

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2026-05-18

SBN 2026-06-16

Ärendenummer SBF 2023–00397

Handläggare

Viktor Hultgren

Telefon: 0739-237395

E-post: viktor.hultgren@stadsbyggnad.goteborg.se

Planeringsinriktning spårväg på Bangårdsförbindelsen

Förslag till beslut

I stadsbyggnadsnämnden:

1. Kommunfullmäktige föreslås godkänna planeringsinriktning om att exkludera spårvagnstrafik i framtida planeringsarbete för Bangårdsförbindelsen.

Sammanfattning

I planeringsbeslutet för Bangårdsförbindelsen, godkänt av kommunfullmäktige i juni år 2025, finns en beslutssats om att i vidare planering studera om Bangårdsförbindelsen kan inkludera framtida spårvägstrafik, antingen direkt eller genom kompletterande tillbyggnad i senare skede.

Då Bangårdsförbindelsen, enligt objektbeskrivningen i Västsvenska paketet, inte inkluderar spårväg behövs en planeringsinriktning för hur spårväg ska hanteras i det fortsatta planeringsarbetet.

Eftersom kraven för en spårvägsförberedd bro är skarpare än om fotgängare, cyklister och bussar skulle trafikera bron påverkas både konstruktionen och rampernas utbredning. En direkt konsekvens av att förbereda bron för spårväg är att busstrafik på bussgatan söder om bangården inte längre kan trafikera mellan Svingeln och Åkareplatsen. Även busstrafik som ska nyttja förbindelsen kan behöva utgå till förmån för spårväg.

Utöver att spårväg får stora konsekvenser för kollektivtrafiksystemet uppstår även behov av följdinvesteringar, där anläggandet av nya spår genom Centralenområdet är den största utgiftsposten. Följdinvesteringarna kan inte bekostas av Västsvenska paketet, utan behöver bäras av Göteborgs Stad.

Spårväg på Bangårdsförbindelsen bedöms vidare ge begränsad nytta för Gullbergsvass, då det område som försörjs av spårväg kommer vara väl uppkopplat till kapacitetsstark kollektivtrafik. Mot bakgrund av detta föreslås att det fortsatta planeringsarbetet ska exkludera spårvägstrafik som planeringsförutsättning.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Att anlägga spårväg på Bangårdsförbindelsen, antingen direkt eller genom kompletterande tillbyggnad i senare skede, får både direkt och indirekt påverkan utifrån den ekonomiska dimensionen.

Då spårväg har andra, skarpare krav, avseende bland annat bärighet, geometri och lutning kommer själva bron behöva anpassas. Konstruktionen behöver vara dimensionerad för att kunna inrymma spårväg, och ramperna behöver bli längre och ha större radier. Det bedöms medföra ökade kostnader för byggnation av själva Bangårdsförbindelsen. Kostnadsfördyringen har inte kalkylerats inom ramen för det här uppdraget. Högre investeringskostnader kan medföra att projektet inte inryms inom Västsvenska paketets ramar, vilket varit en förutsättning enligt tidigare planeringsbeslut.

De indirekta ekonomiska effekterna består i första hand av behov av följdinvesteringar. Om spårväg ska anläggas på Bangårdsförbindelsen behöver nya spår tillkomma i Centralenområdet och gator behöver anpassas för att kunna härbärgera spår. Spårväg på Bangårdsförbindelsen ansluter lämpligen till en framtida Operalänk, vilket även illustreras i stadsmiljönämndens remissvar på förstudien för Bangårdsförbindelsen. Det innebär att ungefär 1,6 kilometer spårväg behöver tillkomma, utöver spår på själva förbindelsen. Kostnaden bedöms uppgå till ungefär 300 – 500 miljoner kronor, utifrån meterkostnad för andra spårvagnsprojekt i Göteborg. Då de gator i Centralenområdet som nu byggs ut inte utrymmesmässigt är anpassade för spårväg behöver dessa byggas om, och breddas. Kostnaden för detta har inte uppskattats. En jämförelse kan dock göras med Engelbrektslänken, som omfattar både gatuombyggnad och anläggning av nya spår. Motsvarande meterkostnad applicerad i Centralenområdet skulle innebära en kostnad på cirka 750 miljoner kronor.

