

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2021-11-03

Diarienummer 2431/20

Handläggare

Magnus Ståhl/Trafikkontoret/GBGStad/

Jenny Ekeblad/Trafikkontoret/GBGStad/

Telefon: 031-368 25 81

E-post: fornamn.efternamn@trafikkontoret.goteborg.se

Remiss av förstudie Spårväg i Alléstråket och Övre Husargatan

Förslag till beslut

I trafiknämnden

Trafiknämnden översänder förstudie Spårväg i Alléstråket och Övre Husargatan för remiss till byggnadsnämnden, park- och naturnämnden, fastighetsnämnden, Västtrafik, Västra Götalandsregionen, Göteborgs spårvägar AB och Trafikverket.

Sammanfattning

Trafikkontoret föreslår att trafiknämnden beslutar remittera förstudien Spårväg i Alléstråket och Övre Husargatan. Trafiknämnden fick en redogörelse av förstudien och dess preliminära slutsatser på nämndmöte 2021-10-28.

Förstudie för Alléstråket är en av de prioriterade utredningarna från Handlingsplan Målbild Koll2035 2020-2024. Trafikkontoret har drivit studien gemensamt med Västtrafik med deltagande från stadsbyggnadskontoret och park- och naturförvaltningen.

Spårväg i Alléstråket i form av ny spårväglänk från station Haga till centralstationen är ett av de utpekade objekten i Målbild Koll2035. Länken bidrar till att skapa ett robust spårvägssystem där Brunnsparken kan avlastas, öka kapaciteten i spårvägssystemen och minska restider. Spårväg i Övre Husargatan finns inte med i målbilden men har bedömts relevant att studera i samband med Alléstråket utifrån det kunskapsläge som utvecklats sedan målbilden antogs.

Ett antal möjliga lösningar har studerats. Förstudiens preliminära slutsatser har tagits fram av trafikkontoret och Västtrafik och kan komma att revideras utifrån det som framförs under remisshanteringen. Utifrån utredda alternativ är den preliminära slutsatsen för delen Alléstråket att anläggande av spår i Parkgatan samt en tringelhållplats vid Åkareplatsen är att förorda. Spår i Övre Husargatan har inte utretts i samma detaljeringsgrad men en preliminär slutsats är att spår i befintliga busskörvägar föreslås och en anslutning till Linnéplatsen sker via Olivedalsgatan.

Efter remiss och färdigställande av förstudien behövs ett inriktningsbeslut i kommunfullmäktige samt hos Västra Götalandsregionen om projektet ska drivas vidare eller ej. Inhämtande av sakkunskap från berörda är ett viktigt steg i att kvalitetssäkra förstudien för att den ska kunna ligga till grund för beslut. Inför inriktningsbeslut behövs också en successivkalkyl och flera kompletterande utredningar kring konsekvenser av förslaget tas fram. I det fortsatta arbetet med att fördjupa kunskapsläget behöver flera av

stadens förvaltningar delta i projektet och prioritera arbetet med kompletterande utredningar.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Investeringskostnader

Spårväg i Alléstråket utreddes inom ramen för Målbild Koll2035 och kostnadsberäknades då till 700 miljoner kronor i 2015 års prisnivå. Kostnadsberäkningen i målbilden inkluderade nyanläggning av spårväg mellan Viktoriagatan och Nordstans hållplats med två nya hållplatser på sträckan, preliminärt vid Avenyn och Polhemsplatsen. Inom ramen för arbetet med förstudien har inga nya kostnadskalkyler tagits fram. Trafikkontoret kommer under vintern 2021/2022 genomföra en successivkalkyl utifrån det framtagna underlaget i förstudien. Successivkalkylen kommer kunna redovisas och finns med i underlaget inför ett kommande inriktningsbeslut i kommunfullmäktige.

Utöver kostnader för spårvägsanläggningen förväntas staden få kostnader för ombyggnad av omkringliggande trafiksystem i form av exempelvis gång- och cykelvägar och åtgärder för buss- och biltrafik. De kostnader som är nödvändiga för anläggandet av ny spårväg kommer att tydliggöras i successivkalkylen.

I likhet med flertalet av de kollektivtrafikobjekt som finns identifierade i Målbild Koll2035 så har spårväg i Alléstråket ingen färdig finansiering. Investering i ny spårväg kräver samfinansiering för att kunna realiserar, staden och Västra Götalandsregionen har ett gemensamt ansvar för utveckling av spårvägssystemet. I samband med Avtal avseende ansvar för spårvägens bedrivande (KF 2018-12-20) avtalades att Västra Götalandsregionen och Staden skulle finansiera en gemensam pott för spårvägsutbyggnad på 600 miljoner kronor. Enligt avtalet är potten avsedd för hållplatsförlängningar och övriga nyinvesteringar i spårvägsanläggning. Enligt Samverkansavtal för stadstrafiken i Göteborg, Mölndal och Partille (KF 2018-12-20) har Stadstrafikforum GMP ansvar för att bereda och lämna förslag till användning av den gemensamma potten för spårvägsutbyggnad, samt bereda frågor om nyinvesteringar i spårvägsutbyggnad som överstiger den gemensamma potten. Nyinvesteringar i bananläggning som överskrider den finansiering som avsätts i potten ska förhandlas mellan staden och Västra Götalandsregionen. Hittills har potten använts till investeringar i Engelbrektslänken och förlängda spårvagnshållplatser på linje 5 och 11.

