

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2024-01-02

Ärendenummer SMF-2023-06659

Handläggare

Daniel Sjölund

Telefon: 031-368 26 28

E-post: daniel.sjolund@stadsmiljo.goteborg.se

Svar på remiss från stadsbyggnadsnämnden - Förstudie för Bangårdsförbindelsen

Förslag till beslut

1. Stadsmiljönämnden rekommenderar fortsatt utredning av Bangårdsförbindelsen via Odinsplatsen enligt alternativ 3B och tillstyrker förslaget utifrån stadsmiljöförvaltningens tjänsteutlåtande.
2. Stadsmiljönämnden översänder stadsmiljöförvaltningens tjänsteutlåtande till stadsbyggnadsnämnden som stadsmiljönämndens eget yttrande.

Sammanfattning

Stadsmiljönämnden har fått möjlighet att lämna synpunkter till stadsbyggnadsnämnden gällande remiss på förstudie för Bangårdsförbindelsen. Syftet med remissen är att få in synpunkter och reflektioner kring 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.

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.

Stadsmiljöförvaltningen föreslår att förutsättningarna och kostnaderna för genomförande av alternativ 3B utreds vidare. Om genomförandeförutsättningarna är gynnsamma kan staden fatta inriktningsbeslut om en förbindelse enligt alternativ 3B.

Stadsmiljöförvaltningen vill se att alternativ 3B ska utredas för att möjliggöra även spårvägstrafik då det i mycket högre utsträckning svarar mot uppställda effektmål och ger stora vinster utanför förstudiens avgränsning för bland annat framtida stadsutveckling kring Region city, Gullbergsvass, Operalänken, framtida spårreservat samt redan tagna inriktningsbeslut på investeringar som exempelvis gång- och cykelbro över älven och kanalmursprogrammet.

Bangårdsförbindelsen kommer att bidra till utvecklingen av Gullbergsvass genom att knyta stadsdelen till den befintliga innerstaden på södra sidan av bangården. En bangårdsförbindelse blir samtidigt strukturerande för Gullbergsvass och placeringen av en förbindelse behöver takta med konkreta tankar om en framtida struktur för området. I Göteborgs utvecklade innerstad (GUI) föreslås en struktur med flera kopplingar över

bangården och stråk genom Gullbergsvass. Stadsmiljöförvaltningen önskar att förstudien beskriver tydligare hur GUIn tolkats och vilka avsteg man gjort utifrån det arbetet.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Förslag till ny bangårdsförbindelse innebär oavsett val av alternativ stora investeringar för Staden. Utifrån detta bör krav särskilt ställas på väl genomtänkta lösningar som bidrar till en god sammanvägd helhet och värdeskapande stadsutveckling så tidigt som möjligt.

Stadsmiljöförvaltningen gör också bedömningen att förutom bangårdsförbindelsen behövs kompletterande investeringar när pågående exploaterings-, investerings-, reinvesterings- och genomförandeplanering sammanställs. Förvaltningen tror att detta löses genom en samordnad områdesplanering där de planerande förvaltningarna identifierar, utvecklar och synkroniserar pågående planeringsarbete.

Förslaget om ny bangårdsviadukt innebär vid ett genomförande förändrade driftskostnader för stadsmiljönämnden för tillkommande infrastruktur och allmän plats.

Att fler väljer att resa hållbart kan innebära samhällsekonomiska vinster.

Bedömning ur ekologisk dimension

För att kunna nå målen i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram behöver antalet bilresor i staden minska och fler behöver gå, cykla och resa med kollektivtrafik.

Bangårdsviadukten förväntas bidra till att avlasta och omfördela det lokala kollektivtrafiksystemet för att skapa kortare restider och robustare resvägar till- och från Centralenområdet. Överflyttning från bil till buss, (spårvagn) eller cykel innebär vinster för miljön.

