

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2023-06-15

SBN 2023-08-22

Diarienummer SBF-2023-00397

(LIS diarienummer 00264/22)

Handläggare

Viktor Hultgren

Telefon: 031-368 28 95

E-post:

viktor.hultgren@stadsbyggnad.goteborg.se

Remiss av förstudie för Bangårdsförbindelsen

Förslag till beslut

I stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden översänder förstudien för Bangårdsförbindelsen på remiss enligt sändlista

Sammanfattning

Stadsbyggnadsförvaltningen har tillsammans med berörda planerande förvaltningar, och i dialog med externa aktörer såsom Trafikverket och Västtrafik, tagit fram en förstudie för Bangårdsförbindelsen. Bangårdsförbindelsen är ett projekt inom Västsvenska paketet och planering av förbindelsen finansieras genom paketet.

Syftet med förstudien har varit att beskriva och bedöma olika utformningar och lokaliseringar av en förbindelse över bangården.

I förstudien görs en bedömning av vilka nyttor och konsekvenser en viadukt över bangården kan få. Två möjliga förslag på en förbindelse presenteras: en lokaliserad i höjd med Åkareplatsen (1B) och en i höjd med Odinsplatsen (3B). Alternativen utformas för att inrymma buss, fotgängare och cyklister. Båda alternativen bedöms vara realiserbara inom ramen för Västsvenska paketet och bedöms gå i linje med stadens strategier.

Alternativ 1B bedöms ha färre genomförbarhetsmässiga frågetecken, men leder till lägre måluppfyllelse och färre nyttor. Alternativ 3B bedöms medföra större positiva effekter, men kräver att trafikledningscentralen norr om bangården kan omlokaliseras.

Syftet med remissutskicket är att skapa ett bättre beslutsunderlag inför kommande inriktningsbeslut. Remissinstanserna ombeds bedöma framtagna möjliga inriktningar för det vidare arbetet, samt bedöma om det behövs kompletterande underlag eller utredningar innan inriktningsbeslut kan fattas.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Att skicka ut slutrapporten för bangårdsförbindelsen på remiss bedöms inte få några betydande ekonomiska konsekvenser. Vid beslut om att gå vidare med en bangårdsförbindelse kan dock de ekonomiska konsekvenserna bli stora, vilket beskrivs mer under Beskrivning av ärendet.

Bedömning ur ekologisk dimension

Att skicka ut slutrapporten för bangårdsförbindelsen på remiss bedöms inte få några betydande ekologiska konsekvenser. Vid beslut om att gå vidare med en bangårdsförbindelse kan det dock finnas vissa ekologiska konsekvenser, vilka beskrivs nedan.

I de två presenterade huvudförslagen för en bangårdsförbindelse är förbindelsen utformad för att inrymma buss, fotgängare och cyklister. I tidigare planering, och i Västsvenska paketet, har utgångspunkten varit att bangårdsförbindelsen ska utformas för samtliga trafikslag, även biltrafik. I förstudien har konstaterats att en viadukt som utformas för samtliga trafikslag utrymmesmässigt inte kan lokaliseras på annan plats än vid Åkareplatsen, där rampen behöver angöra på platsen. Det skulle innebära en stor påverkan på Åkareplatsens stadsrum, och medföra att andra anspråk, såsom stadsbanekryss och exploatering, hade omöjliggjorts eller kraftigt begränsats. Vidare bedöms en förbindelse för biltrafik leda till en ökad biltillgänglighet i centrala Göteborg. Viadukten skulle vara en gen länk mellan E45 och högtrafikerade lokala gator som Ullevigatan och Nya Allén/Parkgatan. Effekten blir att både biltrafikflödet och resandet med bil ökar, liksom klimatutsläppen, vilket går tvärt emot stadens målsättningar formulerade i översiktsplan och budget. Mot bakgrund av detta har projektet bedömt att en förbindelse bör utformas för buss, fotgängare och cyklister, inte biltrafik.

