

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2023-04-13

Diarienummer SMF-2023-01471

Handläggare

Lovisa Berg

Telefon: 0313682408

E-post: lovisa.berg@stadsmiljo.goteborg.se

Genomförandebeslut för "Byte av spårkomplex Brunnsparken", projektering och produktion

Förslag till beslut

I stadsmiljönämnden

1. Stadsmiljönämnden beslutar att genomföra projektet "Byte av spårkomplex Brunnsparken".

Sammanfattning

Stora delar av spårkomplexet vid Brunnsparken uttjänta och behöver bytas ut. Om spårkomplex inte håller en god kvalitet ökar risken för olyckor och tillbud. För att minimera risken för eventuell urspårning eller kollision har hastigheten satts ner från 15–30 kilometer i timmen (beroende på plats) till 5–10 kilometer i timmen. Projekt *Utbyte av spårkomplex Brunnsparken* omfattar byte av spårkomplexet i Brunnsparken (14 växlar och 11 spårkorsningar) och syftar till att säkerställa att anläggningen kan upprätthålla sin funktion och sitt värde. Projektet har en kostnadsram om 60 miljoner kronor. Åtgärden belastar stadsmiljönämndens investeringsram men finansieras av Västtrafik genom räntor och avskrivningar i banavgiften. Trafikkontoret, och senare stadsmiljöförvaltningen, har strävat efter att samplanera *Utbyte av spårkomplex Brunnsparken* med *Upprustning av kanalmurar längs med Fattighusån och Stora Hamnkanalen*. Stadsmiljöförvaltningen bedömer att konsekvenserna av att invänta ett gemensamt genomförande med *Upprustning av kanalmurar längs med Fattighusån och Stora Hamnkanalen* är för stora och att åtgärden därmed behöver tidigareläggas. Med planerade åtgärder i Brunnsparken, det vill säga räbbyte på en kortare sträcka under 2023 (omfattas inte av aktuellt genomförandebeslut) och nytt spårkomplex färdigt under 2025, bedöms hastighetsreduceringen i Brunnsparken kunna hävas vilket bidrar till en förbättrad punktlighet för spårvagnstrafiken. Stadsmiljöförvaltningen föreslår att stadsmiljönämnden beslutar att genomföra projektet "Byte av spårkomplex Brunnsparken".

Bedömning ur ekonomisk dimension

I *Upprustning av kanalmurar längs med Fattighusån och Stora Hamnkanalen* ingår bland annat att åtgärda Fontänbron och kanalmurarna längs Norra Hamngatan och Södra Hamngatan. Dessa åtgärder kommer medföra att intilliggande spår behöver rivas upp. Trafikkontoret, och senare stadsmiljöförvaltningen, har strävat efter att samplanera *Utbyte av spårkomplex Brunnsparken* med *Upprustning av kanalmurar längs med Fattighusån och Stora Hamnkanalen*. Enligt den tidplan kanalmursprogrammet har i dag skulle det

innebära ett utförande runt 2028–2030. Tidplanen är dock grovt bedömd då etappindelningen inte är bestämd och avhängig beslut om andra större infrastrukturinvesteringar i kollektivtrafiken. Bristerna i spårkomplexet bedöms nu vara för stora för att invänta ett gemensamt utförande och åtgärden behöver tidigareläggas. Att invänta en samplanering skulle högst troligt medföra att delar av Brunnsparken behöver stängas av för spårvagnstrafik tidigare då det befintliga spårkomplexet inte kan hållas i drift till 2028–2030. Att tidigarelägga utförandet av *Byte av spårkomplex Brunnsparken*, och därmed inte invänta ett gemensamt utförande, innebär att delar av det nya spårkomplexet senare behöver rivas upp. Eventuellt kan delar återanvändas efteråt, men det finns en risk att *Byte av spårkomplex Brunnsparken* blir en åtgärd med väldigt kort livslängd. Det kan alltså innebära att åtgärden behöver skrivas av på 3–4 år, i stället för 20 år som är den avskrivningstid stadsmiljöförvaltningen vanligen använder sig av för spårkomplex.

Projektet ”Byte av spårkomplex Brunnsparken” har en kostnadsram om 60 miljoner kronor. Kostnadsbedömningen är gjord baserad på erfarenhetsvärden från tidigare utbyten av spårkomplex samt med justering utifrån rådande indexutveckling och världsläge.

Åtgärden belastar stadsmiljönämndens investeringsram men finansieras av Västtrafik genom räntor och avskrivningar i banavgiften. Åtgärden bedöms inte medföra några investeringsrelaterade driftskostnader.

