

NY BANGÅRDS- OCH ÄLVFÖRBINDELSE

FÖRSTUDIE FÖR SPÅRTRAFIK

VARFÖR EN FÖRSTUDIE FÖR SPÅRTRAFIK?

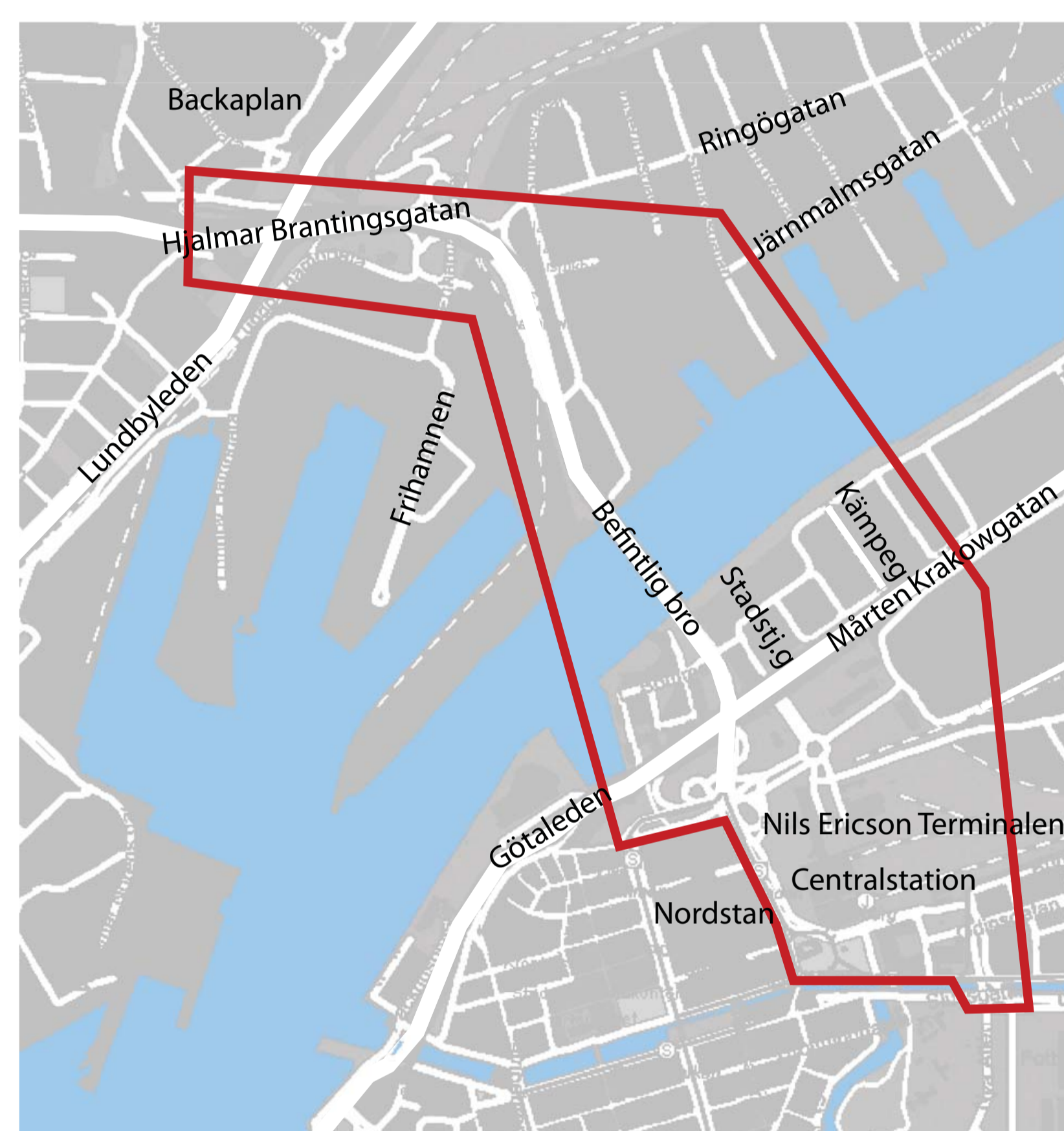
Förstudien görs i samarbete med Stadsbyggnadskontorets program för ny bangårds- och älvförbindelse.

Vid nybyggnad av järnväg/spårväg tillämpas Miljöbalken och Lagen om byggande av järnväg, vilka ger direktiv att ta fram en så kallad förstudie.

