst av markföroreningar, banvallens betydelse som grön spridningskorridor samt GC-trafiken tvärs järnvägsvallen
- Kultur- och fritidsförvaltningen hade inget att erinra mot att spåren tas bort. Där järnvägen gränsar till Slättbergsbanan önskas att området för idrott utökas åt öster till GC-vägen öster om järnvägsspåret för att bättre kunna hantera de snömängder som uppkommer vid ishallen.
- Tekniska förvaltningen pekar på att banvallen är en barriär i stadsdelarna Karlstorp och Hjortmossen, att Hjortmosseporten är för smal och låg, problemen med GC-trafiken där samt att en gasledning lagts i delar av banvallen. Förordar sammantaget ett borttagande av banvallen.
- Företrädare för Peab AB (Anders Torslid) har vid muntliga kontakter fört fram att de inte har något intresse av att ha kvar järnvägen. Peab vill skänka rättigheten till spårtrafiken till Trollhättans Stad i en paketlösning där Trollhättans Stad också övertar Rysskranen nere vid Åkersjö, där Peab äger kranen men marken ägs av Sjöfartsverket.
- Företrädare för Nohabs Ångloksklubb (Lars Johansson) har vid muntliga kontakter fört fram intresse av att få överta en växel från Nohabjärnvägen att flytta och placera som anslutning till Stallbackajärnvägen från spåret inom sitt område på Stallbacka Södra (kv. Silon). Den bästa växeln är troligen den som tidigare anslutit Nohabjärnvägen till Norge-Vänerbanan, men där finns ytterligare några gamla växlar som kan vara aktuella.

Företrädare för Kommunstyrelsens förvaltning (kontoret för Hållbart samhälle), Stadsbyggnadsförvaltningen och Tekniska förvaltningen har besiktigt hela järnvägssträckningen. Dagens förhållanden illustreras i bifogade kartor och fotografier. I samråd med Miljöförvaltningen har alternativa förslag till riktlinjer för den framtida användningen och åtgärder tagits fram. Förslagen redovisades för Ledningsgruppen för planeringsfrågor den 19 september 2008 som gav följande vägledning för riktlinjerna att föra fram till Kommunstyrelsen för beslut.

2. RIKTLINJER FÖR FRAMTIDA ANVÄNDNING OCH ÅTGÄRDER

Stråket Nohabjärnvägen ska bevaras för att:

- för framtiden kunna se och förstå stadens utveckling och struktur under den viktiga verkstadsepoken på Nohab
- bevara den viktiga gröna spridningskorridoren i stadens grönstruktur
- fungera som en gång- och cykelstig

Det innebär att:

- Så få ingrepp eller åtgärder som möjligt ska göras i stråket
- Stråket ska bevaras som en gång- och cykelstig samt ett grönstråk mellan Erik Carlssons rondell och Slättbergsbanan. Spår och slipers ska i huvudsak ligga kvar och GC-stigen ska ligga vid sidan som idag. GC-stigen ska breddas där det går och behövs samt grusas. Stråket ska utgöra en enkel GC-stig utan belysning och snöröjning. GC-stigen ska anslutas till GC-stråken vid Erik Carlssons rondell respektive söder om Slättbergsbanan.
- Anslutningarna/trapporna vid Hjortmosseporten och Karlstorpsporten till de omgivande gatorna ska ses över, rustas upp och underhållas.
- Vegetation, träd och buskar ska röjas i lämplig omfattning för att öppna upp området, göra det ljusare, mer tillgängligt och framkomligt men ändå bevara det som ett grönstråk. Framtida underhållsröjning av sly ska utföras.
- Samtliga staket på delen Erik Carlssons rondell – Slättbergsbanan tas bort där de inte behövs av säkerhetsskäl vid kraftig nivåskillnad etc.
- Marken vid slättbergen snyggas till och slättbergen exponeras tydligare.
- Bron över Gärdhemsvägen stängs av för allmänheten genom att staket sätts upp tvärs järnvägen mot söder.

Staden ska även:

- Initiera överenskommelse med Peab AB angående äganderätten till spåren.
- Initiera överenskommelse med Nohabs Ångloksklubb om övertagande av en växel.