Parternas ingång vid överenskommelse om spårvägs-pott har varit att större nyinvesteringar förutsätter statlig medfinansiering. Färdigställd förstudie samt kompletterande successivkalkyl är ett steg på vägen för att komma vidare i att hitta finansieringslösningar.

Spårväg i Alléstråket; Haga-Nordstan finns med som utpekade namngivna objekt i trafiknämndens långsiktiga investeringsplan 2021-2031.

Kostnader för genomförandestudie och detaljplaner

Inom ramen för frigjorda medel inom Västsvenska paketet har 60 miljoner kronor i 2009 års prisnivå avsatts för genomförandestudie för spårväg i Alléstråket. Slutligt beslut om tilldelning av medel förväntas ske under slutet av 2021.

Avtal behöver tecknas med Västra Götalandsregionen om hantering av kostnader vid ett eventuellt avbrytande av projektet, eventuell kostnadsfördyring samt för kostnader kopplat till detaljplaner.

Ekonomiska påverkan på andra parter

En utbyggnad av spårväg i Alléstråket kommer att kunna få ekonomiska konsekvenser för andra delar av stadens verksamhet, i första fasen i form av utredningsresurser men kan exempelvis innebära kostnader kopplat till parkmiljöer och ledningsarbeten vilket också bör belysas inför ett inriktningsbeslut i kommunfullmäktige.

Västtrafik/Västra Götalandsregionen förväntas få investeringskostnader kopplat till hållplatser i form av hållplatsutrustning och eventuella resecentrumfunktioner samt trafikeringskostnader. Västtrafik/Västra Götalandsregionen står även för drift och underhåll av spåranläggningen enligt gällande banavgiftsavtal.

Personella resurser

Att driva ett så pass omfattande och komplext projekt som Spår i Alléstråket kommer ta stora personella resurser i anspråk såväl inom trafikkontoret som på övriga berörda förvaltningar, inte minst stadsbyggnadskontoret för framtagande av detaljplaner. Trafikkontorets bedömning är att arbetet bör vara prioriterat då trafiknämnden har fått ett har fått ett tydligt politiskt uppdrag att prioritera arbetet med att förverkliga Målbild Koll2035 (KF budget 2021) och spårväg i Alléstråket är ett av de högst prioriterade infrastrukturprojekten i målbilden.

Bedömning ur ekologisk dimension

Genomförande av Målbild Koll2035 är viktigt för att möjliggöra en ökad kollektivtrafikandel och minska vägtrafikarbetet i enlighet med trafikstrategin och miljö- och klimatprogrammet. En kapacitetsförstärkning av spårvägssystemet bidrar till att minska de motoriserade resorna och utöver minskade utsläpp av växthusgaser även bidra till förbättrad luftkvalitet och minskat trafikbuller.

Anläggande av ny spårväg kan dock bidra till störningar i form av buller och vibrationer från spårvägen vilket behöver hanteras i fortsatta processer. Även konsekvenser för överflyttningar bil- och busstrafik till andra väglänkar kan ge lokal påverkan på luftmiljön och ökat trafikbuller.

En av de stora utmaningarna som identifieras i förstudien är att anläggandet av spårväg i Alléstråket riskerar att ge negativ påverkan på parkmiljöer och träd. Under arbetet med förstudien har konstaterats att det behövs fördjupade utredningar för att kunna bedöma konsekvenserna vilket park- och naturförvaltningen behöver hantera.

Spårvägen kan också påverka riksintresset för kulturmiljövård. Påverkan behöver utredas ytterligare och tidigt samråd behövs med Länsstyrelsen i det fortsatta arbetet. Prövning av riksintresset sker sedan i detaljplaneprocessen.

Bedömning ur social dimension

Spårvägssystemet är ryggraden i stadens kollektivtrafiksystem och en förutsättning för att människors vardag ska fungera och skapar möjligheter att ta sig till arbete, skola och fritidsaktiviteter. Anläggande av ny spårväg i Alléstråket skulle ge en kapacitetsökning, minskade restider och ökad robusthet i spårvägsnätet vilket gagnar

kollektivtrafikresenärerna i staden i stort. Kapacitetsförstärkning i spårvägssystemet är också en viktig pusselbit för att staden ska kunna fortsätta utvecklas och att nya områden, exempelvis i enlighet med förslaget till fördjupad översiktsplan för Högsbo-Frölunda, ska kunna utvecklas och nya bostadsområden tillskapas.

Nyttillkommen spårvägsanläggning kan bidra till att skapa faktiska och upplevda barriärer i stadsrummet. Samtidigt kommer biltrafikens barriärverkan minska i Alléstråket om biltrafiken omleds och för gång- och cykeltrafiken visar förslaget till förstudien t ex på fler övergångar över Parkgatan än vad som finns i dag vilket gör att den faktiska barriären för gångtrafikanter och cyklister kan bli mindre än i dagsläget.

