

# Övergripande utredning avseende struktur och genomförbarhet HJALMAR BRANTINGSTRÅKET

Stadsbyggnadsförvaltningen



Göteborgs  
Stad



**Övergripande utredning avseende struktur och genomförbarhet -  
Hjalmar Brantingstråket**

Diarienummer: SBN 2024-01327

Göteborg december 2025

**Arbetsgrupp:**

Erik Hansson (uppdragsledare), stadsbyggnadsförvaltningen

Andrea Hulting Gustavsson, stadsbyggnadsförvaltningen

Emma Lindberg, stadsbyggnadsförvaltningen

Michael Forss, stadsbyggnadsförvaltningen

**Grafisk form och layout:** Visuell kommunikation Göteborgs Stad

# Innehåll

<b>BAKGRUND OCH UTGÅNGSPUNKTER</b>	<b>4</b>
Uppdraget	5
Området	5
Översiktsplanens inriktningar för området	7
Utgångspunkter	7
<b>STRUKTURIDÉ</b>	<b>8</b>
En levande stadsmiljö med innerstadskvalitéer	9
Övergripande struktur	10
Delområden	11
Potential och behov	26
<b>GENOMFÖRANDEFÖRUTSÄTTNINGAR</b>	<b>28</b>
Markägoförhållanden	29
Natur- och kulturmiljövärden	29
Spårinfrastruktur	29
Hälsa och säkerhet	29
Geoteknik och markmiljö	30
Markföroreningar	30
Ledningsflyttar	30
<b>KONSEKVENSER OCH FORTSATT ARBETE</b>	<b>32</b>
Nära, sammanhållen och robust stad	33
Beroenden	34
Ekonomi	34
Risker och osäkerheter	35
Förslag till fortsatt arbete	36
Förslag till genomförande	36



## BAKGRUND OCH UTGÅNGSPUNKTER

Syftet med denna utredning är att redovisa en övergripande strukturidé för omvandling av Hjalmar Brantingstråket och samt att beskriva genomförandeförutsättningar.

## Uppdraget

Denna utredning utgår från uppdraget stadsbyggnadsnämnden fick i kommunfullmäktiges budget 2023 med lydelsen " Stadsbyggnadsnämnden får i uppdrag att i samverkan med stadsmiljönämnden och exploateringsnämnden omvandla Dag Hammarskjöldsleden, Hjalmar Brantingsgatan och Almanacksvägen/Kortedalavägen till stadsmässiga stråk. Framkomligheten för kollektivtrafiken ska fortsatt prioriteras i dessa stråk."

I stadsbyggnadsnämndens genomförandeplan för 2025 fick stadsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att under 2025 ta fram inriktningsbeslut för Hjalmar Brantingstråket, med mål för både struktur, innehåll, investerings- och exploateringsekonomi och en preliminär tidplan för start av områdets detaljplaner.

Denna utredning har tagits fram parallellt med likvärdiga utredningar för fyra andra framtida utbyggnadsområden i Göteborg; Södra älvstranden, Dag Hammarskjöldsleden med Högsbo industriområde, Gullbergsvass samt Almanacksvägen/ Kortedalastråket.

Dessa fem utredningar utgör tillsammans underlag för att kunna ta ett inriktningsbeslut för respektive geografi.

## Området

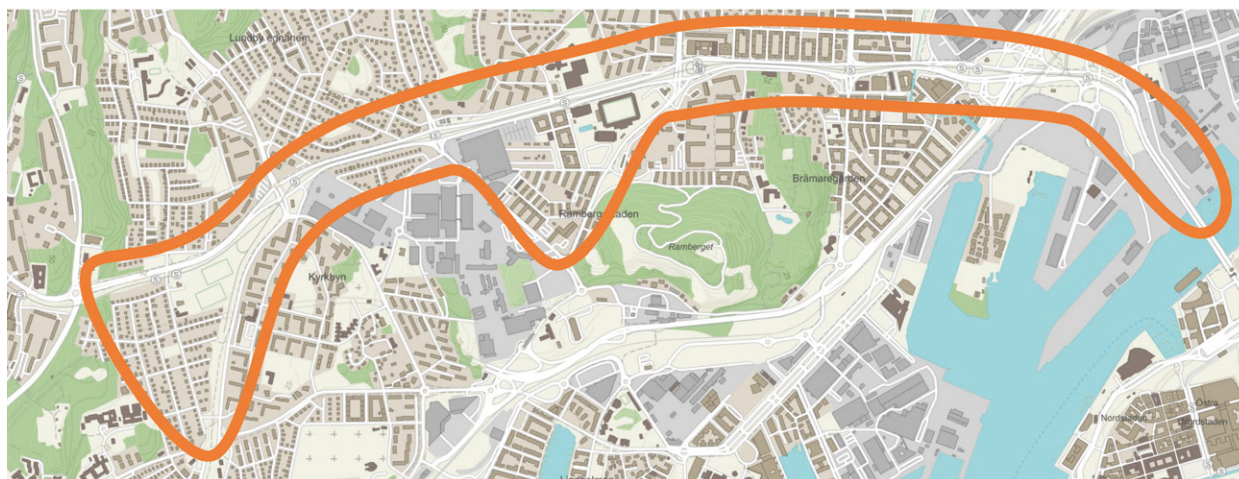
Utredningsområdet har avgränsats till att omfatta Hjalmar Brantingstråket mellan Sommarvädersgatan/Yrvädersgatan i väster till korsningen med Kvillebäcken i öster. Det omfattar även stråket utmed Sotérusgatan söder ut mot Stålhandskegatan. För Hjalmar Brantingsgatan öster om Kvillebäcken pågår annan planering som denna utredning endast förhåller sig till. I väster har förslaget anpassats mot planprogram för Biskopsgården.

Området ligger inom 5 kilometer från Centralstationen, parallellt med älven. Stråket i sin helhet ligger på Hisingen på bördig jordbruksmark med spår av bronsålderns uppbrutna skärgårdslandskap. Topografin i området skapar barriärer som separerar stadsdelar från varandra. Höjdryggar reser sig i dalgångslandskapet runt älven och ett relativt glest huvudgatunät knyter ihop de olika dalgångarna där stadsdelar växte fram under mitten av 1900-talet i enlighet med den tidens modernistiska planeringsideal: ett pärlband av bostadsområden runt sitt eget lokala torg.

## Historia

Hjalmar Brantingsgatan byggdes ut i samband med omvandlingen från landsbygd till en stadsmiljö. Utbyggnaden skedde successivt fram till dess att Biskopsgården byggdes ut under 1950–1960-talet. Syftet var dels att vara en trafikförsörjning för såväl bil som spårväg för närliggande områden, dels var den avsedd att vara förbindelsen mellan centrala staden och Torslanda. Utbyggnaden av spårvägen inleddes i slutet av 1930-talet då den nya Göta Älvbron uppfördes och sträckte sig först fram till Wieselgrensplatsen. Vid utbyggnaden markförlades spårvägen på särskild banvall. I samband med utbyggnaden av Biskopsgården planskildes spåret i korsningspunkterna med huvudgatunätet. Spårvägsstråkets raksträckor skär igenom stadsväven och skapar barriärer mellan stadsdelarna på ömse sida om stråket.

Utbyggnaden av området präglades av det modernistiska planeringsidealet baserat på ABC-stadens principer: viktiga funktioner koncentreras i områden för Arbete, Bostad, Centrum och snabba transporter gjorde de olika funktionerna enkelt tillgängliga. Det modernistiska planeringsidealet hade ett lokalt fokus med höga lokala kvaliteter som generösa ytor för park och natur samt ett inre



Figur 1 Utredningsområdet

sammanhängande bilfritt nät av stråk. De gena stråken för bil och kollektivtrafik mellan stadens olika delar var prioriterade.

## Nuläge

Stråket kännetecknas idag av att vara ett trafikrum med omfattande hårdgjorda ytor, där spårvägen mestadels är omgiven av dubbla körfält på bägge sidor. Stråk för gång- och cykel finns parallellt med stråket. Orienterbarhet och genhet begränsas av de förhållandevis stora avstånden mellan passagera och utformningarna av korsningarna.

Idag är exploateringsgraden i stora delar av centrala Hisingen låg med en stor andel småhus. Inom området finns kapacitet för en förtätning, men spårvägen är centralt placerad i gaturummet, vilket ger svårigheter att effektivt utnyttja angränsande mark för byggnader. Planskildheterna, såväl de med upphöjt spår som de med nedsänkt spår, har också relativt utrymmeskrävande slänter.

De lokala torgen ligger i olika grad separerade från Hjalmar Brantingsstråket. Som lokala mötesplatser har torgen höga kvaliteter, men den kommersiella situationen begränsas av att vara hänvisade till enbart ett lokalt underlag.

I området runt Hjalmar Brantingsstråket finns en god tillgång till park- och friytor, med kapacitet att även täcka en betydande bebyggelseutveckling inom området.

Bebyggelsen längs stråket vänder sig inåt i strukturen som kopplas ihop av ett nätverk av lokalgator och bilfria gång och cykelstråk.

De flesta resorna med kollektivtrafik inom och genom utredningsområdet sker med spårvagn. Dagens utformning ger en effektiv restid för kollektivtrafiken. Trots planskilda korsningspunkter vid viktiga huvudstråk utgör spårvägen en betydande barriär mellan stadsdelarna längs stadsdelarna. Spårvägen är mittförlagd på större delen av sträckan förutom väster om Ekestråket där spåren ligger söder om körfälten.

Tre spårvagnslinjer med hög turtäthet trafikerar området. Utformningen av spårvagnshållplatserna skiljer sig åt i olika delar, med Rambergsvallen som ligger i plan, Ekestråket och Wieselgrensplatsen som är nedsänkta och Gropegårdsgatan, Vågmästareplatsen och Sälöfjordsgatan på brokonstruktioner. De nedsänkta hållplatsområdena vid Ekestråket och Wieselgrensplatsen har identifierats som otrygga miljöer och är inte

attraktiva platser. De upphöjda hållplatserna har i viss mån liknande problem, men har framför allt svårigheter med tillgängligheten.

Hastigheten för spårvägen i anslutning till hållplatserna Ekestråket och Wieselgrensgatan är lägre jämfört med resten av stråket, vilket är en konsekvens av vändslingorna med tillhörande spårväxlar, och ett stort antal av- och påstigande resenärer. Ekestråket spårväxel befinner sig dessutom i en kurva, vilket innebär ytterligare en begränsning av hastigheten.

Buss längs med Hjalmar Brantingsgatan har god framkomlighet i dagsläget och utgörs mestadels av industriliner med avgångar under högtrafik. Ekestråket bussterminal är ett viktigt nav för busstrafiken på Hisingen. Flera linjer har sin ändhållplats här, både stombussar och områdesbussar från tvärgatorna som möjliggör byten till spårvägsnätet. Även där Gustaf Daléngsgatan och Hisingsgatan möter Hjalmar Brantingsgatan finns i dagsläget flera stomlinjer med buss.

Biltrafiken är sedan Lundbytunnelns tillkomst mestadels av lokal karaktär, med förhållandevis få genomgående resor. I mitten av 1970-talet hade Hjalmar Brantingsgatan trafikmängder om ungefär 30 000 fordon per dygn. Trafiken har under de senaste åren minskat och dagens trafikflöde är i storleksordningen cirka 15 000 fordon per dygn. Hastighetsbegränsningen ligger mestadels på 50 – 60 km/h.

Ytorna mellan Gropegårdsgatan och Wieselgrensplatsen ligger i en del av sträckan där en större dalgång breder ut sig. Här ligger idag Volvo Lundbys arbetsplatskluster med industrier och stora ytor som är stängda för allmänheten. Vid Wieselgrensplatsen ligger också Rambergsvallen och Lundbybadet med sina storskaliga strukturer. Funktionerna är målpunkter med underlag från ett större upptagningsområde och i viss mån hela staden. De storskaliga strukturerna begränsar potentialen som finns att knyta ihop centrala Hisingens stadsdelar.

## Tidigare och pågående planering

### Program

- Program för arena, bostäder mm. vid Rambergsvallen, samråd 2011
- Program för Biskopsgården godkänt 2023
- Program för Backaplan godkänt 2019

## Pågående detaljplaner

- Detaljplan för verksamheter söder om Wieselgrensplatsen (Rambergsstaden 733:167 m fl) inom stadsdelen Rambergsstaden

## Startplan 2026

- Stadsbyggnadsförslag för förskola och bostäder vid Inlandsgatan (Brämaregården 733:43 m fl) inom stadsdelen Brämaregården m fl

## Översiktsplanens inriktningar för området

I översiktsplanen är större delen av Hjalmar Brantingsgatan och hela Sotérusgatan utpekade som ett framtida omvandlingsstråk. Det innebär att omvandling av stråket ska möjliggöra utveckling av blandad stadsbebyggelse, effektivare användning av infrastruktur samt öka de lokala stadskvaliteterna.

Den östra delen av Hjalmar Brantingsgatan är angiven som befintligt stadslivsstråk där planeringen enligt översiktsplanen ska verka för och sträva efter att omvandla Hjalmar Brantingsstråket från trafikled till ett stadslivsstråk samt att utveckla och planera för de tvärgående kopplingarna längs stråket.

Wieselgrensplatsen, Vårväderstorget och Kyrkbytorget är utpekade tyngdpunkter.

Området är i norra och västra delen beläget i det som benämns mellanstaden, södra delarna ingår i den utvidgade innerstaden och östra delen ingår i stadskärnan.

