



Göteborgs Stad
Trafikkontoret



Trafikutformnings- PM Samrådshandling, Västlänken Station Centralen

Bilaga till Detaljplan Västlänken, Station Centralen med omgivning,
inom stadsdelen Gullbergsvass i Göteborg

Dnr: 2506/11
2014-09-30

Namn på uppdraget

Status

Dnr: 2506/11

Medverkande



Göteborgs Stad

Trafikkontoret

Beställare

Kontaktperson



Konsult

Uppdragsansvarig

Handläggare

Trafikutformnings - PM

Samrådshandling

Trafikkontoret Göteborgs Stad

Box 2403

403 16 Göteborg

Vxl 031-368 00 00

Viveca Karlsson

WSP Sverige AB

Box 13033

402 51 Göteborg

Vxl +46 70 722 50 00

Björn Öhman

Charlotte Ljung

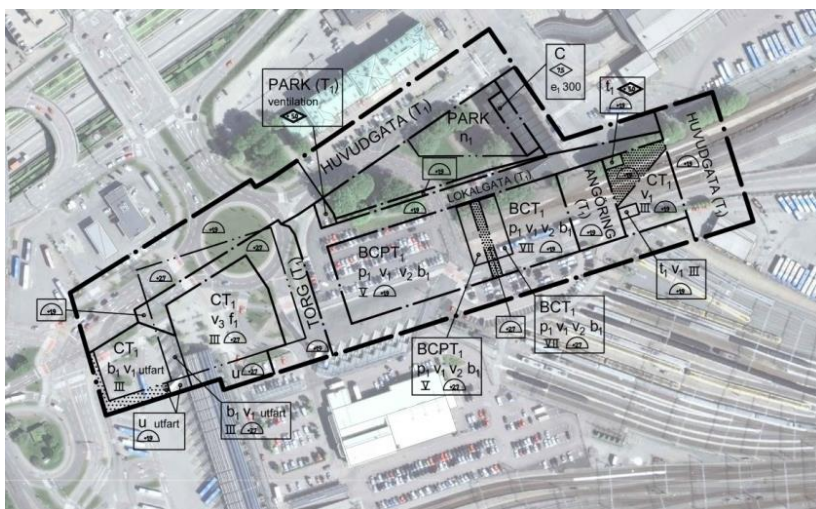
Innehållsförteckning

1	Bakgrund och syfte	4
2	Förutsättningar	5
2.1	Samhällspåverkande faktorer	7
2.1.1	Stadskaraktär	7
2.2	Trafiksystem	7
2.2.1	Trafikdata	9
3	Trafikförslag	16
4	Underlagsmaterial	27

1 Bakgrund och syfte

Detta trafikutformnings-PM är ett koncept som ingår som bilaga till Detaljplan för Västlänken Station Centralen inom stadsdelen Gullbergsvass. Syftet med detta PM är att beskriva ett möjligt trafikförslag inom det aktuella planområdet. Framtagandet av ett mer detaljerat trafikförslag pågår och konsekvenserna av trafikförslaget är därför inte redovisade i detta PM.

För att skapa förståelse för den komplexa trafiksituationen kring Göteborgs Centralstation omfattar detta PM även de trafikala och infrastrukturella förutsättningar inom ett större influensområde i anslutning till planområdet.



Figur 1. Detaljplanens plankarta visas i denna bild ovanpå ett flygfoto över området som det ser ut idag och ger därmed ett intryck av de föreslagna förändringarna i markanvändning. (Stadsbyggnadskontoret Göteborgs Stad)

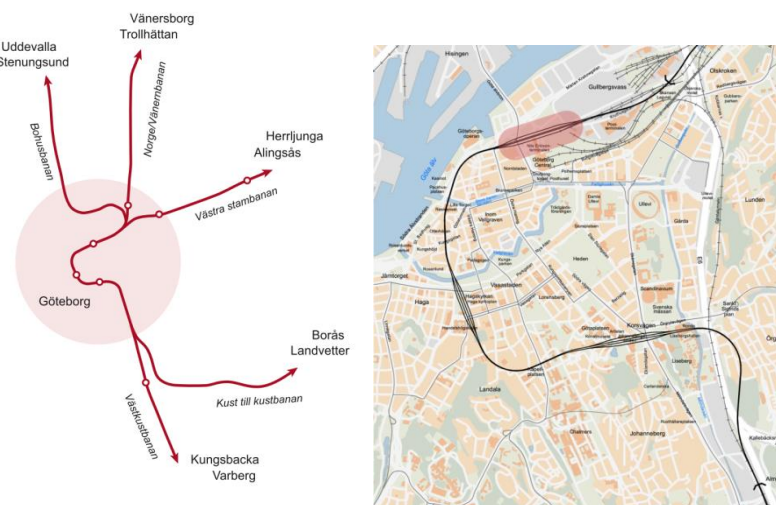
Västlänkens station Centralen är en pusselbit i Göteborgs Stads arbete med att utveckla områdets lokala och regionala innehåll, utformning och funktion i enlighet med översiktsplanen och Vision Älvstaden. Men även en viktig del för att stödja hållbar tillväxt i regionen och området kring Station Centralen.

Det aktuella planområdet är beläget norr om Göteborgs Centralstation, i anslutning till Nils Ericson Terminalen, inom stadsdelen Gullbergsvass i centrala Göteborg. Detaljplanens syfte är att:

- medge en utbyggnad av Västlänken med tillhörande byggrätter, väg- och järnvägsanslutningar,
- möjliggöra utveckling av stationsläget station Centralen,
- säkerställa stadsbyggnadskvaliteter, kulturhistoriska och arkitektoniska värden,
- medge byggnation av en ny tunneldel samt uppförande av nya byggnader för centrumändamål (kontor och bostäder) med huvudsyfte att inrymma två uppgångar för Västlänkens station Centralen. Inom planen ryms även allmän platsmark i form av huvudgata, lokalgator och ytor för torg och park.

2 Förutsättningar

Västlänken är i dagsläget den enskilt största infrastruktursatsningen i Göteborgs Stad och ingår som en del av Västsvenska paketet. Västlänken är en järnvägstunnel under Göteborg som möjliggör genomgående tågtrafik mellan Olskroken och Almedal. Syftet med Västlänken är att öka järnvägens kapacitet genom att pendeltåg och regionaltåg inte behöver angöra säckstationen vid Göteborgs Central och därmed underlätta resandet i Göteborg och Västsverige.



Figur 2. Översiktsbild av Västlänkens sträckning genom Göteborg med stationer vid Göteborgs Centralstation, Haga och Korsvägen. Ellipsen i röd skuggad färg visar station Centralens placering. Samt illustration som visar Västlänkens utbredning i regionen. (WSP)

Västsvenska paketet är ett samarbetsprojekt för att främja tillväxt samt ett mer hållbart transportsystem i Västsverige. Samarbetsparterna är Göteborgs Stad, Västra Götalandsregionen,

Göteborgsregionens kommunalförbund (GR), Region Halland, Västtrafik samt Trafikverket.

De övergripande målen för Västsvenska paketet har formulerats gemensamt av de samverkande parterna.

Västsvenska paketet ska bidra till:

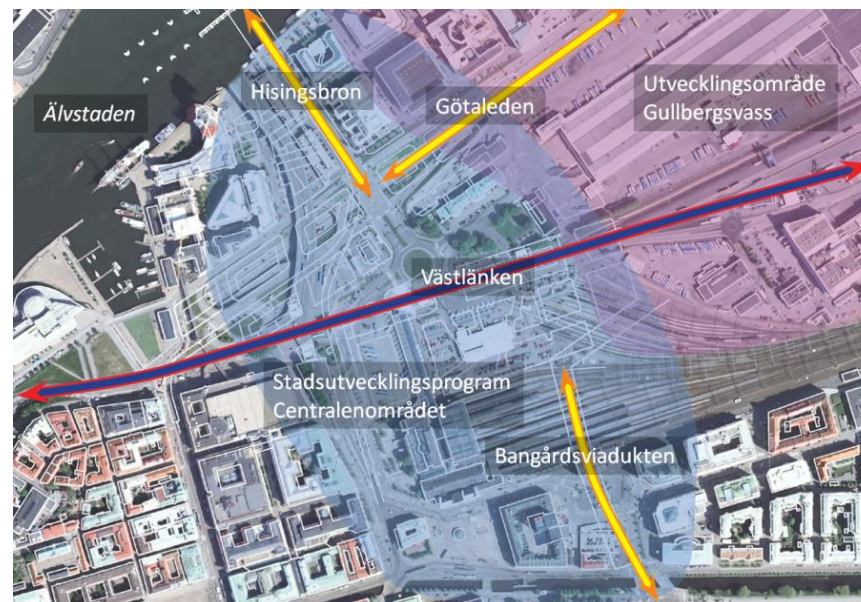
- större arbetsmarknadsregion,
- en attraktiv kärna och utveckling längs huvudstråken,
- en konkurrenskraftig kollektivtrafik,
- en god livsmiljö,
- att kvalitet för näringslivets transporter förbättras samt förstärker den internationella konkurrenskraften.