Flytt av kollektivtrafikens hållplatser och knutpunkter kan ge förskjutningar i flöden av människor och förändrat underlag för service med mera. I vilken mån spårväg i Alléstråket kan bidra positivt eller negativt till detta är ett arbete som behöver fördjupas i fortsatt process och i den stadsbyggnadsanalys som ska tas fram av stadsbyggnadskontoret.

Förhållande till styrande dokument

Målbild Koll2035 – Kollektivtrafikprogram för stornätet i Göteborg, Mölndal och Partille, som antogs i Göteborg Stads kommunfullmäktige 2018-03-22, anger inriktning för hur kollektivtrafiken ska utvecklas fram till år 2035 för att attrahera och ta hand om betydligt fler resenärer. Det beskrivs i målbilden att kollektivtrafiksystemet behöver växa för att möjliggöra den planerade stadsutvecklingen och möta ambitionerna med ett minskat bilresande. Som en del i den utbyggda kollektivtrafiken pekar målbilden ut en fortsatt satsningen på spårvägsnätet med bland annat snabba tvärförbindelser och ökad kapacitet och framkomlighet i spårvägsnätet. I målbilden beskrivs att centrala Göteborg kan och behöver avlastas från kollektivtrafik och att speciellt Brunnsparken kan avlastas genom att skapa en förbifart med angoringspunkter på randen till City vilket omfattar området med bytespunkterna inom och i anslutning till vallgraven. Det framhålls också att City framför allt bör ses som en målpunkt istället för en bytespunkt. Spårväg i Alléstråket finns utpekad i Målbild Koll2035, spårväg i Övre Husargatan är inte utpekad i målbilden. I Göteborgs Stads budget för 2021 fick trafiknämnden i uppdrag från kommunfullmäktige att prioritera arbetet med att förverkliga Målbild Koll2035.

Förstudie för spårväg i Alléstråket är en av de identifierade utredningarna som berörda parter ska utreda gemensamt i Handlingsplan 2020-2024, för att nå Målbild Koll2035 som antogs av kommunfullmäktige 2020-09-20. I samband med beslut om handlingsplanen fick trafiknämnden i uppdrag att leda stadens arbete i det fortsatta genomförandet av handlingsplanen i samverkan med berörda förvaltningar, bolag samt berörda externa parter.

Göteborg Stad har som mål att framtida trafikökningar främst ska hanteras av kollektivtrafiken och genom att fler går och cyklar. Enligt trafikstrategin ska minst 35 procent av resorna i Göteborg år 2035 ske till fots eller med cykel, och minst 55 procent av de motoriserade resorna ska ske med kollektivtrafik. Ett av de utpekade målen i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021-2030 är att utsläpp av växthusgaser från transporter år 2030 ska vara minst 90 procent lägre jämfört med 2010 och antal vägtrafikarbetet, antal körda kilometer med alla typer av motoriserade vägfordon per vardagsdygn, ska vara 25 procent lägre 2030 jämfört med 2020. Miljö- och

klimatprogrammet har också mål om att andelen yta i sammanhängande stadsbebyggelse som klarar normerna för kvävedioxidhalt (NO₂) och partikelhalt (PM₁₀) ska öka årligen.

Spårväg i Alléstråket är utpekad som "Framtida spårväg" i samrådsförslaget till ny översiktsplan och fördjupad översiktsplan för centrala staden. Spårväg i Övre Husargatan är inte utpekad i samrådsförslagen.

Bilaga

Förstudie för Spårväg i Alléstråket och Övre Husargatan, remissversion november 2021

Ärendet

Trafikkontoret föreslår att trafiknämnden beslutar remittera förstudie för Spårväg i Alléstråket och Övre Husargatan till byggnadsnämnden, park- och naturnämnden, fastighetsnämnden, Västtrafik, Västra Götalandsregionen och Trafikverket. Remisstiden föreslås till cirka tre månader efter trafiknämndens beslut, för att möjliggöra hantering i berörda nämnder inom Göteborgs Stad.

Trafikkontoret informerade trafiknämnden om det pågående arbete med förstudien på nämndmötet 2021-10-28.

Beskrivning av ärendet

Arbetet med förstudien har genomförts utifrån det uppdrag om att genomföra en förstudie för Alléstråket som finns med i Handlingsplan 2020-2024, för att nå Målbild Koll2035.

Förslaget till förstudie daterad november 2021 finns i sin helhet i bilaga till tjänsteutlåtandet.

Bakgrund

Göteborg och Göteborgsregionen växer och förtätas vilket, tillsammans med ambitioner om ett minskat bilresande, ökar trycket och efterfrågan på samt behovet av kollektivtrafik i Göteborgs stadskärna. En utbyggd kollektivtrafik är en förutsättning för att planerad expansion och förtätning ska vara möjlig och även möjligheten att skapa en tät och hållbar stadsmiljö. Målbild Koll2035 anger inriktning för hur kollektivtrafiken ska utvecklas fram till år 2035 för att attrahera och ta hand om betydligt fler resenärer med bland annat fortsatt satsning på spårvägsnätet, tvärförbindelser och ökad kapacitet och framkomlighet. Utöver detta behöver centrala Göteborg avlastas från kollektivtrafik och att speciellt Brunnsparken kan avlastas genom att skapa en förbifart med angoringspunkter på randen till City. Det framhålls också i målbilden att City framför allt bör ses som en målpunkt istället för en bytespunkt, vilket Brunnsparken till stor del är i dagens kollektivtrafiksystem.

