



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2024-08-16

SBN 2024-09-24

Diarienummer SBF-2023-00397

Handläggare

Viktor Hultgren

Telefon: 031 – 368 28 95

E-post:

viktor.hultgren@stadsbyggnad.goteborg.se

Planeringsbeslut avseende fortsatt arbete med Bangårdsförbindelsen

Förslag till beslut

I stadsbyggnadsnämnden

1. Stadsbyggnadsnämnden föreslår kommunfullmäktige att ge exploateringsnämnden i uppdrag att, tillsammans med berörda förvaltningar, fortsätta planering för en bangårdsförbindelse utifrån följande inriktningar:
 - a. Viadukten ska vara placerad inom det geografiska område som redovisas inom figur 5 i stadsbyggnadsförvaltningens tjänsteutlåtande
 - b. Planering ska ske med hänsyn till framtida struktur i Gullbergsvass.
 - c. Förbindelsen ska planeras för att inrymma gång-, cykel-, och busstrafik.
 - d. Den totala investeringskostnaden ska inrymmas inom Västsvenska paketets utpekade medel för projektet, cirka 1,69 miljarder i prisnivå år 2023.
 - e. Viadukten ska kunna tas i drift senast 15 år efter kommunfullmäktiges planeringsbeslut.

Sammanfattning

Bangårdsförbindelsen är ett projekt inom Västsvenska paketet med bedömd kostnad om en miljard kronor i 2009 års prisnivå, vilket motsvarar cirka 1,69 miljarder i 2023 års prisnivå.¹ Bangårdsförbindelsen syftar till att minska bangårdens barriär, tillgängliggöra och integrera stadsutvecklingsområdena norr om bangården samt frigöra Åkareplatsen och Nils Ericsonsplatsen för annan användning.

En förstudie för bangårdsförbindelsen har tagits fram, och skickades på remiss under hösten år 2023. Remissvaren bekräftar förstudiens slutsatser om att en bangårdsförbindelse är av vikt för att skapa en mer sammanhållen stadskärna, gena resvägar för fotgängare och cyklister samt kortare restider och effektiv angöring för busstrafik till centrala Göteborg. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer, liksom inkomna remissvar, att en viadukt placerad vid Odinsplatsen ger störst nytta sett till förbindelsens övergripande syften.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer vidare att det är angeläget att fortsätta planeringen av en förbindelse, då den är central för kommande stadsutveckling i Centralenområdet

¹ Framgent i dokumentet kommer 2023 års prisnivå användas för att underlätta möjligheten till jämförelse mellan olika kalkyler.

och Gullbergsvass. Fortsatt arbete med en förbindelse behöver ske i nära samarbete med strukturarbete i Gullbergsvass, för att säkerställa att förbindelsen blir en integrerad del av den utvidgade innerstaden.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Kostnaden för byggnation av Bangårdsförbindelsen vid Odinsplatsen har bedömts till cirka 1,5 miljarder kronor². I Västsvenska paketet är Bangårdsförbindelsen ett objekt med bedömd kostnad 1,69 miljarder kronor. Utgångspunkten för planeringsbeslutet är att investeringskostnaden för förbindelsen ska inrymmas i Västsvenska paketets utpekade medel för objektet. I framtagen kostnadskalkyl finns osäkerheter, där hantering av trafikledningscentral samt behov av flytt av ledningar är särskilt betydande. En förutsättning för att projektet ska genomföras är att avtal sluts om de medel som är utpekade för förbindelsen i paketet.

Drift- och underhållskostnaderna bedöms, utslaget över brons tekniska livslängd, uppgå till ungefär 200 000 kronor per år³. Drift- och underhållskostnader belastar stadsmiljönämndens driftanslag, och fördjupning av kostnaderna behöver göras tillsammans med stadsmiljöförvaltningen inför genomförandebeslut.

Bangårdsförbindelsen kräver inga direkta följdinvesteringar för att dess nyttor ska kunna realiseras, däremot kan vissa anpassningar för att ansluta förbindelsen till gatunätet behöva ske. Därutöver kan det bli aktuellt med åtgärder för att skapa attraktiva stads- och gaturum i anslutning till förbindelsen. Omfattning, kostnad och ansvar för den typen av åtgärder behöver utredas vidare i genomförandestudien.

Kretslopp och vatten har i sitt remissvar fört fram önskemål om att inkludera en dricksvattenledning i viadukten, vilket skulle föranleda en investeringskostnad för Kretslopp och vatten. Kostnadsbedömning för en ledning tas fram i samband med genomförandestudien då de tekniska förutsättningarna är mer utredda.

Sedan tidigare har avtal motsvarande 30 miljoner kronor i 2009 års prisnivå slutits för planering och projektering av en förbindelse. Ungefärligen hälften av dessa medel bedöms kunna nyttjas för framtagande av genomförandestudie. För att genomförandestudie ska kunna påbörjas krävs avtal om tillförande av medel från Västsvenska paketet. Avtalet avser då en utökning av redan avtalade medel för planering och projektering. I samband med genomförandebeslut behöver ytterligare projektavtal inom Västsvenska paketet slutas.