Utöver detta får Västtrafik kostnader för ersättningstrafik till följd av avstängningar av spårvägsanläggningen.

Med ett nytt spårkomplex bedöms kostnaderna för att drif- och underhålla spårkomplexet i ett inledande skede bli lägre än i dag, för att i slutet av anläggningens livslängd ligga i nivå med dagens drift- och underhållskostnader.

Åtgärden bedöms ligga i linje med

- *Investeringsplan för Stadsmiljönämnden 2021–2025 - version 2023* (stadsmiljönämnden, 2023-02-24 § 45)
Åtgärden finns upptagen i investeringsplanen inom investeringsområdet Reinvestering Spårvägsbanan. Åtgärden föreslås dock tidigareläggas med ett år jämfört med beslutad investeringsplan.
- *Avtal avseende banavgift för drift, underhåll, investering och reinvestering av spårvägsanläggning inom Göteborg och Mölndal* (Trafikkontoret och Västtrafik, 2018)

Bedömning ur ekologisk dimension

Med planerade åtgärder i Brunnsparken, det vill säga rälbyte på en kortare sträcka under 2023 (omfattas inte av aktuellt genomförandebeslut) och nytt spårkomplex färdigt under 2025, bedöms hastighetsreduceringen i Brunnsparken kunna hävas vilket bidrar till en förbättrad punktlighet för spårvagnstrafiken. Med ett funktionellt växelkomplex minskar risken för urspårningar och därmed också risken för de temporära framkomlighetsproblem en olycka kan medföra. Åtgärden bedöms sammantaget bidra till en attraktivare spårvägstrafik och kan minska klimatpåverkan från transporter genom överflyttning av bilresor till spårvagnsresor.

Åtgärden bedöms ligga i linje med

- *Trafikstrategi för en nära storstad* (trafiknämnden, 2014-02-06)
Ett av effektmålen i strategin är ”Antalet kollektivtrafikresor ska öka”.
- *Målbild Koll2035 – Kollektivtrafikprogram för stomnätet i Göteborg, Mölndal och Partille* (Antaget av Västra Götalandsregionen, Göteborgs Stad, Mölndals Stad och Partille kommun, april 2018)
I målbilden anges tre kvalitetsmål för restid: ”30 minuter mellan två godtyckliga tyngdpunkter eller viktiga målpunkter”, ”15 minuter till city” samt en ”restidkvot på 1,25”. I målbilden anges även två kvalitetsmål för pålitlighet: ”Restiden är densamma oavsett tidpunkt under huvuddelen av dygnet” samt ”Resenärerna litar på avgångstiderna”.
- *Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030* (kommunfullmäktige, 2021-03-25 § 18)
Ett delmål är att Göteborgs Stad minskar klimatpåverkan från transporter.

Bedömning ur social dimension

Med ett funktionellt växelkomplex minskar risken för urspårningar och därmed också risken för olyckor och personskador.

Markbeläggningen består i dag av mönstrad betong, delvis lagad med asfalt. Som en följd av att spårkomplexet byts ut rustas även ytskikten i spårområdet upp.

Stadsmiljöförvaltningen har, med anledning av området kommer påverkas igen av *Upprustning av kanalmurar längs med Fattighusån och Stora Hamnkanalen*, övervägt att lägga asfalt i spårområdet för att sänka projektets kostnader och minska genomförandetiden. Stadsmiljöförvaltningen bedömer dock att det, trots att det skulle gälla en begränsad period, inte är ett lämpligt alternativ då markbeläggningen spelar en betydande roll för att behålla en attraktiv stadsmiljö och stärka kulturmiljövärdena.

Vad gäller framkomlighet under byggtiden kommer framför allt spårvagns- och busstrafiken att påverkas. Brunnsparken kommer dock aldrig vara helt stängd för spårvagnstrafiken. Vissa resenärer kommer behöva göra fler byten och vissa kommer få längre restider än i dag men de flesta resenärerna kommer inte påverkas. Det är möjligt att den kan bli lite trångt för cyklister på Fontänbron men det är en fråga som ska studeras vidare.