Andra strategiska dokument och arbeten som ligger till grund för planeringen av Västlänken och Station Centralen är:

- **Målbild Tåg 2035** – konkretisering av Västra Götalands trafikförsörjningsprogram (VGR).
- **K2020** - ett investeringsprogram samt målbilddokument som tagits fram i samverkan mellan GR, Göteborgs Stad, Västtrafik, Vägverket (Trafikverket), Banverket (Trafikverket), Västra Götalandsregionen och med GR som projektägare.
- **Stadsutvecklingsprogram för Centralenområdet** – belyser stadsbyggnads- och stadsutvecklingsfrågorna i sin helhet för Centralenområdet med de planerade infrastrukturprojekten som förutsättningar (Göteborgs Stads Stadsbyggnadskontor).
- **Trafikstrategi för en nära storstad**, beslutad i trafikinämnden 6 februari 2014, visar hur trafiksystemet behöver utvecklas i takt med att fler bor, arbetar, handlar, studerar och möts i staden. Det ska vara lätt att ta sig fram i Göteborg, stadsmiljöerna ska upplevas attraktiva samt bidra till ett rikt stadsliv och Göteborg ska vara världsledande i effektiv och klimatsmart godshantering (Trafikverket).

Angränsande planområden

Detaljplanen för Station Centralen är en del i ett betydligt större stadsutvecklings- och omvandlingsprojekt i staden delvis kopplat till Västlänken. Samordning för en god helhet och en attraktiv stad sker inom ramen för det stadsutvecklingsprogram som stadsbyggnadskontoret tar fram.



Figur 3 Översiktlig bild som illustrerar ungefärlig geografisk placering för de olika projekten och planerna i Centralenområdet. (Bild från arbetet med stadsutvecklingsprogrammet, Stadsbyggnadskontoret Göteborgs Stad)

Nedan beskrivs några av de olika projekten och planer i Centralenområdet som angränsar till Station Centralen.

- Det anknyttande området *Gullbergsvass* ska utvecklas i enlighet med Vision Älvstaden. Förstudiearbete pågår.
- *E45/Götaleden* - det närmast angränsande projektet är delen av Götaleden mellan Stadstjänaregatan och Kämpegatan som innebär att den nedsänkta Götaleden kan bebyggas över med kvarter (detaljpanelläggning pågår).
- *Hisingsbron* - en ny bro över Göta älv planeras för att ersätta den befintliga Götaälvbron (detaljpanelläggning pågår, färdigbyggd senast år 2020).
- Detaljplan har tagits fram för *Regionens hus*. Detaljplanen medger ombyggnad och tillbyggnad av kontorshus.
- Jernhusen planerar ett nytt område norr om Centralstationen med handel, kontor och bostäder (detaljpanelläggning för Region city planeras att börja under 2014).
- *Bangårdsviadukten* planeras som en förbindelse över järnvägsspåren för att avlasta Nils Ericsonsgatan (detaljpanelläggning pågår).
- Detaljplanen som skall omfatta bland annat de *västra uppgångarna för Västlänken Station Centralen* och norra sidan av Nordstan planeras påbörjas under år 2015.

2.1 Samhällspåverkande faktorer

2.1.1 Stadskaraktär

Området kring centralstationen i Göteborg har en lång tradition som knutpunkt för kommunikation. Området är en sammanhållen stationsmiljö med ett stort historiskt värde som berättar om järnvägens utveckling under de senaste 150 åren. Göteborgs Centralstation med närområde präglas av resande och ytor för

trafik och kollektivtrafik. Centralstationen rymmer, förutom vänthall, även ett stort utbud av servicefunktioner.

2.2 Trafiksystem

Centrala Göteborg är i dag en viktig målpunkt i regionen med handel, kontor, utbildning och service. Samtidigt utgör området runt Göteborgs Centralstation en viktig bytespunkt mellan olika trafikslag. Området är utpekad som en strategisk knutpunkt i Göteborgs översiktsplan.

Hela Centralenområdet, som är större än det aktuella planområdet, inrymmer ett komplext trafiksystem som passeras av närmare 60 miljoner resenärer årligen. Inom planområdet gäller riksintresse för kommunikation järnväg. Detta riksintresse omfattar dels den planerade dragningen av Västlänken, dels befintlig järnväg och dels Kombiterminalen. Väster om planområdet är E45/Götaleden av riksintresse för kommunikation väg.

Inom Centralenområdet finns flera viktiga gångstråk. Från planområdet rör sig ett stort antal fotgängare från Nils Ericson Terminalen norrut i riktning mot kontorsområdet vid Lilla Bommen och Gullbergsstrandsområdet via Stadstjänarebron på norra sidan av E45. Ett stort antal fotgängare har även målpunkter utmed Kruthusgatan. I anslutning till planområdet finns ett stort gångflöde tvärs Nils Ericsonsgatan mellan Nils Ericson Terminalen, tågstationen, busshållplatser, Nordstan och mot Drottningtorget.

För cyklister är Centralenområdet en viktig knutpunkt där pendlingsstråk från Hisingen, Gamlestan och Göteborgs södra stadsdelar möts. Cykelparkeringar finns på flera platser kring Centralstationen, men dess kapacitet är otillräcklig. Antalet befintliga cykelparkeringsplatser är drygt 900 stycken.



Figur 4. Översiktlig illustration över dagens trafiksystem inom Centralenområdet.
(WSP)

Bil- och kollektivtrafikstråk sammanstrålar i den cirkulationsplats som utgör korsningen Stadstjänaregatan, Bergslagsgatan och infart/utfart för angöringstrafiken till Centralen och Nils Ericson Terminalen. Tidigare anslöts även Kruthusgatan till korsningen, men denna är sedan några år flyttad och ansluter numera till Bergslagsgatan en bit längre österut, genom den gamla järnvägsparken.

Inom planområdet finns två bussterminaler: Nils Ericson Terminalen och en bussterminal för åtta bussar vid Kruthusgatan. Nils Ericson Terminal har 18 dockningsplatser intill byggnaden plus ytterligare tre utanför den norra gaveln. Dessutom finns 14 reglerplatser och hållplatser för avstigning.

Trafik till och från Hisingen berör planområdet och Nils Ericsonsgatan är en viktig länk mellan Göteborgs norra och södra stadsdelar. En viktig målpunkt för biltrafik inom Centralenområdet är köpcentrat Nordstan. I anslutning till köpcentrat finns cirka 2 700 parkeringsplatser. Bilparkeringsmöjligheter finns även vid Göteborgs Centralstation. Området bakom Nils Ericson Terminalen fyller även en funktion som så kallad ”kiss & ride”-yta, det vill säga en angöringsplats för bilar som gör korta stopp för att hämta och lämna passagerare.

I källarplanet på köpcentrat Nordstan sker godsmottagning som nås via en lastgata från Kanaltorgsgatan på norra sidan av Nordstan.

2.2.1 Trafikdata

Centralenområdet trafikeras under vardagar av cirka 220 000 resenärer fördelade enligt följande: gångtrafikanter/cyklister i storleksordningen cirka 50 000 personer, kollektivtrafik cirka 94 000 resenärer i cirka 4000 spårvagnar/bussar och med bil cirka 74 000 personer.

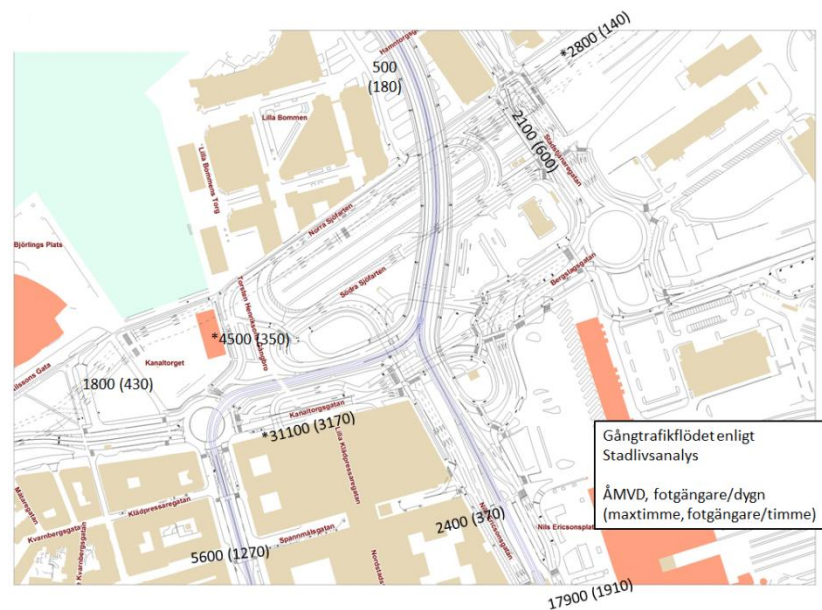
Trafikslag	Antal fordon	Antal resenärer idag
Gång och cykel	-	50 000
Buss och spårvagn	4000	94 000
Bil	62 000	74 000
Totalt antal resenärer:		cirka 220 000

Sammanställning av antal resenärer som trafikerar Centralenområdet en vardag.