Som underlag för ev. framtida kompletterande åtgärder gäller följande riktlinjer:

- Slänterna/banken vid förskolorna Skogsbacken och Maskrosen samt Hjortens vårdcentral kan schaktas ner/modelleras och mjukas upp på lämpligt sätt anpassat till de naturliga förhållandena. Vid behov kan spår och slipers tas bort för att åstadkomma bra lösningar. Förskolornas tomter kan utökas åt norr.
- Det kan vara möjligt att ta bort Hjortmosseporten för att kunna åstadkomma bättre gång- och cykelförbindelser mellan Lasarettsvägen och staden. Järnvägsbankens slänter mot porten på båda sidor behöver då schaktas ner/modelleras för att kunna anknyta till GC-stråken i gatunivån.
- Vid behov kan staketen mellan järnvägen och verksamheterna på delen Gärdhemsvägen – Magnus Åbergsgatan tas bort och verksamheterna utöka sina tomter. Nytt staket behöver då sättas upp mot Norge-Vänerbanan. Tillräckligt skyddsavstånd får bestämmas i samråd med Banverket.

3. FORTSATT ARBETE OCH ANSVARSFÖRDELNING

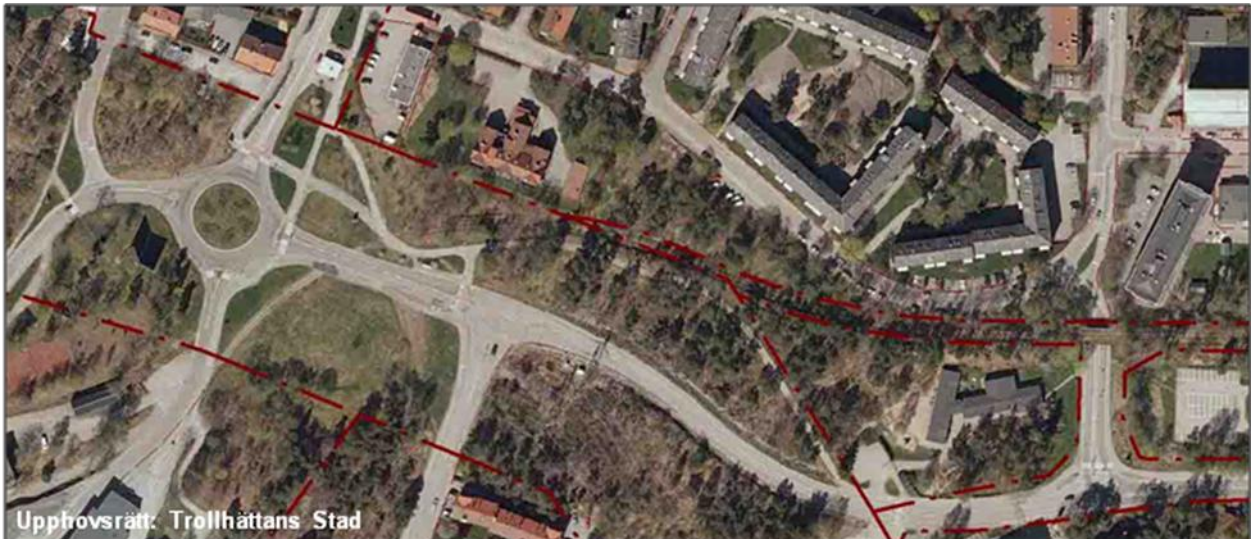
Efter beslut i Kommunstyrelsen om riktlinjerna för den framtida användningen av Nohabjärnvägen gäller följande ansvarsfördelning för genomförandet:

- Tekniska nämnden/förvaltningen ansvarar för genomförandet av alla åtgärder avseende upprustningen av GC-stigen samt röjning av vegetationen. Samråd om röjningen ska ske med Miljöförvaltningen.
- Tekniska nämnden/förvaltningen ansvarar även för en ev. nedschaktning/modellering av slänterna mot förskolorna och vårdcentralen och ev. borttagande av spår och slipers med undersökning och hantering av ev. förorenade massor i materialet samt miljöriktig hantering av slipers.
- Tekniska nämnden/förvaltningen ansvarar för den framtida skötseln av GC-stråket.
- Kommunstyrelsen/Hållbart samhälle ansvarar för kontakter med Peab AB samt Nohabs Ångloksklubb för att få till stånd överenskommelser om äganderätten till spåren samt övertagandet av en växel.

