

Bilaga 2 – Svar på remissfrågor angivna i missivet

Nedan redovisas stadsbyggnadsförvaltningens svar på de remissfrågor som anges i missivet till remissutskicket.

1. Har vi missat några viktiga aspekter, förutsättningar och/eller förhållanden som kan påverka stationens framtida funktion och utformning? Se bland annat kapitel 4 och 5.

Det bör lyftas tydligare att en förutsättning för framtida utformning är att en bangårdsförbindelse ska kunna byggas, i enlighet med det förslag som behandlats i stadsbyggnadsnämnden. Önskvärt hade varit ett kapitel som beskrev Bangårdsförbindelsen. Då Bangårdsförbindelsen ingår i Västsvenska paketet, som är en partsgemensam överenskommelse, där Trafikverket är en part, finns ett gemensamt intresse av att säkerställa dess genomförande.

Det är otydligt i vilken utsträckning anslutande banor är dimensionerade för att kunna trafikera med långa tåg, och för att kunna trafikera med den i åtgärdsvalsstudien skisserade trafikvolymen. En central fråga vars svar är svårt att utläsa är om anpassning av exempelvis förbigångsspår och plattformar behöver ske för längre tåg ska trafikera på exempelvis Västra stambanan eller andra banor där längre tåg kan vara aktuella. Om åtgärder behöver vidtas, hur omfattande är dessa, vad bedöms de kosta och när i tid kan de vara aktuella?

Likaså är det otydligt om den trafikering som antas i åtgärdsvalsstudien är realiserbar. Trafikeringen i bilaga 3 överensstämmer inte helt med den som redovisas i huvudrapporten. Den stora avvikelser rör Västra stambanan, där huvudrapporten utgår från åtta tåg i maxtimmen (s. 59 och 61) medan bilaga 3 (s. 12) anger fem tåg i maxtimmen. Enligt bilaga 3 skulle fem tåg i maxtimmen innebära totalt 11 tåg/h (sex tåg i Västlänken inkluderat) på Västra Stambanan, men huvudrapportens trafikering skulle få konsekvensen att 14 tåg/h skulle trafikera banan, så som vi utläser rapporten. Enligt Trafikverkets rapport om kapacitetsutnyttjande på järnväg (för år 2023) är sträckan Göteborg – Alingsås den järnvägsdel med högst kapacitetsutnyttjande redan idag, 100 %, varför en utökning av trafikeringen tycks svår att förverkliga. Även för övriga banor bör möjligheten till avsteg från Trafikverkets basprognos beskrivas.

Den planerade stadsutvecklingen norr och söder om bangården hade kunnat beskrivas mer ingående. Det perspektiv som främst lyftas fram är framtida fotgängarflöden och dess påverkan på bangården, men stadsutvecklingen får även till följd att bangården kommer att få en än större barriärverkan än idag. Behovet av en, eller flera, förbindelser är därför stort. I de övergripande målen finns ett

mål om att bangården ska vara en del av stadsmiljön, och bidra till en attraktiv stads- och regionkärna, vilket är ett väl formulerat mål. Detta övergripande mål återfinns emellertid inte bland effektmålen, och utvärdering i förhållande till det övergripande målet görs således inte.

Av tabell 2 går att utläsa att en av dagens plattformar är tillräckligt lång för att kunna omhänderta längre tåg. I praktiken tycks det dock innebära att andra banor blockeras, och att det därför inte är lämpligt att trafikera plattformen med långa tåg. Detta skulle kunna förtydligas i rapporten, då tabell 2 i annat fall ger bilden av att behovet att omhänderta långa tåg redan är tillfredsställt.

2. Saknas det några funktioner i förslagen utformning som är viktiga att säkerställa i ett långsiktigt perspektiv, i så fall vilka? Se kapitel 6.

Stadsbyggnadsförvaltningen ser i grunden positivt på åtgärdsvalsstudiens övergripande problembeskrivning och förslag till åtgärd.

Förvaltningen bedömer dock att det är angeläget att det framtida spårområdets utbredning hålls nere, då det bland annat påverkar både genomförbarhet och kostnaden för en framtida bangårdsförbindelse. I figur 28 i åtgärdsvalsstudien illustreras det framtida spårområdet samt ytor för underhåll och servicevägar. Av illustrationen kan man utläsa att spårområdet föreslås breddas, i första hand bredvid Posthotellet.

