

Yttrande

(Socialdemokraterna, Vänsterpartiet, Miljöpartiet)

2025-02-26

Nr 5

Yttrande angående justering av Sverigeförhandlingsobjekt Citybuss Norra Älvstranden

Yttrandet

Det rödgröna styret ser positivt på att kollektivtrafiken byggs ut i Göteborg med både spårväg och buss. Det är av stor vikt att utbyggnad av kollektivtrafiken kommer till gagn för olika områden i staden, det gäller inte minst i socioekonomiskt utsatta område där samhällsutbyggnaden spelar en viktig roll för att minska eftersatthet och klyftor. Det är viktigt att fortsätta arbeta för stärkta förbindelserna mellan Biskopsgården, Länsmansgården och resten av staden.

Det rödgröna styret förutsätter därför att man i det fortsatta arbetet fortsätter att se över möjligheten att förlänga spårvägen, det gäller exempelvis en fortsättning till Ivarsbergsmotet eftersom det skulle ge stora positiva effekter för trafiksystemet i stort



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2025-01-31

Diarienummer SLK-2024-01228

Handläggare

Fredrik Nielsen

Telefon: 031-368 01 80

E-post: fredrik.nielsen@stadshuset.goteborg.se

Justering av Sverigeförhandlingsobjekt Citybuss Norra Älvstranden

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Stadsdirektören får i uppdrag att i styrelsen för Sverigeförhandlingen inleda förhandling om en justering av objekt Citybuss – BRT Norra Älvstranden västra och nordvästra, utifrån inriktningen i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.
2. Kommunstyrelsen får mandat att fatta beslut om godkännande av överenskommelse/avtal för en justering av objekt Citybuss – BRT Norra Älvstranden västra och nordvästra.
3. Exploateringsnämnden får i uppdrag att återkomma till kommunfullmäktige med ett nytt genomförandebeslut. Framtagande av genomförandebeslutet förutsätter godkännande av en justering av objektet av samtliga parter i storstadsavtalet för Sverigeförhandlingen.

Sammanfattning

Citybuss – BRT Norra Älvstranden västra och nordvästra (Lindholmen – Ivarsbergsmotet – Vårväderstorget) är ett av tre kollektivtrafikobjekt inom storstadsavtalet med Sverigeförhandlingen. Den 17 december 2024 fattade Stadsbyggnadsnämnden beslut om att föreslå kommunfullmäktige att förhandla med Västra Götalandsregionen och staten genom Sverigeförhandlingen om en justering av nuvarande objekt. Det nya förslaget till objekt, som är framtaget i samverkan med bland andra Västra Götalandsregionen/Västtrafik, består av olika delar som tillsammans ersätter det nuvarande objektet, förbättrar framkomligheten för busstrafiken samt tillför ändamålsenlig kapacitet i kollektivtrafiknätet:

- Spårväg Lindholmen – Eriksberg
- Buss Lindholmen – Bräcke – Biskopsgården samt i Andromedagatan

Den nya inriktningen är beräknad att hålla sig inom den redan avtalade investeringsvolymen om 700 mnkr i 2016-01 prisnivå, men bedöms skapa en större nytta inom ramen för samma investeringsvolym.

Förslaget till beslut innebär att stadsdirektören ges i uppdrag att i styrelsen för Sverigeförhandlingen inleda förhandling med Västra Götalandsregionen och staten om en justering av nuvarande objekt, utifrån inriktningen i föreliggande tjänsteutlåtande.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Kostnaden för planering, projektering, ledningsflytt samt byggnation av spårväg Lindholmen – Eriksberg och busstråk Lindholmen – Bräcke – Biskopsgården samt Andromedagatan har bedömts kosta 900 mnkr i prisnivå 2024-10. Avtalat utrymme i det befintliga objektet i Sverigeförhandlingen, *Citybuss – BRT Norra Älvstranden västra och nordvästra*, är 700 mnkr i prisnivå 2016-01, vilket motsvarar cirka 929 mnkr i prisnivå 2024-10 uppräknat med konsumentprisindex. Det nya förslaget beräknas därmed rymmas inom den avtalade investeringsvolymen, inklusive tillägg för osäkerheter.

Planering av spårväg längs sträckan Lindholmen – Eriksberg kommer att utgå från det pågående projektets slutförda genomförandestudie, som innefattade förberedelse för spårväg, men en komplettering av genomförandestudien för att omhänderta spårvägsutbyggnaden kommer att behöva genomföras inför kommande genomförandebeslut. I samband med den kompletterande genomförandestudien kommer fördjupade kostnadsberäkningar att ske.

Förgäveskostnader om uppskattningsvis cirka 5 mnkr kommer att uppstå på grund av att den geografiska omfattningen ändras. Förändringen innebär inga förändrade bedömningar avseende kapitalkostnadskonsekvenserna för staden, utan motsvarar fortsatt cirka 3 mnkr per år.

Vad avser årliga drift- och underhållskostnader bedömdes dessa i det tidigare förslaget som marginella då staden redan hade drift och skötsel av befintliga anläggningar i geografin. Ett förändrat innehåll med en spåranläggning innebär högre drift- och underhållskostnader och beräknas öka schablonmässigt över tid med cirka 8,7 mnkr per år. De ökade drift- och underhållskostnaderna finansieras av Västra Götalandsregionen (Västtrafik) inom ramen för rådande banavtal.

Bedömning ur ekologisk dimension

Området för den föreslagna spårutbyggnaden är redan idag tätbebyggt med många boende och verksamheter, där det finns detaljplaner som medför ungefär 2 000 nya bostäder och ungefär 10 000 kvm ny verksamhetsyta. Även i förslagets busstråk finns planer på bostäder, men dessa befinner sig i tidigare skeden. Förslaget bedöms stödja en överflyttning från bil till kollektivtrafik och därmed bidra positivt stadens övergripande målsättningar enligt översiktsplan samt miljö- och klimatprogrammet.

Bedömning ur social dimension

Genom den nya inriktningen skapas ännu bättre förutsättningar för de som bor eller arbetar i området att ta sig med kollektivtrafik mellan olika målpunkter i staden, vilket bidrar till en mer sammanhållen stad. Inriktningen binder samman Eriksberg med övriga delar av Hisingen och Göteborg genom spårvägsnätet. Den nya inriktningens stråk för buss binder samman Norra Älvstranden med Lundby genom en snabbare och kortare resa mellan Lindholmen – Bräcke – Biskopsgården. Att binda samman Norra Älvstranden med Lundby är en utpekad rekommendation i översiktsplanen. Jämfört med det pågående projektet innebär förslaget en snabbare förbindelse (uppskattningsvis 2-3 minuter) mellan Lindholmen – Biskopsgården genom det nya busstråket.

Bilaga

Stadsbyggnadsnämndens handlingar 2024-12-17 § 799

Ärendet

Ärendet innefattar ett förslag till justering av Sverigeförhandlingens kollektivtrafikobjekt Citybuss – BRT Norra Älvstranden västra och nordvästra. Förslaget innebär en förändring från citybuss Lindholmen – Ivarsbergsmotet – Vårväderstorget till att anlägga spårväg mellan Lindholmen – Eriksberg och att skapa ett busstråk mellan Lindholmen – Bräcke – Biskopsgården samt i Andromedagatan. Förslaget är framtaget av stadsbyggnadsförvaltningen i samverkan med exploateringsförvaltningen, stadsmiljöförvaltningen, Älvstranden Utveckling AB, Västtrafik och Västra Götalandsregionen inom ramen för projektstyrelsen för objektet.

Beskrivning av ärendet

År 2018 skrev Göteborgs Stad, Västra Götalandsregionen och staten under storstadsavtal för Göteborg inom Sverigeförhandlingen, som bland annat innefattar kollektivtrafikobjekt Citybuss – BRT Norra Älvstranden västra och nordvästra. Objektet har genom Sverigeförhandlingen en finansiering om 700 mnkr (prisnivå 2016-01), fördelat staten 350 mnkr, Västra Götalandsregionen 175 mnkr och Göteborgs Stad 175 mnkr. Statens medfinansiering är baserat på ett bostadsåtagande om 5 840 färdigställda bostäder till år 2035, som är knutna till åtgärdens influensområde¹.

Den nuvarande planeringen för objektet, i enlighet med Sverigeförhandlingens avtal, är att bygga ett citybusstråk mellan Lindholmen – Ivarsbergsmotet – Vårväderstorget i enlighet med figur 1 nedan:



Figur 1: Innehåll i nuvarande Sverigeförhandlingsobjekt Citybuss Norra Älvstranden västra och nordvästra. Projektet bygger stråk för citybuss som är förberedd för spårväg.

Kommunfullmäktige fattade den 21 mars 2024 § 112 genomförandebeslut för etapp 1.1 för objektet, som innefattar att bygga ett buskörfält mellan Lindholmen – Östra Eriksbergsgatan/Kvarnpirsgatan, förberett för spårväg. I samband med genomförandebeslutet togs även beslut om pendelcykelstråk Hisingsbron –

¹ Bostadsåtagandet kan enligt avtalet med Sverigeförhandlingen förlängas till år 2040.

Älvsborgsbron. Föreliggande ärende hanterar enbart en föreslagen förändring av citybusstråket/busskörfältet.

I samma ärende togs även beslut om objektsgenomförandeavtal för kollektivtrafikobjekt Citybuss Norra Älvstranden västra och nordvästra mellan Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen som tydliggör ramar för projektet som helhet. Avtalet reglerar även samverkan mellan Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen för delar som inte hanterats i tidigare beslutade ramavtal och objektsavtal inom Sverigeförhandlingen.

Inom Sverigeförhandlingen ingår även kollektivtrafikobjekt Spårväg och citybuss Brunnsbo – Linné, som är uppdelad i tre etapper; Brunnsbo – Hjalmar Brantingsplatsen, Frihamnen – Lindholmen samt Lindholmen – Linnéplatsen (inklusive Lindholmsförbindelsen).

I delprojekt Frihamnen – Lindholmen byggs för närvarande spårväg för sträckan i en separat körbana, som innebär att busstrafik i Lindholmsallén kommer att köras i blandtrafik med bilar. Västtrafik och Västra Götalandsregionen har i detta sammanhang identifierat att citybussen i Lindholmsallén därmed inte kommer att uppnå den standard och framkomlighet som tidigare planerats. Utifrån detta bildades en arbetsgrupp mellan Västtrafik/Västra Götalandsregionen och stadsbyggnadsförvaltningen för att ta fram alternativa lösningar till citybuss genom Lindholmsallén.

Förslag till justering av objektet

Den 17 december 2024 fattade stadsbyggnadsnämnden beslut om att föreslå kommunfullmäktige att förhandla med Västra Götalandsregionen och staten genom Sverigeförhandlingen om en justering av nuvarande objekt. Det nya förslaget till objekt, som även har behandlats inom ramen för projektstyrelsen för citybussobjektet, består av olika delar som tillsammans ersätter det nuvarande objektet, förbättrar framkomligheten för busstrafiken samt tillför ändamålsenlig kapacitet i kollektivtrafiken:

- Spårväg Lindholmen – Eriksberg
- Buss Lindholmen – Bräcke – Biskopsgården samt i Andromedagatan

Den nya inriktningen är beräknad att hålla sig inom den redan avtalade investeringsvolymen om 700 mnkr i 2016-01 prisnivå, men bedöms skapa en större nytta inom ramen för samma investeringsvolym.



Figur 2 Förslag till ny inriktning: Spårväg Lindholmen - Eriksberg, buss Lindholmen – Bräcke – Biskopsgården samt buss i Andromedagatan. Den svarta linjen motsvarar spårväg och den blå linjen buss.

Föreslagen sträckning för spårväg mellan Lindholmen – Eriksberg, ersätter kollektivtrafikkörfält för buss. Innan detaljprojekteringen är genomförd finns en osäkerhet kring hållplatsernas exakta placering. Förslaget innebär spårväg på gräsbanvall, där eventuell buss längs samma sträcka kör i gatan intill i blandtrafik. Behoven av att köra buss parallellt med spårväg bedöms dock vara begränsad. Det bedöms inte vara möjligt att inom nuvarande investeringsvolym anlägga en mittförlagd spårväg till Eriksberg, då detta skulle innebära en alltför omfattande ombyggnad av hela gatusektionen.