Åtgärden bedöms ligga i linje med

- *Trafikstrategi för en nära storstad* (trafiknämnden, 2014-02-06)
Ett av effektmålen i strategin är ”Gaturummen i stadsmiljöer är attraktiva att vistas i”.
- *Stadsmiljöplan inom Vallgraven* (trafiknämnden, 2022-05-20 § 175)
Stadsmiljöplanen föreslår en tidlös och sammanhållen karaktär för gaturum och kanalpromenad vid Stora Hamnkanalen. Platserna längs stråket får tydliga program och utformas med höga kvaliteter.
- *Trafiknämndens plan för trafiksäkerhet* (trafiknämnden 2022-11-25 §31)
I trafiksäkerhetsmålen ingår fotgängare i kollision med spårvagn.
- *Göteborg och Mölndals Stad säkerhetsordning för spårvägsbana* (förvaltningsdirektör stadsmiljö 2023-01-01)

I säkerhetsordningen anges målsättningarna för spårvägsbanan: "Nollvisionen innebär att det långsiktiga målet är att ingen ska dödas eller skadas svårt. Antalet skadade och dödade ska fortsätta att minska." samt "Målet är en halvering av antalet skadade och dödade på en femårsperiod. Därefter ytterligare en halvering de kommande fem åren."

Ärendet

Stadsmiljöförvaltningen ser behov av att byta ut spårkomplexet i Brunnsparcken då anläggningen nått sin tekniska livslängd. Stadsmiljöförvaltningen vill med detta ärende föreslå stadsmiljönämnden besluta om att genomföra projektet "Byte av spårkomplex Brunnsparcken".

Beskrivning av ärendet

Ett spårkomplex är en samling av växlar och spårkorsningar i ett avgränsat område och möjliggör för spårvagnstrafiken att fördelas mellan olika spår. I Göteborgs Stads spårplanering finns det ett 30-tal spårkomplex. Livslängden för dessa är vanligen 20–25 år. Det befintliga spårkomplexet i Brunnsparcken är huvudsakligen från 2005. Enligt besiktning januari 2023 är stora delar av spårkomplexet vid Brunnsparcken uttjänta och behöver bytas ut. En förklaring till att spårkomplexet inte når den förväntade livslängden är att Brunnsparcken är den mest belastade punkten i spårvagnsnätet.

Den största risken för urspårningar är i spårkomplex. Om spårkomplex inte håller en god kvalitet ökar risken för olyckor och tillbud. För att minimera risken för eventuell urspårning eller kollision har hastigheten satts ner från 15–30 kilometer i timmen (beroende på plats) till 5–10 kilometer i timmen. Hastighetsreduceringen påverkar resenärerna då spårvagnstrafiken kan få en sämre punktlighet. Hastighetsreduceringen påverkar linjerna 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11.

Projektet omfattar byte av spårkomplexet i Brunnsparcken (14 växlar och 11 spårkorsningar) och syftar till att säkerställa att anläggningen kan upprätthålla sin funktion och sitt värde.



Projektet omfattar skedena projektering och produktion. Spårkomplexet planeras projekteras under 2023 och utförandet är planerat att ske under sammanlagt cirka 12 veckor fördelat på 2024 och 2025. Projektet har anpassat sin etappindelning för att möjliggöra för utbyggnaden av *Detaljplan för utveckling av Inom Vallgraven 12 inom stadsdelen Inom Vallgraven* (kvarteret Johanna) att samnyttja spårstoppet under 2024.

Med anledning av att stadsmiljöförvaltningen är en förhållandevis liten aktör på marknaden med få leverantörer finns det risk för en högre prisbild eller försenade

materialleveranser. Om upphandlingen av en entreprenör överklagas i flera instanser finns det risk för att projektets tidplan inte kan hållas. Trafikkontorets/stadsmiljöförvaltningens erfarenhet är dock att det är sällan som upphandlingen av spårentreprenader eller spårmaterial överklagas. Stadsmiljöförvaltningen strävar efter att upphandla i rätt tid, det vill säga inte för tidigt och inte för sent, för bästa möjliga pris samt i förhållande till möjlighet att hantera ett eventuellt överklagande.

Förvaltningens/bolagets bedömning

Stadsmiljöförvaltningen ser behov av att byta ut spårkomplexet i Brunnsparken då anläggningen nått sin tekniska livslängd. Stadsmiljöförvaltningen bedömer att konsekvenserna av att invänta ett gemensamt genomförande med *Upprustning av kanalmurar längs med Fattighusån och Stora Hamnkanalen* är för stora och att åtgärden därmed behöver tidigareläggas.

Stadsmiljöförvaltningen bedömer att projektet bidrar till att möta ambitionerna i flera av Göteborgs Stads beslutade program och planer, bland annat *Målbild Koll2035 – Kollektivtrafikprogram för stomnätet i Göteborg, Mölndal och Partille* och *Göteborg och Mölndals Stad säkerhetsordning för spårvägsbana*.

Stadsmiljöförvaltningen föreslår att stadsmiljönämnden beslutar att genomföra projektet "Byte av spårkomplex Brunnsparken".

Kerstin Elias

Avdelningschef
Planering och investering

Anders Ramsby

Förvaltningsdirektör
Stadsmiljö