

Sammanställning av remissvar

Förstudie för Bangårdsförbindelsen

1. Sändlista och remissfrågor

Enligt beslut i stadsbyggnadsnämnden den 26 september 2023 skickades förstudien för Bangårdsförbindelsen på remiss. Sändlistan för remissen samt frågor till remissinstanser framgår nedan.

Sändlista

- Kulturförvaltningen, Göteborgs stad
- Jernhusen
- Kretslopp och Vatten, Göteborgs stad
- Länsstyrelsen Västra Götaland
- Socialförvaltningen centrum, Göteborgs stad
- KB Bastiljen nr 1
- Stadsmiljöförvaltningen
- Trafikverket Region Väst
- Västra Götalandsregionen
- Västtrafik

Remissfrågor

Remissinstanserna ombeds besvara nedan frågeställningar. Svar på remissen ska inkomma till stadsbyggnadsförvaltningen senast den 30 oktober 2023.

1. Vilka för- och nackdelar ser ni med ett inriktningsbeslut om en bangårdsförbindelse enligt alternativ 1B?
2. Vilka för- och nackdelar ser ni med att gå vidare med alternativ 3B och vidare studera genomförbarheten av alternativet?
3. Vilka för- och nackdelar ser ni med ett inriktningsbeslut om att inte gå vidare med en bangårdsförbindelse, utan skjuta frågan till framtida stadsutveckling?
4. Finns det frågor som behöver klargöras innan ett inriktningsbeslut kan fattas?
5. Finns det förutsättningar kopplat till teknik och genomförbarhet som ni ser kan förändras och som behöver beaktas?

Utöver ovan sändlista gavs allmänheten möjlighet att inkomma med synpunkter på förstudiens två huvudförslag.

2. Sammanfattning av inkomna remissvar

Inkomna svar och synpunkter på förstudien för Bangårdsförbindelsen vittnar om att det finns ett stort intresse för en förbindelse över bangården. Utöver utpekade remissinsatser har synpunkter skickats in från andra organisationer och föreningar. Från allmänheten har 156 synpunkter inkommit, via stadens hemsida.

De inkomna remissvaren uttrycker att det finns ett behov av att minska bangårdens barriäreffekt och att stärka tillgängligheten till stadsutvecklingsområdena norr om Bangården. I princip samtliga instanser ser att en bangårdsförbindelse är av vikt för att skapa en mer integrerad och sammankopplad stad.

En stor majoritet av svaren förordar dessutom att staden går vidare med planering av en bangårdsförbindelse i närtid. Kulturförvaltningen, liksom Stampens socialdemokratiska stadsdelsförening skiljer ut sig då de vill avvakta vidare utveckling av Gullbergsvass innan beslut fattas. Övriga remissinstanser, däribland Socialförvaltningen Centrum, Västtrafik, Västra Götalandsregionen och Stadsmiljöförvaltningen, bedömer att en bangårdsförbindelse krävs för att förverkliga Målbild koll2035 och för att inte dagens barriär ska riskera befästas.

Inget av de presenterade huvudalternativen i förstudien är utformade för att inrymma biltrafik. Det efterlyses inte biltrafik på förbindelsen i någon av de inkomna remissvaren, däremot är det flera instanser som bedömer att den föreslagna inriktningen med en bilfri viadukt är positiv. Västra Götalandsregionen för bland annat fram att en förbindelse utan biltrafik går i linje med Målbild Koll2035 och visionen om ett ökat hållbart resande. Även Naturskyddsföreningen och Cykelfrämjandet bedömer att inriktningen är positiv, och att den går i linje med FN:s mål om hållbara städer.

Remissvaren lyfter i första hand fram behovet av en förbindelse för fotgängare och cyklister, då det ökar finmaskigheten i gatunätet. Västra Götalandsregionen, Västtrafik och Göteborgs spårvägar pekar på behovet av en förbindelse för busstrafik för att i första hand skapa nya busskörvägar och därmed frigöra Åkareplatsen och Drottningtorget för utveckling av spårvägstrafiken.