Spårväg i Alléstråket i Målbild Koll2035

Spårväg i Alléstråket är i Målbild Koll2035 utpekad med syfte att avlasta Brunnsparken. Det redogörs för att länken, utöver att avlasta Brunnsparken, också ökar robustheten i spårvägsnätet samt gör det möjligt att ta bort kollektivtrafik på delar av Norra Hamngatan. I målbilden beskrivs att spårväg i Alléstråket, baserat på jämförande analyser, är den länk som bäst kan avlasta Brunnsparken.

Spårväg i Alléstråket innebär enligt målbilden nyanläggning av spårväg mellan Viktoriagatan och Nordstans hållplats med preliminära hållplatser vid Avenyn och Polhemsplatsen. Antal resenärer beräknas till cirka 50 000 per dygn och 8 000 under maxtimmen år 2035. Restidsnyttan för spårväg i Alléstråket beskrivs i målbilden väga upp en hög investeringskostnad även vid små restidvinster, och särskilt om dessa även kan tillfalla befintliga linjer. I målbilden anges även att det krävs genomförandestudier för att klargöra tekniska förutsättningar och för att ta fram en mer precis utformning vilket innefattar exakt läge i förhållande till Parkgatan och Nya Allén och hur prioriteringen mellan olika trafikslag ska lösas.

Spårväg i Alléstråket finns också utpekad som framtida spårväg i granskningsförslaget av ny översiktsplan samt fördjupad översiktsplan för centrala Göteborg (FÖP Centrala

Göteborg). I FÖP:en beskrivs behovet av att avlasta Brunnsparken och Centralstationen och sprida flöden till fler platser. Det anges vidare att redovisad sträckning för spårvägen ska tolkas som ungefärlig och utformning bör studeras vidare i sitt sammanhang innan reservatet tas i anspråk. Sträckningen anges bli aktuell på lång, medellång eller kort sikt beroende på vad staden väljer eller hur behovet ser ut.

Spår i Övre Husargatan

Spårväg i Övre Husargatan är inte utredd i Målbild Koll2035. Spårvägslinken studeras inom ramen för förstudien i huvudsak utifrån följande tre frågeställningar:

- Vid utbyggnad av högkvalitativ spårväg i Allétråket minskar utrymmet för bil- och busstrafiken i Allétråket och därmed bedöms prioriterade utrymmen för busstrafiken inte längre vara möjligt. Följden blir att busstrafiken som idag trafikerar i Övre Husargatan och vidare i Allétråket behöver flyttas till andra stråk. Det möjliggör för annan användning av befintliga busskörfält i Övre Husargatan.
- I granskningsförslaget till fördjupad översiktsplan för Högsbo-Frölunda redovisas utvecklingen av Dag Hammarskjöldsstadens tillsammans med spårväg som kollektivtrafiklösning genom stadsutvecklingsområdet. I åtgärdsvalsstudien för Dag Hammarskjölds Boulevard redovisas spårvägen som stadsbana, i enlighet med Målbild Koll2035, med koppling till Frölundabanan vid Marklandsgatan. Ett utbyggt spårvägsnät åt söder kommer att öka efterfrågan på kapacitet i systemet norrut via Sahlgrenska/Chalmers, Linnégatan/Annedal respektive planerad Lindholmsförbindelse.
- Enligt Kapacitetsbriststudie för Göteborg, som har genomförts på uppdrag av Styrgrupp Stadskoll, är kapaciteten i befintligt spårvägsnät förbi Sahlgrenska/Chalmers respektive Järntorget begränsad. Det initierar frågan vilka möjligheter som finns att anpassa och komplettera spårvägssystemet för att möta efterfrågan på kapacitet söderifrån i systemet.

Organisation

Förstudien har bedrivits som ett gemensamt projekt mellan trafikkontoret och Västtrafik. Projektet har letts av trafikkontoret med stöd av biträdande projektledare från Västtrafik.

Till projektet har en projektgrupp varit knuten med representanter från trafikkontoret stadsbyggnadskontoret, park- och naturförvaltningen samt Västtrafik. Upphandlad konsult har också deltagit i projektgruppen. Projektgruppens syfte har varit att förlöpande informera de olika parterna om projektet och diskutera förstudiens innehåll,

För förstudien har en styrgrupp i form av Styrgrupp Stadskoll funnits att tillgå. Styrgrupp Stadskoll är sammansatt för att styra ett flertal gemensamma projekt mellan Göteborgs Stad och Västtrafik inom ramen för Handlingsplan Koll2035. Styrgruppens syfte har varit att styra, vara rådgivande och ta beslut i frågor inom projektet samt förankra projektet. Från staden deltar chefer från trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret i styrgruppen. Styrgrupp Stadskoll har 2021-11-16 ställt sig bakom förstudierapporten för att gå vidare på samråd.

Till projektgruppens hjälp har ett flertal referenspersoner med olika specialistkompetenser funnits. Under förstudiens gång har också flertalet av referenspersonerna deltagit i olika

fokusgrupper. Fokusgrupperna har varit ÖP/FÖP, stadsbyggnad och miljö, trafikteknik, spårvägsteknik samt genomförande och förankring.

