

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2024-10-18

SBN 2024-11-19

Diarienummer SBF-2024-00671

Handläggare

Carl-Johan Schultze

Telefon: 031-368 29 06

E-post:

carl-johan.schultze@stadsbyggnad.goteborg.se

Ställningstagande kring fortsatt hantering av Operalänken

Förslag till beslut

I stadsbyggnadsnämnden

1. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att kommande detaljplan Packhusplatsen-Kanaltorget ska säkerställa att spårvägsförberedda busskörfält anläggs mellan Stenpiren och Hisingsbron.
2. Stadsbyggnadsförvaltningen får i uppdrag att, inom ramen för stadstrafikforums beredningsgrupp, tillsammans med Västra Götalandsregionen bereda om och i så fall när i tid, spår ska anläggas längs sträckan mellan Stenpiren och Hisingsbron inför fortsatt behandling i stadstrafikforum.
3. Stadsbyggnadsnämnden förklarar uppdraget att, i samverkan med exploateringsnämnden, återkomma till stadsbyggnadsnämnden avseende nytta och merkostnad för att anlägga körbara spår mellan Stenpiren och Hisingsbron i samband med återställandet av etapp Kvarnberget för fullgjort.

Sammanfattning

Stadsbyggnadsnämnden fattade 2024-04-23 beslut om att ge förvaltningen i uppdrag att återkomma till nämnden avseende nytta och merkostnad för att anlägga körbara spår mellan Stenpiren och Hisingsbron i samband med återställandet av etapp Kvarnberget. Beslutet var en del i ett vägvalsbeslut mellan Operalänken och Allélänken, där den senare förordades. Utifrån länkarnas övergripande syften bedömdes Allélänken ge störst positiv effekt. Däremot så identifierades en möjlighet att få till stånd en första etapp av Operalänken, mellan Stenpiren och Hisingsbron, i samband med återställandet av Kvarnberget efter Västlänken.

Förvaltningen bedömer att körbara spår, där både buss och spårväg kan trafikera separerat från övrig trafik, ger en sammanvägd positiv effekt. De främsta nyttorna består av ökad robusthet och redundans i spårvägssystemet, samt möjligheten att i framtiden förlänga spåren för att försörja framtida stadsutveckling i Gullbergsvass. En del av nyttan består även i förbättrad framkomlighet för busstrafik i stråket. Merkostnaden för att anlägga körbara spår bedöms uppgå till 100–150 miljoner kronor (prisnivå 2024–08).

Förvaltningen rekommenderar att spårvägsförberedda busskörfält anläggs mellan Stenpiren och Hisingsbron. Samtidigt föreslås dialog med Västra Götalandsregionen upprättas om, och i så fall när i tid, spår ska anläggas.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Då marken efter Kvarnbergsetappen för Västlänken ska återställas kan det finnas vissa samordningsvinster att lägga spår i samband med detta. Det har tagits fram en ny grov kostnadsbedömning, med hjälp av exploateringsförvaltningen, för merkostnaden att lägga spår i samband med återställandet. Merkostnaden är framtagen med utgångspunkt i den analys för återställandet som gjordes i samband med genomförandestudien för norr om Nordstan och Station centralen.

Enligt den nya kostnadsbedömningen ger anläggandet av körbara spår (buss och spårvagn) i den planerade boulevarden en merkostnad till projektet på cirka 100–150 miljoner kronor (prisnivå 2024–08). De stora besparingarna för anläggandet av körbara spår är att det antas att stora delar av grundläggningsarbetet redan är gjort i samband med Västlänken samt att det inte finns några större ledningspaket att ta hänsyn till. Enbart kollektivtrafikkörfält förberedda för spår antas ligga inom felmarginalen för kostnaden för den planerade boulevarden och innebär således ingen större merkostnad.

En mer precis kostnadsbedömning kräver närmare studier, exempelvis kan korsningspunkterna med förlängningen med gång- och cykelbron samt med Östra Hamngatan vara kostnadsdrivande.