Sett ur ett genomförandeperspektiv bedöms alternativen vid Åkareplatsen respektive Odinsplatsen båda ha för- och nackdelar. Av Trafikverkets remissvar att döma krävs anpassningar av bangårdens plattformar för att ett alternativ vid Åkareplatsen ska kunna realiseras. Det bedöms både försvåra och kraftigt försena realisering av en viadukt vid platsen. Alternativet vid Odinsplatsen har andra svårigheter, där bland annat Kretslopp och Vatten samt Göteborg energi pekat på konflikt med ledningar.

Sammanfattningsvis ger remissinstanserna följande svar och medskick:

- En bangårdsförbindelse är angelägen för att minska barriäreffekten och knyta ihop staden
- En förbindelse är i första hand av vikt för fotgängare och cyklister
- Den barriärminskande effekten är störst vid Odinsplatsen
- Inriktningen med en förbindelse utformad för kollektivtrafik, buss och cykel är positiv då det främjar hållbara resor

- Ur ett genomförandeperspektiv finns fördelar med en viadukt vid Odinsplatsen då det inte kräver anpassning av bangården, dock behöver konflikt med ledningar beaktas.
- Göteborgs stad bör inte skjuta beslut om en förbindelse på framtiden då behovet att barriärminskning och ökad tillgänglighet finns i närtid

3. Remissinstansernas svar

Nedan ges en kort sammanfattning av respektive remissinstans svar.

3.1. Jernhusen

Jernhusen förespråkar i sitt remissvar alternativ 1B, en viadukt vid Åkareplatsen. Det görs både utifrån stations- och stadsutvecklingsperspektiv. Möjligheten att skapa plattformsförbindelser och tillgängliggöra Göteborg C lyfts fram som en särskild viktig aspekt, då framtida ökat tågresande ställer krav på ökad kapacitet för fotgängare. Vidare bedöms alternativ 1B skapa en gen koppling mellan dagens stadskärna och stadsutvecklingsområdet norr om bangården, inklusive framtida knutpunkter.

Alternativ 3B, vid Odinsplatsen, bedöms enligt Jernhusen inte bidra till att hantera flöden från Göteborg C eller Västlänkens stationsuppgångar. Dessutom bedöms den tänkta cykelkopplingen vid Olskroken kunna hantera samma cykelflöden som en viadukt vid Odinsplatsen.

Jernhusen bedömer att det är av vikt att komma vidare med Bangårdsförbindelsen, och att inte skjuta på frågan till framtida stadsutveckling, då det riskerar att försämra kvaliteten och takten i stadsutvecklingen norr om bangården.

3.2. Kulturförvaltningen, Göteborgs stad

Kulturförvaltningen har skickat in ett tjänstepersonssvar. Kulturförvaltningen delar förstudiens slutsats att inget av de skisserade alternativen är genomförbara ur ett kulturmiljöperspektiv. Förvaltningen bedömer dock att ramperna kan påverka stadsrummen på södra sidan av bangården negativt. I området finns flera kulturhistoriskt värdefulla byggnader som måste beaktas, däribland Skansen Lejonet, Mosaiska begravningsplatsen och Västgötabanans stationshus.

Av de presenterade alternativen bedömer kulturförvaltningen att alternativ 1B, en viadukt vid Åkareplatsen, ge störst konsekvenser för kulturmiljön då den påverkar upplevelsen av Åkareplatsen vid Posthuset. Alternativet kan även få konsekvenser för Västgötabanans stationshus, en byggnad vars kulturhistoriska värde stärks genom att vara ett av tre stationshus vid Göteborgs bangård.

Alternativ 3B får mindre påverkan på Odinsplatsen, då ramperna inte landar direkt på platsen. Däremot behöver siktlinjer mellan Skansen Lejonet och staden beaktas, liksom att ingen påverkan sker på Mosaiska begravningsplatsen.

Kulturförvaltningen förespråkar i första hand att bangårdsförbindelsens utformning och sträckningar tas fram, och integreras med kommande stadsutvecklingsprojekt i Gullbergsvass, då förutsättningarna för samspel med kulturmiljön blir bättre.