Då spårväg på Bangårdsförbindelsen påverkar möjliga busskörvägar till och från Svingeln, behöver nya busskörvägar och kollektivtrafikknutpunkter tillkomma för att omhänderta det stora antalet linjer som berörs. Då inga alternativa åtgärder har tagits fram i uppdraget finns ingen bedömd kostnadsuppskattning.

De följdinvesteringar som uppstår behöver bäras av Göteborgs Stad, då Västsvenska paketet endast kan finansiera själva Bangårdsförbindelsen.

Bedömning ur ekologisk dimension

Spårväg på Bangårdsförbindelsen bedöms kunna få viss påverkan på den ekologiska dimensionen, men effekten är svårbedömd. Spårväg kan tillgängliggöra områden vid Västlänkens stationsuppgångar och Packhusplatsen som idag saknar spårbunden kollektivtrafik. Det kan stärka attraktionskraften för hållbart resande. Spårvägen skapar emellertid sämre tillgänglighet till andra områden i centrala Göteborg, främst innanför Vallgraven, då linjer från östra och nordöstra Göteborg istället trafikerar Bangårdsförbindelsen. Det kan leda till snedbelastning i spårvägssystemet och risk för ökad trängsel. Dessutom påverkas kollektivtrafikresenärer med buss negativt, då spårvägen reducerar möjliga körvägar. Det är sannolikt att nettoeffekten blir att kollektivtrafiksystemet blir något mindre attraktivt, då nåbarheten till de stora målpunkterna i innerstaden minskar.

Då gatorna i centralenområdet behöver breddas för att kunna inrymma spårväg är det troligt att planerade trädtrader kan behöva flyttas eller i värsta fall tas bort. Framför allt området väster om Bergslagsparken berörs.

Bedömning ur social dimension

Åtgärden påverkar tillgängligheten till olika målpunkter inom centrala Göteborg, i första hand för resenärer från de östra och nordöstra stadsdelarna. Om spår anläggs kan området

vid Västlänkens stationsuppgångar och Packhusplatsen kopplas upp bättre än idag, gångavståndet till pendeltåg minskar och möjligheten att byta till tåg förbättras. Samtidigt kommer spårvägslinjer som idag når det stora antalet arbetsplats innanför Vallgraven istället hamna norr om centralstationen. Även viktiga busslinjer, bland annat stombussar som angör Svingeln, kan behöva få nya körvägar. Då en stor del av spårvägsresenärerna har mål- eller bytespunkt innanför Vallgraven kan den sammanlagda effekten bli negativ, och det finns risk för ökad trängsel på de kvarvarande linjer som angör bland annat Brunnsparken.

Bilagor som ingår i beslutsunderlaget

1. Förstudie spårväg på Bangårdsförbindelsen
2. Teknisk PM spårväg på Bangårdsförbindelsen

Beskrivning av ärendet

Stadsbyggnadsnämnden ska ta ställning till om det fortsatta planeringsarbetet för Bangårdsförbindelsen ska exkludera spårvägstrafik som en planeringsförutsättning, för beslut i kommunfullmäktige. Beslutet kommer att fungera som styrning för kommande genomförandestudie och detaljplan för Bangårdsförbindelsen.

Planeringsbeslut och behov av förstudie

Kommunfullmäktige fattade 2025-06-18 §119 planeringsbeslut om Bangårdsförbindelsen. Planeringsbeslutet innebar att Bangårdsförbindelsen ska vara lokaliserad vid Odinsplatsen, inrymma gång-, cykel- och busstrafik, kunna inrymmas inom Västsvenska paketets utpekade medel och kunna integreras i kommande stadsstruktur i Gullbergsvass.