Utöver kostnaden för genomförandestudie tillkommer även kostnaden för framtagande av detaljplan. Detaljplane-kostnader kan inte finansieras via Västsvenska paketet, utan är en kostnad som Göteborgs Stad behöver bära. Antalet detaljplaner samt omfattningen av dessa är osäkert. Det är tänkbart att detaljplaner tas fram endast för att kunna realisera förbindelsen, men ett alternativ är att en större detaljplan på norra sidan av bangården även omfattande exploatering aktualiseras. Detaljplane-kostnaden uppskattas till mellan 5 och 10 miljoner kronor, baserat på utfallet av tidigare framtagna större detaljplaner. Kostnaden är dock beroende av detaljplanens utbredning och innehåll.

² Enligt osäkerhetsanalys enligt successivprincipen, 50-percentil, se bilaga 3.

³ Baserat på projektspecifik driftkostnadskalkyl, se bilaga 4.

Exploateringsförvaltningen bedöms vara ansvariga för detaljplanen och därmed bära dess kostnad. För att säkerställa att detaljplanen får framdrift behöver medel tillföras till exploateringsförvaltningen.

Byggnation av bangårdsförbindelsen får även ekonomiska konsekvenser för mark- och fastighetsvärden i anslutning till viadukten. Genom att anlägga en bro över bangården tillgängliggörs stadsutvecklingsområden som idag är relativt isolerade från den befintliga innerstaden. Det höjer områdenas attraktivitet och därmed kan både mark- och fastighetsvärden öka. Samtidigt medför förbindelsen att mark ianspråk tas för brostöd och ramper, mark som skulle kunna nyttjas för andra ändamål, exempelvis exploatering. Förbindelsens positiva bidrag till stadsutvecklingen i centralenområdet och Gullbergsvass bedöms dock överstiga alternativkostnaden.

Bedömning ur ekologisk dimension

Bangårdsförbindelsen innebär att en ny, gen, koppling mellan stadsutvecklingsområdena norr om bangården och den befintliga stadskärnan skapas. Om förbindelsen utformas för buss, fotgängare och cyklister kan attraktiviteten och konkurrenskraften för hållbara trafikslag stärkas. Att stimulera hållbara resor är av särskild vikt vid nyexploatering, då resmönster påverkas starkt av förutsättningarna vid inflyttning.

Bangårdsförbindelsen kommer att innebära klimatutsläpp under byggnation. Redovisning av förutsättningar och de olika resultaten från framtagna klimatkalkyl finns i bilaga 5, PM nyttobedömning och klimatkalkyl. Beräknade klimatutsläpp utgår från antaganden avseende bland annat materialval. Utsläppen kan minska om annat materialval görs, men det kan samtidigt rendera en ökad investeringskostnad. Uppdatering av klimatkalkyl kommer att göras inom genomförandestudien.

Även om förbindelsen genererar utsläpp under själva byggskedet kommer den främja konkurrenskraften för hållbara resor. De trafikanalyser som tagits fram inom förstudien indikerar att framför allt resor till fots och med cykel kommer att bli fler. Efter öppning för trafik bedöms således bangårdsförbindelsen ge ett positivt bidrag till den ekologiska dimensionen. Byggs inte en bangårdsförbindelse finns en risk att den framtida stadsdelen Gullbergsvass i hög utsträckning kommer att bli bilberoende eftersom attraktiva färdvägar för kollektivtrafik, fotgängare och cyklister i mångt och mycket saknas.

Om viadukten utformas för att inrymma biltrafik bedöms både biltrafikflödet och antalet bilresor i centrala Göteborg öka, eftersom viadukten skapar en ny, gen bilkoppling mellan E45 och stadskärnan. Fler bilresor i centrum står i motsättning till stadens övergripande målsättningar, formulerade i bland annat översiktsplan och miljö- och klimatprogram.

Bedömning ur social dimension

Bangårdsförbindelsen syftar till att överbrygga den stora barriär som järnvägen och bangården utgör, och därmed förändra möjligheten och upplevelsen av att röra sig i området. Ur en social dimension bedöms det positivt att Gullbergsvass knyts ihop med Stampen och den befintliga innerstaden, då Gullbergsvass är en isolerad och svårtillgänglig stadsdel idag. Fler förbindelser över bangården kan öka flödet av människor och därigenom minska förekomsten av otrygga platser.

I Socialnämnden centrums remissvar lyfts även att en förbindelse vid Odinsplatsen kan tillgängliggöra den planerade stadsparken i Gullbergsvass på ett positivt sätt, och att den

lokala gatustrukturen vid Odinsplatsen bättre kan hantera ytkrävande ramper än stadsrummet vid Åkareplatsen.

Utformningen av en förbindelse kan påverka hur den upplevs, och därmed den sociala dimensionen. Det är av vikt att minimera rampernas utbredning och därmed barriäreffekt. I vidare planering av en förbindelse behöver det säkerställas att förbindelsen blir en integrerad del av en framtida stadsväv i Gullbergsvass, och hänsyn behöver därför tas till den framtida strukturen i området.

Bilagor

1. Förstudie för Bangårdsförbindelsen, slutrapport – remissversion augusti 2023
2. Sammanfattning av remissvar på slutrapport för Bangårdsförbindelsen
3. Osäkerhetsanalys enligt successivprincipen
4. Underhållskostnadskalkyl
5. PM Nyttobedömning och klimatkalkyl

Ärendet

Nämnden ska ta ställning till om berörda förvaltningar ska fortsätta planering av en bangårdsförbindelsen i enlighet med, de i beslutssatserna, angivna förutsättningarna.

