

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2025-12-05

SBN 2026-05-19

Ärendenummer SBF 2025-01241

Handläggare

Styrbjörn Bergdahl

Telefon: 031-368 19 83

E-post: styrbjorn.bergdahl@stadsbyggnad.goteborg.se

Planeringsinriktning avseende spårväg i Ullevigatan

Förslag till beslut

I stadsbyggnadsnämnden:

1. Planeringsinriktning för fortsatt planering av spårväg på delsträckan Parkgatan till hållplats Ullevi norra, enligt bilaga Förstudie spårväg i Ullevigatan, godkänns.
2. Planeringsinriktning enligt bilaga Förstudie spårväg i Ullevigatan översänds till exploateringsnämnden för fortsatt planering inom genomförandestudie för Spårväg i Alléstråket etapp 1, utifrån inriktning om att mittförlagd spårväg lokaliserad i Ullevigatan ersätter befintlig spårväg i Stampgatan.

Sammanfattning

Förvaltningen har utrett möjligheten att flytta spårvägen på Stampgatan till Ullevigatan, temporärt eller permanent. Utredningen fokuserar på att ansluta planerad spårväg i Parkgatan, höja spårvägens standard på sträckan längs med Fattighusån, ansluta spårväg från Parkgatan samt att lösa trafikeringen under renoveringen av kanalmurarna.

Förvaltningens bedömning är att permanent lokalisering av spårvägen i Ullevigatan är det mest fördelaktiga alternativet. Förslaget är ekonomiskt fördelaktigt då det också löser behov för kanalmursprogrammet. En sektion med mittförlagd spårväg bedöms vara den mest lämpliga utformningen. Kvaliteter som föreslås omhändertas är att tillgängliggöra Fattighusåns båda sidor med ytor för vistelse och att tillföra grönska i gaturummet.

Åtgärden tar yta som idag är körfält i anspråk men påverkan på övrig trafik bedöms vara begränsad då kapaciteten motsvarar den framtida kapaciteten i Alléstråket med utbyggd spårväg i Parkgatan.

Delsträckan ingår i etapp 1 av spårväg i Alléstråket som kommunfullmäktige har fattat planeringsbeslut om, med en kostnadsram på 1,2 mdkr. Delsträckan ingår i den pågående genomförandestudie och detaljplan som drivs av exploateringsförvaltningen och stadsbyggnadsförvaltningen.

Beslut avser en inriktning på strategisk och taktisk nivå för fortsatt arbete. Beslutet har betydelse för detaljplanens tidplan.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Kostnaden för spårväg i Ullevigatan ingår som en post i de kalkyler som tagits fram inom förstudien för Allélinken och ryms i den kostnadsram för etapp 1 och för vilken en avsiktsförklaring om fortsatt planering har tecknats mellan Göteborgs Stad och Västra

Götalandsregionen. Inför ett kommande genomförandebeslut för spårväg i Alléstråket behöver finansieringsfrågor och kostnadsfördelning mellan berörda parter samt möjlighet till statlig medfinansiering lösas ut.

Det pågående programmet avseende renovering av kanalmurar längs Fattighusån påverkar åtgärdens ekonomiska förutsättningar på följande sätt:

- Renoveringen av kanalmuren på Stampgatan förutsätter att spårvägen på sträckan stängs under en period. Att ersätta trafiken kan göras med tillfällig spårväg i Ullevigatan vars kostnad bedöms vara jämförbar med en permanent spårvägsanläggning. Kostnad för ersättningstrafik med buss har inte beräknats men alternativet bedöms vara kostsamt och ha svårt att leverera samma kvalitet för kollektivtrafikresenärer som spårvägen.
- Vid återställande av Stampgatan behöver en dyrare kajkonstruktion som kan hantera tyngre laster väljas om spårvägen ska återställas, jämfört med om stråket återställs till en ordinarie gata eller ett blå-grönt vistelse- och cykelstråk.

Befintlig spårvägsanläggning på Stampgatan är på grund av sin trånga sektion med körbara spår i blandtrafik svårare och därmed också dyrare att underhålla än vad en spårväg i reserverat utrymme i Ullevigatan skulle kunna bli.

Bedömning ur ekologisk dimension

Åtgärden möjliggör mer attraktiv och robust kollektivtrafik, vilket är positivt för att öka det hållbara resandet och därmed minska klimatpåverkan från motoriserad vägtrafik. Utbyggnaden av spårväg i Ullevigatan och Parkgatan innebär att framkomligheten för buss i området begränsas kraftigt jämfört med idag vilket innebär att nya körvägar behöver skapas. En mer stadsmässig utformning av gaturummet kan också ge bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik längs sträckan.

