



# Göteborgs Stad

## Stadsbyggnadskontoret

### Samrådsredogörelse

Till Byggnadsnämnden  
2010-03-09  
Diarienummer: 0350/08

Lennart Widén  
Telefon: 031-368 15 69  
E-post: fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se

### Program för detaljplaner, Ny bangårds- och älvförbindelse inom stadsdelarna Lundbyvassen, Tingstadsvassen, Nordstaden, Gullbergsvass och Stampen i Göteborg

---

## Samrådsredogörelse för program

### Genomförande

Byggnadsnämnden beslöt 2009-09-15 att genomföra samråd för programförslaget. Förslaget har sänts för yttrande enligt bifogad lista över samrådskrets, bilaga 1, under tiden 23/9 – 3/11 2009.

Förslaget har under samma tid varit utställt på stadsbyggnadskontoret och i Älvrummet samt i begränsad omfattning på stadsdelsförvaltningarna i Centrum och Lundby. På samtliga ställen har en sammanfattande broschyr funnits tillgänglig. Förslaget i sin helhet har funnits tillgängligt på kommunens hemsida. Ett informations- och samrådsmöte hölls i Älvrummet 2009-10-08 (anteckningar i bilaga 2) och en sopplunch arrangerades 2009-10-21.

### Sammanfattning

Sammanlagt 54 yttranden har kommit in. Bland annat beroende på projektens komplexitet samt programhandlingens kanske summariska beskrivning av de stadsbyggnadsmässiga konsekvenserna och exploateringsmöjligheterna i de olika alternativen har framförda synpunkter en stor spridning. Det visar sig också svårt att sätta in de nya förbindelserna i ett sammanhang med en till stora delar förändrad stad, i vilken de ska fungera i en framtid.

Ett dilemma är att det i dagsläget saknas en tydlig strategi för den övergripande trafikstrukturen i centrala Göteborg att relatera förbindelserna till. Först i arbetet med Centrala älvstaden kommer denna fråga att tas upp och sättas in i ett helhetsperspektiv. Kommunstyrelsen gav 2009-11-25 stadskansliet i uppdrag att utarbeta förslag till projektets organisation, bemanning, tidplan och ekonomiska behov. Projektet beräknas

pågå 2010–2012. Det finns i dagsläget inte heller några konkreta planer för hur omvandlingen av Frihamnen, Ringön och Resecentrum – Gullbergsvass ska ske. Redan idag finns dock ett antal studier och dokument som i olika avseenden handlar om stadens utveckling på längre sikt.

#### I kommunens översiktsplan (antagen 2009-02-26) läggs bland annat fast:

”En attraktiv stad kännetecknas av en komplexitet med en blandning av funktioner, en visuell mångfald och möjligheter till möten mellan människor. Människors möjligheter att röra sig och vistas i stadsrummen ska vara utgångspunkten i planeringen.

Göteborg ska vara en trygg stad där alla kan känna tillhörighet i offentliga rum och ha möjlighet att mötas. Detta uppnås bl a genom en mer blandad stad med god utformning av stadens offentliga rum och där barriärer överbyggs och stadsdelar binds samman.

Översiktsplanen poängterar det viktiga sambandet mellan bebyggelseplanering och trafik. Målet är att skapa en trafik- och bebyggelsestruktur som anpassas till ett mer effektivt och uthålligt samhälle med god tillgänglighet och en säker trafikmiljö.”

#### I kommunens budget för 2010 står bland annat att läsa:

”Vi ska skapa de bästa förutsättningarna för byggande och utveckling genom att långsiktigt planera för ett större och mer hållbart Göteborg. Stadsmiljön ska utvecklas utifrån ett hela-staden-perspektiv. Staden ska prioritera utvecklingen av mötes- och lekplatser där människor kan träffas. Göteborg ska också vara en stad med gator och kvarter som skapar närhet och som ger bra förutsättningar för service-, kollektivtrafik, cyklande och gående. Stadens offentliga rum ska stimulera till möten mellan människor i alla åldrar.”

#### Cityplanen från 1997 sammanfattar Citys roll på följande sätt:

”Göteborgs City är hela regionens odiskutabla centrum och självklara mötesplats. Citys främsta funktion är att vara en vardaglig träffplats för alla. Det vardagliga livet, vardagens funktioner och alla människors tillgång till City är stadsplaneringens huvuduppgift.”

#### I kollektivtrafikprogram för Göteborgsregionen - K 2020 (antaget 2009-04-03) förs följande resonemang:

”I Göteborg har hittills alla trafikslag rymts i markplanet. Med en växande region och en stärkt kärna med fler sysselsatta och boende kommer konkurrensen om trafikytorna att vara uppenbar. Om kollektivtrafiken ska få bättre framkomlighet utan att inkräkta på vistelseytor och gröna lungor kan det bli nödvändigt med nya planskildheter. Väst-länken innebär med automatik att en del av gångtrafiken flyttas ned vid stationerna. Genom att begränsa biltrafiken i centrala staden blir lösningarna däremot både enklare och billigare samtidigt som ytor för gående kan utvecklas. Därför krävs en avvägning mellan olika intressen och fördjupade analyser innan man fattar beslut om kollektivtrafikens framtida detaljlösningar.”

Sammanfattningsvis kan alltså konstateras att valet av alternativ för bangårds- och älvförbindelsen får en avgörande betydelse för den fortsatta utvecklingen av Centrala Älvstaden.

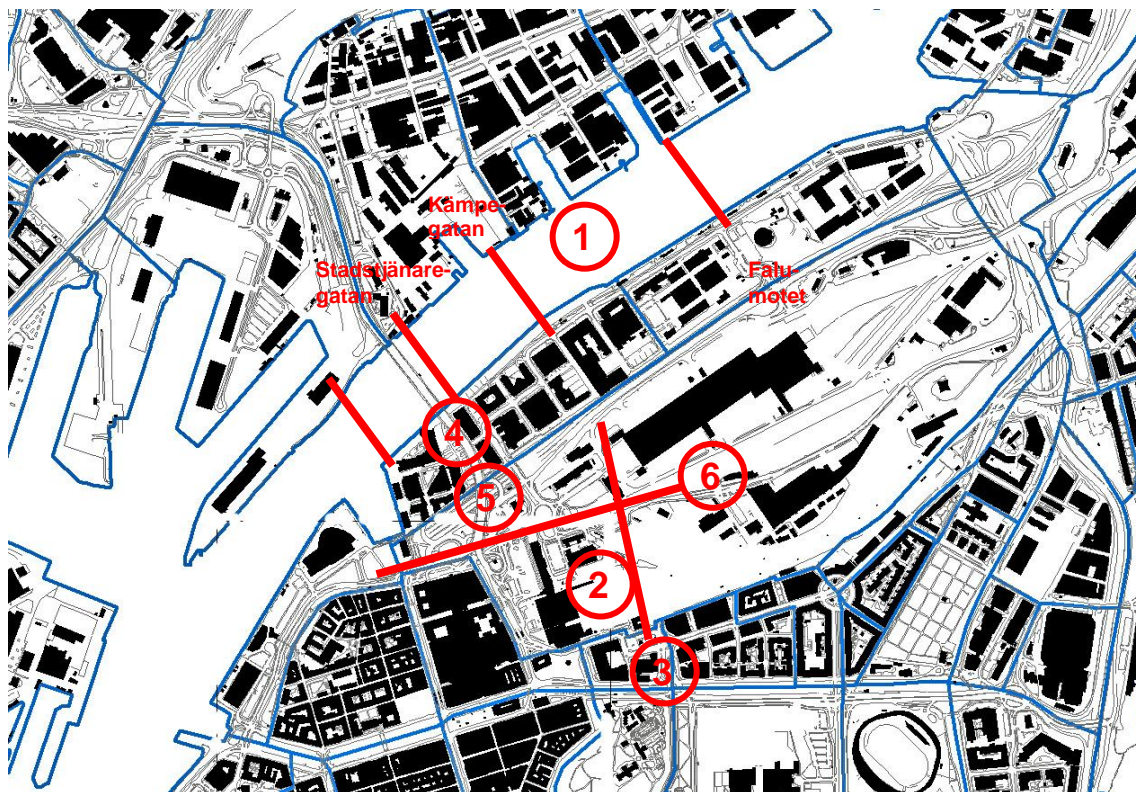
Kontoret har bedömt att en bangårdsförbindelse som tunnel i mindre grad uppfyller det övergripande målet om goda förbindelser för alla. Förbindelsen bör därför utföras som en viadukt. Utformningen, särskilt vid Polhemsplatsen, måste dock ägnas vidare studier. En inbyggnad kan till exempel skapa en stadsmässig koppling mellan Stampen och Drottningtorget, en värdig avslutning på Odinsgatan och samtidigt utgöra ett stör-

ningsskydd för kringliggande kvarter. Viaduktens exakta läge och utformning är också avhängig valet av älvförbindelse.