4. BILAGOR

Bilaga 1 – Kartor och foton över de olika delområdena

Del 1. Erik Carlssons rondell – Hjortmosseporten

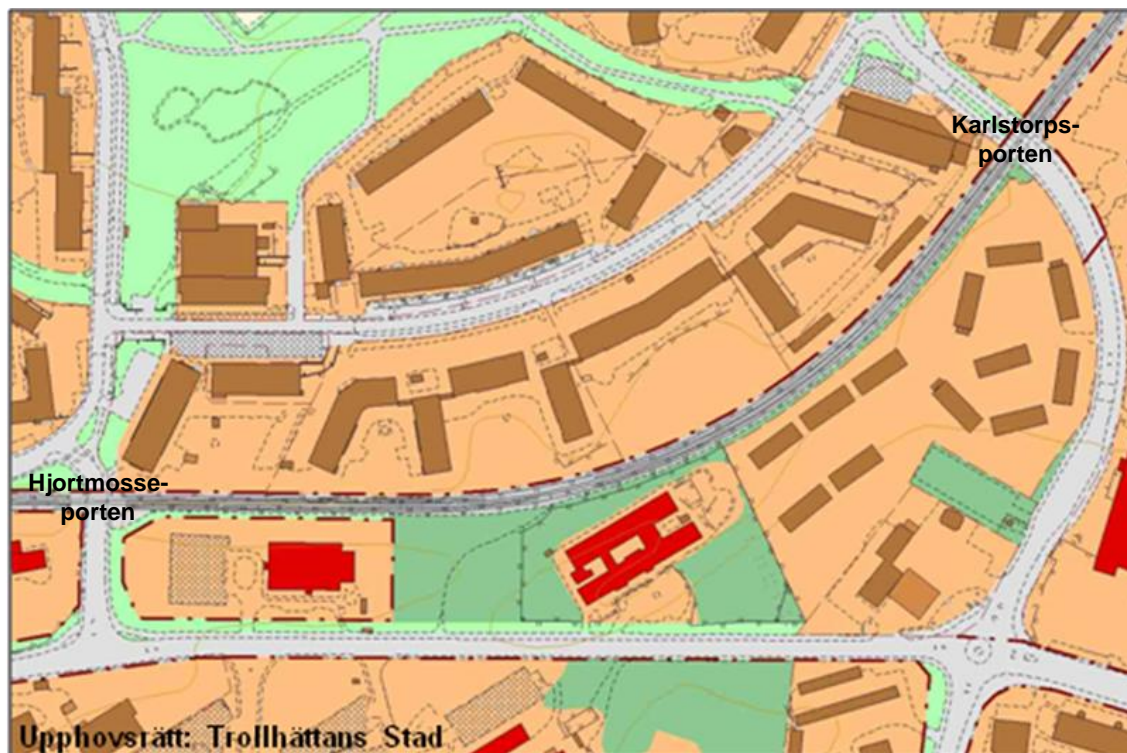
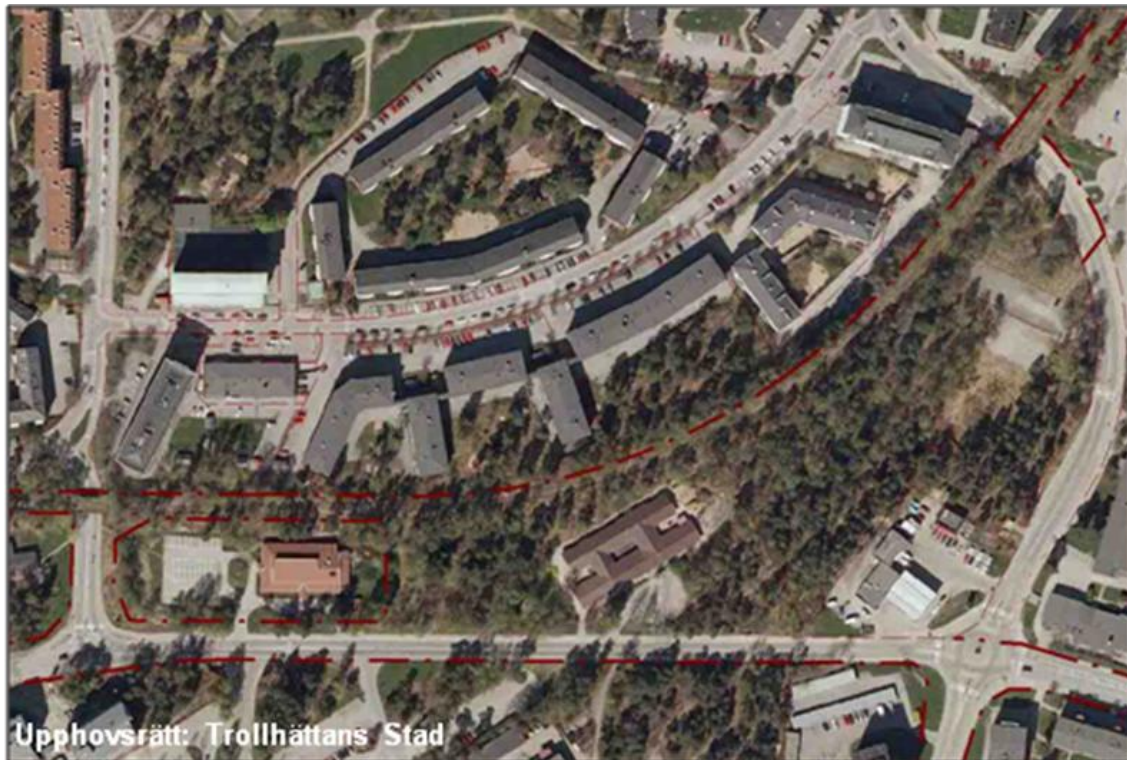


