

Bangårdsförbindelse

Älvförbindelse

Älvförbindelse

Alternativ Viadukt

Viadukten är vinkelrät mot bangårdens spår och längden anpassad till en byggd Västlänk (8-10 spår kvar i säckstationen). En ny fjärrbussterminal kan lokaliseras till kvarteret söder om Järnvägs-parken eller som en överbyggnad över den kvarvarande säckstationen. Bron trafikeras av gående och cyklande samt buss- och bilresenärer. Buss-hållplatser kan anordnas på viadukten med direkt koppling till säckbangårdens plattformar. Lutningsförhållandena medger ej spårvagnstrafik.



TECKENFÖRKLARING

- Kollektivtrafikstråk ovan mark
- Kollektivtrafikstråk i tunnel
- Biltrafik ovan mark
- Biltrafik i tunnel
- Gång- och cykeltrafikstråk
- Järnväg i tunnel (Västlänken)
- Stationsuppgångar
- Hållplatslägen
- Eventuell framtida överdäckning
- Tänkbar bebyggelse
- Befintlig park

Alternativ A

Mellanbro för alla trafikslag i Stadstjänaregatans förlängning Segelfri höjd 10 - 13 meter, öppningsbar bro

Mellanbronns segelfria höjd innebär att bron kan "landa" vid korsningen med Märten Krakowleden på älvens södra sida. För att klara kapaciteten för kollektivtrafiken måste denna emellertid korsa leden planskilt, för att sedan ta sig ned till korsningen vid Nils Ericsonsgatan. Bilangöring till Resecentrum sker österifrån och området mellan Resecentrum och Märten Krakowleden reserveras för kollektiv-, gång- och cykeltrafik.

På motsvarande sätt har kollektivtrafiken egna körfält utan plankorsningar på Hisingsidan. Möjlighet finns därmed att trafikera Hjalmar Brantingsplatsen och en framtida ny knut-/bytespunkt i Frihamnsområdet med kollektivtrafik av olika slag. Bron har två kollektivkörfält och fyra biltrafikkörfält samt separata gång- och cykelbanor på ömse sidor och är öppningsbar för högre båtar.



Alternativ C

Högbro för alla trafikslag i Stads-tjänaregatans förlängning Segelfri höjd 18 - 22 meter, öppningsbar bro

En högbro kräver större utrymme för att landa med rimliga lutningar på ömse sidor om älven. I alternativ C kan detta till stora delar ske på obebyggda eller för trafikändamål redan ianspråktaga ytor. Kollektivtrafiken, liksom ena uppfarten för biltrafik, passerar Märten Krakowleden via en ramp från den södra sidan. Norr om leden går biltrafiken – och även gång- och cykeltrafiken – upp och ned via en spiralformad ramp. I denna kan en cirkulär parkeringsanläggning placeras. På motsvarande sätt har kollektivtrafiken egna körfält utan plankorsningar på Hisingsidan och får samma trafikeringmöjligheter som i alternativ A.

Bron har två kollektivkörfält och fyra biltrafikkörfält samt separata gång- och cykelbanor på ömse sidor och är öppningsbar för högre båtar.



Alternativ C går även att utföra som mellanbro med mindre lutningar i ramperna på ömse sidor om älven. Trafikytorna blir desamma, men förhållandena för i första hand gående och cyklande blir bättre.

Alternativ Tunnel

Alternativt till en viadukt kan en tunnel för bil- och kollektivtrafik byggas under bangården. Att även ta med gång- och cykeltrafiken under mark har bedömts som mindre lämpligt, varför dessa trafikanter, som idag, hänvisas till Drottningtorget – Nils Ericsonsplatsen. Tunneln är vinkelrät mot bangårdens spår och längden anpassad till en byggd Västlänk (8-10 spår kvar i säckstationen). Fjärrbussterminalen måste i tunnelalternativet placeras i kvarteret söder om Järnvägs-parken och busshållplatsen öster om parken. Lutningsförhållandena i tunneln medger ej spårvagnstrafik.