Planeringsbeslut är en förutsättning för att genomförandestudie och detaljplanearbete ska kunna påbörjas.

Beskrivning av ärendet

Bakgrund till förstudien

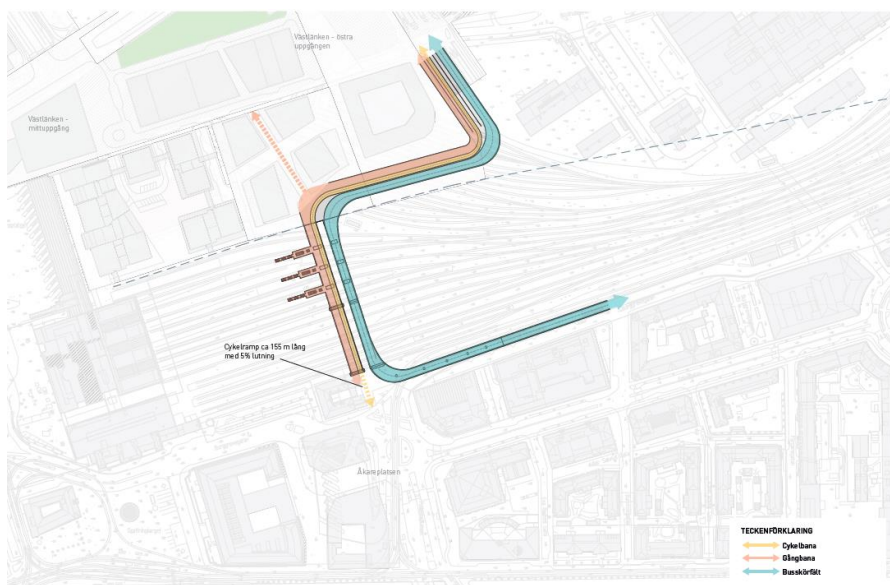
Tanken om en förbindelse över bangården har funnits under en längre tid. Förbindelsens syfte och funktion har ändrat karaktär, i hög utsträckning beroende på tidsandan. Under 60- och 70-talet var en viadukt tänkt att utgöra en del av en inre motortrafikled, medan den under senare tid har betraktats som en barriäröverbryggande åtgärd och ett sätt att skapa ett mer robust och effektivt kollektivtrafiksystäm. Bangårdsförbindelsen är ett projekt i Västsvenska paketet, där den ingår som en av flera kollektivtrafiksatsningar. I paketet är kostnaden för bangårdsförbindelsen angiven till en miljard i 2009 års prisnivå.

Förstudiens syfte har varit att bedöma olika utformningar och lokaliseringar av en bangårdsförbindelse. Förstudien ska kunna ligga till grund för beslut om fortsatt inriktning för arbetet om en bangårdsförbindelse.

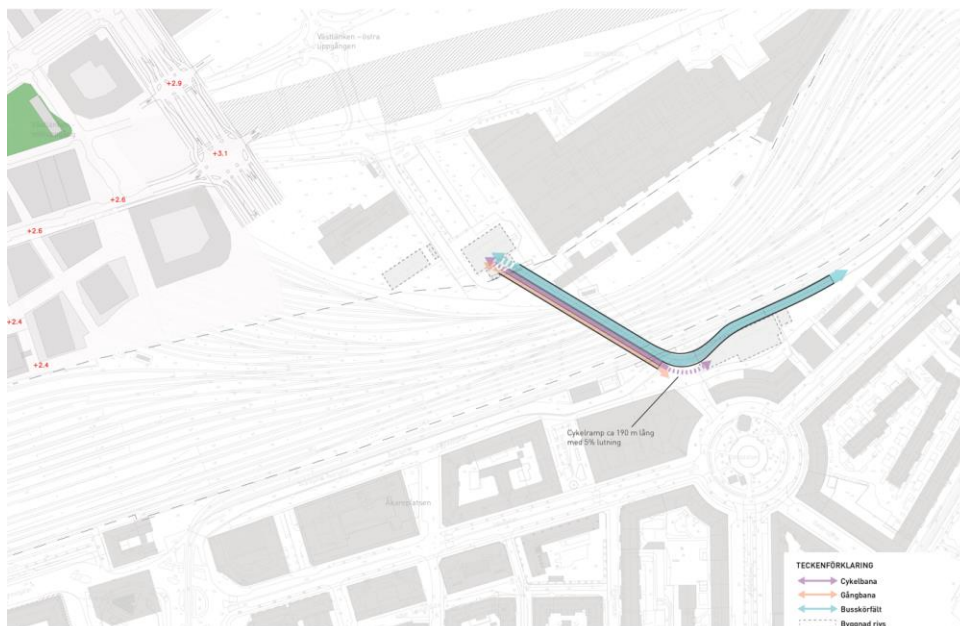
Förstudiens inriktning och slutsatser

I förstudien, som stadsbyggnadsnämnden skickade på remiss september 2023, presenteras två huvudförslag till en bangårdsförbindelse, benämnda 1B och 3B. Förbindelserna är lokaliserade vid Åkareplatsen (1B) respektive Odinsplatsen (3B) och utformade för buss, fotgängare och cyklister. Både alternativet vid Åkareplatsen och Odinsplatsen bedöms innehållsmässigt kunna inrymmas i Västsvenska paketet.