För älvförbindelsen är problematiken mera komplex och samrådet ger ingen entydig vägledning för ett ställningstagande. Av samrådet och de diskussioner som därefter förts, bland annat i en samverkansgrupp i Länsstyrelsens regi, kan emellertid problembilden reduceras till att huvudfrågan att ta ställning till nu är läget för en mellanbro – Stadstjänaregatan eller Kämpegatan. Högbroalternativen och tunnelalternativen kan därmed avföras.

Efter samrådet har också fler aspekter tillkommit, som kan påverka de nya förbindelsernas läge, utformning och tillkomst. En sådan är det faktum att finansieringsfrågan för flera stora infrastrukturprojekt nu är på väg att lösas. Tidplanerna för genomförandet av bangårds- och älvförbindelsen, Västlänken samt Operalänken kan därmed komma att delvis sammanfalla i tidsintervallet 2013-2022. Samtidigt ska trafikeringen över befintlig Göta älvbro fungera. Byggskedet får därmed större betydelse än om objekten byggs i olika tidsepoker.

### Sammanfattande karta



Karta utvisande några av de viktiga frågor som samrådsredogörelsen tar upp, baserade på samrådet och de därefter förda diskussionerna samt tillkommande nya förutsättningar:

1. Avstånd mellan älvförbindelser
2. Sammanhängande bangårdsviadukt – älvbro
3. Läge och utformning vid Polhemsplatsen
4. Bostadskomplement vid Lilla Bommen – Gullbergsstrand
5. Befintlig Göta älvbro under byggtiden
6. Västlänken

### **Förbindelserna i det korta perspektivet**

Många remissinstanser har relaterat till stadens uppbyggnad idag och sett det som naturligt att ersätta dagens Göta älvbro med en ny bro i princip i samma läge. På kort sikt kan en sådan bro vara mest realistisk, inte minst ur ett genomförandeperspektiv. En viktig möjlighet som därmed väljs bort är dock att kunna bygga samman City - Lilla Bommen – Gullbergsstrand med bland annat bostäder.

### **Förbindelserna i ett längre perspektiv**

I ett längre perspektiv, med nya stadsdelar utvecklade i Frihamnen, Ringön och Gullbergsvass samt med ett utvecklat Resecentrum kommer fler förbindelser såväl över bangården som över älven att behövas för att knyta samman staden. I öster är en förlängning av Evenemangsstråket via Odinsplatsen och Falumotet över älven till Ringön naturlig. I väster är en förlängning av Östra Hamngatan via Lilla Bommen över älven till Frihamnen naturlig. Här låg älvförbindelsen fram till 1939, då Göta älvbron byggdes 200 meter längre österut. En bro i Kämpegatan ligger mitt emellan två sådana förbindelser på ett avstånd om 500 meter, medan en bro i Stadstjänaregatan ligger mycket nära Lilla Bommen. En sammanhängande bangårdsviadukt med en mellanbro i Kämpegatan ger också större flexibilitet vad gäller behovet av framtida järnvägsspår (för höghastighetståg) under viadukten i säckbangården än en kortare viadukt som ska landa söder om Mårten Krakowleden.

### **Förslag**

Byggnadsnämnden förslås förorda en bangårdsförbindelse som viadukt samt rekommendera ett läge för en ny mellanbro över älven. Programmet bör därefter föras till kommunfullmäktige för slutligt ställningstagande. Med ett sådant ställningstagande som grund kan sedan erforderliga detaljplaner antas av byggnadsnämnden.

Parallellt med detaljplanearbetet för de nya bangårds- och älvförbindelserna föreslås byggnadsnämnden ge stadsbyggnadskontoret i uppdrag att påbörja erforderlig planläggning för dels förtöjningsplatser för fartyg, dels nya gästhamnar såväl uppströms som nedströms den nya bron. Detta som en förutsättning för den trafikstyrning som Länsstyrelsen efterlyser (se punkt 13 nedan). Gästhamnarnas placering har också en strategisk betydelse för utvecklingen av Göteborg som turiststad.

## Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer

Inkomna synpunkter har sammanfattats nedan. Personnamn anges inte. Synpunkterna finns i sin helhet på stadsbyggnadskontoret.

Kopior av relevanta yttranden har överlämnats till berörda för kännedom och ev. beaktande i det fortsatta arbetet.

### Kommunala nämnder och bolag m.fl.

- 1. Fastighetsnämnden** förordar alternativet med bro- och viadukt för ny älv- och bangårdsförbindelse samt att den nya broförbindelsen blir nära nuvarande Göta älvbron vid Stadstjänaregatan. I en protokollsanteckning föreslår Mp att fyra av älvbrons körfält reserveras för kollektivtrafik, två för spårtrafik och två för bussar. Brohöjden bör hållas så låg som möjligt, dock höjden vara tillräcklig för att klara planskildhet över leden.

Fastighetskontoret konstaterar att placering och utformning av en ny älvförbindelse respektive bangårdsförbindelse är frågor av strategisk betydelse för Göteborgs framtida utveckling och stadsbild. Kontoret vill särskilt belysa mark- och exploateringsfrågor till följd av programmet. Generellt gäller att lägre broar och tunnlar tar mindre yta i anspråk än högre broar, vilket får konsekvenser för såväl inlösen av mark som möjligheter till exploatering. Om t ex en ny bro lokaliserar till Kämpegatan öppnas en möjlighet att komplettera med bostäder i befintligt broläge, eftersom området blir mindre bullerutsatt. Om en bro lokaliserar till Stadstjänaregatan är det sannolikt endast en komplettering med kontor som kan bli möjlig. Skillnaden i kostnader för markinlösen är inte så stor att den får avgörande betydelse för val av läge ur ett totalekonomiskt perspektiv. När det gäller ansökan om miljödom anser kontoret att en extern konsult bör anlitas för att hantera frågan, på trafiknämndens uppdrag. Fastighetskontoret är behjälpligt utifrån rollen som markägare.

För bangårdsförbindelsen är en överdäckning av säckbangården skisserad. Viaduktalternativet innebär större flexibilitet beträffande utnyttjandet av dessa ytor, då de blir mer tillgängliga.

*Kommentar: I det korta perspektivet kan en ny älvbro i Stadstjänaregatan vara mest realistisk. Stadsbyggnadskontoret vill dock understryka fastighetskontorets påpekande att en älvbro i Kämpegatan bland annat öppnar möjligheten att komplettera med bostäder i befintligt broläge. Ett sådant läge kan också vara mer strategiskt i ett längre tidsperspektiv.*

*Vad gäller bangårdsförbindelsen delar stadsbyggnadskontoret uppfattningen att ett viaduktalternativ ger större tillgänglighet och är med flexibelt över tiden. Utformningen, särskilt vid Polhemsplatsen, måste dock ägnas vidare studier. En inbyggnad kan till exempel skapa en stadsmässig koppling mellan Stampen och Drottningtorget, en värdig avslutning på Odinsgatan och samtidigt utgöra ett störningsskydd för kringliggande kvarter. Viaduktens exakta läge och utformning är också avhängig valet av älvförbindelse.*

- 2. Göteborg Energi Fjärrvärme** konstaterar att den föreslagna bangårdsförbindelsen kommer i konflikt med befintliga fjärrvärme- och fjärrkylaledningar vid Åkareplatsen. I den befintliga Göta älvbron är en fjärrvärmeledning monterad på

undersidan över Götatunnelns nedfart. Ledningen måste ersättas i ungefär samma läge. I det sydöstra hörnet av parkeringshuset vid Stadstjänaregatan finns idag en pumpstation, som måste ersättas om parkeringshuset rivs. Även befintliga ledningar i Kruthusgatan och i Mårten Krakowgatans norra sida kan komma att beröras. Gbg Energi förutsätter att exploatören bekostar samtliga omläggningar som påverkas av bangårds- och älvförbindelsen.