Gångtrafik

Mätningar av gångflöden i området kring Göteborgs Centralstation och Nordstan har gjorts vid ett antal tillfällen bland annat som underlag till en stadslivsanalys för Centrala Göteborg (*Stadslivet i centrala Göteborg*", Göteborgs Stad, 2012), och i "Mätning av gång- och cykeltrafikflöden", Västsvenska paketet, daterad 2013-06-13.

Utifrån de genomförda mätningarna är en generell slutsats att gångtrafikflödena är högre sommartid än vintertid. Vidare utmärker sig särskilt gångflödena vid två mätpunkter; Nordstans norra entré där närmare 32 000 passager registrerades under ett dygns samt i gångtunneln mellan Centralstationen och Nordstan med 18 000-20 000 registrerade passager under ett dygn. De registrerade gångflödena visar att stråken är mycket hårt belastade såväl under förmiddag som under eftermiddag. De uppmätta gångflödena som passerar förbi Nordstans huvudentré, under rusningstid en vardag, är dubbelt så stora som det totala gångflödet på de mest använda delarna av Vasagatan, Kungsporsavenyn, Linnégatan och Kungsgatan tillsammans.



Figur 5. Uppmätta fotgängarflöden enligt stadslivsanalys. (*Stadslivet i centrala Göteborg*, Göteborgs Stad, 2012)

Cykeltrafik

Göteborgs Stad genomför kontinuerliga mätningar av cykelflöden vid totalt 18 fasta mätpunkter runt om i staden. En sådan fast punkt finns vid Götaälvbron där flödet år 2013 uppmättes till cirka 3 700 cyklister per vardagsdygn under den varmare säsongen på året.

Övriga pendlingscykelstråk som sammanstrålar i Centralenområdet har följande trafikmängder år 2013:

- Kruthusgatan: cirka 1 500 cyklister
- Hamnstråket längs älven på södra sidan från Götaälvbron och österut mot Gamlestaden: cirka 1 200 cyklister
- Hamnstråket från Götaälvbron framtill Järntorget: cirka 5 600 cyklister
- Nils Ericsonsgatan: cirka 4 000 cyklister.

Låncykelsystemet Styr & Ställ, blir allt populärare för varje år i takt med att det systemet byggs ut med fler stationer och att systemet blir mer känt. Dagens låncykelsystem har fasta stationer. I anslutning till Centralstationen finns för nuvarande 95 platser (år 2014).

Uppgifter om antalet cykelparkeringar kring Centralstationen skiljer sig något mellan olika inventeringar som genomförts. Sammantaget finns det idag drygt 900 cykelparkeringar kring Centralstationen.

Placering	Antal platser
Nils Ericson Terminalen	35
Drottningtorget	20
Åkareplatsen	20
Slussplatsen	20
Totalt antal	95

Sammanställning av antal låncyklar vid Centralstationen år 2014.

Kollektivtrafik

Inom Centralenområdet finns ett flertal hållplatser för kollektivtrafik: Göteborg Central, Nils Ericson Terminalen, Centralstationen/Drottningtorget samt Nordstan. Göteborgs Central trafikerar även fjärr- regional- och pendeltåg.

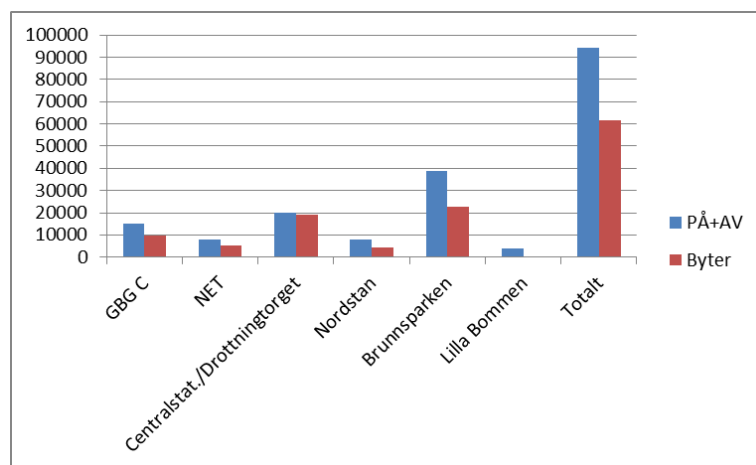
I slutet av 2006 och början på 2007 genomförde Västtrafik en omfattande resvägundersökning, (RUS). Undersökningen genomfördes grundligt där ett stort antal intervjuer genomfördes på lokaltrafikens fordon och hållplatser. Enligt de genomförda intervjuer, angav 94 000 personer Centralenområdet, med omnejd, som start- eller målpunkt på sin kollektivtrafikresa.

Från Nils Ericson Terminalen avgår ett 20-tal busslinjer. Terminalen angörs, förutom av Västtrafiks bussar, också av flygbussar, fjärrbussar, annan kommersiell busstrafik samt av ersättningsbussar vid inställda tåg. I genomsnitt nyttjar drygt 13 000 resenärer dagligen busstrafiken på Nils Ericsson Terminalen. Antal resenärer som byter (det vill säga både av- och påstigande passagerare) vid terminalen är 5 000 (nära 40 %) medan 8 000 resenärer har terminalen som mål- eller startpunkt.

Hållplatsen Centralstationen/Drottningtorget är ett nav i Göteborgs lokaltrafiknät och domineras av spårvagnstrafik då större delen av Göteborgs spårvagnslinjenät trafikerar hållplatsen. En genomsnittlig vardag stiger 40 000 resenärer av respektive på ett kollektivtrafikfordon vid hållplatsen. Hälften, 18 000-21 000 passagerare byter (d v s både av- och påstigande passagerare) på hållplatsen och 2 200 resenärer börjar respektive avslutar sin resa på hållplatsen.

Hållplats Nordstan på Nils Ericsonsgatan trafikeras av ett fåtal spårvagnslinjer (linjerna 5,6,10 och 13), men desto fler busslinjer (linjerna 16, 17, 128, 141). Hållplatsen utgörs av två hållplatslägen i vardera riktningen där de två innersta (A och B) trafikeras av spårvagnar och stombussar. Hållplatsläge C och D trafikeras av lokalbussar och några av de så kallade ”Regnbågslinjerna”, bland annat GRÖN-, SVART-, GUL- och ROSA-express.

I anslutning till Centralenområdet ligger Brunnsparken som är största bytespunkt för kollektivtrafiken i Göteborg.

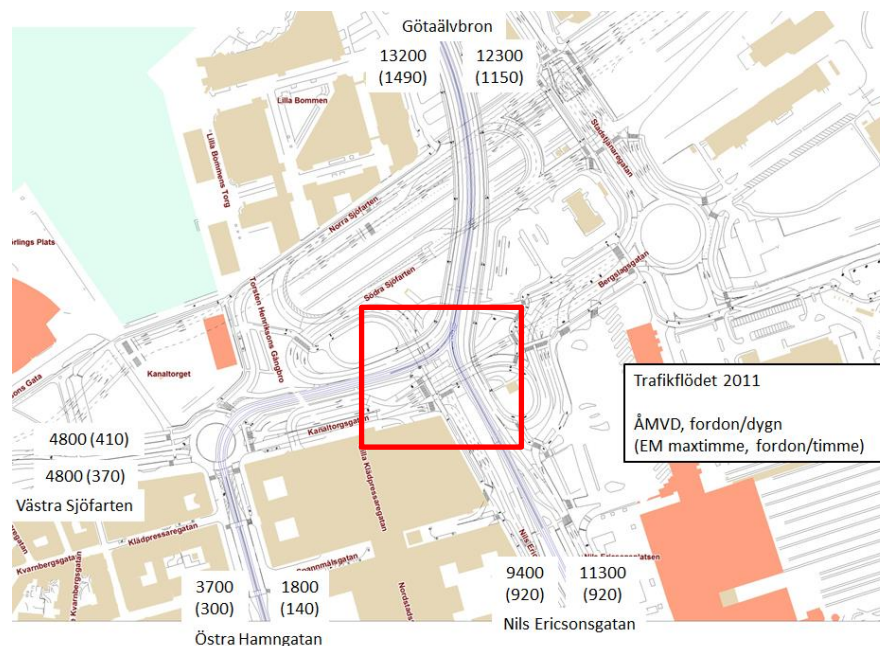


Sammanställning av resultatet av Västtrafiks RUS 2006-2007. (WSP)

Biltrafik

Göteborgs Stad genomför kontinuerligt trafikmätningar av biltrafik på trafikledsnätets olika delar. För anslutningar kring Centralenområdet redovisas mätningarna i figur 6. I figuren redovisas flöden för årsmedelvardagsdygnet (ÅMVD) som är medelvärde av dygnstrafikflöden i respektive gatusnitt för alla helgfria måndagar till fredagar. Inom parentes redovisas motsvarande dimensionerande eftermiddagstrafik, d v s maximalt belastade timme under eftermiddagen. I den röda kvadratens snitt passerar enligt Göteborgs Stads mätningar 31 000 fordon dagligen. Medelantalet personer i en bil är 1,2 vilket ger att 37 000 personer passerar genom korsningen varje dag.