Kostnaden för en viadukt vid Åkareplatsen bedöms uppgå till cirka 1 miljard kronor, medan viadukten vid Odinsplatsen bedöms kosta cirka 1,5 miljarder, enligt framtagna successiva kalkyler. Skillnaden i kostnad beror i första hand på eventuellt behov av hantering och omlokalisering av trafikledningscentralen för alternativet vid Odinsplatsen.



Figur 1. Bangårdsförbindelse för buss, fotgängare och cyklister, lokaliserad vid Åkareplatsen (alternativ 1B)



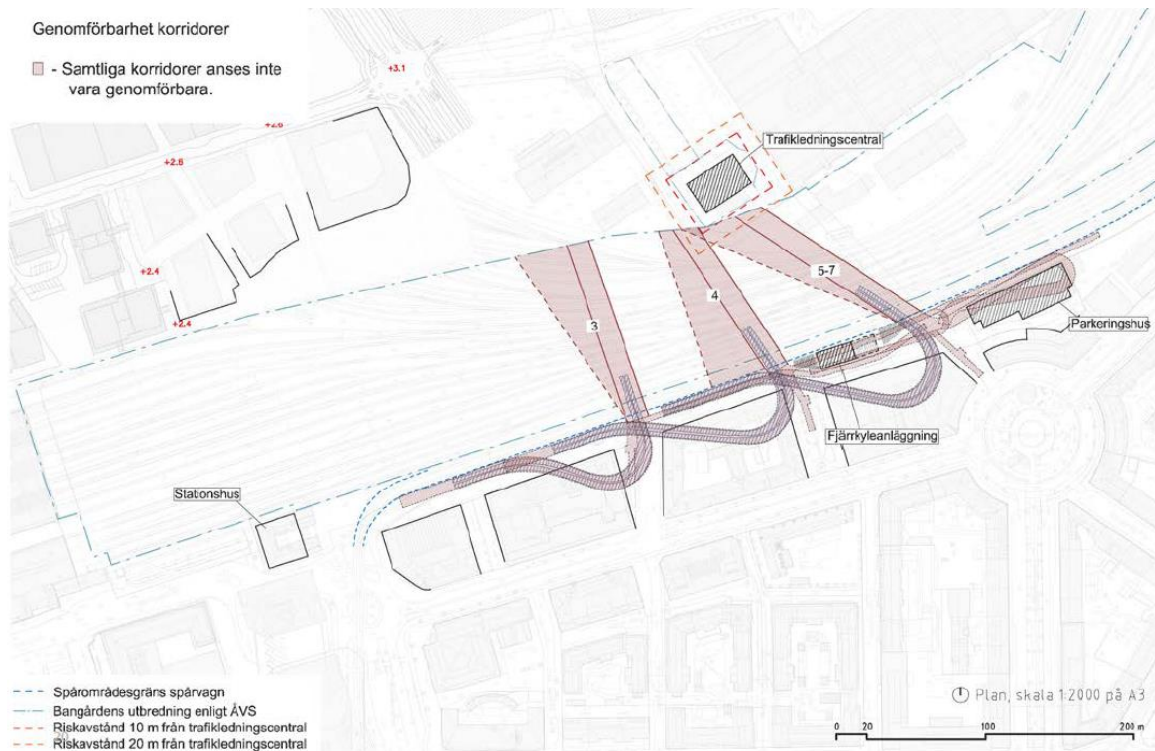
Figur 2. Bangårdsförbindelse för buss, fotgängare och cyklister, lokaliserad vid Odinsplatsen (alternativ 3B)

Utöver de två huvudförslagen presenterades två alternativ endast för fotgängare och cyklister. Dessa bedöms dock inte kunna omfattas av Västsvenska paketet, där bangårdsförbindelsen är utpekad som en kollektivtrafikåtgärd. Gång- och cykelbroar behöver således finansieras av staden eller genom exploateringsinkomster i exploateringsprojekt.

Vid byggnation av endast gång- och cykelbro kvarstår dessutom behovet av att avlasta Åkareplatsen och hållplats Nordstan från busstrafik, samt behovet av att skapa effektiva busskörvägar i centrala Göteborg.

Att förstudiens huvudalternativ inte är utformade för biltrafik har flera skäl. Ett av de tyngst vägande är att en förbindelse för biltrafik riskerar att leda till både ökade biltrafikflöden och ökat resande med bil i centrala Göteborg. Förbindelsen skulle utgöra en gen koppling mellan E45 och city, och därmed kraftigt gynna bilframkomligheten. Fler bilresor och ökade biltrafikvolymerna står i motsättning till den önskvärda utvecklingen, formulerad i bland annat budget, översiktsplan samt miljö- och klimatprogrammet.

Vidare medför utrymmesmässiga begränsningar att möjligheten att anlägga en biltrafikramp är ytterst liten. Den plats på vilken en ramp för biltrafik skulle kunna inrymmas är Åkareplatsen, här kommer dock rampen i konflikt med andra anspråk och kvaliteter, såsom bland annat stadsrum, kulturmiljö samt byggnation av triangelhållplats för spårväg (stadsbanekryss).



Figur 3. Viadukter utformade för biltrafik öster om Åkareplatsen. Inget alternativ bedöms genomförbart.

