



Göteborgs Stad

Miljö

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2009-10-06
Diarienummer 08992/09

Plan- och trafikavdelningen

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

Yttrande över remiss från trafiknämnden

Samråd angående ny bangårds- och älvförbindelse, förstudie spårtrafik

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

Förslag till beslut

Miljönämnden översänder förvaltningens tjänsteutlåtande som eget yttrande till trafiknämnden.

Sammanfattning

Förstudien omfattar förbindelse över Göta älv och en bangårdsförbindelse. Göta älvbron är i dålig kondition och en reparation av 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.

Ärendet

Förstudien för spårväg är framtagen i en integrerad process med planprogrammet för "Ny förbindelse över Göta älv samt förbindelse över bangården vid centralstationen i Göteborg". Förbindelsen över bangården är inte aktuell för spårtrafik endast biltrafik. Motivet till ny spårförbindelse över Göta älv är att Göta älvbron är i dålig kondition och måste ersättas av med en ny eller repareras. Att reparera bron har inte bedömts som realistiskt.

Bangårdsförbindelse

Bangårdsförbindelsen är en ny länk över eller under bangården. Spårväg på den nya länken är inte möjligt 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. Burggrevegatan och Nils Ericsonsgatan avlastas då från genomgående trafik och gående, cyklister samt kollektivtrafik ges större tillgänglighet till området. För spårvägens del ger bangårdsförbindelsen nya möjligheter till förändrade dragningar på Stampgatan, Polhemsplatsen och Drottningtorget. Det behandlas dock i nästa steg, i järnvägsplanen.

Älvförbindelse

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/N Ericsonsterminalen och knutpunkt Hjalmar, liksom eventuell vändslinga på Hisingssidan. 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 älv-förbindelse

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 valda alternativ

I förstudien beskrivs endast bangårdsförbindelsen översiktligt och fokus ligger på spår-förbindelsen. I ”Programmet för detaljplaner, ny bangårds- och älvförbindelse” beskrivs för- och nackdelar lite mer och i förvaltningens yttrande till byggnadsnämnden förordas en viadukt.

Förvaltningen förordar alternativ C. I förstudien 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/N Ericson terminalen och knutpunkt Hjalmar under förutsättning att öppningar av bron begränsas till i huvudsak nattetid.

Alternativ C ger bäst möjligheter att utveckla kollektivtrafiken i framtiden. Största flexibilitet, och därmed möjlighet att 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 i t ex 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.

Miljöpåverkan under byggtiden

För de delar som inte regleras i tillståndet för vattenverksamhet har miljönämnden för avsikt att meddela upplysningar enligt miljöbalken för att minimera miljöpåverkan under byggtiden. Det kan till exempel gälla buller. Detta har tidigare gjorts eller kommer att göras för andra stora infrastrukturbyggen, såsom Godstågsviadukten och Partihallsförbindelsen.

Göteborg den 17 november 2009

Christina Börjesson
Direktör

Ann-Marie Ramnerö
Avdelningschef