Förslaget påvisar ett intrång inom Gullbergsvass 703:58, en fastighet som kommunen förväntas förvärva och tillträda under första halvåret 2025. Förvaltningen önskar att Trafikverket försöker minimera sin påverkan på omkringliggande fastigheter och verksamheter så stor utsträckning som är rimligt.

Förslaget belastar även den del av Gullbergsvass 703:6 inom uppställningsspåren är lokaliserade och utbredningen av föreslagen anläggning minskar den yta som Trafikverket ska överlåta till Göteborgs kommun. Kommunen förutsätter att köpeskillingen minskar i förhållande till ytans minskade omfattning.

Dialog om bangårdens framtida utbredning bör föras mellan Göteborgs stad och Trafikverket, med ambition både att säkerställa en funktionell säckbangård och att realisera planerade stadsutvecklingsprojekt. Utgångspunkten bör vara att spårområdet inte breddas, inte minst mot bakgrund av att Västlänkens öppnande och avlastning av säckbangården bör kunna skapa förutsättningar för en effektivare anläggning inom dagens geografiska utbredning.

Möjliggörandet av en bangårdsförbindelse lokaliserad vid Odinsplatsen bör beskrivas utförligare, och vara en förutsättning för ombyggnad av bangården, inte minst mot bakgrund av att Bangårdsförbindelsen är ett projekt utpekad i det partsgemensamma Västsvenska paketet. Det står beskrivet att planerna på en bangårdsförbindelse inte ska vara en begränsning för spårutformningen, men att

bangården ska vara tillräckligt smal för att möjliggöra en fribärande konstruktion. Vad detta rent konkret innebär framgår dock inte.

Vidare bör möjligheten att lokalisera brostöd på plattformarna vara en förutsättning, och det är oklart i vilken mån detta är omhändertaget genom föreslagen breddning av plattformarna. En viadukt lokaliserad vid, eller strax öster om, Åkareplatsen skulle kunna aktualiseras i framtiden, och en framtidssäkrad bangård bör vara utformad för att kunna inrymma brostöd från en viadukt.

Det står beskrivet att spårens närhet och påverkan på trafikledningscentralen inte har analyserats. Förhållningssättet till trafikledningscentralen bör emellertid vara det samma som det Trafikverket presenterade i PM ”Trafikverkets förhållningssätt till Bangårdsförbindelsen”, där bland annat säkerhetsavstånd redovisades.

3. Övriga synpunkter på utformningsförslaget. Se kapitel 6.

I åtgärdsvalsstudien beskrivs endast ett förslag på framtida utformning. Som beskrivits tidigare i den här bilagan tycks det sannolikt att åtgärder på anslutande banor krävs för att föreslagen ombyggnad ska få önskad effekt. Ur det perspektivet hade det kunnat föras resonemang om alternativa, mindre, utformningar som hade gett viss effekt redan i närtid. Mindre kostsamma utredningsalternativ hade med fördel också kunnat presenteras. Det är tänkbart att mer begränsade ombyggnader, för att exempelvis möjliggöra en (1) längre trafikbar plattform, inte är realistiska, då det skulle innebära följdverkningar för samtliga banor. Om så är fallet hade det ändå varit av intresse att detta belyses.

Utformningsförslaget tycks innebära att intrång i Trafikverkets trafikledningscentral görs. I PM Trafikverkets förhållningssätt till Bangårdsförbindelsen beskrivs att trafikledningscentralen behöver ett skyddsavstånd på mellan 10–20 meter. Av de skisser som presenteras i åtgärdsvalsstudien (exempelvis figur 34) tycks inte endast skyddsavståndet överskridas utan även byggnaden i sig blir påverkad. Hanteringen av trafikledningscentralen beskrivs inte i åtgärdsvalsstudien.

Det är inte helt tydligt vilken av utformningsalternativen i bilaga 4 som motsvarar åtgärdsvalsstudiens utformningsförslag, men förvaltningen gör tolkningen att förslag 3B motsvarar förslag på ombyggnad. Detta skulle dock kunna tydliggöras.

4. Saknas det någon viktig slutsats och/eller är det någon slutsats som ni inte håller med om? Se avsnitt 6.9.

Stadsbyggnadsförvaltningen delar i huvudsak slutsatserna beskrivna i avsnitt 6.9, dock med tidigare beskrivna behov av förtydliganden, däribland påverkan på kommunal stadsutveckling, påverkan på trafikledningscentralen och behov av följdinvesteringar.