Förslaget studerar primärt en omfördelning av befintliga hårdgjorda ytor vilket begränsar påverkan på befintliga grönytor och träd. Därtill tillförs i förslagen sektion ytterligare gröna inslag i form av en ytterligare trädrad i Ullevigatan. I anslutningen till spårväg i Parkgatan kan vissa anpassningar behöva ske när de båda projekten ska sammanfogas och andra anpassningsbehov kan uppstå i senare mer detaljerade skeden.

Att minska antalet körfält för att göra plats för spårväg är möjligt eftersom vägtrafikflödet på sträckan antas minska som en följd närliggande planering, främst Allélänken men också Drottningtorget och Åkareplatsen. Analyser som genomförts inom ramarna för förstudien för spårväg i Alléstråket indikerar att framtida flöden kan bli cirka 75 procent av dagens flöden. Analyserna indikerar att trafiken både minskar totalt sett och omfördelas, i geografien närmast Ullevigatan främst till Skånegatan-Engelbrektsgatan. Stampgatan används redan idag primärt av lokal angöringstrafik och en förändrad utformning får därför ingen systemeffekt.

Spårvägen kan, beroende på hur den utformas, minska andelen hårdgjord yta och därmed potentiellt bidra till att hantera skyfall och förbättra mikroklimatet på platsen.

Jämfört med alternativet att bygga en tillfällig spårväg för att kunna genomföra renoveringen av kanalmurarna innebär förslaget att bygga en spårväg i nytt läge i Ullevigatan en minskad resursanvändning och bidrar till stadens mål att minska utsläpp från byggande.

Bedömning ur social dimension

Ullevigatan som en del av spårväg i Alléstråket bedöms få begränsad direkt effekt på den sociala dimensionen i relation till kollektivtrafiken. Länken tillgängliggör inte några områden som idag har bristande tillgång på kapacitetsstark kollektivtrafik. Spårvägen skapar inte heller några nya resrelationer jämfört med idag.

I ett större perspektiv medför Allélänken möjligheter till exploatering och förtätning i sydvästra Göteborg, östra centrum och nordöstra Göteborg. Förtätning kan skapa underlag för verksamheter, lokal service, ökat stadsliv och därmed trygghet.

Frigörandet av Stampgatan ger en bättre förutsättning för ett framtida gång-, cykel- och vistelsestråk längs Fattighusån, från Gårda genom Brunnsparken i Norra Hamngatans förlängning och vidare ut till Göta Älv. Vid Älven angör stråket för Stenpirens resecentrum och läget för den planerade gång- och cykelbron. Tillsammans med ett tillgängliggörande av Fattighusåns södra sida stärks vad som idag är ett otillgängligt blågrönt stråk med sociala kvaliteter.

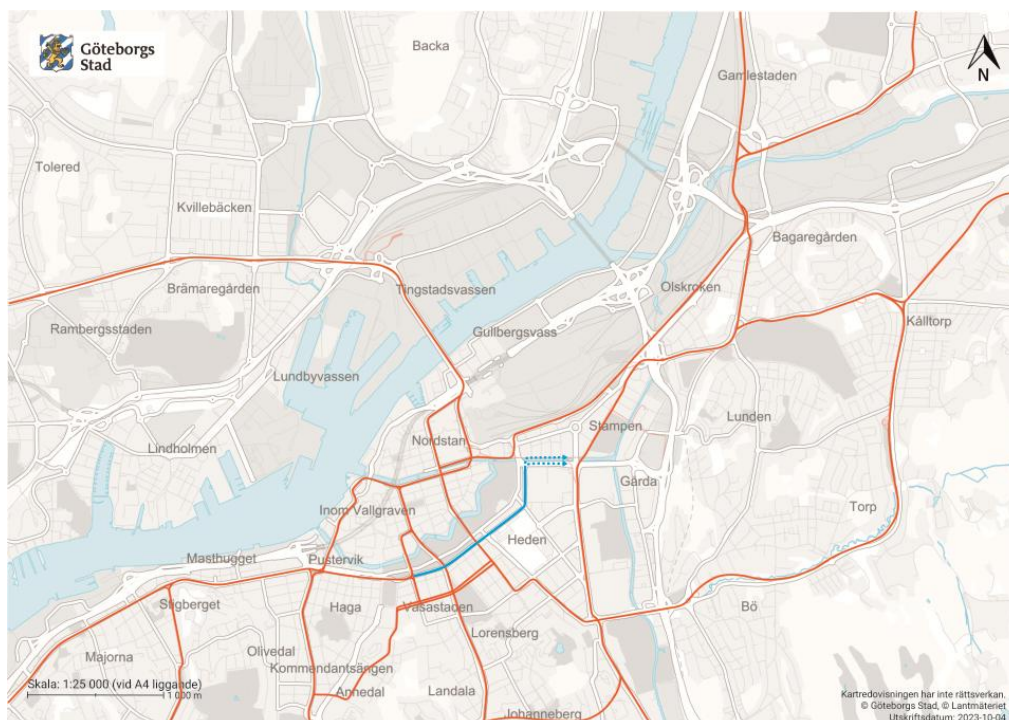
Utbyggnad av en mer robust och attraktiv kollektivtrafik samt förutsättningar för förbättrad standard för gående och cyklister ger på en övergripande nivå en nytta som till något större del kommer kvinnor och de med lägre inkomster till gagn, eftersom dessa grupper i något mindre utsträckning förlitar sig på privat bil för sina transportbehov.