*Kommentar: Yttrandet delges trafikkontoret och Vägverket för beaktande.*

- 3. Göteborg Energi Gasnät** påpekar att bolaget, oavsett placeringsval av förbindelserna, har driftssatta gasledning, både på Hisingssidan och stadssidan, som kommer att behöva läggas om.

*Kommentar: Yttrandet delges trafikkontoret och Vägverket för beaktande.*

- 4. Göteborg Energi Nät** konstaterar att oberoende av val av alternativ kommer befintliga ledningar och stationer att behöva flyttas. Dessa flyttningar bekostas av exploatören. Tillkommande byggnader och anläggningar kan också kräva nya sådana. Transformatorstationerna bör utgöras av fristående byggnader och E-områden avsättas i kommande detaljplaner.

*Kommentar: Yttrandet delges trafikkontoret och Vägverket för beaktande.*

- 5. Göteborgs Hamn (GHAB)** anser att nya älvförbindelser antingen bör utformas som tunnlar eller högbroar, speciellt då ett av projektmålen är att förbindelsen ska medge en rationell sjöfart. Därför förordar GHAB alternativ C, E eller F. Även alternativ B kan accepteras om broöppning sker på sjöfartens villkor. I alternativ F förordas en skyttel framför en GC-bro. Om det blir en lågbro är det viktigt att den hålls öppen på sjöfartens villkor och att den placeras så att bron inte kommer i konflikt med inseglingen till gästhamnen vid Lilla Bommen. För att alternativ F ska kunna få betyget mycket god för sjöfart, vilket programmet redovisar, anser GHAB att ovanstående är en förutsättning.

Om en brolösning blir aktuell är det viktigt att i samförstånd komma överens om vilka tider som fartygen kan passera bron. GHAB anser även att det är viktigt att bredden på farledsöppningen diskuteras mellan berörda parter så att fartygen kan passera bron med god säkerhet.

- 6. *Kommentar: En samverkansgrupp i Länsstyrelsens regi har kommit fram till att med en mellanbro går de olika intressena att förena, under förutsättning att bron inte endast öppnas nattetid. Andra förutsättningar är en bra trafikstyrning samt att behovet av gästhamnar och förtöjningsplatser tillgodoses. Se också punkt 13.***

- 7. Göteborg Vatten** konstaterar att ett flertal stora och kostnadskrävande omläggningar och förstärkningsåtgärder av befintliga vatten- och avloppsledningar erfordras. Dessa ska projekteras och bekostas av exploatören. För att i största möjliga mån undvika pumpning av spill- och dagvatten bör höjdsättningen av de nya anläggningarna ägnas stor omsorg. För samtliga älvförbindelsealternativ gäller att den befintliga dricksvattenledningen (V300) som hänger i Göta älvbron idag måste ersättas. På kartor redovisas övriga konsekvenser för de olika alternativen. Sammanfattningsvis konstateras att minst ledningsomläggningar sannolikt krävs om ett broalternativ och en viadukt över bangården väljs. Om alternativ B, D, E eller F väljs behöver Göteborgs Vattens lokaler på Ringön ersättas, vilket innebär krav på mycket god framförhållning.

*Kommentar: Yttrandet delges trafikkontoret och Vägverket för beaktande.*

- 8. Kulturnämnden** vill inledningsvis framhålla vikten av att i så liten utsträckning som möjligt upplåta värdefull mark i stadslandskapet till trafik. Ett gynnsamt

framtida stadsliv bygger inte bara på goda kommunikationer utan också på sammanhållna, ostörda boende- och verksamhetsmiljöer. Som älvförbindelse förordar nämnden alternativ A. Fördelar med detta är att det uppstår närhet till Resecentrum och City. Dessutom innebär alternativet få ingrepp i den befintliga miljön runt Stadstjänaregatan på den södra sidan älven och landar i ett redan befintligt trafikreservat på den norra sidan. En ny bro är ett byggnadsverk som kommer att påverka stadsbilden under en lång tid framöver. Utformningen av bron är därför av allra högsta vikt och kan bli en tydlig symbol för att staden 2021 efter 400 år tar steget över älven.

Som bangårdsförbindelse förordar nämnden en tunnel, då en viadukt riskerar att bilda en barriär mellan Stampenområdet och centrum samt att ödelägga alltför stora vitala ytor i den centrala staden. Båda alternativen tangerar fornlämningen GÖ 216, vilket kan föranleda arkeologisk förundersökning.

*Kommentar: En ny älvbro enligt alternativ A kan med en omsorgsfull utformning inordnas i befintlig stadsstruktur på älvens södra sida. Frågan är emellertid om inte ett läge i Kämpegatan är mer strategiskt i ett längre tidsperspektiv. Brons utformning kommer i nästa skede att ägnas stor uppmärksamhet.*

*Beträffande bangårdsförbindelsen, se punkt 1.*

**9. Miljönämnden** förordar alternativet med bro- och viadukt för ny älv- och bangårdsförbindelse samt att den nya broförbindelsen blir nära nuvarande Göta älvbron vid Stadstjänaregatan. Valet att ha fyra bilkörfält och endast två kollektivtrafikkörfält kan ifrågasättas, särskilt mot bakgrund av att den nya Marieholmsförbindelsen bör lyfta bort en del av den nuvarande biltrafiken över Göta älvbron.

Förvaltningen framhåller att kollektivtrafikens utvecklingsmöjligheter samt kommunens mål att omvandla områdena runt förbindelsen och bygga stad ställer höga krav. En bro bör vara så låg som möjligt för att få en mer mänsklig skala och vara så attraktiv som möjligt för gående och cyklister. Alternativ C som mellanbro ger en snabb, gen och konfliktfri förbindelse mellan Nils Ericsonterminalen och knutpunkt Hjalmar samt har längst sträcka med sammanhållna körfält, vilket ger en hög flexibilitet.

Motiv för att välja en bangårdsförbindelse som viadukt är framför allt att en ny länk för gång- och cykeltrafik med tillhörande cykelparkering skapas samt att kopplingen buss – fjärrtåg blir enklare att lösa.

Slutligen påpekar förvaltningen att föroreningsituationen i mark bör klarläggas i ett tidigt skede för att kunna bedöma behovet av åtgärder.

*Kommentar: Beträffande förordade alternativ, se punkt 1. Den framtida buss- trafikeringen är i K 2020 endast summariskt belyst. Sammanhängande busskörfält mellan bron och bangårdsviadukten kan också få en kapacitetshöjande effekt när busstråket i Allén är genomfört. Yttrandet delges trafikkontoret och Vägverket för beaktande.*

**10. Park- och Naturnämnden** ser att nya förbindelser ger förutsättningar för en positiv utveckling av stadens offentliga rum på båda sidor om älven och välkomnar en järnvägspark då parker idag saknas i området. Nämnden ser fördelar med älvförbindelsealternativen med lågbro och mellanbro då dessa ger bäst tillgänglighet och en känsla av kontakt med vattnet. För bangårdsförbindelsen ser förvaltningen fördelar med en viadukt, som ger bättre möjligheter för göteborgaren att röra sig i staden och mindre påverkar parkstråket i Nya Allén. De ekonomiska conse-

kvenserna bör i det fortsatta arbetet belysas närmare, bland annat vad avser markägoförhållanden och det framtida förvaltningsansvaret.

*Kommentar: Frågorna kommer att belysas i detaljplaneskedet.*

**11. SDN Centrum** förordar de alternativ som mest uppmuntrar att man i framtiden rör sig över den nya älvförbindelsen per fot eller cykel och att förbindelsen annars i första hand ska vara en förbindelse för kollektivtrafik. Köpenhamns mål att cyklingens andel av resorna i staden ska vara 40% 2012 borde kunna bli en utmaning också för Göteborg! Hälsan har lika stor betydelse som drivkraft till utveckling som till exempel infrastruktur. Genomgående biltrafik bör styras till andra förbindelser än Göta älvbron. Som älvförbindelse förordas alternativ A och som bangårdsförbindelse en viadukt. I en protokollsanteckning anser (m) och (fp) att även alternativ D är ett bra förslag för stadsbilden och inte drar in så mycket trafik mot Centrum, Operan, mm, där detta utrymme kan planeras för annat.