Även om huvudalternativen för en bangårdsförbindelse i första hand är tänkta att inrymma kollektivtrafik, fotgängare och cyklister hade det varit möjligt att i framtiden anpassa förbindelsen för att möjliggöra blandtrafik, om behov skulle uppstå.

I förstudien bedöms en förbindelse lokaliserad vid Odinsplatsen ha större fördelar än en viadukt vid Åkareplatsen. En förbindelse vid Odinsplatsen har en mer fördelaktig placering i förhållande till befintliga passager över eller under bangården, och därmed blir tillgänglighetsvinsten för framför allt fotgängare och cyklister betydande. För busstrafiken innebär en förbindelse vid Odinsplatsen genare körvägar och därmed påtagligt kortare restider. Det skapar förutsättningar för ökad konkurrenskraft för kollektivtrafiken.

En viadukt vid Odinsplatsen bedöms, enligt förstudien, ge en större positiv effekt på den rumsliga integrationen, det vill säga hur väl sammankopplad staden är. Bidraget till framtida stadsutveckling i Gullbergsvass bedöms också vara av vikt.

Bangårdsförbindelsen innebär utmaningar för stadsrummen, till följd av rampernas längd och utbredning. En viadukt vid Åkareplatsen bedöms dock få större negativ påverkan på platsen än en viadukt vid Odinsplatsen.

Båda alternativen är förknippade med genomförbarhetsmässiga osäkerheter och risker. Alternativet vid Åkareplatsen kräver ombyggnad av säckbangården för att brostöd ska kunna ställas på centralstationens plattformar. En ombyggnad förutsätter finansiering från nationell plan för transportsystemet, och det finns i dagsläget inget framtagna objekt som kan nomineras till planen. Den nationella planen som är under framtagande sträcker sig till år 2037, vilket innebär att det sannolikt tidigast är efter år 2037 en ombyggnad av bangården skulle kunna påbörjas, givet att åtgärden prioriteras.

Vid Odinsplatsen krävs att viadukten blir en fribärande konstruktion, då brostöd inte får placeras i den delen av bangården. Dessutom behöver trafikledningscentralen norr om bangården beaktas, antingen undvikas eller flyttas med en tillkommande kostnad som följd.



Figur 4. Visualisering av bangårdsförbindelsen vid Odinsplatsen

Remissvar på förstudie

Enligt beslut i stadsbyggnadsnämnden 26 september 2023 skickades förstudien för Bangårdsförbindelsen på remiss. Bland remissinstanserna fanns bland annat Trafikverket, Västra Götalandsregionen, Stadsmiljöförvaltningen, Kretslopp och Vatten samt Socialförvaltningen centrum. I remissutskicket fanns ett antal frågor som instanserna ombads besvara. Frågorna omfattade för- och nackdelar med presenterade alternativ för en bangårdsförbindelse, samt om det fanns skäl att skjuta beslut om en bangårdsförbindelse på framtiden.

Sammanställning av remissvaren bifogas ärendet. 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
- En förbindelse utformad för kollektivtrafik, buss och cykel är en positiv inriktning 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 på beslut om en förbindelse på framtiden då behovet att barriärminskning och ökad tillgänglighet finns i närtid.

Utöver sändlistan gavs allmänheten möjlighet att inkomma med synpunkter på förstudiens två huvudförslag. 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 rent geografiskt och att bangårdens barriäreffekt därför minskar. Att Åkareplatsen redan är ett överbelastat stadsrum är ytterligare ett skäl till att Odinsplatsen föredras.

Några av remissinstanserna har specifika önskemål kring frågor som behöver studeras i vidare arbete. Stadsmiljönämnden skriver i sitt remissvar att nämnden önskar att kommande studier utreder möjligheten att utforma en förbindelse för att inrymma spårvägstrafik. Inom ramen för förstudien har en översiktlig utredning av detta genomförts. Utredningen, vars slutsatser förankrats med spårägaren, konstaterar att det är mycket svårt att utforma en förbindelse för spårvägstrafik, bland annat då tekniska krav innebär helt andra förutsättningar avseende bland annat lutningar, ramplängder och konstruktionstjocklek. Lutningskraven för spårväg innebär att ramperna på södra sidan av bangården hamnar allt för nära befintliga bostadsfastigheter. Den konstruktionstyp som kostnadskalkylen baseras på utgår inte från en viadukt inrymmande spårväg. Spårväg på viadukten innebär en merkostnad vars storlek är svår att uppskatta utan att nytt underlag tas fram. Det finns dessutom ingen pågående planering för spårväg i Gullbergsvass, varför en framtida spårsträcka kan vara svår att omhänderta. Därutöver tas bussgatan i anspråk, varför investeringar i nya busskörvägar krävs. Med detta som bakgrund föreslås förbindelsen inte utformas för att inrymma spårvägstrafik.

Västra Götalandsregionen föreslår att Staden ska utreda ett kombinationsalternativ med två viadukter, en för buss lokaliserad vid Odinsplatsen och en för gång- och cykel vid Åkareplatsen. Utifrån framtagna kostnadskalkyler kan konstateras att även byggnation av en gång- och cykelbro innebär en ansevärd investering, uppemot 600 miljoner kronor. Kostnaden för två broar kommer således överstiga Västsvenska paketets ramar och innebär en merkostnad för staden. Dessutom är det högst osäkert om två viadukter kan inrymmas inom paketets avtal. Påverkan på, och behov av ombyggnad av, bangården är ytterligare en försvårande aspekt.