Område	ÅMVD/VMD år 2012
Mårten Krakowgatan (Götaleden)	70 200
Götatunneln	58 900
Götaälvbron	25 800



Figur 6. Trafikflöden i Centralenområdet, bil trafikflöde 2011. (Trafikkontoret Göteborgs Stad)

Tillgänglighet och framkomlighet

Framkomligheten för fotgängare och cyklister begränsas idag av att Centralenområdet domineras av omgivande hårt trafikerade trafikleder. Dessa skapar fysiska barriärer som hindrar ett naturligt flöde mellan olika målpunkter och skapar omvägar för gång- och cykelstråk. De omfattande trafikbarriärerna bidrar även till upplevelsen av en tydlig baksida norr och öster om Centralstationen.

Själva järnvägsområdet inklusive spårområdet, är även det en stor barriär mellan söder och norr.



Figur 7. Två bilder från området som det ser ut idag. Den vänstra bilden visar en vy från Nils Ericson Terminalens norra gavel österut och den högra bilden visar en vy från ungefär samma plats med blick västerut mot Göta älv bron och köpcentret Nordstan. (Bild WSP)

Trafiksäkerhet

Analys av rådande trafiksäkerhetssituation bygger på utdrag ur det nationella systemet för rapportering av trafikolyckor STRADA. STRADA är ett informationssystem som hämtar uppgifter om trafikolyckor från två olika källor – polis- och sjukhusrapporterade olyckor.

Under perioden 2009-2013, har totalt 217 trafikolyckor registrerats i STRADA inom ett område kring Centralstationen. Inom Centralenområdet finns flera komplexa trafikmiljöer med ett stort antal konfliktpunkter mellan olika trafikslag och trafikanter. Vilket återspeglas i att olyckorna är relativt jämnt fördelade inom det studerade området med en viss koncentration utmed Nils Ericsonsgatan och Drottningtorget.

Av de registrerade olyckorna resulterade den största andelen i lindriga skador 207 stycken medan 9 olyckor hade svårighetsgraden *svåra olyckor*. Under den analyserade perioden har en person omkommit inom det studerade området.

Bland de inträffade olyckorna utgörs den största andelen olyckor av gående som av någon anledning fallit och skadat sig (singelolycka). Därefter är de största konflikterna mellan trafikantgrupper; personbil – gående, personbil – personbil, buss - fotgängare.

Inom planområdet har 15 olyckor registrerats i STRADA (2009-2013). De flesta av olyckorna inträffade i anslutning till cirkulationsplatsen Bergslagsgatan/Stadstjänaregatan. Inga av de registrerade olyckorna ledde till att någon trafikant fick svåra skador till följd av olycksincidenten.

Svårhetsgrad	Totalt antal olyckor	Uppdelat per år				
		2009	2010	2011	2012	2013
Dödsolyckor	1	0	0	0	1	0
Svåra olyckor	9	3	2	0	0	4
Lindriga olyckor	207	42	43	34	47	41
Totalt:	217	45	45	34	48	45

Sammanställning av antal olyckor registrerade i STRADA under perioden 2009-2013 uppdelat på svårighetsgrad och år.

3 Trafikförslag

Övergripande trafiksystemet inom Centralenområdet år 2035

Inom Centralenområdet planeras för flera stora infrastrukturprojekt; Hisingsbron som ersätter Götaälvbron, nedsänkningen av väg E45/Götaleden och den nya Bangårdsviadukten som kopplar ihop Göteborgs södra stadsdelar med det nya utvecklingsområdet Gullbergsvass. De olika projekten kommer dock att färdigställas vid olika tidpunkter.

Omstruktureringen av bil- och kollektivtrafiken för att nå målbilden enligt Göteborgs Stads Trafikstrategi kommer därför att ske under en längre tid, med olika lösningar vid olika tidpunkter.

I figur 8 illustreras de planerade infrastrukturprojekten som kommer att omstrukturera Centralenområdets trafikförsörjning.

Centralenområdet kommer även i framtiden att attrahera stora trafikflöden. Därutöver kommer utbyggnationen av Frihamnen och utvecklingen av Gullbergsvass med nya bostäder, kontor och verksamheter också att påverka trafikstringen. De planerade infrastrukturprojekten kommer dock att ändra förutsättningarna för hur Centralenområdet trafikförsörjs, genom att skapa nya stråk och därmed ändra hur den lokala- och genomgående trafiken omlagras i gatunätet.

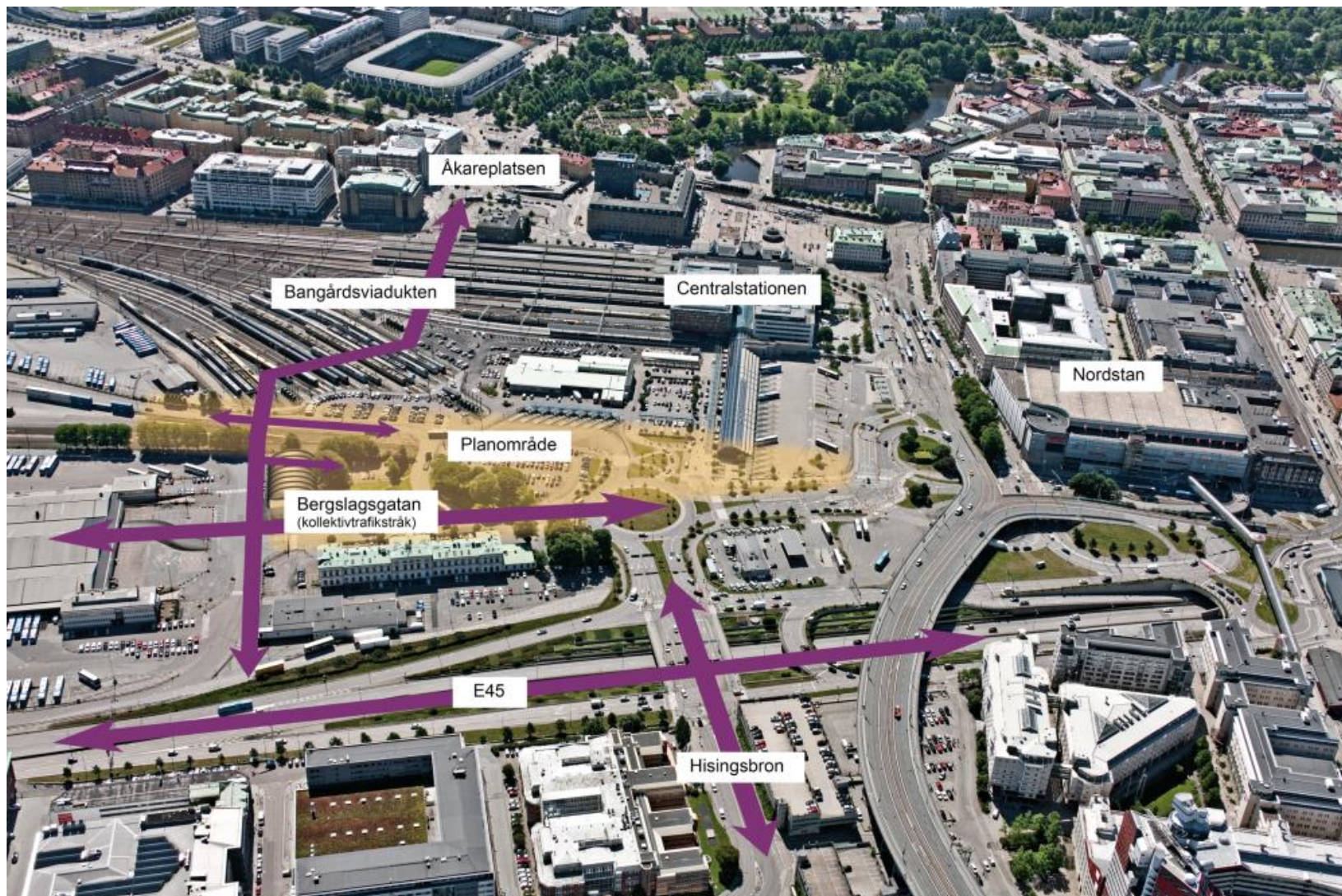
Byggstart för den nya Hisingsbron beräknas ske 2015 och den planeras stå färdig 2020. Den nya bronns sträckning är förskjuten ca 50-70 meter österut i Stadstjänaregatans förlängning jämfört med dagens Göta Älvbro. Gång- och cykelbanor kommer att iordningställas på båda sidor av den nya bron. På södra sidan av älven kommer dessutom separata kollektivtrafikbrorampor för buss- och spårtrafik iordningställas som ansluter, befintlig Nils Ericsonsgatan och i Östra Hamngatan. Från norr ansluter idag Stadstjänarebron och Stadstjänaregatan med avfarter och påfarter från E45/Götaleden. Innan Hisingsbron byggs förser

Stadstjänarebron norrut Lilla Bommen området och Gullbergsstrand med trafik. När Hisingsbron står färdig så leder gatan i stället upp på bron mot Hisingen.