Alternativ B

Mellanbro för gång-, cykel och biltrafik i Stadstjänaregatans förlängning Tunnel för kollektivtrafik. Segelfri höjd 10 - 13 meter, öppningsbar bro

Bron har samma utformning och anslutningar som i alternativ A, med undantag för kollektivkörfälten som går i tunnel. Bron har fyra bilkörfält samt separata gång- och cykelbanor på ömse sidor och är öppningsbar för högre båtar.

Tunneln kan placeras någonstans mellan Stads-tjänaregatan och Kämpegatan, här illustrerat i kvarteret väster om Kämpegatan. Tunneln kan konstrueras så att den går att överbygga med stads-kvarter. Tunnelpåslaget på den södra sidan ligger omedelbart norr om Nils Ericsonsterminalen och på den norra sidan i höjd med Järnmalmsgatan.

Kopplingsmöjligheter på Hisingsidan finns även i detta alternativ, men får här en annan utformning.

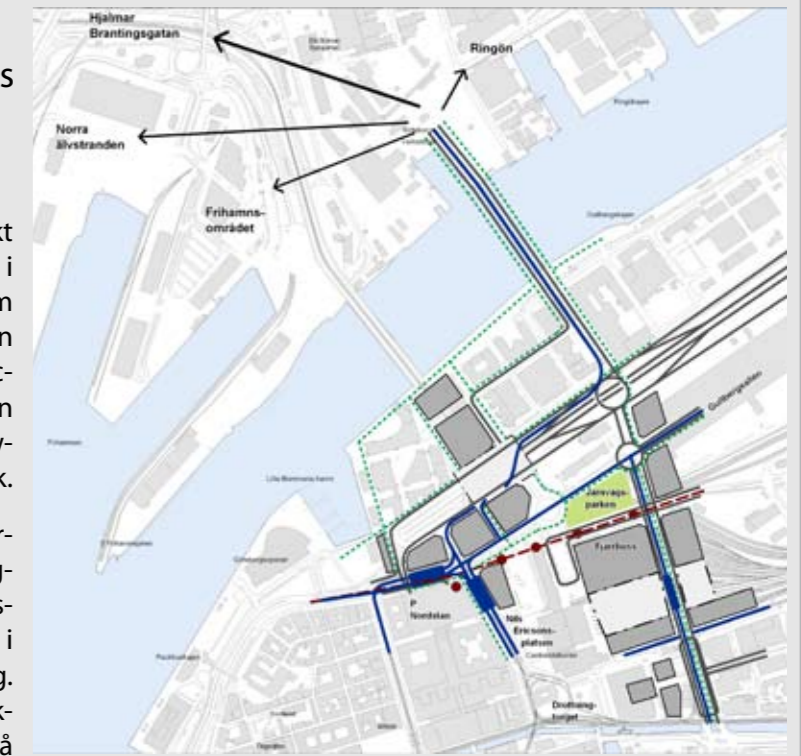


Alternativ D

Mellanbro för alla trafikslag i Kämpegatans förlängning Segelfri höjd 10 - 13 meter, öppningsbar bro

En mellanbro i Kämpegatans förlängning får direkt koppling från bangårdsförbindelsen och alléstråket i nordlig riktning, medan kopplingen söderut skergenom en ramp i Gullbergs Strandgata. För kollektivtrafiken förlängs bron utmed Märten Krakowleden till Nils Ericsonsgatan. Bilangöring till Resecentrum sker österifrån och området mellan Resecentrum och Märten Krakowleden reserveras för kollektiv-, gång- och cykeltrafik.

På motsvarande sätt har kollektivtrafiken egna körfält utan plankorsningar på Hisingsidan. Möjlighet finns därmed att trafikera Hjalmar Brantings-platsen och en framtida ny knut-/bytespunkt i Frihamnsområdet med kollektivtrafik av olika slag. Bron har två kollektivkörfält och fyra biltrafikkörfält samt separata gång- och cykelbanor på ömse sidor och är öppningsbar för högre båtar.