Del 1. Erik Carlssons rondell – Hjortmosseporten



Skogsbackens förskola

Del 2. Hjortmosseporten – Karlstorpsporten



Del 2. Hjortmosseporten – Karlstorpsporten



Hjortmosseporten



Hjortmosseporten



Banvallens höjd vid kv. Mjölkvärnen



Kv. Mjölkvärnen

Del 2. Hjortmosseporten – Karlstorpsporten



Hjortens vårdcentral



Maskrosens förskola

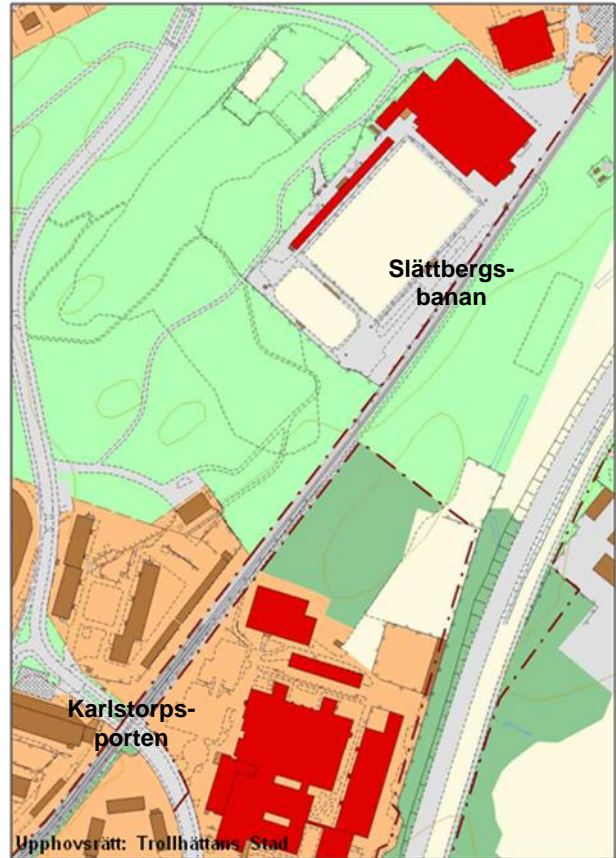
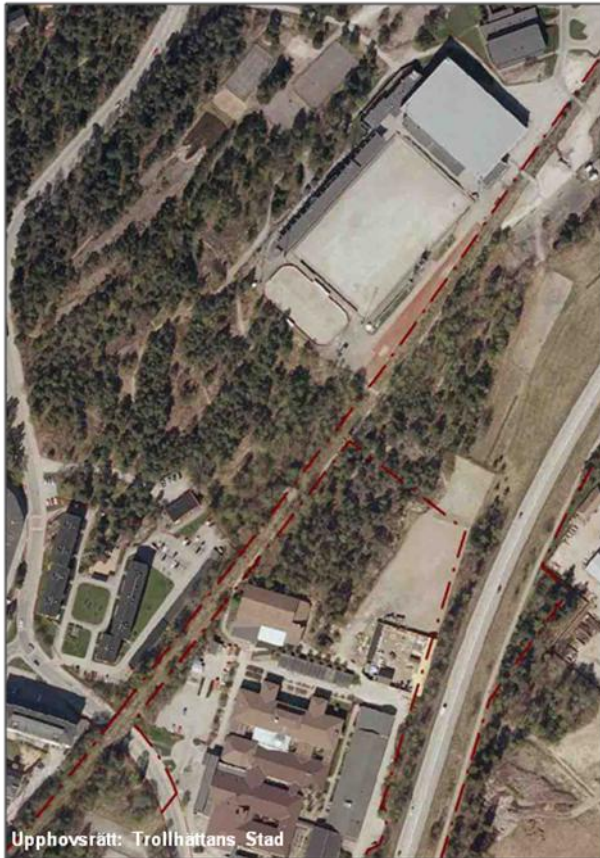