Investering i ny spåranläggning föranleder kapitalkostnader för Staden. Kapitalkostnaderna är beroende hur stor andel av spårvägsinvesteringen som Staden behöver stå för. Den genomsnittliga kapitalkostnaden per år för hela merkostnaden uppskattas till cirka 5,5 – 8 miljoner kr. Vid medfinansiering sjunker stadens kapitalkostnader.

En översiktlig drift- och underhållskalkyl har genomförts för Operalänken. Den baseras på olika uppskattade mängder, så som antal meter gatuspår, kontaktledningar och växlar. Kalkylen är baserad på 2023 års penningvärde.

Driftkostnaden är uppskattad till cirka 1 270 000 kr och underhållskostnaden till cirka 1 740 000 kr vilket resulterar i en total årlig tillkommande kostnad på ungefär 3 000 000 kr.

Bedömning ur ekologisk dimension

Genom ökad framkomlighet för kollektivtrafiken, både buss och spårvagn, främjas hållbara resor. Detta går i linje mot målet för minskat trafikarbete i miljö- och klimatprogrammet. Det förutsätter att en bredare sektion, som spårvägen kräver, inte sker på bekostnad av ytor för gång och cykel.

Under byggskedet kan klimateffekterna vara negativa, men bedöms som förhållandevis låga då återställandet av ytan, och byggnation av ny gata, ändå ska ske. Vid en samordning vid återställandet efter Västlänken kan vissa samnyttjanden leda till en lägre påverkan.

Bedömning ur social dimension

Operalänken skapar vissa nyttor ur ett socialt perspektiv, då Hisingen knyts närmare den övriga staden beroende på linjedragning. Exempelvis kan restiden kortas mellan delar av Hisingen och Sahlgrenska, som är en stor arbetsgivare i staden. Nyttan uppstår framför allt innan Lindholmsförbindelsen finns på plats.

Ett tillkommande trafikslag separerat från övrig trafik kan öka svårigheten för barn, äldre och personer med fysiska, kognitiva och intellektuella funktionsnedsättningar att röra sig tvärs stråket. Detta då det innebär att ytterligare körbara ytor behöver korsas vilket kräver mer uppsikt.

Bilagor

1. Nyttobedömning och kostnadsuppskattning för spårväg mellan Stenpiren och Hisingsbron, 2024-10-18

Ärendet

Nämnden ska ta ställning till hur en framtida Operalänk, spårväg mellan Stenpiren och Hisingsbron, ska hanteras i kommande detaljplanearbete. Nämnden ska även ta ställning till om dialog ska föras med Västra Götalandsregionen, inom ramen för stadstrafikforum, om och i så fall när i tid, spår ska anläggas längs sträckan mellan Stenpiren och Hisingsbron.

Beskrivning av ärendet

Under 2023 togs en förstudie för Operalänken fram med syftet att undersöka huruvida det var tekniskt möjligt att bygga en spårväg mellan Stenpiren och snabbspåret vid Åkareplatsen samt om den kunde avlasta Brunnsparken och Drottningtorget tillräckligt för att utgöra ett alternativ till Allélänken. Det visade sig att Operalänken var spärgeometriskt möjlig att bygga, men skulle innebära flera komplicerade korsningspunkter, framför allt runt Nordstans hållplats. Ett utvärderingsarbete, som jämförde Operalänken och Allélänken, bedömde att Allélänken gav störst positiv effekt utifrån länkarnas övergripande syften. Allélänken skapar förutsättningar för betydligt fler nya linjer och turer jämfört med Operalänken. Däremot så identifierades en möjlighet att få till stånd en första etapp av Operalänken, mellan Stenpiren och Hisingsbron, i samband med återställandet av Kvarnberget efter Västlänken. Länken löser inte det övergripande problemet med bristande kapacitet, men kan ge viss robusthet och därutöver nytta den dag länken fortsätter till Gullbergsvass.

