

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2024-11-21

SBN 2024-12-17

Diarienummer SBF-2024-00996

**Handläggare**

Michael Forss

Telefon: 031-368 26 97

E-post: michael.forss@stadsbyggnad.goteborg.se

## Justering av Sverigeförhandlingsobjekt Citybuss Norra Älvstranden

### Förslag till beslut

I stadsbyggnadsnämnden

1. Stadsbyggnadsnämnden godkänner ny inriktning för objekt *Citybuss - BRT Norra Älvstranden västra och nordvästra*, till spårväg Lindholmen – Eriksberg och stråk för buss Lindholmen – Bräcke – Biskopsgården samt i Andromedagatan.
2. Stadsbyggnadsnämnden föreslår kommunfullmäktige att godkänna den nya inriktningen och ge stadsdirektören i uppdrag att i Sverigeförhandlingens styrelse förankra justeringen av objekt *Citybuss – BRT Norra Älvstranden västra och nordvästra* i enlighet med den nya inriktningen för objektet. Stadsdirektörens uppdrag att förankra justeringen förutsätter att motsvarande beslut fattas inom Västra Götalandsregionen. Investeringsvolymen för objektet kvarstår vid de i Sverigeförhandlingen avtalade 700 mnkr i prisnivå 2016–01.
3. Stadsbyggnadsnämnden föreslår kommunfullmäktige att ge exploateringsnämnden i uppdrag ta fram ett nytt genomförandebeslut i enlighet med den nya inriktningen för objektet. Framtagande av nytt genomförandebeslut förutsätter godkännande av justeringen i Sverigeförhandlingens styrelse.

### Sammanfattning

Projektstyrelsen för program Brunnsbo - Linné gav i december 2023 ett uppdrag att studera alternativ till citybuss genom Lindholmen. Stadsbyggnadsförvaltningen har tillsammans med Västra Götalandsregionen/Västrafik enats om ett förslag till ny inriktning för citybuss Norra Älvstranden. Förslaget innebär att anlägga spårväg mellan Lindholmen–Eriksberg och att skapa stråk för buss mellan Lindholmen–Bräcke–Biskopsgården samt i Andromedagatan. Förslaget medför att behovet av att köra citybuss genom Lindholmsallén försvinner, att Biskopsgården får en snabb bussförbindelse till Lindholmen samt att vissa busslinjer flyttar till Andromedagatan.

Förslaget kan förverkligas genom att justera Sverigeförhandlingsobjektet *Citybuss - BRT Norra Älvstranden västra och nordvästra*, vars nuvarande syfte är att bygga infrastruktur för citybuss mellan Lindholmen–Ivarsbergsmotet–Vårväderstorget. Objektet har en avtalad investeringsvolym om 700 miljoner kronor i prisnivå 2016–01, vilket motsvarar drygt 920 miljoner kronor i 2024–09 års prisnivå. För närvarande befinner sig objektet i planeringsskedet. En justering av objektet innebär därmed små förgäveskostnader i förhållande till nyttan. Förslaget bedöms kunna genomföras inom redan avtalad investeringsvolym.

Spårväg Lindholmen–Eriksberg bedöms kunna driftsättas ungefär 2033 och busstråk Lindholmen–Bräcke–Biskopsgården samt Andromedagatan ungefär 2028–2030.

## Bedömning ur ekonomisk dimension

Kostnaden för planering, projektering, ledningsflytt samt byggnation av spårväg Lindholmen–Eriksberg och busstråk Lindholmen–Bräcke–Biskopsgården samt Andromedagatan har bedömts kosta 900 mnkr i 2024–10 års prisnivå. Avtalat utrymme i det befintliga objektet i Sverigeförhandlingen, *Citybuss - BRT Norra Älvstranden västra och nordvästra*, är 700 mnkr i prisnivå 2016–01. Det kvarvarande utrymmet inklusive upparbetade kostnader (10 mnkr) för prisnivå 2024–09 är drygt 910 mnkr. Den nya inriktningen ryms alltså inom ursprungligt avtalad investeringsvolym, inklusive gängse osäkerhetstillägg. Fördjupad kostnadsberäkning kommer att göras vid detaljprojektering samt när detaljerna för den omkringliggande stadsutvecklingen blir kända, exempelvis för Västra Eriksbergsgatan där detaljplan för bostäder med mera är planerad att starta 2025. Vid behov kan de föreslagna bussåtgärdernas slutliga omfattning behöva anpassas till den tillgängliga investeringsvolymen, så att spårsatsningen går att genomföra. Planeringskostnaden avser detaljprojektering, framtagande av detaljplan eller ändring av detaljplan, för att möjliggöra spåranläggningens vändringar och likriktarstationer. Exploateringsförvaltningen kommer att behöva beställa eller delta i pågående detaljplaner för att lösa behovet. Kostnaden för detaljplaner kan finansieras via Sverigeförhandlingsprojektet och har i ett initialt skede bedömts uppgå till ungefär 2 miljoner kronor.