*Kommentar: Med en bro i Kämpegatan (alternativ D-E) flyttas det mest trafikerade motet österut och 10.000-14.000 bilar/dygn förs direkt mellan bron och bangårdsviadukten. För gång- och cykeltrafiken innebär alternativen emellertid en omväg mellan Nordstan och Hisingen, vilket aktualiserar frågan om en kompletterande förbindelse i Östra Hamngatans förlängning. Denna kan utformas som en lågbro, vilket inte en bro i Stadstjänaregatan kan.*

**12. SDN Lundby** förordar ett broalternativ så nära det naturligaste stråket mellan de båda älvsidorna som möjligt, dvs förlängningen av Lilla Bommen-Frihamnen. Vidare anser nämnden att fyra körfält ska avsättas för kollektivtrafik och endast två bilkörfält – ett i vardera riktningen – kvarstår. Det är lämpligt att minimera biltrafiken på bron och på Lundbyleden för att inte genomfartslederna ska störa ambitionerna med att området ska bli en del av Göteborgsregionens kärna. I en protokollsbilaga anser (m), (fp) och (kd) att framkomligheten för såväl bil- som en ökande kollektivtrafik måste säkerställas.

Sammanfattningsvis förordar nämnden för älvförbindelsen alternativ A, som bland annat ger en direkt koppling till Resecentrum och kortare väg genom områden, som under en lång följd av år är förnyelseområden med endast dagverksamhet. Broalternativen via Kämpegatan och bangårdsförbindelsen verkar mest gynna biltrafiken, som får en snabb och attraktiv anslutning direkt in i Allén.

*Kommentar: Det är riktigt att en bro i Kämpegatan i det korta perspektivet ger en längre väg genom områden med endast dagverksamhet. På längre sikt blir förhållandena annorlunda och frågan är om inte en bro i detta läge kompletterad med fler förbindelser ger en bättre helhet. Biltrafiken bör i så stor utsträckning som möjligt ledas ut på de trafiktåliga lederna (Lundbyleden och Mårten Krakowleden). Hur snabb och attraktiv en anslutning direkt till Allén blir beror på utformningen av densamma.*

**13. Trafiknämnden** förordar alternativet med bro- och viadukt för ny älv- och bangårdsförbindelse samt att den nya broförbindelsen blir nära nuvarande Göta älvbron vid Stadstjänaregatan.

Trafikkontoret framhåller att de lägen för en ny älvförbindelse som ger den bästa situationen för kollektivtrafiken och den mest attraktiva lösningen för gång- och cykeltrafiken måste beaktas som mest intressanta. Sammanfattningsvis förordar kontoret lågbroalternativ vid Stadstjänaregatan under förutsättning att kollektivtrafikens framkomlighet kan garanteras. En sådan förutsättning är att säkra fyra planskilda körfält mellan Nils Ericsonterminalen och älven. Exakt utformning på landsidan måste dock studeras ytterligare, där en kombination av alternativ A och C kan skapa en bättre helhetslösning. Med ett läge i Kämpegatan blir det svårt att lösa



fyra planskilda körfält samtidigt som läget innebär en vägförlängning mellan Nils Ericsonterminalen och knutpunkt Hjalmar. Vidare kan en direktkoppling mellan bron och bangårdsförbindelsen innebära en risk för en alltför attraktiv bilanslutning mot Parkgatan/Allén. Det kan också bli svårare att i en framtid motivera ytterligare en älvförbindelse, då den skulle hamna alltför nära en förbindelse i Kämpegatan. Ett tunnelalternativ är förutom ur ekonomisk synvinkel tveksamt från kapacitets- och flexibilitetssynpunkt.

Kontoret ser att trafik under byggtid blir alltmer komplex i projekt. När det gäller vår viktigaste kollektivtrafiklänk måste särskild hänsyn tas till detta skede och studier görs i ett tidigt skede så att alternativ inte omöjliggörs i onödan.

När det gäller bangårdsförbindelsen förordar kontoret en viadukt, som ger en större flexibilitet för en framtida stadsomvandling.

*Kommentar: Beträffande förordade alternativ, se punkt 1. När det gäller sammanhållna körfält mellan bron och Nils Ericsonterminalen är det riktigt att alternativ C innebär minst ombyggnader för att åstadkomma detta. Det är emellertid inte självklart att all busstrafik ska angöra terminalen när fler linjer blir genomgående i alléstråket enligt K 2020. Hur attraktiv en direkt bilanslutning till alléstråket beror på hur den utformas. Kompletterande älvförbindelser kommer sannolikt att aktualiseras såväl väster om som öster om den nya bron. Det trafikkontoret lyfter fram om byggskedet är viktigt och en analys måste omedelbart göras för att sätta in den nya bron i sitt sammanhang bland alla andra infrastrukturprojekt som planeras i närområdet.*

## **Statliga och regionala myndigheter m.fl.**

**14. Länsstyrelsens** samlade bedömning är att det är bra att kommunen i samband med byggandet av en ny älvförbindelse väcker frågan om hur trafiken på, över och under älven ska fungera i framtiden. Alla alternativen kan utvecklas så att de skulle kunna genomföras utan att riksintresset (och det mellankommunala intresset) för sjöfarten skulle komma att skadas påtagligt. En förutsättning är dock en bra trafikstyrning, som inte innebär att en bro endast öppnas nattetid. Behovet av gästhamnar och förtöjningsplatser behöver också utredas vidare.

Såväl älv- som bangårdsförbindelsen kommer också att påverka riksintresset järnväg (inklusive planerad Västlänk) samt riksintresset väg (E45 + Stadstjänare- och Kruthusgatorna), vilket måste beaktas iden fortsatt planeringen.

När det gäller bangårdsförbindelsen förordar Länsstyrelsen en viadukt, vilken skapar en möjlig väg för flera trafikslag inklusive gående och cyklister. En viadukt kan också på ett bättre sätt bidra till en god utveckling av centralstationen och omliggande område.

Det vore bra om planeringen av de båda förbindelserna kan ske parallellt. Om detta inte är möjligt är det viktigt att man i detaljplanerna beskriver vilka konsekvenser en tidsförskjutning av ett av projekten kommer att få samt vilka tillfälliga lösningar som måste till om projekten inte kan byggas samtidigt.

Länsstyrelsen delar kommunens åsikt att projekten kan komma att innebära betydande miljöpåverkan och att en miljöprövning därför ska göras.

I bilagt yttrande från SGI bedöms broalternativen enklare att genomföra än tunnelalternativen, från anläggningsteknisk som grundläggningsteknisk synpunkt.

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts, se bilaga 3

*Kommentar: Länsstyrelsen bör initiera att arbetet med att upprätta en trafikstyrning snarast kommer igång, inte minst med tanke på den ansökan om vattendom som ska inges när val av broalternativ är klart. Stadsbyggnadskontoret kommer att initiera planläggning för dels förtöjningsplatser för fartyg, dels nya gästhamnar såväl uppströms som nedströms den nya bron. Gästhamnarnas placering har också en strategisk betydelse för utvecklingen av Göteborg som turiststad.*

Vad gäller riksintresset för kommunikation ingår Stadstjänaregatan och Kruthusgatan för att knyta samman den riksintressanta bangården Gullbergsvass med väg E 45. Avsikten är att bangården ska flyttas i samband med omvandlingen av Gullbergsvass, varvid funktionen upphör. Tillgängligheten till Kruthusgatan flyttas från Stadstjänaregatan till bangårdsförbindelsen.

**15. Ale kommun** menar med utgångspunkt från den nödvändiga utbyggnaden av den kompletterande järnvägsbron vid Marieholm så bör inga ytterligare broar som hindrar sjöfarten på Göta älv byggas.

*Kommentar: Se punkt 13.*

**16. Banverket** ser utifrån de transportpolitiska målen positivt på att resenärs-perspektivet och kollektivtrafiken lyfts fram tydligt. Det är av stor vikt att stadsplaneringen stöder utvecklingen av resecentrum och tanken om ”Hela resan”.