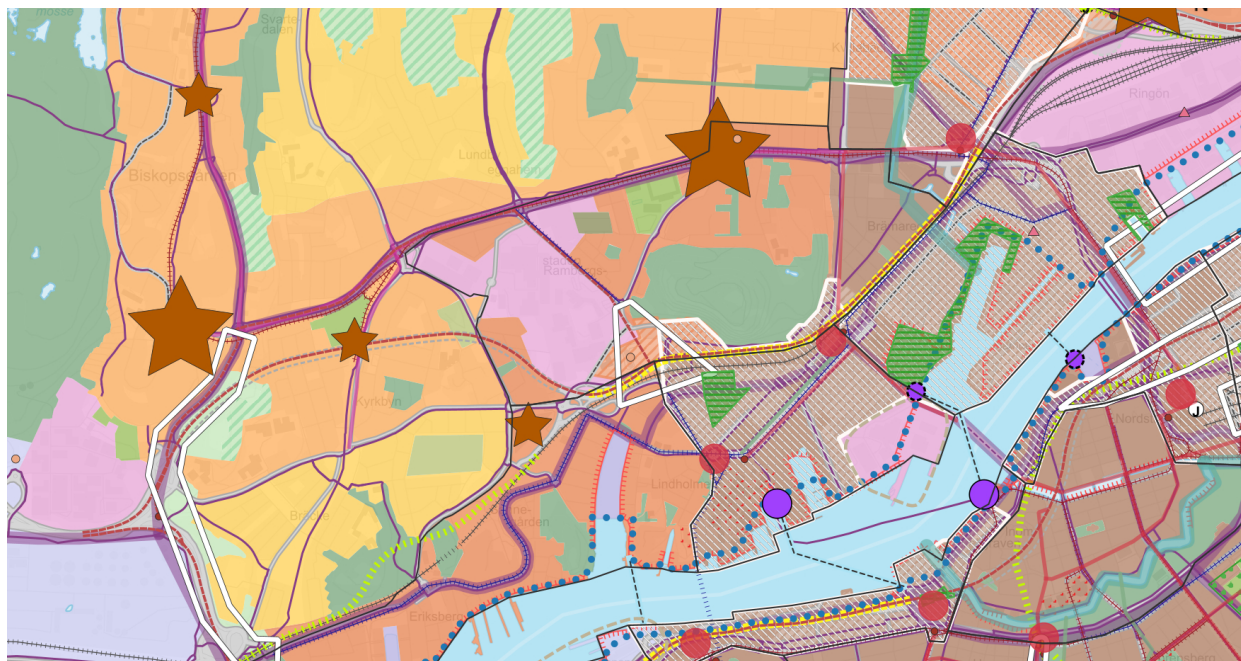
## Utgångspunkter

### Avgränsningar

Denna utredning har inte behandlat hela Hjalmar Brantingsgatan då de östra delarna i anslutning till Backaplan och Frihamnen, och den västra delen av i anslutning till Biskopsgården/Sommarvädersgatan ingår i andra arbeten. Utredningen hanterar inte en överdäckning av spårvägen i anslutning till hållplatserna Wieselgrensplatsen och Eketrägatan. En överdäckning eller spårvägen förlagd i tråg innebär komplexa konstruktioner och säkerställer inte nödvändigtvis trygga hållplatslägen för resenärerna. På grund av höga investeringskostnader såväl som högre drifts- och underhållskostnader har detta alternativ inte utretts vidare. Av samma anledning har inte heller möjligheten att hantera planskildheter genom lösningar med längre tunnlar eller broar för spårvägen studerats.

### Göteborgs utvidgade innerstad

Uppdraget "Göteborgs utvidgade innerstad" reviderar för Hjalmar Brantingsgatan en mittförlagd spårväg i markplan. I det förslaget kantas Hjalmar Brantingsgatan på flera sträckor av bebyggelse, vilket möjliggörs genom att ta mark i anspråk som idag är upplåten med tomträtt eller arrende.



Figur 2 Utsnitt ur översiktsplanens markanvändningskarta över området

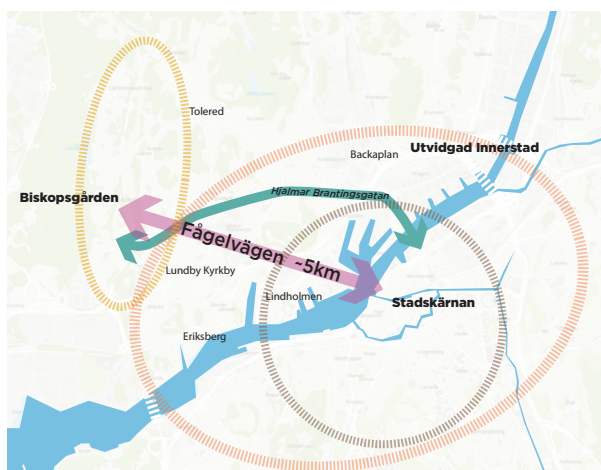


## **STRUKTURIDÉ**

En levande stadsmiljö med innerstadskvalitéer

## En levande stadsmiljö med innerstadskvalitéer

Enligt översiktsplanens geografiska inriktningar bör en omvandling av Hjalmar Brantingsgatan med omgivande ytor syfta till att skapa förutsättningar för en attraktiv och levande stadsmiljö med innerstadskvalitéer längs sträckan. Omvandling syftar även till att stärka Hjalmar Brantingsgatan som ett samlande stråk inom centrala Hisingen och knyta området närmare älven och fastlandet.

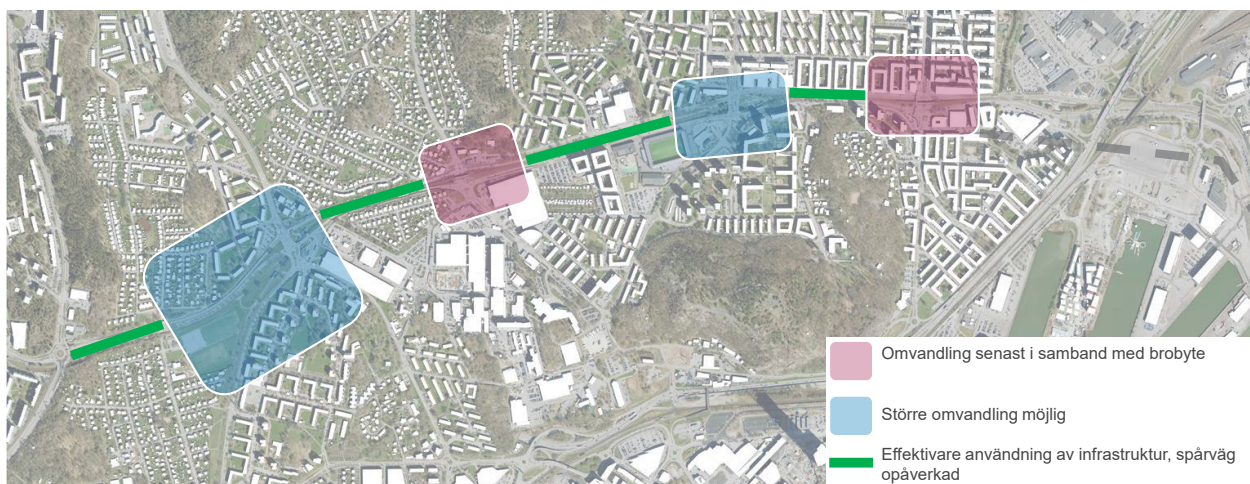


Figur 3 Kopplingar och genhet mot stadskärnan

För att nå syftet har följande principer och målsättningar identifierats som viktiga i utarbetandet av strukturidén:

- Komplettera med kvartersbebyggelse på de platser där strukturen tillåter detta
  - Blandad stadsbebyggelse
  - Stor andel flerfamiljshus
  - Liten andel verksamheter
- Utveckla ett mer finmaskigt gatunät tvärs stråket vid ett antal korsningspunkter för att koppla samman stadsdelar som idag separeras av spårvagnsstråket, såväl lokalt som exempelvis mellan Biskopsgården och centrala delar av staden.
- Effektivisera de stora infrastrukturytorna längs sträckan
  - Ett körfält i vardera riktningen utmed Hjalmar Brantingsgatan
  - Minska antalet svängfält
  - Tillför ytor för bland annat gång och cykel, träd, dagvatten- och skyfallshantering
- Utforma gatumiljön så att den blir attraktiv för gående och cyklister, och så att känslan av trygghet ökar
- Förbättra spårvagnshållplatsernas tillgänglighet och upplevda trygghet
- Stärk tyngdpunkterna Wieselgrensplatsen och Kyrkbytorget/Eketrägatan

Långsiktig och god framkomlighet för spårvägen ska prioriteras genom att bibehålla dagens planskildhet.



Figur 4 De fyra delområdena med mellanliggande sträckor

## Övergripande struktur

Det studerade området är drygt tre kilometer långt och 40 – 60 meter brett på långa sträckor, med mer tilltagna ytor i anslutning till fyra planskilda spårvägs korsningar med tillhörande hållplatser (Eketrågatan, Gropegårdsgatan, Wieselgrensplatsen och Vågmästareplatsen). Detta gör att förutsättningarna för stadsutveckling är påfallande varierade längs sträckan.

Det är i anslutning till de fyra nämnda hållplatslägena som det finns tillräckligt med utrymme för en stadsutveckling med ny bebyggelse. På mellansträckorna är visserligen gaturummet väl tilltaget, men ändå för smalt för nya byggnader om utgångspunkten är att undvika redan bebyggda fastigheter.

Hjalmar Brantingstråket bör därmed betraktas som fyra enskilda, utvecklingsbara platser med mellanliggande sträckor, snarare än ett samlat stråk. På dessa platser är det möjligt att komplettera med bebyggelse i 4-6 våningar, till viss del i kvartersform, och samtidigt arbeta med ett finmaskigt gatunät som kopplar samman stadsområdena på respektive sida om gatan.

De fyra platserna har var och en studerats utifrån två utgångspunkter, dels ett huvudalternativ där platserna utvecklas med bibehållen planskildhet, dels ett jämförelsealternativ utan planskildhet och med ett justerat spåräge. Även i det senare fallet ska det bibehållas en fortsatt god framkomlighet

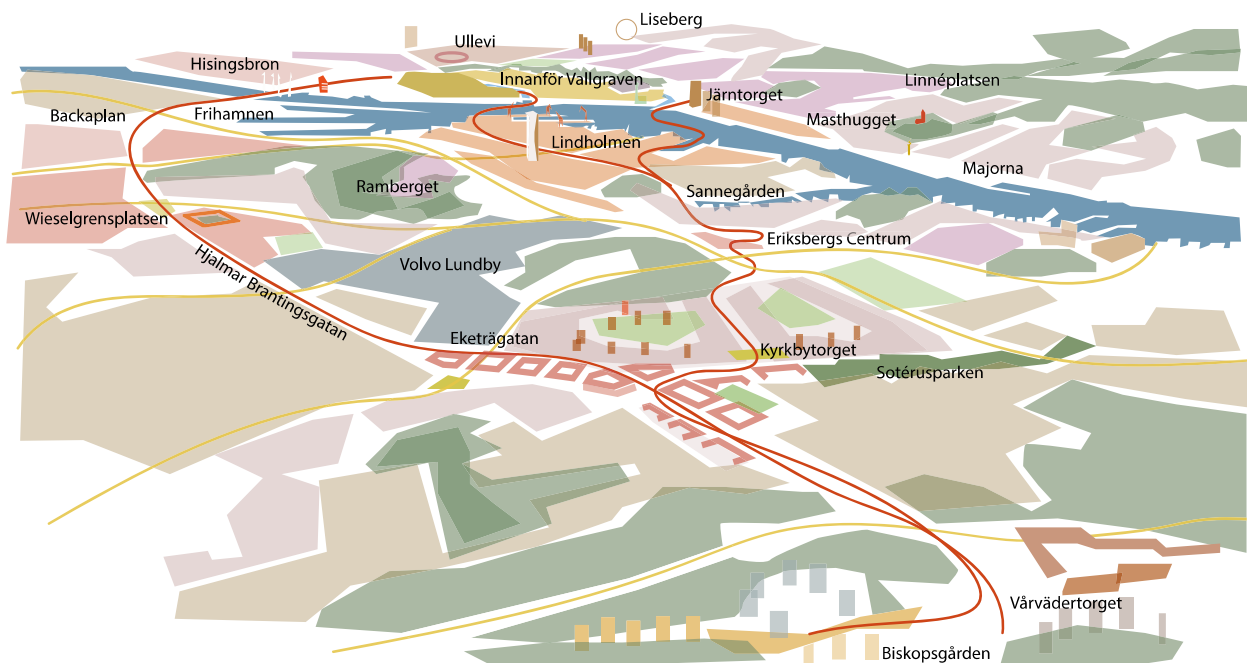
och kapacitet för spårvägen enligt intentionerna i Målbild Koll2035. De två utvecklingsvägarna synliggör potential och kvalitet ur olika aspekter och belyser de avvägningar som behöver göras.

Spårets befintliga mittförlagda läge gör att de möjliga byggbara ytorna inte kan utnyttjas effektivt längs sträckan. Om spåret däremot flyttas ut mot någon av trafikrummets kanter, närmare befintlig bebyggelse, frigörs större sammanhängande ytor för omvandling och det skapar större förutsättningar att tillföra bebyggelse enligt principerna för kvartersstaden.

På de mellanliggande sträckorna saknas tillräckligt utrymme för att komplettera med nya byggnader. Det är också på flera av dessa sträckor olämpligt att lägga till tvärkopplingar för fotgängare och cyklister. Detta är inte bara med hänsyn till spårvägens framkomlighet, utan också för att angränsande stadsstruktur i sig är utformad som en slags barriär, utan kopplingar som möjliggör vidare rörelser ut i omgivande stadsdel, och av topografiska orsaker.

För de mellanliggande sträckorna har utgångspunkten varit att lämna spårvägen orörd och se över möjligheten att ta bort ett körfält i vardera riktningen. Gaturummet behöver kompletteras med träd, gång- och cykelbanor, och anläggningar för hantering av dagvatten och skyfall.

Dagens spårvagnshållplatser har brister i tillgänglighet och upplevd trygghet. Bland annat enligt



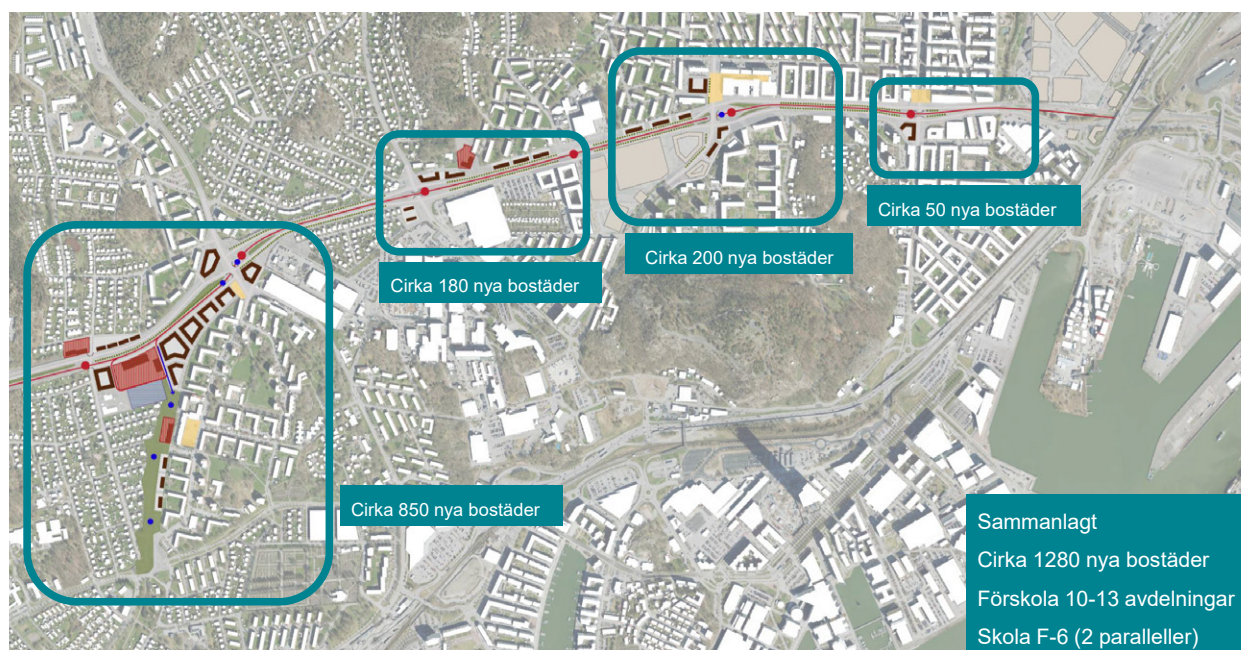
Figur 5 Befintliga stråk från Kyrkbyn mot Eriksbergs Centrum, Lindholmen och älven behöver stärkas för att skapa gena kopplingar mellan Biskopsgården och stadskärnan.

genomförd social konsekvensanalys uppfattas hållplatserna ha dålig tillgänglighet för vissa grupper, och de upplevs som otrygga under delar av dygnet. En ombyggnad till plankorsningar med hållplats i anslutning skulle göra de nya spårvägsplattformarna mer tillgängliga och integrerade i stadslivet.

