



Göteborgs Stad

Miljö

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2009-10-08
Diarienummer 09372/09

Plan- och trafikavdelningen

Pernilla Rydeving
Telefon 031-368 3880, Fax 031-3683710
E-post: pernilla.rtdeving@miljo.goteborg.se

Yttrande över programremiss från byggnadsnämnden

Program för detaljplaner, ny bangårdsförbindelse och älvförbindelse

Byggnadsnämnden har översänt remissen till miljönämnden för yttrande senast den 3 november 2009.

Förslag till beslut

Miljönämnden tillstyrker fortsatt planarbete under förutsättning att förvaltningens synpunkter beaktas.

Sammanfattning

Syftet med programmet är att studera planeringsförutsättningarna för en ny förbindelse över älven och en ny bangårdsförbindelse. Motivet till en ny Göta älvförbindelse är att Göta älvbron är i dålig kondition och att reparera bron har inte bedömts som realistiskt.

Förbindelsen spelar en huvudroll i dagens och även i framtidens kollektivtrafik. Den allra viktigaste faktorn i valet av förbindelsealternativ är därför kollektivtrafikens möjligheter till utveckling för att möta framtidens behov. Även kommunens mål att omvandla områdena runt förbindelsen och bygga stad ställer höga krav. En eventuell bro bör vara så låg som möjligt för att få en mer mänsklig skala. Höjden på bron spelar en stor roll för gående och cyklister, inte bara de rent fysiska parametrarna med branta ramper utan även de mentala hinder som en hög och storskalig konstruktion kan innebära.

Alternativ C som mellanbro bedömer förvaltningen har en trafiklösning som motsvarar förvaltningens önskemål om goda förutsättningar för kollektivtrafik, gång och cykel, med en mänskligare skala som är tilltalande för fotgängare och cyklister.

Förvaltningen förordar bangårdsförbindelse som viadukt. Främst för att det skapar en förbindelse för flera trafikslag (utom spårvagn) och inkluderar gång och cykel. Med viadukt kan goda anslutningar mellan bussar och tåg skapas.

Ärendet

Syftet med programmet är att studera planeringsförutsättningarna för en ny förbindelse över älven och en ny bangårdsförbindelse. Parallellt med programmet och i integrerad process har trafikkontoret, enligt järnvägslagen, utrett "Ny Bangårds- och älvförbindelse, förstudie spårtrafik".

Motivet till en ny Göta älvförbindelse är att Göta älvbron är i dålig kondition och måste ersättas av en ny eller repareras. Att reparera bron, ett s k nollalternativ, har inte bedömts som realistiskt. En ny länk över eller under bangården binder samman resecentrum och city och frigör området kring Drottningtorget och Nils Ericsonsplatsen från genomgående biltrafik. Länken är även en viktig del i K 2020.

Bangårdsförbindelse

Bangårdsförbindelsen är en ny länk över eller under bangården. Spårväg på den nya länken är inte möjlig på grund av lutningsförhållandena. Gång- och cykeltrafik kommer endast att bli möjligt i ett broalternativ. Syftet med förbindelsen är att koppla Alléstråket till en ny länk, Gullbergsallé, norr om Kruthusgatan. Bangårdsförbindelsen är viktig för K2020s KomFort-trafik med koppling mot Alléstråket. Burggrevegatan och Nils Ericsonsgatan avlastas från genomgående trafik och gående, cyklister samt kollektivtrafik ges större tillgänglighet till området.

Älvförbindelse

Ny förbindelse kan utföras som bro eller tunnel eller en kombination av båda. Gemensamt för alla sex alternativen är att de har två kollektivtrafikkörfält för buss och spårvagn, ett i vardera riktningen. Fyra körfält för bil, två i vardera riktningen. Kollektivtrafikkörfälten är skilda från konflikter med övriga trafikslag på sträckan mellan Nordstan/Nils Ericsonsterminalen och knutpunkt Hjalmar, liksom eventuell vändslinga på Hisingsidan. Samtliga alternativ har även minst ett gång- och cykelstråk över älven. I alternativ A-E är gång- och cykeltrafik ett av flera trafikslag på en högbro eller mellanbro. I alternativ F utgörs gång- och cykelstråket av en lågbro utan annan trafik, medan övrig trafik går i tunnel. Den dimensionerade livslängden för förbindelsen är 120 år.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningens önskemål och anspråk på en ny Göta älvförbindelse

Förbindelsen spelar en huvudroll i dagens och även i framtidens kollektivtrafik på både lokal och regional nivå. Den allra viktigaste faktorn i valet av förbindelsealternativ är därför kollektivtrafikens möjligheter till utveckling för att möta framtidens behov. Ytterligare krav för kollektivtrafikens del är att förbindelsen ska vara gen, snabb och så konfliktfri med andra trafikslag som möjligt. Förbindelsen dimensioneras för 120 år och målet i K2020, med fördubblad kollektivtrafik, ska i princip redan vara infört då förbindelsen tas i bruk.

Det är viktigt att redan nu ta höjd för framtida behov bortom K2020. Valet att ha fyra bilkörfält och endast två kollektivtrafikkörfält kan ifrågasättas, dels ur sårbarhetssynpunkt men även i hur vi möter framtidens kollektivtrafik och önskemål om minskad biltrafik i centrum. I K2020 förväntar man sig en oförändrad biltrafik. Med en ny Marieholmstunnel och eventuella trafikavgifter ser fyra bilkörfält i nya älvförbindelsen ut som en kapacitetsökande åtgärd för biltrafiken snarare än en oförändrad kapacitet.