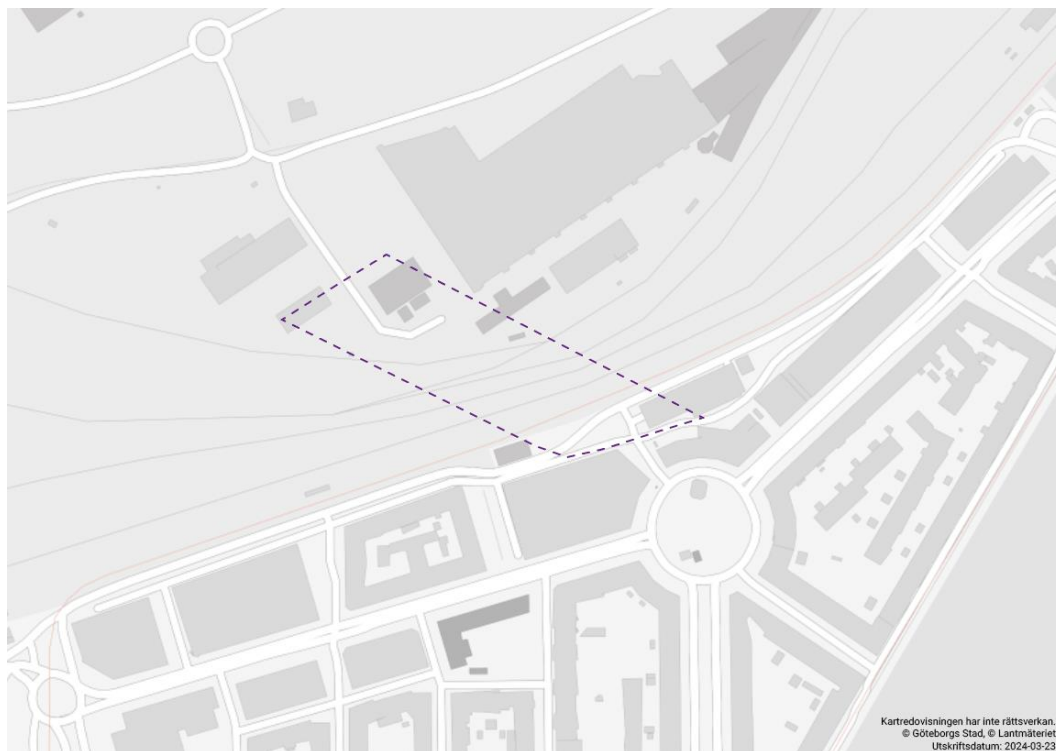
Socialnämnden centrum efterfrågar en fördjupning av barnperspektivet, exempelvis genom kartläggning av målpunkter för barn och unga, både i den befintliga staden och i kommande stadsutveckling. Stadsbyggnadsförvaltningen instämmer i bedömningen att barnperspektivet är en central aspekt, och att fördjupning bör ske inom detaljplan och inom ramen för framtida stadsutveckling i Gullbergsvass.

Kretslopp och vatten har i sitt remissvar lyft fram att det kan finnas samordningsfördelar om en dricksvattenledning kan fås med i bangårdsförbindelsen. Att få med en dricksvattenledning sammankopplar stomledningsnätet på vardera sida bangården och ger möjligheten att transferera mer vatten mellan fastlandet och Hisingen, vilket skapar en större redundans och säkrare dricksvattenförsörjning för staden. Det bör kunna vara möjligt att inkludera en dricksvattenledning, men förutsättningarna behöver studeras vidare i genomförandestudien. Kretslopp och vatten föreslås involveras i genomförandestudien.

Beskrivning av föreslagen åtgärd

Stadsbyggnadsförvaltningen föreslår att fortsatt planering av en bangårdsförbindelse mellan Odinsplatsen och Gullbergsvass, inom det område som redovisas i figur 5 nedan.

Planering ska ske i nära samarbete med Trafikverket och berörda planerande förvaltningar.



Figur 5. Område inom vilket stadsbyggnadsförvaltningen föreslår att en framtida bangårdsförbindelse ska vara placerad.

Den utformning som skisserats i förstudien, och som legat till grund för den successiva kalkylen, utgår från en viadukt med ett busskörfält i varje riktning (3,5 meter vardera), dubbelriktad cykelbana (3,5 meter) samt gångbana (3 meter). Det har vidare antagits att buss ska kunna hålla en hastighet på minst 30 km/h. För att förbindelsen ska kunna finansieras av Västsvenska paketet behöver viadukten inrymma åtminstone busstrafik, fotgängare och cyklister. I genomförandestudie kan bredd på körbanor samt gång- och cykelbanor emellertid behöva anpassas utifrån vad som bedöms som tekniskt och genomförbarhetsmässigt möjligt. Utgångspunkten ska dock vara att väl tilltagna ytor erbjuds för fotgängare och cyklister.