Byggandet av Västlänken kan komma att sammanfalla med byggandet av en eller båda förbindelserna (2015-2021). Därvid måste beaktas att samtliga befintliga järnvägsanläggningar måste vara i drift till Västlänken är klar. Först därefter kan till exempel säckbangårdens antal spår reducerat, osäkert dock om 8-10 spår räcker. För älvförbindelsen bedöms de olika lägen inte alternativskiljande vad gäller påverkan på befintlig järnvägsanläggning. Däremot påverkas Västlänken, vilket måste konsekvensbeskrivas i den fortsatta planprocessen. Även angöring för alla trafikslag till resecentrum behöver belysas närmare. I programhandlingen synes dessa ytor något snålt tilltagna med tanke på stationens storlek.

För bangårdsförbindelsen förordar Banverket en viadukt, bland annat för att en sådan bedöms ha en stor potential för att bidra till utvecklingen av centralstationen. Om höghastighetståg införs i Sverige kommer Göteborg C att bli en viktig station med stora resandeflöden. Med förbindelser mellan en bangårdsviadukt och plattformarna kan det uppkomma behov av kapacitetsstarka kollektivtrafik- och taxianslutningar på viadukten. Vad gäller bangårdsviadukten är samordningen med byggandet av Västlänken särskilt viktig.

*Kommentar: En sammanhängande bangårdsviadukt med en ny älvbro i Kämpegatan (alternativ E) ger större flexibilitet vad gäller antalet spår under viadukten. Om Västlänken kommer att sammanfalla med byggandet av älvförbindelsen kan ett läge i Kämpegatan vara tryggare än ett läge i Stadstjänaregatan, eftersom bron då hamnar längre ifrån såväl den nya Västlänkstationen som den befintliga Göta älvbron. Se också punkt 35, 38 och 52.*

**17. Fiskeriverket** har inga synpunkter på programmet.

*Kommentar: -*

**18. Göteborgsregionens kommunalförbund (GR)** framhåller att en gen, snabb och konfliktfri förbindelse mellan knutpunkterna Nordstan/Nils Ericsonterminalen och knutpunkt Hjalmar är att föredra och förordar därför som älvförbindelse alternativ A, under förutsättning att tidsstyrning av broöppning kan ske. För bangårdsförbindelsen rekommenderas i första hand en prövning av att genomföra den som en viadukt.

*Kommentar: Se punkt 1 och 13.*

**19. Lantmäterimyndigheten** påpekar att för ett antal kvarter i områdets södra del gäller utöver detaljplaner ett antal fastighetsplaner (tomtindelningar), vilket bör beaktas i det fortsatta planarbetet. För genomförandet kan beslut om förtida tillträde vara en möjlighet att förkorta tiden. Behovet av långtidsparkering i anslutning till resecentrum bör också belysas.

*Kommentar: Bevakas i detaljplanearbetet.*

**20. Polismyndigheten** har inget att erinra mot förslaget.

*Kommentar: -*

**21. Sjöfartsverket** anser att den bästa lösningen för sjöfarten vore en tunnel under älven. Om i stället något av broalternativen skulle väljas förordar verket i dagsläget inte något specifikt alternativ, men konstaterar att behovet av broöppningar ökar ju lägre en bro byggs och därmed också störningarna på trafiken. Att endast öppna broar för att släppa fram fartygstrafik under nattetid bedöms som ett direkt olämpligt alternativ. Utformningen av lämpliga öppningstider samt behovet av gästhamnar och förtöjningsplatser behöver utredas vidare.

*Kommentar: Se punkt 13.*

**22. Vägverket** anser med tanke på det korta avståndet mellan Kämpegatan och ett framtida mot vid Falutorget att det förefaller lämpligare att placera en ny älvförbindelse vid Stadstjänaregatan. En ny länk här ger bättre balans för en eventuell framtida älvförbindelse vid Gasklockan. För att minimera nackdelarna för kollektivtrafiken och de mjuka trafikanterna bör en bro vara så låg som möjligt. Vägverket tar för närvarande fram en förstudie för väg E 45 på sträckan Lilla Bommen – Gullbergsmotet, där bland annat behovet av parallella lokalgator på ömse sidor om leden framhålls.

För bangårdsförbindelsen förordar verket en viadukt, vilken bedöms skapa de minsta problemen i samband med ett genomförande. I det fortsatta arbetet bör särskilt tre frågor belysas närmare: kan höjden pressas om befintliga plattformstak tas bort, hur löser man cykelparkeringen runt resecentrum och hur klarar man säkerheten om spårvägen dras omedelbart söder om Centralstationens entré?

*Kommentar: Stadsbyggnadskontoret har som särskild handling skrivit förslag till yttrande över Vägverkets förstudie, som nu är ute på samråd. Beträffande avstånd mellan broar se sammanfattning ovan.*

*För bangårdsviadukten är den dimensionerande höjden snabbspåret för spårvägen söder om viadukten. I kommande detaljstudier av Drottningtorget ingår såväl frågan om cykelparkering som samspelet mellan en ökad kollektivtrafik och ett ökat antal oskyddade trafikanter.*

**23. Vänerhamn AB** efterlyser en utredning med uppdrag att redovisa ett förslag till hur man kan ordna en samordnad öppningsrutin av broarna över Göta älv för att minimera begränsningar och störningar för handelssjöfarten.

*Kommentar: Se punkt 13.*

**24. Västtrafik (Gullbergsvass 17:1)** lyfter fram framkomlighet, kapacitet och tillgänglighet som avgörande för valet av bangårds- och älvförbindelse. Förbindelserna måste utformas för ett kapacitetsstarkt, robust och flexibelt kollektivtrafiksystem som medger framtida trafikförändringar och ett utökat resande. Kostnaderna för detta stadsbyggnadsprojekt får inte vara det viktigaste då funktion och trafiklösningar är något som måste fungera för en lång tid framöver.

För bangårdsförbindelsen förordas en tunnel, då en sådan frigör större biltrafikytor till förmån för kollektivtrafiken. En flytt av spårvagnsspåren i Stampgatan som illustrerats måste utredas vidare då det får stora konsekvenser för kollektivresandet. En bussupställningsplats/regleryta måste även i framtiden finnas i området. På den norra sidan är en busshållplats vid järnvägsparken att föredra, då den ligger nära såväl Resecentrum som det planerade Regionens hus.

Så länge det inte byggs ytterligare någon spårvagns- eller bussförbindelse över älven kommer Göta älvbrons ersättning att få ta emot merparten av ett ökat resande över älven. Det innebär ca 150.000 resenärer/dygn om 20 år (mot dagens ca 85.000). Eftersom detta är en så betydelsefull förbindelse ställs särskilt höga krav på punktlighet och pålitlighet. En tunnellsättning för både buss och spårvagn framstår då som det mest naturliga alternativet om det inte går att garantera att broöppning förläggs nattetid. Oberoende av alternativ är det viktigt att säkerställa frigjord yta vid nuvarande brofäste för en utvidgning av Nils Ericsonterminalen. I området finns även behov av en terminal för fjärrbussar, tågersättnings- och evenemangsbussar.

*Kommentar: Det är inte säkert att frilagda ytor vid Åkareplatsen-Polhemsplatsen kommer att behövas för kollektivtrafiken, då fler linjer kommer att bli genomgående enligt K 2020. Vad gäller tunnlar, särskilt en älv-tunnel med såväl spårvagns- som busstrafik, är det tveksamt om man med dagens säkerhetskrav klarar kapaciteten med ett fordon var 20e sekund i vardera riktningen (jfr Chalmerstunneln). Se också punkt 49. En fördubbling av Nils Ericsonterminalen ingår i den fortsatta planering, liksom en terminal för fjärrbussar, tågersättnings- och evenemangsbussar.*

## Sakägare [Övriga]

**25. Brf Vörten (Stampen 26:3)** förutsätter att en framtida bangårdsförbindelse förläggs i tunnel. En lägre kostnad rättfärdigar i det långa perspektivet inte en otillfredsställande lösning på denna viktiga stadsbyggnadsfråga. Åkareplatsen spelar en viktig roll i Göteborgs centrala stadsstruktur. Med rätt utformning kan den upplevas som en historiskt berättigad förlängning av det gröna allétråket med möjlighet att visuellt anknyta till en fortsättning i form av en järnvägspark på andra sidan spåren. Platsen har potential att bli en värdig avslutning och fond för den upprustade Odinsgatan och att som en attraktiv knutpunkt förmedla kopplingen mellan de östra och centrala stadsdelarna. Platsen ansluter till Evenemangsstråket, som här kan få en inbjudande startpunkt ökat utrymme för gång- och cykeltrafik. Platsens inramning är viktig, där särskilt GP-huset bidrar till en positiv upplevelse.

