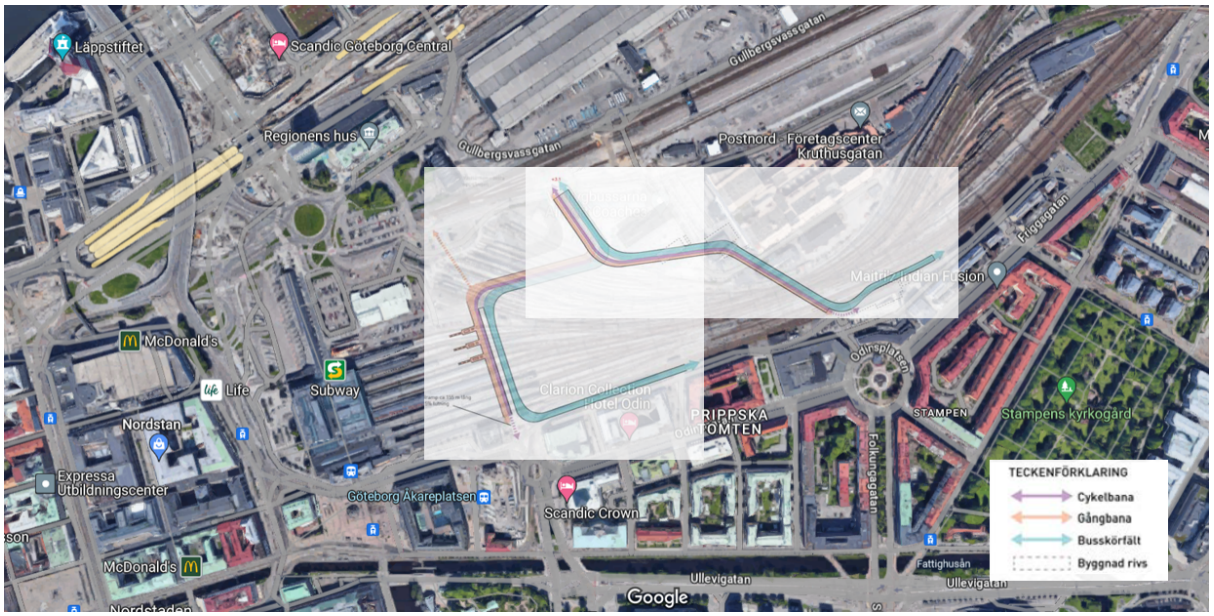
Naturskyddsföreningen SBF-2023-00397

Remissyttrande förstudie Bangårdsförbindelsen

Just nu är *förstudie för Bangårdsförbindelsen* från stadsbyggnadsförvaltningen ute på remiss. Naturskyddsföreningen i Göteborg och Cykelfrämjandet Göteborg har gemensamt författat detta remissyttrande.



Satellitbild från Google Maps med alternativ 1B till vänster och 3B till höger.

Vi tycker

- Vi ställer oss positiva till en bangårdsförbindelse för buss, gång och cykel. Det ger dagens överbelastade kollektivtrafiksystem efterlängtad kapacitet i centrala Göteborg och möjliggör nya kopplingar för gång och cykel.
- Föreslagna alternativ är i linje med FN:s globala mål nummer 11 "hållbara städer och samhällen", Göteborg 2035 Trafikstrategi för en nära storstad och Målbild Koll2035. Vi håller med förstudien om att av förbindelserna är bara 1B och 3B möjliga.
- Alternativ 3B ger störst nytta och dess placering minskar bangårdens barriär mest. Den knyter även samman söderut på ett bättre sätt jämfört med 1B.
- För cykeltrafiken är en cykelbana av god kvalitet runt centralstationen viktigast, vilket en bangårdsförbindelse kan möjliggöra genom att skapa alternativa vägar för busstrafiken.
- Det är viktigt att i resten av stadsutvecklingsprojekten i området prioritera gång och cykel. Problemen vid Hisingsbrons anslutningar – med frekventa stopp, tvära svängar och för lite utrymme – får inte återupprepas.
- Det behövs en kompletterande utredning om systemlösning för cykeltrafiken, inte bara för busstrafiken. Vad som är cykelavstånd beror mycket på systemlösningen.

Svar på remissfrågor

1. **Vilka för- och nackdelar ser ni med ett inriktningsbeslut om en bangårdsförbindelse enligt alternativ 1B?**

Både alternativ 3B och 1B förbättrar kollektivtrafikens framkomlighet och kapacitet i centralenområdet när en del av kollektivtrafiken förflyttas till bangårdsförbindelsen. Det frigör Burggrevegatan, Drottningtorget och Nils Ericsonsplatsen från en stor del av nuvarande busstrafik. Då möjliggörs en prioriterad cykelförbindelse där, med bra utrymme för alla gående och fungerande samspel. Alternativet är i linje med trafikstrategins effektmål om att andelen kollektivtrafiksresor ska öka och andelen bilresor minska jämfört med i dag.