Studentbostäderna i kv. Kuratorn



Trappa vid Karlstorpsporten

Del 3. Karlstorpsporten – Slättbergsbanan



Magnus Åbergs gymnasiet

Del 3. Karlstorpsporten – Slättbergsbanan



Isstadion

Del 4. Slättbergsbanan – Magnus Åbergsgatan



Bilaga 2 – Kommunstyrelsens protokoll 2008-10-15**Trollhättans Stad**
Kommunstyrelsen**PROTOKOLL**
2008-10-15

Tid och plats Sjuntorpsrummet, Stadshuset

Kl 8.30-16.55 Ärendegenomgång
 Kl 16.10-16.55 gruppöverläggningar
 Kl 16.55-18.00 beslutsomgång

Beslutande

Gert-Inge Andersson (s) ordf.
 Margreth Johnsson (s) § 203-215
 Anders Rapp (s) § 216-248
 Peter Hemlin (m)
 Lars-Gunnar Andersson (s)
 Anita Frisk-Kjell (s)
 Sture Nilsson (s)
 Mikael Lundvall (s)
 Bengt Karlsson (s)
 Anita Ståhl (s)
 Remigiusz Bielinski (m)
 Dan Möllengård (fp) kl 13.00-18.00
 Mats Häggner (c)
 Maria Nilsson (kd)
 Bo Eriksson (mp)
 Fahimeh Nordborg (v)

Närvarande ledamöter samt ej tjänstgörande ersättare

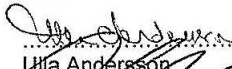
Paul Åkerlund (s) kl 10.20-13.30
 Hilikka Andersson (s) kl 8.30-16.45
 Urban Alfredsson (s) kl 8.30-17.45
 Agneta Stroh (s)
 Olov Säfström (s) kl 8.30-12.00
 Maud Bentsson (s)
 Hans Hoffman (m)
 Mariana Ekberg (m) kl 10.00-17.00
 Bedros Cicek (kd)

Övriga närvarande

Annika Wennerblom, stadsdirektör, Daniel Nilsson ekonomichef, Ulla Andersson, sekr. Ann Kickeus och Ulrik Hammar, Samordningsförbundet, § 203, Johanna Linnarsson, folkhälsosamordnare, § 204, Karin Thorsenius, chef Hållbart samhälle och Susanne Nilsson, planarkitekt, § 215, Bijan Zainali, kvalitetschef § 225, Jeanette Wadman och Jörgen Olsson, kommunekologer, § 228-229

Tid och plats för justering Tisdagen den 9 september Paragraf 203-248
 2008

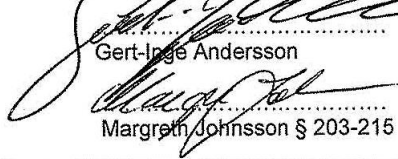
Sekreterare



 Ulla Andersson

Ordförande


 Gert-Inge Andersson

Justerande


 Margreth Johnsson § 203-215


 Peter Hemlin § 216-248


ANSLAG/BEVIS

Kommunstyrelsens protokoll är justerat.