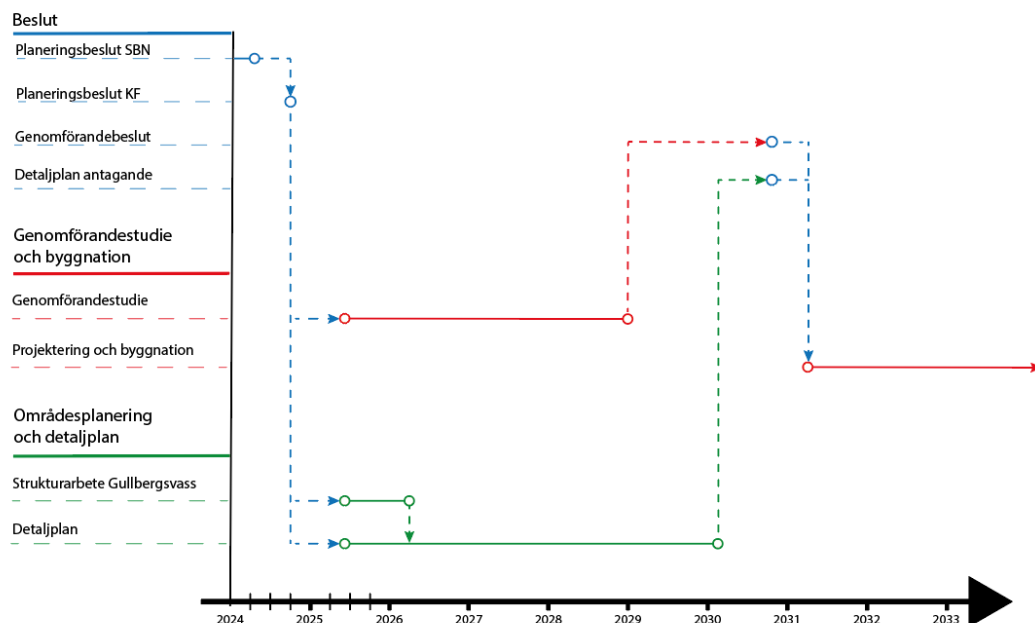
Bangårdsförbindelsen har anpassats utifrån de förhållningssätt och övergripande ramverk som Trafikverket presenterat i en promemoria (PM), bland annat avseende nivå över bangården och bangårdens framtida utbredning. Det är en initial bedömning av Trafikverket, och kan komma att justeras, bland annat utifrån ökad kunskap i pågående åtgärdsvalsstudie för säckbangården. Vid beslut om fortsatt arbete, i enlighet med tjänsteutlåtandet, behöver framtida genomförandestudie ha en nära dialog och samarbete med Trafikverket. Trafikverket föreslås delta i genomförandestudien genom en så kallad bevakningsledare. Utgångspunkten för vidare arbete behöver vara att en viadukts placering, utformning och funktion skapar mervärde för såväl Göteborgs stad som Trafikverket.



Figur 6. Visualisering av bangårdsförbindelsen vid Odinsplatsen

Enligt framtagen successiv kalkyl bedöms kostnaden för bangårdsförbindelsen vid Odinsplatsen uppgå till cirka 1,5 miljard. Inom Västsvenska paketet finns cirka 1,69 miljarder utpekade för förbindelsen. Framtagen kalkyl indikerar att kostnaden för förbindelsen skulle kunna inrymmas inom Västsvenska paketets ramar. Samtidigt föreligger osäkerheter, där hantering av trafikledningscentral samt behov av flytt av ledningar är de mest betydande. Vid kostnad som överskrider de utpekade medlen inom paketet föreslås att återrapportering till stadsbyggnadsnämnden och kommunfullmäktige sker. Start av såväl genomförandestudie som genomförandebeslut villkoras finansiering från Västsvenska paketet.

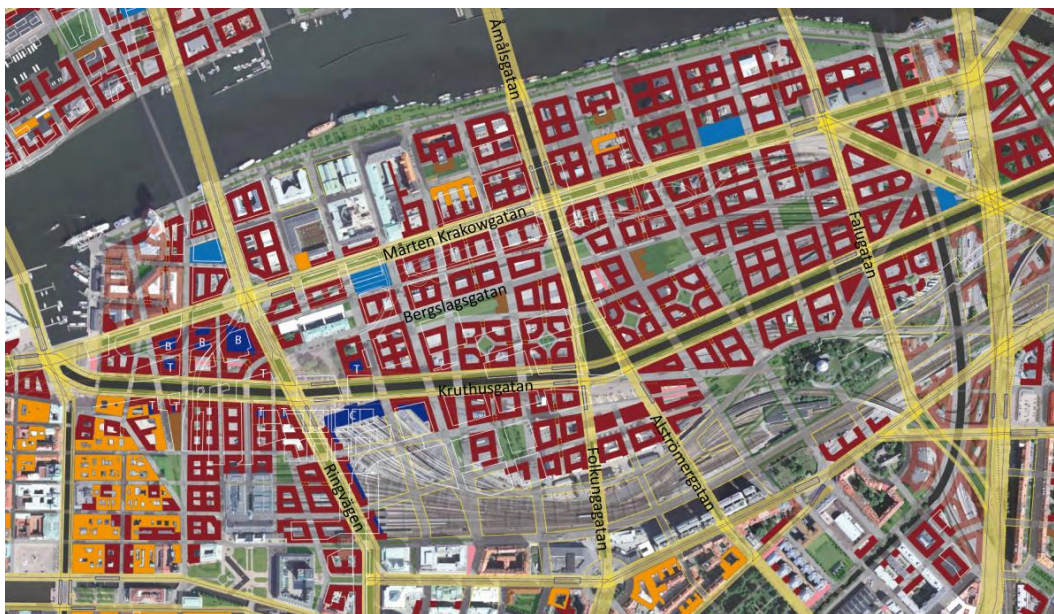
Stadsbyggnadsförvaltningen gör bedömningen att bangårdsförbindelsen skulle kunna finnas på plats och öppna för trafik ungefärligen femton år efter det att beslut fattas i kommunfullmäktige. Genomförandestudie och detaljplan bedöms tas fram parallellt. Genomförandestudie bedöms ta cirka 3–4 år, och detaljplan cirka 4–5 år givet risk för överklagande.