Kommunfullmäktige godkände även S, V och MP tilläggsyrkande med lydelsen: *”i det fortsatta planeringsarbetet ska de fysiska förutsättningarna att även inkludera framtida spårvagnstrafik, antingen direkt eller som kompletterande tillbyggnad i senare skede, samt möjligheten att skapa mer gena kopplingar och flacka ramper för befintliga och nya cykelstråk studeras vidare.”* Skälet som anförs är att spårväg kan bidra till att bättre kollektivtrafikförsörja Gullbergsvass och att nya stadsdelar kan kopplas upp till spårvägsnätet, exempelvis via Operalänken.



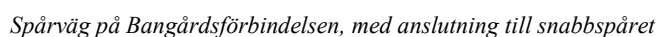
Visualisering av Bangårdsförbindelsen, från förstudien

Spårväg på Bangårdsförbindelsen ingår inte i Västsvenska paketets objektbeskrivning. Kommande genomförandestudie är tänkt att finansieras via Västsvenska paketets medel, och för att studien ska kunna omfatta möjlig framtida spårväg behövs en innehållsförändring, vilket kan godkännas av paketets ledningsgrupp.

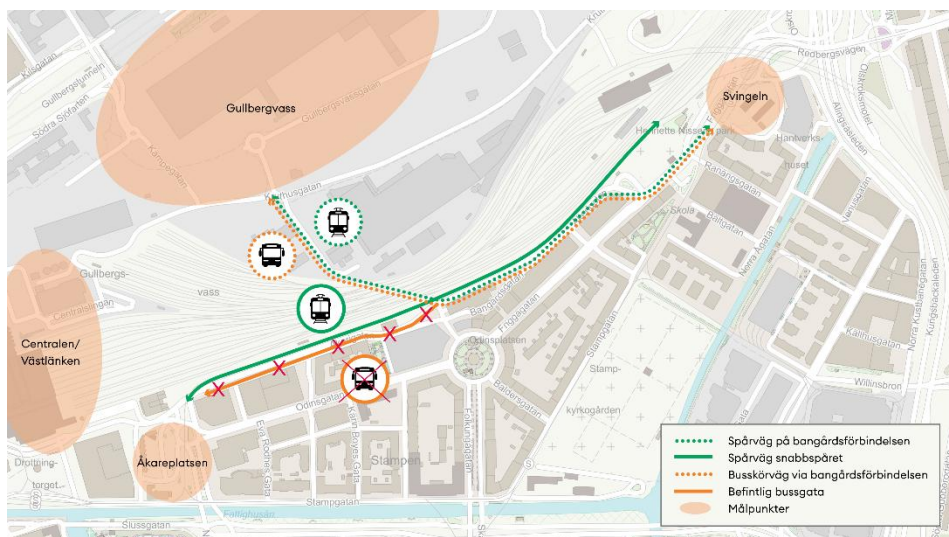
Förstudien som ligger till grund för det här tjänsteutlåtandet har studerat möjligheterna och kraven för att inrymma spårväg på viadukten. Utifrån förstudien kan beslut om

Förutsättningar för spårväg på Bangårdsförbindelsen

Inom ramen för förstudien har olika möjliga sätt att ansluta spårväg på Bangårdsförbindelsen studerats. I stadsmiljönämndens remissvar till förstudien för Bangårdsförbindelsen har en anslutning till snabbspåret illustrerats. En annan möjlig anslutning är via befintlig bussgata till Svingeln.



