

Göteborgs

Stadsfullmäktiges Handlingar.

Motion av herr Asplund m. fl. om åtgärd för uppgörande av förslag till en blivande centralbangård i Göteborg m. m.

Till Stadsfullmäktige i Göteborg.

Bland alla de många spörsmål, som för närvarande vänta på sin lösning inom detta samhälle, torde frågan om ordnandet av en centralbangård för staden få anses som en av de allra viktigaste.

De utredningar, som av Kungl. järnvägsstyrelsen igångsatts för denna frågas lösning i samarbete med den av stadsfullmäktige utsedda centralbangårdskommittén, hava haft till följd, att man uppgjort dels förslag till en bangård av genomgångsstationstyp förlagd till Levgrenska ängen mellan Fattighusån och Lisebergshöjden, dels förslag av säckstationstyp på Gullbergsvass.

Emellertid har under den långa tid, dessa utredningar pågått, vissa områden å Gullbergsvass blivit upplåtna för olika ändamål för kortare tid. Då det förefaller som om Kungl. järnvägsstyrelsen och centralbangårdskommittén blivit ense om, att endast en genomgångsstation å Levgrenska ängen bör komma till utförande, så kan befaras, att områden å Gullbergsvass snart nog komma att upplåtas för mera beständigt bruk.

För att förhindra detta senare, vilket skulle lägga hinder i vägen för en centralbangårds eventuella förläggande å detta område, hava undertecknade, som äro övertygade om, att en centralstation å Gullbergsvass är den rätta lösningen, genom denna skrivelse velat bringa till stadsfullmäktiges kännedom ett skisserat förslag till en centralbangård av, som vi anse för Göteborg lämpligaste typ och läge.

Vid valet av läget för den blivande centralstationen hava vi därvid utgått ifrån, att följande synpunkter bliva beaktade:

- 1) att bangården blir förlagd så nära stadens affärscentrum som möjligt;
- 2) att bangården blir så bekväm som möjligt för den trafikerande allmänheten;
- 3) att så få rubbningar som möjligt äga rum i bestående värdeförhållanden i och med bangårdens anordnande;

- 4) att om- och nybyggnader kunna ske utan för svåra rubbningar i den dagliga trafiken;
- 5) att befintliga anordningar i möjligaste mån utnyttjas;
- 6) att bangården blir sådan, att den genast kan samla alla järnvägar till sig;
- 7) att kostnaderna nedbringas i möjligaste grad.

Av alla Sveriges städer är otvivelaktigt Göteborg på grund av sitt läge och sin karaktär av landets förnämsta utfartspport att betrakta som en slutpunkt för alla de inomlandskommunikationsleder, som inlöpa till staden. Detta gäller med undantag blott för genomgångstrafiken mellan Norge och kontinenten, vilken sistnämnda trafik givetvis ej bör vara utslagsgivande vid ordnandet av bangårdsförhållandena i Göteborg. Vi förmäna därför, att säckstationstypen för Göteborgs vidkommande är att föredraga, bland annat emedan denna typ medger ett djupare inträngande mot stadens centrum, och emedan en dylik station blir avsevärdt bekvämare för den trafikerande allmänheten.

Från statsbanesida har framhållits att genomgångsstationstypen måste väljas för Göteborg, emedan denna typ är den enda lämpliga med hänsyn till en framtida tänkt genomgående förortstrafik. Det synes oss emellertid ligga en fara i att kombinera centralbangårdsfrågan med en förortstrafikfråga, vilken sistnämnda ej kan bli aktuell för kombination med järnvägsdrift, förrän staden vuxit till 3 à 4 gånger sin nuvarande storlek. Intill dess skötes förortstrafiken bättre och billigare av ett utgrenat spårvägsnät, såsom exempelvis förhållandena i Köpenhamn ådagalägga.

Enligt föreliggande skisserade förslag, som omfattar plankarta jämte trenne perspektivritningar, skulle centralbangårdens huvudfasad förläggas ungefärligen parallellt med nuvarande Nils Eriksonsgatan, så att en öppen plats om c:a 75 mtrs bredd och 260 mtrs längd komme att bildas framför densamma. Till denna plats vore meningen att inleda de viktigaste spårvägslinjerna. Fasadens längd skulle bli ungefärligen 208 mtr och banhallens bredd cirka 170 mtr. Från huvudfasaden skulle utgå tvänne flyglar begränsande den glastäckta banhallen. Under denna banhall kan indragas 18 spår, mellan vilka läggas 9 person- och 10 resgodsperronger om c:a 8 resp. 4 mtrs bredd. Den täckta delen av banhallen har ett djup av 190 mtr och kunna perrongerna förlängas efter önskan. Utom de i hallen indragna 18 spåren äro mot flyglarnas förlängningar förlagda 4 spår, tvänne på vardera sidan, avsedda som reserv för framtida lokaltrafik. För godstrafiken anläggas tvänne godsstationer (en för »avgående» och en för »ankommande»), den ena sträckande sig över den nuvarande Bergslagsbanans område, den andra förlagd norr om Odinsplatsen i det föreslagna bangårds-

områdets gräns. Emellan centralstationens norra flygel och den där intill förlagda godsstationen framdrages hamnbanan dubbelspårig.