Bilagor som ingår i beslutsunderlaget

1. Rapport förstudie spårväg i Ullevigatan

Beskrivning av ärendet

Beslut avser en fortsatt inriktning att planera för mittförlagd spårväg lokaliserad i Ullevigatan som ersätter befintlig spårväg i Stampgatan, i syfte att på strategisk och taktisk nivå slå fast en samlad bild av önskad inriktning som utgör en tydlig förutsättning för genomförandestudie och detaljplan för Allélänken.



Figur 1. Röda linjer visar befintlig spårväg. Blå linje visar Spårväg i Alléstråket etapp 1.

Förutsättningar och avgränsning

Stråket längs Fattighusån är idag ett storskaligt gaturum starkt präglad av biltrafikens anspråk. Stråket är en viktig och vältrafikerad länk i stadens pendlingscykelnät och trafikeras också av spårväg, buss och inte minst vid evenemang av många människor som rör sig till fots längs gatans södra sida. Både i Göteborgs Stads översiktsplan och i Göteborgs Utvidgade Innerstad är sträckan utpekad som ett kommunikationsstråk och inom ett område där möjlighet till mer kvalitativa platser i den växande staden ska utvecklas.

Delsträckan ingår i etapp 1 av spårväg i Alléstråket som kommunfullmäktige har fattat planeringsbeslut om, med en kostnadsram på 1,2 mdkr. Kopplat till planeringsbeslutet har det tecknats en avsiktsförklaring om fortsatt planering för spårväg i Alléstråket mellan Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen.

Närliggande pågående planering har en påverkan på gatans funktion och ger nya anspråk som innebär att en omfördelning av gaturummet bättre kan möta stadens behov och översiktsplanens mål om en nära, sammanhållen och robust stad. Specifika projekt eller planer som ändrar förutsättningarna för Ullevigatans funktion i staden och trafiksystemet är bland annat utbyggnaden av spårväg i Alléstråket och planeringen av Drottningtorget och Åkareplatsen. Gång- och cykelbron över Göta Älv och visionen från Stadsmiljöplan inom Vallgraven om ett gång-, cykel- och vistelsestråk längs Norra Hamngatan och Stampgatan ger ett anspråk som inte matchar dagens utformning.

Murarna längs Fattighusån ska renoveras och på norra sidan innebär det att spårvägen behöver flyttas eller på annat sätt ersättas under arbetet för att möjliggöra en fortsatt attraktiv kollektivtrafik. Ersättningstrafik är mycket kostsam och kommer att ge en lägre resandekvalitet och bedöms därför inte vara ett realistiskt alternativ. Därutöver innebär

arbetena på sträckorna förbi Drottningtorget och Södra Hamngatan omfattande systempåverkan på stadens spårvägssystem som bättre kan hanteras genom att knyta Allélänken österut.