Alternativ E

Högbro för alla trafikslag i Kämpegatans förlängning

Segelfri höjd 18 - 22 meter, öppningsbar bro

En högbro i Kämpegatan kan direkt anslutas till en bangårdsviadukt i ett övre plan, och därmed möjliggöra en genare ringled kring den växande citykärnan. Ett problem blir dock att ansluta förbindelsen till Märten Krakowleden, vilket kommer att ta stora ytor i anspråk. Kollektivtrafiken leds som i alternativ D på en bro västerut till Nils Ericsonsgatan. Bilangöring till resecentrum sker österifrån och området mellan resecentrum och Märten Krakowleden reserveras för kollektiv-, gång- och cykeltrafik.

På motsvarande sätt har kollektivtrafiken egna körfält utan plankorsningar på Hisingsidan. Se vidare alternativ D. Bron har två kollektivkörfält och fyra biltrafikkörfält samt separata gång- och cykelbanor på ömse sidor och är öppningsbar för högre båtar.



Alternativ E går även att utföra som mellanbro med mindre lutningar i ramperna på ömse sidor om älven. Trafikytorna blir desamma, men förhållandena för i första hand gående och cyklande blir bättre.

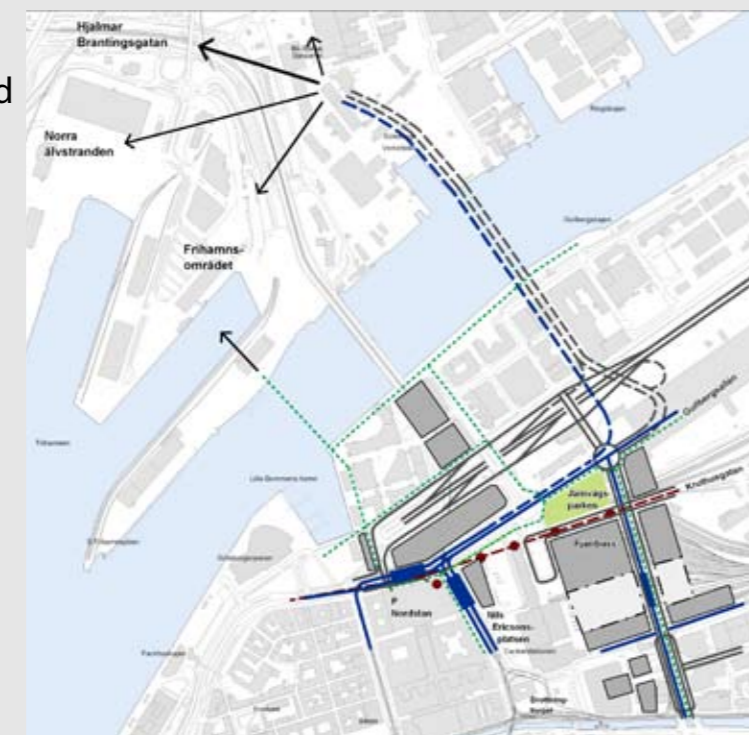
Alternativ F

Lågbro/skyttel för gång och cykeltrafik vid Lilla Bommen. Tunnel för bil och kollektivtrafik.

Segelfri höjd 5 - 8 meter, öppningsbar bro

Tunneln – som egentligen är två - kan placeras någonstans mellan Stadstjänaregatan och Kämpegatan, här illustrerat i kvarteret väster om Kämpegatan. Tunneln kan konstrueras så att den går att överbygga med stadskvarter. Tunnelpåslagen på den södra sidan ligger för kollektivtrafiken omedelbart norr om Nils Ericsonsterminalen och för biltrafiken öster om anslutningen till bangårdsförbindelsen.

På Hisingsidan ligger tunnelpåslagen i höjd med Järnmalmsgatan. Kollektivtrafiken har egna körfält utan plankorsningar. Se vidare alternativ D. Gång- och cykelförbindelsen är en öppningsbar lågbro mellan Lilla Bommen och Södra Frihamnspiren. Tunneln (eller tunnarna) har två körfält för kollektivtrafik och fyra körfält för biltrafik.