Förstudien ska:

- identifiera och analysera problem i nuvarande transportsystem
- ge underlag för beslut om objektet ska utredas vidare eller ej
- klarlägga förutsättningar inför fortsatt arbete samt
- ligga som underlag till länsstyrelsens beslut om projektet kan innebära betydande miljöpåverkan (BMP).

AVGRÄNSNING AV FÖRSTUDIEN



Den geografiska avgränsningen för förstudien går från Stampen i söder och innefattar centralstationen och dess bangård, vidare nordväst ut mot Lilla Bommen och befintlig Götaälv bro. Därefter över till Ringön med en anslutning till Frihamnsmotet.

Förbindelsen kan ske över eller under bangården respektive Göta älv.

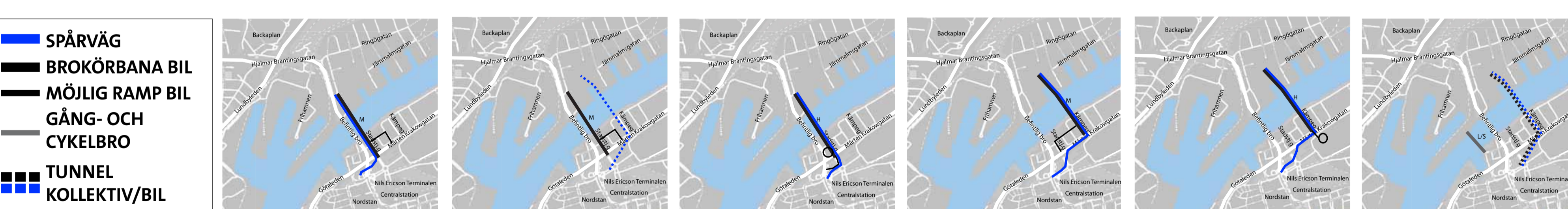
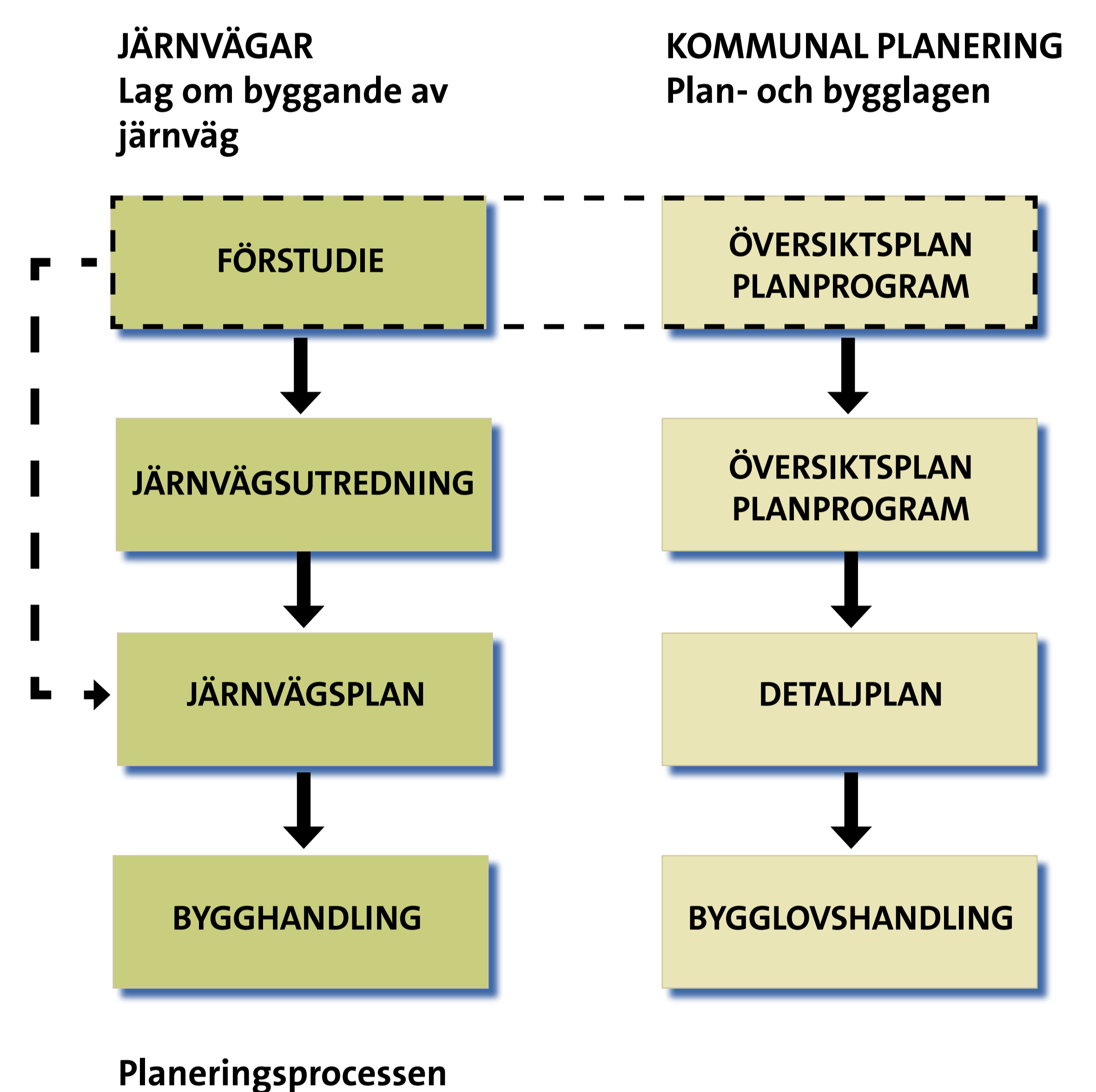
PLANERING AV SPÅRPROJEKT