Den föreslagna sträckningen för buss mellan Lindholmen – Bräcke – Biskopsgården, går utmed Stålhandskegatan, Bräckevägen och Blidvädersgatan. Förslaget innebär att buss kör i blandtrafik på befintliga gator med begränsad biltrafik där framkomligheten bedöms vara god även i framtiden. Inom Biskopsgården kan körvägen framgent justeras beroende på stadsutvecklingen. Förslaget innehåller en ombyggnad av korsningen Sotérusgatan – Stålhandskegatan, så att bussen kan passera korsningen prioriterat. Sträckningen för buss omfattar även en 250 meter ny bussgata i Andromedagatans förlängning västerut mot Cronackergatan. Åtgärden innehåller en hållplats utmed bussgatan, vilket medför att befintlig gång- och cykelbro över hamnbanan och Lundbyleden förlängs ungefär 10 meter söderut över den nya gatan. I den östra änden av Andromedagatan, i höjd med Regnbågsgatan, innehåller förslaget en hållplats, som blir viktig för byten mellan buss och spårväg.

Förslagets effekter

Restiderna för kollektivtrafiken i området bedöms totalt sett minska med det nya förslaget jämfört med det nuvarande projektet Citybuss – BRT Norra Älvstranden västra och nordvästra delen².

Spårvägens högre kapacitet och förlängningen av spåren till Eriksberg medför att behovet av busstrafik minskar i stråket. Detta innebär färre bussar genom Lindholmen, Backaplan, Frihamnen, över Hisingsbron och genom centrala Göteborg, vilket bidrar till att frigöra kapacitet i systemet.

I PM ”Innehållsförändring Sverigeförhandlingsobjekt Citybuss – BRT Norra Älvstranden västra och Nordvästra” (bilaga 1) anges följande:

*”Arbetsgruppen har identifierat att om spårvägen förlängs från Lindholmen till Eriksberg i det planerade Citybusstråket, så minskar behovet av citybuss i Lindholmsallén. Spårvägssträckningen till Eriksberg har i en tidigare utredning bedömts vara samhällsekonomiskt lönsam.”*³

Skulle spårvägen endast kunna förlängas till exempelvis Nordviksgatan finns det dock fortsatt behov av kollektivtrafik (busstrafik) med hög turtäthet från västra Eriksberg till de centrala delarna av Göteborg, vilket medför endast en marginell avlastning av Lindholmsallén från busstrafik”.

Det är därmed nödvändigt för spårvägstrafiken att nå fram till Västra Eriksberg (Valskvarnsgatan/ Säterigatan) för att uppnå de önskvärda effekterna av minskat behov av busstrafik i stråket Eriksberg – Lindholmsallén – Centrum.

Vårväderstorget, Kyrkbytorget och Eriksbergs centrum är utpekade som tyngdpunkter i översiktsplanen, varav de två sistnämnda nås på ett bättre sätt med det nya förslaget. Översiktsplanen rekommenderar att binda samman Norra Älvstranden med Lundby genom kollektivtrafik och gång- och cykelstråk. Förslaget innebär en generell förstärkning av kopplingen till Lundby. I översiktsplanen omnämns en effektiv användning av befintlig infrastruktur och att en omdaning av gaturummen kan ske till förmån för mer yteffektiva transportslag. Dessa aspekter bedöms gynnas av förslaget då spårväg har högre kapacitet än buss.

Restiden mellan Västra Eriksberg – Biskopsgården bedöms öka, men detta väntas drabba få resenärer och effekten bedöms därför vara liten. Biskopsgården får däremot en bättre koppling till Lindholmen med det nya förslaget.

Det finns positiva beroenden till det projekt som bygger Lindholmsförbindelsen, då fortsatt spårväg västerut i princip är en förutsättning för att kunna hitta bra framtida trafiklösningar i den västra änden av Lindholmsallén. Vid kommande anslutning av Lindholmsförbindelsen till spåranläggningen vid Lindholmen kommer den vändslinga som nu håller på att färdigställas vid Lindholmen att behöva flyttas. Därav är det positivt om föreliggande förslag även kan hantera frågan om en flytt av vändslingan till Eriksberg.

² För mer information om restider se bilaga 1, PM ”Innehållsförändring Sverigeförhandlingsobjekt Citybuss - BRT Norra Älvstranden västra och nordvästra”, sid 13.

³ Ny spårväg på Hisingen (2013)

Förslagets bedömda kostnader

Bedömd kostnad är 900 mnkr i prisnivå 2024-10, varav 800 mnkr avser spårutbyggnaden och 100 mnkr avser åtgärder för buss. Storleksordningen för de föreslagna åtgärderna för buss kan revideras och eventuellt anpassas i förhållande till kostnaderna för spårutbyggnaden, då spårutbyggnad fram till Valskvarnsgatan/Säterigatan är nödvändig för att uppnå de önskvärda effekterna av att kunna minska behovet av bussar genom Lindholmsallén. I samband med komplettering av genomförandestudien kommer fördjupade kostnadsberäkningar att ske, inför kommande genomförandebeslut.

Vid bedömningen av kostnader har följande beaktats: nya/ändrade detaljplaner, projekteringsutredning, ledningsflytt, nya hållplatser för buss respektive spårvagn, reglerhållplats för buss vid Vårvaderstorget, gatuuträkning vid korsning Sotérusgatan, förlängning av gång- och cykelbro, anpassning samt förlängning av Andromedagatan, anläggning av 2 500 meter dubbelspår (gräsbanvall) kontaktledningar, vändslingor, likriktarstationer, samt projekt- och byggledning.

Tidplan

Nuvarande projekt för Citybuss Norra Älvstranden mellan Lindholmen – Ivarsbergsmotet – Vårvaderstorget har en tidplan med färdigställande av objektet som helhet till år 2031, där etapp 1 Citybuss Lindholmen – Eriksberg enligt tidigare genomförandebeslut skulle kunna vara färdigställd under år 2026.

Stadsbyggnadsnämnden har i sitt ärende angett en tidplan för det nya förslaget, där spårvägen mellan Lindholmen – Eriksberg kan tas i drift år 2033 och busstråket 2028-2030. Den angivna tidplanen är baserad på ett godkännande i Sverigeförhandlingens styrelse i mitten av 2025. Även om stadsledningskontoret ser det som möjligt att styrelsen kan behandla frågan om justering vid styrelsemötet i juni 2025, så behöver frågan även beslutas hos respektive part under andra hälften av 2025, innan Exploateringsnämnden kan återkomma med ett nytt genomförandebeslut.

Process för förhandling i Sverigeförhandlingens styrelse

Sverigeförhandlingens styrelse för storstadsavtal Göteborg består av 1 ledamot samt 1 ersättare per part från Göteborgs Stad, Västra Götalandsregionen och staten. Stadens ledamot i styrelsen är stadsdirektören och ersättare är avdelningschefen för avdelning Stora Projekt på exploateringsförvaltningen.

Förslaget till beslut i föreliggande ärende innebär att stadsdirektören ges i uppdrag att inleda om en justering av objekt Citybuss – BRT Norra Älvstranden västra och nordvästra, utifrån inriktningen i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande. Förutsatt att parterna kan komma överens i styrelsen så ska förhandlingen leda fram till en överenskommelse/ett tilläggsavtal om justering av objektet inom Sverigeförhandlingens storstadsavtal som ska godkännas av respektive part.

Tillståndprocess spåranläggning

Enligt SFS 1990:1157, Lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, är det spårinnehavaren som ska säkerställa att säkerhetsordningen följs, vilket inkluderar krav på planering, utförande och drift. Stadsmiljöförvaltningen bär det juridiska ansvaret för spåranläggningen och hanterar tillståndprocessen gentemot Transportstyrelsen. 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 ska därför ske inom kommande steg med komplettering av genomförandestudie, projekteringen och byggnation av projektet. Det är därför av stor vikt att en samordning sker i kommande process mellan exploateringsförvaltningen och stadsmiljöförvaltningen så att processen följer gällande regelverk som stadsmiljöförvaltningen har för utökning av spårvägsanläggningen, så att tillstånd kan godkännas av Transportstyrelsen. Risken för att föreliggande förslag till utökning av spåranläggningen inte ska få tillstånd bedöms dock vara låg.

Stadsledningskontorets bedömning

Stadsledningskontoret delar stadsbyggnadsnämndens bedömning att föreliggande förslag skapar en mer robust och effektivare kollektivtrafik i stråket Lindholmen – Eriksberg, samt i stråket Lindholmen – Bräcke – Biskopsgården. Stadsledningskontoret noterar att förslaget innebär en försämring i stråket Västra Eriksberg – Biskopsgården, jämfört med nuvarande projekt, men att detta väntas drabba relativt få resenärer. Nyttorna med det nya förslaget bedöms därför vara större än de negativa effekterna. Stadsledningskontoret ser också att förslaget är framtaget i samverkan med Västra Götalandsregionen/Västrafik som kollektivtrafikmyndighet har huvudansvar för planeringen av kollektivtrafik i regionen.

Stadsledningskontoret anser att den föreslagna förändringen är motiverad, men det är i sammanhanget viktigt att exploateringsförvaltningen nu säkerställer att projektet inte lägger mer förgäveskostnader på en fortsatt planering för etapp 1 utifrån det tidigare antagna genomförandebeslutet för citybuss Lindholmen – Eriksberg.

Utöver genomförandebeslutet för den första etappen av objektet fattade kommunfullmäktige även beslut om ovan nämnda objektsgenomförandavtal tillsammans med Västra Götalandsregionen. I beslutet angavs även att *”Exploateringsnämnden bemyndigas att fatta beslut om eventuella framtida justeringar av objektsgenomförandavtalet, förutsatt att den totala investeringsvolymen för objektet i Sverigeförhandlingen på 700 mnkr (2016-01 års prisnivå) inklusive riskreserv ej överskrids”*. Stadsledningskontoret vill påpeka att Exploateringsnämnden därmed behöver säkerställa att nämnden tillsammans med Västra Götalandsregionen tar fram och beslutar om ett nytt objektsgenomförandavtal som speglar de överenskomna justeringarna för objektet, förutsatt att parterna fattar beslut om justering.

Stadsledningskontoret bedömer att det förhandlingsmandat som ges till stadsdirektören är att återkomma till kommunstyrelsen med ett förslag till justerat objekt, utifrån inriktningen i föreliggande tjänsteutlåtande, som fortsatt håller sig inom de nu avtalade 700 mnkr (prisnivå 2016-01). Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen ges mandat att godkänna kommande överenskommelse/avtal för att exploateringsnämnden skyndsamt ska kunna ställa om nuvarande projekt och återkomma till kommunfullmäktige med ett nytt genomförandebeslut.

Kostnadsberäkningarna som nu är gjorda för förslaget ska fördjupas och säkerställas av inom komplettering av genomförandestudie samt detaljprojektering.

Stadsbyggnadsnämnden framför i sitt ärende att storleksordningen för de föreslagna åtgärderna för buss kan revideras och eventuellt anpassas i förhållande till kostnaderna för spårutbyggnaden.

Spårutbyggnad fram till Valskvarnsgatan/Säterigatan är nödvändig för att uppnå de önskvärda effekterna för att kunna minska behovet av bussar genom Lindholmsallén.

Stadsledningskontoret delar bedömningen att det behöver säkerställas att spårvägen når de västra delarna av Eriksberg för att nå önskad effekt av det nya förslaget, och att spårutbyggnaden inom projektet därmed bör prioriteras inom ramen för de avtalade 700 mnkr. Skulle det visa sig att kostnaderna för spårutbyggnaden i slutändan innebär en minskad investeringsvolym för busstråket behöver staden och Västra Götalandsregionen föra en dialog om möjliga lösningar för busstråket.

Magnús Sigfússon

Eva Hessman

Direktör Särskilda uppdrag

Stadsdirektör

§ 799 Ärendenummer SBF-2024-00996

Justering av Sverigeförhandlingsobjekt Citybuss Norra Älvstranden

Beslut

I stadsbyggnadsnämnden

1. Stadsbyggnadsnämnden godkänner ny inriktning för objekt Citybuss - BRT Norra Älvstranden västra och nordvästra, till spårväg Lindholmen – Eriksberg och stråk för buss Lindholmen – Bräcke – Biskopsgården samt i Andromedagatan.
2. Stadsbyggnadsnämnden föreslår kommunfullmäktige att godkänna den nya inriktningen och ge stadsdirektören i uppdrag att i Sverigeförhandlingens styrelse förankra justeringen av objekt Citybuss – BRT Norra Älvstranden västra och nordvästra i enlighet med den nya inriktningen för objektet. Stadsdirektörens uppdrag att förankra justeringen förutsätter att motsvarande beslut fattas inom Västra Götalandsregionen. Investeringsvolymen för objektet kvarstår vid de i Sverigeförhandlingen avtalade 700 mnkr i prisnivå 2016–01.
3. Stadsbyggnadsnämnden föreslår kommunfullmäktige att ge exploateringsnämnden i uppdrag ta fram ett nytt genomförandebeslut i enlighet med den nya inriktningen för objektet. Framtagande av nytt genomförandebeslut förutsätter godkännande av justeringen i Sverigeförhandlingens styrelse.

Skäl till beslut

Nämnden beslutar i enlighet med de skäl som anges i förvaltningens tjänsteutlåtande.

Handlingar

1. Förvaltningens tjänsteutlåtande daterat 2024-11-21, med bilaga.
2. Yttrande S, V, MP inskickat till SBN 2024-12-17, protokollets bilaga 8.

Beslutsgång

Ordföranden föreslår att nämnden ska besluta att bifalla tjänsteutlåtandet och finner att nämnden beslutar i enlighet med ordförandens förslag.

Yttrande

S V MP

2024-12-17

Yttrande angående justering av Sverigeförhandlingsobjekt Citybuss Norra Älvstranden

Vi ställer oss positiva till tjänsteutlåtandets förslag och förutsätter att man i det fortsatta arbetet fortsätter att se över möjligheten att förlänga spårvägen till Ivarsbergsmotet, eftersom det skulle ge stora positiva effekter för trafiksystemet i stort.

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2024-11-21

SBN 2024-12-17

Diarienummer SBF-2024-00996

Handläggare

Michael Forss

Telefon: 031-368 26 97

E-post: michael.forss@stadsbyggnad.goteborg.se

Justering av Sverigeförhandlingsobjekt Citybuss Norra Älvstranden

Förslag till beslut

I stadsbyggnadsnämnden

1. Stadsbyggnadsnämnden godkänner ny inriktning för objekt *Citybuss - BRT Norra Älvstranden västra och nordvästra*, till spårväg Lindholmen – Eriksberg och stråk för buss Lindholmen – Bräcke – Biskopsgården samt i Andromedagatan.
2. Stadsbyggnadsnämnden föreslår kommunfullmäktige att godkänna den nya inriktningen och ge stadsdirektören i uppdrag att i Sverigeförhandlingens styrelse förankra justeringen av objekt *Citybuss – BRT Norra Älvstranden västra och nordvästra* i enlighet med den nya inriktningen för objektet. Stadsdirektörens uppdrag att förankra justeringen förutsätter att motsvarande beslut fattas inom Västra Götalandsregionen. Investeringsvolymen för objektet kvarstår vid de i Sverigeförhandlingen avtalade 700 mnkr i prisnivå 2016–01.
3. Stadsbyggnadsnämnden föreslår kommunfullmäktige att ge exploateringsnämnden i uppdrag ta fram ett nytt genomförandebeslut i enlighet med den nya inriktningen för objektet. Framtagande av nytt genomförandebeslut förutsätter godkännande av justeringen i Sverigeförhandlingens styrelse.

Sammanfattning

Projektstyrelsen för program Brunnsbo - Linné gav i december 2023 ett uppdrag att studera alternativ till citybuss genom Lindholmen. Stadsbyggnadsförvaltningen har tillsammans med Västra Götalandsregionen/Västrafik enats om ett förslag till ny inriktning för citybuss Norra Älvstranden. Förslaget innebär att anlägga spårväg mellan Lindholmen–Eriksberg och att skapa stråk för buss mellan Lindholmen–Bräcke–Biskopsgården samt i Andromedagatan. Förslaget medför att behovet av att köra citybuss genom Lindholmsallén försvinner, att Biskopsgården får en snabb bussförbindelse till Lindholmen samt att vissa busslinjer flyttar till Andromedagatan.

Förslaget kan förverkligas genom att justera Sverigeförhandlingsobjektet *Citybuss - BRT Norra Älvstranden västra och nordvästra*, vars nuvarande syfte är att bygga infrastruktur för citybuss mellan Lindholmen–Ivarsbergsmotet–Vårväderstorget. Objektet har en avtalad investeringsvolym om 700 miljoner kronor i prisnivå 2016–01, vilket motsvarar drygt 920 miljoner kronor i 2024–09 års prisnivå. För närvarande befinner sig objektet i planeringsskedet. En justering av objektet innebär därmed små förgäveskostnader i förhållande till nyttan. Förslaget bedöms kunna genomföras inom redan avtalad investeringsvolym.

Spårväg Lindholmen–Eriksberg bedöms kunna driftsättas ungefär 2033 och busstråk Lindholmen–Bräcke–Biskopsgården samt Andromedagatan ungefär 2028–2030.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Kostnaden för planering, projektering, ledningsflytt samt byggnation av spårväg Lindholmen–Eriksberg och busstråk Lindholmen–Bräcke–Biskopsgården samt Andromedagatan har bedömts kosta 900 mnkr i 2024–10 års prisnivå. Avtalat utrymme i det befintliga objektet i Sverigeförhandlingen, *Citybuss - BRT Norra Älvstranden västra och nordvästra*, är 700 mnkr i prisnivå 2016–01. Det kvarvarande utrymmet inklusive upparbetade kostnader (10 mnkr) för prisnivå 2024–09 är drygt 910 mnkr. Den nya inriktningen ryms alltså inom ursprungligt avtalad investeringsvolym, inklusive gängse osäkerhetstillägg. Fördjupad kostnadsberäkning kommer att göras vid detaljprojektering samt när detaljerna för den omkringliggande stadsutvecklingen blir kända, exempelvis för Västra Eriksbergsgatan där detaljplan för bostäder med mera är planerad att starta 2025. Vid behov kan de föreslagna bussåtgärdernas slutliga omfattning behöva anpassas till den tillgängliga investeringsvolymen, så att spårsatsningen går att genomföra. Planeringskostnaden avser detaljprojektering, framtagande av detaljplan eller ändring av detaljplan, för att möjliggöra spåranläggningens vändslingor och likriktarstationer. Exploateringsförvaltningen kommer att behöva beställa eller delta i pågående detaljplaner för att lösa behovet. Kostnaden för detaljplaner kan finansieras via Sverigeförhandlingsprojektet och har i ett initialt skede bedömts uppgå till ungefär 2 miljoner kronor.

Byggnationen av spårväg utgår från det pågående projektets slutförda genomförandestudie kompletterat med detaljprojektering. Förgäveskostnader om uppskattningsvis cirka 5 mnkr kommer dock uppstå på grund av att den geografiska omfattningen ändras.

Markförvärv krävs längs delar av spårsträckningen. Uppskattningsvis på samma nivå som krävs för det pågående projektet. Kostnaderna för dessa är för närvarande inte kända, men bärs av exploateringsförvaltningens avsatta medel för strategiska markförvärv. Processen för förvärv är redan i gång i samverkan med det pågående projektet. Den nya inriktningen ärver arbetet utan förgäveskostnader. Andra typer av markförvärv kan möjligen behövas för att möjliggöra vändslingor och likriktarstationer längs spårsträckningen. På förhand bedöms de vara av ringa omfattning.

Den statliga medfinansieringen för det nuvarande kollektivtrafikobjektet på totalt 350 mnkr i prisnivå 2016–01 baseras på ett bostadsåtagande om 5 840 färdigställda bostäder till år 2035, som är knutna till åtgärdens influensområde.¹ Den nya inriktningen väntas skapa fortsatt bra förutsättningar för bostadsbyggandet, stärka mobiliteten och därmed skapa fortsatt bra förutsättningar för den lokala och regionala utvecklingen.

De årliga drift- och underhållskostnaderna för förslaget till ny inriktning (spår samt stråk för buss) bedöms vara ungefär 9,5 miljoner kronor i 2023 års penningvärde.

Den nya inriktningen väntas få positiva konsekvenser för värdet på Göteborgs Stads mark längs Norra Älvstranden samt även genom Bräcke och Lundby.

¹ Enligt avtalet bidrar staten med 50 procent (350 mnkr), Västra Götalandsregionen med 25 procent (175mnkr) och Göteborgs Stad 25 procent (175mnkr).

Bedömning ur ekologisk dimension

Vid nyproduktion är det extra viktigt att stimulera hållbart resande. I området för den nya inriktningens spårutbyggnad finns detaljplaner som medför ungefär 2 000 nya bostäder och ungefär 10 000 kvm ny verksamhetsyta. Även i den nya inriktningens busstråk finns planer på bostäder, men dessa idéer befinner sig i tidigare skeden. Den nya inriktningen bedöms bidra positivt till att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen och därmed bidra positivt stadens övergripande målsättningar enligt översiktsplan och miljö- och klimatprogrammet. Utsläppen bedöms minska vid antagandet att fler personer åker kollektivt i förhållande till bil.

Den nya inriktningens spårväg föreslås anläggas i gräsbanvall, vilket jämfört med idag minskar mängden hårdgjord yta.

Bedömning ur social dimension

Genom den nya inriktningen skapas ännu bättre förutsättningar för de som bor eller arbetar i området att ta sig med kollektivtrafik mellan olika målpunkter i staden, vilket bidrar till en mer sammanhållen stad. Inriktningen binder samman Eriksberg med övriga delar av Hisingen och Göteborg genom spårvägsnätet. På sikt, med reservation för att linjedragningen inte är beslutad, kan området även bindas samman direkt med de södra delarna av Göteborg genom Lindholmsförbindelsen. Den nya inriktningens stråk för buss binder samman Norra Älvstranden med Lundby genom en snabbare och kortare resa mellan Lindholmen–Bräcke-Biskopsgården. Att binda samman Norra Älvstranden med Lundby är en utpekad rekommendation i översiktsplanen. Jämfört med det pågående projektet innebär förslaget en snabbare förbindelse (uppskattningsvis 2–3 minuter snabbare) mellan Lindholmen–Biskopsgården genom att busstråket blir kortare.

Bilagor

1. Innehållsförändring Sverigeförhandlingsobjekt *Citybuss - BRT Norra Älvstranden västra och nordvästra*.

Ärendet

Stadsbyggnadsnämnden ska ta ställning till ett förslag till ny inriktning för Sverigeförhandlingsobjektet *Citybuss - BRT Norra Älvstranden västra och nordvästra*.² Göteborgs Stad, representerat av stadsbyggnadsförvaltningen, och Västra Götalandsregionen/Västtrafik har under 2024 utrett alternativ till citybuss genom Lindholmsallén.

Beskrivning av ärendet

Uppdrag

Projektstyrelsen för program Brunnsbo-Linné, som bland annat styr Sverigeförhandlingsprojektet *spårväg och citybuss Frihamnen–Lindholmen*, väckte under slutet av 2023 frågan om att utreda alternativ för citybuss genom Lindholmsallén, eftersom citybuss inte får lika god framkomlighet och standard genom Lindholmen som Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen ursprungligen förväntat sig. En arbetsgrupp bestående av tjänstepersoner från stadsbyggnadsförvaltningen och Västra Götalandsregionen/Västtrafik fick i uppdrag att ta fram alternativa lösningar till att köra citybuss genom Lindholmsallén.

Bakgrund

2017 kom Göteborgs Stad, Västra Götalandsregionen och staten överens inom Sverigeförhandlingen om ett antal infrastrukturobjekt för spårväg, buss, linbana och cykel. Göteborg Stads motpresentation inom hela avtalet innebär 45 680 nya bostäder till 2035.³ Linbanan som objekt har sedan tidigare utgått.

I geografin för Lindholmen pågår just nu tre Sverigeförhandlingsprojekt, delprojekt *spårväg och citybuss Frihamnen–Lindholmen*, som befinner sig i entreprenadskedet, samt *BRT Citybuss Norra Älvstranden västra och nordvästra* och *pendlingscykelbana Norra Älvstranden (Hisingsbron-Älvsborgsbron)*, som båda befinner sig i planeringsskedet. Stråken för kollektivtrafikprojekten omnämns i Målbild Koll2035, som beskriver hur kollektivtrafikens stomnät föreslås utvecklas fram till 2035.

² Citybuss är ett av de framtida kollektivtrafikkoncepten som beskrivs i Målbild Koll2035.

Citybuss är en vidareutveckling av dagens stombussar, har hög turtäthet och trafikerar normalt stråk genom egna busskörfält.

BRT = Bus Rapid Transit är ett begrepp som används internationellt som ungefär motsvarar citybuss.

³ Enligt avtalet med Sverigeförhandlingen finns möjlighet att förlänga tiden för bostadsåtagandet till år 2040, om bostadsåtagandet inte nås till år 2035.



Figur 1 – Innehåll i nuvarande Sverigeförhandlingsobjekt Citybuss - BRT Norra Älvstranden västra och nordvästra. Projektet bygger stråk för citybuss som är förberedd för spårväg.

Den 21 mars 2024 fattade kommunfullmäktige ett genomförandebeslut för Citybuss - BRT Norra Älvstranden västra och nordvästra. En eventuell justering av objektet kräver politisk förankring och behandling inom Göteborgs Stad respektive Västra Götalandsregionen samt godkännande av Sverigeförhandlingens styrelse.

Förslag till ny inriktning

Stadsbyggnadsförvaltningen har tillsammans med Västra Götalandsregionen/Västtrafik enats om ett förslag till ny innehållsmässig och geografisk inriktning för Citybuss BRT Norra Älvstranden. En inriktning som även Västtrafik och exploateringsförvaltningen ställt sig bakom genom beslut i projektstyrelsen för citybussprojekten.⁴

Den nya inriktningen består av olika delar som tillsammans ersätter det nuvarande objektet, löser ut framkomlighetfrågan för buss genom Lindholmen samt tillför ändamålsenlig kapacitet i kollektivtrafiknätet:

- Spårväg Lindholmen–Eriksberg
- Buss Lindholmen–Bräcke–Biskopsgården samt i Andromedagatan

Den nya inriktningen håller sig inom den redan avtalade investeringsvolymen om 700 mnkr i 2016–01 prisnivå, men ger mer nytta för pengarna.

⁴ Beslutet fattades formellt vid möte den 2024-11-20. Sedan tidigare har stadsbyggnadsförvaltningens förvaltningsledning, stadsmiljöförvaltningen genom spårinnehavaren, Västtrafik genom sin styrelse samt beredningsgruppen samsyn ställt sig bakom förslaget. Förslaget har även passerat Beredningsgrupp GMP.



Figur 2 – Förslag till ny inriktning: Spårväg Lindholmen - Eriksberg, buss Lindholmen – Bräcke – Biskopsgården samt buss i Andromedagatan. Den svarta linjen motsvarar spårväg och den blåa linjen buss.

Föreslagen sträckning för spårväg mellan Lindholmen–Eriksberg, ersätter dagens kollektivtrafikkörfält för buss. Innan detaljprojekteringen är genomförd finns en osäkerhet kring hållplatsernas exakta placering. Förslaget innebär spårväg på gräsbanvall, där eventuell buss längs samma sträcka kör i gatan intill. Behoven av att köra buss parallellt med spårväg bedöms dock vara begränsad. Det bedöms inte vara möjligt att inom nuvarande investeringsvolym anlägga en mittförlagd spårväg till Eriksberg, då detta skulle innebära en alltför omfattande ombyggnad av hela gatusektionen. Skulle det visa sig att det finns tillräckliga medel eller är nödvändigt att bygga om gatusektionen på delar av sträckan så bedöms detta vara positivt ur ett stadsbyggnadsperspektiv samtidigt som kollektivtrafiken får färre konflikter med övrig trafik. Utmed Sannegårdsgatan och Östra Eriksbergsvägen finns redan bebyggelse utmed stora delar av sträckan, en övervägande andel är lägenheter i markplan. Bebyggelsen är uppförd med sidoförlagd kollektivtrafik (förberedd för spårväg) som förutsättning. Därför bedöms nyttan med en mittförlagd spårväg här bli begränsad.

Den föreslagna sträckningen för buss mellan Lindholmen–Bräcke–Biskopsgården, går utmed Stålhandskegatan, Bräckevägen och Blidvädersgatan. Förslaget innebär att buss kör i blandtrafik på befintliga gator med begränsad biltrafik där framkomligheten bedöms vara god även i framtiden. Inom Biskopsgården kan körvägen framgent justeras beroende på stadsutvecklingen. Förslaget innehåller en ombyggnad av korsningen Sotérusgatan–Stålhandskegatan, så att bussen kan passera korsningen prioriterat. Sträckningen för buss omfattar även en 250 meter ny bussgata i Andromedagatans förlängning västerut mot Cronackergatan. Åtgärden innehåller en hållplats utmed bussgatan, vilket medför att befintlig gång- och cykelbro över hamnbanan och Lundbyleden förlängs ungefär 10 meter

söderut över den nya gatan. I den östra änden av Andromedagatan, i höjd med Regnbågsgatan, innehåller föreslaget en hållplats, som blir viktig för byten mellan buss och spårväg.

Förslagets effekter

Restiderna för kollektivtrafiken i området bedöms minska totalt sett med den nya inriktningen jämfört med nuvarande projektet *Citybuss - BRT Norra Älvstranden västra och nordvästra delen*. Vilket kan förklaras med att restiden för buss och spårväg ofta är likvärdig i samma stråk, men att spårväg alltid har högre prioritet i trafikrummet. Åtgärderna och sträckningen för buss mellan Lindholmen–Bräcke–Biskopsgården innebär färre hållplatser, kortare sträcka och därmed en minskad restid med ungefär 2–3 minuter jämfört med pågående projekt.

Spårvägens högre kapacitet och förlängningen av spåren till Eriksberg medför att busstrafik med hög turtäthet inte behöver gå parallellt med spårvägen längs Norra Älvstranden. Positiva följdverkningar uppstår, vilket betyder färre bussar genom Lindholmen, Backaplan, Frihamnen, över Hisingsbron och genom centrala Göteborg.

Vårväderstorget, Kyrkbytorget och Eriksbergs centrum är utpekade som tyngdpunkter i översiktsplanen, varav de två sistnämnda nås på ett bättre sätt med förslag till ny inriktning. Översiktsplanen rekommenderar att binda samman Norra Älvstranden med Lundby genom kollektivtrafik och gång- och cykelstråk. Förslaget innebär en generell förstärkning av kopplingen till Lundby. I översiktsplanen omnämns en effektiv användning av befintlig infrastruktur och att en omdaning av gaturummen kan ske till förmån för mer yteffektiva transportslag. Dessa aspekter bedöms gynnas av förslaget då spårväg har högre kapacitet än buss.

Förslaget innebär en tidigare måluppfyllnad av Målbild Koll2035, som anger spårväg mellan Lindholmen–Biskopsgården i utblick för 2050, med tillägg att det sker på delar av sträckan och att Ivarsbergsmotet som bytespunkt inte nås med förslaget. Förslaget hindrar dock inte att spårvägen förlängs från Eriksberg till Biskopsgården i framtiden.

Förslagets bedömda kostnader

Bedömd kostnad är 900 miljoner kronor i 2024–10 prisnivå, varav 800 mnkr avser spårutbyggnaden och 100 mnkr avser åtgärder för buss. Storleksordningen för de föreslagna åtgärderna för buss kan revideras och eventuellt anpassas i förhållande till kostnaderna för spårutbyggnaden, då spårutbyggnad fram till Valskvarnsgatan/Säterigatan är nödvändig för att uppnå de önskvärda effekterna för bussar genom Lindholmsallén.

Vid bedömningen av kostnader har följande beaktats: nya/ändrade detaljplaner, projekteringsutredning, ledningsflytt, nya hållplatser för buss respektive spårvagn, reglerhållplats för buss vid Vårväderstorget, gatuuträkning vid korsning Sotérusgatan, förlängning av gång- och cykelbro, anpassning samt förlängning av Andromedagatan, anläggning av 2 500 meter dubbelspår (gräsbanvall) kontaktledningar, vändslingor, likriktarstationer, samt projekt- och byggledning.

Genomförande

I stycket nedan anges en möjlig tidplan för genomförande. Tidplanen förutsätter att förslaget godtas politiskt och godkänns av Sverigeförhandlingens styrelse under mitten av 2025.

För spårutbyggnaden bedöms planering, projektering och detaljplanläggning kunna pågå mellan 2025–2029. Därefter följer byggskedet. Spårväg Lindholmen-Eriksberg bedöms kunna tas i drift omkring 2033. Hela sträckan bedöms kunna byggas i en etapp, möjligen med undantag för sträckningen i Västra Eriksbergsgatan, där detaljplan för bostäder med mera bedöms starta 2025.

För busstråken bedöms planering, projektering och byggnation kunna pågå 2025–2027, eventuell detaljplanläggning kan medföra gör att någon deletapp skjuts fram tid. Busstråken bedöms i sin helhet kunna tas i drift omkring år 2028–2030.

Risker

Detaljplan

Kollektivtrafikstråket Lindholmen-Eriksberg är sedan länge förberett för spårväg, men i gällande detaljplaner finns inget utpekade område för likriktarstationer och vändslingor, vilket kräver detaljplan. Detaljplaneriskerna bedöms vara på medelnivå och får främst påverkan på tidplanen, som förskjuts om arbetet tar längre tid än 3–4 år och/eller överklagas, men riskerar även att påverka spårutbyggnadens slutliga längd om utbyggnaden behöver ske etappvis i stället för i en etapp. För de utpekade stråken för buss är detaljplanerisken låg, då byggnation sannolikt kan ske utan ny eller ändrad detaljplan.

Ökade kostnader för ledningsomläggningar

Ledningsomläggningar kommer att bli aktuellt i spårstråket. Risken för högre kostnader än de beräknade är låg och bedöms enbart kunna påverka tidplan eller innehåll marginellt.

Markinlösen mer komplext och dyrare än förväntat

Markinlösen kommer bli aktuellt i spårstråket för tillkommande anläggningar såsom likriktarstationer och vändslinga eller vändslingor. Inom pågående projekt sker samordning med exploateringsförvaltningen avseende markinlösen längs sträckningen. Utöver planerad markinlösen kan omstöpnings av projektet medföra ytterligare inlösen blir aktuellt. Det finns alltid risker förknippade med kostnaderna och när markinlösen kan ske i tid. Risken bedöms som låg och bedöms påverka genomförandet marginellt.

Spåranläggningens tillståndsgivning

Spåranläggningar är tillståndspliktiga. 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 bör ske inom ramen för projekteringen av projektet. Risken för att spåranläggningen inte skulle få tillstånd bedöms i detta skede vara låg.

Nya anspråk/krav på projektet

Under genomförandet av projektet finns risk att nya kostnadsdrivande önskemål, krav eller anspråk kommer att ställas på projektet. Risken bedöms vara låg om exploateringsförvaltningen under genomförandet av den nya inriktningen i tidigt skede är överens med samtliga berörda parter kring förutsättningarna och vilka frågor som projektet ska hantera respektive inte hantera.

Beroenden till andra projekt

Det finns positiva beroenden till det projekt som bygger Lindholmsförbindelsen, då fortsatt spårväg västerut i princip är en förutsättning för att kunna hitta bra framtida

trafiklösningar i den västra änden av Lindholmsallén. Lindholmsförbindelsen kommer vid byggnationen dessutom att behöva ta ytor i anspråk vid Ceresgatan/Lindholmsallén som idag utgörs av bussgata och den nybyggda vändslangan. En realisering av förslaget medför att behov av vändslinga kan samordnas mellan de båda projekten. Den nya inriktningen är även beroende av pågående detaljplan för spårväg Lindholmen - Linnéplatsen, delområde Lindholmen.

Ytterligare planering som har ett beroende till förslaget är exempelvis förslag till kommande detaljplan för *Bostäder m.m. vid Västra Eriksbergsgatan och Säterigatan, Eriksberg*⁵, de ej genomförda detaljplanerna för bostäder och verksamheter vid Säterigatan och Celsiusgatan, eventuell kommande stadsutveckling vid Sotérusgatan, stadsutvecklingen inom Lindholmen med eventuellt parkstråk, utvecklingen enligt planprogram Biskopsgården samt stegvist införande av metrobuss genom hållplatserna på Andromedagatan.

Påverkan pågående projekt i området

Spårväg och citybuss Frihamnen–Lindholmen, bedöms inte påverkas av föreslagen ändring.

Lindholmsförbindelsen, en del av program Spårväg och citybuss Brunnsbo–Linné via Lindholmen, bedöms påverkas positivt enligt stycket ovan och därtill färre tillfälliga lösningar under sin byggnation.

Citybuss - BRT Norra Älvstranden västra och nordvästra justeras enligt förslaget. Eftersom projektet förbereder för spårväg utökas det pågående arbetet med detaljprojektering, så att förberedelser för alla spårspecifika anläggningar omfattas, såsom kontaktledningar, likriktarstationer och vändslangor.

Pendlingscykelbana Norra Älvstranden (Hisingsbron-Älvsborgsbron) är i planeringsskedet (det vill säga samma skede som citybuss-projektet) och bedöms kunna fortsatt samordnas med det justerade citybuss-projektet.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Kollektivtrafiksystemet i Göteborg är hårt belastat och en successiv utbyggnad av systemet krävs där det gör störst nytta. Enligt översiktsplanen bör yteffektiva trafikslag främjas, såsom spårväg.

Förslaget till ny inriktning är avvägd och godkänd på tjänstepersonsnivå och tillgodoser parternas intressen i det aktuella geografiska området. Den planerade citybussen genom Lindholmsallén ersätts av den förlängda spårvägen till Eriksberg och kompletterande stråk för buss mellan Lindholmen –Bräcke–Biskopsgården samt i Andromedagatan. För Göteborgs Stads del säkras fortsatt goda förutsättningar för bostadsbyggande i det aktuella stråket genom att kunna erbjuda medborgarna kapacitetsstark och attraktiv kollektivtrafik med god yttäckning. För genomförandet av förslaget krävs inga ytterligare medel från någon av parterna utöver de redan avtalade.

För att den nya inriktningen ska kunna genomföras krävs, förutom ett godkännande i stadsbyggnadsnämnden och kommunfullmäktige, parallella och motsvarande beslut av Västra Götalandsregionen som kollektivtrafikmyndighet samt att inriktningen godkänns

⁵ Framgår som större projekt enligt stadsbyggnadsförvaltningens förslag till startplan för 2025.

av Sverigeförhandlingens styrelse. Därutöver krävs även att stadsmiljönämnden, i sin roll som spårinnehavare och med de juridiska mandaten för anläggningen enligt lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg (SFS 1990:1157), ställer sig bakom en utökning av spårvägsnätet. Enligt förhandsdiskussioner med stadsmiljöförvaltningen ser de preliminärt inga hinder att utöka nätet i enlighet med förslaget.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att det finns en god chans att i Sverigeförhandlingens styrelse justera inriktningen av objektet, eftersom det handlar om samma geografiska område och att de ekonomiska delarna av det redan ingångna avtalet inte påverkas.

Förslaget som helhet bedöms bidra till bättre förutsättningar för en överflyttning från bil till kollektivtrafik genom ökad kapacitet och yttäckning för kollektivtrafiken. Förslaget bedöms också bidra bättre till målsättningen om att vägtrafikarbetet ska minska med 25 procent enligt Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram än pågående projekt.

Henrik Kant

Jenny Adler

Stadsbyggnadsdirektör

Avdelningschef Strategi och taktik



Innehållsförändring Sverigeförhandlingsobjekt Citybuss - BRT Norra Älvstranden västra och nordvästra

**Spårväg Lindholmen-Eriksberg, buss Lindholmen-
Bräcke-Biskopsgården samt Andromedagatan**

2024-11-21

Sammanfattning

I projektstyrelsen för program *Brunnsbo - Linné* har det under flera år diskuterats vilken framkomlighet och standard som den framtida citybussen kommer att få genom Lindholmsallén. Diskussionen mynnade under december 2023 ut i ett uppdrag att studera alternativ till citybuss genom Lindholmen. Stadsbyggnadsförvaltningen och Västra Götalandsregionen/Västtrafik har enats om förslaget att justera satsningen på citybuss längs Norra Älvstranden för att i stället bygga spårväg Lindholmen - Eriksberg, skapa stråk för buss Lindholmen – Bräcke – Biskopsgården samt i Andromedagatan. Förslaget medför att behovet av att köra citybuss genom Lindholmsallén försvinner, att Biskopsgården får en snabb förbindelse till Lindholmen samt att vissa busslinjer flyttar till Andromedagatan.

Förslaget kan förverkligas genom att justera Sverigeförhandlingsobjektet *Citybuss - BRT Norra Älvstranden västra och nordvästra*, vars nuvarande syfte är att bygga infrastruktur för citybuss mellan Lindholmen – Ivarsbergsmotet – Vårvåderstorget. Objektet har en avtalad investeringsvolym om 700 miljoner kronor i prisnivå 2016–01, vilket motsvarar drygt 920 miljoner kronor i 2024–09 års prisnivå. För närvarande befinner sig objektet i planeringsskedet. En justering av objektet innebär därmed små förgäveskostnader i förhållande till nyttan. Förslaget bedöms att kunna genomföras inom redan avtalad investeringsvolym.

Spårväg Lindholmen – Eriksberg bedöms kunna driftsättas ungefär 2033 och busstråk Lindholmen – Bräcke – Biskopsgården samt Andromedagatan ungefär 2028–2030.

Innehåll

1	Inledning	4
1.1	Syfte	4
1.2	Uppdrag.....	4
1.3	Avgränsningar	4
2	Bakgrund.....	4
2.1	Sverigeförhandlingen.....	4
2.2	Målbild Koll2035	6
2.3	Linjenätsutredning Citybuss.....	6
2.4	Gropegårdsförbindelsen samt spår Vårväderstorget via Eriksberg.....	7
3	Överväganden.....	8
3.1	Inledning.....	8
3.2	Alternativ som beaktats av arbetsgruppen	8
3.3	Arbetsgruppens övergripande förslag	10
4	Förslag	11
4.1	Samlat förslag till ny inriktning	11
4.2	Kostnader	12
4.3	Effektbedömning samt måluppfyllelse.....	13
4.4	Angränsande projekt.....	17
4.5	Genomförandeplan	17
4.6	Risker	18

1 Inledning

1.1 Syfte

Syftet med dokumentet är att beskriva den inriktning som föreslås ersätta nuvarande Sverigeförhandlingsobjekt *Citybuss – BRT Norra Älvstranden, västra och nordvästra*, samt beskriva varför inriktningen valts.¹

1.2 Uppdrag

Projektstyrelsen för program Brunnsbo-Linné väckte under slutet av 2023 frågan om att utreda alternativ för citybuss genom Lindholmsallén, eftersom citybuss inte får lika god framkomlighet och standard genom Lindholmen som Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen ursprungligen förväntat sig.

I januari 2024 fick en arbetsgrupp bestående av tjänstepersoner från stadsbyggnadsförvaltningen och Västtrafik i uppdrag att ta fram alternativa lösningar till att köra citybuss genom Lindholmsallén.

1.3 Avgränsningar

Dokumentet innehåller enbart åtgärder för en tidshorisont då en justering av Sverigeförhandlingen kan ha trätt i kraft. Underlagets nivå motsvarar planering i tidigt skede.

2 Bakgrund

2.1 Sverigeförhandlingen

2017 kom Göteborgs Stad, Västra Götalandsregionen och staten överens inom Sverigeförhandlingen om bland annat spårväg och citybuss Norra Älvstranden centrala delen Linnéplatsen-Lindholmen-Brunnsbo, Linbana Järntorget-Wieselgrensplatsen (som sedermera har förhandlats om), Citybuss Backastråket och Citybuss Norra Älvstranden västra och nordvästra delen. I överenskommelsen ingår även åtta cykelobjekt. I Göteborg Stads motpresentation ingår 45 680 nya bostäder.

I området för Lindholmen pågår just nu tre Sverigeförhandlingsprojekt, delprojekt *spårväg och citybuss Frihamnen – Lindholmen*, *Citybuss – BRT Norra Älvstranden västra och nordvästra* samt *Pendlingscykelbana Norra Älvstranden (Hisingsbron-Älvsborgsbron)*

¹ BRT = Bus Rapid Transit

Projektet Frihamnen – Lindholmen, som avser bygga infrastruktur för citybuss och spårväg, är entreprenadskedet. Trafiköppning för spårväg planeras i slutet av 2025.



Figur 1 - Spårvägens sträckning och de tre hållplatserna mellan Frihamnen och Lindholmen i projekt Frihamnen – Lindholmen.

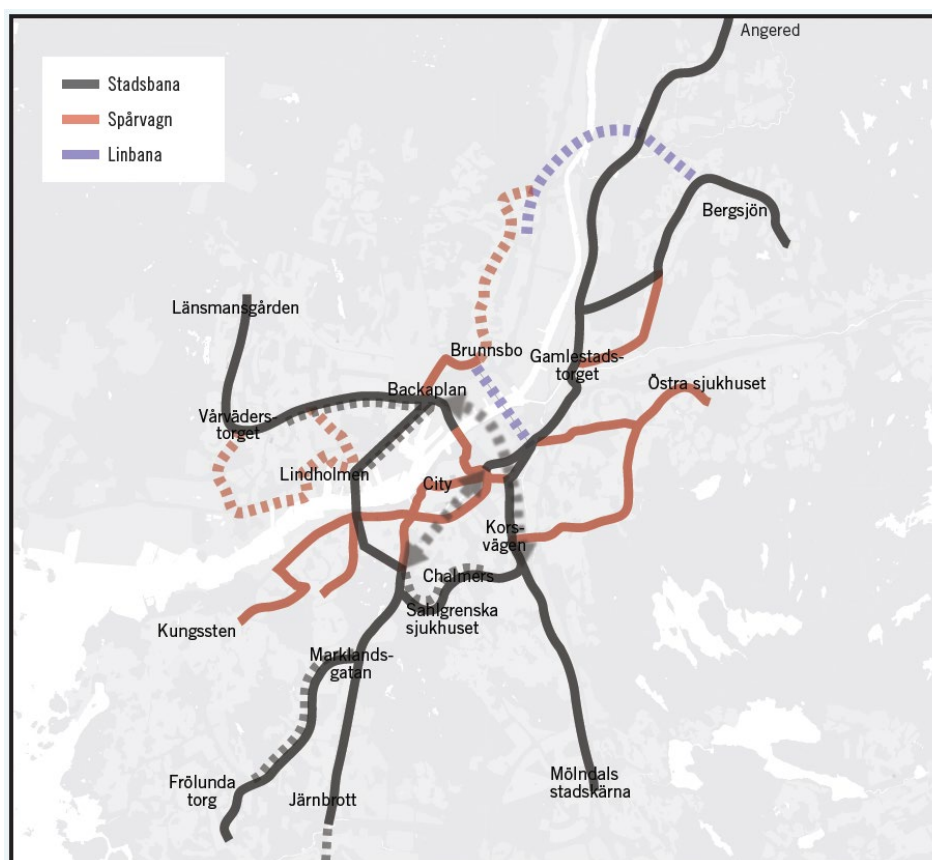
Nuvarande objekt *Citybuss - BRT Norra Älvstranden västra och nordvästra* är i planeringsskedet. Stadiet för Genomförandestudier (GFS) är avslutat och under hösten 2024 startar detaljprojekteringen. Projektet har delats upp i två etapper, etapp 1 som avser Lindholmen-Ivarsbergsmotet och etapp 2 mellan Ivarsbergsmotet-Vårväderstorget. Etapp 1 har i sin tur delats upp i två etapper för att bättre anpassas till utvecklingen av området omkring Eriksbergsdockan och Västra Eriksbergsgatan.



Figur 2 - Sverigeförhandlingsobjekt Citybuss - BRT Norra Älvstranden västra och nordvästra.

2.2 Målbild Koll2035

Målbild Koll2035, som antogs av Västra Götalandsregionen, Göteborgs Stad, Mölndals stad och Partille kommun 2018, beskriver hur kollektivtrafikens stomnät föreslås utvecklas fram till år 2035. I målbilden ingår citybusstråk Lindholmen – Eriksberg – Ivarsbergsmotet – Vårvåderstorget. I avsnittet ”Efter 2035 – Utblick 2050” återfinns två potentiella spårvägskopplingar, Gropegårdslänken och Vårvåderstorget via Eriksberg. Avseende Gropegårdslänken görs i målbilden bedömningen att nyttan fram till år 2035 inte motiverar en sådan investering. Målbilden beskriver att på längre sikt kan länken vara intressant för att öka robustheten och erbjuda fler resmöjligheter från Biskopsgården och Länsmansgården mot västra innerstaden och västra Göteborg. För spårväg Vårvåderstorget via Eriksberg nämns att det med tiden kan bli aktuellt med spårutbyggnad.