Byggnationen av spårväg utgår från det pågående projektets slutförda genomförandestudie kompletterat med detaljprojektering. Förgäveskostnader om uppskattningsvis cirka 5 mnkr kommer dock uppstå på grund av att den geografiska omfattningen ändras.

Markförvärv krävs längs delar av spårsträckningen. Uppskattningsvis på samma nivå som krävs för det pågående projektet. Kostnaderna för dessa är för närvarande inte kända, men bärs av exploateringsförvaltningens avsatta medel för strategiska markförvärv. Processen för förvärv är redan i gång i samverkan med det pågående projektet. Den nya inriktningen ärver arbetet utan förgäveskostnader. Andra typer av markförvärv kan möjligen behövas för att möjliggöra vändringar och likriktarstationer längs spårsträckningen. På förhand bedöms de vara av ringa omfattning.

Den statliga medfinansieringen för det nuvarande kollektivtrafikobjektet på totalt 350 mnkr i prisnivå 2016–01 baseras på ett bostadsåtagande om 5 840 färdigställda bostäder till år 2035, som är knutna till åtgärdens influensområde.<sup>1</sup> Den nya inriktningen väntas skapa fortsatt bra förutsättningar för bostadsbyggandet, stärka mobiliteten och därmed skapa fortsatt bra förutsättningar för den lokala och regionala utvecklingen.

De årliga drift- och underhållskostnaderna för förslaget till ny inriktning (spår samt stråk för buss) bedöms vara ungefär 9,5 miljoner kronor i 2023 års penningvärde.

Den nya inriktningen väntas få positiva konsekvenser för värdet på Göteborgs Stads mark längs Norra Älvstranden samt även genom Bräcke och Lundby.

---

<sup>1</sup> Enligt avtalet bidrar staten med 50 procent (350 mnkr), Västra Götalandsregionen med 25 procent (175mnkr) och Göteborgs Stad 25 procent (175mnkr).

## Bedömning ur ekologisk dimension

Vid nyproduktion är det extra viktigt att stimulera hållbart resande. I området för den nya inriktningens spårutbyggnad finns detaljplaner som medför ungefär 2 000 nya bostäder och ungefär 10 000 kvm ny verksamhetsyta. Även i den nya inriktningens busstråk finns planer på bostäder, men dessa idéer befinner sig i tidigare skeden. Den nya inriktningen bedöms bidra positivt till att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen och därmed bidra positivt stadens övergripande målsättningar enligt översiktsplan och miljö- och klimatprogrammet. Utsläppen bedöms minska vid antagandet att fler personer åker kollektivt i förhållande till bil.

Den nya inriktningens spårväg föreslås anläggas i gräsbanvall, vilket jämfört med idag minskar mängden hårdgjord yta.

## Bedömning ur social dimension

Genom den nya inriktningen skapas ännu bättre förutsättningar för de som bor eller arbetar i området att ta sig med kollektivtrafik mellan olika målpunkter i staden, vilket bidrar till en mer sammanhållen stad. Inriktningen binder samman Eriksberg med övriga delar av Hisingen och Göteborg genom spårvägsnätet. På sikt, med reservation för att linjedragningen inte är beslutad, kan området även bindas samman direkt med de södra delarna av Göteborg genom Lindholmsförbindelsen. Den nya inriktningens stråk för buss binder samman Norra Älvstranden med Lundby genom en snabbare och kortare resa mellan Lindholmen–Bräcke–Biskopsgården. Att binda samman Norra Älvstranden med Lundby är en utpekad rekommendation i översiktsplanen. Jämfört med det pågående projektet innebär förslaget en snabbare förbindelse (uppskattningsvis 2–3 minuter snabbare) mellan Lindholmen–Biskopsgården genom att busstråket blir kortare.

## Bilagor

1. Innehållsförändring Sverigeförhandlingsobjekt *Citybuss - BRT Norra Älvstranden västra och nordvästra*.

## Ärendet

Stadsbyggnadsnämnden ska ta ställning till ett förslag till ny inriktning för Sverigeförhandlingsobjektet *Citybuss - BRT Norra Älvstranden västra och nordvästra*.<sup>2</sup> Göteborgs Stad, representerat av stadsbyggnadsförvaltningen, och Västra Götalandsregionen/Västtrafik har under 2024 utrett alternativ till citybuss genom Lindholmsallén.

## Beskrivning av ärendet

### Uppdrag

Projektstyrelsen för program Brunnsbo-Linné, som bland annat styr Sverigeförhandlingsprojektet *spårväg och citybuss Frihamnen–Lindholmen*, väckte under slutet av 2023 frågan om att utreda alternativ för citybuss genom Lindholmsallén, eftersom citybuss inte får lika god framkomlighet och standard genom Lindholmen som Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen ursprungligen förväntat sig. En arbetsgrupp bestående av tjänstepersoner från stadsbyggnadsförvaltningen och Västra Götalandsregionen/Västtrafik fick i uppdrag att ta fram alternativa lösningar till att köra citybuss genom Lindholmsallén.