Utredda alternativ

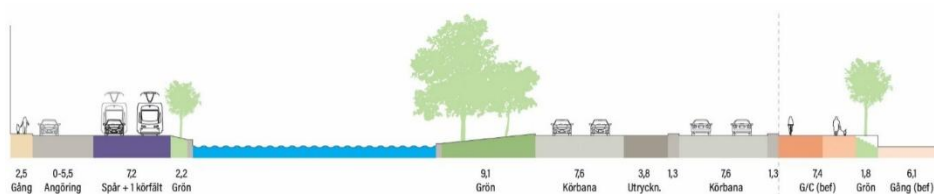
Inom ramen för förstudien har följande alternativ utretts och jämförts:

- **Spårväg i Stampgatan:** Spårvägen flyttas tillfälligt till Ullevigatan för att lösa behovet under kanalmurarna, men flyttas tillbaka till Stampgatan i ett permanent läge.
- **Spårväg i Ullevigatan:** Spårvägen flyttas permanent till Ullevigatan. Stampgatan kan omvandlas med mer plats för grönska, gång, cykel och vistelse.

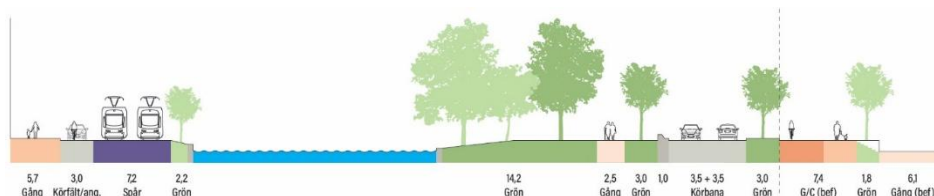
I båda alternativen kan Ullevigatan anpassas till omgivande trafiksystem med färre körfält för bil och större ytor för grönska, vattenhantering, gång, cykel och vistelse samt möjlighet till utveckling av intilliggande fastigheter.

Alternativen har utretts med fokus på alternativskiljande förutsättningar och konsekvenser. Redovisade sektioner ska ses som möjliga exempel på fördelning av utrymme och behöver utredas vidare i kommande skeden tillsammans med intilliggande korsningspunkter.

Spårväg i Stampgatan innebär att trafik på en övergripande nivå ligger kvar i befintliga lägen. Ullevigatan kan efter att den tillfälliga spårvägen tagits bort återställas eller anpassas till en kapacitet som motsvarar den nya utformningen av Alléstråket med färre körfält och större utrymme för andra kvaliteter. Spårvägen i Stampgatan fortsätter vara ett delat utrymme med lokal angöring och gatans bredd gör att sträckan får lägre än normal standard för spårväg. Alternativet innebär större investeringar eftersom spårvägen på Stampgatan behöver flyttas temporärt till Ullevigatan och sedan återställas.



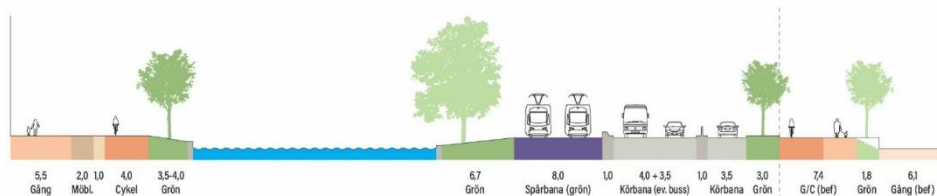
Figur 2. Sektion Stampgatan-Ullevigatan, i höjd med Gamla Ullevi. Spårväg i Stampgatan. Befintlig sektion.



Figur 3. Sektion Stampgatan-Ullevigatan, i höjd med Gamla Ullevi. Spårväg i Stampgatan. Exempel på anpassad sektion på Ullevigatan.

Spårväg i Ullevigatan innebär att spårvägen flyttas permanent från Stampgatan till Ullevigatan. Spårvägen kan här ges reserverat utrymme vilket ger en hög standard. Ullevigatan anpassas till en kapacitet som motsvarar den nya utformningen av Alléstråket. Alternativet möjliggör en utveckling av Stampgatan till ett gång-, cykel- och vistelsestråk mellan Gårda och Åkareplatsen, med möjlighet till förlängning via Norra

Hamngatan till den planerade gång- och cykelbron över Göta Älv. Ullevigatan får ett annat innehåll, men behåller i stora drag sin befintliga bredd. Alternativet innebär färre ombyggnationer än alternativet där spårvägen återställs, eftersom den byggs med permanent standard i sitt slutliga läge på Ullevigatan och därefter rivs på Stampgatan. Färre ombyggnationer är både kostnadsmässigt och störningsmässigt fördelaktigt.



Figur 4. Sektion Stampgatan-Ullevigatan, i höjd med Gamla Ullevi. Spårväg i Ullevigatan, exempel sidoförlagd spårväg.