För att inte enbart nå Målbild Koll2035 utan även kunna nå uppsatta mål i Trafikstrategi för en nära storstad behöver ett mer attraktivt och gent gång- och cykelvägnät utvecklas. Det är tydligt att de alternativ som redovisas i förstudien har haft fokus på en förbindelse över bangården men inte hur aktiva transportslag som gång- och cykel ansluter till ett framtida, utvecklat gång- och cykelnät.

Bedömning ur social dimension

Förvaltningen bedömer att det sociala perspektivet och i synnerhet barnperspektivet behöver studeras och utvecklas djupare. I grunden tror förvaltningen att åtgärden kan få positiv inverkan för barn, mångfald och jämställdhet sett utifrån ett stadsdelsperspektiv. Potentialen för positiv inverkan är störst i alternativ 3B eftersom för människor attraktiva stadsrum kopplas samman med färre korsande anspråk. Samtidigt finns det stora utmaningar som måste få konkreta lösningar i vidare utredningar och projekteringar.

Genom att genomföra projektet kommer bangården som barriär överbryggas bättre. Gullbergsvass knyts genom projektet närmare Göteborgs östra och södra delar. Ett utbyggt och mer sammankopplat buss- och förhoppningsvis spårvägsnät innebär en mer jämlik tillgång till stadens målpunkter. Barn, unga och andra som inte kan eller vill köra bil kan förflytta sig längre sträckor enklare och fortare. Fler kommer kunna nå norra sidan av centralstationen/Västlänksstationen inom 30 minuter med kollektivtrafik, vilket är ett mål i Trafikstrategi för en nära storstad.

Samtidigt blir det viktigt att bangårdsförbindelsen landar i pågående stadsutveckling på båda sidor av bangården på ett bra sätt och bidrar till att skapa attraktiva stadsrum vid anslutningarna och inte bara löser uppgiften rent trafiktekniskt.

Bilagor

1. Protokollsutdrag Stadsbyggnadsnämnden 2023-09-26 § 472
2. Stadsbyggnadsförvaltningens tjänsteutlåtande, Remiss av förstudie för Bangårdsförbindelsen, Diarienummer SBF-2023-00397
3. Frågor till remissinstanserna
4. Förstudie för Bangårdsförbindelsen, Slutrapport - remissversion, augusti 2023

Ärendet

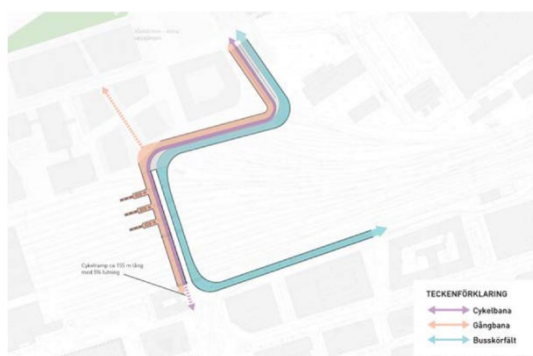
Stadsmiljöförvaltningen har fått möjlighet att lämna synpunkter till stadsbyggnadsförvaltningen gällande remiss på förstudie för Bangårdsförbindelsen.

I överenskommelse med Stadsbyggnadsförvaltningen har Stadsmiljöförvaltningen fått förlängd remisstid eftersom Stadsmiljöförvaltningen delgavs remissen i oktober 2023. Stadsmiljöförvaltningens svar skickas som förhandskopia 2024-01-11.

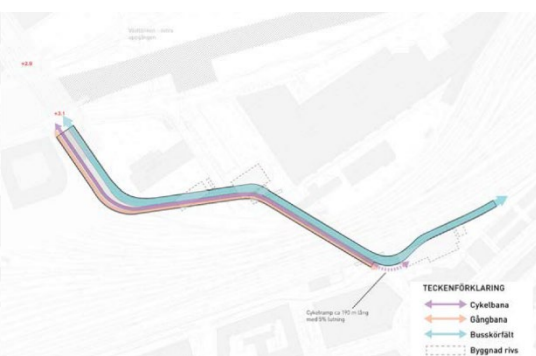
Beskrivning av ärendet

Remissens syfte

Syftet med remissen är att få in synpunkter och reflektioner kring tre 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.



