

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2024-09-16

SBN 2024-10-22

Diarienummer SBF-2024-00683

Handläggare

Viktor Hultgren

Telefon: 031 – 368 28 95

E-post:

viktor.hultgren@stadsbyggnad.goteborg.se

## Planeringsbeslut avseende fortsatt arbete med etapp 1 av spårväg i Alléstråket

### Förslag till beslut

I stadsbyggnadsnämnden

1. Stadsbyggnadsnämnden föreslår kommunfullmäktige att ge stadsbyggnadsnämnden och exploateringsnämnden i uppdrag att, tillsammans med berörda nämnder, fortsätta planering för en första etapp av spårväg i Alléstråket utifrån följande inriktningar:
  - a. Spårvägen ska vara placerad inom det geografiska område som redovisas inom figur 2 i stadsbyggnadsförvaltningens tjänsteutlåtande.
  - b. Den totala investeringskostnaden ska som mest uppgå till 1,2 miljarder kronor i prisnivå januari 2023
  - c. Spårvägen ska kunna tas i drift senast 8 år efter kommunfullmäktiges planeringsbeslut
  - d. Spårvägens utformning ska anpassas till omgivande miljö och ambitionen ska vara att minimera barriärer, intrång i park samt påverkan på träd
2. Fortsatt planering av en första etapp av spårväg i Alléstråket förutsätter att likalydande beslut fattas inom Västra Götalandsregionen.
3. Stadsbyggnadsnämnden föreslår kommunfullmäktige att ge stadsdirektören i uppdrag att teckna avsiktsförklaring, bilaga 5, med Västra Götalandsregionen, givet beslut enligt punkt 1.
4. Stadsbyggnadsnämnden förklarar uppdraget att ta fram inriktningsbeslut och avsiktsförklaring för Allélänkens delsträcka (etapp 1) mellan Hagakyrkan och Gamla Ullevi med koppling till befintlig spårväg vid hållplats Ullevi norra för fullgjort.

### Sammanfattning

Spårväg i Alléstråket är en ny spårvägslink mellan Hagakyrkan och snabbspåret vid Åkareplatsen. Länken erbjuder en ny resväg för spårvägsresenärer i centrala Göteborg, och syftar till att skapa kortare restider och avlasta de kapacitetskritiska punkterna vid Drottningtorget och Brunnsparken. Spårväg i Alléstråket skapar förutsättningar för att staden ska kunna omhänderta en växande befolkning, och ett ökat hållbart resande. Vidare ökar robustheten i spårvägssystemet av länken.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att det är angeläget att fortsätta planeringen av en spårväg i Alléstråket då den är av stor vikt för att skapa ett kapacitetsstarkt och robust kollektivtrafiksystém. I ett första skede bedöms genomförandestudie och framtagande av detaljplan för den första etappen av länken, mellan Hagakyrkan och Gamla Ullevi med anslutning till befintlig spårväg vid Ullevi norra, kunna påbörjas. Det antas att anslutning till befintlig spårväg sker via Ullevigatan, men ställningstagande behöver göras under genomförandestudiens gång. Projektet är gemensamt med Västra Götalandsregionen och en parallell beslutsprocess pågår inom regionen. Fortsatt planering av den första etappen av Allélänken förutsätter att likalydande beslut fattas inom regionen.

## Bedömning ur ekonomisk dimension

Kostnaden för färdigställande av den första etappen av Allélänken, mellan Hagakyrkan och Gamla Ullevi med anslutning till hållplats Ullevi Norra, för vilken planeringsbeslutet avser, bedöms uppgå till ungefär 1,1 miljarder kronor<sup>1</sup>. Kostnaden för utbyggnad av hela Allélänken, inklusive anslutning till snabbspåret vid Åkareplatsen har bedömts till cirka 1,7 miljarder kronor.

I framtagen successiv kalkyl ingår utöver investering i spårväg även ombyggnader och anpassning av Nya Allén och omkringliggande gatunät. Kostnadskalkylen innehåller vissa osäkerheter, där behov av flytt av ledningar är särskild betydande. Kalkylen har tagit höjd för behov av ledningsflytt, men omfattningen och kostnaden kan förändras när åtgärdens genomförbarhetsmässiga förutsättningar blir tydligare. Vidare kan även exempelvis krav på kvalitetshöjningar på stadsmiljön i anslutning till hållplatser innebära kostnadsfördyringar. Behov av kompensationsåtgärder eller alternativa lokaliseringar vid eventuellt trädflytt kan också påverka projektkostnaden.