Figur 5. Sektion Stampgatan-Ullevigatan, i höjd med Gamla Ullevi. Spårväg i Ullevigatan, förstudiens förslag till sektion med mittförlagd spårväg.

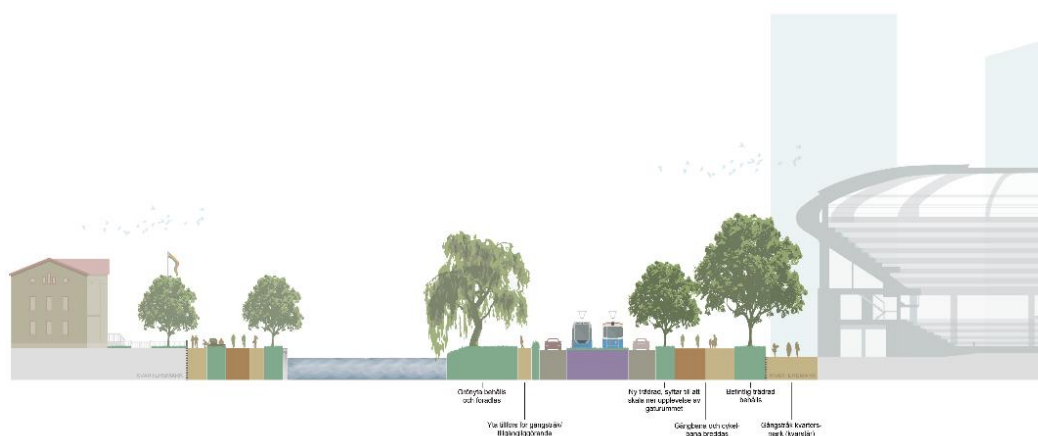
Föreslaget vägval

Med utgångspunkt i de förutsättningar och övergripande konsekvenser för respektive alternativ som redovisats ovan föreslås att gå vidare med alternativ Spårväg i Ullevigatan. Förslaget bedöms vara mer fördelaktigt än övriga utredda förslag på följande 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.
- Kostnadseffektivitet och mindre störning under byggtid. Förslaget innebär utbyggnad av ny spårväg i permanent läge i Ullevigatan som ersättning för Stampgatan och undviker kostnaden för en tillfällig spårväg som bedöms vara snarlik kostnaden för en permanent spårväg. Renoveringen av kanalmurarna på Stampgatan kan ske utan fördyrande hänsyn till spår i direkt anslutning till muren.
- Effektivt nyttjande av gatumark. I och med utbyggnaden av spårväg i Parkgatan minskar kapaciteten för biltrafik i Alléstråket. Det innebär att Ullevigatans kapacitet blir större än behovet, och ytan kan därför omfördelas. Flytten möjliggör ett gång-, cykel- och vistelsestråk på Stampgatan längs Fattighusån, från Gårda genom Brunnsparken i Norra Hamngatans förlängning och vidare ut till Göta Älv.

Avseende sektion för Ullevigatan är slutsatsen att en sektion med mittförlagd spårväg i Ullevigatan är det mest lämpliga alternativet. Utöver spårvägens placering är förstudiens slutsats att följande ska 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 längsgående 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.



Figur 6. Förslag till sektion i Ullevigatan och Stampgatan.

Förvaltningens bedömning

Förstudiens slutsats är att permanent lokalisering av spårvägen i Ullevigatan är det mest fördelaktiga alternativet både avseende spårvägen och kvaliteter i omgivande stadsrum och bör därför utgöra underlag för fortsatt planering. En sektion med mittförlagd spårväg bedöms vara den mest lämpliga utformningen. Förslaget med mittförlagd spårväg i Ullevigatan bedöms vara mest fördelaktigt då det ger möjlighet till en högkvalitativ kollektivtrafik, är kostnadseffektivt och ger mindre störning under byggtid och är ett effektivt nyttjande av tillgänglig gatumark.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att föreslaget vägvalsbeslut går i linje med översiktsplanen intentioner bland annat genom att bidra till en högre kvalitet och robusthet i kollektivtrafiken och ett större utrymme för gång, cykel och vistelse längs ett av stadens blågröna stråk. De minskade biltrafikflödena som en följd av angränsande planering i bland annat Allétråket innebär att föreslaget vägvalsbeslut skapar värden på ytor som redan genom tidigare beslut frigjorts och därför medför små ytterligare konsekvenser.

Jenny Adler

Avdelningschef Strategi och Taktik

Henrik Kant

Stadsbyggnadsdirektör