Figur 1 Alternativ 1B



Figur 2 Alternativ 3B

Om Förstudien

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.

Inom Program för bangårdsförbindelsen har ett antal effektmål och nyttor formulerats, vilka förstudien ska förhålla sig till.

Förstudien ska bidra till att uppnå följande *effektmål*:

- Bidra till att skapa ett tillgängligt, attraktivt och tryggt område kring Göteborgs Centralstation
- Ge goda förutsättningar för stadsutveckling och bidra till att skapa en nära, sammanhållen och tillgänglig stad genom att knyta samman stadsdelarna Gullbergsvass och Stampen
- Bidra till ökad andel hållbara resor.

Förstudien ska bidra till att förverkliga följande *nyttor*:

- Nils Ericsonsplatsen och Drottningtorget frigörs från genomgående bil- och busstrafik och skapar frigjorda ytor främst för fotgängare

- Möjliggör attraktiva ytor för vistelse
- En förbindelse över bangården som minskar dess barriäreffekt
- Möjliggör en attraktiv stadsgata över bangården
- Möjliggör attraktiva stadsrum i anslutning till förbindelsen med fotgängaren i fokus
- Ökar attraktiviteten för möjliga exploateringsprojekt
- Stärkt koppling mellan Göteborgs Centralstation med tillhörande perronger och den nya framväxande staden
- Möjliggör ett enklare vardagsliv genom att tillgängliggöra lokala funktioner mellan befintlig och ny framväxande stad
- Bättre förutsättningar för robust och effektiv kollektivtrafik (lokalt/regionalt/nationellt)
- Ökad framkomlighet och tillgänglighet för cykel
- Ökad framkomlighet och tillgänglighet för fotgängare
- Möjliggör effektivare byten mellan hållbara trafikslag
- Möjliggör förbättrad tillgång till Göteborgs Centralstations perronger och stärkt koppling mellan spåren för resenärer
- Möjliggör tillgänglighet för nödvändig nyttotrafik samt lokal personbilstrafik.

Frågor som remissen vill ha svar på

Förstudien bedömer att det finns tre möjliga vägval när det gäller bangårdsförbindelsen. Remissen vill få reflektioner på vilket av vägvalen Stadsmiljöförvaltningen föredrar:

1. Göteborgs stad fattar inriktningsbeslut om en förbindelse enligt alternativ 1B. Närmare studier avseende genomförbarhet och utformning sker i en så kallad genomförandestudie.
2. Göteborgs stad utreder förutsättningarna och kostnaderna för genomförande av alternativ 3B. 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 angoring till centralenområdet kommer att behöva tillgodoseas genom andra åtgärder.

För 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 ombads remissinstanserna besvara nedan frågeställningar:

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?

Stadsmiljöförvaltningens svar på remissens frågeställningar

1. Vilka för- och nackdelar ser ni med ett inriktningsbeslut om en bangårdsförbindelse enligt alternativ 1B?

Utöver de för- och nackdelar som redovisas i förstudien vill betonas nedanstående.

Fördelar

Gående får god access till spår och framtida exploateringar. Finmaskigheten i det centrala gångnätet i staden förbättras.

Nackdelar

Den 155m långa rampen för cykel är inte redovisad, vilket innebär stora osäkerheter på att det går att få till en lösning med de kvalitetskrav på stadsmiljö och cykelstandard som staden önskar.

Alternativet förstärker bangården som barriär bortan vid Odinsplatsen och bedöms omöjliggöra en framtida koppling i det läget.

Kommentar:

Förslaget blir mer relevant och får stora vinster om hållplatser och kopplingar till spår kan möjliggöras. Det är nödvändigt att gå vidare med den fördjupade utredningen för hur gång- och cykelrampen ska ansluta vid Åkareplatsen innan alternativ 1B kan konsekvensbeskrivas fullständigt.

2. Vilka för- och nackdelar ser ni med att gå vidare med alternativ 3B och vidare studera genomförbarheten av alternativet?