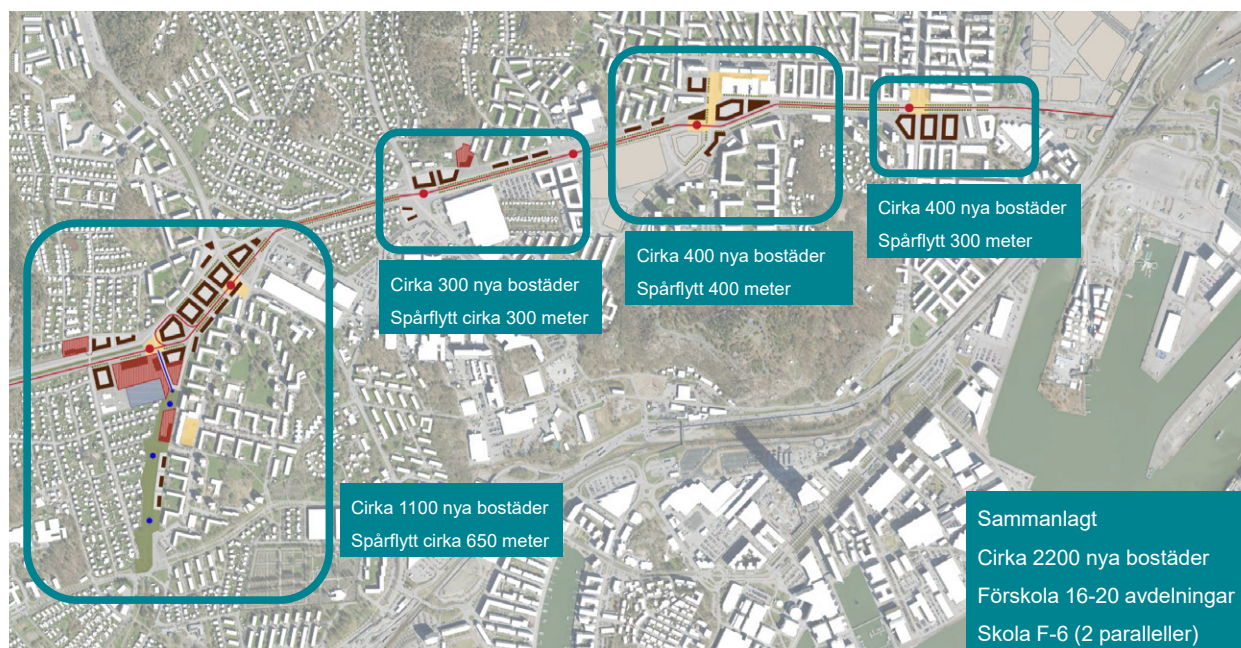
Det är också viktigt att stärka kopplingarna för fotgängare och cyklister mellan Hjalmar Brantingstråket och älven. Den genaste vägen mellan delar av stadskärnan och Biskopsgården är via älvpassagerna vid Eriksberg och Lindholmen, så detta skulle på ett effektivt vis binda samman centrala Hisingen med staden söder om älven.

## Delområden

Följande avsnitt beskriver strukturidéer för de fyra områden där en mer omfattande stadsutveckling kan ske. Det redovisas ett huvudalternativ med bibehållna planskildheter och ett jämförelsealternativ med flyttat spårläge och borttagande av planskildheter. Stadsutvecklingen inom dessa områden kan ske oberoende av varandra, vilket gör att de närmast är att betrakta som separata projekt. Åtgärderna på mellanliggande sträckor kan också göras oberoende av om någon eller några platser stadsutvecklas.

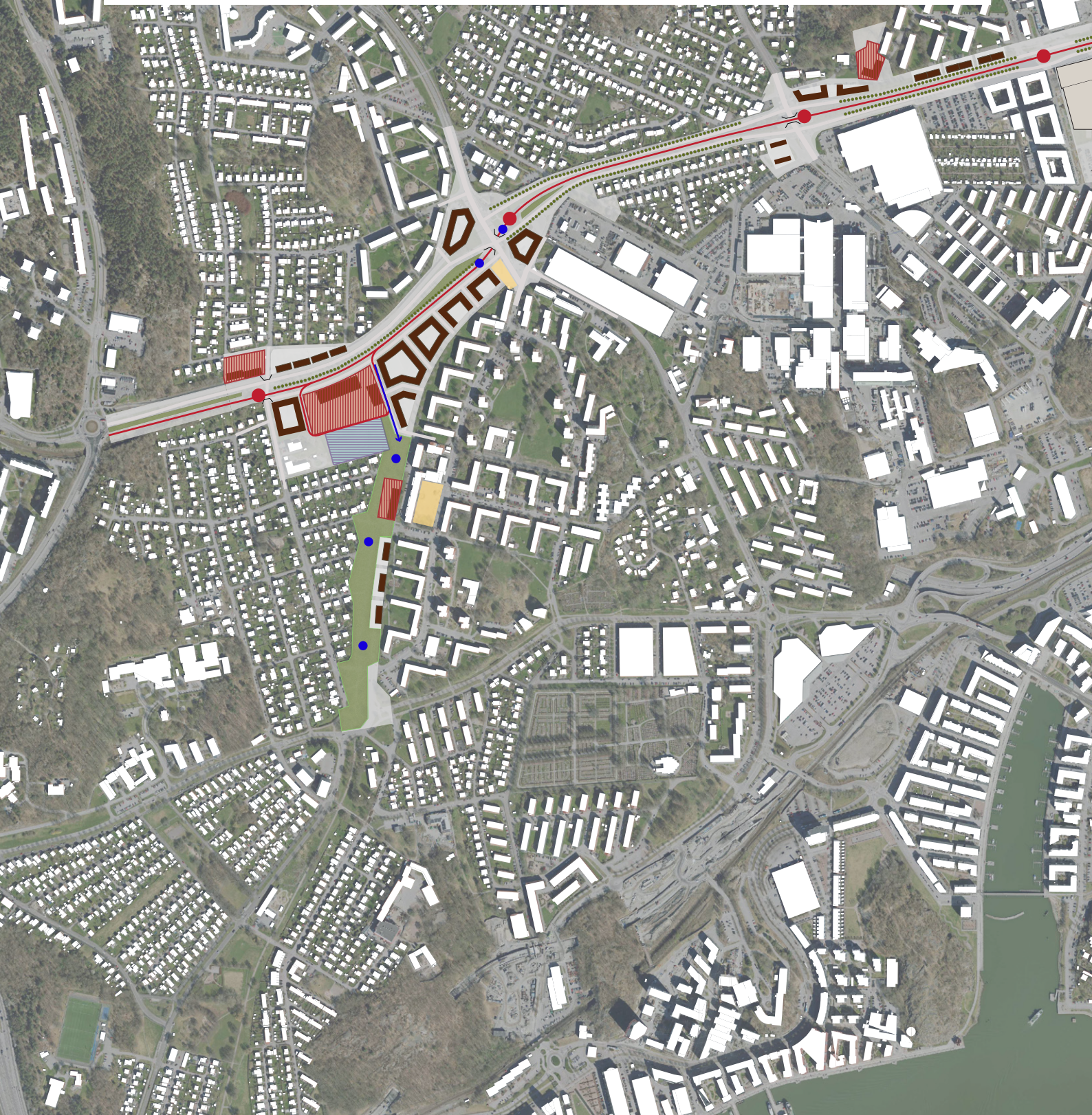


Figur 6 Huvudalternativ med en utveckling där befintliga planskildheter behålls.



Figur 7 Jämförelsealternativ med en utveckling där planskildheter tas bort och spåret flyttas i sidled.

# POTENTIAL FÖR STADSUTVECKLING VID HUVUDALTERNATIV MED BIBEHÅLLNA PLANSKILDHETER

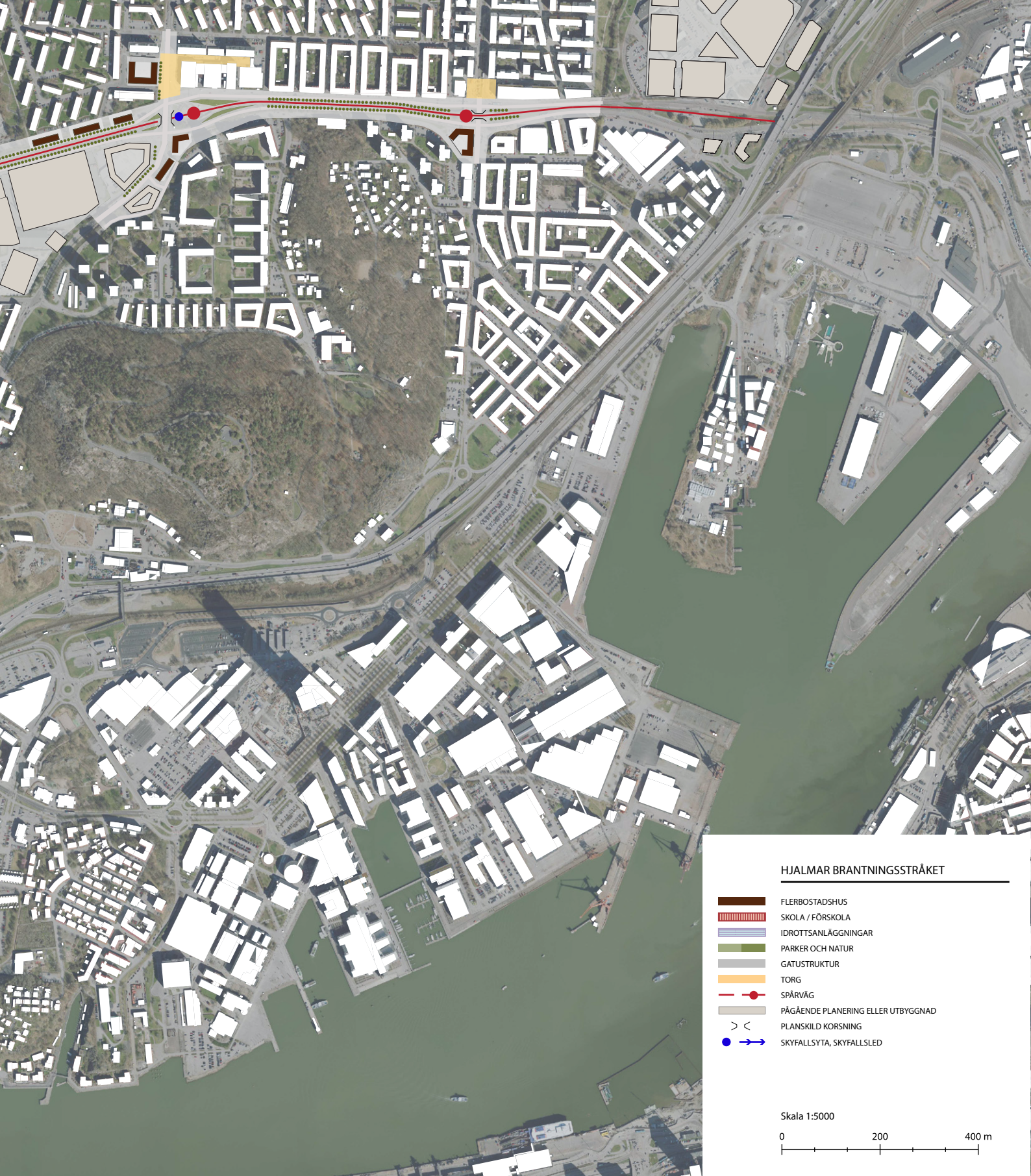


## EKETRÄGATAN

- Förtätningen av Kyrkbyn
- Halmar Brantingstråket behålls norr om ny bebyggelse
- Befintligt hållplatsläge vid Eketrägatan behålls
- Befintligt hållplatsläge vid Sälöfjordsgatan behålls
- Stadsdelspark med ytor för skyfall
- Spårvägen för vändslingan flyttas
- Bromsteststräckan flyttas

## GROPEGÅRDSGATAN

- Förskola i anslutning till naturområdet väster om Oterdahlgatan
- Mindre kompletteringar i anslutning till hållplatsläget
- Förtätning genom lameller utmed Hjalmar Brantingsgatan