3.3. Kretslopp och Vatten, Göteborgs stad

Kretslopp och Vatten har inkommit med ett tjänstepersonssvar, på delegation från Kretslopp och Vattennämnden. I remissvaret anges att förvaltningen har behov av att få med en VA-ledning i bangårdsförbindelsen. Ur det perspektivet finns fördelar med alternativet vid Åkareplatsen, där flera större huvudledningar möts. En ledning som nyttjar Bangårdsförbindelsen skulle medföra bättre försörjning till Hisingen.

Kretslopp och Vatten ser att alternativ 3B, vid Odinsplatsen, kan påverka en stor kombinerad ledning vid Burggrevegatan. Skyfallssituationen bedöms också vara mer komplex i alternativ 3B än i alternativ 1B.

3.4. Länsstyrelsen Västra Götaland

Länsstyrelsen Västra Götaland har avstått från att svara i det här skedet.

3.5. Socialförvaltningen centrum, Göteborgs stad

Socialförvaltningen centrum har behandlat remissvaret på nämndsammanträdet den 19 december 2023. Enligt nämnden finns det ett stort behov av att minska de barriäreffekter som järnvägsområdet och bangården utgör, och att fatta beslut om att inte gå vidare med en förbindelse skulle befästa barriären. Förvaltningen anser således inte att frågan ska skjutas till framtida stadsutveckling.

Av de presenterade huvudalternativen anser förvaltningen att alternativ 3B, vid Odinsplatsen, har större fördelar. Socialförvaltningen centrum instämmer i stadsbyggnadsförvaltningens bedömning att en viadukt vid Odinsplatsen ger större fördelar för fotgängare och cyklister än en förbindelse vid Åkareplatsen. En förbindelse vid Åkareplatsen bedöms också ge större negativa barriäreffekter. En viadukt vid Odinsplatsen kan tillgängliggöra grönytor utifrån en lokal kontext, och bron kan vara gynnsamt lokaliserad för cyklister som färdas till och från stadens östra delar.

Förvaltningen ser att barnperspektivet behöver utvecklas, exempelvis genom att kartlägga barn och ungdomars start- och målpunkter samt färdvägar.

3.6. KB Bastiljen nr 1

Har inte inkommit med något remissvar.

3.7. Stadsmiljöförvaltningen

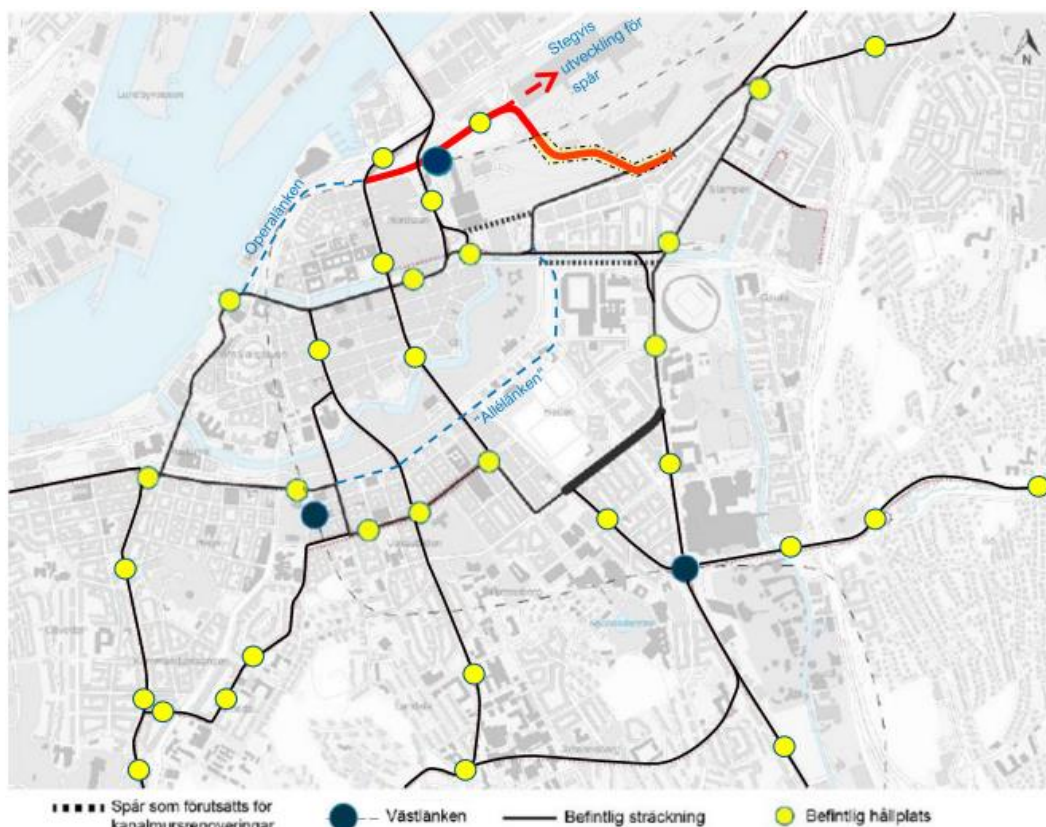
Stadsmiljöförvaltningen behandlade remissvaret i stadsmiljönämnden den 8 februari 2024. I det tjänsteutlåtande som bifölles förordar stadsmiljönämnden fortsatt utredning av Bangårdsförbindelsen vid Odinsplatsen, enligt alternativ 3B.