Bangårdsviaduktens utformning och placering är under utredning och ska sammankoppla Åkareplatsen med det nya utvecklingsområdet Gullbergsvass söder/öster om planområdet. Bangårdsviaduktens läge och utformning har stor betydelse för den framtida trafikförsörjningen inom planområdet. Syftet med den nya länken är att avlasta Nils Ericsonsgatan från biltrafik och därigenom förbättra framkomligheten för fotgängare och cyklister kring Nordstan och Drottningtorget. Den nya förbindelsen över bangården kommer även att avlasta kollektivtrafiken på Nils Ericsonsgatan.

I projektet nedsänkningen av E45/Götaleden byggs en ny trafikplats vid Kämpegatan som ersätter anslutningen av Stadstjänaregatans koppling till Lilla Bommen och Gullbergsvass från Centralenområdet. Det nya trafikmotets syfte är att leda huvuddelen av biltrafiken från leden in till resecentrumknutpunkten österifrån det vill säga öster om Bergslagsbanans stationshus och inte som idag via Stadstjänarebron på västra sidan om Bergslagsbanans stationshus. Det nya motet får även en naturlig koppling till den planerade Bangårdsviadukten och till framtida utbyggnadsområdet i Gullbergsvass.

Hur biltrafiken till och från Nordstan kommer att gå i framtiden kommer att utredas närmare i samband med att detaljplanearbetet för ytorna kring den västra uppgången och på norra sidan av Nordstan påbörjas. Göteborgs Stad planerar att inleda detta arbete i slutet av 2014.



Figur 8. Illustration över hur Centralenområdet och planområdet ska trafikförserjas i framtiden. (WSP)

Trafiksystemet

Utvecklingen av ett trafikförslag för planområdet pågår och kommer att utvecklas och studeras vidare. Illustration över planområdet enligt planförslaget presenteras i figur 9. Trafikförslaget illustreras i figur 10.

Inom planområdet föreslås Bergslagsgatan ha en funktion som huvudgata och kollektivtrafikstråk med ett hållplatsläge framför Bergslagsbanans stationshus. Enligt trafikförslaget behåller Bergslagsgatan i stort sett sitt nuvarande läge men breddas för att hantera en utökad framtida användning där den blir en viktig koppling mot Hisingsbron, Gullbergsvass och Bangårdsviadukten. Gatan föreslås inrymma breda gång- och cykelstråk men även biltrafik utmed vissa sträckor.

Kruthusgatan föreslås ha funktionen som lokalgata. För att möjliggöra för en trafikförsörjning av målpunkter inom planområdet, Jernhusens nya utvecklingsområde söder om planområdet samt Västlänkens östra uppgång, omfattar trafikförslaget även en ny lokalgata i väst- östlig riktning söder om Bergslagsgatan samt två nya tvärgående lokalgator (i nord- sydlig riktning) som bildar anlutningar mellan Kruthusgatan och den nya lokalgatan.

Den stora cirkulationsplatsen vid korsningen Stadstjänaregatan – Bergslagsgatan försvinner och det blir en mer sammanhållen och mindre ytkrävande signalkorsning.

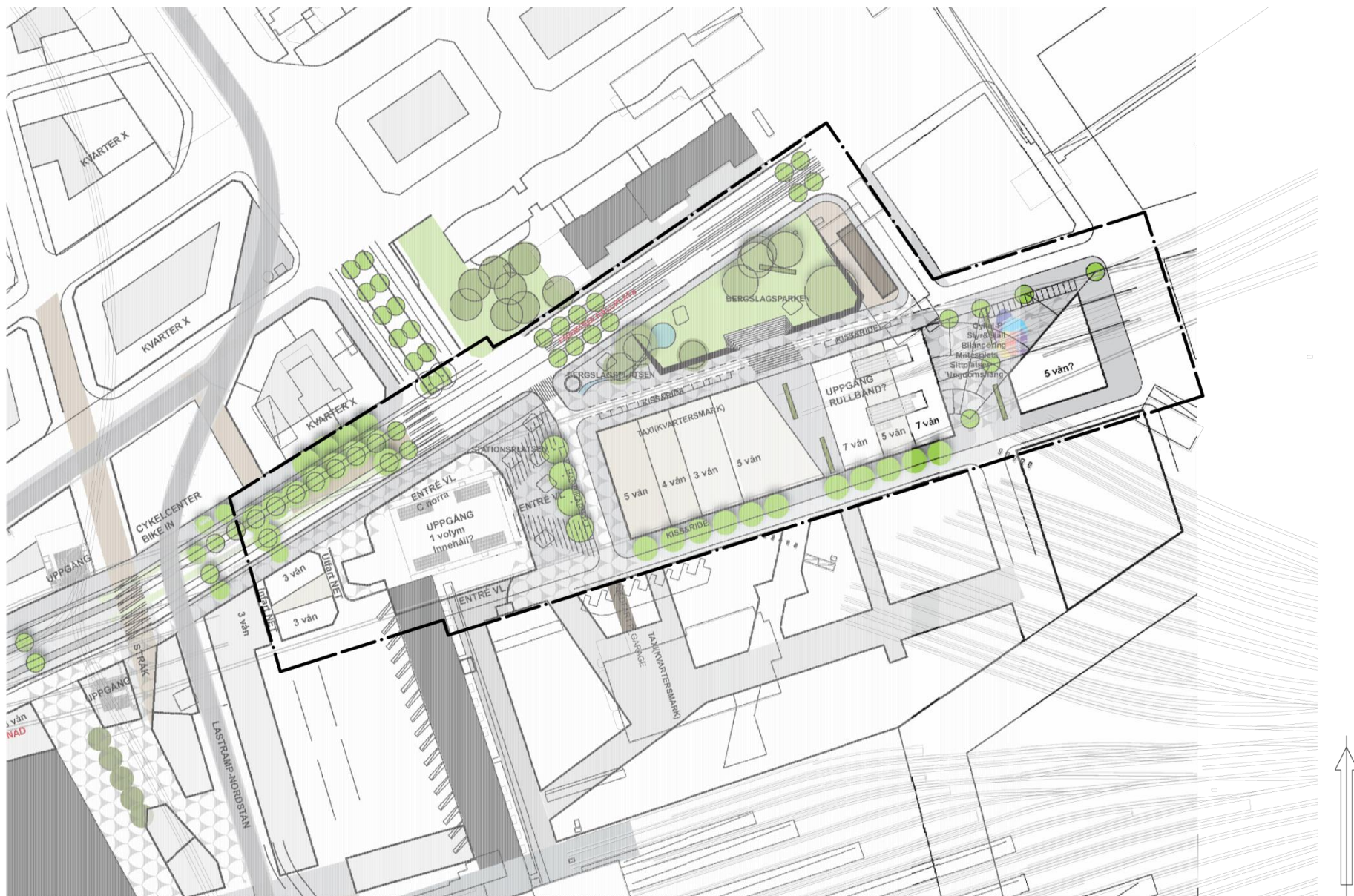
Längst västerut i planområdet föreslås in- och utfart för busstrafik mellan Bergslagsgatan och Nils Ericson Terminalen. Busstrafiken i området är idag centrerad kring Nils Ericson Terminalen som även i framtiden kommer att vara en viktig knutpunkt och trafikera fjärr- regional- och flyggbussar. För att undvika att nya konfliktytor skapas mellan, in- och utfarten till terminalen och det planerade väst – östliga huvudgångstråket utmed Bergslagsgatan, är det av

största vikt att gaturummet är tydligt och lättorienterat. En detaljerad studie ska utreda hur ett sådant gaturum kan utformas.