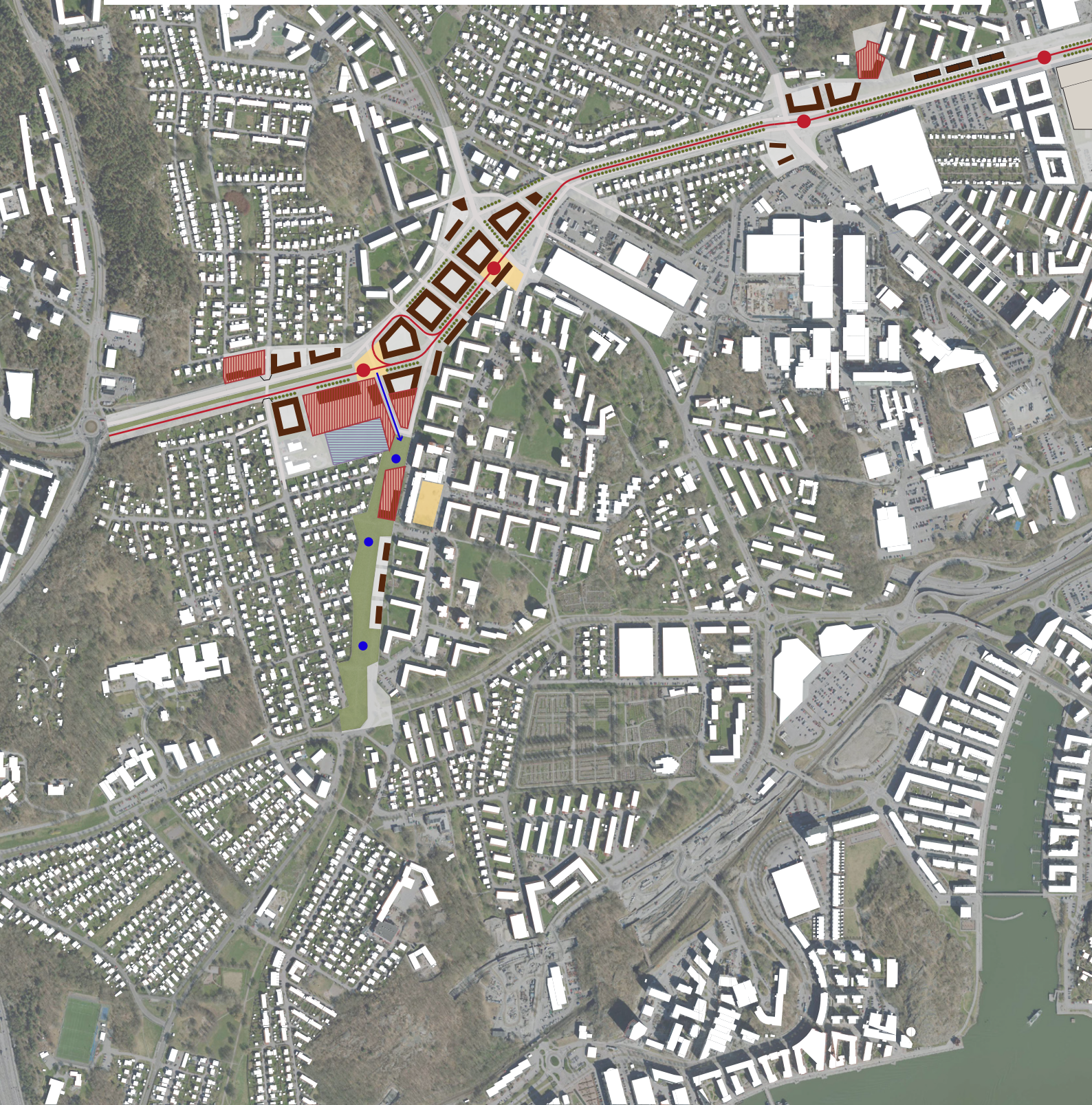
## WIESELGRENSPLOTSEN

- Förbättrad utformning av planskilt hållplatsläge, utrymme uppstår genom att vändslungan tas bort
- Bebyggelse på delar av Wieselgrensplatsen
- Definierat gaturum längs Inlandsgatan

## VÅGMÄSTAREPLOTSEN

- Förbättrad utformning av gatumiljön
- Ökad orienterbarhet för gående och cyklister
- Bebyggelse söder om spärvägen
- Fastighetsutveckling möjlig söder om spåret

# POTENTIAL FÖR STADSUTVECKLING VID JÄMFÖRELSE-ALTERNATIV MED FÖRÄNDRAT SPÅRLÄGE

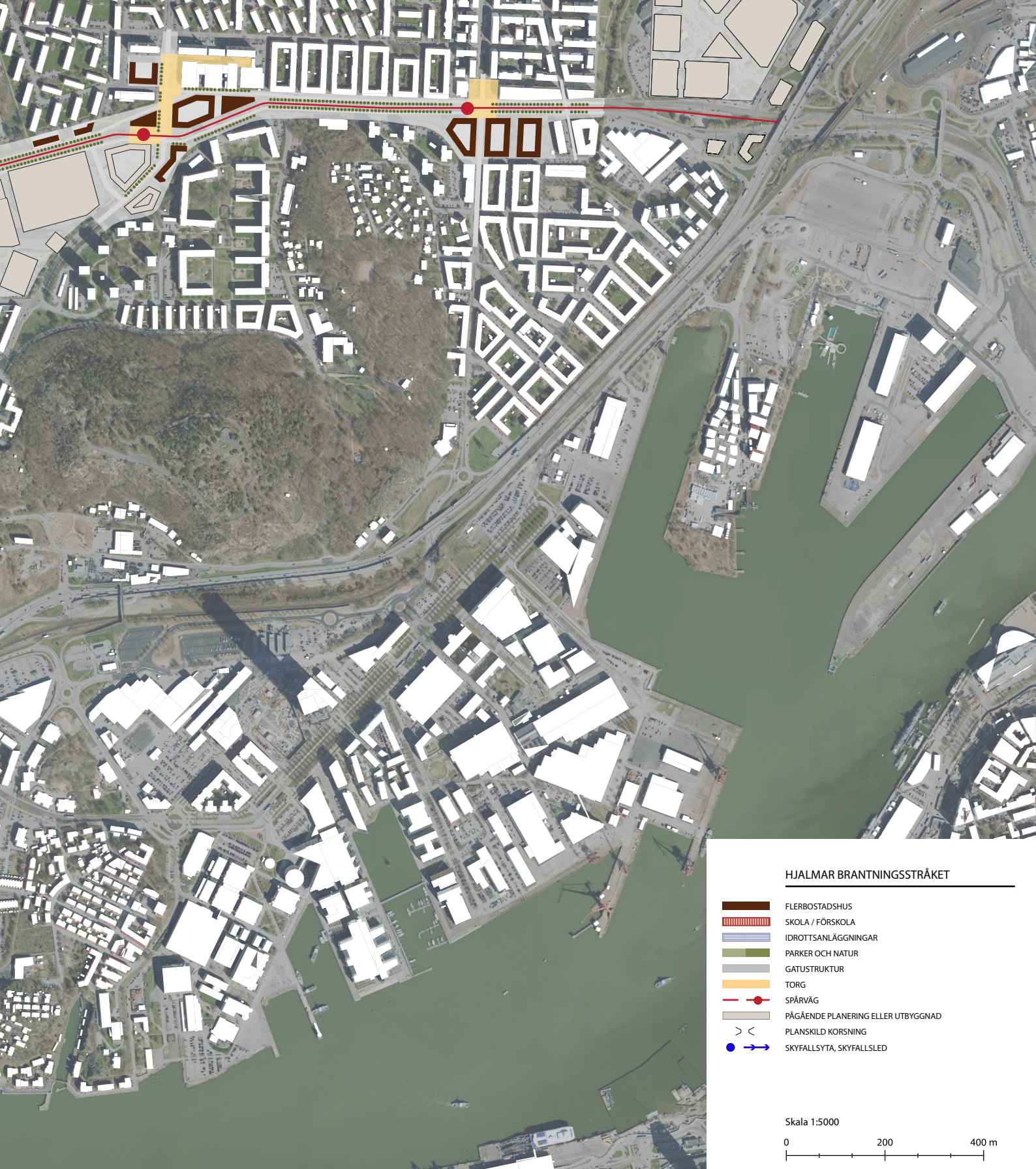


## EKETRÅGATAN

- Förtätning mellan Kyrkbyn och Östra Biskopsgården
- Ny huvudgata längs spårvagnsspåret
- Ökad finmaskighet i gatunätet
- Tvärkoppling mellan Hjalmar Brantingsgatan och Kyrkbytorget
- Spårvägen för vändslingan flyttas
- Bromsteststräckan flyttas

## GROPEGÅRDSGATAN

- Förskola i anslutning till naturområdet väster om Oterdahlsgratan
- Förtätning med bebyggelse som definierar gaturummet
- Plats för en större bytespunkt i spårvagnstrafiken



## WIESELGRENSPLATSEN

- Spårvagnsspåret integreras med gatan och lyfts upp i markplan
- Ytor frigörs för ny bebyggelse och torgytor, utrymme uppstår genom att vändslingan tas bort
- Förtätning runt korsningspunkten Wieselgrensgatan / Hjalmar Brantingsgatan
- Ökad finsmaskighet
- Bebyggelse på västra delen av Wieselgrensplatsen
- Definierat gatuumråde längs Inlandsgatan

## VÅGMÄSTAREPLATSEN

- Stadsmässig gata med trädplanteringar
- Vågmästareplatsen blir ett definierat stadsumråde
- Gatan rätas ut, ytor frigörs för bebyggelse
- Bebyggelse i kvartersform söder om nytt spår
- Ny koppling över Hjalmar Brantingsgatan i markplan vid Gamla Tuvevägen

## Vågmästareplatsen

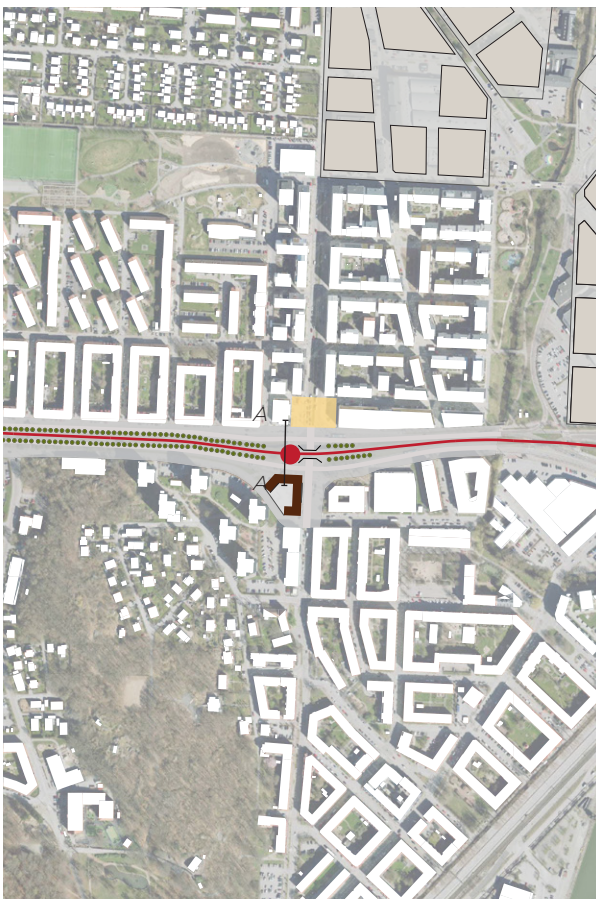
Vågmästareplatsen har en liten omvandlingspotential i nuläget. Denna plats ligger så pass nära Backaplan att den påbörjade omvandlingen kring Backaplan kommer att leda till ett förändringstryck även vid Vågmästareplatsen, då bör ett samlat grepp över platsens utveckling tas.

I god tid innan spårvägsbron är uttjänt, vilket bedöms inträffa om cirka 50 år, bör ett förnyat ställningstagande göras kring platsens framtid. En större omvandling av platsen som omfattar såväl markförlagd spårväg i nytt läge som tillkommande bebyggelse söder om Vågmästareplatsen bör i då övervägas. Att komplettera platsen med enstaka byggnader placerade utifrån dagens förhållanden innebär en stor risk att framtida, mer omfattande, förändringar inte kan tillvara på hela platsens potential. Om spårvägen ligger kvar i samma läge med planskild korsning, begränsas tillgänglig mark söder om Vågmästareplatsen och omöjliggör byggandet av ett slutet kvarter.

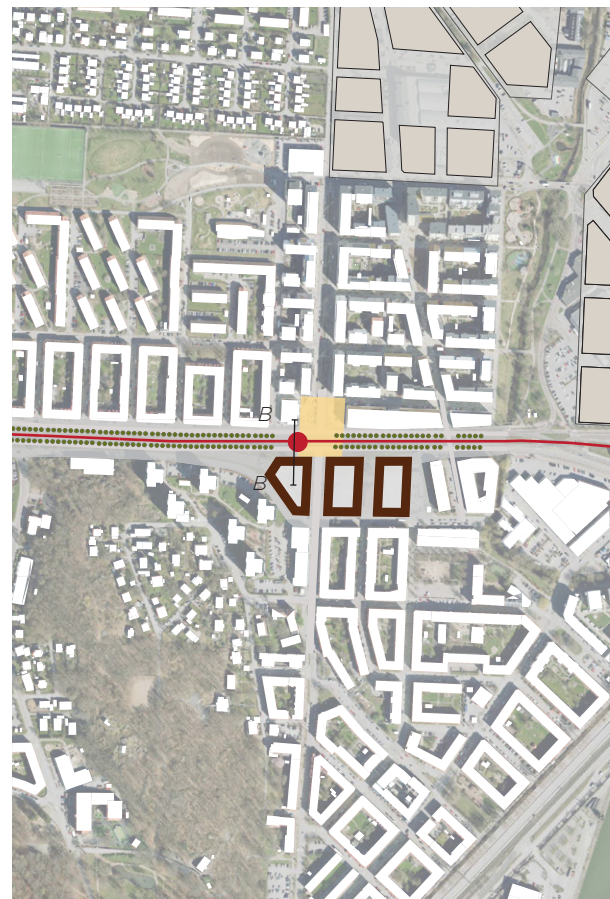
Det är lämpligt att utreda möjligheten att öppna upp ett gent gångstråk från Gamla Tuvevägen över Hjalmar Brantingsgatan och stärka stråket mellan Kvillebäcken och Kvilletorget/Brämregården samt vidare ner till den framtida stadsutvecklingen i Frihamnen.

Åtgärder kring hållplatsläget bör göras i ett tidigt skede för att öka stadsmiljökvalitéerna och hållplatsens tillgänglighet och upplevda trygghet.