Utöver de för- och nackdelar som redovisas i förstudien vill betonas nedanstående.

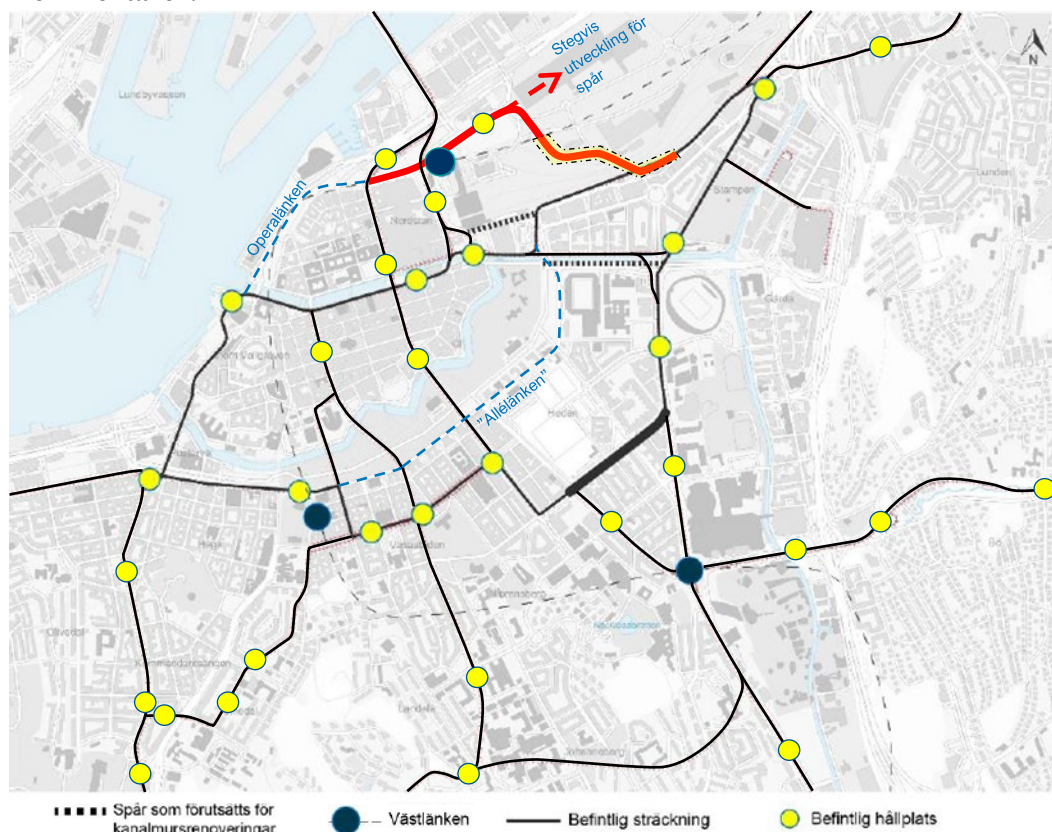
Fördelar

Alternativet ökar finmaskigheten för stadens övergripande gång- och cykelnät och skapar en ny förbindelse som kopplar samman stadsdelar. Alternativ 3B sorterar trafikslagen rätt (gång- och cykel till Odinsplatsen och kollektivtrafik till Svingeln) och tillför gång- och cykelströmmen till Odinsplatsen som stärker det redan attraktiva rummet. Förbindelsen möjliggör för att bygga vidare på den attraktiva strukturen över till framtida Gullbergsvass med Region city och Park central. Alternativet blir en katalysator för god stadsbyggnad och förstärker att väster om Odinsplatsen utformas Göteborgs stad mer utifrån gående och cyklande och spårväg. Alternativet ligger rätt i tid eftersom det sätter en framtida struktur för utveckling av Gullbergsvass. Kopplingen över bangården är kortare i alternativ 3B än alternativ 1B.

Nackdelar

Osäkerheter kring konkretiseringen av stadens framtida planer med Gullbergsvass gör att det finns risk att förbindelsens norra anslutning inte ansluter tillräckligt stadsmässigt.