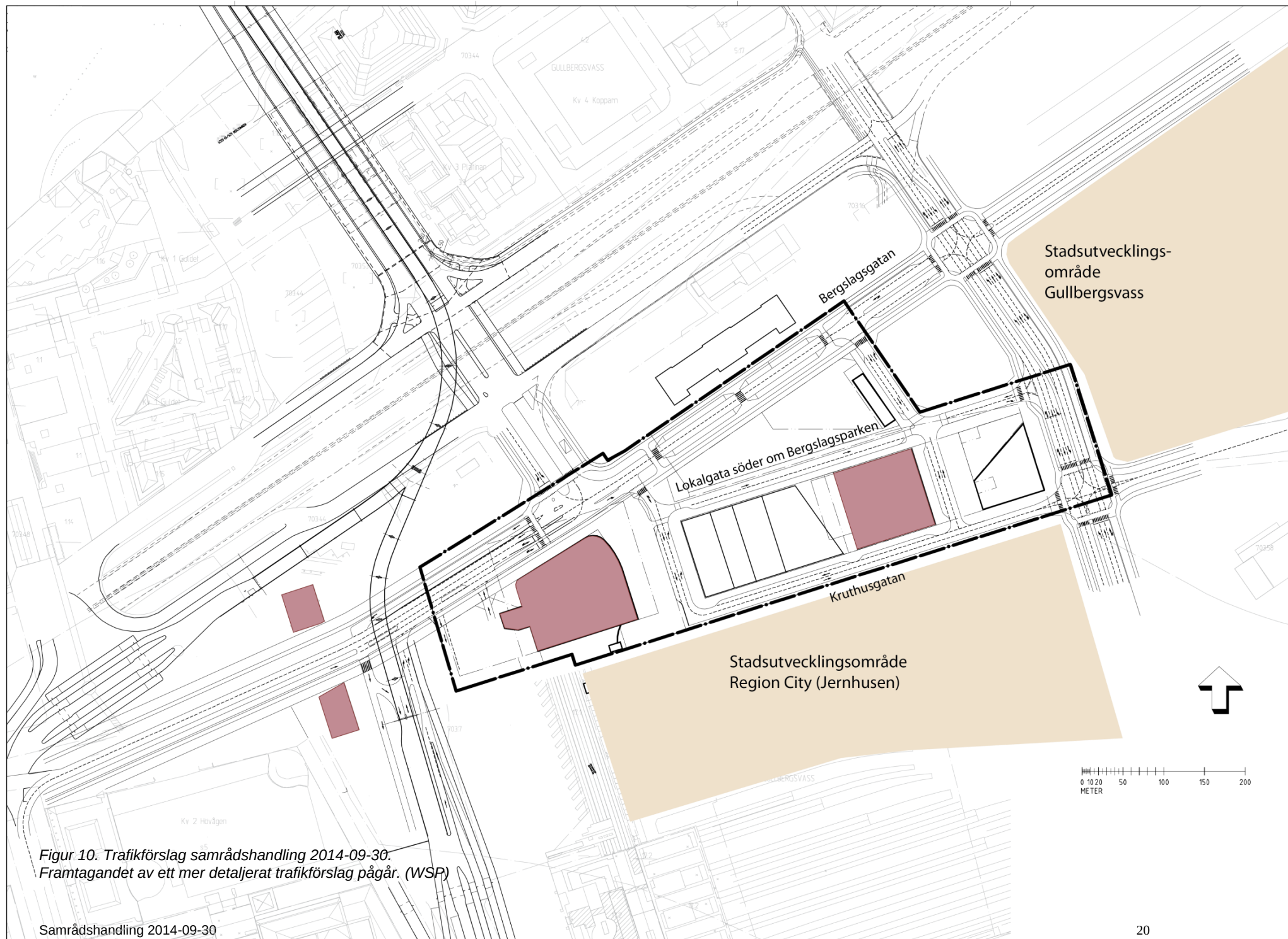
Den tänkta placeringen av Station Centralens huvudentré, direkt norr om Nils Ericson Terminalen, skapar ett tydligt och direkt stråk för fotgängare mellan Västlänken, bussterminalen och Centralstationens fjärrtåg. I Bergslagsgatan föreslås också en gång- och cykelkoppling vidare västerut, mot Nordstan och Lilla Bommen. Vid Stadstjänaregatan kopplas planområdet till älven och Hisingen via ett nytt gång- och cykelstråk.

Längst österut i planområdet föreslås en torgyta framför Station Centralen. Utformningen ska bidra till att stationen tydligt kan annonsera sig österut och österifrån, för såväl gående och cyklister som biltrafikanter. Från den östra uppgången föreslås även ett gång- och cykelstråk mot Gullbergsvass och Bangårdsviadukten. Direkt utanför uppgången finns plats för cykelparkering och cykelstråk öster- och söderut via den planerade Bangårdsviadukten. Även bil- och taxiangöring samt platser för färdtjänst, att hämta och lämna passagerare, är tänkta att ligga vid den östra uppgången.

Biltrafiken mellan kvarteren i planområdets östra del ska enligt förslaget minimeras till att bestå av trafik som främst ska hämta och lämna passagerare till Station Centralen. Biltrafik ska inte bidra till att skapa en barriär mellan vistelsezoner i anslutning till Västlänkens östra uppgång och Bergslagsparken.



Figur 9. Illustration över planområdet och dess närmaste omgivning.
(Stadsbyggnadskontoret Göteborgs Stad)



Gångtrafik

Då planområdet utgör en strategisk knutpunkt i staden är platsen viktig som mötesplats där människor samlas, möts och tillbringar tid i väntan på kollektivtrafik. Trafikförslagets ambition är därför att skapa tydligt orienterbara platser och gaturum inom planområdet vilka hänger samman på ett naturligt sätt med stråk och mötesplatser utanför planen.

Planområdet kopplas samman med Centralenområdet och omgivande stadsdelar genom flera gångstråk. Figur 11 illustrerar en principskiss över hur Västlänkens uppgångar förhåller sig till befintliga och planerade gångstråk kring Station Centralen.

I trafikförslaget föreslås ett nytt gångstråk utmed Bergslagsgatan i öst- västlig riktning mellan planområdet, det nya utvecklingsområdet Gullbergsvass och Nordstan/Kanaltorget. Detta gångstråk ansluter öster om planområdet till Bangårdsviadukten som är en viktig länk mellan planområdet och Åkareplatsen. Viadukten föreslås ha dubbelriktade gång- och cykelbanor på båda sidorna.

Inom planområdet föreslås gaturummen anpassas till gåendes villkor för att skapa förutsättningar för en trygg och säker trafikmiljö. Detta gäller särskilt torgytorna framför Västlänkens huvudentré och östra uppgång men även Kruthusgatan och de två tvärgående lokalgatorna som kopplar samman Kruthusgatan med den nya lokalgatan söder om Bergslagsgatan. Utformningen av gångstråken inom planområdet kommer att studeras vidare i det fortsatta utredningsarbetet.

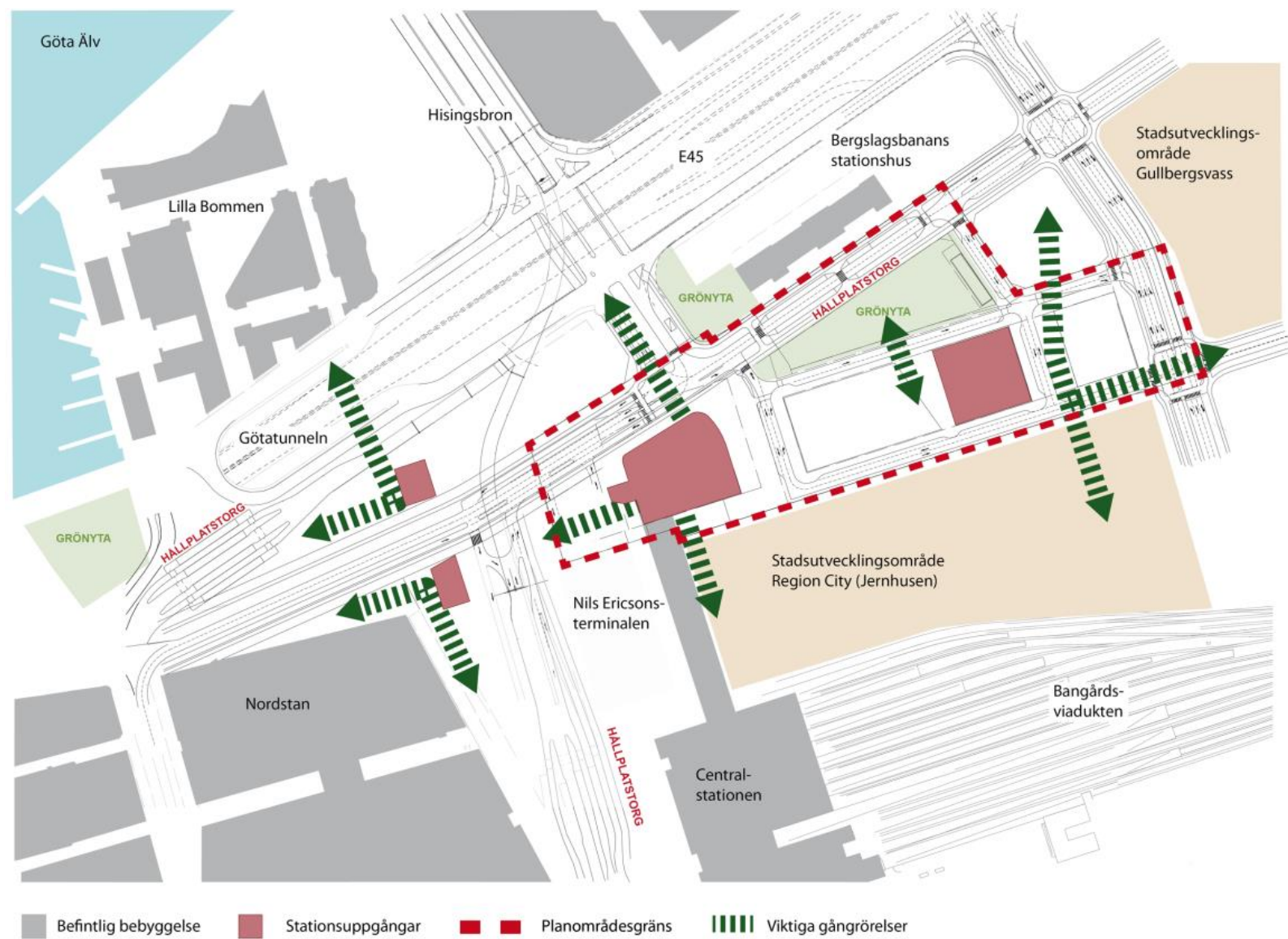
Cykeltrafik

För cykeltrafiken är området en viktig nod i Göteborgs Stads pendlingscykelnät samt i det övergripande cykelvägnätet. Figur 12 illustrerar de övergripande cykelstråken inom planområdet och den närmaste omgivningen