Förslag till ekonomisk ram är satt till 1,2 miljarder kronor. Det innebär att viss riskreserv ingår jämfört med utfallet i den successiva kalkylen. Om kostnadsramen inte bedöms kunna hållas behöver avvikelserapportering enligt ordinarie rutiner göras i exploateringsnämnden. Innan genomförandebeslut tas en ny kostnadskalkyl fram.

Enligt gällande samarbetsavtal avseende spårvagnstrafikens bedrivande har Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen ett gemensamt ansvar för att finansiera spårvägsinvesteringar<sup>2</sup>. För att genomförandebeslut ska kunna komma till stånd krävs sannolikt extern finansiering, och i bilagd avsiktsförklaring framgår att statlig medfinansiering ska sökas för att minska kostnaden för Staden och regionen. För närvarande pågår arbete med att ta fram underlag för att nominera objektet till statlig medfinansiering från Trafikverkets kommande nationella plan avseende åren 2026–2037.

Investering i ny spåranläggning föranleder kapitalkostnader för Staden. Kapitalkostnaderna är beroende hur stor andel av spårvägsinvesteringen som Staden behöver stå för. I framtagen avsiktsförklaring anges att statlig medfinansiering för minst 50 procent av investeringskostnaden ska sökas, och givet att statlig medfinansiering beviljas ska stad och region förhandla om fördelning av resterande belopp. Om Staden exempelvis skulle finansiera 25 procent av investeringen genererar det kapitalkostnader

---

<sup>1</sup> Enligt successiv kalkyl, se bilaga 2. Prisnivå 2023–01, 50-percentil.

<sup>2</sup> Huvudavtal avseende ansvar för spårvägsstrafikens bedrivande i Göteborgs Stad och Mölndals stad, tecknat i juni 2018

på cirka 15 miljoner årligen. Skulle Göteborgs Stad ta en större eller mindre andel av investeringskostnaden påverkas även kapitalkostnaderna.

Drift- och underhållskostnaderna bedöms, utslaget över spårvägens tekniska livslängd, uppgå till ungefär 4 miljoner kronor per år.<sup>3</sup> Drift- och underhållskostnader kopplade till spåranläggning finansieras, enligt banavgiftsavtalet, av Västra Götalandsregionen. Fördjupning av kostnaderna behöver göras tillsammans med stadsmiljöförvaltningen inför genomförandebeslut.

Inom ramen för Västsvenska paketet finns 60 miljoner kronor i 2009 års prisnivå (cirka 100 miljoner kronor i 2023 års prisnivå) avtalat för genomförandestudie och projektering. Genomförandestudien samt del av projektering bedöms kunna inrymmas inom de redan avtalade medlen.

Utöver kostnaden för genomförandestudie tillkommer även kostnaden för framtagande av detaljplan. Detaljplanekostnader kan inte finansieras via Västsvenska paketet, utan är en kostnad som Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen behöver bära.

Spårvägsanläggningen behöver ha detaljplanestöd i sin helhet, vilket innebär att detaljplan längs hela sträckningen krävs. Vid hållplatserna kan detaljplanens geografiska omfattning bli något större än själva spåranläggningen. Det antas att exploateringsförvaltningens genomförandestudie blir beställare av detaljplanerna utifrån identifierat behov. Kostnaden för framtagande av detaljplan har i ett initialt skede bedömts uppgå till ungefärligen till 10 miljoner kronor, och kostnaden avses fördelas lika mellan Staden och regionen i enlighet med bilagd avsiktsförklaring. Bedömd kostnad för detaljplan överstiger utfallet för exempelvis Engelbrektslänken men är en konsekvens av att planen för Allélänken omfattar en längre sträcka och innehåller fler risker och hänsyn. Kostnaden kan komma att revideras när förutsättningarna och omfattningen av detaljplanen klarläggs inom ramen för genomförandestudien. Exploateringsförvaltningen bedöms vara beställare av detaljplanen och därmed bära dess kostnad. Plantaxan är driftmedel för exploateringsnämnden. För att säkerställa detaljplanens framdrift behöver medel tillföras till exploateringsförvaltningen.