Förutsättningar för förstudien

Utgångspunkten för arbetet med förstudien har varit att fördjupa det i Målbild Koll2035 utpekade objektet spårväg i Alléstråket, att klargöra de tekniska förutsättningarna och att ta fram en mer precis utformning av spårvägsanläggningen, bland annat vad gäller läge i förhållande till Parkgatan och Nya Allén i Alléstråket samt hur prioriteringen mellan olika trafikslag kan lösas. Utöver detta har förstudien omfattat att på samma sätt studera och klargöra de tekniska förutsättningarna för ett möjligt tillägg med spårväg i Övre Husargatan.

Syfte

Förstudiens syfte är att verifiera och konkretisera förslag till utbyggnad av spårväg i Alléstråket och Övre Husargatan samt beskriva dess nyttor och påverkan utifrån olika aspekter, såsom påverkan på spårvägstrafiken, övriga trafikslag, stadsbyggnad och stadsliv, riksintressen samt miljö- och parkintressen.

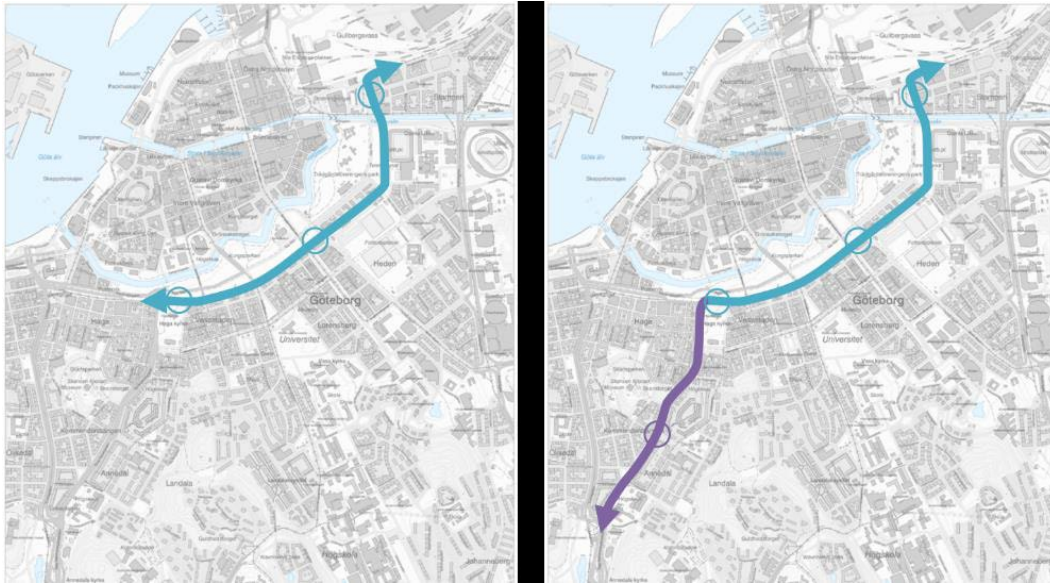
Mål

Målet med förstudien är att ta fram ett beslutsunderlag som, tillsammans med kompletterande utredningar, kan utgöra ett underlag för beslut om spårväg i Alléstråket och Övre Husargatan ska drivas vidare som projekt eller ej. Utöver detta är målet att förstudien ska kunna utgöra ett underlag till genomförandestudie, projektering och detaljplanläggning vid beslut om att gå vidare med projektet.

Omfattning

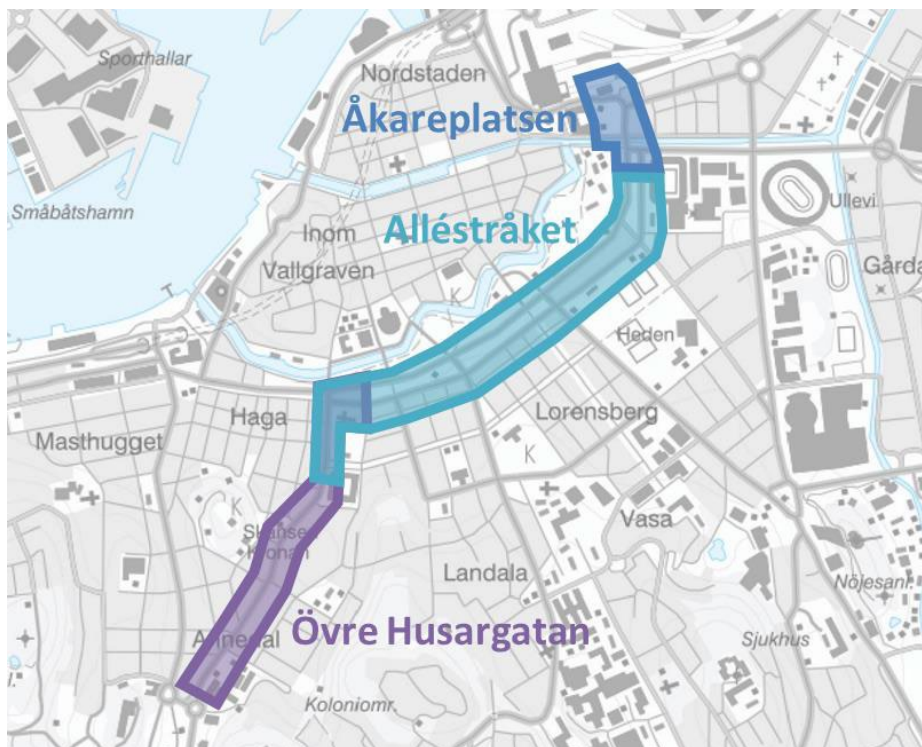
Förstudien omfattar beskrivningar, analyser och bedömningar för två utredningsalternativ (UA) för utbyggnad av spårvägsnätet, dels utifrån systemutformning, dels utifrån principutformning. De två utredningsalternativen beskrivs nedan och framgår av Figur 1:

- Spårväg i Alléstråket (UA1) där spårvägsnätet kompletteras med ny spårväg i Alléstråket mellan Station Haga och snabbspåret vid Åkareplatsen. Det innebär möjlighet till trafikering med spårvagnar mellan Järntorget och snabbspåret utan att passera Brunnsparken och Centralstationen.
- Spårväg i Alléstråket och Övre Husargatan (UA2) där spårvägsnätet, utöver UA1, kompletteras med ny spårväg i befintliga busskörfält längs Övre Husargatan mellan Linnéplatsen och Haga station.



Figur 1. Förstudiens två utredningsalternativ, spårväg i Allétråket (UA1) till vänster respektive spårväg i Allétråket och Övre Husargatan (UA2) till höger.

Principutformningen, som omfattar ett mer inzoomat perspektiv, studeras för olika delområden som redovisas i Figur 2.



Figur 2. De olika delområdena som studeras för principutformningen av spårväg i Allétråket respektive spårväg i Övre Husargatan.

Avgränsningar

Förstudien har fokuserat på hur en spårväg i Allétråket och Övre Husargatan kan byggas, hur spårvägsutbyggnaden påverkar omgivningen samt vad som påverkar möjligheterna till utbyggnaden av spårvägen. Spårvägsutbyggnadens påverkan på omgivningen omfattar dels påverkan på övriga trafikslag och dels de sekundäreffekterna denna påverkan har på stads- och parkmiljöerna samt stadslivet i anslutning till utredningsområdet.

Förstudiens utredningsområde och avgränsning utgörs primärt av Alléstråket och Övre Husargatan samt parallella stråk och anslutningar. Utredningsområdet varierar beroende på aspekt som studeras. Aspekter som beaktas i förstudien är konsekvenser för spårvägstrafiken, övrig biltrafik, stadsbyggnad och stadsliv, riksintressen, miljö- och parkfrågor.

Längs och i anslutning till förstudiens utredningsområde finns ett stort antal olika intressen, planer och projekt vilket skapar beroende mellan spårvägsutbyggnaden och angränsande intressen och projekt. Dessa innebär anspråk och påverkan som inte fullt ut hanteras inom ramen för förstudien utan behöver fördjupas i kompletterande utredningar,

Förstudien har avgränsats så att lösningar för planskild kollektivtrafik och/eller planskild biltrafik i Alléstråket inte omfattas av utredningen.

Förstudien omfattar inte någon kostnadsbedömning. En successivkalkyl planeras att genomföras vintern 2021/2022 med förslaget till förstudie som underlag. Denna har valts att genomföras separat och behövs bland annat som underlag till att göra en samhällsekonomisk bedömning av projektet.

Spårväg i Alléstråket och Övre Husargatan har starka kopplingar och beroenden till andra planerade och pågående projekt vilket beskrivs i kapitel 3.

Studerade alternativ och preliminära slutsatser

I förstudierapportens kapitel 6-8 redogörs för de alternativ som studerats under arbetets gång för Alléstråket, Åkareplatsen och Övre Husargatan. Det redogörs för principutformning samt konsekvenser av de olika alternativen.

För delområde Alléstråket har två huvudalternativ till lokalisering av spårvägen studerats, dels spårväg i Parkgatan och dels spårväg i Nya Allén. Utöver Parkgatan och Allén har ett antal övriga alternativ studerats.

För delområdet Åkareplatsen har principutformningen studerats på en mer översiktlig nivå med hänsyn till osäkerhet i planeringsförutsättningarna på Åkareplatsen. Flera tänkbara alternativ har identifierats, och ytterligare alternativ respektive varianter kan vara möjliga. Utgångspunkten för principutformningen har varit att möjliggöra för en framtida bytespunkt, som del i ett stadsbanekryss, mellan de två stadsbanestråken Frölunda/Högsbo-Angered/Bergsjön respektive Hisingen-Mölndal. De identifierade alternativen som studerats är dels ett alternativ för en triangelhållplats som bytespunkt i stadsbanekrysset på Åkareplatsen, dels ett alternativ som har anpassats till en framtida Bangårdsförbindelse på Åkareplatsen och dels ett alternativ med uppdelade hållplatslägen mellan Åkareplatsen och Drottningtorget.

För delområdet Övre Husargatan har en principutformning studerats där spårväg byggs ut i befintliga busskörvägar längs Övre Husargatan och del av Sprängkullsgatan. På sträckan söder om Olivedalsgatan finns två alternativ för anslutning till och från Linnéplatsen, dels hela vägen via Övre Husargatan, dels via Olivedalsgatan och Linnégatan.