En nackdel med 1B är att det riskerar att bli oattraktivt för cykel då det kan innebära för många stopp i centralenområdet, en lång omväg och höjdskillnader jämfört med att anlägga cykelbanor i markplan utanför Centralstationen på Nils Ericsonsgatan-Burggrevegatan. Och om sådana i framtiden kommer till stånd, innebär 1B inte en tillräckligt stor genväg för fotgängare eller cyklister till Kämpegatan och området norr om centralenområdet, då de ligger så pass nära varandra.

En utmaning med båda alternativen är att stadsutvecklingsplanerna på norra sidan av bangården riskerar att omöjliggöra en koppling med pendlingscykelstandard vidare till Hisingsbron. Detaljplanerna i området bygger bort möjligheter för utveckling av pendlingscykelnätet därför att cykelplanerna ännu inte konkretiserats. Det senaste exemplet är detaljplanen för Kämpegatan där pendlingscykelstandard medför större krav på både bredd och framkomlighet än vad förslaget visar.

2. **Vilka för- och nackdelar ser ni med att gå vidare med alternativ 3B och vidare studera genomförbarheten av alternativet?**

En fördel är att alternativ 3B, precis som 1B, avlastar busstrafiken runt centralen. Det frigör Burggrevegatan, Drottningtorget, Nils Ericsonsplatsen och Åkareplatsen från en stor del av nuvarande busstrafik. Detta underlättar dragning av en välbehövlig, prioriterad plan cykelförbindelse där och ökar framkomligheten för kvarvarande kollektivtrafik.

Alternativet skapar en ny koppling över bangården, tillräckligt långt bort från centralen för att utgöra en ny genväg för många cyklister och gående. Den skulle bli en viktig länk mellan flera av stadens pendlingscykelstråk, vilket skulle minska cykeltrycket förbi centralen. I jämförelse med 1B skapar 3B större nyttoeffekter för fotgängare eftersom tillgänglighets- och restidsvinsten blir större (sidorna 77 och 85 i förstudien). Busstrafiken får också större restidsvinst med alternativ 3B (sidan 78). Det ger bättre måluppfyllelse av trafikstrategins effektmål jämfört med alternativ 1B.

En nackdel är att genomförandet kan försvåras och fördyras av att trafikledningscentralen norr om bangården och parkeringsanläggningen söder om bangården behöver flyttas. Som nämnt är det en utmaning för båda alternativen att

stadsutvecklingsplanerna på norra sidan av bangården riskerar att omöjliggöra en koppling med pendlingscykelstandard vidare till Hisingsbron.

3. **Vilka för- och nackdelar ser ni med ett inriktningsbeslut om att inte gå vidare med en bangårdsförbindelse, utan skjuta frågan till framtida stadsutveckling?**

En fördel är att det ger längre tid att utreda mer detaljerade kostnadsbedömningar för både 1B, 3B och ett nollalternativ. Därigenom ges en bättre förståelse för vilka investeringar som faktiskt är nödvändiga.

En nackdel är att projektet blir så pass försenat att stora kostnader kan skapas från de redan överbelastade systemen, främst buss- och spårvagnstrafiken. Belastningen ökar när närområden förtätas och fler får behov av högre kapacitet av kollektivtrafik och cykelinfrastruktur. När nya förtätade områden befolkas, avgörs nya resvanor. Om det inte finns färdiga, bra cykelalternativ, kan man fastna i mindre hållbart resande för lång tid.

En annan nackdel är att det blir svårare att planera de nya områdena med ett hela staden-tänk om infrastrukturen inte är given i förväg. Till exempel: Exakt var bör bangårdsförbindelsen kopplas till det nya gatunätet? Är utrymmet tillräckligt stort? Fungerar övergången från förbindelsen till området för de olika trafikslagen? Därför är det bättre att påbörja bangårdsförbindelsen nu så att utformningen av nya stadsområden kan förhålla sig till det. Ytterligare en nackdel är att man då inte frigör utrymme för bra cykelbanor förbi och runt Centralstationen.

4. **Finns det frågor som behöver klargöras innan ett inriktningsbeslut kan fattas?**

För att cykelinfrastrukturen ska kunna konkurrera med andra transportmedel behöver cykelns behov tas mer på allvar. Därför bör en systemhandling för cykeltrafik tas fram som kompletterande material. Vad som är cykelavstånd och därmed cykelns användbarhet i staden beror mycket på systemlösningen.

5. **Finns det förutsättningar kopplat till teknik och genomförbarhet som ni ser kan förändras och som behöver beaktas?**

Vi avstår från att besvara denna fråga.

I planerna för Kämpegatan har gång och cykel en undanskymd tillvaro, pendlingscykelstandard uppnås inte. Bild från sid 71 i förstudie för Bangårdsförbindelsen.

Cykelfrämjandet Göteborg

Stadsplaneringsgruppen, Naturskyddsföreningen i Göteborg genom ordförande Oskar Tagesson

Oktober 2023