Förstudien och det efterföljande utvärderingsarbetet resulterade i följande beslut i stadsbyggnadsnämnden vid sammanträde 2024-04-23 §288:

1. Stadsbyggnadsförvaltningen får i uppdrag att ta fram inriktningsbeslut och avsiktsförklaring för Allélänkens delsträcka (etapp 1) mellan Hagakyrkan och Gamla Ullevi med koppling till befintlig spårväg vid hållplats Ullevi norra
2. Stadsbyggnadsförvaltningen får i uppdrag att, i samverkan med exploateringsnämnden, återkomma till stadsbyggnadsnämnden avseende nytta och merkostnad för att anlägga körbara spår mellan Stenpiren och Hisingsbron i samband med återställandet av etapp Kvarnberget eller i samband med genomförande i detaljplan

I och med beslutspunkt två ovan togs ett nytto- och kostnads-PM fram, bilagt detta tjänsteutlåtande. Det syftar till att beskriva de positiva och negativa effekterna som uppstår om en Operalänk byggs mellan Stenpiren och Hisingsbron samt redovisa en grov kostnadsbedömning för merkostnaden att anlägga spår i samband med återställandet av Kvarnbergsetappen för Västlänken.

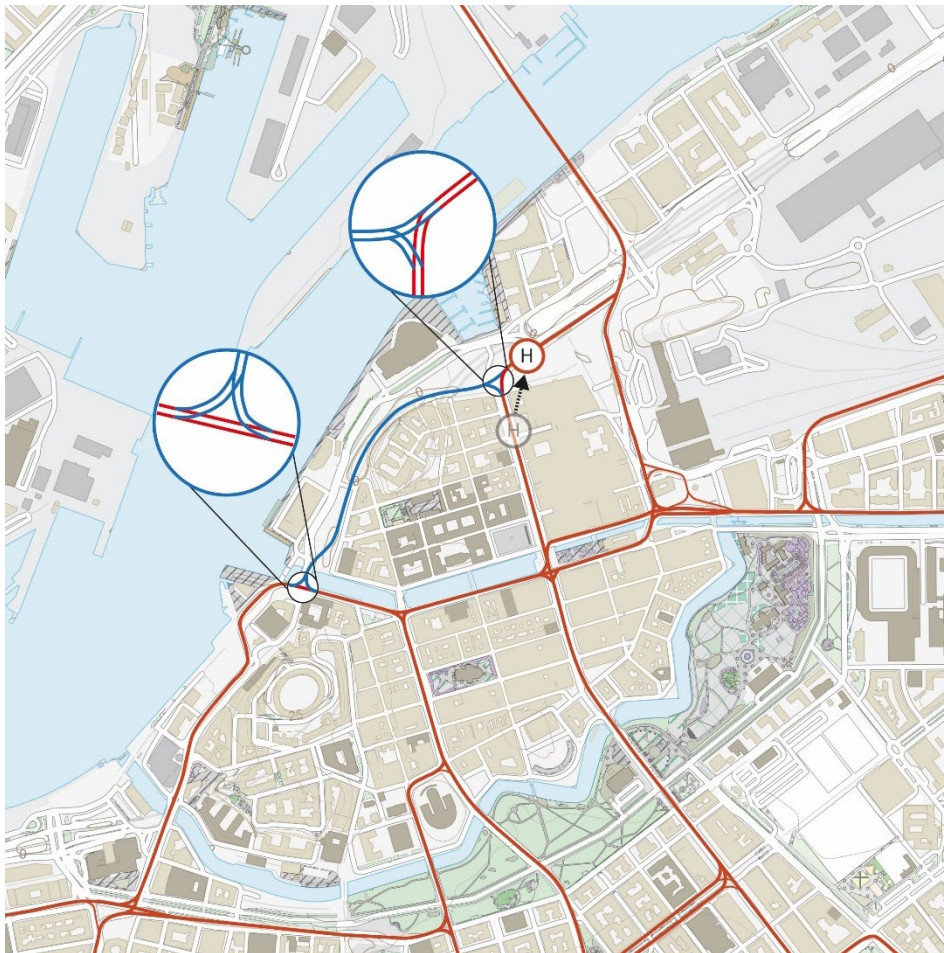
Bedömd spårvägssträckning

Sträckan som är utvärderad är en spårvägskoppling mellan Stenpiren och Hisingsbron.