Stadsmiljöförvaltningen ser att en viadukt lokaliserad vid Odinsplatsen ökar finmaskigheten i det övergripande gång- och cykelnätet samt tillför gång- och cykelströmmen till platsen och därmed kan stärka det attraktiva stadsrummet. Vidare bedöms att förbindelsen kan skapa förutsättningar för en attraktiv stadsstruktur i Gullbergsvass.

En förbindelse vid Odinsplatsen kan också frigöra området väster från busstrafik och prioritera spårväg, fotgängare och cyklister vid Odinsplatsen.

Stadsmiljöförvaltningen anser inte att det finns några fördelar med att skjuta på frågan om en bangårdsförbindelse. För fotgängare och cyklister krävs ökad frimaskighet, och ur ett kollektivtrafikperspektiv är en avlastning av Åkareplatsen i närtid av vikt. Om staden fattar beslut om bangårdsförbindelsen kan samordnad områdesplanering starta för att säkerställa att viaduktens nyttor realiseras.

Stadsmiljöförvaltningen har två medskick till det vidare arbetet, dels att möjligheterna att anlägga spårväg på förbindelsen utreds, dels att avsteg från Göteborgs utvidgade innerstad (GUI) beskrivs. Stadsmiljöförvaltningen anser att en spårväg på Bangårdsförbindelsen, som knyter till snabbspåret enligt bilden nedan, kan ge ytterligare avlastning till Brunnsparken och Drottningtorget, öka robustheten i spårvägssystemet och generera ökad nytta för en framtida operallänk.



Spårvägsnätet med Bangårdsförbindelsen vid Odinsplatsen planerad för både spårväg och buss, stadsmiljöförvaltningens remissvar

3.8. Trafikverket Region Väst

Trafikverket uttrycker i sitt remissvar att de ser positivt på en bangårdsförbindelse då det skapar en mer flexibel angöring till Göteborg centralstation. Trafikverket uttrycker dock att möjligheten till drift och utveckling av bangården är av största vikt. Det gäller både under byggskede och under driftskede.

Trafikverket ser i dagsläget inget egenvärde av biltrafik på bangårdsförbindelsen och motsätter sig därför inte förslaget om en bilfri förbindelse. Dock anser Trafikverket att det

finns ett behov att både buss- och biltrafik kan passera centrala Göteborg vid Centralstationen. Detta skulle exempelvis kunna tillgodoses via Nils Ericsonsgatan.

Under förutsättning att en förbindelse vid Odinsplatsen är realiserbar bedöms denna ha minst påverkan på spårområdet. Trafikverket ser att det inte är omöjligt att anlägga en östlig förbindelse genom anpassningar eller omlokalisering av trafikledningscentralen och förordar därför fortsatt utredning om en östlig förbindelse.

Trafikverket bedömer vidare att det inte är möjligt för någon annan part än Trafikverket att vara byggherre, med tanke på platsen för viadukten. Trafikverket utgår därför från att ett medfinansieringsavtal behöver tecknas om staden väljer att gå vidare med en förbindelse.