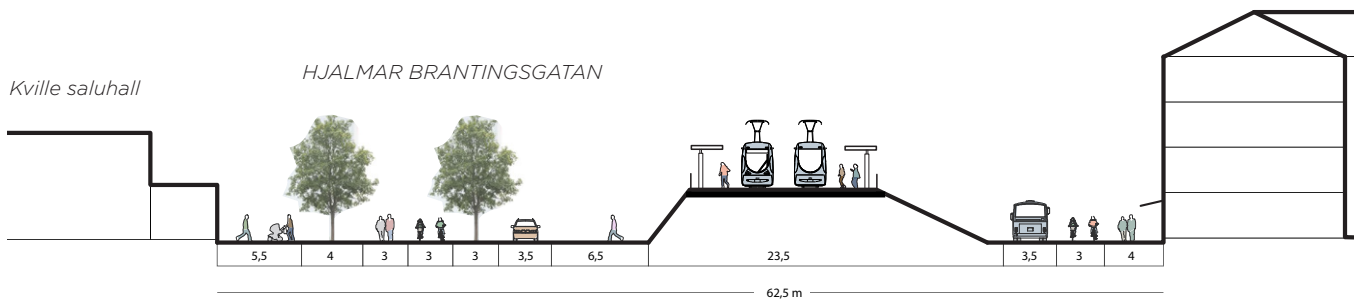
Vågmästareplatsen	Huvudalternativ	Jämförelsealternativ
Antal bostäder	50	400
Kommunal service	--	--
Övrigt	--	--



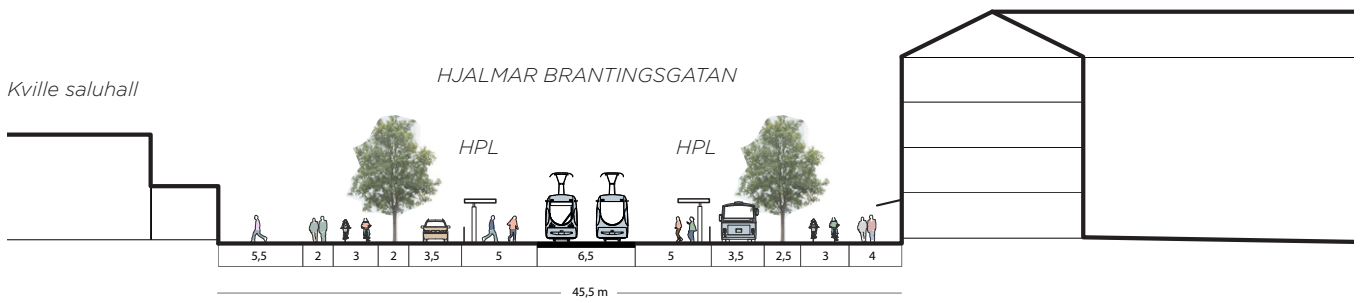
Figur 8 Potential för stadsutveckling vid huvudalternativ.



Figur 9 Potential för stadsutveckling vid jämförelsealternativ.



Figur 10 Sektion A-A som visar stadsutveckling av Vågmästareplatsen vid bibehållet spårläge. Sektion mot öst.



Figur 11 Sektion B-B som visar stadsutveckling av Vågmästareplatsen vid förändrat spårläge. Sektion mot öst.



Figur 12 Vågmästareplatsen och den nya bebyggelsen väster om Kvillebäcken

## Wieselgrensplatsen

Wieselgrensplatsen är en utpekad tyngdpunkt i översiktsplanen, men starkt präglad av infrastruktur.

Orienterbarheten på platsen och tryggheten i anslutning till hållplatsläget har stora brister. Hållplatsgropen skapar ett lika stort mellanrum som vid Ekeströgatan, men topografi och befintliga bebyggelsestrukturer begränsar möjligheten att lägga till ny bebyggelse runt platsen. Likaså begränsar spårvägens läge mitt i stråket en komplettering med ny bebyggelse då endast smala byggbara ytor finns tillgängliga.

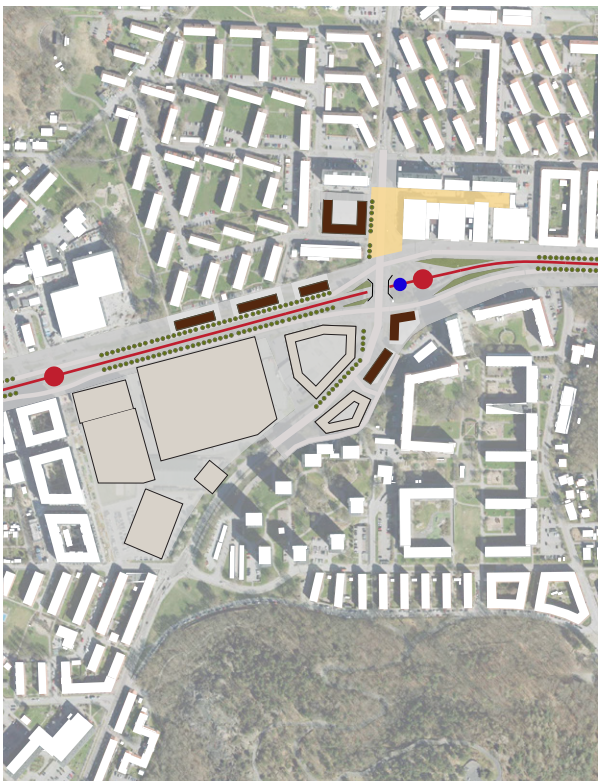
Det finns potential för en större omvandling, men den förutsätter att spåret markförläggs och sidoförskjuts åt söder så att de parallella stråken i Hjalmar Brantingsgatan och Virvelvindsgatan kan samlas i ett gemensamt stråk. När platsen är redo för en större omvandling, bör spårvägen förläggas i marknivå utmed Hjalmar Brantingsgatans södra stråk för att ge utrymme för bebyggelse i kvarterstruktur som stärker korsningspunkten mellan Wieselgrensgatan och Hjalmar Brantingsgatan.

På Hjalmar Brantingsgatans norra sida, väster om Wieselgrensgatan, har utredningen visat att det eventuellt kan finnas plats för några enstaka lamellhus parallellt med Hjalmar Brantingsgatan. Det är dock en trång sektion, som begränsas av

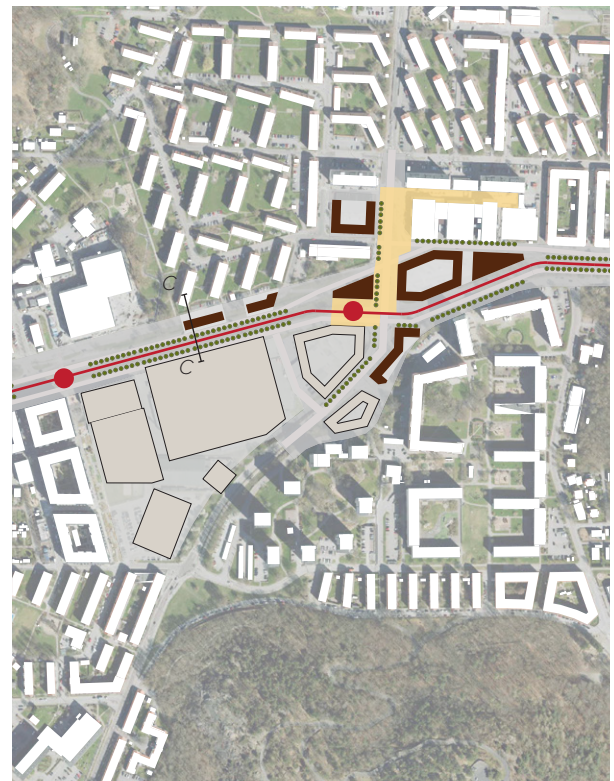
gata och spår i söder och befintlig bostadsbebyggelse i norr. Eventuell möjlighet till kompletterande bebyggelse behöver därför studeras i ett fördjupat arbete för att säkerställa möjligheten att placera bostadshus med goda boendemiljöer här. Även närheten till pågående planering för utbyggnad av Rambergsvallen kan påverka möjligheten att bygga bostäder i detta läge

Wieselgrensplatsens hållplatsläge, som ligger nedsänkt, har idag en viktig funktion som fördröjningsyta för skyfall. Vid en omvandling av platsen behöver funktionen säkerställas inom eller i anslutning till platsen. Stråk och ytor för skyfall behöver studeras vidare tillsammans med en framtida höjdsättning av platsen. Genom att ta vara på gropens volym kan platsen förses med till exempel garage eller skyfallsmagasin under bebyggelse.

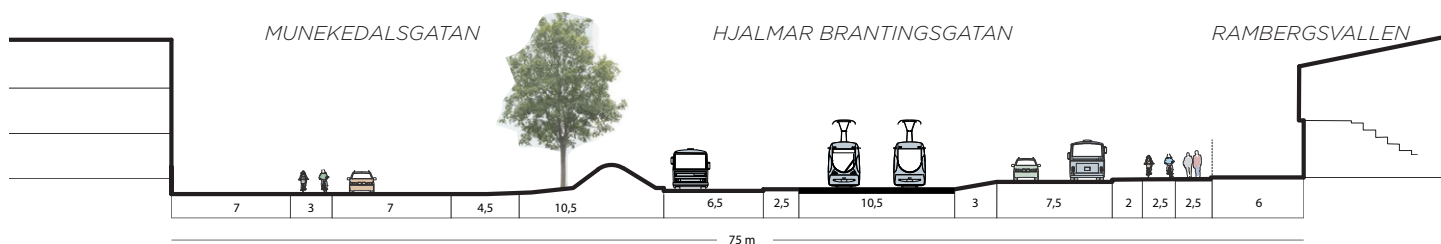
Wieselgrensgatan	Huvudalternativ	Jämförelsealternativ
Antal bostäder	200	400
Kommunal service	--	--
Övrigt	--	utvidgning av torg



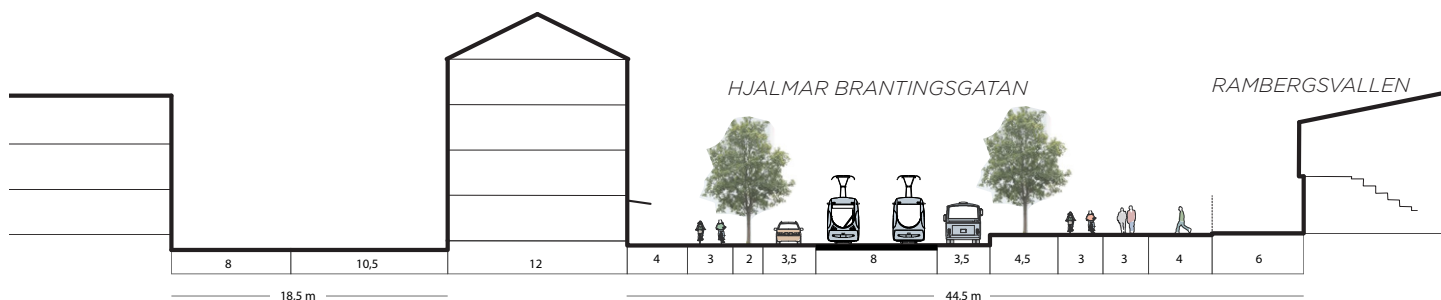
Figur 13 Potential för stadsutveckling vid huvudalternativ.



Figur 14 Potential för stadsutveckling vid jämförelsealternativ.



Figur 15 Sektion som visar befintlig gatusektion av Hjalmar Brantingsgatan mellan Munkedalsgatan i norr till Rambergsvallen i söder. Sektion mot öst.



Figur 16 Sektion C-C som visar stadsutveckling av Hjalmar Brantingsgatan vid Rambergsvallen på mellansträckan där spår-  
läget ej förändras. Sektion mot öst.

Det är mycket viktigt att på kort sikt se över utformningen av spårvagnshållplatsen så att tillgängligheten och den upplevda tryggheten förbättras för alla resenärskategorier. Befintliga gångtunnlar till spårväghållplatsen bör tas bort och ersättas med öppna ramper och trappor som ansluter till Wieselgrensgatan. Alternativa

vägar till hållplatsläget bör tillskapas för att skapa en tryggare plats. I ett tidigt skede kan även ny bebyggelse prövas på Wieselgrensplatsens västra sida samt i anslutning till Inlandsgatan.



Figur 17 Bravida Arena, med Biskopsgården i väster.

## Gropegårdsgatan

Området kring Gropegårdsgatans hållplats är starkt präglad av trafikinfrastruktur och ytor för tillkommande bebyggelse begränsas idags läget av spårvägsbankens utbredning. Framtida bebyggelse måste anpassas till de viktiga inre stråken i anslutning till Flunsåsparken och Alice Bonthrons gata så att de kan kopplas ihop över Hjalmar Brantingsgatan mot Solskiftesgatan och Gropegårdsgatan.

Gropegårdslänken, en eventuell framtida spårväg mellan Lindholmen och Hjalmar Brantingsgatan, finns utpekad i översiktsplanen samt Målbild Koll2035. Tidigare utredning visar inget behov av länken på kort sikt. Däremot bör pågående planering inte utesluta en sådan koppling i framtiden. Om en framtida Gropegårdslänk ansluter till Hjalmar Brantingsgatan via Gropegårdsgatan underlättas kopplingen avsevärt om spåranläggningen befinner sig i plan. Den nuvarande planskilda hållplatsen gör det betydligt svårare att ansluta en framtida växel och spår söderut på grund av höjdskillnaden.

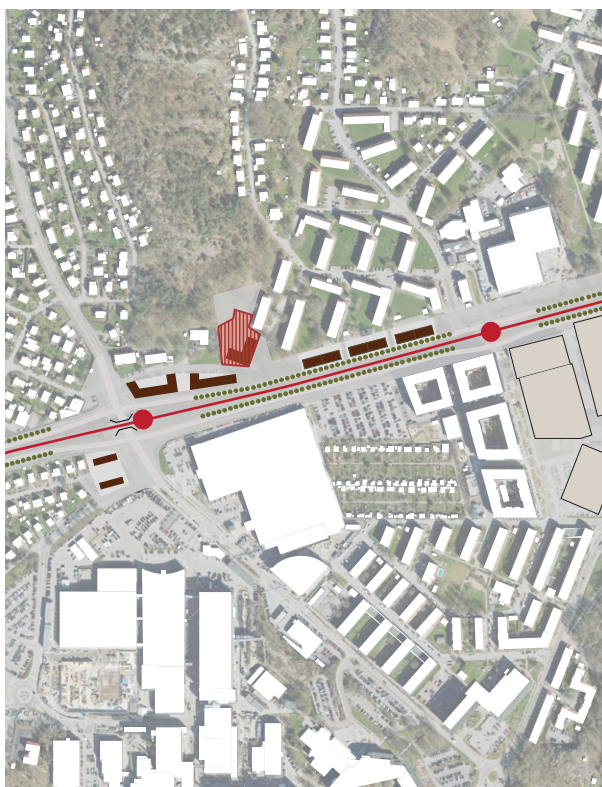
På Hjalmar Brantingsgatans norra sida, väster om Lundbyskolan, har utredningen visat att det eventuellt kan finnas plats för lamellhus parallellt med Hjalmar Brantingsgatan. Det är dock en trång sektion, som begränsas av gata och spår i söder

och befintlig bostadsbebyggelse i norr. Eventuell möjlighet till kompletterande bebyggelse behöver studeras i ett fördjupat arbete för att säkerställa möjligheten att placera bostadshus med goda boendemiljöer här.

