

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2025-01-30

SBN 2025-03-25

Diarienummer SBF-2025-00083

Handläggare

Viktor Hultgren

Telefon: 031-368 28 95

E-post:

viktor.hultgren@stadsbyggnad.goteborg.se

Svar på remiss från Trafikverket avseende åtgärdsvalsstudie Göteborg C, säckbangården

Förslag till beslut

I stadsbyggnadsnämnden

1. Tjänsteutlåtandet godkänns
2. Stadsbyggnadsförvaltningens svar på remiss översänds till Trafikverket som yttrande över remissen
3. Paragrafen justeras omedelbart

Sammanfattning

Åtgärdsvalsstudien redovisar ett förslag på framtida utformning av Göteborg C, säckbangården när Västlänken öppnat för trafik. I åtgärdsförslaget breddas och förlängs bangårdens plattformar, vilket innebär att längre tåg kan trafikera, fler fotgängare kan vistats på perrongerna och att trafikeringen blir mer flexibel än idag.

Göteborgs Stad delar åtgärdsvalsstudiens slutsatser att en anpassning av bangården för längre tåg, och med bredare perronger, är eftersträvarsvärd. Längre tåg kan vara en effektiv åtgärd för att öka det långväga hållbara resandet, framför allt om ny stambana uteblir eller skjuts på framtiden. Staden ser även positivt på den skisserade plattformanslutningen, som är tänkt att kunna knyta samman Åkareplatsen och stadsutvecklingsområdena norr om bangården.

Göteborgs Stad bedömer att det av åtgärdsvalsstudien är svårt att utläsa behovet av, och förutsättningarna för, ombyggnation av säckbangården i närtid. För att Göteborg C ska kunna inrymma längre tåg, och den trafikering som anges i studien, krävs sannolikt åtgärder även på anslutande banor.

Föreslagen utbredning av spårområdet innebär breddning jämfört med idag, och intrång i två fastigheter där Staden planerar stadsutveckling. Förvaltningen anser att Trafikverket bör minimera påverkan på omkringliggande fastigheter och inte försvåra byggnation av en framtida bangårdsförbindelse, vilket är ett utpekad projekt inom partsgemensamma Västsvenska paketet.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Kostnaden för den i åtgärdsvalsstudien förordade ombyggnaden uppgår till mellan 1,2–2,3 miljarder kronor, enligt en tidigt framtagen kostnads kalkyl. I kostnaden ingår inte åtgärder såsom högvattenskydd. Finansiering av ombyggnaden bedöms ske inom nationell plan. Trafikverket kommer dock inte pröva en ombyggnation av Göteborg C, säckbangården i kommande nationella plan 2026–2037.

Ombyggnation av bangården enligt framtaget förslag bedöms inte medföra några direkta kostnader för Göteborgs Stad, däremot kan indirekta effekter uppstå.

Ombyggnationen av bangården kan både underlätta och försvåra byggnation av en bangårdsförbindelse. Den del av bangården vid vilken en viadukt är tänkt att placeras föreslås breddas något jämfört med idag. Det kan öka komplexiteten och kostnaden för Bangårdsförbindelsen. Åtgärdsvalsstudiens åtgärdsförslag innebär att intrång i trafikledningscentralens skyddsavstånd och eventuellt även byggnaden. Trafikledningscentralen kan stå i vägen för en bangårdsförbindelse och det kan således finnas ett gemensamt intresse hos Staden och Trafikverket att hitta en alternativ lokalisering för byggnaden och dess funktioner.

Förslaget påvisar ett intrång inom Gullbergsvass 703:58, en fastighet som kommunen förväntas förvärva och tillträda under kvartal 3 år 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 där uppställningsspåren är lokaliserade. Utbredningen av föreslagen anläggning minskar ytan som Trafikverket ska överlåta till Göteborgs Stad. Staden förutsätter att köpeskillingen minskar i förhållande till ytans minskade omfattning.

Bedömning ur ekologisk dimension

Åtgärdsvalsstudien föreslår att Göteborg C anpassas för att kunna inrymma längre tåg och för att skapa en mer effektiv och kapacitetsstark spåranläggning. Vidare föreslås plattformarna breddas för att fler personer ska kunna vistas på ett tryggt och trafiksäkert sätt. Föreslagen åtgärd bedöms bidra positivt till den ekologiska dimensionen, då förutsättningarna för långväga hållbara resor stärks. Möjligheterna att trafikera med längre tåg eller fler kopplade tågvagnar blir fler, vilket innebär att ökad sittplatskapacitet för resor mellan bland annat Göteborg och Stockholm. Detta bedöms vara av vikt för att öka tågets konkurrenskraft för längre resor, framför allt om ny stambana mellan Göteborg och Stockholm uteblir eller skjuts på framtiden.