En blivande huvudgatuförbindelse med Hisingen föres å en viadukt över bangårdsområdet, neddrages till Gullbergs Strandgata och fortsättes över Göta älv till Centralhamnen och Lundby över en bro, eventuellt åstadkommen genom den nuvarande bronsförflyttning. Nämda viadukt kan utnyttjas såväl för dubbelspårig spårväg till Lundby som till Hultmans holme- och Marieholmsområdena. De delar av nuvarande bangårdsområdet som ej behövas för projektets genomförande kunna lämpligen reserveras för hotell, affärshus eller dylikt.

För direkt postbefordran kan det närliggande Centralposthuset förbindas med bangården exempelvis genom en tunnelanläggning under gatans plan, varigenom tidsödande gatutransporter undvikas.

För att förbättra gatutrafikmöjligheterna till och från det tilltänkta bangårdsområdet äro vissa modifikationer i stadsplanen för angränsande delar antydda i det skisserade förslaget.

Vi tillåta oss vidare anföra att, därest man bestämmer sig för att förlägga en centralbangård till Levgrenska ängen, en dylik ried all sannolikhet under lång tid framåt ej torde komma att tjänstgöra som verklig centralstation, då det är att antaga att vissa enskilda järnvägar komme att draga sig för anslutningskostnaderna, som vid bangårdsområdets förflyttning dit bliva avsevärda. Härigenom skulle under troligen årtionden framåt bangårdsförhållandena i Göteborg bliva ännu mera decentraliserade, än vad nu är fallet.

Slutligen vilja vi framhålla: *dels att* totalkostnaderna för anordnandet av en säckstation å Gullbergsvass enligt ovan angivna riktlinjer utan tvivel bliva väsentligt lägre än totalkostnaderna för anordnandet av en genomgångsstation av motsvarande kapacitet å Levgrenska ängen; *dels att* städer sådana som Berlin, Leipzig, Frankfurt a. Main, Wiesbaden, München, Altona, Stuttgart, Braunschweig, Kassel, Antwerpen, Zürich, Wien, Paris, Rom, Florenz, Philadelphia, St Louis, Washington med flera hava centralstationer anordnade enligt säckstationstyp.

Genom det sagda anse vi oss hava ådagalagt, att för Göteborgs vidkommande en lösning av bangårdsfrågan bör gå efter de här framlagda riktlinjerna med en centralstation förlagd såsom en säckstation å Gullbergsvass, och tillåta vi oss därför vördsamt hemställa, att stadsfullmäktige behagade besluta,

att skyndsammast tillsätta en kommitté av 7 personer och uppdraga åt densamma att med stöd av ovanstående uppgöra full-

ständigt förslag för en blivande centralbangård i Göteborg i enlighet med här angivna riktlinjer;

att utfärda byggnads- och försäljningsförbud för i förslaget till bangårdsområde avsedda områden;

att därefter, sedan kommittén inkommit med definitivt förslag till centralbangård, förorda läge och typ för densamma;

att efter sådant beslut uppdraga åt samma kommitterade att underhandla och samarbeta med Kungl. järnvägsstyrelsen och övriga till Göteborg anslutande järnvägars förvaltningar om anslutning till nämnda centralstation;

samt att, sedan sådana underhandlingar blivit slutförda, besluta om centralbangårdens skyndsamma utförande.

Göteborg den 18 maj 1918.

ARTHUR ASPLUND.

JAMES SANDBERG.

BIRGER FRENBERG.

KARL M. BENGTSON.

GEO. SEATON.

WILLGODT KULLGREN.

H. G. HAMMAR.

HOLGER HOLM.

WILH. LUNDSTRÖM.

KARL ERIK HASSELBLAD.

B. O. EKMÄN.

KARL GUTKE.

Förestående hemställan upptages som egen motion.

ARTHUR ASPLUND.

KARL GUTKE.

S. REUTERSKIÖLD.

WILH. LUNDSTRÖM.

ERIK SANDBLAD.

H. G. HAMMAR.

OLOF ALMSTRÖM.

C. J. EKMÄN.

C. G. LILLIEROS.

ANDERS NYLÉN.

KARL AHLBERG.

J. A. SYRÉN.

IVAR ARÉN.

HERMAN KUNZE.

OLOF E. MELIN.

AUG. D. CARLSSON.

MILLE NILSSON.

BIRGER JANSSON.

G. A. V. DAHLIN.

LEANDER JOHANSSON.

AXEL SÖDERBLOM.