Närmast Stenpiren har det tidigare bedömts att det är geometriskt möjligt att korsa Stora Hamnkanalen på Residensbron¹, och få till en anslutning både mot Stenpiren och Södra Hamngatan.

Längs hela sträckan från Packhusplatsen till Kanaltorget antas det körbara spår, vilket betyder att både buss och spårväg kan trafikera separerat från övrig trafik. Antagen sträckning samt möjliga korrelationer framgår av Figur 1 nedan. Korsningen med Östra Hamngatan riskerar att bli komplex med den extra svängmöjligheten söderut, men bör inte utgå i detta skede.

Inga hållplatser tillkommer på sträckan, däremot planeras en flytt av hållplats Lilla Bommen något norrut till Kanaltorget. Det nya hållplatsläget kan då nyttjas för eventuell spårvagnstrafik på en Operalänk.



Figur 1 Bedömd sträckning mellan Stenpiren och Hisingsbron med tillhörande svängrelationer vid Södra Hamngatan samt Östra Hamngatan. Den planerade hållplatsen vid Kanaltorget illustreras även på kartan.

Bedömning av identifierade effekter

Utifrån framtaget underlag är det inte möjligt att kvantifiera effekterna, varför det inte går att uttala sig om objektets samhällsekonomiska lönsamhet.

¹ Förstudie Operalänken (2024) Dnr: SBF-2023-01134

Effekterna har identifierats, dels genom tidigare utredningar och arbeten, dels genom en workshop. På workshopen deltog representanter från stadsbyggnadsförvaltningen, exploateringsförvaltningen, stadsmiljöförvaltningen och Västtrafik.

Positiva effekter

Körbara spår mellan Stenpiren och Hisingsbron möter delvis den tyngdpunktsförskjutning som sker inom stadsutvecklingen i staden. Det pågår omfattande planer på exploatering vid Centralenområdet och Västlänkens stationsuppgångar. Operalänken och en flytt av hållplatsen vid Östra Hamngatan möjliggör att resenärer i högre utsträckning når dessa platser jämfört med idag. Det finns dock luftproblematik kring det planerade hållplatsläget, vilket måste hanteras för att en hållplatsflytt ska vara möjlig. Operalänken är också förberedande för att möta en framtida stadsutveckling i Gullbergsvass.

Kapacitetsmässigt kan Operalänken ge en viss avlastning av Brunnsparken i nord-sydlig riktning, förutsatt att en ordinarie linje som idag belastar Brunnsparken trafikerar länken.

Beroende på linjedragningar kan Operalänken skapa en genare koppling och ge upphov till restidsvinster mellan Järntorget och Hjalmar Brantingsplatsen jämfört med idag. Kopplingen mellan Stenpiren, andra älvförbindelser och Västlänken stärks också med en genare spårbunden sträckning. Anläggandet av inte bara spår utan körbara spår skulle även gynna framkomligheten för den busstrafik som trafikerar sträckan.

Operalänken adderar robusthet och redundans i spårvägssystemet och bidrar med en alternativ omledningsväg centralt i staden.

Negativa effekter

En tillkommande spårväg innebär en bredare sektion som förstärker barriären av infrastruktur och ianspråktar en större yta. En yta som hade kunnat användas till andra ändamål. Däremot minskar inte den exploaterbara ytan i området, då marken behöver reserveras oavsett för att möjliggöra en Operalänk i framtiden.

En förstärkt barriär, som en bredare sektion och tillkommande trafikslag innebär, kan bidra med en negativ effekt för korsande anspråk längs sträckan, beroende på utformning.

Adderad kollektivtrafik i stråket tillgängliggör inte några områden som idag har bristande tillgång på kapacitetsstark kollektivtrafik.

Packhusplatsen innehar betydande kulturmiljövärden, vilka behöver beaktas vid all förestående stadsutveckling. Påverkan på kulturmiljön på grund av en tillkommande spårväg i stråket kan inte uteslutas i detta skede. Flera projekt på platsen kan bidra till en ackumulerande negativ effekt avseende kulturmiljövärden varför ett samlat grepp mellan projekten behövs. Ett medvetet arbete som utgår från platsens specifika värden och förutsättningar kan komma att stärka kulturmiljön i området om rätt förutsättningar ges, inte minst i tidigt skede.