Figur 7. Möjlig tidplan för Bangårdsförbindelsen inklusive beroenden och behov av beslut

Tidplan för möjlig trafiköppning kan utöver risk för överklagande av detaljplan även påverkas av osäkerheter avseende teknik och genomförbarhet, där hanteringen av trafikledningscentralen norr om bangården är en osäkerhet av särskild betydelse. Flytt av trafikledningscentralen ingår i framtagna kostnadskalkyl, dock som en schablonberäknad kostnad, baserad på motsvarande projekt. Vidare utredning krävs inom genomförandestudie, där även möjligheten att undvika trafikledningscentralen behöver studeras.

En utmaning vid byggnation av en viadukt över bangården är att integrera ramperna med stadsrummen på båda sidor. Kraven på höjd över bangården innebär ofrånkomligen långa ramper som riskerar att bli strukturerande. Det bedöms därför av vikt att fortsatt arbete inom genomförandestudie och prövning i detaljplaner tar hänsyn till framtida struktur i Gullbergsvass. Tänkt stadsmässighet i Göteborgs utvidgade innerstad (GUI) behöver särskilt beaktas. Idealt kan bangårdsförbindelsen utgöra en komponent av de utpekade huvudstråken i den utvidgade innerstaden.



Figur 8. Huvudstråk inom centralenområdet och Gullbergsvass, Göteborgs utvidgade innerstad

Vidare behöver planering ske i nära samarbete med bland annat stadsmiljöförvaltningen för att säkerställa att utformning av en förbindelse samspelar med stadsrummens önskvärda kvaliteter. Målsättningen med bangårdsförbindelsen är att viadukten blir en naturligt integrerad del av staden, snarare än ett autonomt infrastrukturprojekt.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

En förbindelse över bangården är av stor vikt för att tillgängliggöra nya stadsutvecklingsområden och för att skapa en väl integrerad och sammanhållen stad. Göteborg C och säckbangården utgör stora barriärer, vilka förhindrar att stadsdelarna norr om bangården blir en naturlig del av den redan byggda staden.

För kollektivtrafikens fortsatta utveckling är Bangårdsförbindelsen en viktig pusselbit, då den möjliggör för en effektiv angöring av busstrafik i centrala Göteborg. Genom att minska konflikten om utrymme mellan buss och spårväg skapas förutsättningar för ett mer robust kollektivtrafiksystem. Vid Åkareplatsen och Drottningtorget kan spårvägstrafiken, genom anslutning av Allélänken, utvecklas.

I förstudien för Bangårdsförbindelsen konstateras att en viadukt som placeras vid Odinsplatsen får störst positiv effekt, både ur ett barriärmässigt och ur ett stadsstrukturmässigt perspektiv. Vidare bedöms att en förbindelse bör vara utformad för att stödja hållbara resor, och därför inte inrymma biltrafik, utan i första hand vara till för fotgängare, cyklister och busstrafik.

Remissvaren bekräftar förstudiens inriktning och slutsatser. Svaren pekar på behovet av fortsatt planering för en bangårdsförbindelse, i syfte att minska bangårdens barriär. En förbindelse bedöms framför allt vara av vikt för fotgängare och cyklister, och utifrån det perspektivet bedöms Odinsplatsen vara en lämpligare lokalisering än Åkareplatsen, då närbarhetseffekten blir påtagligt större.

Flera av remissinstanserna, exempelvis Västra Götalandsregionen, socialnämnden centrum och stadsmiljönämnden, bedömer även att förstudiens föreslagna inriktning med en viadukt för kollektivtrafik, fotgängare och cyklister som positiv, och i linje med stadens och regionens hållbarhetsmål.

Utifrån de slutsatser som dragits i förstudien, och utifrån remissvaren, bedömer stadsbyggnadsförvaltningen att bangårdsförbindelsen bör placeras vid Odinsplatsen. Vidare bedömer stadsbyggnadsförvaltningen att inriktningen för bangårdsförbindelsens utformning bör vara att den ska inrymma busstrafik, fotgängare och cyklister.

Föreslagen inriktning bedöms gå i linje med Göteborgs Stads översiktsplan, och målsättningarna om att skapa en utvidgad stadskärna med uppkopplade noder, där hållbara, yteffektiva resor främjas. Förbindelsen ger goda förutsättningar för att omhänderta framtida resandebehov i Centralenområdet och Gullbergsvass, när stadsdelarna utvecklas och bebyggs.

Henrik Kant

Jenny Adler

Stadsbyggnadsdirektör

Avdelningschef Strategi och taktik