*Kommentar: Åkareplatsen är – oberoende av utformningen av bangårdsförbindelsen – inte tänkt att bli någon knutpunkt. Genom att flytta spårvägen till norr om Centralposthuset kan även med en bangårdsviadukt frigöras utrymme för att få en bättre koppling mellan Evenemangsstråket och Drottningtorget/Resecentrum. Med en viadukt kan därtill en gen gång- och cykelförbindelse mellan Stampen och Gullbergsvass skapas. En vacker stadsgata kan bilda en värdig inramning av kringliggande byggnader, varav nya sådana väster om gatan kan innehålla en inbyggd uppfart till bangårdsviadukten.*

**26. Boende (Stampen 26:3)** efterlyser fördjupade studier av en eventuell bangårdsviadukts läge och utformning.

*Kommentar: Fördjupade studier kommer att utföras i det fortsatta planarbetet.*

**27. [Brf Friggagatan (Stampen 13:31)]** finner tunnelalternativet till bangårdsförbindelse överlägset av både miljömässiga och estetiska skäl. Liknande fördelar som

Brf Vörten redovisat framförs, men föreningen pekar också på vikten av att det ombyggda posthuset kommer till sin rätt.

*Kommentar: Att kvarteret öster om posthuset (åter) kan bebyggas har hela tiden funnits med i planerna. I och med att den tidigare tanken om ett genomgående centralt stråk i posthuskvarteret nu övergivits blir kontakterna mellan Stampen och Drottningtorget som idag Burggrevegatan respektive Stampgatan. Var fördelningen mellan Odinsgatan och dessa två gator ska ske får fortsatta studier utvisa. Se också punkt 24.*

**28. KB Myran (Stampen 5:6) och [Wallenstam Nya Företag (Stampen 6:17)]** förordar en bangårdstunnel, vilken i sig skapar förutsättningar för att knyta ihop Stampen med området kring Drottningtorget.

*Kommentar: Se punkt 24 och 26.*

**29. [Brf Jästen (Stampen 6.21)]** förespråkar en bangårdstunnel som tunnel och menar att kortsiktiga ekonomiska intressen inte får vara avgörande.

*Kommentar: Se punkt 24 och 26.*

**30. Hotellus International AB (Stampen 5:5)** kan endast acceptera en bangårdsförbindelse som tunnel. Även med en tunnel kan en överbyggnad över bangården innehålla en gång- och cykelförbindelse, vilken dessutom då får en mer naturlig anknytning till centrumbebyggelsen. Planprogrammet redovisar endast en rak förbindelse i ett enda läge. Det måste vara möjligt att ta hänsyn till redan pågående verksamheter genom att lägga förbindelsen längre västerut där den landar i söder. På så sätt skulle miljön och torgbildningen kring GP-huset och Scandic hotell på ett bättre sätt bevaras.

*Kommentar: En cykelförbindelse är knappast möjlig utan en bangårdsviadukt. Tillgängligheten till lokaler ovan bangården blir också mindre utan möjlighet till angöringstrafik och eventuella busshållplatser mindre attraktiva. Det exakta läget samt inte minst utformningen är inte låst och kommer att studeras vidare i det fortsatta planarbetet. Se också punkt 24 och 26.*

**31. Göteborgs Postens Nya AB (Stampen 4:39, 4:44)** förordar starkt en bangårdsförbindelse som tunnel och avstyrker alternativet viadukt. En flyttning av spårvägen till norr om Posthuset tillstyrks dock. Liknande fördelar med en tunnel som ovan förs fram. Nu när Drottningtorget och Nils Ericsonsplatsen ska göras attraktiva ska man inte flytta trafikproblematiken till nästa plats, som även har ett stort värde som entrérum till innerstaden. Av de befintliga byggnaderna är Posthuset från 1920-talet och GP-huset från 1930-talet bärare av stadens historiska utveckling under 1900-talets första del. Dessa byggnader har tydlig karaktär och arkitektonisk identitet av nyklassicism och funktionalism samt är viktiga exponenter för stadens utveckling. Detta gäller för Posthusets fasader även med eventuellt tillkommande hotelltillskott. Fotomontage med en öppen bangårdsviadukt biläggs.

*Kommentar: Biltrafiken över Drottningtorget passerar idag också Åkareplatsen-Polhemsplatsen. Ett huvudproblem på Drottningtorget är konflikten mellan biltrafiken och (en ökad) kollektivtrafik. På Åkareplatsen-Polhemsplatsen väntas biltrafiken minska efter ombyggnaden av Odinsgatan (och den temporära bussupställningen tas bort). Kan bangårdsviadukten förläggas i ett västligare läge och helt eller delvis byggas in torde därmed den totala störningen bli mindre än idag och erforderliga respektavstånd till såväl GP-huset som till Posthuset bli möjliga att skapa. Se också punkt 24, 26 och 30.*

**32. Stiftelsen Svenska Blå Stjärnans Djursjukhus (Tingstadsvassen 29:2)** ser oberoende av alternativ till älvförbindelse som den bästa utvecklingsmöjligheten av

verksamheten att finna en ny lokalisering. Blå Stjärnans mål är att utvecklas till ett ledande regiondjursjukhus och därtill behövs rationella lokaler om ca 3.000 kvm. Nuvarande tomträttsavtal går ut 2025.

*Kommentar: Yttrandet delges fastighetskontoret som underlag för diskussioner med Blå Stjärnan.*

**33. [Göteborgs stads bostadsaktiebolag]** har inget att erinra mot förslaget.

*Kommentar: -*

**34. KB Turkosen (Gullbergsvass 6:24)** ansluter sig till alternativet bangårdsförbindelse som viadukt. Som älvförbindelse förordas alternativ A, då det förorsakar minst intrång i befintlig bebyggelse och ger en central förbindelse för kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik mellan Nordstaden och Norra Älvstranden. Dock bör förbindelsen utföras som en lågbro och (en minskad) sjöfart underordna sig stadens behov av bättre kontakt mellan älvens två sidor. En jämförelse görs med S:t Petersburg, där lågbroarna öppnas nattetid för sjöfarten.

*Kommentar: S*

**35. Hantverks- och Industrihus i Göteborg AB (Higab) (Gullbergsvass 703:61, Inom Vallgraven 13:1, Nordstaden 702:42, Heden 47:1)** har inga synpunkter på förslaget.

*Kommentar: -*

**36. Jernhusen (Gullbergsvass 17:., 17:5-6, (703:6), 703:17, (703:27, 703:59-60)** framhåller att det inte bara är trafiktekniska uppgifter som ska lösas, den utformning som väljs kommer att ha påtaglig betydelse för det fortsatta stadsbyggandet. Bangårdsförbindelsen bör utformas som en viadukt. En sådan ger goda angoringsmöjligheter till överdäckning av spåren. För att bereda plats för viadukten måste VGJ-huset vid Åkareplatsen rivas och en ersättningsbyggnad inom eller i närheten av resecentrum bör stå färdig innan så sker.

För älvförbindelsen tycks det som en bro i Kämpegatans förlängning ger den bästa tillgängligheten och orienterbarheten. Området väster därom kan då utformas som en tydlig stadsfront mot Mårten Krakowleden och resecentrum, inklusive Västlänken, ges en attraktiv fasad mot norr. Den befarade ”smittrafiken” från bron över bangårdsviadukten kan motverkas genom en omsorgsfull utformning av viadukten. Det är också viktigt att nödvändiga planskildheter inte skapar nya barriärer mellan City/resecentrum och Gullbergsvass.

*Kommentar: Som Jernhusen framhåller är bangårds- och älvförbindelserna av strategisk betydelse för stadsutvecklingen och frågan är vidare än att bara bygga två trafikala stråk. En samverkansgrupp mellan berörda aktörer bör därför bildas för att utifrån en gemensam vision arbeta mot en långsiktigt hållbar helhetslösning.*

**37. Newsec AM AB (Gullbergsvass 703:57)** motsätter sig samtliga förslag i programmet till dess att erforderlig information givits om exakt påverkan på fastigheten. Yttrande från Posten AB bifogas, där en stark oro för försämrad access till postterminalen uttrycks.