Processen framåt

För kommande exploatering och utbyggnaden av bland annat boulevarden föreslås ett detaljplanearbete i området. I den nuvarande planeringen föreslås återställandet av den ianspråktaga marken av Västlänken hanteras inom detta arbete. Visst återställande av marken kommer att ske direkt efter överlämnandet för att få till nödvändig infrastruktur för att möjliggöra trafikeringen av Västlänken etapp centralen.

Stadsbyggnadsnämnden kan genom ett beslut ge kommande detaljplan Packhusplatsen-Kanaltorget instyrning gällande kommande hantering av en Operalänk, vilken således kan bli en del av kommande detaljplanearbete.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

En spårväg mellan Stenpiren och Hisingsbron ger en robusthet och redundans i systemet, och därtill ett visst kapacitetstillskott om en ordinarie linje som idag trafikerar Brunnsparken förläggs på länken. En spårväg, eller förberedande för spårväg, i stråket skapar också framtida utvecklingsmöjligheter av spårbunden trafik och kapacitetsstark kollektivtrafiks försörjning till Gullbergsvass. Stark kollektivtrafik i stråket bidrar till att möta och förbereda för den stadsutvecklingen som sker norr om centralstationen.

Stadsbyggnadsförvaltningen förordar att spårvägsförberedda busskörfält anläggs mellan Stenpiren och Hisingsbron. Detta samtidigt som dialog upprättas tillsammans med Västra Götalandsregionen angående om, och i så fall när i tid, (i samband med utbyggnad av boulevarden eller senare) spår ska anläggas. Nyttan med busskörfält förberedda för spår bedöms som sammantaget positivt. Kommande detaljplan behöver således säkerställa inriktningen att anlägga busskörfält förberedda för spårväg.

Busskörfält förberedda för spår rekommenderas för att ge kommande detaljplan rätt förutsättningar gällande geometri, funktion och ytanspråk. Det är viktigt att förbereda sektionen i tillräckligt hög grad för att minimera kostnaderna för tillkommande spår i ett senare skede. Merkostnaden för busskörfält förberedda för spår bedöms ligga inom felmarginalen för kostanden för den planerade boulevarden i stråket.

Att fortsatt föra en dialog med Västra Götalandsregionen angående om, och i så fall när i tid, spår ska anläggas rekommenderas, då det är viktigt att anläggande av spår sker i samförstånd med kollektivtrafikmyndigheten.

En förstärkt barriär längs stråket, som den tillkommande funktionen innebär, kan bidra med en negativ effekt för korsande anspråk, beroende på utformning. Under förutsättningarna att det finns generösa övergångar vid de tongivande stråken minimeras barriäreffekten, vilket kommer bli viktigt för kommande detaljplan att försöka tillskapa. De korsande anspråken är som störst vid Packhusplatsen och Kanaltorget där korsningspunkterna riskerar att bli komplexa och behöver studeras vidare. Längs själva Kvarnberget är korsningsanspråken mindre och en barriär gör därmed mindre skada i den miljön.

Då det finns flera projekt i området behöver kommande skeden ta ett samlat grepp avseende kulturmiljövärden på platsen. Ett medvetet arbete som utgår från platsens specifika värden och förutsättningar kan komma att stärka kulturmiljön i området om rätt förutsättningar ges, inte minst i tidigt skede.

Föreslagen inriktning bedöms gå i linje med Göteborgs översiktsplan, Målbild Koll2035 samt Göteborgs utvidgade innerstad. Rekommendationen går även i linje med Göteborgs stads budget för år 2023. I budgeten fick stadsmiljönämnden i uppdrag i samverkan med exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden att anlägga fler kollektivtrafikkörfält i centrala Göteborg.

Henrik Kant

Jenny Adler

Stadsbyggnadsdirektör

Avdelningschef Strategi och taktik