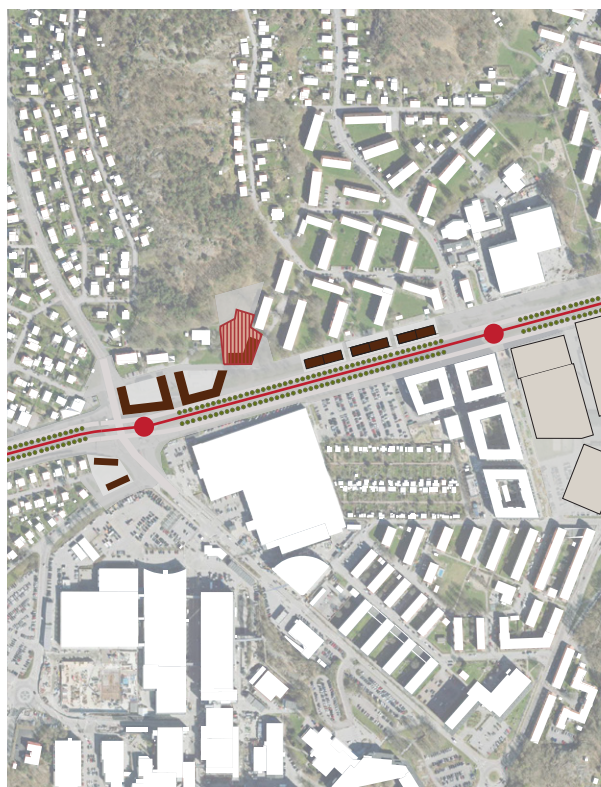
För Gropegårdsgatan är den möjliga omvandlingspotentialen i närtid låg. Här är det lämpligt att avvakta alla former av ny bebyggelse. I stället bör denna plats utredas i samband med en eventuell framtida Gropegårdslänk eller om Volvos område, som idag är en barriär, öppnas upp för gång och cykel.

För hållplatsläget är det viktigt att studeras om tillgängligheten till spårvagnshållplatsen kan förbättras i närtid och även om den upplevda tryggheten kan förbättras för de resenärer som använder hållplatsen.

Gropegårdsgatan	Huvudalternativ	Jämförelsealternativ
Antal bostäder	180	300
Kommunal service	Förskola 4 avd	Förskola 4 avd
Övrigt	--	--



Figur 18 Potential för stadsutveckling vid huvudalternativ.



Figur 19 Potential för stadsutveckling vid jämförelsealternativ.



Figur 20 Småhusbebyggelse mellan hållplatserna Eketrögatan och Gropegårdsgatan



Figur 21 Gropegårdsgatans hållplats

## Eketrägatan/Sotérusgatan

Störst förtätningspotential utmed Hjalmar Brantingsgatan finns vid bytespunkten Eketrägatan och stråket ner längs Sotérusgatan. Här är glappet mellan omgivande stadsdelar störst och flera parallella gator och spårvägen tar upp ytor.

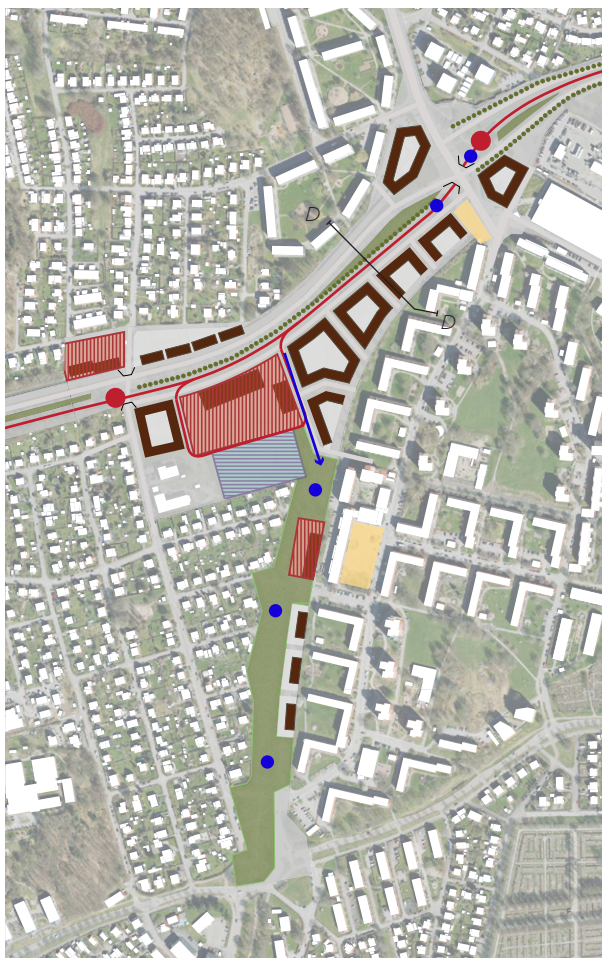
I huvudalternativet kvarstår barriäreffekten av spåret eftersom spåret ligger i en annan nivå än omgivande mark. Biltrafiken går utmed spårets norra sida vilket gör att bebyggelseytorna placeras söder om spåret, men är för små för att uppföra slutna kvarter. Samtidigt blir samspelet med befintlig bebyggelse, och vad som är huvudstråk genom området, otydligt.

I jämförelsealternativet kan hela kvarter få plats mellan två gatusträckningar, i stället för tre. Detta ger den högsta förtätningspotentialen och kopplar ihop de två sidorna. Med ett förändrat spåräge i markplan kan också nya tvärkopplingar åstadkommas som aktiverar Kyrkbytorget som idag ligger avsidet i strukturen. Den nya strukturen får stadsmässiga kvaliteter, med en förtätning

och en större exponering än Kyrkbytorget. Detta ger högre kommersiell kraft med ett större och bredare underlag och kan komplettera de befintliga kvaliteterna vid Kyrkbytorget som är mer av lokal karaktär.

Idag finns ett förtätningstryck på befintliga grönytor inne i strukturen runt Eketrägatan. Utredningen visar att ett större grepp ger högre stadsmässiga kvaliteter och att det är bättre att

Eketrägatan	Huvudalternativ	Jämförelsealternativ
<b>Antal bostäder</b>	850	1100
<b>Kommunal service</b>	Förskola 10 avd Grundskola F-6 (2 paralleller) Idrottshall	Förskola 14 avd Grundskola F-6 (2 paralleller) Idrottshall
<b>Övrigt</b>	Stadsdelspark Handel och service vid hållplatsläget	Stadsdelspark Handel och service vid hållplatsläget



Figur 22 Potential för stadsutveckling vid huvudalternativ.



Figur 23 Potential för stadsutveckling vid jämförelsealternativ.

samla exploatering i de överstora trafikytorna och att freda befintliga kvaliteter i de inre grönyterna.

Oavsett omvandlingsalternativ tas Sotérusgatans södra del bort för att i stället ge plats för en större parkyta som även måste hantera det skyfallsvatten som når området norrifrån. En av de befintliga fotbollsplanerna har integrerats i bebyggelsestrukturen och en har tagits bort för att ge plats åt skola och förskola som ansluter till den nya stadsdelsparken.

Idag är Ekestrådgatan ändhållplats för flera busslinjer och erbjuder uppvärmd väntehall samt bytesmöjligheter mellan buss- och spårvagn. Om ytan tas i anspråk för stadsutveckling behöver motsvarande bytesfunktion integreras i ny bebyggelse, alternativt placeras någon annanstans.

Tidigare gick en spårväg längs Sotérusgatan ner mot Bräcke via Kyrkbytorget. Syftet var att förbereda för spårväg vidare på Älvsborgsbron, men redan i slutet av 1960-talet lades trafiken ner. Planerna att förlänga spårvägen över Älvsborgsbron är numera avskrivna och kollektivtrafikförsörjningen av Bräcke sker med buss. I nuläget planeras spårväg mellan Lindholmen och Eriksbergsplatån samt Lindholmsförbindelsen mellan Lindholmen och Linnéplatsen. Om ytterligare spårförbindelse

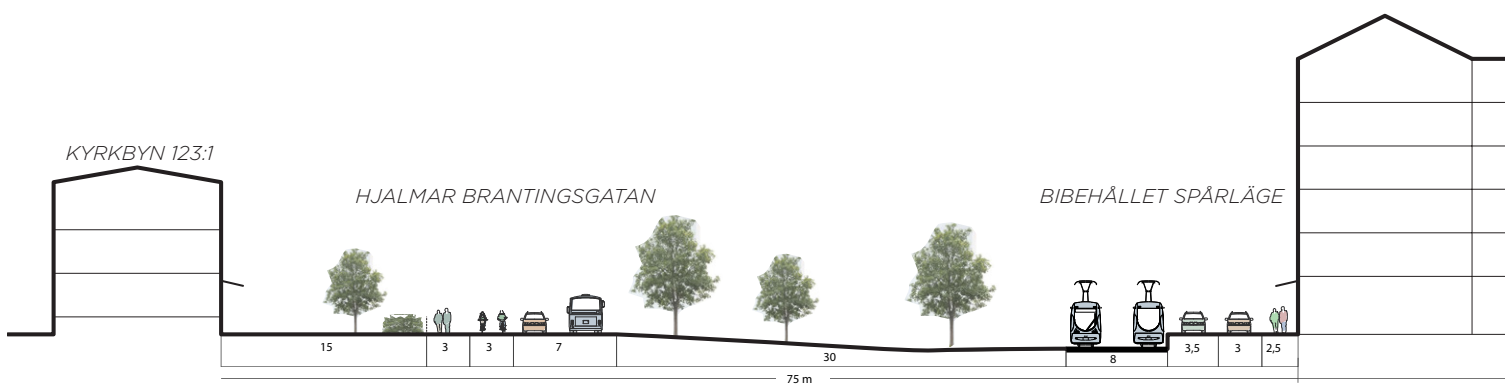
ska tillkomma på längre sikt är en koppling bättre placerad där den passerar genom ett område som är mer tätbefolkat, i en mer gen koppling mellan Biskopsgården och den kommande Lindholmsförbindelsen. Att åter anlägga spår via Sotérusgatan kan därmed inte anses motiverat.

Vändslingan som idag är placerad söder om Ekestrådgatans hållplatsläge måste flyttas till en annan plats i området, förslagsvis kring ett kvarter. Bromsteststräckan längs Sotérusgatan är en anläggningsdel som är kvar av den tidigare Bräckebanan. Här utförs halkutbildning och testkörning av fordon på oregelbunden basis och är en nödvändig funktion i spårvägssystemet. En omvandling runt Ekestrådgatan förutsätter att teststräckan flyttas, men någon alternativ lokalisering har inte studerats.

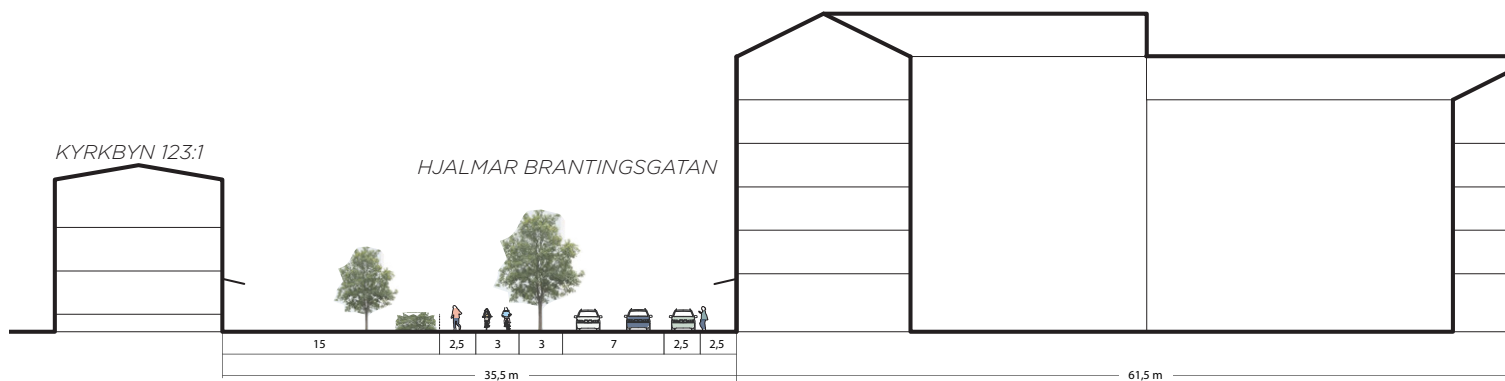
Väster om Sälöfjordsgatan går spårvägen i skärning på grund av topografin och i denna del ser denna utredning ytterst begränsade möjligheter till stadsutveckling.



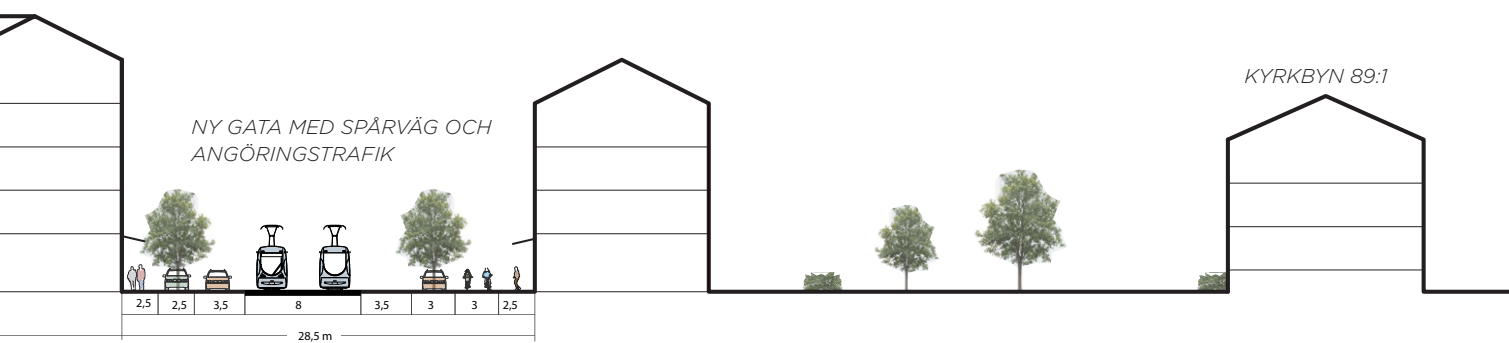
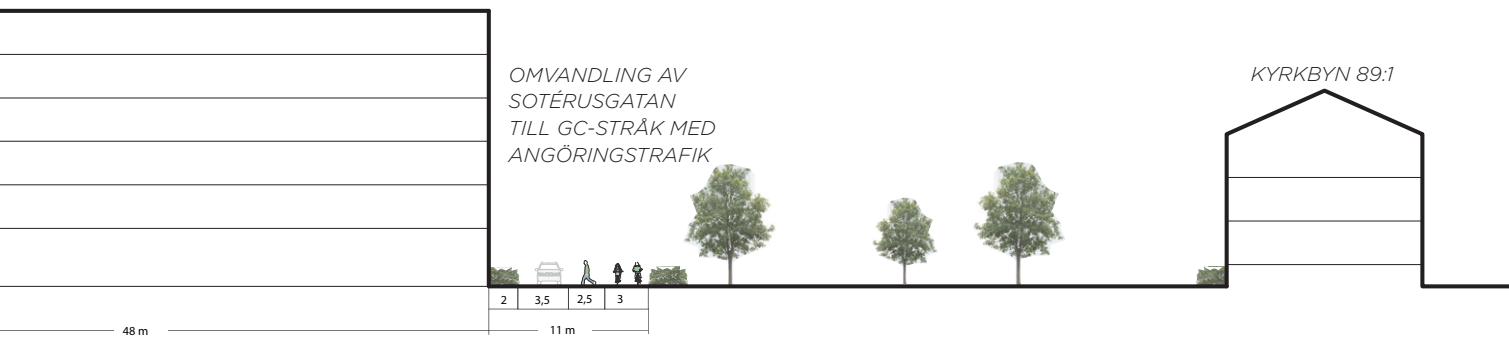
Figur 24 Vy över Ekestrådgatan/Sotérusgatan mot söder



Figur 25 Figur 8 Sektion D-D som visar stadsutveckling av Ekeströgatan / Sotérusgatan vid bibehållet spårläge. Sektion mot öst.