Utifrån de trafikmodellanalyser som genomförts bedöms en förbindelse för buss, fotgängare och cyklister leda till en viss ökning av resor till fots och med cykel. Det beror på att viadukten erbjuder fler färdvägar och därmed ökad tillgänglighet. Resandet med kollektivtrafik är, enligt modellresultaten, relativt oförändrat. Dock möjliggör en förbindelse för utveckling av den lokala kollektivtrafiken, genom att en stor del av dagens busstrafik vid Åkareplatsen och Nordstan erbjuds en alternativ körväg. Det skapar förutsättningar för utveckling av bland annat spårvägssystemet.

Sammantaget bedöms en förbindelse enligt presenterade förslag medföra att attraktiviteten för hållbara transportslag stärks. Effekten på klimatutsläppen jämfört med idag blir dock relativt liten.

Utöver effekten på resandet med olika trafikslag och därmed klimatutsläppen kommer byggnationen av en förbindelse medföra klimatpåverkan. I förstudien har ingen klimatkalkyl tagits fram, men inför inriktningsbeslut kommer en klimatkalkyl presenteras.

Bedömning ur social dimension

Att skicka ut slutrapporten för bangårdsförbindelsen på remiss bedöms inte få några betydande sociala konsekvenser. Vid beslut om att gå vidare med en bangårdsförbindelse kan det dock påverka vissa sociala aspekter, vilka beskrivs nedan.

En bangårdsförbindelse bedöms påverka den sociala dimensionen på två sätt, dels ökar den tillgängligheten i centrala Göteborg, dels påverkar den de platser där ramperna landar.

Idag är stadsutvecklingsområdet norr om bangården i hög utsträckning isolerat från den befintliga innerstaden. Centralenområdet och Gullbergsvass ligger inkilad mellan trafikleder och bangård, och tillgängligheten till området är mycket begränsad. En

bangårdsförbindelse har potential att öka tillgängligheten med hållbara trafikslag och därmed skapa en större stadsmässig integration. Förbindelsen är framför allt av vikt för fotgängare och cyklister, då dessa färdslag påverkas i högst utsträckning av bangårdens barriäreffekt. En viadukt lokaliserad vid Odinsplatsen bedöms ha större potential att öka nåbarheten och stärka integrationen än om förbindelsen skulle vara lokaliserad vid Åkareplatsen. I båda presenterade alternativ föreslås en hisslösning, vilket är centralt för att skapa en god tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

En bangårdsförbindelse kan få negativ påverkan på de stadsrum där viaduktens ramper lokaliseras. Till följd av de krav som ställs på viaduktens höjd över bangården kommer ramperna bli långa och innebära en både fysisk och visuell barriär. Den negativa barriäreffekten bedöms bli större om viadukten lokaliseras vid Åkareplatsen jämfört med Odinsplatsen. Även om det är möjligt att till viss del anpassa ramperna till stadsrummen, och nyttja ytan under ramperna, är barriäreffekten sannolikt svår att eliminera.

Bilagor

1. Slutrapport Förstudie för Bangårdsförbindelsen
2. Sändlista för remiss samt frågor till remissinstanserna

Ärendet

Stadsbyggnadsförvaltningen föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att remittera förstudie för Bangårdsförbindelsen enligt sändlista. Medborgare kan tycka till om Bangårdsförbindelsen genom att maila stadsbyggnad@stadsbyggnad.goteborg.se och märka ärendenamnet med ärendenummer SBF-2023-00397. Sista dag för remissvar är 30 oktober 2023.

Stadsbyggnadsförvaltningen informerade stadsbyggnadsnämnden om det pågående arbetet med förstudien 2023-03-28. Exploateringsnämnden fick samma information 2023-04-24. Tidigare trafikkontoret har fått information om förstudien 2022-06-23.