### Bakgrund

2017 kom Göteborgs Stad, Västra Götalandsregionen och staten överens inom Sverigeförhandlingen om ett antal infrastrukturobjekt för spårväg, buss, linbana och cykel. Göteborg Stads motpresentation inom hela avtalet innebär 45 680 nya bostäder till 2035.<sup>3</sup> Linbanan som objekt har sedan tidigare utgått.

I geografin för Lindholmen pågår just nu tre Sverigeförhandlingsprojekt, delprojekt *spårväg och citybuss Frihamnen–Lindholmen*, som befinner sig i entreprenadskedet, samt *BRT Citybuss Norra Älvstranden västra och nordvästra* och *pendlingscykelbana Norra Älvstranden (Hisingsbron-Älvsborgsbron)*, som båda befinner sig i planeringsskedet. Stråken för kollektivtrafikprojekten omnämns i Målbild Koll2035, som beskriver hur kollektivtrafikens stomnät föreslås utvecklas fram till 2035.

---

<sup>2</sup> Citybuss är ett av de framtida kollektivtrafikkoncepten som beskrivs i Målbild Koll2035.

Citybuss är en vidareutveckling av dagens stombussar, har hög turtäthet och trafikerar normalt stråk genom egna busskörfält.

BRT = Bus Rapid Transit är ett begrepp som används internationellt som ungefär motsvarar citybuss.

<sup>3</sup> Enligt avtalet med Sverigeförhandlingen finns möjlighet att förlänga tiden för bostadsåtagandet till år 2040, om bostadsåtagandet inte nås till år 2035.



Figur 1 – Innehåll i nuvarande Sverigeförhandlingsobjekt Citybuss - BRT Norra Älvstranden västra och nordvästra. Projektet bygger stråk för citybuss som är förberedd för spårväg.

Den 21 mars 2024 fattade kommunfullmäktige ett genomförandebeslut för *Citybuss - BRT Norra Älvstranden västra och nordvästra*. En eventuell justering av objektet kräver politisk förankring och behandling inom Göteborgs Stad respektive Västra Götalandsregionen samt godkännande av Sverigeförhandlingens styrelse.

### Förslag till ny inriktning

Stadsbyggnadsförvaltningen har tillsammans med Västra Götalandsregionen/Västtrafik enats om ett förslag till ny innehållsmässig och geografisk inriktning för Citybuss BRT Norra Älvstranden. En inriktning som även Västtrafik och exploateringsförvaltningen ställt sig bakom genom beslut i projektstyrelsen för citybussprojekten.<sup>4</sup>

Den nya inriktningen består av olika delar som tillsammans ersätter det nuvarande objektet, löser ut framkomlighetfrågan för buss genom Lindholmen samt tillför ändamålsenlig kapacitet i kollektivtrafiknätet:

- Spårväg Lindholmen–Eriksberg
- Buss Lindholmen–Bräcke–Biskopsgården samt i Andromedagatan

Den nya inriktningen håller sig inom den redan avtalade investeringsvolymen om 700 mnkr i 2016–01 prisnivå, men ger mer nytta för pengarna.

<sup>4</sup> Beslutet fattades formellt vid möte den 2024-11-20. Sedan tidigare har stadsbyggnadsförvaltningens förvaltningsledning, stadsmiljöförvaltningen genom spårinnehavaren, Västtrafik genom sin styrelse samt beredningsgruppen samsyn ställt sig bakom förslaget. Förslaget har även passerat Beredningsgrupp GMP.



Figur 2 – Förslag till ny inriktning: Spårväg Lindholmen - Eriksberg, buss Lindholmen – Bräcke – Biskopsgården samt buss i Andromedagatan. Den svarta linjen motsvarar spårväg och den blåa linjen buss.

Föreslagen sträckning för spårväg mellan Lindholmen–Eriksberg, ersätter dagens kollektivtrafikkörfält för buss. Innan detaljprojekteringen är genomförd finns en osäkerhet kring hållplatsernas exakta placering. Förslaget innebär spårväg på gräsbanvall, där eventuell buss längs samma sträcka kör i gatan intill. Behoven av att köra buss parallellt med spårväg bedöms dock vara begränsad. Det bedöms inte vara möjligt att inom nuvarande investeringsvolym anlägga en mittförlagd spårväg till Eriksberg, då detta skulle innebära en alltför omfattande ombyggnad av hela gatusektionen. Skulle det visa sig att det finns tillräckliga medel eller är nödvändigt att bygga om gatusektionen på delar av sträckan så bedöms detta vara positivt ur ett stadsbyggnadsperspektiv samtidigt som kollektivtrafiken får färre konflikter med övrig trafik. Utmed Sannegårdsgatan och Östra Eriksbergsvägen finns redan bebyggelse utmed stora delar av sträckan, en övervägande andel är lägenheter i markplan. Bebyggelsen är uppförd med sidoförlagd kollektivtrafik (förberedd för spårväg) som förutsättning. Därför bedöms nyttan med en mittförlagd spårväg här bli begränsad.

Den föreslagna sträckningen för buss mellan Lindholmen–Bräcke–Biskopsgården, går utmed Stålhandskegatan, