



Förstudie spårväg i Ullevigatan

**Utvärdering av ett förändrat stadsrum i stråket
Stampgatan och Ullevigatan**

2026-05-13

Innehåll

1	Inledning	4
1.1	Bakgrund.....	4
1.2	Syfte.....	4
1.3	Avgränsning	4
2	Förutsättningar.....	6
2.1	Strategiska och styrande dokument.....	6
2.1.1	Översiktsplan för Göteborg.....	6
2.1.2	Trafikstrategin.....	7
2.1.3	Miljö- och klimatprogram.....	7
2.1.4	Kollektivtrafik och Målbild Koll2035.....	8
2.1.5	Stadsmiljöplan inom Vallgraven och stråket Stora Hamnkanalen	10
2.2	Pågående planering	12
2.2.1	Renovering av Göteborgs kanalmurar	12
2.2.2	Allélänken – Spårväg i Parkgatan.....	13
2.2.3	Förstudie Drottningtorget och Åkareplatsen.....	14
2.2.4	Bangårdsförbindelsen.....	14
2.2.5	Annan närliggande planering	15
3	Nulägesbeskrivning.....	17
4	Lokalisering	18
4.1	Scenario 0.....	19
4.1.1	Beskrivning.....	19
4.1.2	Vägtrafik och kollektivtrafik	20
4.1.3	Hållbar mobilitet.....	20
4.1.4	Blågrön struktur och stadsliv.....	21
4.2	Scenario 1.....	21
4.2.1	Beskrivning.....	21
4.2.2	Vägtrafik och kollektivtrafik	21
4.2.3	Hållbar mobilitet.....	22
4.2.4	Blågrön struktur och stadsliv.....	23
4.3	Scenario 2.....	23
4.3.1	Beskrivning.....	23
4.3.2	Vägtrafik och kollektivtrafik	24
4.3.3	Hållbar mobilitet.....	25

4.3.4	Blågrön struktur och stadsliv.....	26
4.4	Samlad bedömning lokalisering.....	27
5	Sektion	31
5.1.1	Spårvägens och körfältens placering i gaturummet	31
5.1.2	Hållbar mobilitet.....	32
5.1.3	Blå-grön struktur	32
5.1.4	Stadsliv.....	33
6	Slutsatser	34

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Stadens linjenät för spårväg har länge haft sin utgångspunkt i Brunnsparken vilket lett både till att kollektivtrafiken blir känslig för störningar på en enskild plats och att andra anspråk på stadsrummet fått stå tillbaka. För att sprida trafiken och göra nätet mer robust samtidigt som utrymme kan frigöras för andra anspråk som vistelse planeras det genom projekt som Allélänken och Lindholmsförbindelsen för förstärkningar av nätet runt stadens kärna. I förstudien för Åkareplatsen och Drottningtorget finns förslag där Norra Hamngatan frigörs från spårväg, något som möjliggörs av de nya länkar som knyter ihop nätet runt centrum.

Parallellt med dessa projekt planeras för renoveringen av Göteborgs kanalmurar, ett arbete som kommer att påverka stadsmiljön i centrala staden under många år framåt. I samband med renoveringen kommer trafik, däribland spårvägsspår, som idag går längs kanalerna att behöva flyttas i etapper för att murarna ska vara åtkomliga.

På Ullevigatan på sträckan Nya Allén till Skånegatan sammanfaller dessa behov då en flytt av spårvägen både bidrar till att frigöra potential i det i översiktsplanen utpekade blågröna stråket längs Fattighusån och lämnar det utrymme som krävs för kanalmursprojektet. Kringliggande projekt kommer att påverka trafikmönster i området vilket öppnar för att omdisponera delar av det befintliga gaturummet till annan användning längs Ullevigatan och i korsningspunkterna vid Nya Allén och Skånegatan.

1.2 Syfte

Förstudien syftar till att göra de överväganden som krävs för att ta fram och konsekvensbedöma förslag på spårväglösning längs Ullevigatan. Anspråket på spårvägens funktion längs sträckan är relativt väl definierat men prioriteringen av övriga funktioner och utformning av sträckan kan göras på flera olika sätt och detta utreds inom förstudien.

Målet med förstudien är att ta fram förslag på spårväglösning som underlag för kommande GFS och vid behov detaljplan.

1.3 Avgränsning

Förstudien avgränsas till Ullevigatan från Nya Allén till Skånegatan inklusive korsningarna, ungefär enligt blå markering i Figur 1.



Figur 1. Förstudiens geografiska avgränsning.

I förstudien har följande scenarion utretts:

- Scenario 0: Spårväg på Stampgatan och samma utformning av Ullevigatan som idag.
- Scenario 1: Spårväg på Stampgatan, anpassning av Ullevigatans funktion med minskat utrymme för bil.
- Scenario 2: Spårväg på Ullevigatan, anpassning av Ullevigatans funktion med minskat utrymme för bil och stärkt gång- och cykelstråk längs Stampgatan.

Vidare har det för Scenario 2 utretts hur olika anspråk på Ullevigatans sektion som påverkar spårvägens placering; om det finns aspekter som talar för att förlägga spårvägen vid sidan av eller i mitten av gaturummet och en inriktning för användning av resterande ytor.

Inga kompletterande utredningar i form av bullerberäkningar, naturinventeringar, trafikanalyser eller annat har gjorts inom ramen för uppdraget. Underlag från angränsande projekt så som trafikanalyser från Allélänken och förstudien för Drottningtorget och Åkareplatsen tillsammans med systemövergripande utredningar som LiNUS¹ har använts som stöd vid bedömningar.

¹ Linjenätsutredning för spårväg

2 Förutsättningar

2.1 Strategiska och styrande dokument

2.1.1 Översiktsplan för Göteborg

Göteborgs Stads översiktsplan utgör grunden i kommunens långsiktiga planering för utveckling av den byggda miljön. Översiktsplanens huvudstrategier är:

En nära stad

En sammanhållen stad

En robust stad

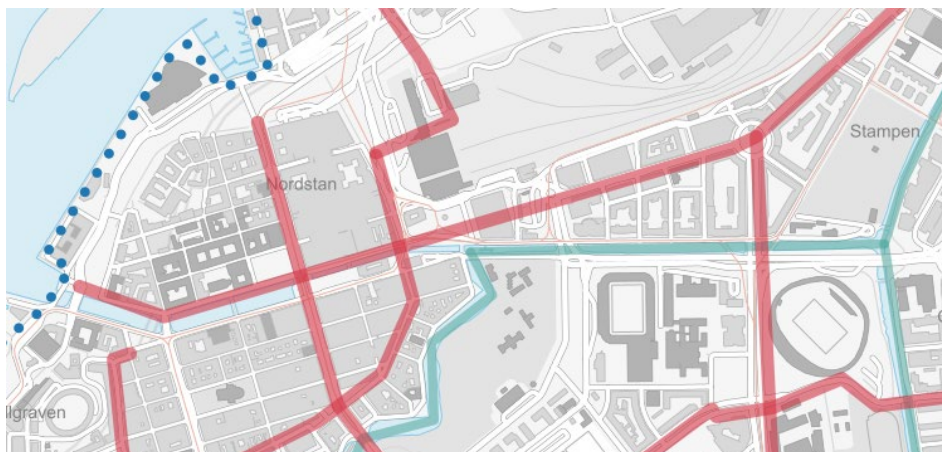
I tillägg till översiktsplanens huvudstrategier finns utpekade inriktningar för det geografiska området Innerstaden, dit utredningsområdet längs Ullevigatan hör.

Ullevigatan utgör en viktig del av stadens transportsystem både lokalt och på systemnivå. Sträckan utgör både en länk i spårvägsnätet, ett utpekat pendelcykelstråk och en del av det funktionellt prioriterade vägnätet för biltrafik. Sträckan längs Ullevigatan utgör tillsammans med Spårväg i Alléstråket en del av den planerade innerstadsringen som ska avlasta området runt Brunnsparken och Centralstationen och möjliggöra snabba resor mellan viktiga platser i innerstaden. Sådana stråk för de olika trafikslagen ska vara robusta och kunna ha god framkomlighet och kommer fortsatt vara en viktig del av sträckan, men med en hastighet och utformning som kan anpassas bättre till stadsmiljö.

För mobilitet och infrastruktur pekar översiktsplanen ut vikten av finmaskighet, att koppla samman nät där det finns brister i eller mellan kopplingar samt att omhänderta korsningsanspråk från stora flöden av människor i den växande stadskärnan. Stråk och trafikrum ska omdisponeras med fokus på hållbar mobilitet, upplevelse i ögonhöjd och möjliggöra spridning av stadsliv. Här finns en stor potential att röra sig mot översiktsplanens intentioner inom förstudiens utredningsområde som idag är storskaligt och en stor andel av ytan fördelad till biltrafik.

Fattighusån är en grävd kanal som rinner längs Ullevigatan och Stampgatan har stor potential att utvecklas: dels som viktig länk i ett blågrönt stråk mellan Göta Älv och Mölndalsån, med samband vidare mot Gullbergsån och Sävån i norr där det finns höga ekologiska värden. Ån har på den aktuella sträckan relativt väl fungerande ekologiska kantzoner jämfört med övriga kanalstrukturer som behöver bevaras och utvecklas. Ån knyter ihop platser såsom Drottningtorget och Trädgårdsföreningen och utgör en potentiell tillgång för närboende som har låg tillgång till parker. Baldersplatsen och Dämmeplatsen är platsbildningar på åns norra sida med utvecklingspotential. Den största brist som pekas ut i

översiktsplanens kunskapsunderlag² är att stråket, omringat av barriärskapande trafikytor, är otillgängligt och därför snarare förstärker en barriär i stadsrummet än bidrar med en kvalitet för den som vistas i området. Vid en omdisponering av Ullevigatan skulle vattnet kunna tillgängliggöras från Stampgatan samtidigt som ett tillgängligt gång- och cykelstråk kan skapas närmast vattnet längs med åns södra sida vilket öppnar för platsbildningar som möter vattnet på båda sidor.



Figur 2. Bild från översiktsplanen som visar hur det blågröna stråk längs Fattighusån knyter an till utpekade stadslivsstråk vid Drottningtorget och vid Folkungabroarna.

2.1.2 Trafikstrategin

Göteborgs Stads trafikstrategi fokuserar på tre områden och har ett antal mål som handlar om att skapa ett tillgängligt regioncentrum, att skapa attraktiva stadsrum och att utveckla Göteborg som Nordens logistikcentrum.

För denna förstudie är det främst att skapa attraktiva stadsrum som arbetet ska bidra till genom att bidra till uppfyllnad av målen i trafikstrategin:

- Ge gående och cyklister förtur och anpassa hastigheter efter i första hand gående.
- Omdisponera gaturummet och skapa mer yta där människor vill vistas och röra sig.
- Skapa ett mer finmaskigt och sammanhängande gatunät utan barriärer.

Trafikstrategin är framtagen då föregående översiktsplan var gällande och håller i skrivande stund på att inarbetas i nu gällande översiktsplan.

2.1.3 Miljö- och klimatprogram

Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021-2030 ska vara ett stöd i arbetet att ställa om Göteborg till en ekologiskt hållbar stad. Programmet innehåller tre huvudmål som handlar om naturen, klimatet och människan. Nedan listas respektive huvudmål och de delmål som är mest relevanta i relation till den här förstudien.

² Blågröna stråk, kunskapsunderlag till översiktsplan för Göteborg, WSP, 2021

- **Miljömål för naturen:** Göteborg har en hög biologisk mångfald.
 - Göteborgs Stad sköter och skyddar arters livsmiljöer så att naturvärdena utvecklas
 - Göteborgs Stad arbetar för renare hav, sjöar och vattendrag
 - Göteborgs Stad ökar den biologiska mångfalden i stadsmiljön

Målen har relevans genom att det finns potential för utveckling av naturvärden inom utredningsområdet och genom att minskad vägtrafik kan bidra till att lokala föreningar från exempelvis däck når närliggande vattendrag.

- **Miljömål för klimatet:** Göteborg ska ha ett klimatavtryck som är nära noll.
 - Göteborgs Stad minskar klimatpåverkan från resor och transporter

Målet har relevans genom att det finns stor potential till förbättrade förutsättningar för hållbart resande både med spårväg, till fots och på cykel inom utredningsområdet.

- **Miljömål för människan:** Göteborgarna har en hälsosam livsmiljö.
 - Göteborgs Stad säkrar en god luftkvalitet för göteborgarna
 - Göteborgs Stad minskar buller för göteborgarna
 - Göteborgs Stad säkrar tillgången till grönområden och nyttjar ekosystemtjänster.

Målet har relevans genom att en förändrad gatumiljö med mindre vägtrafik bidrar till bättre luftkvalitet och lägre bullernivåer och genom att befintliga grönområden kan utvecklas och göras mer tillgängliga.

2.1.4 Kollektivtrafik och Målbild Koll2035

Målbild Koll2035 anger hur kollektivtrafikens stomnät ska utvecklas i det sammanhängande tätortsområdet i Göteborg, Mölndal och Partille fram till år 2035, för att attrahera och ta hand om betydligt fler resenärer.

Målbilden är omfattande och berör alla kollektivtrafikslag. Följande utvecklingsprinciper har relevans för den aktuella förstudien:

Kapaciteten och framkomligheten höjs i spårvagns- och stombussnätet.

Sträckan medför en mer robust spårväg med högre och mer pålitlig kapacitet, samt en högkvalitativ anslutning till den nya spårvägen i Alléstråket från Svingeln.

Stomnätet samlas i utpekade stråk – och differentieras.

Stråket får en högre kvalitet och blir ett utpekat stråk där spårväg är det prioriterade kollektivtrafikslaget vilket bidrar till robusthet i nätet som helhet när inte för många trafikslag med höga anspråk på framkomlighet samlas på en plats.

I utredningsområdet pågår en utveckling som berör både flera olika sorters busstrafik och spårvägstrafik. Linjenätsutredningarna för spårväg, LiNUS, och metrobuss, LiNUM, samt Linjenätsutredning för citybuss ger vägledning för dessa trafikslag. Därutöver passerar ett stort antal busslinjer som inte är

metrobuss området idag där det pågår olika utredningar kring framtida trafikering.

Som grund för utformningen av den fysiska anläggningen ligger LiNUS, som redovisar ett linjenät genom området enligt Figur 3 där det område som den här utredningen berörs av trafikeras av totalt 7 linjer. Den huvudsakliga trafikeringen genom utredningsområdet är i nord-sydlig riktning från Allélänken till Åkareplatsen och från Skånegatan till Svingeln. Detta förutsätter att Åkareplatsen byggs om så att det går att trafikera relationen Allélänken-Snabbspåret och därifrån vidare till Gamlestaden eller Redbergsplatsen.



Figur 3. Föreslaget linjenät för spårväg enligt LiNUS.

I ett mellanskede där spårväg i Parkgatan men inte Åkareplatsen byggts ut kan fler linjer antas trafikera från Allélänken till Stampgatan mot Svingeln för att tillgodose samma resandebehov. Förbindelsen förbindelse bedöms också ha ett stort värde för att möjliggöra omledning av trafik vid spårarbeten och för att kunna förflytta vagnar till och från depån vid Rantorget som nås via Stampgatan

Utredningsområdet är idag hårt trafikerat av busstrafik, med många linjer som kommer från Korsvägen via Heden och ska angöra eller vända vid Åkareplatsens bussterminal. För att Åkareplatsen ska hålla god kvalitet som bytespunkt för spårväg pekar LiNUS ut vikten av att busstrafiken minskar på platsen genom andra möjliga körvägar så som den föreslagna Bangårdsförbindelsen. Beslutet om spårväg i Alléstråket bidrar också till att förutsättningarna inte finns för att trafikera med buss i samma omfattning som idag i framtiden. En relation som sannolikt behöver finnas kvar är stråket för citybuss från bussgatan längs Burggrevegatan och vidare mot Nordstan, som bland annat trafikeras av linje 17 idag.

I målbilden är Ullevigatan utpekad som en möjlig sträcka för Metrobuss. Körvägar för Metrobuss är fortfarande under utredning och inga beslut är fattade. I aktuellt utredningsarbete är inriktningen nu snarare att stråket ihop med Åkareplatsens nya bytespunkt prioriterar spårväg. Angöring för Metrobuss till centrala Göteborg sker på andra platser så som norr om centralen längs E45. LiNUM pekar ut E45 samt Svingeln-Bangårdsförbindelsen som de mest

aktuella alternativen. Oavsett körväg till centrum är motorvägshållplatser längs E6 av stor vikt för att ge god tillgänglighet och bytesmöjligheter, exempelvis i höjd med Gårda.



Figur 4. Prioriterade infrastrukturobjekt som behöver utredas och byggas för att kunna trafikera enligt föreslaget Metrobusslinjenät. Källa: LiNUM.

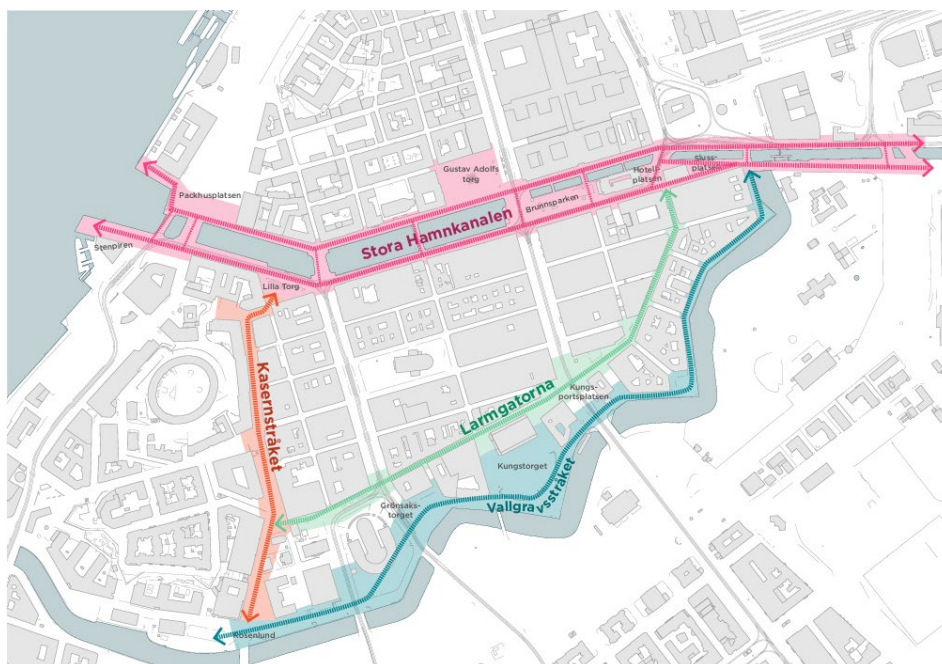
En samlad bild över framtida linjenät för buss i området är under framtagande inom ramen för projektet Bussar i city som drivs i samarbete mellan Göteborgs Stad och Västtrafik.

Utbyggnad av spårväg i Alléstråket, på Åkareplatsen och i Ullevigatan kommer totalt sett att innebära en ökad kapacitet i kollektivtrafiksystemet men på bekostnad av möjligheten att ha lika god kapacitet för busstrafik på platsen.

2.1.5 Stadsmiljöplan inom Vallgraven och stråket Stora Hamnkanalen

Stadsmiljöplanen togs fram 2021 och är en geografiskt avgränsad konkretisering av trafikstrategin. Stadsmiljöplanen visar en vision för utvecklingen av staden inom Vallgraven. Den fokuserar på gång-, cykel- och kollektivtrafik och dessa olika gruppers anspråk på framkomlighet samtidigt som det skapas förutsättningar för stadsliv och platser för vistelse.

Fyra stora stråk lyfts särskilt i stadsmiljöplanen: Stora Hamnkanalen, Södra samt Östra Larmgatan, Vallgraven och Kasernstråket. Stråket längs Stora Hamnkanalen knyter an till utredningsområdet för denna förstudie avseende Stampgatan och Ullevigatan, mellan Stampbroarna och Folkungabron.



Figur 5. Stråk som studerats i stadsmiljöplanen.

I Stadsmiljöplanen visar Göteborg Stad planeringen för stråket längs Stora Hamnkanalen, som handlar om att utveckla gaturummet längs Norra Hamngatan, från älvrummet i väster till Drottningtorget i öster. Ambitionen är att skapa mer plats och bättre flöden i gaturummet för gående och cyklister genom en omfördelning av ytor. Längsgående parkeringar tas bort och kollektivtrafiken i stråket flyttas.



Figur 6. Visionsbild från stadsmiljöplanen över Norra Hamngatan vid Brunnsparken.

Stråket ska också förlängas till Hisingen via den planerade gång- och cykelbron över älven och blir en viktig del i stadens cykelnät. Detaljplanen för gång- och cykelbron har varit ute på granskning. Längs stråket utvecklas befintliga platser med vistelsekvaliteter och gestaltning som lyfter fram kulturhistoriska värdena.



I snittet genom Brunnsparken ska stråket på norra sidan om kanalen vara en plats för vistelse med grönska, serveringar och folkliv, men också ett gång- och cykelstråk.

Väster om Drottningtorget byter stråket sida och löper längs Slussgatan, där entrén till Trädgårdsföreningen lyfts fram. Cykelbanan breddas upp och både Hotellplatsen och Slussplatsen omdanas för att vara vistelseytor. Breddningen av cykelbanan öster om Trädgårdsföreningens entré är planerad att genomföras av Stadsmiljöförvaltningen under 2027.

Att inom förstudiens utredningsområde flytta spårvägen från Stampgatan till Ullevigatan ihop med en ombyggnad av Åkareplatsen där spårvägen leds norr om Posthotellet öppnar för att stråket kan fortsätta på den norra sidan av hamnkanalen och Fattighuset ända till Dämmet i Gårda.

2.2 Pågående planering

Det finns ett flertal projekt/objekt som planeras i Stampgatans och Ullevigatans närområde och som är alltså är viktiga planeringsförutsättningar. Dessa projekt/objekt kan komma att påverka genomförbarhet och kostnader förknippade med olika lösningsalternativ som kan vara aktuella. Nedan beskrivs i kort dessa projekt/objekt.

2.2.1 Renovering av Göteborgs kanalmurar

Kanalmursprogrammet planerar omfattande arbeten avseende upprustning av kanalmurarna. Det är ålder och ökad belastning från trafiken som är de stora anledningarna till att kanalmurarnas skick är dåligt. Arbetena planeras i etapper enligt Figur 7.

KMP Planerade DelSträckGrupper, Version 4.0



26-28	DSG 1 Norra Hamngatan och Packhuskajen	32-36	DSG 3 Norra Hamngatan, Södra Hamngatan
28-32	DSG 2 Ullevigatan, delar av S Hamngatan	37-43	Fontänbron
			DSG 4 Drottningtorget, Stampgatan
Hållbar stad – öppen för världen		31-34	DSG 5 Skyddsport mynning Stora Hamnkanalen

Figur 7. Planerade etapper benämnda DelSträckGrupper för kanalmursprogrammet. Siffrorna avser årtal för planerat genomförande.

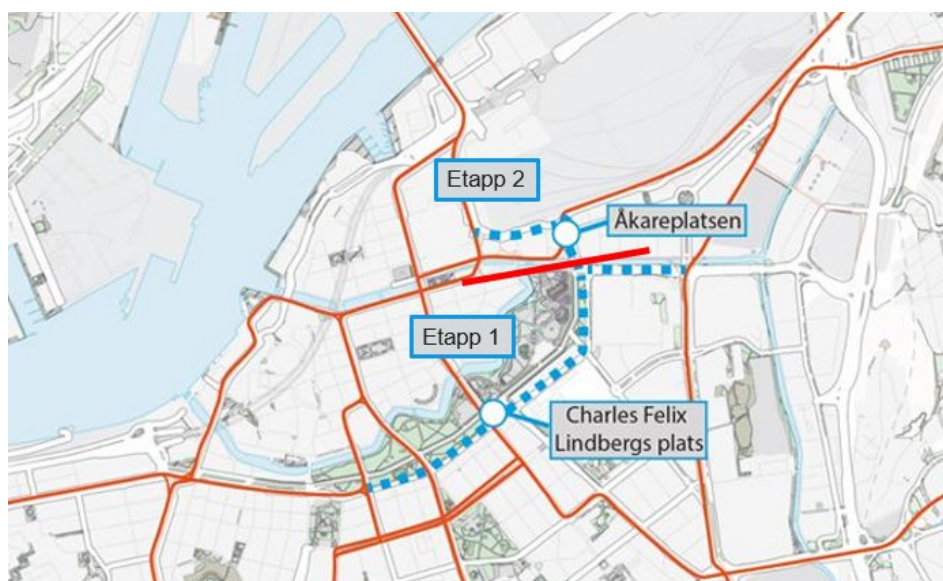
Renoveringsarbetena kommer att ha stor påverkan på trafiken. En framtida lokalisering av spårväg i permanent läge på Ullevigatan innebär också en lösning på behovet för spårväg under renoveringen på sträckan.

2.2.2 Allélänken – Spårväg i Parkgatan

Kommunfullmäktige fattade 2025 ett planeringsbeslut om utbyggnad av Allélänken etapp 1 i Parkgatan enligt följande omfattning:

Allélänkens delsträcka (etapp 1) mellan Hagakyrkan och Gamla Ullevi med koppling till befintlig spårväg vid hållplats Ullevi norra.

Efter att planeringsbeslutet fattades har genomförandestudie och detaljplan startats upp och beslut som fattas utifrån den här förstudien kommer att ligga till grund för hur kopplingen till Ullevi norra ska se ut.



Figur 8. Avgränsning för etapp 1 respektive etapp 2 av Allélänken.

Ettapp 1 möjliggör en trafikering av Allélänken, men full nytta av förbindelsen nås först med en utbyggnad av ettapp 2 och en anslutning till snabbspåret mot Gamlestaden vid Åkareplatsen. Spårväg i Parkgatan, ettapp 1, är en förutsättning för samtliga studerade alternativ i förstudien inklusive nollalternativet.

En viktig förutsättning för samtliga scenarion i den här förstudien som en följd av beslutet om Spårväg i Parkgatan är att kapacitet för vägtrafik i Alléstråket minskar när körfälten i Parkgatan ersätts av spårväg. Det minskar i sin tur anspråket på kapacitet i Ullevigatan. Den minskade kapaciteten i Alléstråket påverkar också möjligheten att köra buss i samma omfattning som idag.

2.2.3 Förstudie Drottningtorget och Åkareplatsen

Åkareplatsens framtida funktion är nära sammanlänkad med andra projekt som Spårväg i Alléstråket och Bangårdsförbindelsen. I det framtida spårvägsnätet blir Åkareplatsen en viktig knutpunkt som möjliggör byte mellan de spårvägslinjer som trafikerar Brunnsparken och linjerna öster- och söderut. Det vill säga kopplingen mellan innerstadsringen och stråken mot Svingeln, Skånegatan/Korsvägen och Allén.

En utbyggnad enligt Målbild Koll2035 innebär en kraftig ökning av kollektivtrafiken, som i innerstaden innebär framför allt spårväg. Det medför att utrymmet för busstrafik via Åkareplatsen kommer att minska avsevärt jämfört med idag.

Utredningsarbetet för Åkareplatsen är pågående och en fördjupning pågår avseende de två alternativen Fyrspår och Triangel. Båda alternativen går att ansluta till de förslag för framtida spårväg som utreds i den här förstudien och de är därför inte alternativskiljande.

Utöver funktion som knutpunkt för spårväg omfattar förstudien för Drottningtorget och Åkareplatsen också kvaliteter för stadsliv och möjlighet till förtätning som tillsammans kan bidra till att innerstaden upplevs komma närmare Ullevigatan.

2.2.4 Bangårdsförbindelsen

Bangårdsförbindelsen är en föreslagen broförbindelse över bangården öster om Göteborgs centralstation som syftar till att knyta ihop Svingeln och östra centrum med norra delen av Centralenområdet och vidare mot Hisingsbron. Förbindelsen möjliggör busstrafik med hög kvalitet utan att riskera att överbelasta Åkareplatsen. Det förslag som kommunstyrelsen har fattat beslut om fortsatt planering om går i en korridor från Odinsplatsen enligt Figur 4.



Figur 9. Korridor för Bangårdsförbindelsen, beslutad i Kommunstyrelsen.

Det beslutade förslaget som utretts inom förstudien är en utformning för gång, cykel och busstrafik. Genom ett tilläggsyrkande från S, V och MP beslutades att fortsatt planering skulle studera möjligheten att inkludera framtida spårvägstrafik på viadukten, antingen direkt vid byggnation eller genom kompletterande tillbyggnad i senare skede. Förutsättningarna och konsekvenserna av att anlägga spårväg studeras i skrivande stund av stadsbyggnadsförvaltningen.

I och med planeringsbeslut fattats kommer projektet att tas över av exploateringsförvaltningen, Stora projekt. För att påbörja genomförandestudie krävs ytterligare finansiering från Västsvenska paketet, men förhandlingar om detta kan inte påbörjas innan Västlänkens finansierings lösts ut. Enligt nuvarande tidplan bedöms genomförandestudie och detaljplan kunna påbörjas under år 2027.

2.2.5 Annan närliggande planering

I Ullevigatans närområde pågår ett antal andra projekt som avser bebyggelse:

En ansökan om planbesked har lämnats in för en tillbyggnad med större läktare på Gamla Ullevi. Förslaget i ansökan håller sig inom fastighetsgräns och påverkar inte angöringsbehov för verksamheten. Större läktare kan dock innebära ett större anspråk på ytor för gående i samtliga alternativ.

Detaljplan för verksamheter och bostäder vid Smålandsgatan innehåller en omfattande förtätning av kvarteret mellan Parkgatan, Ullevigatan och Skånegatan. Bebyggelsen består både av nya kontorslokaler, utökade lokaler för Polismyndigheten och studentbostäder. Detaljplanen innebär att fler människor sysselsätts och bor i kvarteret vilket ger ett större anspråk på resande. I

gränssnittet mot Ullevigatan i norr förhåller sig detaljplanen till befintlig in- och utfart.

En ansökan om planbesked har lämnats in för en förtätning av bebyggelsen på fastigheten Heden 46:2. Eftersom ansökan avser förtätning av befintlig markanvändning inom fastighetsgräns sker ingen påverkan på förutsättningarna för Ullevigatan. Förtätningen kan dock beroende på hur den utförs ha en positiv effekt på den upplevda skalan i gaturummet och korsningen med Skånegatan där bebyggelsen idag är indragen och börjar långt ifrån korsningen.

Projekten kommer att bidra till en täthet i området men ger få förändringar för gaturummet och innebär därför en begränsad påverkan på de alternativskiljande valen i förstudien.

Det planprogram för Gårda som varit ute på samråd under 2025 har också ett beroende till utredningsområdets utveckling avseende kollektivtrafik. I programmet pekas stärkt kollektivtrafikförsörjning via Ullevimotet och Rantorget ut som en del för att knyta Gårda närmare city. Samtidigt innebär den planering som sker runt Drottningtorget och Åkareplatsen att möjligheterna att förstärka busstrafiken begränsas. Kollektivtrafikförsörjningen av Gårda beaktas också i det pågående arbetet med bussar i city.

3 Nulägesbeskrivning

Både Stampgatan och Ullevigatan är idag utpräglade infrastrukturstråk med få målpunkter mellan Stampbroarna och Folkungabroarna. Trafikflödena på sträckan är höga och en vardag passerar ca 20 000 fordon³. Ullevigatan är en del av räddningstjänstens uttryckningsväg.

Spårvägen längs Stampgatan trafikeras idag av linje 1 och linje 3 med ca 30 turer under maxtimmen. Buss linje 60 och 69 trafikerar sträckan på Stampgatan i västlig riktning och Ullevigatan i östlig riktning, med totalt ca 35 turer under maxtimmen.

Ullevigatan har dock mycket korsande kollektivtrafik både i korsningen med Alléstråket och med Skånegatan. Under förmiddagens maxtimme korsar vid Alléstråket cirka 100 bussar, och vid Skånegatan ett 50-tal spårvagnar.

Det finns ett tydligt fotgängarstråk på den södra sidan av Ullevigatan med koppling till anslutande stråk från Alléstråket och Skånegatan. Ett mindre trafikerat fotgängarstråk finns även längs Stampgatan, vilket främst bedöms användas för att nå målpunkter längs gatan eller i de norra delarna av Gårda.

Ullevigatan utgör en del av pendlingscykelnätet och har stora cykelflöden. Enligt mätpunkten längs Ullevigatan, på sträckan Skånegatan-Fabriksgatan, varierar trafiken mellan årstiderna, åren 2019-2022 passerar knappt 4000 cyklister per dygn på sommaren och ca 2500 cyklister per dygn på vintern. I Stampgatan hänvisas cyklister till att cykla i blandtrafik i spårvägen. Detta medför att Stampgatan inte utgör ett starkt cykelstråk idag.

Bebyggelsen längs Stampgatan utgörs av tät kvartersbebyggelse med både kontor och bostäder men få verksamheter som genererar eller är beroende av stora passerande människoflöden. Längs Ullevigatan finns flera evenemangsmålponkter som Gamla och Nya Ullevi som genererar mycket stora människoflöden vid ett fåtal tillfällen. Däremellan ligger myndighetsinstitutioner som Häktet och Göteborgs tingsrätt. Bebyggelsen innehåller i nuläget få målpunkter som genererar eller är beroende av stora passerande flöden av människor.

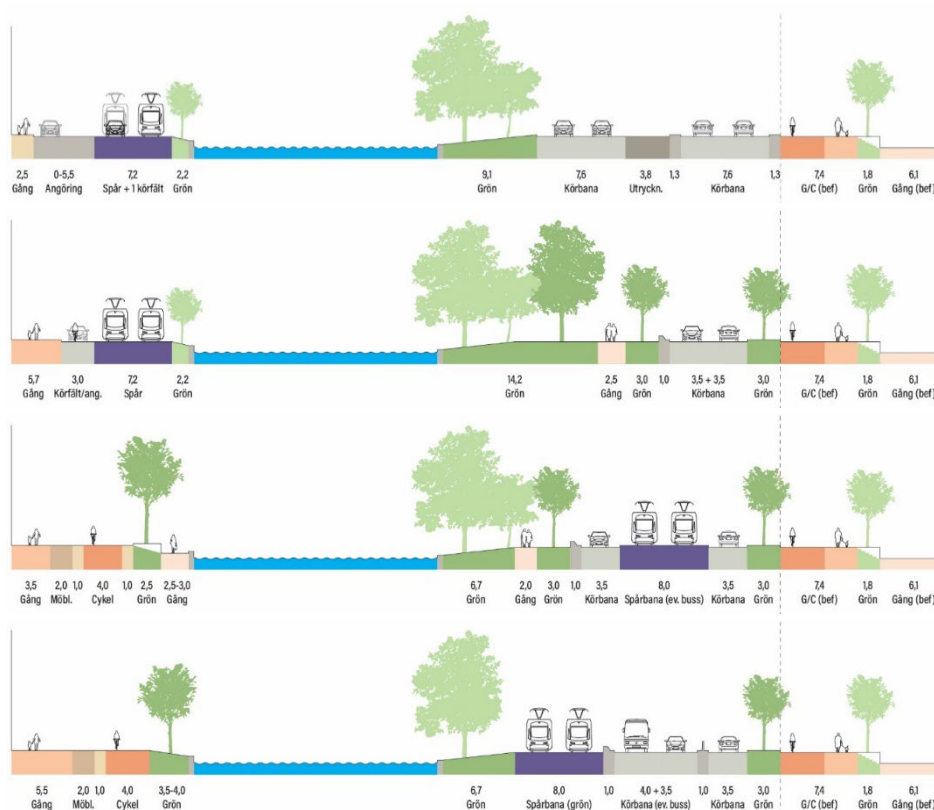
Längs Stampgatan finns få platser att vistas på eller stanna till och spårvägen försvårar nära kontakt med Fattighusån. På södra sidan av Fattighusån finns ett grönområde men det är idag avgränsat av vägar och otillgängligt. Öster om Stampgatan finns Stampens kyrkogård och Dämnet som både utgör rekreativa miljöer i stadsdelen Stampen, som i övrigt har få grönområden. I väster ansluter Ullevigatan till stadsparken Trädgårdsföreningen, som avgränsas av det gröna stråket längs Allén. Fattighusån är ett blågrönt stråk som vid Dämnet kopplas ihop med Mölndalsån mot söder och Gullbergsån mot norr.

³ Uppmätt 2024.

4 Lokalisering

I följande kapitel beskrivs de olika scenarion som avser lokalisering som har utretts inom ramarna för förstudien. Med lokalisering avses om spårvägen ska placeras i Stampgatan eller i Ullevigatan. Där inget annat anges är bedömningar och slutsatser i detta kapitel dragna inom ramen för förstudien.

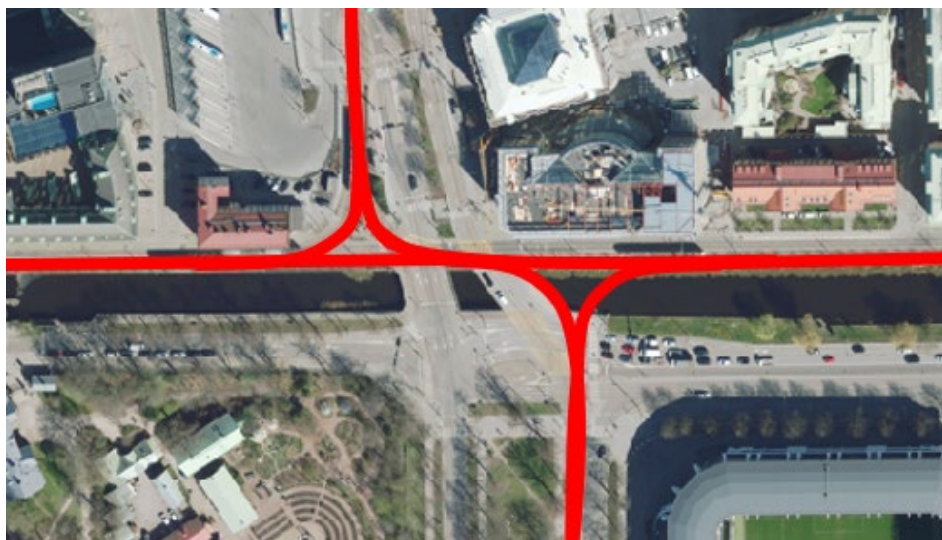
Scenario 0 motsvarar att upprätthålla dagens funktion i stråket. Scenario 1 är att behålla spårvägen i befintligt läge i Stampgatan ihop med anpassningar där yta omfördelas till gående där det är möjligt och att Ullevigatan anpassas bättre till den utformning och kapacitet som utgör inriktningen i anslutande stråk inom projektet spårväg i Alléstråket. Scenario 2 är att spårvägen flyttas till ett nytt permanent läge i Ullevigatan och att det omgivande gaturummet likt i Scenario 1 anpassas till Alléstråkets framtida utformning. I Scenario 2 frigörs Stampgatan som ett möjligt gång-, cykel- och vistelsestråk. Samtliga scenarion visas i Figur 10.



Figur 10. Exempel på möjliga sektioner för Scenario 0, 1 med lokalisering i Stampgatan samt scenario 2 med lokalisering i Ullevigatan och mitt respektive sidoförlagd spårväg.

En trafikering av Åkareplatsen med spårväg kräver sannolikt en ombyggnad av minst en av Stampbroarna över Fattighusån. Broarna är idag välvda och därmed inte anpassade för spårvägens geometriska krav. Det innebär att det i Scenario 0 och Scenario 1 krävs om- eller utbyggnad av den bro mellan Parkgatan och Åkareplatsen som ingår i etapp 2 av Spårväg i Alléstråket eftersom spårvägen från Parkgatan annars inte kan ansluta till spåren på Stampgatan. Nedanstående

konsekvensbeskrivning förutsätter att anslutningen skapas, eftersom scenariot annars innebär att Allélänken inte går att trafikera.



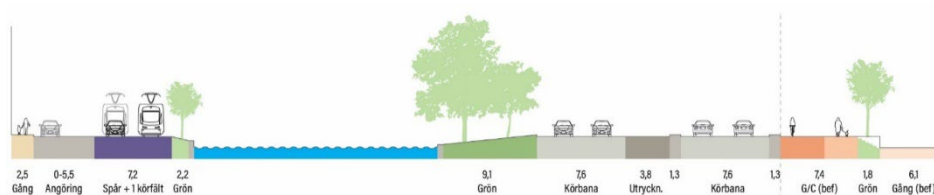
Figur 11. Schematisk illustration över möjlig anslutning från spårvägen i Parkgatan till befintliga spår i Stampgatan och på Åkareplatsen. Detaljerad utformning har inte utretts.

Gjorda antaganden i LiNUS innebär att belastningen i föreslaget linjenät enligt ovan är upp till 48 vagnar per timme och riktning genom korsningen vid Skånegatan och att korsningen vid Parkgatan belastas av upp till 60 vagnar per timme och riktning i samtliga alternativ. Framtidens busstrafikering är som beskrivits osäker men förutsätts minska. Vägtrafikflödet på sträckan antas minska, analyser som genomförts inom ramarna för förstudien för spårväg i Alléstråket indikerar att framtida flöden kan bli ca 75 % av dagens flöden. Analyserna indikerar att trafiken både minskar totalt sett och omfördelas, i geografin närmast Ullevigatan främst till Skånegatan-Engelbrektsgatan. Stampgatan används redan idag primärt av lokal angöringstrafik och en förändrad utformning får därför ingen systemeffekt.

4.1 Scenario 0

4.1.1 Beskrivning

Scenariot innebär att spårvägen ligger kvar i Stampgatan och att disponeringen av ytor i Stampgatan och Ullevigatan är detsamma för alla trafikslag jämfört med nuläget. Under genomförandetiden för Kanalmursprojektet så flyttas spårvägen temporärt till Ullevigatan eller leds om via annan väg. Spårvägen i Ullevigatan flyttas sedan tillbaka till Stampgatan och Ullevigatan återställs.



Figur 12. Exempel på möjlig sektion för Scenario 0, motsvarande befintlig sektion.

4.1.2 Vägtrafik och kollektivtrafik

Det som i första hand förändras i Scenario 0 är trafikflöden och att linjesträckning för spårväg och busstrafikering på Stampgatan väster om Stampbroarna ändras som en följd av förändringar i omgivande projekt.

Spårtrafiken utvecklas med Allélänken, därefter Åkareplatsen och en i övrigt förändrad trafikering enligt förslag i LiNUS. Spårvägen i Stampgatan trafikeras fortsatt i blandtrafik.

Utbyggnaden av Spårväg i Alléstråket och ombyggnaden av Åkareplatsen innebär att antalet bussar från Alléstråket minskar. Busslinjerna längs Ullevigatan antas fortsätta köra som idag i blandtrafik om de inte ges andra sträckningar.

Vägtrafikflödet antas minska, primärt som en följd av att Alléstråkets framtida utformning och att Åkareplatsen får en begränsad kapacitet för biltrafik i föreslagen utformning. Trafiken längs Skånegatan antas öka något som en följd av omfördelning av trafik som söker andra körvägar än via Alléstråket. Att Ullevigatan behåller dagens utformning innebär att gatan får en högre kapacitet på sträckan än den anslutande Nya Allén. Där kapaciteten minskar vid nya Allén finns få alternativa körvägar vilket gör det svårare att välja den minst belastade körvägen. Korsningarna är fortsatt komplexa och högt belastade sett till det samlade mobilitetsbehovet genom dem.

För att upprätthålla spårvägsnätets funktion under renoveringen av kanalmuren på Stampgatan behöver spårvägen rivas och sannolikt behöver en tillfällig spårväg anläggas i Ullevigatan vilket medför kostnader för både anläggande av den tillfälliga spårvägen och efterföljande återställande av både spårväg i Stampgatan och av Ullevigatan.

4.1.3 Hållbar mobilitet

Scenariot förbättrar inte förutsättningarna för hållbar mobilitet då infrastrukturen fortsatt är bilorienterad samt att gaturummet fortfarande är starkt präglad av spårvägen vilket fortsatt har negativ påverkan på framkomligheten för cykeltrafik.

Scenariot innebär att det fortsatt är dåliga förutsättningar att cykla i Stampgatan och cykeltrafik hänvisas till pendelcykelstråket vid Ullevigatan. Det planerade cykelstråket längs Norra Hamngatan får ingen gen eller naturlig koppling till cykelstråket vid Dämnet och längs Mölndalsån.

Den oförändrade gatusektionen och har fortsatt en barriäreffekt som försvårar passager för gång- och cykeltrafik vid Stampbroarna och Folkungabroarna även om det lägre trafikflödet kan bidra till att minska barriären.

4.1.4 Blågrön struktur och stadsliv

Scenariot innebär att det fortsatt finns mycket hårdgjorda ytor på Stampgatan och Ullevigatan och att stråkets identitet präglas av storskalig infrastruktur. Scenariot medför ingen ökad kvalitet i eller tillgång till det blågröna stråket.

Scenariots utformning medför ingen förändring och påverkar inte rörelsefriheten eller social interaktion. Scenariot ger inte vistelseytor eller kopplingar till vattnet för gående och cyklister. Scenariot bidrar inte till att ta tillvara och synliggöra kanalstråkets kulturhistoriska värden som kanalmurarna och den äldre bebyggelsen har. Närheten till kontaktledningar i Stampgatan innebär att träden längs kanalen på denna sida fortsatt behöver beskäras så att kronans storlek begränsas.

Bristen på ytor för vistelse och platsbildningar innebär att scenariot har låg potential för ökat stadsliv längs stråken. Likt idag bedöms Ullevigatans södra sida fortsätta vara huvudstråket för gående och cyklister som passerar området.

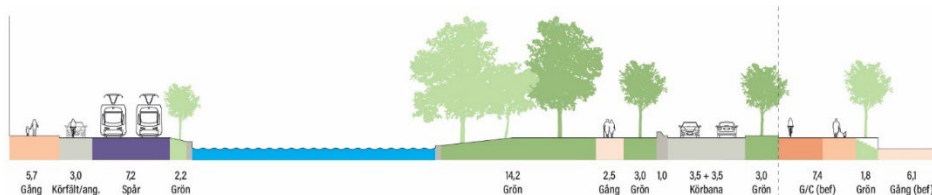
Minskade vägtrafikflöden i Ullevigatan bidrar till minskad klimatpåverkan och minskad exponering för buller och luftföroreningar för människor som rör sig eller vistas i stråket.

4.2 Scenario 1

4.2.1 Beskrivning

Scenariot innebär att spårvägen finns kvar i Stampgatan och att yta omfördelas från biltrafik till gående där det är möjligt. Under genomförandetiden för Kanalmursprojektet så flyttas spårvägen temporärt till Ullevigatan eller leds om en annan väg. Spårvägen i Ullevigatan flyttas sedan tillbaka till Stampgatan.

På Ullevigatan minskar ytan för biltrafik från fyra körfält till två eller tre körfält. Den minskade ytan för biltrafik kan nyttjas för att skapa en större grönyta längs kanalens södra sida. Gång- och cykelstråket längs Ullevigatan kan breddas, särskilt vid Gamla Ullevi där stora anspråk från gående finns vid evenemang, och utgör fortsatt ett starkt pendlingsstråk för cykel.



Figur 13. Exempel på möjlig sektion för Scenario 1.

4.2.2 Vägtrafik och kollektivtrafik

Trafikflöden och konsekvenser för kollektivtrafiken och vägtrafiksystemet är samma i Scenario 1 som i scenario 0.

Jämfört med scenario 0 så har uttryckningstrafik längs Ullevigatan inte ett eget körfält, då det inte bedöms rimligt i förhållande till andra anspråk att låta sektionen ha tre körfält endast i detta syfte. Utifrån trafikflöden och antagandet om den framtida längre trafikvolymen i Alléstråket bedöms ett tredje körfält inte vara nödvändigt, men om det önskas av kapacitetsskäl bedöms det göra störst nytta i östergående riktning eftersom det högsta maxtimmesflödet är i denna riktning.

Korsningarna är i precis som i nollalternativet komplexa och högt belastade sett till det samlade mobilitetsbehovet genom dem. Färre körfält medger dock att korsningarna skulle kunna göras något mindre vilket kan vara positivt för barriäreffekter och omloppstider för signaler.

För att upprätthålla spårvägsnätets funktion under renoveringen av kanalmuren på Stampgatan behöver spårvägen rivas och sannolikt behöver en tillfällig spårväg anläggas i Ullevigatan vilket medför kostnader för både anläggande av den tillfälliga spårvägen och efterföljande återställande av både spårväg i Stampgatan och av Ullevigatan.

4.2.3 Hållbar mobilitet

Scenariot förbättrar förutsättningarna för hållbar mobilitet något.

Stampgatans sektion medger något bredare yta för gångtrafik längs fasad på delar av sträckan vilket höjer standarden något men på bekostnad att risken för konflikter mellan fickparkerande bilar och spårvagn ökar. Tillgång till parkering och framkomlighet för leveranser är oförändrad. Scenariot innebär att det fortsatt är dåliga förutsättningar att cykla i Stampgatan då det sker i blandtrafik med spårvagn och cykeltrafik hänvisas i första hand till pendelcykelstråket vid Ullevigatan. Det planerade cykelstråket längs Norra Hamngatan får ingen gen eller naturlig koppling till cykelstråket vid Dämnet och längs Mölndalsån.

Scenariot innebär att ett rekreativstråk för gående finns längs Fattighusåns södra sida vilket ökar tillgängligheten längs vattnet. Likt i scenario 0 finns möjlighet att bredda gång- och cykelstråket längs Ullevigatans södra sida som fortsatt utgör ett starkt stråk för gång- och cykeltrafik. Pendlingscykelstråket längs Ullevigatan medför god tillgänglighet till målpunkter som Centralstationen, Trädgårdsföreningen och Gamla Ullevi.

Med färre körfält för fordonstrafiken minskar gatans barriärverkan. Det innebär att det blir enklare för oskyddade trafikanter att korsa gatan. Trafikflödet bedöms minska i snarlik utsträckning som i scenario 0 trots färre körfält eftersom Alléstråkets framtida sektion också begränsar flödet. Minskade trafikflöden i Ullevigatan bidrar till minskad klimatpåverkan och minskad exponering för buller och luftföroreningar för människor som rör sig eller vistas i stråket.

4.2.4 Blågrön struktur och stadsliv

Scenariot innebär att det fortfarande finns mycket hårdgjorda ytor som försvårar dagvattenhanteringen och kräver åtgärder. Närheten till kontaktledningar i Stampgatan innebär att träden längs kanalen på denna sida fortsatt behöver beskäras så att kronans storlek begränsas.

En omDispositionering av Ullevigatan ger möjlighet till större ytor med grönska och en möjlighet att komma närmare vattnet i det blå gröna stråket. Den tillkommande grönskan ihop med mindre hårdgjord yta kan bidra till ett mer robust ekosystem, bättre mikroklimat och till hantering av dagvatten. På den södra sidan av Fattighusån finns befintliga träd som har ett stort värde och som gynnas av en omDispositionering av gatorna. Trädens skuggning av vattenspegeln och grönytorerna är viktig för växt- och djurlivet. Scenariot medför ökad tillgång till grönområdet.

Breddningen av gångbanor på delar av Stampgatan ger större ytor för gående att röra sig på men spårvägens läge innebär att tillgången till vattnet fortsatt blir mycket begränsad. Spårvägens närhet innebär också att ytorna fortsatt blir relativt bullerstörda.

Större vistelseytor för fotgängare på den södra sidan av Fattighusån innebär potential för att tillgängliggöra vattnet och skapa vistelseytor. Denna sida av kanalen har något sämre solläge när solen står lågt än den norra sidan på grund av skuggande bebyggelse. I ett förändrat klimat där värmeböljor blir vanligare kan sådana miljöer vara en tillgång.

Scenariot bidrar inte till att ta tillvara och synliggöra det norra kanalstråkets kulturhistoriska värden som kanalmurarna och den äldre bebyggelsen har. Det blågröna stråket längs Stampgatan och Ullevigatan stärks på södra sidan och ger kanalen, vattnet och grönskan bättre förutsättningar att bidra till platsens identitet ihop med sambanden till Trädgårdsföreningen, grönstråket i Allén och Stampens kyrkogård.

Minskade trafikflöden i Ullevigatan bidrar till minskad klimatpåverkan och minskad exponering för buller och luftföroreningar för människor som rör sig eller vistas i stråket.

4.3 Scenario 2

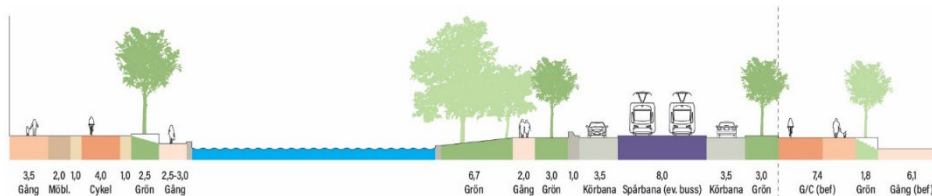
4.3.1 Beskrivning

Scenariot innebär att spårvägen anläggs i Ullevigatan och att Stampgatan blir fri från kollektivtrafik. På Stampgatan medför den yta som frigörs när spårvägen flyttas ihop med att biltrafik begränsas till angöringstrafik möjlighet till ett sammanhängande stråk för vistelse, gång- och cykeltrafik längs sträckan.

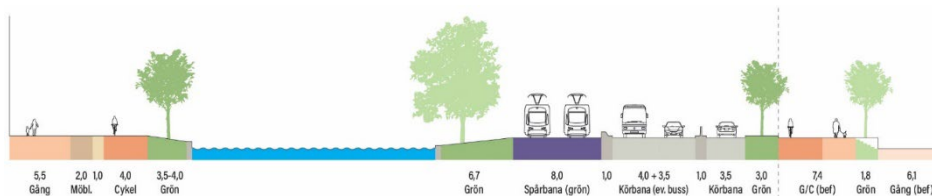
På Ullevigatan minskar ytan för biltrafik från fyra körfält till två eller tre körfält. Den minskade ytan för biltrafik kan nyttjas för att skapa en större

grönya längs kanalens södra sida. Gång- och cykelstråket längs Ullevigatans södra sida kan breddas och utgör fortsatt ett starkt pendlingsstråk.

Scenariot tillåter att spåren antingen kan vara mittförlagda eller sidoförlagda. Valet påverkar inte avvägningen mellan andra anspråk på gaturummet, men ger något olika effekt och konsekvens för andra närliggande funktioner i gaturummet. I detta kapitel beskrivs de effekter som är gemensamma för en lokalisering i Ullevigatan.



Figur 14. Exempel på möjlig sektion för Scenario 2 med mittförlagda spår.



Figur 15. Exempel på möjlig sektion för Scenario 2 med sidoförlagda spår.

4.3.2 Vägtrafik och kollektivtrafik

Den huvudsakliga skillnaden i trafikflöden i scenario 2 jämfört med föregående scenarion är att flödet av gående och cyklister längs Stampgatan förväntas öka när det blir mer attraktivt att röra sig och vistas där och att spårvägen lokaliseras i Ullevigatan.

Förutsättningarna för vägtrafik blir snarlika som i scenario 1, där antalet körfält på sträckan begränsas för att stämma överens med planerad kapacitet i Alléstråket, motsvarande ca 75 % av dagens trafikvolym i stråket.

Likt i scenario 1 försvinner räddningstjänstens reserverade körfält för att göra plats för andra anspråk i stråket.

Korsningarna är fortsatt komplexa och högt belastade sett till det samlade mobilitetsbehovet genom dem. Färre körfält medger dock att korsningarna skulle kunna göras något mindre vilket kan vara positivt för barriäreffekter och omloppstider för signaler.

Längs Stampgatan förenklas samtliga korsningspunkter när spårvägen flyttas så att det kvarstående anspråket endast avser gång, cykel och angöringstrafik.

Korsningen Ullevigatan och Parkgatan fortsätter vara en komplex punkt då spårkryssat som möjliggör trafik i alla tre ben placeras här. Det finns vissa skillnader i vilka trafikströmmar som står i konflikt med varandra mellan mitt- och sidoförlagd spårväg men i båda alternativen bedöms en fortsatt signalreglering av hela korsningspunkten fortsatt vara det lämpligaste

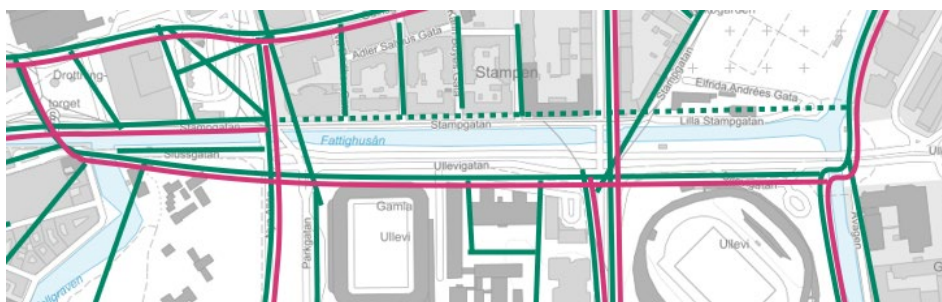
alternativet. Eftersom gång- och cykeltrafik nu kan välja Stampgatan också sprids flödena bättre och det bedöms öka mindre i varje enskild punkt.

I korsningen Ullevigatan och Skånegatan behöver spårkrysset byggas om för att möjliggöra trafik till Ullevigatan. Korsningspunktens befintliga principiella utformning med ett anpassat antal körfält är lämplig både för mitt- och sidoförlagd spårväg.

4.3.3 Hållbar mobilitet

Genom att Stampgatan omvandlas till ett gång-, cykel och vistelsestråk förbättras förutsättningarna i stråket som helhet avsevärt eftersom flöden nu kan fördelas jämnare och mer anpassat efter målpunkt. Stråket kan bli en del av det gång- och cykelstråk som planeras längs Norra Hamngatan som knyter ihop Lindholmen och centrum via en ny cykelbro. Stråket kopplar även till Gårda och cykelstråket längs Mölndalsån. Detta cykelstråk skapar en kontinuitet som sträcker sig genom staden.

Stampgatan får som en följd av att spåren tas bort en kraftigt höjd standard för cyklister. Bedömningen är dock att Ullevigatan är det primära cykelstråket eftersom det knyter an till fler större cykelstråk söderifrån. Den västra av spårvägsbroarna som idag används för spårväg Stampgatan-Skånegatan kan omvandlas till en gång- och cykelbro och bidra till ett mer finmaskigt nät. Skillnaden i finmaskighet illustreras i Figur 16 och Figur 17.



Figur 16. Gång- och cykelstråk inom utredningsområdet i nuläget. Grönt är gångstråk och magenta är cykelstråk.



Figur 17. Gång- och cykelstråk inom utredningsområdet i scenario 2. Grönt är gångstråk och magenta är cykelstråk.

Med färre körfält för fordonstrafiken och minskat fordonsflöde minskar Ullevigatans barriärverkan. Det innebär att det blir enklare för oskyddade trafikanter att korsa gatan. Likt i scenario 1 finns möjlighet att bredda gång- och

cykelbanan på gatans södra sida för att höja standarden, inte minst närmast Gamla Ullevi där anspråket på ytor vid evenemang är stort. Spårvägens lokalisering i Ullevigatan begränsar kvarstående utrymme, men det bedöms vara möjligt att tillgängliggöra grönområdet längs Fattighusån även på södra sidan men med ett mer begränsat tillskott av yta än i scenario 1.

4.3.4 Blågrön struktur och stadsliv

En omdisponering av Stampgatan gör det möjligt att minska andelen hårdgjord yta och ge plats för mer grönska. Att spårvägens kontaktledningar försvinner gör det möjligt att ha större trädkronor i gaturummet. Platsens utformning inklusive grönska behöver dock ta hänsyn till och förhålla sig till sin omgivning för att ge ett positivt bidrag till kulturmiljön.

Scenariot möjliggör att även den södra sidan av Fattighusån tillgängliggörs. Tillskottet blir mindre än i scenario 1 men bedöms vara tillräckligt för att tillgängliggörandet ska kunna ske utan att grönytan minskar. Ihop med Stampgatans omvandling innebär det att Fattighusån tillgängliggörs på båda sidor.



Figur 18. Visionsbild för scenario 2 med sidoförlagda spår med vypunkt från Stampbroarna..

Det omformade gaturummet längs Stampgatan möjliggör att tillgängligheten till vattnet kan stärkas. Platsbildningar kan tillföras längs vattnet och ytor kan skapas för vistelse. Det vattennära läget och de minskade biltrafikmängderna men ökade flödet av gående och cyklister medför en stor potential för stadsliv. Platsens utformning och gestaltning behöver utredas vidare.

Bostadskvarteren mellan Stampgatan och Odinsgatan som har brist på närhet till parker får en tydligare koppling till det blågröna stråket längs kanalen.

De gröna kvaliteterna ökar med utökat utbud av grönytor. Grönska på båda sidor av kanalen skapar gröna utblickar och gör att kanalstråket upplevs som en helhet. Den norra sidan av kanalen har bättre sollägen än den södra sidan och att båda sidor görs tillgängliga skapar attraktiva miljöer både varma dagar när skugga är en kvalitet och dagar när solens värme är njutbar.

De minskade trafikmängderna och borttagandet av spårväg medför reducerade bullernivåer och förbättrad luftkvalitet på Stampgatan vilket gynnar

vistelsevärdena. Även på Ullevigatan kan minskade trafikmängder medföra reducerade bullernivåer och förbättrad luftkvalitet. Tillkommande spårväg i Ullevigatan och Allén medför dock en ny men annorlunda bullerkälla på denna sida.



Figur 19. Visionsbild för scenario 2 med mittförlagda spår med vypunkt från Stampgatan

4.4 Samlad bedömning lokalisering

Sammantaget bedöms att scenario 2 med spårväg i Ullevigatan är det mest fördelaktiga alternativet och bör ligga till grund för fortsatt arbete.

Bedömningen grundas framförallt i följande tre sammanfattande punkter:

- Högkvalitativ kollektivtrafik. Förslaget medger utbyggnad av en spårväg som upprätthåller en hög standard i reserverat utrymme som både är robust och har hög framkomlighet. Spårvägen får en god funktion redan i etapp 1 utan tilläggsinvesteringar men når sin fulla potential först i etapp 2 när anslutningen mot snabbspåret norr om Åkareplatsen kommer till.
- Effektivt nyttjande av gatumark. Utbyggnaden av spårväg i Parkgatan minskar kapaciteten för biltrafik i Alléstråket. Det innebär att Ullevigatans kapacitet blir större än behovet vilket möjliggör anläggande av spårväg med liten ytterligare systempåverkan. Stampgatan frigörs till ett gång-, cykel- och vistelsestråk på från Gårda till Åkareplatsen, med möjlighet till förlängning västerut till gång- och cykelbron över Göta Älv.
- Kostnadseffektivitet och störning under byggtid. Förslaget innebär utbyggnad av ny spårväg i permanent läge i Ullevigatan vilket också löser behov inom Kanalmursprogrammet utan att en tillfällig spårväg

behöver byggas. Stadens invånare och resenärer störs under kortare tid vid ett samlat tillfälle när endast en spårväg behöver byggas.

Nedan följer en sammanfattad version av utvärderingen som ligger till grund för ovanstående punkter där de olika bedömningsgrunderna presenteras i en matris. Färgskalan avser bedömd kvalitet för varje enskild bedömningsgrund, där röd är mycket låg kvalitet och grön är god kvalitet. Matrisen är i första hand avsedd att ge en överblick.

	Scenario 0	Scenario 1	Scenario 2
Spårväg	Spårväg i blandtrafik.	Spårväg i blandtrafik.	Spårväg i reserverat utrymme.
Vägtrafik	Gaturummet överdimensionerande i förhållande till kapacitetsanspråket i omgivande system.	Gaturummet anpassas till kapacitetsanspråket i omgivande system.	Gaturummet anpassas till kapacitetsanspråket i omgivande system.
Cykel	Cykelstråk längs Ullevigatans södra sida som idag.	Cykelstråk längs Ullevigatans södra sida, kan breddas något.	Stampgatan tillgängligt som ett attraktivt cykelstråk och del av ett möjligt längre sammanhängande stråk. Cykelstråk längs Ullevigatans södra sida kan breddas något.
Gång	Primärt gångstråk längs Ullevigatans södra sida. Sekundärt gångstråk längs Stampgatan. Barriäreffekter minskar något som en följd av lägre vägtrafikvolym.	Primärt gångstråk längs Ullevigatans södra sida kan breddas. Sekundärt gångstråk längs Stampgatan. Barriäreffekter minskar som en följd av lägre vägtrafikvolym och färre körfält. Gångstråk kan tillföras genom grönområdet på	Stampgatan tillgängligt som ett attraktivt gångstråk fredat från genomfartstrafik. Gångstråk kvarstår och kan breddas längs Ullevigatans södra sida. Barriäreffekter minskar som en följd av lägre trafikvolym och färre körfält.

		Fattighusåns södra sida.	Gångstråk kan tillföras genom grönområdet på Fattighusåns södra sida.
Vistelse	Få ytor och låga kvaliteter för vistelse i stråket.	Vistelsekvaliteter kan tillföras i grönområdet på Fattighusåns södra sida.	Vistelsekvaliteter kan tillföras i grönområdet på Fattighusåns södra sida och på Stampgatan. Stampgatan bedöms ha hög potential som del av ett möjligt längre sammanhängande stråk.
Blågrön struktur	Fattighusån har höga ekologiska kvaliteter men är fortsatt otillgänglig. Inga ytterligare kvaliteter tillförs.	Fattighusån kan göras tillgänglig och ges förhöjd kvalitet på södra sidan och en potentiellt stor yta på södra sidan tillförs för förstärkta gröna kvaliter.	Fattighusån kan göras tillgänglig och ges förhöjd kvalitet som stråk på båda sidor och en mindre yta på södra sidan tillförs för förstärkta gröna kvaliteter.
Ekonomi	Kräver tillfälliga lösningar för trafikering under kanalmursrenovering på Stampgatan vilket medför en extrakostnad. Att anlägga tillfällig spårväg bedöms ha en jämförbar kostnad med att anlägga permanent spårväg.	Kräver tillfälliga lösningar för trafikering under kanalmursrenovering på Stampgatan vilket medför en extrakostnad. Att anlägga tillfällig spårväg bedöms ha en jämförbar kostnad med att anlägga permanent	Inga kostnader för tillfälliga lösningar för trafikering under kanalmursrenoveringen tillkommer. Ullevigatan kan vid en och samma ombyggnad färdigställas till önskat permanent utseende.

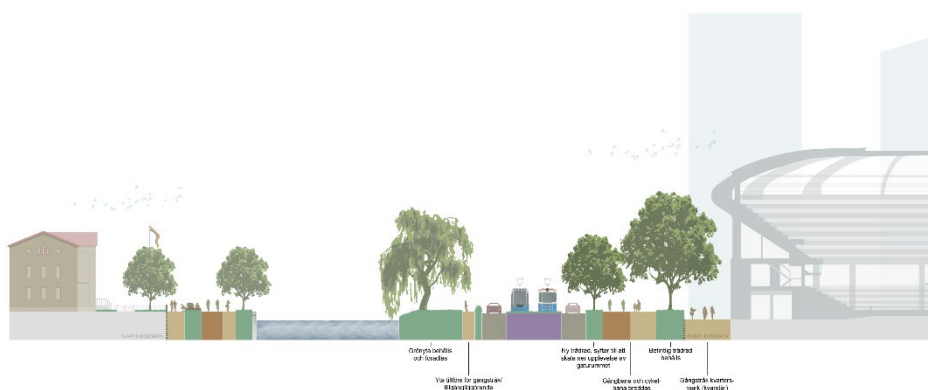
	Ullevigatan behöver därefter återställas till önskat utseende.	spårväg. Ullevigatan behöver därefter återställas till önskat utseende.	
--	--	--	--

5 Sektion

Med utgångspunkt i det föreslagna valet av lokalisering enligt Scenario 2 så har ett förslag till sektion med tillhörande avvägningar av de olika anspråk som finns på gaturummet tagits fram.

Som en del av arbetet med sektionen har också principiella förslag till utformning av korsningspunkterna i respektive ände av delsträckan på Ullevigatan tagits fram i syfte att säkerställa att den föreslagna sektionen går att knyta ihop med omgivande gatunät på ett bra sätt.