Beskrivning av ärendet

Dåvarande trafikkontoret fattade år 2021 beslut om att starta ett program för Bangårdsförbindelsen, i vilken förstudien är en komponent. Förstudien påbörjades under våren 2022.

Bangårdsförbindelsen är ett projekt inom Västsvenska paketet, och har varit en planeringsförutsättning för stadsutvecklingen i centralenområdet under en längre tid. En förbindelse bedöms kunna minska bangårdens barriäreffekt, tillgängliggöra stadsutvecklingsområdena norr om bangården, och skapa förutsättningar för en mer robust och effektiv kollektivtrafik.

Syftet med förstudien har varit att beskriva och bedöma olika utformningar och lokaliseringar av en bangårdsförbindelse i form av en viadukt över bangården. Förstudiens primära målsättning är att den ska kunna ligga till grund för inriktningsbeslut. Inriktningsbeslut är av vikt för att Göteborgs Stad dels ska kunna ge besked till Västsvenska paketet om staden har för avsikt att bygga en förbindelse, och i sådana fall var förbindelsen skulle vara lokaliserad och hur den skulle utformas. För stadsutvecklingen i centrala Göteborg innebär ett inriktningsbeslut dessutom att ramarna för stadsutvecklingen tydliggörs.

Investeringskostnad och finansiering

Av presenterade utredningsalternativ har en tidig kostnadsbedömning av alternativ 1B, vid Åkareplatsen, genomförts. Enligt kostnadsbedömningen bedöms alternativ 1B kosta cirka 1,3 miljarder kronor i prisnivå 2023-05. Kostnadsbedömningen är emellertid förenad med osäkerheter, då bland annat behov av anpassning av plattformar och spår på säckbangården inte ingår. För alternativ 3B har ingen kostnadsbedömning gjorts, men om alternativet bedöms vara aktuellt att gå vidare med kommer en beräkning tas fram.

Bangårdsförbindelsen är ett projekt i Västsvenska paketet, med en bedömd kostnad på 1 miljard kronor i 2009 års prisnivå. För närvarande finns endast medel till planering och projektering avtalade. Skulle staden välja att gå vidare med genomförandestudie av en förbindelse krävs sannolikt beslut om ianspråktagande av ytterligare medel än de avtalade. Vid beslut om byggnation av en förbindelse, genomförandebeslut, behöver ett projektavtal med paketets parter tecknas.

Den tidiga kostnadsbedömningen indikerar att förbindelsen skulle kunna inrymmas inom paketets utpekade 1 miljard kronor i 2009 års prisnivå. Dock finns osäkerheter, dels då kostnadsbedömningen kan behöva revideras framgent, dels då förhandlingar med paketets parter behöver initieras.

Personella resurser

Utöver kostnaden för genomförandestudie, projektering och byggnation av en förbindelse kommer inriktningsbeslut om en bangårdsförbindelse föranleda kostnader för detaljplaner och eventuella ytterligare utredningar. Kostnaden för framtagande av detaljplan kan inte finansieras genom Västsvenska paketet, och det är sannolikt att en eller flera detaljplaner behöver tas fram, både på norra och södra sidan av bangården. Innan detaljplaner kan påbörjas krävs dessutom någon form av förberedande utredning för platserna där bangårdsförbindelsens anslutningar kan lokaliseras. Vid Åkareplatsen finns flera övriga anspråk, däribland stadsbanekryss, och en avvägning mellan dessa anspråk behöver göras. I Gullbergsvass saknas en fastlagd struktur, och skulle en förbindelse angöra Gullbergsvass behöver den gå i linje med tänkt stadsutveckling.

Förhållningssätt styrande dokument och strategiska inriktningar

Förstudien och dess föreslagna inriktningar tar sin utgångspunkt i stadens övergripande strategiska och styrande dokument, i första hand översiktsplan, budget och trafikstrategi för en nära storstad. Stadens övergripande strategier har inneburit att förstudien bedömt att en förbindelse behöver vara en integrerad del av den framtida tänkta stadsstrukturen, och inte bidra till ökade barriärer och ökat resande med bil i centrala Göteborg.