*Kommentar: I det fortsatta planarbetet kommer tillgängligheten för postterminalen att belysas mera i detalj. Redan nu kan dock konstateras att terminalen med en bangårdsviadukt får betydligt bättre angoringsmöjligheter än idag, såväl från Mårten Krakowleden som från Ullevigatan/Alléstråket.*

**38. Platzer Fastigheter AB (Gullbergsvass 1:1, 1:17, 5:10 och 703:53)** förordar för älvförbindelsen alternativ C eller F, som upplevs ha mest positiv inverkan på

området och Göteborg i stort. Bolaget utgår från att expropriation inte ska bli aktuell, utan förutsätter en öppen diskussion för att tillsammans hitta en överenskommelse vid eventuell markinlösen.

För bangårdsförbindelsen förordas alternativet viadukt, som ger Lilla Bommen/Gullbergsvass en bättre gång- och cykelkommunikation.

*Kommentar: Det är också kommunens ambition att i ett konstruktivt detaljplanearbete komma en för alla parter godtagbar överenskommelse.*

**39. Vasakronan Fastigheter AB (Gullbergsvass 1:16, 16:1 och 3:3)** väljer att endast yttra sig över alternativen för älvförbindelse. Bolaget bedömer alternativen E och F som acceptabla även om de inte är utan konsekvenser under framförallt byggskedet, vilket inte minst handlar om rivningen av befintlig bro. Detta måste belysas bättre i det fortsatta arbetet. Till fastigheten 1:16 hör ett av parkeringsdäcken vid befintlig bro. Hur parkeringsfrågan ska lösas måste också klarläggas. Alternativ E bör dock utföras som mellanbro. Alternativ A – D berör framför allt fastigheterna 16:1 och 3:3, vilka skulle omgärdas av ramper med mycket omfattande trafik. Alternativen är därför i princip oacceptabla.

*Kommentar: Byggskedet måste analyseras närmare, inte minst med tanke på att Västlänken kan komma att byggas under samma period som bangårds- och älvförbindelserna. Samtidigt ska befintlig bro fungera tills en ny är på plats. Sammantaget kan därför en lokalisering av den nya älvförbindelsen till Kämpegatan synas mindre komplicerad att lösa logistiskt. Se också punkt 15.*

**40. Skanska Fastigheter Göteborg AB (Gullbergsvass 5.23, 703:53)** anser att för älvförbindelsen är det mest naturliga alternativet att bedriva fortsatta studier kring alternativ A, som ett inarbetat och accepterat läge för en förbindelse mellan älvens två sidor. En förflyttning av broläget österut skulle rucka den allmänna acceptansen och bygga in en ny barriär att handskas med och som kan försvåra områdets expansion österut. Ett tunnelalternativ omöjliggör för göteborgaren att möta sin stad på ett naturligt sätt när man passerar älven.

*Kommentar: Se punkt 1.*

**41. KB Tennet (Gullbergsvass 5:17)** är positiva till en utveckling av området och till de broalternativ för älvförbindelsen som inte berör fastigheten (dvs A och C). Tunnellösningar är tveksamma med tanke på både miljö och kostnad. Skyttlar/pendelfärjor (som i Amsterdam) i kombination med en bro ser däremot levande, turistvänligt, miljövänligt och effektivt ut.

*Kommentar: Beträffande förordade alternativ, se punkt 1. För en kompletterande förbindelse vid Lilla Bommen kan en skyttel alternativt lågbro diskuteras.*

## **Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende**

**42. Hyresgäst (Tingstadsvassen 739:29)** anser att en bilbro eller tunnel ska ligga längre österut – inte i centrum. Det skulle till exempel möjliggöra komplettering med bostäder i det idag helt kontoriserade Lilla Bommen. En GC-bro (kanske även för bussar) bör däremot finnas mera centralt.

*Kommentar: Ett bostadskomplement vid Lilla Bommen ligger i linje med kommunens övergripande mål om blandstad. Se också punkt 1 och 40.*

## Övriga

**43. Surte Åkeri AB** föreslår en älvbro med segelfri höjd om minst 22 meter. Då kan huvuddelen av till Surte hamn ankommande fartyg passera bron utan öppning. Det leder också till att varken fartyg eller bil, buss och spårvagn påverkar varandra negativt.

*Kommentar: Se punkt 13.*

**44. Segerhammars Skeppsmäkleri AB** anser att om ett broalternativ kommer ifråga bör den segelfria höjden vara 27 meter.

*Kommentar: Se punkt 13.*

**45. Övrig 1** anser att nuvarande Göta älvbro bör finnas kvar, men endast trafikerats med kollektivtrafik, cyklar och fotgängare. Biltrafiken ska inte ledas rätt in i centrala staden.

*Kommentar: Den återstående livslängden för nuvarande Göta älvbro har bedömts till max 10 år, dvs senast 2020 ska den vara ersatt med en ny förbindelse. Beträffande förordade alternativ, se punkt 1.*

**46. Övrig 2** förordar älvalternativ D. Biltrafiken snabbas upp och omvägen för kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik blir minimal. Accessen till Märten Krakowleden och till Resecentrum blir enkel. Alternativ C är uselt för biltrafiken och krånglar till platsen till och från Resecentrum. Tunnelalternativen är för dyra.

*Kommentar: Beträffande förordade alternativ, se punkt 1.*

**47. Övrig 3** anser att älvalternativ A förefaller vara det bästa när Vänersjöfarten väntas minska. Senare kommer fler låga broar att behövas, t ex vid Gullbergsvass.

*Kommentar: Beträffande förordade alternativ, se punkt 1.*

**48. Övrig 4** anser att det finns många skäl att gräva ned trafiken under bangården, inte minst buller, luft och estetik.

*Kommentar: Se punkt 24 och 30.*

**49. Ingenjörsvetenskapsakademien (IVA)** ser det som naturligt att gå vidare med en bangårdsviadukt, men då även studera en alternativ sträckning med direkt anslutning till en älvförbindelse i Stadstjänaregatans förlängning (alternativ A). Också alternativ D med direktförbindelse till bangårdsviadukten bör studeras vidare. I förlängningen behövs också fler centrala förbindelser över älven i form av broar med en högsta höjd om ca 10 meter. Detta för att skapa den sammanhållna Centrala Älvstaden och få ett mindre sårbart kollektivtrafiknät.

*Kommentar: En direkt koppling mellan alternativ a och bangårdsviadukten i ett övre plan har studerats tidigare, men befunnits mindre lämpligt bland annat från ett stadsbyggnadsperspektiv. SE också punkt 15.*

**50. Övrig 5** konstaterar att Södra Älvstranden – Lilla Bommen – Gullbergsvass utgör det närmaste decenniets viktigaste stadsbyggnadsprojekt i Göteborg. Den nya älvförbindelsens läge och utformning har en avgörande betydelse för möjligheterna att åstadkomma en attraktiv och blomstrande stadsbildning i detta exploateringsområde. Alternativ B håller en låg skala som är anpassad till den täta stadens förutsättningar och är en bra grund för det fortsatta arbetet mot detaljplan. Med kollektivtrafiken i tunnel undviks konflikten med sjöfarten. Eventuellt framtida behov av ytterligare kapacitet för kollektivtrafiken kan lösas antingen genom att utnyttja två av körfälten på bron på bron för busstrafik, alternativt en



tunnel med fyra kollektivkörvägar. I framtiden behövs också fler förbindelser för kollektivtrafiken över älven, i första hand vid Stigberget-Lindholmen. Om kollektivtrafikandelen ska öka till 40% är det svårt att förstå varför en Marieholmsförbindelse för bilar prioriterats framför en sådan förbindelse.

För att kunna sänka bangårdsförbindelsen bör den till 8-10 spår reducerade bangården i enlighet med tidigare utredningar på nytt övervägas. I ett projekt som detta är det viktigt att inte enbart titta på kostnader för de olika bangårds- och älvförbindelserna utan också på kostnader och intäkter för hela stadsbyggnadsprojektet på lång sikt.