I förstudiens kapitel 9 redogörs sedan för preliminära slutsatser. Förstudiens preliminära slutsatser har tagits fram av trafikkontoret och Västtrafik och kan komma att revideras utifrån det som framförs under remisshanteringen. Utifrån utredda alternativ är den preliminära slutsatsen för delen Alléstråket att anläggande av spår i Parkgatan samt en triangelhållplats vid Åkareplatsen är att förordas. Spår i Övre Husargatan har inte utretts i

samma detaljeringsgrad men en preliminär slutsats är att spår i befintliga busskörväg föreslås och en anslutning till Linnéplatsen sker via Olivedalsgatan.

Behov av kompletterande utredningar

Under förstudien har ett flertal frågeställningar lyfts fram där det konstateras att förstudien inte är rätt plats för att besvara frågeställningar. Dels som följd av frågeställningens karaktär, dels som följd av att frågeställningen hänger samman och omfattas av andra pågående utredningar eller projekt. Inom ramen för förstudien har därför ett antal kompletterande utredningar identifierats som, sannolikt, också behöver genomföras för att fullt ut få fram ett fullgott beslutsunderlag.

De kompletterande utredningar som identifierats i arbetet med förstudien listas i förstudierapporten (avsnitt 1.5 och 10.3):

- Kollektivtrafiken i centrum
- Linjenätsutredning för spårvägsnätet
- Succesiv kalkyl
- Stadsutvecklingsprogrammet 3.0 för Centralområdet.
- Bangårdsförbindelsens principutformning
- Spårväg i Stampgatan eller Ullevigatan.
- Projekt Avenyn/Östra Hamngatan.
- Trafikområdesplaner för Stora Hamnkanalen-Fattighusån och Alléstråket
- Fördjupad stadsbyggnadsanalys
- Utredning av kulturmiljön och påverkan på riksintresset för kulturmiljövård
- Utredning av påverkan på träd
- Sammanställning av de planmässiga förutsättningarna för spårväg i Alléstråket och Övre Husargatan
- Förstudie för koppling mellan snabbspåret och Stampgatan vid Svingeln som del i etappvis utbyggnad av spårvägen i Alléstråket
- Samlad effektbedömning för beskrivning av nyttan av projekt i förhållande till kostnaden.

Remisshantering och framtagande färdig förstudie

Med tanke på att projektet befinner sig i en tidig förstudiefas föreslår trafikkontoret att studien remitteras till en relativt begränsad krets och till de främst berörda nämnder och bolag inom staden samt till närmast berörda externa aktörer. Om projektet går vidare till genomförandestudie och parallella detaljplaner så sker bredare samråd enligt gängse rutiner.

Förstudien föreslås utifrån detta skickas till byggnadsnämnden, park- och naturnämnden, fastighetsnämnden, Västtrafik, Västra Götalandsregionen, Göteborgs spårvägar AB och Trafikverket. Remisstiden föreslås till cirka tre månader efter trafiknämndens beslut, för att möjliggöra hantering i berörda nämnder inom Göteborgs stad.

Efter genomförd remiss sammanställs inkomna synpunkter och justeringar genomförs innan förstudien färdigställs som slutlig handling. Färdigställandet av förstudien bedöms ske under våren 2022.

Fortsatt process och utkast till tidplan

Baserat på slutlig förstudie och övriga kompletterande utredningar behöver kommunfullmäktige fatta ett inriktningsbeslut om projektet för spårväg i Alléstråket och

Övre Husargatan, som helhet eller i delar, ska drivas vidare eller ej. Som underlag till inriktningsbeslutet kommer också trafiknämnden att ta beslut om förstudien.

En eller flera genomförbarhetsstudier behövs för att säkerställa genomförandet och konsekvenserna av det val för utbyggnad av spårvägssystemet som sker med utgångspunkt i förstudien. I dagsläget bedöms tre genomförbarhetsstudier behövas, en för spårväg i Alléstråket, en för spårväg på Åkareplatsen och en för spårväg i Övre Husargatan. Parallellt med genomförandestudier behöver detaljplaner tas fram.

Utifrån att trafiknämnden föreslås fattar beslut om att gå ut på remiss med förstudien på nämndmötet 2021-12-16 så har följande utkast till möjlig fortsatt process och tidplan tagits fram.

16/12 2021	Trafiknämnden fattar beslut om att gå ut på remiss med förstudien
dec 2021-mars 2022	Remisstid (inkl nämndbehandling inom Göteborg)
2021-2022	Kompletterande utredningar
april 2022	Bearbetning av synpunkter och framtagande av slutlig förstudie
Q3/Q4 2022	Inriktningsbeslut kommunfullmäktige (via trafiknämnden och kommunstyrelsen, trafiknämnden fattar beslut om färdigställd förstudie). Inriktningsbeslut Västra Götalandsregionen
2022-2025	Genomförandestudier och detaljplaner. Process finansieringslösningar
2025	Genomförandebeslut i kommunfullmäktige samt Västra Götalandsregionen
2026-2027	Projektering och upphandling
2027-2029	Byggnation av första etapp

Förvaltningens bedömning

Spårväg i Alléstråket är ett av de prioriterade investeringsobjekten i Målbild Koll2035, förstudien är utpekad i handlingsplanen för perioden 2020-2024 och det finns medel avsatta inom Västsvenska paketet för genomförandestudie. Förstudien är ett av flera viktiga beslutsunderlag som kan ligga till grund för beslut om spårväg i Alléstråket och Övre Husargatan ska drivas vidare som projekt eller ej. Vid beslut om att gå vidare med projektet kommer förstudien att kunna utgöra underlag till genomförandestudie, projektering och detaljplaneläggning. Trafikkontorets bedömning är att det är av stor vikt att förstudien färdigställs och att arbetet prioriteras.