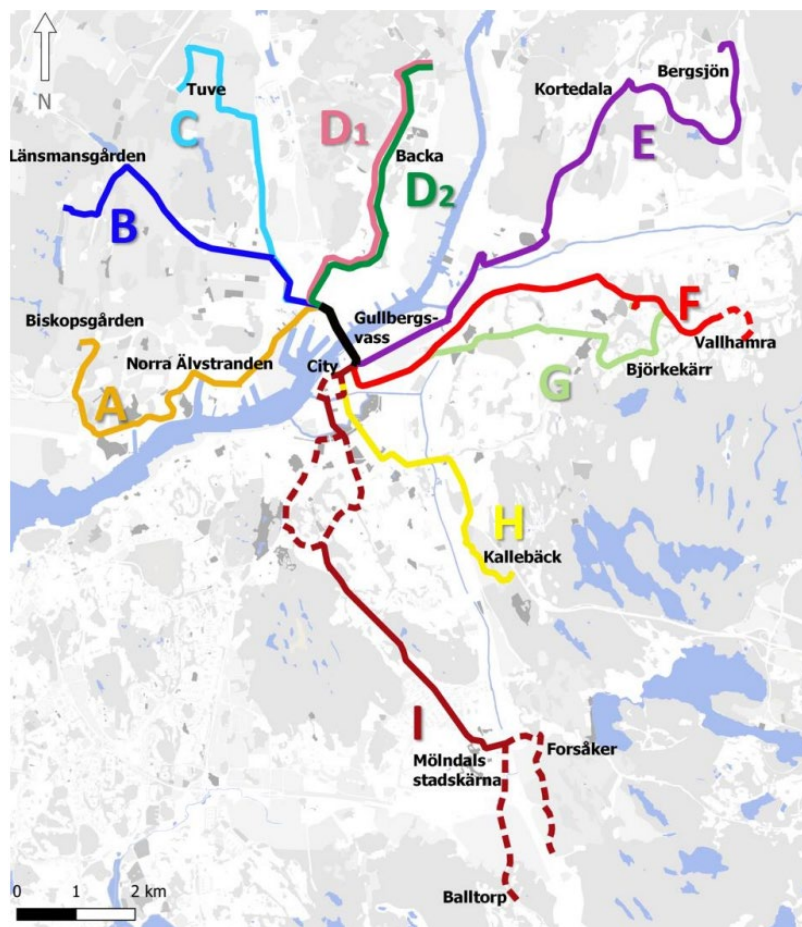


Figur 3 Målbild Koll2035. Från avsnittet "Efter 2035 - utblick mot 2050". Streckade linjer avser möjlig utveckling på längre sikt.

2.3 Linjenätsutredning Citybuss

Linjenätsutredning Citybuss slutfördes under 2021 och syftar till att beskriva vad ett införande av citybusskonceptet, i enlighet med Målbild Koll2035, innebär. I linjenätsutredningen beskrivs att citybussens roll främst väntas vara relevant för resor Biskopsgården – Eriksberg samt Biskopsgården – Lindholmen. I utredningens sammanfattning hamnar stråk A – Norra Älvstranden längst ner i prioriteringsordningen beroende på bedömda

svårigheter att uppnå tillräckligt god framkomlighet genom Lindholmsallén. Utredningen beskriver även att i relationen Biskopsgården – Lindholmen blir uppdraget mer av karaktären lokalresor och att transportbehoven eventuellt kan lösas med områdesbuss i stället.



Figur 4 – Linjenätsutredning Citybuss - analyserade stråk för buss. Stråk som har streckad linje utgör alternativa körvägar. (2021)

2.4 Gropegårdsförbindelsen samt spår Vårvaderstorget via Eriksberg

Under 2023 genomfördes en utredning av Gropegårdsförbindelsen samt spårväg till Vårvaderstorget via Eriksberg. Utredningen syftade till att beskriva de nyttorna med respektive stråk. Utredningens slutsats är att under de närmsta 20–30 åren kommer det sannolikt inte finnas behov av en Gropegårdsförbindelse för spår. Spårväg mellan Ivarsbergsmotet – Vårvaderstorget bedöms det inte heller finnas behov av inom samma tidshorisont. Däremot beskriver utredningen att det finns behov av spårväg Lindholmen - Eriksberg, i enlighet med resandeprognoser och den stadsutveckling som pågår. Utredningen beskriver också att en förlängning av spårvägen från Lindholmen till Eriksberg skulle medföra positiva systemeffekter för kollektivtrafiken, då en sådan satsning minskar behovet av busstrafik genom Lindholmen och vidare genom de centrala delarna av Göteborg.

3 Överväganden

3.1 Inledning

Projektstyrelsen för Brunnsbo-Linné väckte under 2023 frågan om att utreda alternativ för citybuss genom Lindholmsallén, eftersom citybuss inte får lika god framkomlighet och standard genom Lindholmen (Lindholmsallén) som förväntat. I det pågående projektet spårväg och citybuss Frihamnen-Lindholmen byggs spårväg i egen banvall med citybuss och andra bussar i blandtrafik på vardera sidan av spårvägen. Sedan tidigare har det utretts att bygga körbara spår genom Lindholmsallén. Detta avfärdades på grund av konsekvenserna i form av förlängd projekttid och ökad budget samt att det vid Lindholmsförbindelsens öppnande bedömdes bli för många bussar i spårvagnsspåren.

I januari 2024 tillsattes en arbetsgrupp bestående av tjänstepersoner från Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen/Västtrafik, för att ta fram alternativa lösningar till citybuss genom Lindholmsallén med högre komfort och framkomlighet. Detta kapitel beskriver vilka alternativ som övervägdes under arbetet. Det resulterande förslaget beskrivs djupare i kapitel 4.

3.2 Alternativ som beaktats av arbetsgruppen

3.2.1 Ändrad utformning eller tekniska lösningar

Med ändrad utformning avses huruvida själva utformningen av gatumiljön kan möjliggöra högre standard för buss genom Lindholmsallén. Exempelvis sidoförskjutningar, annan radie eller andra typer av hastighetsbegränsande åtgärder som i mindre utsträckning, än projekterad utformning, påverkar bussens komfort.

Andra tekniska lösningar skulle kunna vara geostaket² eller ISA³. Med geostaket är det möjligt att komma överens om digitala trafikregler inom ett geografiskt område, vilket bland annat har testats i Göteborg inom projekten ElectriCity och GeoSense.

Slutsats: Möten och diskussioner med sakkunniga inom utformning, trafiksäkerhet, samt mobilitetstjänster på stadsmiljöförvaltningen och stadsbyggnadsförvaltningen medförde att arbetsgruppen avfärdar alternativet som tänkbar lösning för att uppnå högre standard för buss i Lindholmsallén inom tidsramen 10–15 år. Utformning faller bort på grund av det begränsade utrymmet att göra förändringar av gatumiljön och att produktionen i nuvarande projekt kommit så långt att omtag förefaller orimligt. Tekniska lösningar faller

² Geostaket är ett samlingsbegrepp för ett digitalt definierat geografiskt område eller sträcka där fordon kan begränsas, styras eller informeras i dess framförande, baserat på digitala trafikregler eller överenskomna villkor. Systemet bygger på frivillighet.

³ Intelligent Speed Adaptation - ett system som varnar när föraren kör för fort. Alla nya bilmodeller som lanseras inom EU måste ha ISA-systemet installerat från och med juli 2022. Användandet av systemet bygger på frivillighet.

bort på grund av att det är blandtrafik. Hastigheten för bussar och lastbilar skulle rent praktiskt kunna styras eller kontrolleras med geostaket redan i närtid genom särskilda överenskommelser med operatörer och transportörer. Att kontrollera personbilars hastighet med hjälp av geostaket eller annan teknik ligger för långt fram i tiden juridiskt och praktiskt.

3.2.2 Flytt av stråk för citybuss till Andromedagatan

För stombuss, citybuss och expressbuss har arbetsgruppen identifierat att Andromedagatan i kombination med Polstjärnegatan och Ceresgatan samt i kombination med Cronackersgatan kan fungera som alternativ till det planerade stråket för buss genom Lindholmsallén, beroende på busslinjernas övriga sträckning och syfte.⁴

Andromedagatan byggdes 2022 och löper i en impedimentsyta utmed hamnbanan. Förutom i ändarna av gatan finns inga gång- och cykelpassager som medför hastighetssäkring. Att flytta stråket för citybuss till Andromedagatan förutsätter att hållplatser byggs i anslutning till Regnbågsgatan och cirkulationsplatsen vid Ceresgatan-Polstjärnegatan. På så vis kan resenärer komma nära både den västra och nordöstra delen av Lindholmsallén för start- respektive målpunkt samt för byten mellan buss och spårvagn.

Slutsats: Arbetsgruppen har bedömt att alternativet att flytta stråket för citybuss till Andromedagatan bör övervägas och sannolikt medför bättre framkomlighet och komfort jämfört med Lindholmsallén. Däremot bedöms inte alternativet ge full potential och på lång sikt kan en situation med ökad hastighetssäkring uppstå även i Frihamnen. Alternativet bedöms vara en bra lösning på kort sikt för stombuss och på längre sikt för expressbussar. Alternativet bedöms inte påverka bostadsåtagandet.

3.2.3 Spårvägen förlängs västerut från Lindholmen

Att bygga spårväg mellan Lindholmen – Biskopsgården skulle innebära en hög kostnad till (i dagsläget) begränsad nytta. Nyttan av kollektivtrafik med hög turtäthet mellan Ivarsbergsmotet – Vårväderstorget har i ifrågasatts i två studier under de senaste åren. Trafikanalyser vid utredning av Gropegårdsförbindelsen och spårväg till Vårväderstorget via Eriksberg (2023) visar att det inte finns resandeunderlag motsvarande citybuss mellan Biskopsgården och Västra Eriksberg. I Linjenätsutredning Citybuss (2021) anges att såväl från Vårväderstorget som från Lindholmen erbjuder spårvägen/stadsbanan mer attraktiva resealternativ till de centrala delarna av Göteborg. ”Utifrån gällande kunskapsläge framstår det som osäkert om detta resbehov motsvarar citybusstandard eller om transportbehoven kan lösas med områdestrafik”.

⁴ Stombuss, citybuss och expressbuss utgör delar av stomnätet i Göteborgs kollektivtrafiksystem. Stomnäten kännetecknas av hög turtäthet och hög kapacitet och knyter ihop storstadsområdets tyngre stråk med direktresor till centrala Göteborg.

Arbetsgruppen har identifierat att om spårvägen förlängs från Lindholmen till Eriksberg i det planerade Citybuss-stråket, så minskar behovet av citybuss i Lindholmsallén. Spårvägssträckningen till Eriksberg har i en tidigare utredning bedömts vara samhällsekonomiskt lönsam.⁵

Skulle spårvägen endast kunna förlängas till exempelvis Nordviksgatan finns det dock fortsatt behov av kollektivtrafik med hög turtäthet från västra Eriksberg till de centrala delarna av Göteborg, vilket medför endast en marginell avlastning av Lindholmsallén från busstrafik.

Ett tänkbart sätt att finansiera en förlängd spårväg från Lindholmen är att justera det nuvarande projektet *Citybuss - BRT Norra Älvstranden, västra och nordvästra*. En justering bedöms ha goda förutsättningar att kunna genomföras, eftersom nuvarande projekt har låg upparbetningsgrad, är kvar i planeringsstadiet och befinner sig i samma geografiska område. Dessutom bör det som hittills utretts inom ramen för projektet bör kunna återanvändas i hög grad även om den geografiska omfattningen förändras.

Slutsats: Att förlänga spårvägen västerut från Lindholmen till Eriksberg bedöms långsiktigt lösa intentionen att hitta alternativ till citybuss genom Lindholmsallén på ett tillfredsställande sätt. Linjenätet för kollektivtrafiken skulle i så fall justeras och kapaciteten för kollektivtrafiken ökar i Eriksberg, vilket minskar behovet av kompletterande busstrafik som kör parallellt med spårvägen längs Norra Älvstranden, inklusive Lindholmsallén. Detta bedöms få positiva systemeffekter även utanför det geografiska området (då antal bussar och busslinjer kan minska genom centrala Göteborg). Den avsatta budgeten för objekt Citybuss – BRT Norra Älvstranden, västra och nordvästra delen bedöms räcka för att för bygga spårväg Lindholmen – Eriksberg. Samtidigt medför en förändring av nuvarande objekt att resor mellan Lindholmen – Biskopsgården behöver tas om hand på lämpligt sätt genom en kompletterande och ändamålsenlig busstrafik. Att bygga spårväg tillsammans med ett kompletterande busstråk till Biskopsgården via Bräcke bedöms därmed ge fortsatt goda förutsättningar att uppnå bostadsåtagandet för Göteborgs Stad.