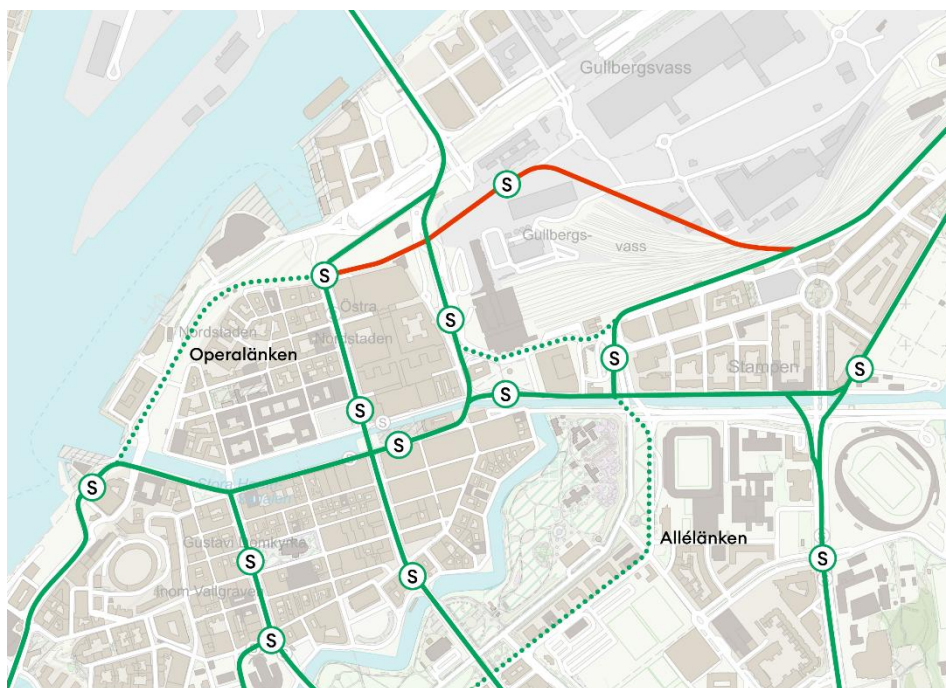
Göteborgs Stad stadsbyggnadsförvaltningen, tjänsteutlåtande



Spårväg på Bangårdsförbindelsen ansluter till snabbspåret

Nyttor och konsekvenser

Spårväg på Bangårdsförbindelsen innebära att områden som idag saknar tillgång till spårvägssystemet kopplas upp. Tillgängligheten till stadsutvecklingsområdet vid Centralenområdet och till regional- och pendeltåg via Västlänken ökar. Samtidigt minskar tillgängligheten till andra målpunkter i centrala Göteborg när linjer från de östra och nordöstra stadsdelarna istället trafikerar förbindelsen. Konsekvensen för busstrafiken blir omfattande, då den viktiga körvägen via bussgatan begränsas. Den kommande stadsutvecklingen i Gullbergsvass försörjs bara i ytterst liten utsträckning av spårväg på Bangårdsförbindelsen då bron lokaliseras i den västra delen av området. Det område som spårvägen når kommer redan när Västlänken öppnas ha tillgång till kapacitetsstark kollektivtrafik, utöver regional- och pendeltåg planeras för en större knutpunkt som flera expressbusslinjer kommer angöra. Den tillkommande tillgänglighetseffekten av spårväg är därför liten.



Spårvägssystemet med spårväg på Bangårdsförbindelsen

Behovet av följdinvesteringar bedöms omfattande, då ny spårväg behöver anläggas genom Centralenområdet. Om Bangårdsförbindelsen ska ansluta till en framtida Operalänk behöver ungefär 1,6 kilometer spår tillkomma, vilket innebär en investering motsvarande ungefär 300–500 miljoner kronor. Då gatorna som nu byggs ut inte är anpassade för spårväg behöver de breddas. Likaså behöver nya körvägar för busstrafiken skapas och Svingeln kan behöva byggas om för att omhänderta spårvägsanspråket. De följdinvesteringar som uppstår kan inte bekostas av Västsvenska paketet, utan behöver bäras av Göteborgs stad.