Föreslagen utformning innebär också en ökad flexibilitet i spåranläggningen, vilket innebär att flera olika framtida trafikeringsscenarier kan hanteras, något som också bedöms vara positivt ur den ekologiska dimensionen, då förutsättningarna att omhänderta ökat resande i olika stråk ökar.

Det är sannolikt att den ökade flexibiliteten som en ombyggnad av Göteborg C ger upphov till sker först vid följdinvesteringar på anslutande banor.

Bedömning ur social dimension

Föreslagna bredare plattformar skapar ökad tillgänglighet vid av- och påstigning samt vid väntan på att tåg ska ankomma till stationen. Det är till gagn för samtliga resenärer, men är av särskilt stor vikt för exempelvis barn och personer med olika former av funktionsnedsättningar.

Den skisserade gångtunneln skapar ytterligare tillgänglighet, då den underlättar för rörelser dels mellan plattformarna, dels till Göteborg C från den omgivande staden på ömse sidor bangården.

Bilagor

1. Åtgärdsvalsstudie Göteborg C, säckbangården, remissversion
2. Svar på remissfrågor, angivna i missivet

Ärendet

Trafikverket har remitterat åtgärdsvalsstudien (ÅVS) för Göteborgs C, säckbangården. Remisstiden löper till den 24 mars 2025. Staden har fått förlängd svarstid till den 25 mars. Nämnden ska ta ställning till om förvaltningens remissvar ska översändas till Trafikverket som yttrande över remissen.

Stadsbyggnadsförvaltningen har fått ansvar att svara på remissen, och har i sitt svar samrått med exploateringsförvaltningen.

Beskrivning av ärendet

Remissmaterialet består av en huvudrapport och fem bilagor (varav en av bilagorna innehåller fem delar). Huvudrapporten beskriver dagens förhållanden och förutsättningar vid säckbangården, bland annat avseende utformning, teknik och trafikering, framtida funktioner och behov samt redovisar olika alternativa lösningar och slutligen ett förslag på inriktning och rekommenderade åtgärder.

Arbetet med åtgärdsvalsstudien har bedrivits av Trafikverket. Trafikverket och Göteborgs Stad, stadsbyggnadsförvaltningen, har haft avstämningar kring i första hand förutsättningar för en bangårdsförbindelse. Därutöver har Trafikverket haft avstämningar och dialog med bland annat fastighetsägare, järnvägsföretag samt Västra Götalandsregionen och Västtrafik.

Åtgärdsvalsstudien har viss beröring till kommunala stadsutvecklingsprojekt. Norr om bangården planeras omfattande exploatering, och en förutsättning är den sedan tidigare avtalade avvecklingen av uppställningsspåren. Söder om bangården planeras för att spårväg från Allétråket ska ansluta till snabbspåret, och en förstudie som redovisar möjlig utveckling av platserna presenterades för stadsbyggnadsnämnden den 25 februari 2025. Planerade stadsutvecklingsprojekt kan delvis komma att påverkas av åtgärdsvalsstudiens förslag, i första hand bedömningen av spårområdet framtida utbredning. I illustrerad utbredning föreslås spårområdet breddas, framför allt vid Postterminalen. Illustrationen innebär även intrång i fastighet som exploateringsförvaltningen fått i uppdrag att förhandla om förvärv av.

Bakgrund och problemformulering

Göteborg C är utformad som en säckbangård, vilket innebär att det inte är möjligt för ett tåg att ankomma och avgå utan att byta färdriktning. Idag har säckbangården ett högt kapacitetsutnyttjande, med i genomsnitt cirka 650 ankommande eller avgående tåg per dag. Västlänken innebär en kraftig avlastning, då ungefär 60 procent av dagens tåg kommer att trafikera tågtunneln. I åtgärdsvalsstudien görs dock bedömningen att tågtrafiken till säckbangården kommer att öka framgent, till följd av ökad efterfrågan på tågresor. Bedömningen baseras på Trafikverket basprognos för år 2040, men trafikeringen som åtgärdsvalsstudien baserar sig på är högre, framför allt på Västra Stambanan.

I åtgärdsvalsstudien görs också bedömningen, baserat på samtal med bland annat tågoperatörer, att utbudet av längre tåg, cirka 400 meter, kommer att öka. Längre tåg och plattformar anges vara en effektiv åtgärd för att skapa en ökad kapacitet i tågsystemet och för att möta en ökad efterfrågan. Idag är säckbangårdens plattformar inte anpassade för längre tåg, dessutom är plattformarna för smala för att hantera stora flöden av- och påstigande resenärer på ett säkert och tillfredsställande sätt.