3.9. Västra Götalandsregionen

Västra Götalandsregionen har behandlat sitt svar i infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden den 7 december 2023. I remissvaret beskrivs att regionen är positiva till båda huvudalternativen ur ett kollektivtrafikperspektiv, och att det är angeläget att bangårdsförbindelsen byggs för att säkerställa busstrafikens framtida angöringsmöjligheter till Centralenområdet. Nämnden förordar i första hand alternativ 1B, då alternativet kan skapa gångförbindelse till säckbangårdens tågplattformar.

Västra Götalandsregionen stödjer inriktningen om att förbindelsen bör vara utformad för att inrymma buss, fotgängare och cyklister då det går i linje med målbild koll2035 och visionen om ett ökat hållbart resande.

Västra Götalandsregionen bedömer vidare att behovet att trafikera med buss från Svingeln till Åkareplatsen kommer att bestå, varför det är angeläget att behålla nuvarande bussgatas funktion, även vid byggnation av en förbindelse. Regionen skickar även med ett alternativt förslag, med två viadukter, en bussbro vid Odinsplatsen och en gång- och cykelbro vid Åkareplatsen. En kombinerad lösning skulle kunna ge en genare körväg för busstrafik, samtidigt som fotgängare och cyklister kan nå plattformarna.

3.10. Västtrafik

Västtrafik har inkommit med ett tjänstepersonssvar. I svaret beskriver Västtrafik att man är positiva till genomförande av Bangårdsförbindelsen, både alternativ 1B och alternativ 3B.

Västtrafik bedömer att förbindelsen stödjer principerna i Målbild koll2035, om ökad framkomlighet för stomtrafiken samt spridandet av byten till fler platser i staden. Den främsta fördelen är att spårväg och busstrafik kan separeras i högre utsträckning än idag, vilket ökar framkomligheten för båda trafikslagen.

En förutsättning för Västtrafiks positiva inställning är att stadsbanekryss för spårväg byggs ut vid Åkareplatsen, att biltrafik vid Åkareplatsen och Nordstan minimeras samt att anslutningsvägar med hög kvalitet för busstrafiken säkras upp.

Västtrafik ser att alternativ 1B med hållplatser upp på förbindelsen skulle möjliggöra genare bytesmöjligheter och en möjlig koppling till fjärrtågens plattformar. Alternativ 3B har till sin fördel att körvägarna blir genare än i alternativ 1B.

Om vidare planering av en bangårdsförbindelse skjuts på framtiden finns risk att även planerad spårlösning, stadsbanekryss, vid Åkareplatsen skjuts på framtiden. Stadsbanekrysset är en förutsättning för genomförande av Målbild Koll2035.

Västtrafiks medskick är att linjestäckningar för linjer som trafikerar mellan Svingeln och Åkareplatsen/Heden behöver utredas, liksom utbyggnadsordning och samordning mellan stadsbanekryss och Bangårdsförbindelsen.

4. Övriga yttranden

4.1. Göteborg energi

Göteborg energi har skickat remissen till sina olika dotterbolag, vilka var för sig har svarat på remissfrågorna. Generellt får alternativet vid Odinsplatsen större påverkan på nät och ledningar än en viadukt vid Åkareplatsen. Vid Odinsplatsen finns även en produktionsanläggning med evaporativa kyltorn, vilken kan påverkas av en viadukt vid platsen.

4.2. Göteborgs spårvägar

Göteborgs spårvägar har inkommit med ett yttrande som inte behandlats i dess styrelse. Göteborgs spårvägar förespråkar att stadsbyggnadsförvaltningen går vidare med en viadukt vid Odinsplatsen. Det främsta skälet som anförs är att alternativet möjliggör för utveckling av stadsbanekryss vid Åkareplatsen, samtidigt som restiderna för busstrafiken kan förkortas. Göteborgs spårvägar ser att en utveckling av stadsbanekrysset är svårförenligt med en gång- och cykelramp på platsen, och anser därför att alternativ 1B är ett mindre fördelaktigt alternativ. Stadsbanekrysset bedöms central för att kunna utveckla och tillföra mer kapacitet i spårvägssystemet. Behovet av att kunna utveckla stadsbanekrysset bedöms vara ett av de främsta skälen till att inte avvakta med att gå vidare med en bangårdsförbindelse, enligt Göteborgs spårvägar.