Byggnation av spårväg i Alléstråket bedöms få begränsade direkta ekonomiska konsekvenser för mark- och fastighetsvärden längs spårvägssträckningen. Möjligheterna till omfattande nyexploatering i anslutning till spårvägen är liten, då spårvägen är lokaliserad längs park respektive befintliga byggnader.

I ett större perspektiv är Allélänken av stor betydelse för att möjliggöra en växande befolkning och fortsatt exploatering, framför allt inom det som kallas mellanstaden, då länken tillför kapacitet i ett fullt utnyttjat spårvägsnät, och därmed skapar förutsättningar för flera hållbara resor.

## Bedömning ur ekologisk dimension

Allélänken är en central åtgärd för att skapa ett mer robust och kapacitetsstarkt kollektivtrafiksystem. Då kapaciteten i spårvägssystemet i stort sett är nådd riskerar

---

<sup>3</sup> Baserat på projektspecifik driftkostnads kalkyl.

nyexploatering och en växande befolkning få till följd att resor i hög utsträckning sker med bil, då spårvägssystemet inte kan möta behovet.

Spårväg i Alléstråket möjliggör för fler hållbara resor genom att avlasta Brunnsparken och Drottningtorget och genom att erbjuda en ny, gen, körväg för resor i öst-västlig riktning. Länken bedöms därmed bidra till den ekologiska dimensionen genom att främja fler kollektivtrafikresor. Detta går i linje med målsättningar inom översiktsplan och Stadens miljö- och klimatprogram.

Allélänken kommer, liksom samtliga infrastrukturella projekt, att innebära klimatutsläpp under byggnation. Enligt framtagen klimatkalkyl bedöms utsläppen uppgå till cirka 6 000 ton koldioxid. Redovisning av förutsättningar och de olika resultaten från framtagen klimatkalkyl finns i bilaga 4, PM nyttobedömning och klimatkalkyl. Beräknade klimatutsläpp utgår från antaganden avseende bland annat materialval. Utsläppen kan minska om exempelvis mer klimateffektiva material och drivmedel används, men det kan samtidigt rendera en ökad investeringskostnad. Uppdatering av klimatkalkyl kommer att göras inom genomförandestudien.

Om Allélänken inte realiserar bedöms kommande utbyggnad i mellanstaden innebära fler bilresor, då kollektivtrafiksystemet har begränsad kapacitet att inrymma fler resenärer. Det skulle medföra ökade klimatutsläpp, samt behov av åtgärder för stärkt vägkapacitet.

På en lokal nivå, i direkt anslutning till den nya spårvägen, kan viss negativ påverkan utifrån den ekologiska dimensionen ske. Spårvägen innebär att träd kan behöva flyttas eller tas ned, främst beroende på de kontaktledningsstolpar som behöver etableras. I tidigare inventeringar har slutsatsen dragits att cirka 200 träd kan beröras, och cirka 40 behöva fällas. Inom ramen för genomförandestudien behöver frågan studeras närmare, med ambitionen att minimera negativ påverkan på träd. Yta för eventuella kompensationsåtgärder behöver utredas.

Allélänken kan även påverka möjligheten till utveckling av Kungsparken då den trafikala barriären längs Parkgatan och Nya Allén riskerar att befästas.

## **Bedömning ur social dimension**

Ur ett övergripande perspektiv möjliggör Allélänken exploatering och förtätning i enlighet med översiktsplanens intentioner. Länken förbättrar framförallt restiden och tillgängligheten för resor i öst-västlig riktning. Det innebär att de delar av staden som främst påverkas positivt är sydvästra Göteborg, östra centrum och nordöstra Göteborg. Förtätning kan skapa underlag för verksamheter, lokal service, ökat stadsliv och därmed trygghet. Därutöver bidrar länken till jämlika resevillkor och boende i tidigare nämnda områden ges förbättrade förutsättningar att förflytta sig utan bil.

För att spårvägen inte ska medföra nya oönskade barriärer för bland annat gående och cyklister behöver spårvägens hastighet anpassas och spåraneläggningen utformas för att bli en integrerad del i staden och stadsstrukturen.

Det kapacitetstillskott Allélänken skapar skulle eventuellt kunna möjliggöra borttagning av spår längs Norra Hamngatan i samband med kanalmursrenoveringen. Vid skapandet av ett stadslivsstråk som knyter an till den planerade gång- och cykelbron vid Packhusplatsen skulle gång- och cykelmöjligheterna i centrala Göteborg kraftigt förbättras. Borttagande av spår kräver bred dialog och samsyn mellan stad och region.