Avtal och finansiering

Bangårdsförbindelsen ingår i Västsvenska paketet, med en bedömd kostnad till en miljard kronor i 2009 års prisnivå. I objektbeskrivningen anges att förbindelsen ska vara utformad bil- och busstrafik samt för gång- och cykeltrafik. I och med beslut om förändrat innehåll, fattat av Västsvenska paketets ledningsgrupp, behöver viadukten inte planeras för att innehålla körfält för biltrafik. I objektbeskrivningen ingår dock inte spårväg, och för att säkerställa att genomförandestudien kan finansieras av Västsvenska paketets medel bedöms innehållsförändring krävas, om spårvägsförberedelse ska ingå. Det förutsätter att samtliga parter accepterar innehållsförändringen. I en tjänstemannaskrivelse från Västra Götalandsregionen och Västtrafik bedöms att Bangårdsförbindelsen inte bör anpassas för spårväg, då förbindelsen är en nyckel för att separera buss- och spårväg i centrala Göteborg, och att det är angeläget att projektet inte försenas.

Alternativa åtgärder

Spårväg på Bangårdsförbindelsen bedöms endast ge liten tillkommande kollektivtrafiknytta för framtida boende och verksamma i Centralenområdet och Gullbergsvass. För att hela det framtida Gullbergsvass ska få god tillgång till kapacitetsstark kollektivtrafik fordras genomgående stråk, vilket också pekats ut i strukturidén.



Kollektivtrafikstråk i strukturidé för Gullbergsvass

Tidigare studier har redovisat möjliga anslutningar av spårväg mot Gamlestaden, vilket skulle ge en bättre kollektivtrafiktäckning i Gullbergsvass än via Bangårdsförbindelsen. För närvarande finns inget pågående planeringsarbete för en sådan spårvägssträckning, men under året kommer arbete med Utblick 2050, en vidareutveckling av Målbild Koll2035 att starta. I utblicken kommer behov av kollektivtrafikåtgärder för att möta kommande stadsutveckling identifieras, vilket skulle kunna aktualisera att ytterligare investeringar pekas ut.

Förvaltningens bedömning

Förvaltningen bedömer att vidare planeringsarbete, genomförandestudie och detaljplan, bör exkludera spårväg som planeringsförutsättning. Spårväg skapar begränsad nytta som kollektivtrafikförstärkning av Gullbergsvass och Centralenområdet, men ger upphov till både problem för kollektivtrafiksystemet och till behov av stora följdinvesteringar.

Körvägarna för flera tunga kollektivtrafiklinjer begränsas kraftigt, och spårvägssystemet riskerar att snedbelastas när linjer idag som når viktiga målpunkter innanför Vallgraven får nya körvägar. För att kunna ansluta en framtida spårväg till nuvarande banor krävs att gatorna i Centralenområdet breddas. Den tillkommande kostnaden för att bygga spår

vidare mot Stenpiren bedöms uppgå till ungefär 300–500 miljoner kronor. Därutöver tillkommer kostnader för att anpassa de gator som nu byggs ut i Centralenområdet, och för att skapa nya körvägar för den busstrafik som inte längre kan trafikera bussgatan söder om bangården.

Förvaltningen bedömer att flera av de nyttor som spårväg på Bangårdsförbindelsen är tänkt att generera tillgodoses av pågående planering. Spårväg i Alléstråket kommer avlasta Brunnsparken och Drottningtorget, och ge bättre förutsättningar för attraktiva gång- och cykelstråk i samband med kanalmursrenoveringen. För att möta behovet av kapacitetsstark kollektivtrafik i samband med stadsutvecklingen i Gullbergsvass bedöms det lämpligare att planera för genomgående kollektivtrafikstråk som försörjer även de östra delarna av stadsdelen.

Jenny Adler

Avdelningschef strategi och taktik

Henrik Kant

Stadsbyggnadsdirektör