I arbetet med förstudien har en tänkt stadsstruktur enligt Göteborgs utvidgade innerstad (GUI) beaktats. Inom förstudiens utredningsområde är GUI visionär och förutsätter bland annat flytt av centralstationen och nedgrävning av bangården, något som inte är möjligt att omhänderta i förstudien. Förstudien har dock tagit fasta på de utpekade logiska och gena huvudstråken som beskrivs i GUI. Både alternativ 1B och 3B bedöms kunna gå i linje med GUI:s principer söder om bangården, medan det framför allt är alternativ 3B som har förutsättningar för att bli en del av ett genomgående stråk även på norra sidan.

Koppling till pågående och planerade åtgärder

Bangårdsförbindelsen har, i flera tidigare utredningar, bedömts vara av vikt för att omdana trafikrum till stadsrum och möjliggöra genomförandet av andra kollektivtrafikprojekt. Då en stor del av dagens busstrafikflöden kan lyftas bort från Åkareplatsen och Drottningtorget kan spårvägstrafiken prioriteras på dessa platser, vilket underlättar genomförandet av exempelvis spårväg i Alléstråket eller Operalänken. Vid bland annat Nils Ericsonsplatsen kan minskade trafikflöden skapa förutsättningar för omdaning av platsen.

Fördjupade utredningar under hösten

Under hösten kommer stadsbyggnadsförvaltningen att ta fram vissa fördjupade utredningar med bäring på bangårdsförbindelsen. En förstudie för Åkareplatsen och Drottningtorget kommer att genomföras, i syfte att avväga de anspråk som finns på platserna. Därutöver pågår, inom ramen för målbild koll2035, en studie om körvägar för buss i centrala Göteborg. Utredningen kommer förhoppningsvis öka kunskapen om bangårdsförbindelsens roll i busstrafiksystemet, och om alternativa körvägar kan finnas om en förbindelse inte skulle komma på plats.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen avser att skicka förstudien för bangårdsförbindelsen på remiss till berörda interna och externa intressenter. Medborgare kan tycka till om Bangårdsförbindelsen genom att maila stadsbyggnad@stadsbyggnad.goteborg.se och märka ärendenamnet med ärendenummer SBF-2023-00397.

Utifrån analyserna och slutsatserna i förstudien bedöms det finnas tre möjliga vägval avseende Bangårdsförbindelsen, givet dels de genomförbarhetsmässiga begränsningarna, dels stadens strategiska inriktningar för stadsutvecklingen i området.

1. Göteborgs stad fattar inriktningsbeslut om en förbindelse enligt alternativ 1B. Närmare studier avseende genomförbarhet och utformning sker i en så kallad genomförandestudie.
2. Förutsättningarna och kostnaderna för genomförande av alternativ 3B utreds vidare. Om genomförandeförutsättningarna är gynnsamma kan staden fatta inriktningsbeslut om en förbindelse enligt alternativ 3B.
3. Göteborgs stad fattar inriktningsbeslut om att inte gå vidare med en bangårdsförbindelse i dagsläget. En förbindelse över bangården bedöms fortfarande som angeläget, men behöver studeras och finansieras inom ramen för kommande stadsutvecklingsprojekt, exempelvis Gullbergsvass, och inte inom Västsvenska paketet. Kollektivtrafikens angöring till centralområdet kommer att behöva lösas genom andra åtgärder.

Syftet med remissen är få in synpunkter och reflektioner kring ovan beskrivna vägval, för att skapa ett välgrundat beslutsunderlag inför ett inriktningsbeslut. Ytterligare ett syfte är att få klarhet i om det finns förutsättningar som kan komma att ändras eller om det finns aspekter som inte är tillräckligt väl belysta i studien.

Henrik Kant

Jenny Adler

Stadsbyggnadsdirektör

Avdelningschef Strategi och taktik