*Kommentar: Beträffande tunnel under älven, se punkt 23. I samband med utredningen om Västlänken gjordes förnyade studier av den tidigare idén om en halvförsänkt säckbangård (4 meter). En sådan valdes emellertid bort, då den visade sig inte ge avsevärda fördelar jämfört med nuvarande bangård i markplanet. Den innebär inte heller att bangårdsviadukten kan sänkas, eftersom snabbspåret för spårvägen i Burggrevegatan är dimensionerad för höjden. En sänkning med 8 meter har också studerats, men då uppstår problem att klara lutningen för spåren som ska över Olskroksmotet mot Gårdatunneln. Se också punkt 23.*

**51. Övrig 6** efterlyser ett omtag för att redovisa en framtidsbild för Göteborgs kvarters- och gatustruktur i de centrala delarna som var och ett av de olika utredningsalternativen har möjlighet att leda fram till. Fler lågbroar (6,5 m segelfri höjd) behövs och kan byggas till samma kostnad som anvisats för de nu aktuella alternativen. Fler broar för samtliga trafikslag blir möjligt att uppföra parallellt med varandra och därigenom erhålla bättre kapacitet, robusthet och en finmaskighet i stadskärnans huvudgatunät. Ett resonemang förs om hur bland annat detta kan medverka till en nödvändig utveckling och utvidgning av regionkärnan. Att befästa den förhärskande inriktningen av stadens trafikplanering, där trafiken koncentreras till ett antal tunga transportstråk genom stadskroppen, är dyrbar och otymplig. Dessutom motverkar en sådan transportstruktur stadens idé om att tillhandahålla miljöer där tillgängligheten mellan olika aktörer i staden är god. Att fortsätta att låta älvsvägfarten hindra en sådan utveckling är också en allvarlig nationalekonomisk felprioritering.

Att rumsligt integrera Gullbergsvass med övriga innerstaden kan inte uppfyllas endast genom att dra fram en ”bangårdsförbindelse” mellan alléstråket och Götaleden och vidare mot Hisingen. Vidare bör möjligheten att etablera en kapacitetsstark kollektivtrafiklinje även för spårväg i alléstråkets förlängning till Hisingen undersökas, även om eleverade är svåra att hantera från stadsbyggnadssynpunkt.

*Kommentar: I sammanfattningen ovan förs ett delvis liknande resonemang om stadens utveckling i ett längre perspektiv. I det sammanhanget är läget på den första älvförbindelsen viktigt. Höjden bestäms sannolikt av det faktum att för att klara kapaciteten för kollektivtrafiken måste denna passera Mårten Krakowleden separat i ett övre plan. Se också punkt 13.*

*Eftersom en bangårdsviadukt inte klarar spårvägens krav på lutningar har alléstråket reserverats för en utökad busstrafik. När nästa förbindelse aktualiseras – i förlängningen av Skånegatan via Odinsplatsen, Gullbergsvass och över till Ringön – är det därför viktigt att utforma den även för spårväg.*

**52. Övrig 7** efterlyser en stadsbildanalys, att viktas gentemot andra kriterier. Var återfinns de mjuka parametrarna? Var finns humaniteten? Var finns den mänskliga skalan? Alternativens fysiska konsekvenser på Hisingen måste också redovisas tydligare. Eleverad spårvagn har diskuterats förut men inte befunnits lämpligt i en

stad av Göteborgs storlek. Av redovisade alternativ är för bangårdsförbindelsen en tunnel det klart bästa, även om intrånget i Allén är olyckligt, och för älvförbindelsen alternativ F (tunnel).

*Kommentar: Om Göteborg ska växa från att vara en stor småstad till att bli en liten storstad är det nödvändigt att även vi börjar tänka i och vänja oss vid flerplanslösningar i kritiska stadspartier. Det kanske allra viktigaste av dessa partier är området runt Resecentrum, "Regionens hjärta". Fler betydligt mindre städer har också börjat tänka i sådana banor, till exempel Norrköping och Jönköping. Spår-/järnväg i ett övre plan behöver inte betyda en splittring av staden, utan kan rätt utformad i stället knyta samman stadsdelar i markplanet för den gående och cyklande människan. Beträffande tunnel under älven, se punkt 23.*

**53. Övrig 8** anser att en bangårdsviadukt ger helt andra möjligheter än en tunnel, under förutsättning att den utformas på rätt sätt, som en del av den allmänna stadsmässiga miljön och inte enbart som en trafikteknisk lösning. Det finns massor av exempel från städer världen runt på väl utformade gaturum som trots hög trafik inte uppfattas som trafikleder eller barriärer för fotgängare. En viadukt kan integreras med byggnader utmed dess sidor, med publika lokaler mot den stadsgata som därmed blidas på viadukten. Ovanför järnvägsspåren kan en piazza anläggas, en livlig mötesplats med direkt access till tågen och en kollektivtrafikhållplats på viadukten. På den norra sidan kan en högre byggnad vara lämplig för att markera resecentrum. Exempel och förslag bifogas.

*Kommentar: Idéerna och exemplen kommer att vara av stort värde i det fortsatta arbetet. Se också punkt 24 och 30.*

**54. Yimby** förespråkar för bangårdsförbindelsen en viadukt och för älvförbindelsen alternativ A, som har stöd i stadens befintliga infrastruktur, uppbyggnad och stadskärna. Det är av stor vikt att både bron över älven och viadukten utformas som stadsgator för blandtrafik, inordnade i stadens rutnätsstruktur. Gatorna bör integreras med hus med verksamheter även i ramperna. Göteborg har redan satsat enorma belopp på att bygga bort barriärer i centrala staden, Götaleden. Det vore därför olyckligt att börja bygga nya barriärer. I framtiden kan ytterligare en viadukt över bangården, t ex vid Odinsplatsen, avlasta de mest centrala delarna och ge en bättre spridning av trafiken. Även älvförbindelsen bör i framtiden kompletteras med fler förbindelser för att öka kollektivtrafikens flexibilitet och minska dess sårbarhet, samtidigt som biltrafiken sprids ut i stället för koncentreras. Exempel och förslag bifogas.

*Kommentar: Ett problem med alternativ A är att påfartsrampen där hamnar i redan färdigbyggda kvarter i Gullbergsstrand. Se också punkt 50 och 52.*

**55. Övrig 9** efterlyser en sammanhängande stad över älven. Planarbetet för Centrala Älvstaden behövs för att ge underlag för fortsättningen. Ett första steg kan vara en bussterminal/pendelparkering i Frihamnen och en pendelfärja eller bro till Lilla Bommen. Denna strategi öppnar möjligheten att hantera byggprocessen när Göta älvbron ska ersättas.

*Kommentar: Förslaget kan möjligen bli aktuellt om biltrafiken över Göta älvbron temporärt behöver stängas, men att klippa kollektivtrafiken i älvsnittet bedöms inte som realistiskt.*

## Fortsatt arbete

Inriktning för det fortsatta planarbetet blir avhängigt det beslut som kommunfullmäktige förväntas fatta 2010-04-15. Redan nu har emellertid förberedelser påbörjats för de kommande stegen:

- Stadsbyggnadskontoret inventerar behovet av erforderliga detaljplaner för bangårds- och älvförbindelserna samt för nya gästhamnar/förtöjningsplaser. När staten under våren fattar beslut om trängselskatt och infrastrukturinvesteringar måste också en beredskap finnas för omedelbar igångsättning av erforderliga detaljplaner för Västlänken, K 2020-åtgärder i övrigt, mm.
- Trafikkontoret/stadsbyggnadskontoret diskuterar former för någon form av tävling om utformning och konstruktion av älv- (och ev bangårds-)förbindelsen, att genomföras parallellt med detaljplanearbetet.
- Trafikkontoret sammanställer utfallet av samrådet om Förstudie spårtrafik och initierar arbete med upprättande av järnvägsplan.
- Fastighetskontoret förbereder ansökan om vattendom.
- Kontoren gemensamt kartlägger och säkerställer erforderliga resurser för det mycket omfattande arbete som ska utföras 2010-2011. Kartläggningen innefattar också en tidplan med kritiska snitt samt en ansvarsfördelning vad gäller övriga delutredningar, mm.
- Vägverket genomför samråd om Förstudie väg E 45 och initierar arbete med upprättande av arbetsplan.
- Länsstyrelsen initierar framtagande av en trafikstyrningsplan i och tvärs Göta älv. Huvudman lämpligen Sjöfartsverket.

Göteborg dag som ovan  
Stadsbyggnadskontoret

Birgitta Löf  
Planchef

Lennart Widén  
Planarkitekt