Kommentarer:



Figur 3 Spårvägsnätet med Bangårdsförbindelsen alternativ 3 planerad för både spårväg och buss

Utredningen nämner att Bangårdsviadukten är ett kollektivtrafikprojekt.

Stadsmiljöförvaltningen menar att det skulle vara positivt att utreda om och hur alternativ 3B kan planeras för spårväg. Ett sådant alternativ skulle få ytterligare positiva effekter som att:

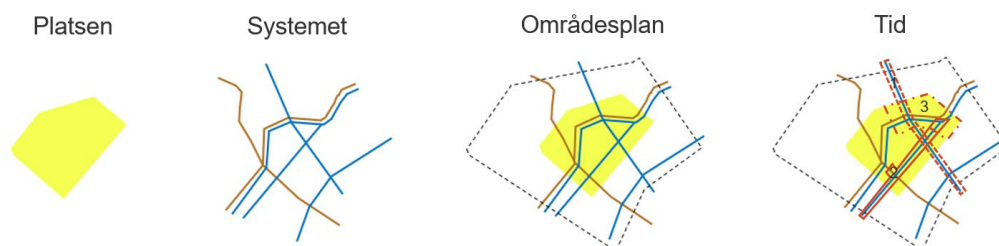
- avlasta Drottningtorget och Brunnsparken ytterligare
- ge spårtrafiken större robusthet när spåren på Norra Hamngatan plockas bort vilket stärker koppling till ny gång- och cykelbro mellan Packhuskajen till förmån för gående och cyklande
- ge Operalänken ännu större nytta med en genare koppling till spårvägsnätet österut
- Initiera en första etapp för en stegvis utveckling av spårbana genom Gullbergsvass
- ge en trafikavlastning för någon etapp av Kanalmursprogrammet och även underlätta för eventuell utbyggnad av spårväg i Alléstråket
- höja Svingeln som knutpunkt mellan alla sorters kollektivtrafik

3. Vilka för- och nackdelar ser ni med ett inriktningsbeslut om att inte gå vidare med en bangårdsförbindelse, utan skjuta frågan till framtida stadsutveckling?

Stadsmiljöförvaltningen ser inga fördelar med att skjuta på frågan. För gång- och cykel saknas kopplingar för att säkerställa förbättrade flöden och öka antalet som går och cyklar i centrala Göteborg. För kollektivtrafikens del behöver Åkareplatsen avlastas så fort det är möjligt. Samtidigt anser Stadsmiljöförvaltningen att alternativ 3B av

Bangårdsförbindelsen har potentialen att generera fler och större nyttor som behöver omhändertas innan ett inriktningsbeslut tas.

Med ett beslut kan Stadsmiljöförvaltningen realisera eller bidra i en områdesplanering tillsammans med de planerande förvaltningarna i syfte att synkronisera exploaterings-, investerings-, reinvesterings- och genomförandeplanering som gör att staden får ut så stora nyttor av Bangårdsförbindelsen så tidigt som möjligt.



Figur 4 Områdesplanering. En områdesplan som bryts ner i tid avseende utbyggnadsordning och finansiering.

4. Finns det frågor som behöver klargöras innan ett inriktningsbeslut kan fattas?

Utredning om att 3B går att genomföra behöver klargöras först. Samma gäller med alternativ 1B där en av de största poängerna är att få till koppling till spåren och busshållplatslägen på ny förbindelse.

Förstudien behöver förtydliga konsekvenserna för Räddningstjänstens arbete.

5. Finns det förutsättningar kopplat till teknik och genomförbarhet som ni ser kan förändras och som behöver beaktas?

Hållbarhets- och livscykelperspektivet behöver utvecklas avseende vilka byggmaterial och vilken byggkonstruktion som ska väljas.

Förvaltningens/bolagets bedömning

Daniel Sjölund

Trafikplanerare

Park- och trafikplanering

Kerstin Elias

Avdelningschef

Planering och investering