3.3 Arbetsgruppens övergripande förslag

Utredningen visar att det finns alternativ till citybuss genom Lindholmsallén, som möter uppdraget på ett tillfredsställande och långsiktigt hållbart sätt. Arbetsgruppen föreslår att förlänga spårvägen från Lindholmen till Eriksberg, skapa ett kompletterande stråk för buss Lindholmen – Bräcke – Biskopsgården samt i Andromedagatan. Kostnaderna för åtgärderna bedöms förhålla sig inom det befintliga projektets budget om 700 miljoner kronor (2016–01 prisnivå). Förslaget bedöms ge större trafikal nytta jämfört med befintligt projekt och bedöms även medföra fortsatt goda förutsättningar att uppnå bostadsåtagandet. Förslaget beskrivs mer detaljerat i nästa kapitel.

⁵ Ny spårväg på Hisingen (2013)

4 Förslag

4.1 Samlat förslag till ny inriktning

Det samlade förslaget till ny inriktning består av spårväg mellan Lindholmen - Eriksberg, åtgärder för buss Lindholmen – Bräcke – Biskopsgården samt åtgärder för buss i Andromedagatan. Förslaget ska ses som ett paket som justerar det nuvarande Sverigeförhandlingsobjektet *Citybuss - BRT Norra Älvstranden, västra och nordvästra delen*.



Figur 5 – Förslag till ny inriktning: Spårväg Lindholmen - Eriksberg, buss Lindholmen – Bräcke - Biskopsgården samt buss i Andromedagatan. Den svarta linjen motsvarar spårväg och den blåa linjen buss.

4.1.1 Spårväg Lindholmen - Eriksberg

Föreslagen sträckning för spårväg Lindholmen – Eriksberg, framgår av Figur 5. Innan projekteringen är genomförd finns en osäkerhet kring hållplatsernas exakta placering. Förslaget innebär spårväg på gräsbanvall, där eventuell buss längs samma sträcka kör i gatan.

Längs sträckningen ligger Ceresgatan, Sannegårdsgatan, Östra Eriksbergsgatan, Valskvarnsgatan och Västra Eriksbergsgatan. Kollektivtrafikkörfält finns idag i Ceresgatan, Sannegårdsgatan, Östra Eriksbergsgatan och Valskvarnsgatan. Den rådande gatusektionen i området innehåller gång- och cykelbana, körfält för bil samt sidoförlagd gata för buss. I Ceresgatan finns dock inga genomgående körfält för bil och i Västra Eriksbergsgatan finns i dagsläget inget utbyggt kollektivtrafikkörfält.

Det bedöms inte vara möjligt att inom nuvarande investeringsvolym anlägga en mittförlagd spårväg till Eriksberg, då detta skulle innebära en alltför omfattande ombyggnad av hela gatusektionen. Skulle det visa sig i ett senare skede att det finns tillräckliga medel eller är nödvändigt att bygga om gatusektionen på delar av sträckan så bedöms detta generellt vara positivt ur ett stadsbyggnadsperspektiv samtidigt som kollektivtrafiken får färre konflikter med övrig trafik. Utmed Sannegårdsgatan och Östra Eriksbergsvägen så finns dock redan bebyggelse utmed stora delar av sträckan, en övervägande del med lägenheter i markplan. Vidare är bebyggelsen uppförd med sidoförlagd kollektivtrafik som förutsättning. Därför bedöms nyttan med en mittförlagd spårväg här bli begränsad.

4.1.2 Buss Lindholmen – Bräcke – Biskopsgården

Föreslagen sträckning för buss mellan Lindholmen, Bräcke och Biskopsgården, enligt Figur 5, ska ses som preliminär utifrån den faktiska körvägen i respektive ände samt antal hållplatser och placeringen av dessa.

Längs sträckningen ligger Stålhandskegatan, Bräckevägen och Blidvädersgatan. Förslaget innebär att buss kör i blandtrafik på befintliga gator med begränsad biltrafik där framkomligheten för buss bedöms vara god även i framtiden. Inom Biskopsgården kan körvägen framgent justeras beroende på utvecklingen. Förslaget omfattar en ombyggnad av korsningen Sotérusgatan / Stålhandskegatan, så att busstrafik mellan Bräckevägen och Stålhandskegatan kan passera korsningen prioriterat. Förslaget omfattar även hållplatsåtgärder vid Vårväderstorget som ändhållplats.

Detta busstråk kan med fördel även användas för andra busslinjer mellan Bräckemotet och Lindholmen.

4.1.3 Buss Andromedagatan

Förslagen sträckning längs Andromedagatan omfattar en ungefär 250 meter ny bussgata i Andromedagatans förlängning västerut mot Cronackergatan. Åtgärden innehåller även en hållplats utmed bussgatan. Åtgärden medför att befintlig ramp för gång- och cykelbron över hamnbanan och Lundbyleden kommer i konflikt med den nya gatan och behöver förlängas ungefär 10 meter söderut. Förslaget omfattar även en hållplats i den östra änden av Andromedagatan i höjd med Regnbågsgatan.

Åtgärden innebär att bussar kör i blandtrafik på större delen av Andromedagatan och i eget körfält på det nya vägavsnittet.

4.2 Kostnader

Vid bedömningen av kostnader har följande beaktats, kostnader för nya/ändrade detaljplaner, projekteringsutredning, ledningsflytt, nya hållplatser för buss respektive spårvagn, reglerhållplats för buss vid Vårväderstorget, gatuuträkning vid korsning Sotérusgatan, förlängning av gång- och cykelbro vid

Andromedagatan, anpassning samt förlängning av Andromedagatan, anläggning av 2 500 meter dubbelspår (ej körbara) inklusive kontaktledningar, 1-2 vändslingor, 2 likriktarstationer, samt projekt- och byggledning.

Förslaget bedöms totalt kosta 900 miljoner kronor (prisnivå 2024–10), varav 800 mnkr för spårutbyggnaden och 100 mnkr för bussåtgärder. Omfattningen för de föreslagna åtgärderna för buss kan eventuellt anpassas i förhållande till kostnaderna för spårutbyggnaden. De önskvärda effekterna avseende minskat antal bussar genom Lindholmsallén uppstår först med en spårväg fram till Valskvarnsgatan/Säterigatan och det är därför viktigt att minst denna sträcka uppnås.

Kostnaden för den föreslagna justeringen bedöms alltså förhålla sig inom nuvarande budget (inklusive upparbetat) för Citybuss Norra Älvstranden västra och nordvästra delen, 700 miljoner kronor (prisnivå 2016–01).

4.3 Effektbedömning samt måluppfyllelse

4.3.1 Restid

Restiderna för kollektivtrafiken i området bedöms minska totalt sett med det samlade förslaget jämfört med det planerade projektet *Citybuss - BRT Norra Älvstranden västra och nordvästra delen*. Nedan görs en jämförelse av förslaget kontra det planerade projektet.

Restiden Lindholmen – Biskopsgården **minskar** med ungefär 2–3 minuter tack vare ungefär 1 km kortare körsträcka samt sannolikt färre hållplatser.

Restiden Lindholmen – Västra Eriksberg bedöms **minska något** på grund av spårvägens högre prioritet i trafikrummet, trots likvärdig sträcka.

Restiden mellan Västra Eriksberg – Biskopsgården bedöms **öka**, men detta väntas drabba få resenärer och effekten bedöms därför vara liten. Hur kompletterande busslinjer ser ut i framtiden är inte beslutat.

Restiden blir förändrad i nya relationer innehållande Bräcke. Restiden mellan Bräcke och Lindholmen respektive Biskopsgården **minskar** jämfört med planerat projekt.

4.3.2 Kapacitet, komfort och yttäckning

Förslaget, med spårväg till Eriksberg, innebär högre kapacitet i kollektivtrafiken längs Norra Älvstranden. Komforten för den stora majoriteten av resenärerna bedöms öka jämfört med den nu planerade sträckningen för buss, särskilt jämfört med Lindholmsallén som byggs med flera passager för gång- och cykel. Bussar med högre turtäthet (exempelvis expressbussar) kan trafikera Andromedagatan i stället för Lindholmsallén. Med föreslagna åtgärder uppnås högre komfort, minskad restid och färre konflikter med gång- och cykel jämfört med planerat projekt.

I stråket Lindholmen – Bräcke – Biskopsgården ökar utbudet av kollektivtrafik samtidigt som ett nytt kollektivtrafikstråk parallellt med Hjalmar Brantingsgatan och Norra Älvstranden, vilket innebär en bättre ”yttäckning” för kollektivtrafiken.

4.3.3 Avlastning av centrala snitt

Spårvägens högre kapacitet och förlängningen av spåren till Eriksberg medför att busstrafik med hög turtäthet inte behöver köra parallellt med spårvägen längs Norra Älvstranden. De positiva följdverkningarna som uppstår betyder färre bussar genom Lindholmen, Backaplan, Frihamnen, över Hisingsbron och genom centrala Göteborg.

På sikt, med reservation för att linjedragningen inte är beslutad, kan området mellan Lindholmen - Eriksberg även komma att bindas samman direkt med de södra delarna av Göteborg med spårväg genom Lindholmsförbindelsen, vilket också innebär viss avlastning av linjer som går till centrala Göteborg.

4.3.4 Bostadsåtagande, stadsutveckling och exploatering

Det finns indikationer på att spårtrafik jämfört med busstrafik kan ge högre fastighetsvärden, och därmed större möjlighet till stadsutveckling. Spårväg till Eriksberg bedöms öka potentialen för stadsutveckling och exploatering i Lindholmen – Eriksberg, som ingår i den *utvidgade innerstaden*. Positiva effekter på stadsutvecklingen väntas uppstå för Lindholmen med förslaget, då ytterligare utbyggd spårväg medför färre passerande bussar i Lindholmsallén och därmed bedöms möjligheterna öka för en omvandling av ena delen av Lindholmsallén till parkstråk (enligt översiktsplan). Dessutom finns tidiga idéer kring stadsutveckling kring Sotérusgatan – Bräckevägen, vilket också drar nytta av förslaget.

4.3.5 Förhållande till översiktsplan och andra styrdokument

4.3.5.1 Göteborgs Stads översiktsplan

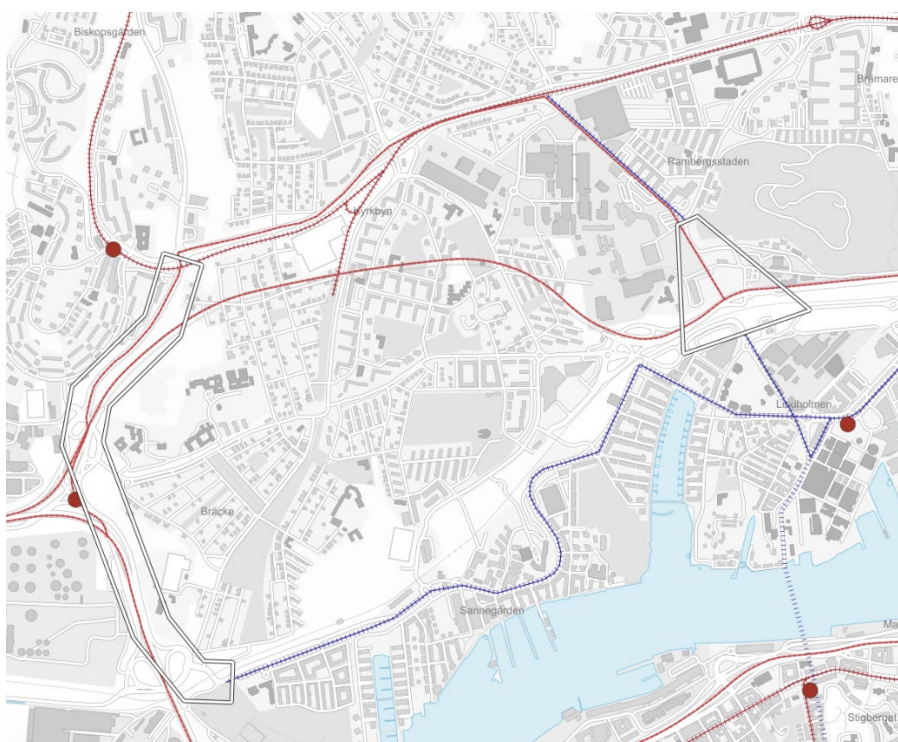
Vårväderstorget, Bräckemotet, Lindholmsplatsen, Lindholmen Pumpgatan är alla utpekade som systemviktiga punkter för kollektivtrafik i översiktsplanen. Dessa punkter kvarstår även med förslag till ny inriktning. Vårväderstorget, Kyrkbytorget och Eriksbergs centrum är utpekade som tyngdpunkter, varav de två sistnämnda nås på ett bättre sätt med förslaget. Sotérusgatan, som får en bättre kollektivtrafikkoppling med förslaget, är utpekad som ett omvandlingsstråk i översiktsplanen.