Formellt beslut om borttagande av spår fattas av spårinnehavare och anläggningsägaren, stadsmiljönämnden.

## Bilagor

1. Förstudie för spårväg i Alléstråket, remisshandling november 2021
2. Grov kostnadsindikation (GKI), utifrån successiv kalkyl
3. Driftkostnadskalkyl
4. PM Nyttobedömning och klimatkalkyl, 2024-09-17
5. Avsiktsförklaring om spårväg i Alléstråket, 2024-09-13

## Ärendet

Nämnden ska ta ställning till om berörda förvaltningar ska fortsätta planering av en spårväg i Alléstråket i enlighet med, de i beslutssatserna, angivna förutsättningarna. Planeringsbeslut (tidigare benämnt inriktningsbeslut) är en förutsättning för att genomförandestudie och detaljplanearbete ska kunna påbörjas. En parallell beslutsprocess sker inom Västra Götalandsregionen.

## Beskrivning av ärendet

### Förstudien och Målbild Koll2035

Spårväg i Alléstråket ingår i Målbild Koll2035<sup>4</sup> och beskrivs i målbilden som en central åtgärd för att avlasta centrala Göteborg. I målbilden anges att *”Kollektivtrafiken genom City kan begränsas och speciellt Brunnsparken kan avlastas genom att skapa en förbifart med angoringspunkter på randen till City. Studier har visat att spårväg i Alléstråket bäst fyller denna funktion.”*

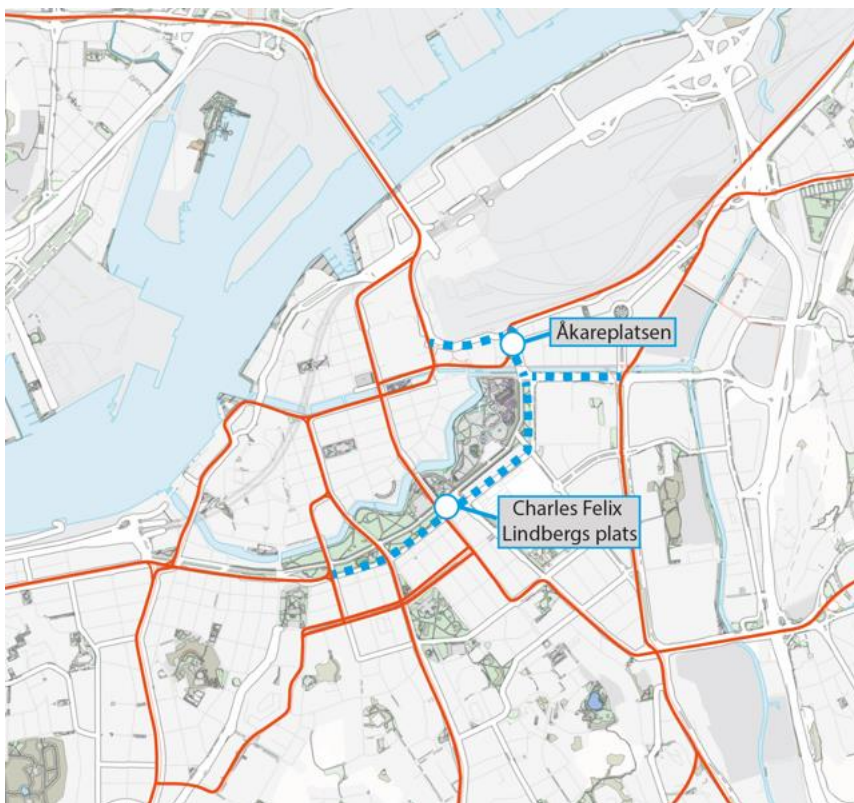
I översiktsplan för Göteborgs Stad beskrivs Allélänken, eller spårväg i Alléstråket, som en framtida spårväg där sträckningen kan bli aktuell på lång, medellång eller kort sikt. Detta beroende på vad Staden väljer eller hur behovet ser ut. Syftet med Allélänken enligt översiktsplanen är att avlasta Brunnsparken, öka robustheten i spårvägsnätet och förbättra kollektivtrafiken i Göteborg. Det beskrivs vidare att stråket ligger i en känslig innerstadsmiljö varför avvägningar behöver göras ur flera perspektiv.