Trafikkontoret bedömer att arbetet med förstudien har tagit projektet tillräckligt långt för att det är lämpligt att höra berörda nämnder/bolag och övriga närmst berörda aktörer på ett formaliserat sätt. Inhämtande av sakkunskap från berörda är ett viktigt steg i att kvalitetssäkra förstudien för att den ska kunna ligga till grund för ett kommande inriktningsbeslut i kommunfullmäktige. Inför ett inriktningsbeslut i kommunfullmäktige behövs också fler kompletterande utredningar komma på plats. Trafikkontorets förhoppning är att de i så stor uträkning som möjligt kan genomföras parallellt med remisstiden för att hålla tempot uppe i processen.

Trafikkontoret vill understryka att projektet befinner sig en tidig fas och många frågetecken kvarstår och kommer att fortsatt kvarstå efter remiss, färdigställd förstudie och kompletterande utredningar. Fördjupning och prövning av alternativ och konsekvenser, avvägningar mellan intressen med mera kommer att behöva hanteras i gängse processer med genomförandestudie och detaljplaner då också bredare samråd hanteras.

För att landa i lösningar vid centralenområdet är spårväg i Alléstråket beroende av att avvakta inriktningsbeslut för Bangårdsförbindelsen. Trafikkontorets bedömning i nuläget är därför att det kan finnas skäl att dela upp projektet i två genomförandestudier där delen som gäller kopplingen till snabbspåret och hållplatser vid Åkareplatsen/centralenområdet behöver avvakta beslut kopplat till Bangårdsförbindelsen. Detta bör tydliggöras inför kommande inriktningsbeslut.

När det gäller spårväg i Övre Husargatan ger förstudien ett bra kunskapsunderlag för fortsatt arbete. Trafikkontorets bedömning i nuläget är att spårvägslinken utifrån förstudien bör kunna övervägas att redovisas som utredningsområde i kommande översiktsplan/fördjupad översiktsplan och kunna prövas i framtida aktualisering av Målbild Koll2035. Övre Husargatan bör också analyseras i den nyligen uppstartade linjenätsutredningen för spårväg. Linjenätsutredningen är ett viktigt underlag för att kunna göra nyttoanalyser av planerade spårvägsinvesteringar.

Då staden och Västra Götalandsregionen har ett gemensamt ansvar för utveckling av spårvägssystemet är det viktigt att frågan bereds och förankras inom regionens organisation. Hur den parallella processen till inriktningsbeslut i kommunfullmäktige ser ut inom Västra Götalandsregionen är en fråga som staden initierat diskussioner kring på tjänstepersonsnivå inom Stadstrafikforum GMP. Under remisstiden bör dessa diskussioner kunna landa samt underlag till avtalsförslag gällande genomförandestudie och detaljplaner arbetas fram.

Den totala investeringsvolymen i Målbild Koll2035 är omfattande och i nuläget inte finansierat. Det kommer att krävas fortsatta dialoger och ekonomiska överenskommelser mellan parterna samt ett aktivt arbete med att hitta finansieringskällor utanför de kommunala eller regionala investeringsbudgeterna. Med tanke på investeringsvolymens storlek så kommer det behövas betydande tillskott av extern finansiering för att kunna genomföra målbildens intentioner. Om spårväg i Alléstråket ska drivas vidare till investeringsskede är det trafikkontorets bedömning att så hög grad som möjligt av extern finansiering (statlig eller från EU) bör eftersträvas. Färdigställd förstudie kompletterat med successivkalkyl är ett steg på vägen för att komma vidare i dessa processer. Processen kring att hitta möjliga finansieringslösningar behöver startas upp i dialog mellan berörda parter för att finnas på plats inför ett kommande genomförandebeslut.

Det finns utmaningar i att få stadsutveckling och kollektivtrafikens utveckling att gå i takt. Att fånga målkonflikter och hantera knäckfrågor i tidigt skede är en nyckelfråga och det kräver en nära dialog och samverkan i och mellan projekten, nämnderna inom staden samt parterna inom Målbild Koll2035. Det behövs därför inte bara en prioritering inom trafikinämndens verksamhet utan flera av stadens nämnder/förvaltningar behöver aktivt prioritera och avsätta resurser i det fortsatta arbetet för att möjliggöra en hög framdrift för ett förverkligande av investeringsobjekten i målbilden. Det utkast till tidplan som presenteras i tjänsteutlåtandet bygger på att även andra förvaltningar, inte minst

stadsbyggnadskontoret och park- och naturförvaltningen, har möjligt att prioritera de utredningar som behövs tas fram för spårväg i Alléstråket.

Jenny Adler

Kristina Lindfors

Avdelningschef

Trafikdirektör