En ytterligare identifierad brist i åtgärdsvalsstudien är bristande plattformaccess, då den enda vägen att nå plattformarna är via stoppbockarna, något som kan innebära långa gångavstånd vid bland annat byte av tåg, samt trängsel under högtrafik.

Slutsatser och åtgärdsförslag

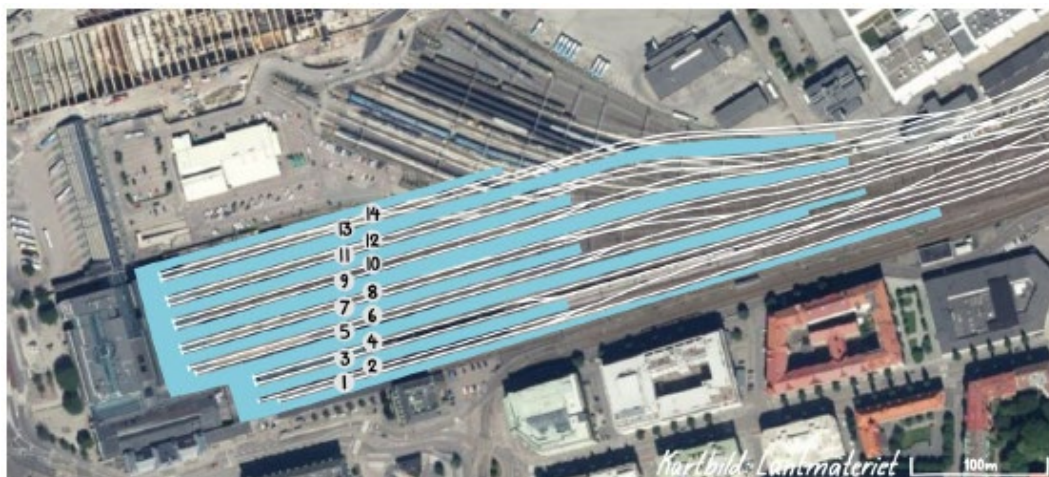
I åtgärdsvalsstudien analyseras olika möjliga sätt att hantera identifierade brister.

Åtgärdsförslagen utvärderades utifrån fyrstegsprincipen, och studien landade i att förorda en steg 3-åtgärd som innebär en ombyggnad av befintlig anläggning.

Föreslagen åtgärd innebär i stora drag följande:

- Plattformarna breddas för att skapa ökad tillgänglighet och för att kunna hantera större resenärslöden
- Plattformar förlängs för att längre tåg ska kunna trafikera säckbangården
- Serviceplattformar försvinner för att kunna bredda plattformarna

Principiell illustration av utformningsförslaget redovisas på bilden nedan. Totalt angör fjorton spår säckbangården, och fyra plattformar dimensioneras för att kunna tillhandahålla utrymme för längre tåg, alternativt två tåg uppställda efter varandra utan inläsningar.



Förenklad illustration av utformningsförslaget – Ombyggd säckbangården

Inom åtgärdsvalsstudien har även lokalisering av en tänkt plattformsförbindelse studerats, illustrerad nedan. Plattformsförbindelsen är tänkt att fungera som en passage för gående mellan Västlänken, Åkareplatsen och Centralstationens plattformslägen. På de längre och bredare plattformarna ansluter plattformsförbindelsen centralt, och på de kortare i den östra änden av plattformen.



Ungefärlig sträckning för plattformsförbindelse, ovan eller under mark. E markerar entré. Gröna prickar markerar läge för upp/nedgång till plattformsförbindelse

Kostnad för åtgärdsvalsstudiens förordade ombyggnad uppgår, enligt en tidig, grov kostnadskalkyl, till mellan 1,2–2,3 miljarder kronor. I kostnadskalkylen ingår även byggnation av plattformsförbindelse, dock inte exempelvis skydd mot högvatten.

Remissfrågor

De frågor som ställts till remissinstanserna redovisas i bilaga 2, där även förvaltningens svar på frågorna framgår. Frågorna rör bland annat om instanserna har synpunkter på beskrivet nuläge och framtida funktioner samt hur man ser på utformningsförslaget och åtgärdsvalsstudiens slutsatser.