Mot bakgrund av utpekandet i Målbild Koll2035 samt uppdrag i Handlingsplan 2020–2024<sup>5</sup> togs en teknisk förstudie för spårväg i Alléstråket fram av dåvarande trafikkontoret och Västtrafik med deltagande från dåvarande stadsbyggnadskontoret samt park- och naturförvaltningen. Förstudien skickades på remiss hösten 2021. Förstudien studerar i första hand hur Allélänken skulle kunna utformas, och vilka konsekvenser föreslagen utformning får för bland annat biltrafiken.

---

<sup>4</sup> Målbild Koll2035, Kollektivtrafikprogram för stomnätet i Göteborg, Mölndal och Partille, april 2018

<sup>5</sup> Kommunfullmäktige godkände handlingsplan 2020-2024 för att nå Målbild Koll2035 vid sammanträde 2020-09-10



Figur 1. Studerad sträckning av spårväg i Alléstråket i förstudien

Vid stadsbyggnadsnämndens sammanträde den 20 maj år 2023 presenterades en tänkbar etappindelning av spårväg i Alléstråket, där en första etapp utgör sträckan mellan Hagakyrkan och Ullevi. Den första etappen ska kunna utföras i närtid för att skapa en avlastning av Brunnsparken och Drottningtorget och därmed underlätta renoveringen av kanalmurarna. För den andra etappen, som avser anslutning till snabbspåret vid Åkareplatsen och etablerandet av en knutpunkt vid platsen, pågår förstudie.

Stadsbyggnadsnämnden gav 2024-04-23 förvaltningen i uppdrag att ta fram inriktningsbeslut och avsiktsförklaring för en första etapp av Allélänken, mellan Hagakyrkan och Gamla Ullevi, med koppling till befintlig spårväg vid hållplats Ullevi Norra. Anslutning bedöms ske antingen via Ullevigatan eller Stampgatan.

### Beskrivning av föreslagen åtgärd

I förstudien för spårväg i Alléstråket antas att spårvägen lokaliseras i Parkgatan, och att biltrafiken i Nya Allén dubbelriktas. Biltrafiken antas få ett körfält i varje riktning, och trevägskorsningar med separata svängfält anläggs. Hållplatser bedöms kunna lokaliseras vid Avenyn (Charles Felix Lindbergs plats) samt vid Åkareplatsen (efter det att länken är fullt utbyggd).

I framtagna kostnadskalkyl har förstudiens antagna utformning varit en förutsättning. Inom ramen för genomförandestudien behöver dock både spårvägens och biltrafikens utformning, utbredning och funktion studeras närmare. Särskild hänsyn behöver tas till Kungsparken och det riksintresse parken utgör, samt till biotopskyddade alléer längs sträckan. Spårvägen behöver vara utformad för att inte utgöra en barriär i stadsrummet. De radiella stråkens funktion behöver värnas, framför allt utifrån fotgängare och

cyklisters perspektiv. Utgångspunkten för ny spårväg samt ombyggnation av omkringliggande gator behöver vara Stadens inriktning avseende utformning av gaturum och gestaltad livsmiljö, beskrivet i bland annat översiktsplan och övriga strategiska dokument.

Parallellt med genomförandestudie och detaljplan bedrivs angränsande utredningar, däribland en omfattande för Kungsparken och Alléstråket. Utredningen för Kungsparken och Alléstråket syftar till att avväga olika projekt, anspråk och kvaliteter i området för att skapa en attraktiv helhetslösning. Genomförandestudie och detaljplan behöver beakta slutsatserna i utredningen.

Det antas att genomförandestudien omfattar Parkgatan, Nya Allén, Ullevigatan och Stampgatan samt angränsande gatunät söder om Parkgatan. Att angränsande gatunät inkluderas beror på att anpassning av gator kan behöva ske för att bland annat möjliggöra angränsning till fastigheter. Spårvägen bedöms lokaliseras i Parkgatan.