Figur 26 Sektion E-E som visar stadsutveckling av Ekeströgatan / Sotérusgatan vid förändrat spårläge. Sektion mot öst.



## Potential och behov

### Bostäder

Potentialen för tillkommande bostäder skiljer sig åt beroende på om spåret flyttas, vilket ger större förutsättningar för tillkommande kvarter, eller inte. Med spåret i befintligt läge kan cirka 1300 bostäder komma till, och en spårflytt ger förutsättningar för sammanlagt cirka 2200 bostäder.

### Kommunal service

Baserat på volymnyckeltal (Göteborgs Stads riktlinje för styrande nyckeltal) ger de tillkommande bostäderna ett behov av kommunal service i form av skolor och förskolor.

Lämpliga platser för dessa verksamheter har identifierats och redovisas på strukturkartan. Det kan samtidigt konstateras att för flera av områdena är det svårt eller omöjligt att tillgodose hela behovet inom utredningsområdet. En del av det uppkomna behovet behöver därmed tillgodoses på andra platser i närområdet, inom befintliga verksamheter. Detta har bedömts möjligt att hantera i nuläget. Då det är sannolikt att utbyggnaden av området, med tillhörande behov av skolor och förskolor, kommer att ske först om många år kommer en förnyad bedömning att behöva göras då.

Riktlinjerna för antalet barn i olika åldrar och friyta per barn varierar beroende på om skolan eller förskolan är belägen i innerstaden eller mellanstaden. Utredningsområdet ligger i gränslandet mellan dessa och det innebär därmed en avvägning gällande hur riktlinjerna ska användas. Detta påverkar i sin tur hur många platser som är möjliga att tillskapa på en viss plats. Friytetalen anger fler barn och större tillgänglig friyta per barn för verksamheter i mellanstaden än för innerstaden.

Vid bibehållet spårläge ger tillkommande bostäder ett behov av 10-13 förskoleavdelningar. Vid förändrat spårläge ger tillkommande bostäder ett behov av 17-21 förskoleavdelningar. Behovet anger ett intervall, där det nedre värdet redovisar innerstad och det högre värdet redovisar mellanstad.

### Klimatanpassningsåtgärder

Inom området finns idag ett antal skyfallsytor med tillhörande skyfallsleder. De största volymerna som behöver hanteras är dels vid Ekesträgatan och Sotérusgatan, dels vid Wieselgrensplatsen. I och med att bägge dessa platser har potential för bebyggelse som då tar nuvarande skyfallsytor i

anspråk kommer omfattande åtgärder att krävas för att på annat sätt eller på annan plats hantera vattnet. Ny stadsutveckling på gröna ytor är aktuellt framför allt vid Ekesträgatan och längs delar av Sotérusgatan. Det innebär mer hårdgjorda ytor vilket leder till ökad avrinning jämfört med dagsläget. Vid Ekesträgatan har utredningen bedömt det som möjligt att nya ytor för skyfallshantering kan tillskapas genom en medveten gestaltning av grönytor strax nedströms, i nuvarande Sotérusgatan södra del som kan omvandlas till park. Dessa ytor måste då dimensioneras och utformas för att ta emot och fördröja det vatten som nu hanteras kring Ekesträgatan hållplats.

Situationen kring Wieselgrensplatsen är mer komplex. Här utgör området vid nedsänkta spårvagnshållplatsen en stor yta med en volym som kan hantera stora mängder skyfallsvatten. Om planskildheten tas bort kommer denna volym att behöva hanteras i närområdet. Detta kan ske genom att volymen finns kvar men med bebyggelse ovanpå, i form av ett underjordiskt magasin. Annars kommer tillräckliga volymer att behöva tillskapas i närområdet vilket innebär svårigheter i denna geografi. En sådan lösning handlar då om en kombination av olika åtgärder, som exempelvis att vidta fördröjningsåtgärder uppströms, tillskapande av nya fördröjningsvolymer i området och åtgärder nedströms.

För övriga delar av utredningsområdet är vattenvolymer mer begränsade. Även i dessa delar kommer man vid en utbyggnad att behöva arbeta med flera olika lösningar för att hantera vattnet. Det kommer samtidigt att finnas möjligheter att tillskapa nya fördröjningsvolymer exempelvis då körfält och parallella körbanor tas bort längs Hjalmar Brantingsgatan.

### Parker, natur

Stadsdelarna runt Hjalmar Brantingsstråket är idag relativt välförsörjda med både bostadsnära parker och naturområden. Naturområdena utgör emellertid till stor del av kuperad terräng vilket begränsar tillgängligheten. Bebyggelsen är gles och kvartersmarken i de öppna bebyggelsestrukturerna har höga grönstrukturvärden, vilka dock inte kan tillgodoräknas som vistelseytor för andra än de som bor inom kvarteren. Offentlig friyta har stor betydelse för att skapa sociala värden i stadsmiljön. Längs delar av stråket finns brist på bostadsnära park inom 300 meter, liksom vissa brister i parkkvaliteter, och trafikinfrastrukturen

utgör en barriär. Vid förtätning behöver parkbehovet tillgodoses och befintliga parker kvalitetshöjas. Förslaget innebär att en stadsdelspark tillkommer vid den södra delen av Sotérusgatan. En av de befintliga fotbollsplanerna i området tas bort och någon ny lokalisering föreslås inte.

## **Kollektivtrafikkapacitet**

Oavsett alternativ för framtida utveckling är spårvägens kapacitet viktig för kollektivtrafikförsörjningen av området. Från december 2025 börjar 45 meter långa spårvagnar att köra på den ena av de tre linjerna i stråket, vilket i sig ger en ökad resenärskapacitet om ungefär 40%. I framtiden väntas långa spårvagnar användas på alla linjer och då bedöms ett ökat antal resenärer som ges av en utbyggnad av Biskopsgården samt av Hjalmar Brantingstråket kunna omhändertas. Parallellt med spårvägen finns även behov av kompletterande, framför allt, tvärgående busstrafik. Beroende på om Ekestrågatans bussterminal fortsatt finns kvar i området eller inte kommer dock trafikeringen för buss se olika ut.

I översiktsplanen finns två alternativa körvägar för Metrobuss mellan Bräckemotet och Eriksbergsmotet, antingen via Hjalmar Brantingsgatan och Gropegårdsgatan eller via Lundbytunneln. Samma alternativ återfinns i utkast till Linjenätsutredning Metrobuss (2025).

I det här uppdraget, med målsättningen att minska trafikens barriäreffekt längs Hjalmar Brantingsgatan, görs bedömningen att det inte är lämpligt att Metrobuss kör via Hjalmar Brantingsgatan. Särskilt då detta väntas leda till behov av, åtminstone partiellt, egna körfält parallellt med spårvägen.



## **GENOMFÖRANDEFÖRUTSÄTTNINGAR**

Strukturidén för Hjalmar Brantingstråket innehåller flera utmaningar. I detta kapitel beskrivs de viktigaste genomförandenaspekterna.

## Markägoförhållanden

Det område som studerats för stadsomvandling utgörs i stort sett uteslutande av kommunalt ägd mark. Detta underlättar arbetet med en samlad omvandling då staden har full rådighet över marken. Vissa av de studerade åtgärderna berör delvis fastigheter som upplåts med tomträtt eller arrende. Detta påverkar genomförbarhet och när i tid en utveckling av fastigheterna kan ske.

## Natur- och kulturmiljövärden

Stadsrummen längs med Hjalmar Brantingsstråket är generellt sätt relativt tåliga för tillägg om dessa sker anpassade till befintligheter och de rådande strukturerna på respektive plats. Längs Hjalmar Brantingsstråket finns flera olika karaktärer vilket kräver ett differentierat förhållningssätt. Stråket innehåller bebyggelse planlagd enligt Lilienbergs stadsplanprinciper, men också funktionalismen som därpå följde, småhusområden planerade runt 1950-talet och storskaligare bebyggelse uppförd under miljonprogrammet.

Samtliga tre tyngdpunkter, Wieselgrensplatsen, Vårväderstorget och Kyrkbytorget, är utpekade i bevarandeprogrammet och där väger kulturmiljöfrågan tungt i frågan om exempelvis förtätning, utbyggnad eller omgestaltning.

Eventuella tillskott kräver en inpassning, strukturellt, med en höjdskala och gestaltning som anpassar sig dessa befintligheter. Området har en relativt hög andel grönska som till viss del utgör sammanhängande strukturer som kan gynna biologisk mångfald och ekosystemtjänster. Den sammanhängande grönskan finns till viss del i direkt anslutning till befintliga bostadsområden samt till naturområden som sträcker sig utanför utbredningsområdet.

Med undantag för vissa sammanhängande naturområden är området som helhet relativt fragmenterad med många mindre naturområden som är isolerade.

Förutsättningarna för att stärka naturvärdena är goda, särskilt genom att förstärka befintliga naturområden och komplettera med gröna kopplingar emellan bebyggelse. Fokus bör därför riktas mot att minska barriäreffekter och öka konnektiviteten och de sammanhängande strukturerna mellan befintliga gröna miljöer. Sådana åtgärder ökar även tillgängligheten till grönstruktur vilket krävs för att möta det sociala behovet. Vid förtätning behöver både tillgänglighet och parkkvaliteter förbättras.



Figur 27 Vy över Hjalmar Brantingsgatan och kopplingen mellan Wieselgrensplatsen mot Sannegårdshamnen

## Spårinfrastruktur

Dagens utformning av spårvägen mellan Kvillebäcken och Varmfrontsgatan har särskild banvall utan plankorsning. Spårväg på särskild banvall innebär att spårvägen har eget utrymme utan konfliktrisker med andra trafikslag annat än i korsningspunkterna och finns i två varianter, en med plankorsningar och en utan plankorsningar. Om någon del av spårsträckan byggs om, så att korsningar i plan tillkommer, hamnar spårvägen i området inom kategorin särskild banvall med plankorsning. Förändringar av spåransläggningen behöver föregås av detaljerad utredning och tillstånd hos Transportstyrelsen för att kunna genomföras. En förutsättning för att få tillstånd hos Transportstyrelsen är att stadsmiljöförvaltningens säkerhetsordning med säkerhetsstyrning och säkerhetsbestämmelser följs från planering till slutförande.

Vid åtgärder längs sträckan som innebär en justering av spårvägens läge har utgångspunkten varit att kunna hålla nuvarande spårväg i drift medan det nya spåret anläggs. Detta kräver då enbart en kortare avstängning av spåren för att koppla på den nybyggda anläggningen. Justering

av spårdragning som sammanfaller mer med den befintliga kan även det vara möjligt, men kräver då en längre avstängning av spåren. Då spårvägen har många resenärer i detta stråk har detta bedömts vara mindre önskvärt.

Den nuvarande anläggningsutformningen för spårväxeln och vändslingan vid Ekeströgatan bidrar till att hastigheten för spårvägen nära hållplatserna inte fullt ut drar nytta av planskildheten. Hastigheten genom spårväxel i kurva är lägre än spårväxel på raksträcka. För förbättrad restid och högre standard för spårvägen bör en av vändslingorna på sträckan tas bort samtidigt som spårdragningen vid Ekeströgatan rätas ut. Nuvarande hållplats vid Ekeströgatan ligger i en kurva, vilket inte är önskvärt ur ett tillgänglighetsperspektiv.

## Hälsa och säkerhet

Bullersituationen längs Hjalmar Brantingsgatan utgör inget hinder för tillkommande bebyggelse. Beroende på trafikmängder och skyltad hastighet kan det komma att behövas fasadåtgärder för att klara gällande riktvärden. Ny bebyggelse kan placeras och utformas så att den utgör ett bullerskydd för bakomliggande bostäder och utemiljöer.



Figur 28 Vy över Wieselgrensplatsens hållplats

## **Geoteknik och markmiljö**

Förutsättningarna gällande geoteknik och markmiljö har inte studerats närmare i denna utredning. Det kan noteras att Hjalmar Brantingsgatan är belägen i en dalgång med lera och med ett jorddjup om cirka 50 meter i de östra delarna och under 10 meter i de västra. För sträckan mellan Wieselgrensplatsen och Gropegårdsgatan anger jordartskartan fyllning som huvudsaklig jordart.

## **Markföroreningar**

Området har tidigare utgjorts av landsbygd, utan några verksamheter som kan ha antagits ge upphov till föroreningar. Längs Hjalmar Brantingsgatan kan själva väganläggningen och spåranläggningen ha bidragit med föroreningar i en omfattning som kan antas typisk för denna typ av anläggning. Detta kommer att behöva undersökas närmare i samband med en ombyggnad av anläggningarna. För väganläggningen behöver risken för tjärasfalt i vägkroppen beaktas.

Vid Gropegårdsgatan ligger en bensinstation där det sedan tidigare konstaterats petroleumföroreningar över nivån för känslig markanvändning (KM) i marken.

## **Ledningsflyttar**

I området finns ett antal ledningar, framför allt placerade i anslutning till gatorna. Dessa ledningar är i huvudsak avsedda att försörja närområdet, inga större huvudledningar finns i närheten av de utvecklingsytor som analyserats.

Åtgärder som innebär ny bebyggelse, flytt av spårväg eller exempelvis trädplantering och skyfallsåtgärder, kommer att påverka befintliga ledningar. I vilken omfattning detta sker kan besvaras först vid mer fördjupade studier. Kostnad för ledningsflytt är via schablonkostnader inbegripet i den översiktliga kostnadskalkylen.



## KONSEKVENSER OCH FORTSATT ARBETE

Vilken nytta strukturidén kan bidra med har bedömts utifrån hur väl den bidrar till att nå översiktsplanens strategier om en nära, sammanhållen och robust stad. Ekonomiska konsekvenser har bedömts utifrån en översiktlig bedömning av utgifter och inkomster kopplade till ett genomförande av strukturidén.

## Nära, sammanhållen och robust stad

En omvandling längs Hjalmar Brantingsgatan och längs Sotérusgatan bidrar i olika grad till översiktsplanen strategier om en nära, sammanhållen och robust stad, beroende på såväl var längs sträckan åtgärderna görs och vilka åtgärder som sker.