Göteborgs spårvägar efterlyser en tydligare beskrivning av vilka fördelar en Bangårdsförbindelse får, inte bara för Åkareplatsen utan även för området runt Centralstationen och Nordstan. En utspridning av kollektivtrafikens knutpunkter skapar en större robusthet och ett större upptagningsområde enligt Göteborgs spårvägar.

4.3. Naturskyddsföreningen och cykelfrämjandet Göteborg

Naturskyddsföreningen i Göteborg och Cykelfrämjandet Göteborg har inkommit med ett gemensamt remissyttrande.

Föreningarna är positiva till en förbindelse utformad för buss, fotgängare och cyklister, och anser att föreslagna alternativ går i linje med bland annat FN:s globala mål för hållbara städer och samhällen. Alternativ 3B bedöms vara det viaduktalternativ som ger störst nytta då dess placering minskar bangårdens barriär mest och knyter även samman de södra stadsdelarna på ett bättre sätt än alternativet vid Åkareplatsen.

Föreningarna anser att det finns risker med att skjuta frågan om en bangårdsförbindelse till framtida stadsutveckling. Dels är det av vikt att attraktiva cykellösningar finns på plats när nya områden befolkas, för att ligga till grund för hållbara resvanor, dels behöver det säkerställas att framtida struktur inte bygger bort möjligheten för en högkvalitativ cykelkoppling. Det bedöms önskvärt att påbörja planeringen av en bangårdsförbindelse för att nya stadsområden kan förhålla sig till dess anspråk.

4.4. Stampens socialdemokratiska stadsdelsförening

Stampens socialdemokratiska förening har främst yttrat sig över alternativet vid Odinsplatsen, 3B. Föreningen uttrycker tveksamhet över nyttan av en broförbindelse i nuläget, och hade gärna sett en överskådlig bild över hur planeringen ser ut för hela Gullbergsvassområdet innan beslut om vidare hantering fattas. Bakgrunden är bland annat att busstrafik på förbindelsen riskerar att ge kraftiga motorljud till följd av ramplutningar. Dessutom kräver alternativet vid Odinsplatsen att parkeringshuset sannolikt behöver rivas, och ersättningsplatser för detta kan vara svårt att finna.

5. Sammanfattning av inkomna synpunkter från allmänheten

En nyhet med uppmaning till allmänheten att tycka till om de två huvudförslag som förstudien presenterades fanns utlagd på Göteborg Växer. För den som ville lämna synpunkter, tankar och idéer fanns ett enklare formulär att fylla i. Totalt inkom 156 synpunkter under perioden 16 oktober till 7 december 2023.

Av inkomna synpunkter från allmänheten uttrycker fler personer att de föredrar en koppling vid Odinsplatsen jämfört med en förbindelse vid Åkareplatsen.

De som förordar Odinsplatsen lyfter bland annat fram att en viadukt i det läget bättre kopplar ihop stadsutvecklingsområdet i Gullbergsvass med Centrum/Stampen, och att en förbindelse därför kan skapa goda förutsättningar för stadsutveckling. Flera uttrycker även att en viadukt på platsen skapar en bättre spridning mellan övergångarna gent geografiskt och att bangårdens barriäreffekt därför minskar. Att Åkareplatsen redan är ett överbelastat stadsrum är ytterligare ett skäl till att Odinsplatsen föredras.

Förespråkarna för en viadukt vid Åkareplatsen ser en möjlig koppling till säckbangårdens perronger som en fördel, samt närheten till Hisingsbron och en förlängning av Hisingsbron till Allén.

Utöver att bedöma de två presenterade huvudalternativen har andra synpunkter tagits upp av allmänheten. Ett par personer anser att man bör avvakta med att bygga en förbindelse och istället gräva ner spåren och säckbangården. Andra lyfter att det är viktigt med flera viadukter, och att båda bör byggas. De som vill ha flera övergångar lyfter framförallt att fotgängare och cyklister gynnas av flera möjliga sätt att passera bangården.