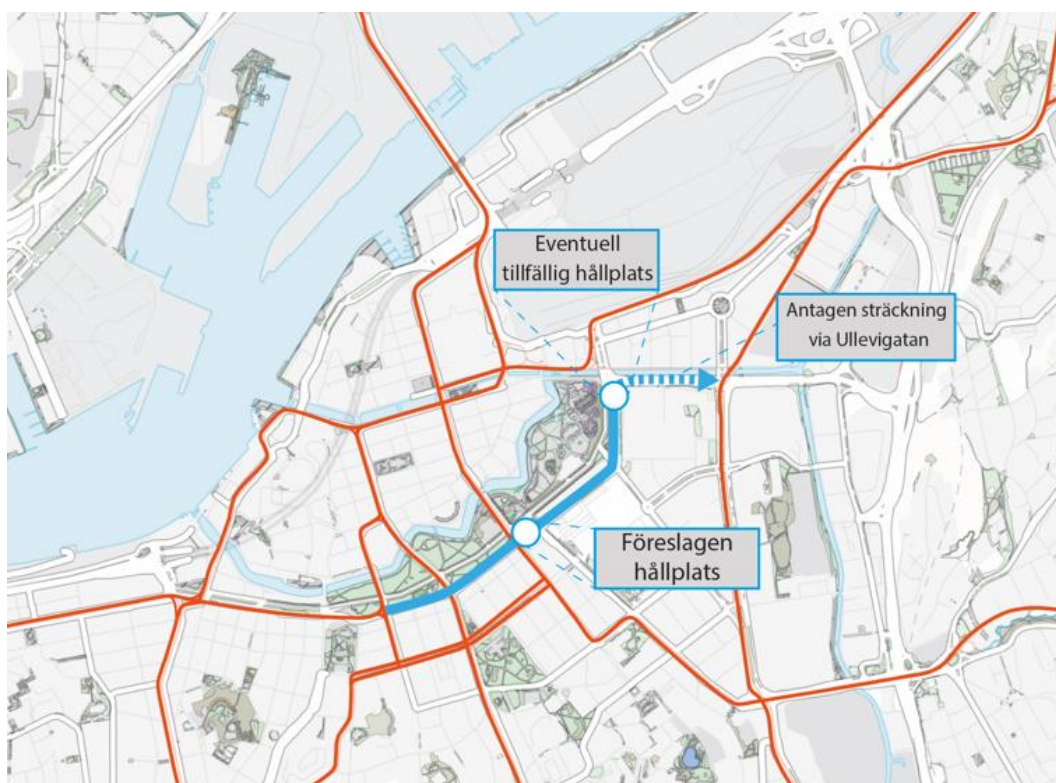


Figur 2. Bedömd ungefärlig geografisk avgränsning för genomförandestudie

Det finns i dagsläget inget ställningstagande kring hur den första etappen av Allélänken ska ansluta befintlig spårväg och hållplats Ullevi Norra. Genomförandestudien antas därför omfatta både Ullevigatan och Stampgatan. Huvudscenariot är att spårväg lokaliseras i Ullevigatan, men under studiens gång behöver ställningstagande om spårvägens lokalisering göras, bland annat utifrån kanalmursrenovering men även utifrån andra eftersträvaransvärda kvaliteter. Bedömningen i nuläget är att ställningstagande sker i stadsbyggnadsnämnden, efter dialog med Västra Götalandsregionen och Västtrafik.

Antalet hållplatser och lokalisering av dessa är inte fastställt. I förstudien antas att hållplatser placeras vid Avenyn respektive Åkareplatsen, men det är sannolikt att en tillfällig hållplats ungefärligen vid Gamla Ullevi behöver byggas innan dess att länken är fullständigt utbyggd.

För att Allélänken ska leda till önskvärd avlastning av Brunnsparken och Drottningtorget krävs att länken ansluter till snabbspåret. Det antas ske vid Åkareplatsen, och utgöra etapp 2 av länken. I dagsläget finns inte planeringsmässiga förutsättningar för att påbörja en genomförandestudie även för nästa etapp av länken. Bland annat behöver dagens broar, Stampbroarna, över kanalen rivas och nya anläggas för att spårväg ska kunna inrymmas. Dessutom behöver spårvägens anspråk avvägas mot andra kvaliteter på platsen. En särskild förstudie för Drottningtorget och Åkareplatsen pågår, och vid ett framtida ställningstagande skulle genomförandestudien kunna utökas för att omfatta även den geografien. Det fordrar emellertid ytterligare politiska beslut i stadsbyggnadsnämnden och kommunfullmäktige. Vidare planering av den första etappen av Allélänken är emellertid inte avhängigt planeringsbeslut för etapp 2.