### Nära stad

Redan idag har stadsdelarna som ligger runt Hjalmar Brantingsgatan höga lokala kvaliteter, men vänder sig inåt i strukturen. Att förtäta kring de fyra beskrivna platserna ger förutsättningar för att innerstaden utvidgas, och att tyngdpunkterna vid Wieselgrensplatsen och Kyrkbytorget stärks. En förtätning i dessa punkter bidrar till högre tillgänglighet och minskar upplevda avstånd inom Hisingen.

Ett mer finmaskigt gatunät vid Gropegårdsgatan och inom Volvo Lundby skulle öka närheten inom centrala Hisingen och ner mot älven, men förutsätter åtgärder på mark som kommunen saknar rådighet över. Om detta möjliggörs skulle det ha stor positiv effekt för att integrera centrala Hisingen med övriga delar av staden.

Tillgången till parker och naturområden kommer att förbättras genom anläggandet av en stadsdelspark i södra delen av Sotérusgatan.

### Sammanhållen stad

Finmaskigheten i områden angränsande till Hjalmar Brantingsgatan är en kvalitet som utgör en bra grund för att utveckla stråket.

Stadsformsanalyser visar att bäst effekt av stadsmässig integration fås vid Eketrägatan. Om spårvagnsspåren markförläggs blir förtätningspotentialen som störst och ett mer finmaskigt gatunät möjliggörs. Detta gäller i synnerhet kring Eketrägatans hållplats och vid Vågmästareplatsen. Genom att väva ihop stadsdelarna med tillkommande bebyggelse och en gatustruktur som sträcker sig tvärs stråket tillgängliggörs befintliga kvaliteter i form av närhet till park- och naturområden, skolor och idrottsanläggningar, samtidigt som nya funktioner ges ny plats i anslutning till hållplatslägenas stadsmässiga noder med potential för ökat stadsliv.

En sammanhållen stad behöver en snabb och pålitlig kollektivtrafik. Spårvagnsspåret är en

viktig länk med korta restider till resten av staden men skapar barriärer inom centrala Hisingen. Ett borttagande av planskilda korsningar påverkar restiden mellan Biskopsgården innerstaden negativt, med en bedömd genomsnittlig restidsökning i storleksordningen tio sekunder per borttagen planskildhet. I vissa fall, som för Eketrägatan och Wieselgrensplatsen, behöver dock en ombyggnad till plankorsning inte betyda att det blir någon restidsökning alls, då dessa hållplatsområden med spårväxlar i dagsläget inte har full utväxling av de planskilda korsningarna.

För att uppnå ett väl fungerande nätverk av gator är det viktigt att utformningen av korsningspunkter över trafikleden och spåren, och av stråk, mötesplatser och hållplatser görs så att barriärer verkligen minskar. Ytor för gående behöver vara plana och universellt utformade, då det ska vara lätt att ta sig fram och ta sig mellan olika stadsområden. För att ytterligare öka omfattningen av ett fungerande gatunätverk för fotgängare och cyklister kan även kopplingar över spåret på någon eller några mellansträckor övervägas.

Förslaget innebär att en av fotbollsplanerna vid Eketrägatan bebyggs, vilket är negativt både för närheten och den sammanhållna staden.

### Robust stad

En förtätning eller omgestaltning av platserna utmed stråket kan bidra till den robusta staden. Där ytorna är för smala för byggnation finns möjlighet att arbeta med lösningar av vatten- och skyfallsfrågan och att tillföra träd och andra gröna inslag i stadsmiljön. I planering av stråken behöver hänsyn tas till klimatanpassning, till exempel krontäckning och strålningstemperaturer kopplat till värmeböljor, vilket kommer att bli en allt viktigare faktor att ta hänsyn till för stadens robusthet i ett varmare klimat. Åtgärderna ger utöver klimatmässiga effekter också stadsmässiga effekter och bidrar till att gaturummet kan få en mer mänsklig utformning.

En planskildhet innebär en robusthet för kollektivtrafiken genom ökad trafiksäkerhet och bättre framkomlighet. Dagens planskilda utformning av hållplatserna ger otrygga platser med brist på närvaro. Vid kraftiga skyfall innebär också dagens utformning ett problem för spårvägens framkomlighet då spåret vid Wieselgrensplatsen och Eketrägatan översvämmas.

Ett genomförande av strukturiden kommer att innebära en klimatpåverkan. Den överlägset

största delen utsläpp koldioxidkvivalenter är kopplat till uppförande av nya byggnader. Denna utsläppskategori är svår att påverka i ett så tidigt skede som denna strukturidé befinner sig i och uppstår när nya bostäder uppförs oaktat läge i staden. Utsläpp kopplat till persontransporter och till markanvändning är mer påverkbart i tidigare skeden.

## Beroenden

### Kapacitet och eventuella tröskeeffekter

Kapaciteten i spårvägssystemet har studerats i linjeutredningen för spårväg, LiNUS (2024). Där konstateras att kapaciteten är tillräcklig i denna del av systemet även med hänsyn tagen till planerad bebyggelseutveckling i Biskopsgården. Då bebyggelseutvecklingen som föreslås i denna studie inte ingått i LiNUS, men är av ringa omfattning bedöms kapaciteten tillräcklig även i framtiden.

För biltrafiken finns det idag en överkapacitet då gatan inte längre har den ursprungligt planerade trafikledsfunktionen. Det innebär att ett körfält i vardera riktningen kan tas bort utan större negativa effekter på framkomligheten. Även vissa parallella gator och svängkörfält kan tas bort.

För dricksvattenledningsnätet är det genomgående god kapacitet i området. Det lokala ledningsnätet kan byggas ut för försörjning av ny bebyggelse.

Avloppsledningsnätet står inför större utmaningar. Stora delar av området omfattas av ett kombinerat system som är hårt belastat. Det är väldigt svårt, om inte omöjligt, att lösa kapacitetsproblematiken lokalt då dagvattenledningar inom området saknas. För att hantera dagvattnet krävs antingen stora ytor för fördröjning för att undvika marköversvämningar, eller stora dagvattenledningar till Göta älv för avledning. Det senare blir kostsamt på grund av stora dimensioner, det centrala läget i staden och långa sträckor ledningsdragnings.

### Avtalsmässiga beroenden och rådighetsfrågor

Då större delen av fastighetsinnehavet på de ytor som berörs av föreslagen omvandling är kommunalt kan stora delar av förändringen ske utifrån förutsättningen att kommunen har rådighet över marken. Några fastigheter ägs av kommunala bolag, som Higab och Bostads AB Poseidon.

## Ekonomi

### Övergripande intäkt- och kostnadsbedömning

En bedömning av strukturidéns ekonomiska konsekvenser har genomförts. Uppdragets översiktliga och grova detaljeringsgrad ger dock en ekonomisk bedömning med stora osäkerheter. Osäkerheterna är stora kopplade till såväl möjlig exploateringsgrad, markvärderingar och kostnader för föreslagna åtgärder.

I exploateringsfinansierade utgifter ingår utgifter som uppstår till följd av exploateringen, eller som exploateringen bedöms behöva bidra till. I posten skattefinansierade utgifter ingår investeringar som är till gagn för en större geografi, exempelvis kan delar av kostnader för uppförande av stadspark eller stadsdelspark ingå, liksom större gatuomvandlingar.

Bedömningen är att en utveckling av Hjalmar Brantingstråket i sin helhet enligt strukturidéen kommer att utgöra en belastning för exploateringsverksamhetens självfinansiering. Däremot finns det etapper som var för sig har möjlighet, enligt den tidiga ekonomiska bedömningen, att kunna genomföras med åtminstone ett nollresultat.

De exploateringsfinansierade åtgärderna är kopplade till utbyggnad av allmän plats och exploateringsförberedande åtgärder inom kvartersmark. Utgifter är framför allt kopplade till relativt omfattande behov av markarbeten och skyfallsåtgärder.

Intäkterna är framför allt kopplade till försäljning av mark. Majoriteten av den exploaterbara marken inom området är kommunägd. Påverkan av försäljningsytor och dess värdering är dock en stor osäkerhet.

Marknadsdjupet inom området, och då speciellt de västra delarna där den största utbyggnadspotentialen finns, är relativt lågt varför utbyggnaden kommer att pågå under lång tid. Som en följd av detta är det av stor vikt att planera för en utbyggnad i mindre etapper som kan stå för sig själva om det dröjer innan nästa etapp byggs ut. Genom att tillföra värdeskapande kvaliteter finns det potential att påverka värdeutvecklingen i en stegvis positiv riktning över tid.

Jämförelsealternativet visar en ombyggnad av spårvägen på delar av sträckan. På två platser ger åtgärden en så pass stor ökad mängd byggbar yta

	Huvudalternativet (i miljoner kronor)	Jämförelsealternativet (i miljoner kronor)
<b>Inkomster inkl osäkerheter</b>		
Markförsäljning	600 mkr	1100 mkr
Exploateringsbidrag	300 mkr	400 mkr
<b>Exploateringsutgifter</b>		
Exploateringsfinansierade	- 350 mkr	- 500 mkr
Skattefinansierade utgifter	- 700 mkr	- 1300 mkr
Summa utgifter	- 1050 mkr	- 1800 mkr
<b>Exploateringsnetto</b>	- 150 mkr	- 300 mkr
<b>Bedömd riskreserv</b>	- 100 mkr	- 200 mkr
<b>Övriga kommunala utgifter</b>		
Kommunal service (skola, förskola)	Ej kostnadsbedömt	Ej kostnadsbedömt
VA-utbyggnad	Ej kostnadsbedömt	Ej kostnadsbedömt

Figur 29 Bedömda kostnader och intäkter för stråket/utredningsområdet som helhet

att detta kan bekosta flytt av spårvägen på berörd sträcka.

En utveckling vid Gropegårdsgatan bedöms inte kunna uppnå en exploateringsekonomi i balans oavsett om spåret flyttas eller inte. Detta mot bakgrund av att en exploatering skulle innebära en relativt begränsad mängd ny bebyggelse på kommunal mark, samtidigt som platsen består av stora vägtrafikytor som behöver omvandlas.

En omvandling av ytorna längs Hjalmar Brantingsgatan på mellansträckorna behöver ske via kommunal finansiering, med syfte att höja stadsrummets kvalitéer längs sträckorna. Delar av dagens biltrafikytor ersätts då med gång- och cykelbanor, trädplanteringar, dagvatten- och skyfallshantering eller andra funktioner beroende på var längs sträckan omvandlingen sker.

Jämförelsealternativets investeringar i flytt av spårväg på fyra sträckor möjliggör högre stads-kvaliteter, fler byggrätter och en värdeskapande stadsutveckling för omgivande stadsdelar.

## Risker och osäkerheter

Det finns stora osäkerheter i den ekonomiska bedömningen då den information som finns att tillgå i detta tidiga skede är begränsad. För att minska osäkerheterna i bedömningen behöver ett flertal frågor utredas mer detaljerat för att öka säkerheten i den ekonomiska bedömningen. Hantering av dagvatten och skyfall, och kostnader kopplade till omvandling av väg och flytt av spårväg är sådant som behöver utredas närmare.

En utbyggnad kommer att kräva ett fördjupat arbete kring skyfallsfrågorna för att säkerställa höjdsättningen i området samt uppnå en väl fungerande hantering av vattenvolymer. I synnerhet en mer omfattande omvandling av Wieselgrensplatsen kommer att innebära utmaningar i hantering av dagvatten och skyfall. Vatten är en strukturerande förutsättning och utbyggnadsordningen blir viktig för hur vatten kan omhändertas och skyfallsåtgärder kan finansieras. Skyfallshante-

	Kostnader	Intäkter	Netto
<b>Vågmästareplatsen</b>			
Huvudalternativ	0 mkr	0 mkr	0 mkr
Jämförelsealternativ	- 200 mkr	200 mkr	0 mkr
<b>Wieselgrensplatsen</b>			
Huvudalternativ	- 250 mkr	150 mkr	- 100 mkr
Jämförelsealternativ	- 450 mkr	300 mkr	- 150 mkr
<b>Gropegårdsgatan</b>			
Huvudalternativ	- 250 mkr	100 mkr	- 150 mkr
Jämförelsealternativ	- 400 mkr	150 mkr	- 250 mkr
<b>Eketrägatan</b>			
Huvudalternativ	500 mkr	650 mkr	+ 150 mkr
Jämförelsealternativ	750 mkr	850 mkr	+ 100 mkr

Figur 30 Bedömda kostnader och intäkter per delområde

ring blir kostnadsdrivande när vattenhanteringen skjuts vidare från ett område till ett annat.

Då eventuell flytt av spår måste genomföras innan bebyggelseutvecklingen kan ta vid är detta en finansieringsrisk, om efterföljande bebyggelseutveckling av någon anledning inte blir av.

## Förslag till fortsatt arbete

Utredningen ger följande förslag till fortsatt utveckling av Hjalmar Brantingstråket:

- Fördjupa analysen av området kring Eketrägatan och Sotérusgatan i ett planprogramarbete, med utgångspunkt att skapa förutsättningar för en attraktiv och levande stadsmiljö med innerstadskvalitéer, och samtidigt bibehålla den planskilda lösningen för spårvägen.
- Avvakta med kompletterande bebyggelse och bibehåll planskildheter tills vidare vid Vågmästareplatsen, Wieselgrensplatsen och Gropegårdsgatan, då det kan begränsa framtida mer omfattande förändringar på dessa platser.
- Effektivisera användningen av gatumarken längs hela sträckan till förmån för en mänskligare skala och en utformning med inslag av alléer och fokus på gående och cyklister.

- Arbeta aktivt med att öka tillgängligheten och den upplevda tryggheten för resenärerna på de befintliga planskilda spårvagnshållplatserna genom förändrad utformning och gestaltning.

## Förslag till genomförande

### Etappvis utbyggnad

Området kan byggas ut i etapper, där de fyra ovan beskrivna områdena är att betrakta som från varandra fristående etapper. Dessutom kan mellansträckorna, på kortare eller längre sträckor, förändras, oberoende av övriga åtgärder.

Eftersom marknadsdjupet för bostäder bedöms vara begränsat i denna del av staden, och utbyggnaden av respektive område kräver stora strukturella initiala investeringar är det lämpligt att omvandla endast ett område i taget.

### Behov fortsatta utredningar och beslut

I ett fortsatt arbete bör det studeras möjligheten att kombinera någon form av planskild kollektivtrafik med de levande stadsmiljöer med innerstadskvalitéer som är önskvärda i detta stråk.

## **Kontakt**

### **Telefon:**

031-365 00 00 (Göteborgs Stads kontaktcenter)

### **E-post:**

[goteborg@goteborg.se](mailto:goteborg@goteborg.se)