Sammanfattande analys

Alternativen till bangårds- och älvförbindelse uppfyller i olika grad uppsatta mål, vilket framgår av sammanställningen nedan.

Bangårdsförbindelse

	Viadukt	Tunnel
Stadsutveckling	Mycket god	Mycket god
Intrång	Mindre god	Mindre god
Exploateringsmöjligheter	Mycket god	God
Gång- och cykeltrafik	Mycket god	Mindre god
Kollektivtrafik	Mycket god	Mycket god
Biltrafik	Mycket god	Mycket god
Flexibilitet	Mycket god	God
Investeringskostnad	1 000 Mkr	2 000 Mkr

Älvförbindelse

	Alt.A	Alt.B	Alt.C	Alt.D	Alt.E	Alt.F
Stadsutveckling	God	Mycket god	Mindre god	Mindre god	Mindre god	Mycket god
Intrång	God	Mindre god	God	Mindre god	Mindre god	Mindre god
Exploateringsmöjligheter	God	God	Mindre god	God	God	Mycket god
Gång- och cykeltrafik	Mycket god	Mycket god	God	God	Mindre god	Mycket god
Kollektivtrafik	Mycket god	God	Mycket god	God	God	God
Biltrafik	God	God	Mycket god	Mindre god	Mycket god	Mindre god
Flexibilitet	God	Mindre god	Mycket god	Mindre god	Mindre god	Mindre god
Sjötrafik	Mindre god	God	God	Mindre god	God	Mycket god
Kostnad Älvförbindelse	3 300 Mkr	7 100 Mkr	2 700 Mkr	3 500 Mkr	3 900 Mkr	10 000 Mkr
Kostnad inkl. bangårdsviadukt	4 300 Mkr	8 100 Mkr	4 500 Mkr	4 500 Mkr	4 900 Mkr	11 000 Mkr
Kostnad investering	183 Mkr	344 Mkr	191 Mkr	191 Mkr	208 Mkr	468 Mkr
Årskostnad drift	35 Mkr	47 Mkr	37 Mkr	37 Mkr	37 Mkr	53 Mkr

Vill du veta mer?

Kontakta Lennart Widén tfn 031-368 15 69 eller Hanna Areslätt tfn 031-368 18 55
Informations och samrådsmöte i Älvrummet den 8 oktober kl.18.00

Har du synpunkter?

Lämna gärna dina synpunkter här eller sänd dem till: Stadsbyggnadskontoret, Box 2554, 40317 Göteborg, epost: sbk@sbk.goteborg.se **senast den 3 november.**



Två viktiga projekt för utvecklingen av centrala Göteborg

Götaälvbron har begränsad livslängd. Senast 2020 skaden vara ersatt med en ny förbindelse över eller under älven. Förbindelsen är av strategisk betydelse för att på ett bättre sätt än idag knyta samman stadsdelarna på den norra respektive södra älvstranden. Förbättringar är önskvärda framför allt för gående, cyklande och kollektivresenärer.

För att klara morgondagens kollektivtrafik, och för att knyta resecentrum till City på ett bättre sätt än idag, är det angeläget att också bygga en koppling till alléstråket via en ny förbindelse över eller under bangårdsområdet. Därigenom frigörs området kring Drottningtorget och Nils Ericsonsplatsen från genomgående biltrafik och attraktiva vistelseytor kan skapas för göteborgarna och deras besökare.



Mål

Följande mål har satts upp för programarbetet:

- Centrala Göteborg ska utvecklas på båda sidor om Göta älv och goda förbindelser **för alla** ska knyta samman de olika delarna.
- Förbindelserna ska minska barriäreffekterna över älven samt mellan stadsdelarna på den södra respektive norra älvstranden, Centrala Älvstaden.
- Förbindelserna ska främja ett ökat gående och cyklande tvärs älven och i områdena på ömse sidor därom.
- Förbindelserna ska kapacitetsmässigt klara den framtida kollektivtrafiken.
- Förbindelserna ska kapacitetsmässigt klara dagens biltrafik med bibehållen framkomlighet.
- Älvförbindelsen ska medge en rationell sjöfart på älven.