Figur 3. Etapp 1 av spårväg i Allétråket

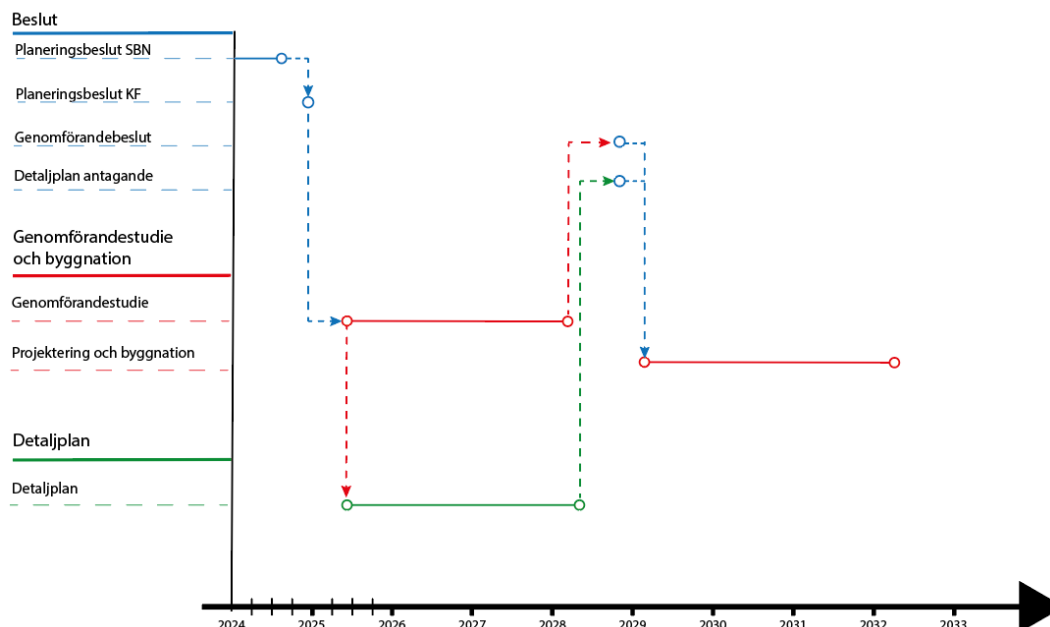
Utbyggnad av spårväg i Allétråket förutsätter detaljplanestöd för hela spårvägssträckningen. Det antas att genomförandestudien beställer detaljplan från planavdelningen och därmed sätter ramarna för detaljplanens omfattning. Detaljplanen bedöms hantera själva spåranläggningen och intressen i dess direkta närhet, dock ingen tillkommande exploatering längs sträckan.

Utbyggnad av den första etappen av Allélänken bedöms, enligt framtagna kalkyler, kosta cirka 1,1 miljarder kronor. I kostnadskalkylen ingår förutom byggnation av själva spårvägen även ombyggnad av Nya Allén samt anslutande vägar. Kalkylen omfattar även byggnation av ny spårväg i Ullevigatan. Det är dock värt att beakta att kostnadskalkylen togs fram i ett tidigt skede, där vissa tekniska och genomförbarhetsmässiga förutsättningar fortfarande är oklara. Omfattningen av exempelvis ledningar som kan behöva hanteras är en osäkerhet som behöver studeras närmare under genomförandestudien. Vidare kan hantering av träd som berörs av Allélänken vara en faktor som både kan leda till ökade kostnader och projektförseningar.



Figur 4. Fotomontage, Allélänken vid Avenyn

Stadsbyggnadsförvaltningen gör bedömningen att en första etapp av Allélänken skulle kunna finnas på plats och öppna för trafik ungefärligen åtta år efter det att planeringsbeslut fattas i kommunfullmäktige. Genomförandestudie bedöms ta cirka två till tre år att ta fram och detaljplan cirka tre år.



Figur 5. Möjlig tidplan för Allélänken inklusive beroenden och behov av beslut

De tidsmässiga riskerna avser bland annat risk för överklaganden av detaljplanen, där frågan om länkens påverkan på riksintresse och biotopskyddade alléer är central. Vidare kan avsaknad av säkerställd extern finansiering för projektering och byggnation av spårvägen leda till förseningar.

Spåranläggningen är tillståndspliktig och en förutsättning för att få tillstånd hos Transportstyrelsen är att stadsmiljöförvaltningens säkerhetsordning med säkerhetsstyrning och säkerhetsbestämmelser följs från planering till slutförande. Säkerställande av att anläggningen följer stadsmiljöförvaltningens regelverk och att spårvägen är kompatibel med nuvarande anläggning antas ske inom ramen för genomförandestudien.