I arbetet med järnvägs-/spårvägsplanering följs lagen om byggande av järnväg och parallellt med denna löper miljöbalken, vilken bl a säger att exploitören ska skaffa den kunskap som behövs för att driva ett projekt och vidta de försiktighetsmått som krävs.

Miljöbalken säger även att i arbetet med en förstudie ska tidigt samråd genomföras. Detta för att så tidigt som möjligt i planeringen lyfta upp viktiga aspekter i projektet och informera myndigheter och allmänheten.

FYRA STEG I PLANERINGEN

Planerings- och projekteringsprocessen för järnvägs- och spårprojekt kan delas in i fyra steg.



	ALT A	ALT B	ALT C	ALT D	ALT E	ALT F
Stadsutveckling	●	●	●	●	●	●
Kollektivtrafik (alla)	●	●	●	●	●	●
Flexibilitet avseende trafikprio	●	●	●	●	●	●
Miljöeffekter	●	●	●	●	●	●
Kostnad älvförbindelse	3 300 Mkr	7 100 Mkr	2 700 Mkr	3 500 Mkr	3 900 Mkr	10 000 Mkr
Kostnad inkl bangårdsförbindelse	4 300 Mkr	8 100 Mkr	4 500 Mkr	4 500 Mkr	4 900 Mkr	11 000 Mkr
Årskostnad 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

● Mycket god ● God ● Mindre god

SAMMANSTÄLLNING AV EFFEKTER

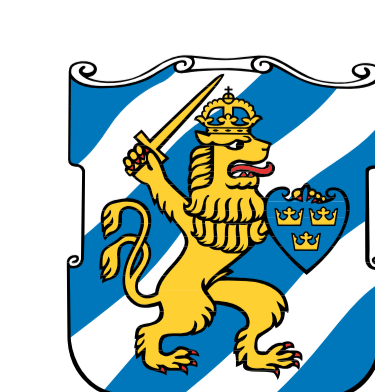
Samtliga sex alternativ som studerats uppfyller i stort det övergripande målet. Effekterna är relaterade till dagens förhållanden, men speglar också inbördes skillnader hos de olika alternativen. Bangårdsförbindelsen har också viss påverkan på spårvägen, i området kring Drottningtorget.

HUR GÅR VI VIDARE?

Efter remisstidens utgång sammanställs yttranden och förstudiens förslagshandling skickas till länsstyrelsen för beslut om projektet kan medföra betydande miljöpåverkan.

Skriftliga synpunkter på förstudien sänds till: Byggnadsnämnden, Box 2554, 403 17 Göteborg eller sbk@sbk.goteborg.se senast den 3 november 2009.

Trafikkontorets intention är att i nästa steg upprätta järnvägsplan, vilket görs i en gemensam process med kommunens detaljplanarbete.



Göteborgs Stad
Trafikkontoret
www.goteborg.se