Både sektion och korsningar kommer att kräva fördjupat arbete i kommande skeden. De illustrerar ett önskat slutläge och anpassningar kan krävas exempelvis för att kunna bygga etapp 1 fristående utan ombyggnad av Åkareplatsen.



Figur 20. Förslag till sektion för Stampgatan och Ullevigatan i höjd med Gamla Ullevi.

5.1.1 Spårvägens och körfältens placering i gaturummet

Spårvägens placering i relation till gaturummets mitt och till körfälten är ett av de strukturbildande val som får långsiktiga konsekvenser då spårens placering när den väl är satt är både tekniskt krävande att justera och kan kräva förändrat planstöd.

Spårvägen föreslås placeras som mittförlagd, med ett körfält på var sida som spårområdet. Detta ger en symmetri och en logik i gaturummet där det snabbaste trafikslaget och de största fordonen placeras i mitten, längst ifrån ytor där människor rör sig. Vissa av de ordinarie fördelar som är associerade med mittförlagd spårväg i stadsmiljö, inte minst att det skapar likvärdiga förutsättningar för aktivitet längs båda sidor av ett gaturum, är dock svårare att realisera i den asymmetriska miljön på platsen som Fattighusån skapar. Mittförlagd spårväg har också vissa praktiska fördelar, då körbanorna medför enkel åtkomst med exempelvis driftsfordon eller räddningstjänst i alla delar av anläggningen och det intilliggande grönområdet.

Alternativet till mittförlagd spårväg är sidoförlagd spårväg, placerad mot ena sidan av gaturummet. På den aktuella platsen bedöms att även sidoförlagd spårväg mot Fattighusån hade kunnat fungera bra, men haft en starkare

barriärverkan som tydligare avgränsat grönområdet där från övriga delar av gaturummet. En möjlig fördel med en sådan placering hade dock kunnat vara att ett grönt spårrområde kunnat bidra till ett visuellt bredare grönområde. Sidoförlagd spårväg på gatans södra sida bedöms mindre lämpligt då det både skapar problem med angöring till fastigheter längs sträckan som behöver korsa spåren och en ökad risk för att människor kommer att vistas i spårrområdet, i synnerhet vid evenemang på Gamla Ullevi.

Sträckan föreslås i första hand och om inte andra behov tillkommer som motiverar ett annat val att utformas som spårväg där spårvägen inte är körbar eftersom detta ger störst frihet avseende gestaltning och högst kvalitet för spårvagnstrafik.

5.1.2 Hållbar mobilitet

Valet av mitt- eller sidoförlagd spårväg bedöms ha en liten betydelse för gång- och cykeltrafik. Möjligen kan en viss positiv effekt av mittförlagd spårväg finnas i korsningspunkter då det ger hög igenkänning med hur korsningar med spårväg ser ut i stadsmiljö på flertalet andra platser i staden.

Den stora förändringen för hållbar mobilitet i stråket utöver spårvägen är att Stampgatan frigörs vilket skapar avsevärt större ytor och fler valmöjligheter för gående och cyklister i stråket. Den här förstudien har inte utrett ett färdigt förslag till sektion på Stampgatan, det som redovisas är avsett att vara ett exempel som visar vad som skulle kunna rymmas.

Cykelstråket kvarstår längs målpunkterna på Ullevigatans södra sida och ges ett något utökat utrymme där, likaså breddas utrymmet för gångtrafik mot fastigheterna på södra sidan.

På Ullevigatans södra sida föreslås gång- och cykelstråket skiljas från körfält för bil med en trädrad i syfte att ge gaturummet en mer mänsklig skala och ge människor som rör sig längs sträckan en bättre upplevelse. Ytan med trädraden kan efter behov också innehålla exempelvis dagvattenfördröjning och eventuellt förberedas för långsgående angöring genom lämpliga trädavstånd. Med dagens bebyggelse bedöms behovet av långsgående angöring lågt.

Inom förstudien föreslås inga nya tvärkopplingar med hänsyn till att bebyggelsen på södra sidan idag är relativt sluten. Undantaget är den spårvägsbro som idag går från Stampgatan till Skånegatan och som med förslaget inte längre behövs för spårväg kan till ett gång- och cykelstråk. Kvaliteten ska höjas på befintliga tvärkopplingar i stråkets ändar, främst för oskyddade trafikanter. Den föreslagna sektionen medför goda möjligheter att komplettera med nya tvärkopplingar i framtiden.

5.1.3 Blå-grön struktur

I Göteborgs Stads översiktsplan och tillhörande kunskapsunderlag pekas Fattighusån och stråket längs Stampgatan och Ullevigatan ut som ett stråk med höga ekologiska kvaliteter men låg tillgänglighet. Anspråket på en kantzon i de

blågröna stråken är 13 meter med en kombination av sociala och ekologiska kvaliteter.

I den befintliga miljön längs Ullevigatan finns inte utrymme att tillföra så stor yta, men det bedöms möjligt att skapa och förstärka stråkets kvaliteter fördelat på hela sektionen. Stampgatan med sin stensatta och hårdgjorda utformning ihop med ett bra solläge bedöms vara lämplig för att i första hand uppfylla kvaliteter som social kantzon, även om det finns stora ekologiska värden i vattnet precis nedanför kanalmuren som bör bevaras. Sidan mot Ullevigatan är av grön karaktär med delvis höga ekologiska kvaliteter. Det bör utredas om de ekologiska kvaliteterna på södra sidan går att stärka samtidigt som målsättningen att tillgängliggöra även denna sida bidrar med sociala kvaliteter.

Valet att mittförlägga spårvägen ger möjligheten att plantera träd med stora kronor fritt i grönområdet längs Fattighusån om så önskas, eftersom risken för att trädkronorna ska komma i konflikt med kontaktledningen är mycket liten.

5.1.4 Stadsliv

Förslaget medför kraftigt förbättrade förutsättningar för vistelse i stråket i och med föreslagen omvandling av Stampgatan från gata med spårväg till ett vistelsestråk med angöring på gåendes och cyklisters villkor. Utöver större ytor som är mindre bullerstörda än idag blir också vattnet på norra sidan tillgängligt.

Fattighusåns södra sidan tillgängliggörs och yta tillförs för att möjliggöra detta utan att minska grönytan. Inom befintlig grönyta ska åtgärder för att höja kvaliteten utredas, inte minst närmast vattenbrynet där de största ekologiska kvaliteterna är koncentrerade idag. Hur ytor för vistelse bäst utformas behöver utredas vidare.

På längre sikt bör kommande planering verka för att bebyggelsen ska närma sig Ullevigatan. Gamla Ullevi skiljs från gatan med en bred gångbana på kvartersmark och utanför Tingsrätten och kontorsbyggnaden i stråkets östra ände mot Skånegatan skiljs Ullevigatan från byggnaderna med en parallell lokalkörbana som bidrar till att gaturummet upplevs stort och fränkopplat omgivande bebyggelse. Flera av verksamheterna i stråket har höga krav på säkerhet och specifika behov, men där inga sådana förhinder föreligger bör möjligheten att ha mer publikt inriktade verksamheter i bottenvåningar övervägas.



Figur 21. Förslag till Sektion för Ullevigatan.

6 Slutsatser

Förstudiens slutsats är att sammantaget bedöms Scenario 2 med spårväg på Ullevigatan vara det mest fördelaktiga alternativet och bör utgöra underlag för fortsatt planering.

Avseende sektion för Ullevigatan är slutsatsen och utgångspunkt för fortsatt arbete att en sektion med mittförlagd spårväg i Ullevigatan är det mest lämpliga alternativet. Utöver spårvägens placering ska följande hänsyn omhändertas i disponeringen av kvarstående yta:

- Grönytan längs Fattighusån behålls och utvecklas. Yta tillförs för att kunna tillgängliggöra ytan utan att ta grönyta.
- En ny trädrad föreslås skilja körbanorna från gång- och cykelvägen på Ullevigatans södra sida. Bredden föreslås anpassas så att den vid behov eller i framtiden också kan innehålla långsgående angöring.
- Både gångbanan och cykelbanan på Ullevigatans södra sida breddas något, för att minska konflikter mellan de två och för att ge mer utrymme vid evenemang när många människor rör sig i stråket.
- Befintliga träd längst i söder på gatumark behålls.

Nedan följer en sammanfattande slutsats av varje lokaliseringsalternativ:

Nollalternativet innebär att Ullevigatan behåller sin utformning som storskaligt trafikrum. Biltrafikflödet på sträckan minskar som en konsekvens av omgivande planering medan övriga trafikflöden ökar. Alternativet möjliggör en anslutning av Parkgatan till befintligt spårvägsnät men skapar inga kvaliteter ur andra aspekter eftersom inga förändringar sker.

Scenario 1 innebär att Ullevigatan anpassas till den kapacitet omgivande planering skapar i stråket. Det öppnar för att förbättra förutsättningarna för vistelse och stärka grönområdet söder om Fattighusån genom att utöka och tillgängliggöra grönytan. Det är möjligt att förbättra för gång- och cykeltrafik i stråket genom breddning på södra sidan av Ullevigatan men antalet möjliga relationer ökar inte.

Scenario 2 innebär stora förändringar och öppnar för att skapa och förstärka flera kvaliteter i gaturummet. Stampgatans omvandling tillför nya vistelseytor och ett nytt stråk för gående och cyklister på yta som idag inte är attraktiv att röra sig på vilket innebär ett stort positivt tillskott i gatumiljön. Stråket förstärks och får ett mycket högt värde om det kopplas samman och fortsätter hela vägen ut till Göta Älv och den framtida gång- och cykelbron till Lindholmen. Handlingsfriheten på Ullevigatan minskar något eftersom spårvägen gör anspråk på en stor del av den frigjorda ytan men det bedöms ändå gå att tillgängliggöra grönområdet längs Fattighusån på denna sida vilket tillgängliggör grönskan och skapar vistelsekvaliteter även på denna sida.