Förhållande till Göteborgs utvidgade innerstad (GUI)

Göteborgs utvidgade innerstad utgår från att säckbangården lokaliseras längre österut än idag, i höjd med Åkareplatsen. Det möjliggör ett genomgående stråk mellan Nya Allén/Parkgatan och Hisingsbron. Uppställningsspåren nyttjas för ordinarie trafik och en ny byggnad uppförs norr om uppställningsspåren.



Stadsstruktur enligt Göteborgs utvidgade innerstad vid Göteborg C

Att flytta Centralstationen längre österut än idag är enligt Trafikverket inte tekniskt möjligt, då avståndet till anslutande banor blir för kort. Att nyttja uppställningsspåren som spår för ordinarie trafik står i strid med det avtal som Staden och Trafikverket skrivit på, som innebär att uppställningsspåren avvecklas och att ägandet av marken blir kommunalt.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Förvaltningens svar på de ställda remissfrågorna redovisas i bilaga 2.

Övergripande ser förvaltningen positivt på åtgärdsvalsstudiens förslag att möjliggöra trafikering av längre tåg, att skapa en mer effektiv tåganläggning samt att bredda plattformarna. Den skisserade plattformsförbindelsen bedöms vidare angelägen för att knyta Åkareplatsen och Centralenområdet/Gullbergsvass till Centralstationen och därmed tillgängliggöra stationen och stadsdelarna. Föreslagen åtgärd bedöms kunna främja det långväga hållbara resandet, då den stärker kapaciteten i tågsystemet. Åtgärden är framför allt av vikt för att kunna öka resandet på Västra stambanan, mellan Göteborg och Stockholm, vilket är betydelsefullt, inte minst om byggnation av ny stambana skjuts på framtiden.

Förvaltningen bedömer att det är svårt att utläsa behovet av, och förutsättningarna för, utbyggnad i enlighet med åtgärdsförslaget. Den trafikering som ligger till grund för åtgärdsförslaget är mer omfattande än i Trafikverkets basprognos, i första hand på Västra stambanan där antalet ankommande och avgående turer i maxtimmen är dubbelt så många som i basprognosen. Det bedöms sannolikt att åtgärder på anslutande banor, åtminstone Västra stambanan, behöver komma till stånd för att de ökade trafikvolymerna, och de längre tågen, ska kunna inrymmas. Studien redovisar inte heller något åtgärdsalternativ som innebär en mindre omfattande ombyggnation. En mindre ombyggnad skulle eventuellt kunna öka kapaciteten utan omfattande kringinvesteringar och behov av breddning av spårområdet, något som hade varit önskvärt.

Bangårdens framtida utformning och utbredning kan få påverkan på Stadens planerade stadsutveckling. Förvaltningen bedömer att det är angeläget att byggnation av en bangårdsförbindelse inte försvåras, och att en utökning av spårområdet vid Odinsplatsen därför begränsas. Vidare bör det säkerställas att en framtida ombyggnad av bangårdens plattformar möjliggör placering av brostöd, givet att staden någon gång i framtiden önskar anlägga en viadukt från Åkareplatsen, eller vid annat läge.

Staden konstaterar att åtgärdsvalsstudiens förslag innebär intrång i trafikledningscentralens säkerhetsavstånd och eventuellt även byggnaden. Det bedöms därmed finnas ett gemensamt intresse att föra fortsatt dialog om möjlig hantering och flytt av byggnaden.

Den i åtgärdsvalsstudien utpekade plattformsförbindelsen, i ett tidigt skede antagen som gångtunnel, bedöms vara av stor vikt, både för att tillgängliggöra Göteborg C och för att koppla Åkareplatsen till Centralenområdet. Dialog om möjligt förverkligande av gångtunneln bör därför föras mellan Staden och Trafikverket, även om en fullständig ombyggnation av säckbangården ligger långt fram i tiden.

Förvaltningen bedömer slutligen att det är angeläget att stadsplanering inom uppställningsspårens yta kan fortgå även innan formell avveckling skett. I åtgärdsvalsstudien anges att uppställningsspårens avveckling förutsätter både byggnation av nya uppställningsspår i Lärje och Pilekrogen och Västlänkens öppnande. Det tecknade avtalet föreskriver dock endast att nya uppställningsspår är ett krav för att processen för avveckling av uppställningsspåren och kommunens tänkta förvärv av del av Gullbergsvass 703:6 ska påbörjas och fullföljas. Förvaltningen anser att det är av vikt att Trafikverket initierar framtagandet av erforderliga handlingar och inleder erforderliga administrativa processer för att avveckling av uppställningsspår kan ske i enlighet kommunens tänkta utvecklingstakt.

Henrik Kant

Jenny Adler

Stadsbyggnadsdirektör

Avdelningschef Strategi och taktik