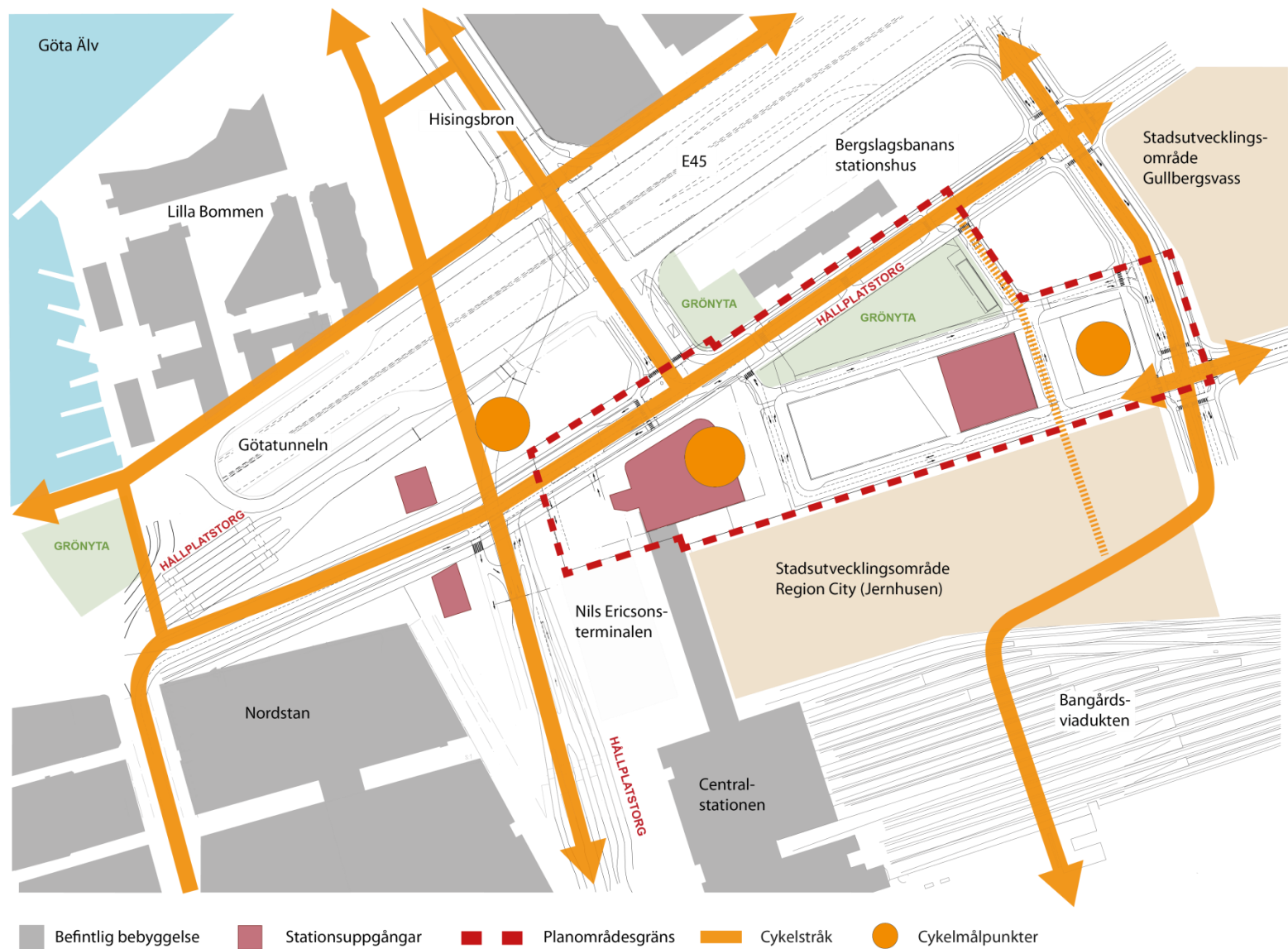
Från Hisingen kommer man som cyklist att kunna ta sig till planområdeområdet via den nya Hisingsbron som landar vid Stadstjänarebron. Stråken blir dubbelriktade på båda sidor om bron. Från norr kan man ta sig till Lilla Bommen, Gullbergsstrand och mot Hamnstråket till Gamlestan antingen via Stadstjänarebron eller via den nya bron som byggs vid Kämpegatans förlängning över E45 Götaleden. Denna nya bro ingår som en del i projektet *nedsänkning av E45 mellan Stadstjänarebron och Falutorget* som kommer innebära att cyklister kommer att kunna ta sig över E45 både vid Kämpegatan och vid Falutorget planskilt på broar. Vid en eventuell överdäckning kommer passager erbjudas på ännu fler ställen mellan kvarteren.

Österut förbättras kopplingarna i takt med stadsutvecklingen, och det kommer därmed att bli enklare att röra sig mot Gullbergsvass och vidare mot Gamlestan. Från väster kommer man kunna ta sig till och från planområdet via Kanaltorgsgatan/Bergslagsgatan och genom Nordstan via Spannmålgatan. Söderifrån utgör framförallt Nils Ericsonsgatan huvudcykelstråket men den planerade Bangårdsviadukten kommer också att bli en viktig länk för cyklister till stadens södra delar.

Totalt finns det idag drygt 900 cykelparkeringar kring Centralstationen. Göteborgs Stads målsättning är dock att antalet cykelresor skall öka över tid vilket medför att behovet av ytor avsedda för cykelparkering också kommer att öka. Enligt den cykelplan som Göteborgs Stads Trafikkontor tar fram är målsättningen att andelen cykelresor ska tredubblas till år 2025, jämfört med år 2011. Det är därför viktigt att trafikförslaget skapar möjlighet för cykelparkeringslösningar som är flexibla över tid. Hur sådana lösningar ska utformas kommer att utredas vidare i den fortsatta planeringsprocessen.



Figur 11. Huvudgångstråken är kopplade till Västlänkens uppgångar. (WSP)



Figur 12. Illustration över cykelstråken inom planområdet och hur dessa kopplas till det övriga huvudcykelnätet inom Centralenområdet. (WSP)

Behov av cykelparkeringar på grund av tillkommande verksamheter enligt detaljplan skall lösas på kvartersmark enligt Göteborgs parkeringspolicy, antagen av kommunfullmäktige 2009. Till den finns vägledning till parkeringstal vid detaljplaner och bygglov godkänd av byggnadsnämnden.

Vid alla Västlänkens uppgångar kommer cykelparkering och ytor för låncykelsystem anordnas. Ett låncykelsystem tar mycket plats och är kostsamt att driva. Det finns för nuvarande inga beslutade planer för hur framtidens låncykelsystem ska utformas inom Göteborgs Stad till år 2035. Det kan likväl vara ett flytande system som ett fast system. Bli det ett flytande system kan låncyklarna placeras med övriga cykelparkeringar. Det är därför viktigt att det finns avsatta ytor inom planområdet för såväl cykelparkeringar som ett låncykelsystem.

Skyddad cykelparkering i låsbart utrymme föreslås finnas inom Centalenumrådet men inte inom planområdet. Det är viktigt att detta beaktas i det framtida planarbetet för de närliggande utvecklingsområdena. Hur stor andel av det totala antalet cykelparkeringsplatser som bör finnas i skyddade anläggningar ska studeras i vidare.