Översiktsplanens kapitel om innerstaden rekommenderar att binda samman Norra Älvstranden mot Lundby genom kollektivtrafik, gång- och cykelstråk. För kollektivtrafik kan detta sägas både förbättras och försämrats med förslaget.

Å ena sidan ingen direkt koppling mellan Ivarsbergsmotet – Vårvåderstorget, men å andra sidan förstärks kopplingen till Lundby generellt med förslaget.

I översiktsplanens tematiska inriktning om mobilitet och infrastruktur omnämns en effektiv användning av befintlig infrastruktur och att en omdaning av gaturummen kan ske till förmån för mer yteffektiva transportslag. Den yta som varje resa innebär har betydelse för stadens möjlighet att utvecklas och yteffektiva transportslag behöver därför prioriteras. Dessa aspekter bedöms gynnas av förslaget då spårväg har högre kapacitet än buss.

I översiktsplanens användningskarta framgår att förslaget till ny inriktning ligger i linje med det reservat för spårväg som finns längs med Norra Älvstranden. Spårväg i stråket tangerar även två utredningsområden för kommunikation, ett mellan Ivarsbergsmotet - Vårvåderstorget samt ett norr om Lindholmen. Om den nya inriktningen förverkligas behöver båda utredningsområdena beaktas, så att inte framtida spåranläggningar norrut i respektive område omöjliggörs. Det vill säga att det ska finnas möjlighet att förlänga spåret västerut från Eriksberg samt inte omöjliggöra en eventuell spårvägsväxel norrut i antingen den västra eller östra delen av Ceresgatan.



Figur 6. Översiktsplanens användningskarta, med vissa kartlager aktiverade. Blå linje innebär spårvägsreservat, röd linje anger anspråk för Metrobuss, vit linje anger utredningsområde för kommunikation där framtida läge inte är definierat och cirkeln innebär systemviktig bytespunkt för Metrobuss.

4.3.5.2 Målbild Koll2035

Förslaget innebär en tidigare måluppfyllnad av Målbild Koll2035, som anger spårväg mellan Lindholmen – Biskopsgården i utblick för 2050, med tillägg att det sker på delar av sträckan och att Ivarsbergsmotet som bytespunkt inte nås

med förslaget. I framtiden är det dock möjligt att förlänga spårvägen vidare från Eriksberg till Biskopsgården (via Eriksbergsmotet).

4.3.5.3 Miljö- och klimatprogrammet

En av målsättningarna i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram är att vägtrafikarbetet ska minska med 25% till 2030. En realisering av de föreslagna åtgärderna i den här rapporten ligger längre fram än så (se avsnitt 4.5), men bedöms ändå bidra bättre till målet än det nuvarande citybuss-projekt. Bättre förutsättningar för en överflyttning från bil till kollektivtrafik är att förvänta vid anläggning av spårväg samt att boende vid Bräckevägen får bättre förutsättningar att åka kollektivt med buss än i dag. Kollektivtrafiknätet bedöms bli mer ändamålsenligt och finmaskigt med förslaget.

4.3.6 Samhällsekonomisk bedömning

Den samhällsekonomiska bedömningen av förslaget utgår från Trafikverkets tidigare mall för samhällsekonomiska effekter, men är något anpassad utifrån stadens behov.

	Effekt	Bedömning	Kommentar
Effekt för resenärer, gods och persontransportföretag	Resenärer	Positiv effekt	I sin helhet förbättrad restid och därtill tillgänglighet till spårväg för Eriksberg. Bättre tillgänglighet till kollektivtrafik för Bräcke.
	Gods	Försumbar effekt	Åtgärden bedöms inte påverka godstrafik vare sig positivt eller negativt.
	Persontransportföretag	Positiv effekt	Åtgärden bedöms innebära effektivare trafikering för Västtrafik genom att citybusstrafik parallellt med spårväg genom Lindholmen och Frihamnen undviks. Vidare bedöms risken för trängsel i kollektivtrafiken minska i centrala Göteborg.
	Trafiksäkerhet	Försumbar effekt	Åtgärden bedöms inte påverka trafiksäkerheten vare sig positivt eller negativt.
Externa effekter	Klimat	Positiv effekt	Bättre utbud och kapacitet medför bättre förutsättningar för kollektivtrafik och därmed främjas hållbara resor.
	Stadsrum och stadsbild	Försumbar effekt	Åtgärdens inverkan på stadsrum och stadsbild bedöms vara försumbar.
	Stadsmässig integration	Positiv effekt	Nytt buss-stråk knyter ihop Lindholmen – Bräcke - Biskopsgården på ett bättre sätt än planerat objekt. Spårvägen förlängs från Lindholmen och Eriksberg integreras ännu bättre i kollektivtrafiksystemet och i innerstaden.

Effektbedömning
Stor positiv effekt
Positiv effekt
Försumbar effekt
Negativ effekt
Stor negativ effekt

4.4 Angränsande projekt

Det finns positiva beroenden till det projekt som bygger Lindholmsförbindelsen, då fortsatt spårväg västerut i princip är en förutsättning för att kunna hitta bra trafikala helhetslösningar i den västra änden av Lindholmsallén. Lindholmsförbindelsen kommer vid byggnationen dessutom att behöva ta markytor i anspråk vid Ceresgatan/Lindholmsallén som utgör bussgatan och den vändslinga som nu håller på att färdigställas. En realisering av förslaget medför att behov av vändslinga mellan de båda projekten kan samordnas. Den nya inriktningen är även beroende av pågående detaljplan för spårväg Lindholmen - Linnéplatsen, delområde Lindholmen.

Ytterligare planering som gynnas av förslaget genom högre kollektivtrafikkapacitet vid spårvägen är exempelvis förslag till kommande detaljplan för *Bostäder m.m. vid Västra Eriksbergsgatan och Säterigatan, Eriksberg*⁶, de ännu ej genomförda detaljplanerna för bostäder och verksamheter vid Säterigatan och Celsiusgatan samt stadsutvecklingen inom Lindholmen med eventuellt parkstråk i den norra delen av Lindholmsallén. Planering som gynnas av stråken för buss är eventuell kommande stadsutveckling vid Sotérusgatan, utvecklingen av södra Biskopsgården enligt planprogram Biskopsgården samt stegvist införande av Metrobuss genom hållplatserna på Andromedagatan.

4.5 Genomförandeplan

4.5.1 Spårväg Lindholmen - Eriksberg

Planeringen för utbyggnad av spårväg pågår till viss del då nuvarande projekt innebär spårvägsförberedelse med hänsyn bland annat till radier och hållplatslängder. Justering av nuvarande objekt innebär dock förändringar. Både den geografiska omfattningen och själva innehållet ändras. Innehållsmässigt tillkommer bland annat byggnation av spår, kontaktledningsstolpar, vändslinga (-or) och likriktarstationer. För de två sistnämnda tillkommer sannolikt ny eller ändrad detaljplan. Det kan behövas två vändslingor längs sträckningen. Utrymme och möjlighet för vändslingor bedöms i tidigt skede finnas längs Sannegårdsgatan, Valskvarnsgatan/Säterigatan eller Pölsebo. En likriktarstation bedöms i tidigt skede behöva detaljplanläggas och anläggas i höjd med Nordviksgatan och ytterligare en i höjd med Pölsebo (Londongatan/Maj på Malös gata) eller Säterigatan i väster.

⁶ Framgår som större projekt enligt stadsbyggnadsförvaltningens förslag till startplan för 2025.

För spårutbyggnaden bedöms planering, projektering och detaljplan kunna pågå mellan 2025–2029. Därefter följer bygg- och anläggningsperioden. Spårväg Lindholmen - Eriksberg bedöms kunna tas i drift omkring 2033. Hela sträckan bedöms kunna byggas i en etapp, möjligen med undantag för sträckningen i Västra Eriksbergsgatan, där detaljplan *Bostäder m.m. vid Västra Eriksbergsgatan och Säterigatan, Eriksberg* bedöms starta under 2025.

Tidplanen ovan förutsätter att den nya inriktningen för objektet godtas politiskt av Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen samt slutligen godkänns av Sverigeförhandlingens styrelse i mitten av 2025.

4.5.2 Busstråk Lindholmen – Biskopsgården och Andromedagatan

Busstråken Lindholmen – Biskopsgården och Andromedagatan är en geografisk utvidgning i förhållande till det nuvarande projektet. Åtgärderna bedöms inte behöva nya eller förändrande detaljplaner utöver redan pågående planering.

Planering, projektering och byggnation bedöms kunna starta 2025–2027 och buss-stråken bedöms därefter kunna trafikeras omkring år 2028. Om det skulle visa sig att kompletterande detaljplan behövs eller att det finns behov av att vänta in andra stadsutvecklingsinitiativ, förlängs genomförandet. Då kan det även bli aktuellt att dela in utbyggnaden i etapper. En eventuell förlängning av genomförandet bedöms vara i storleksordningen 2–3 år.

Tidplanen ovan förutsätter att den nya inriktningen för objektet godtas politiskt av Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen samt slutligen godkänns av Sverigeförhandlingens styrelse i mitten av 2025.

4.6 Risker

Följande projektrisker har identifierats för den föreslagna inriktningen:

Detaljplan: Kollektivtrafikstråket Lindholmen - Eriksberg är sedan länge förberett för spårväg, men i gällande detaljplaner finns inget utpekade område för likriktarstationer och vändslingor, vilket kräver detaljplan. Detaljplaneriskerna bedöms vara på medelnivå och får främst påverkan på tidplanen, som förskjuts om arbetet tar längre tid än 3–4 år och/eller överklagas, men riskerar även att påverka spårutbyggnadens slutliga längd om utbyggnaden behöver ske etappvis i stället för i en etapp. För de utpekade stråken för buss är detaljplanerisken låg, då byggnation sannolikt kan ske utan ny eller ändrad detaljplan.

Ökade kostnader för ledningsomläggningar: Ledningsomläggningar kommer att bli aktuellt i spårstråket. Risken för högre kostnader än de beräknade är låg och bedöms enbart kunna påverka tidplan eller innehåll marginellt.

Markinlösen mer komplext och dyrare än förväntat. Markinlösen kommer bli aktuellt i spårstråket för tillkommande anläggningar för likriktarstationer och vändslinga eller vändslingor. Redan inom nuvarande projekt sker samordning om markinlösen inom Exploateringsförvaltningen. Utöver planerad markinlösen

kan omstöpnigen av projektet medföra ytterligare inlösen blir aktuellt. Det finns alltid risker förknippade med kostnaderna och när markinlösen kan ske i tid. Risken bedöms som låg och bedöms påverka genomförandet marginellt.

Spåranläggningens tillståndsgivning. Spåranläggningar är tillståndspliktiga 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 bör ske inom ramen för kommande detaljprojektering. Risken för att spåranläggningen inte skulle få tillstånd bedöms i detta skede vara låg.

Nya anspråk/ krav på projektet. Under genomförandet av projektet finns risk att nya kostnadsdrivande önskemål, krav eller anspråk kommer att ställas på projektet. Risken bedöms vara låg om exploateringsförvaltningen under genomförandet av den nya inriktningen i tidigt skede är överens med samtliga berörda parter kring förutsättningarna och vilka frågor som projektet ska hantera respektive inte hantera.

Stadsbyggnadsförvaltningen

Telefon: 031-365 00 00 (kontaktcenter)

E-post: stadsbyggnad@stadsbyggnad.goteborg.se