Fler faktorer än kollektivtrafik spelar in i valet av förbindelse. Kommunens mål att omvandla områdena runt förbindelsen och bygga stad ställer höga krav på utformning. En eventuell bro bör vara så låg som möjligt för att få en mer mänsklig skala. Höjden på bron spelar en stor roll för gående och cyklister, inte bara de rent fysiska parametrarna med branta ramper utan även de mentala hinder som en hög och storskalig konstruktion kan innebära. Även utseendet och utformningen av en bro kommer att spela stor roll för framförallt gående och cyklister. Det är viktigt att invånarna vill utnyttja förbindelsen även som fotgängare och cyklist. Man ska med andra ord kunna gå och cykla säkert, skyddas från stark vind, känna sig trygg och ha möjlighet att njuta av utsikten.

Sjöfartens intressen kan påverkas i stor utsträckning beroende på val av förbindelse. Befintlig bro har 19,5 meters segelfri höjd. Vid mellanbroalternativen, med en segelfri höjd på 10-13 meter, betraktas sjöfartens intressen som mindre tillgodosedda. Då kan endast 5 procent av dagens fartyg passera. I högbroalternativen, med en segelfri höjd på 18-22 meter, tillgodoses sjöfarten i större utsträckning. Då kan 60 procent av dagens fartyg passera.

Det är viktigt att inte bygga bort möjligheten till en utveckling av sjötransporter på älven. För att klara sjöfartens intressen kan det krävas en viss lägsta höjd på eventuell bro och för att klara kollektivtrafikens behov kan det krävas reglering för broöppningar. För omgivande områden som ska stadsutvecklas är det även viktigt att tänka på det buller som alstras av ett broalternativ. Bullerskyddsåtgärder måste ingå som en del av förutsättningarna vid utformning.

Motiv som talar emot de olika alternativen

Högbroalternativen motverkar önskemålen om en bro i mänsklig skala som är tilltalande för gång- och cykeltrafikanter. De alternativ som innefattar tunnel separerar kollektivtrafik och biltrafik vilket minskar flexibiliteten, dvs möjligheten att i framtiden konvertera ett biltrafikfält till kollektivtrafikfält. De alternativ som ligger i Kämpegatans förlängning och därmed en mer direkt koppling till Bangårdsförbindelsen talar för en ökad genomfartstrafik eftersom en genare förbindelse skapas. Det motverkar syftet med att minska biltrafiken genom city. I alternativ A separeras kollektivtrafikfält och vägtrafikfält tidigt på fastlandssidan vilket minskar flexibiliteten att kunna konvertera biltrafikfält till kollektivtrafikfält i framtiden samt att möjligheterna att undvika driftstopp i kollektivtrafiken försämras jämfört med alternativ C.

Förvaltningens motiv till valt alternativ av bangårdsförbindelse

Förvaltningen förordar bangårdsförbindelse som viadukt. Framst för att det skapar en förbindelse för flera trafikslag (utom spårvagn) och inkluderar gång och cykel. I tunnelalternativet skapas inga nya länkar för gång och cykel och busshållplatserna hamnar längre ifrån anslutningarna till fjärrtåg och fjärrbussar. Med viadukt kan busshållplats anordnas direkt ovanför fjärrtåg och man får även en nära koppling till fjärrbussarna.

Med en Bangårdsförbindelse öppnas också nya möjligheter för cykelparkering i anslutning till resecentrum som är en angelägen fråga.

Förvaltningens motiv till valt alternativ av älvförbindelse

Förvaltningen förordar alternativ C. I programmet presenteras alternativ C som en högbro men kan utföras som en mellanbro. Förvaltningen bedömer att skillnaden mellan alternativen endast gäller segelfri höjd och därmed lutningen på bron. Vi utgår ifrån att utformningen i övrigt är den samma som i det presenterade alternativet som högbro. Ur kollektivtrafiksynpunkt är den en snabb, gen och konfliktfri förbindelse mellan knutpunkterna Nordstan/Nils Ericson terminalen och knutpunkt Hjalmar under förutsättning att öppningarna av bron begränsas till i huvudsak nattetid.

Alternativ C ger bäst möjligheter att utveckla kollektivtrafiken i framtiden. Största flexibilitet, och därmed möjlighet att kunna öka kollektivtrafiken i framtiden finns med sammanhållna körfält för kollektiv- och biltrafik. Alternativ C har längst sträcka med sammanhållna körfält vilket innebär att busstrafiken kan komma fram vid driftstopp t ex i spårvagnstrafiken.

Alternativ C som mellanbro bedömer förvaltningen har en trafiklösning som motsvarar förvaltningens önskemål, om goda förutsättningar för kollektivtrafik, gång och cykel, med en mänskligare skala som är tilltalande för fotgängare och cyklister.

Föroreningar i mark och sediment

Gullbergsvass och Ringön är områden som fyllts ut för länge sedan. Föroreningsituationen i mark och sediment är inte klarlagda men förekomst av föroreningar i varierande grad är konstaterade. I kommande skeden då alternativ valts måste föroreningsituationen klarläggas i ett tidigt skede. Ju mer kunskap om föroreningsläget och behovet av efterbehandlingsåtgärder man känner till desto bättre kan man förutsäga kostnaderna.

Kompletterande provtagningar och efterbehandlingsåtgärder ska ske i samråd med miljöförvaltningen som är tillsynsmyndighet för markföroreningar. Hur sedimenten ska hanteras regleras i samband med miljöprovningen för vattenverksamhet där länsstyrelsen är tillsynsmyndighet.

Göteborg den 17 november 2009

Christina Börjesson
Direktör

Ann-Marie Ramnerö
Avdelningschef

Bilaga: Broschyr