### **Behov av kommande ställningstaganden**

Genomförandestudien omfattar ett relativt stor geografiskt område. För att projektet ska kunna gå vidare till projektering och byggnation krävs ett antal ställningstaganden, vilka genomförandestudien behöver förhålla sig till.

Följande ställningstaganden bedöms aktualiseras och tas upp för beslut i stadsbyggnadsnämnden under genomförandestudiens gång:

- Antal hållplatser och lokalisering av dessa
- Spårväg i Stampgatan eller Ullevigatan

I förstudien för spårvägen har antagande om hållplatserna lokaliseringar gjorts, men inget beslut har fattats. Ställningstagande kring detta kommer att behöva ske. Behov av justering eller borttagande av befintliga hållplatser i första hand vid Avenyn behöver också studeras.

I förslag till planeringsbeslut ansluter Allélänkens första etapp till hållplats Ullevi Norra. Anslutning kan ske antingen genom att länken ansluter till befintliga spår i Stampgatan, genom en ny bro över kanalen, eller genom att ny spårväg anläggs i Ullevigatan. Huvudscenario är att spårvägen lokaliseras i Ullevigatan, bland annat då det ur kanalmursrenoveringens perspektiv är fördelaktigt att lägga spår där. Renoveringen underlättas, och risken för förgävesinvesteringar minskar. Beslutsunderlag som beskriver för- och nackdelar med respektive alternativ ska tas fram och nämndbehandlas. Underlag tas fram av stadsbyggnadsförvaltningen.

Behov av ytterligare ställningstaganden kan uppkomma under genomförandestudien.

### **Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning**

Spårvägssystemet i Göteborg är hårt belastat, med fulla vagnar och små möjligheter att utöka trafikeringen under högtrafik. Kapacitetsbristen är en följd av spårvägssystemets uppbyggnad, där nästan samtliga av dagens spår och linjer angör Brunnsparken och Drottningtorget. Det får till konsekvens att kollektivtrafiken blir störningskänslig, och förutsättningarna att omhänderta en växande befolkning och ett ökat resande försämrats. Problemet är särskilt stort för resor i öst-västlig riktning - till och från nordöstra Göteborg, östra centrum samt sydvästra Göteborg.

Såväl befolkningsprognos som politiska mål om bostadsbyggande och ökat hållbart resande indikerar att efterfrågan på kollektivtrafikresor kommer att bli än större, vilket ytterligare förstärker dagens situation och problem.

Ny spårväg i Alléstråket är av central betydelse för att avlasta Brunnsparken och Drottningtorget och skapa ökad kapacitet i kollektivtrafiksystemet. Allélänken skapar en ny körväg för spårtrafiken i centrala Göteborg som undviker dagens flaskhalsar. Restiderna för de linjer som trafikerar länken blir betydligt kortare än idag, och fler turer kan trafikera spårvägssystemet som helhet. Genom Allélänken kan kollektivtrafiken på ett bättre sätt möta det resandebehov som uppstår när staden får fler arbetsplatser och en växande befolkning.

Allélänkens utformning och hastighet behöver anpassas för att säkerställa att spårvägen inte utgör en barriär för fotgängare och cyklister. Ambitionen är att spårvägen ska vara en integrerad del av staden och stadsstrukturen. De radiella stråken behöver värnas. Vid byggnation ska påverkan på trädalléer och intrång i grönområden minimeras.

Planeringsbeslut är en förutsättning för att fortsatt planering av Allélänken ska kunna ske. Beslut krävs för att genomförandestudie och detaljplaner ska kunna påbörjas, vilka i sin tur skapar de planeringsmässiga ramarna för en framtida byggnation.

Fortsatt arbete förutsätter att parallellt beslut fattas av Västra Götalandsregionen som kollektivtrafikmyndighet. Enligt gällande spårvägsavtal har Göteborgs Stad och regionen ett gemensamt ansvar för att utveckla spårvägssystemet och för att hitta finansieringslösningar. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att extern finansiering, statlig eller annan, behöver tillkomma för realisera projektet. Regionen har spelat in objektet till nationell plan för transportsystemet, i syfte att söka statlig medfinansiering.

Henrik Kant

Jenny Adler

Stadsbyggnadsdirektör

Avdelningschef Strategi och taktik