Kollektivtrafik

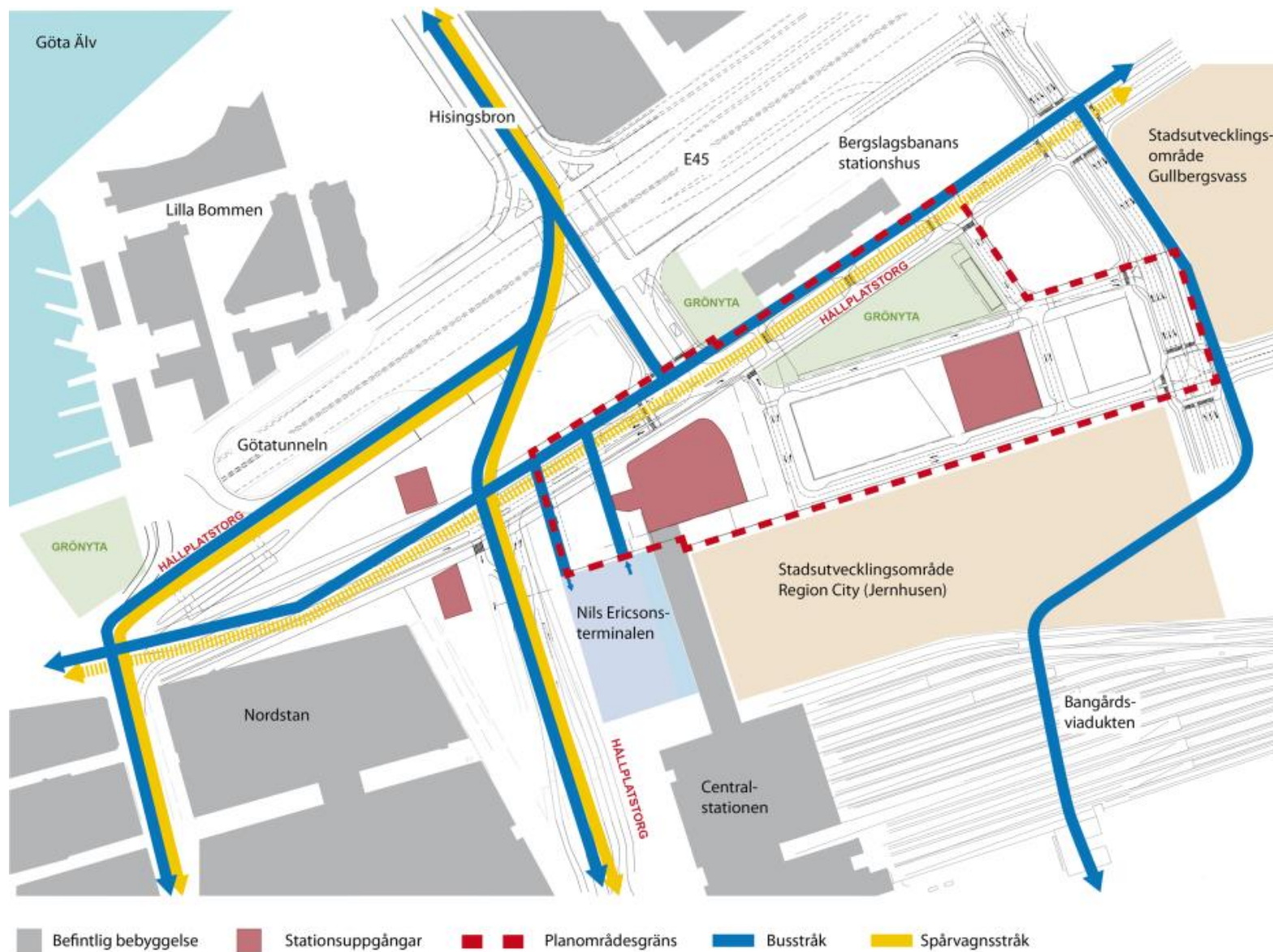
Enligt nuvarande planer kommer Västlänken Station Centralen att användas som säckstation från och med 2024 innan hela Västlänken invigs år 2026.

På Bergslagsgatan, framför Bergslagsbanans stationshus, planeras för ett framtida kollektivtrafikstråk med möjligt hållplatsläge. Sträckan ska även kunna nyttjas för uppställning av ersättningsbussar vid inställda tåg.

Figur 13 och 14 redovisar kopplingen och avstånden mellan Västlänkens Station Centralens uppgångar och kollektivtrafikhållplatserna i närområdet respektive trafikslag med mera.



Figur 13. Uppskattade avstånd mellan Västlänkens uppgångar och kollektivtrafikhållplatser. (Stadsbyggnadskontoret Göteborgs Stad)



Figur 14. Illustration över hur planområdet trafikeras av kollektivtrafik enligt trafikförslaget. (WSP)

Biltrafik

Den huvudsakliga trafikförsörjningen till planområdet är tänkt att komma från öster framförallt från det nya motet vid Kämpegatan, som är planerat som en fullständig trafikplats med kontakt i samtliga riktningar med E45. En stor andel av biltrafiken kommer även att komma till planområdet via Bangårdsviadukten. För att möjliggöra angöring från väst föreslås en enkelriktad anslutning från Bergslagsgatan i höjd med Västlänkens huvuduppgång.

Inom planområdet bygger trafikförslaget på att skapa förutsättningen för att angöringstrafik, som lämnar och hämta resenärer till Västlänken, tågstationen i övrigt och Nils Ericson Terminalen ("kiss & ride"), ska sprida ut sig i det lokala gatunätet för att sedan snabbt och enkelt ta sig ut mot öster.

Den nya lokalgatan söder om Bergslagsparken planeras som enkelriktad gata förbi parken. Detta för att säkerställa en god framkomlighet för angöringstrafiken samt att trafiken förbi parken inte ska bidra till att förstärka gatans barriäreffekt. Utmed denna sträcka möjliggörs för taxi – och angöringsparkering men även dedikerade parkeringsplatser för färdtjänst. Öster om parken övergår gatan till att tillåta dubbelriktad trafik.

Kruthusgatan föreslås tillåta dubbelriktad trafik. Utmed sträckan förbi kvartersmarken, som även omfattar Västlänkens östra uppgångsläge, finns ytor för angöringsparkering. I öster föreslås Kruthusgatan ansluta till Bangårdsviadukten i en fyrvägs korsning.

Den nya tvärgående lokalgatan förbi Västlänkens östra uppgång föreslås bli dubbelriktad och kan i framtiden bli en viktig infart in till Jernhusens utvecklingsområde, Regionens hus, öster om Centralstationen. Hur detta område skall trafikeras på sikt, när uppställningsspår och Bangårdsviadukten finns på plats, kommer att utredas i samband med kommande planarbete.

Inom planområdet finns begränsade ytor för att anordna bilparkering och dessutom så begränsas möjligheten att bygga

parkeringsplatser under mark genom att planområdet i huvudsak ligger ovanpå järnvägstunneln för Västlänken. Parkeringsbehovet kommer delvis att behöva lösas inom närliggande planer och på kvartersmark. Målsättningen i detta planarbete är att funktionen i första hand ska inrymmas i gemensam anläggning i kommande detaljplaneområde precis söder om detta planområde.

Enligt gällande vägledning till parkeringstal vid detaljplaner och bygglov så blir behovet för kvartersmarken enligt följande:

Bostäder: 5,5 bilparkeringar/1000 m² BTA

Handel: 16,5 bilparkeringar/1000 m² BTA

Kontor: 3,5 bilparkeringar/1000 m² BTA

Inom denna detaljplan finns det cirka 40 000 m² BTA, varav cirka 4 000 m² är uppgångsyta.

Lämpliga ytor för uppställning av räddningstjänstens fordon kommer att utredas närmare under kommande planarbete.

Service-, utrycknings- och underhållstrafik

Kring Bergslagsparken, Västlänkens huvuduppgång och den östra uppgången ska också ytor finnas för uppställning av Räddningstjänstens fordon vid utryckning samt parkeringsplatser för dessa fordon. Även driftsfordon, som behövs för att underhålla järnvägsanläggningen och andra tekniska anläggningar i området, samt servicefordon (t.ex. återvinning och leveranser) behöver enkelt kunna komma nära byggnadernas fasader.

Detaljutformningen av ytorna kring Station Centralens uppgångar kommer i det fortsatta arbetet att analyseras tillsammans med de olika intressenterna, så att alla ovanstående funktioner kan tillgodoses i enlighet med lagkrav och praktiska hänsyn. Det kommer i detta arbete att vara viktigt att behålla fria ytor kring uppgångarna där bilar och cyklar inte får parkera, så att Räddningstjänst samt drift- och underhållsfordon inte hindras.

4 Underlagsmaterial

Västlänken – Station Centralen, Sammanställning av trafikala dimensioneringsgrunder, WSP, koncept 2013-11-28

Centralenområdet, Stadsutvecklingsprogram 1.0, Göteborgs Stad, Maj 2014

Kvalitetsprogram för detaljplaner för Västlänken: Järnvägstunnel & Stationerna Centralen, Haga, Korsvägen, White arkitektur, 2014-02-25

Stadslivsanalys för Västlänken, För tillgänglighet och tryggare mötesplatser kring uppgångarna, SPACESCASPE, Trivector, White, 21 februari 2014

Analys av upplevelsevärden – kring Västlänkens stationslägen, Ramböll, 2014-06-18

Vägledning till parkeringstal vid detaljplaner och bygglov, Göteborgs Stad Trafikkontoret, 2011

Cykelparkeringsbehov vid Västlänkstationen Centralen, Koucky & Partners, oktober 2014