Sammanträdesdatum 2008-09-03

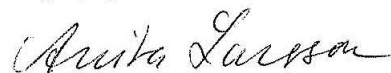
Anslaget
sätts upp 2008-09-10Anslaget
tas ned 2008-10-02

Protokollet finns hos Stadskansliet

Adress Stadshuset
Gårdhemsvägen 9
461 83 TrollhättanUnderskrift 

Justerare

Utdragsbestyrkande





Trollhättans Stad
Kommunstyrelsen

PROTOKOLL
2008-10-15

Ks § 236

Dnr 2006/753 009

Utredning om den framtida användningen och åtgärder på Nohabjärnvägen

Sammanfattning

Kommunfullmäktige biföll den 5 mars 2007 en motion från Ann-Christine Tornebjör-Torslid om en utredning om järnvägsspåret Tingvalla-Innovatums borttagande. Kommunstyrelsens förvaltning, Hållbart samhälle har i samarbete med Tekniska förvaltningen, Stadsbyggnadsförvaltningen och Miljöförvaltningen utrett frågan. Ett förslag till fortsatt användning redovisades på Ledningsgruppen för planeringsfrågor den 19 september 2008 då vägledning gavs för en sammanställning av riktlinjer för den framtida användningen och åtgärder.

Beslutsunderlag

"Riktlinjer för den framtida användningen och åtgärder på Nohabjärnvägen", daterade 24 september 2008.
Skrivelse från kommunstyrelsens förvaltning från den 24 september 2008.

Yrkanden i kommunstyrelsen

Ordföranden yrkar att kommunstyrelsen godkänner "Riktlinjer för den framtida användningen och åtgärder på Nohabjärnvägen" daterad 24 september 2008, att utgöra grund för det fortsatta arbetet.

Proposition

Ordföranden ställer proposition på sitt eget yrkande och finner att kommunstyrelsen bifaller detta.

Kommunstyrelsens beslut

Kommunstyrelsen godkänner "Riktlinjer för den framtida användningen och åtgärder på Nohabjärnvägen" daterad 24 september 2008, att utgöra grund för det fortsatta arbetet.

Beslutet expedieras till att
Kontoret för hållbart samhälle

exp 081022 / CA2

Justierare

Utdragsbestyrkande

RIKTLINJER FÖR DEN FRAMTIDA ANVÄNDNINGEN OCH ÅTGÄRDER PÅ NOHABJÄRNVÄGEN

Denna rapport är resultatet av den utredning som gjorts om vad man kan göra med Nohabjärnvägen i framtiden. Utredningen sträcker sig från Erik Carlssons rondell i söder till Magnus Åbergsgatan i norr. Kommunstyrelsens förvaltning – Kontoret för Hållbart samhälle har i samråd med Miljö-, Stadsbyggnads- och Tekniska förvaltningen tagit fram alternativa förslag till riktlinjer för den framtida användningen och åtgärder utmed Nohabjärnvägen. Rapporten redogör även för vilka som ansvarar för de olika åtgärderna.

Kommunstyrelsens förvaltning – Kontoret för Hållbart samhälle har haft ansvaret för utredningsarbetet. Ledningsgruppen för planeringsfrågor har utgjort ledningsgrupp för arbetet.

Kommunstyrelsen godkände "Riktlinjer för den framtida användningen och åtgärder på Nohabjärnvägen" den 15 oktober 2008.

www.trollhattan.se

Rapporten "Riktlinjer för den framtida användningen och åtgärder på Nohabjärnvägen" finns tillgänglig på Trollhättans Stads hemsida.