På sida 110 beskrivs att behov av uppställning av fjärrtåg skulle kunna tillgodoses genom utökad yta vid säckbangården. Stadsbyggnadsförvaltningen ser att utökning av säckbangården med nya uppställningsspår inte är önskvärd, inte minst mot bakgrund av tecknat avtal om avveckling av befintliga uppställningsspår.

5. Åtgärdsvalsstudien har identifierat frågor som är viktiga att fortsatt utreda och samverka kring, överensstämmer det med er bild? Se avsnitt 6.9.1.

Identifierade frågor att fortsätta utreda och samverka kring överensstämmer med förvaltningens bild. Att Bangårdsförbindelsen och stadsutvecklingsperspektivet berörs är positivt, dock skulle frågeställningarna kunna vara mer precisa. Av figur 28 framgår att spårområdet antas breddas och att intrång görs i fastigheter Staden är i stånd att förvärva. Detta skulle påverka bland annat avtal om förvärv av uppställningsspår, då den yta som staden kan stadsutveckla på minskar i omfattning. Detta bör kunna lyftas tydligare i avsnittet.

Som tidigare beskrivits är det otydligt om föreslagen trafikering är realiserbar utan följdinvesteringar för anslutande banor, något som hade behövt klargöras. Bedömning av detta skulle eventuellt kunna ingå i punkten ”simulering av framtida tågtrafik”.

6. Håller ni med om åtgärdsvalsstudiens inriktning och rekommendation av åtgärder? Behöver vi rekommendera/prioritera andra typer av åtgärder? Se kapitel 7. OBS! Kapitel 7 Förslag till inriktning och rekommendation av åtgärder är inte klart och kan komma att justeras, beroende på vilka synpunkter som inkommer under remissen.

Som beskrivits tidigare ser stadsbyggnadsförvaltningen i grunden positivt på åtgärdsvalsstudiens övergripande inriktning. Staden delar bedömningen att en anpassning av bangården för att möjliggöra längre tåg och bredare plattformar är positiv, men ser att den föreslagna breddningen av spårområdet inverkar negativt på planerad stadsutveckling och planerade infrastrukturprojekt.

Förvaltningen ser även att möjlig etappvis ombyggnad hade kunnat beskrivas utförligare i rapporten, och en dialog kring detta, och eventuell stegvis uppgradering av bangården hade kunnat samverkas kring. En byggnation av bangårdsförbindelsen hade tidsmässigt kunnat samordnas med en mindre ombyggnad av säckbangården. Det hade varit önskvärt att en möjlig mindre ombyggnad inom dagens spårområde hade redovisats.

7. Hur ska det fortsatta samarbetet mellan olika aktörer/samverkansparter i området kring centralen bedrivas, i vilket forum? Vilka frågor är särskilt viktiga att samverka kring?

Göteborgs stad har omfattande stadsutvecklingsplaner, både norr och söder om bangården. Söder om bangården planeras för utveckling av spårvägssystemet genom anslutning av Allélänken till snabbspåret och uppförandet av ny knutpunkt vid Åkareplatsen. Norr om bangården kommer det som benämns Centralenområdet att byggas, vilket medför ett tillskott av 20 000 nya arbetsplatser och 2 000 nya bostäder. Stadsutvecklingen i området är delvis beroende av bangårdens framtida utformning och funktion. Att minska bangårdens barriäreffekt och att knyta ihop staden på ömse sidor bangården med varandra och med plattformarna är av stor betydelse för att en attraktiv stadsmiljö och stadsutveckling ska skapas. Vidare samtal kring hur en ombyggnad av Göteborg C, säckbangården ska takta med planerad stadsutveckling bör lämpligen föras i flera olika forum. För Centralenområdet finns ett huvudprogram som bör vara ett lämpligt forum för dialog. För Bangårdsförbindelsen planeras uppstart av genomförandestudie och detaljplan, och Trafikverket behöver vara en central del i dessa studier, sannolikt formaliserat genom någon form av samverkansavtal.

Stadsbyggnadsförvaltningens strategiavdelning har sedan tidigare ett forum tillsammans med Trafikverket, där mer övergripande frågor kring kommande stadsutvecklingsprojekt och dess beröring med Göteborg C kan hanteras.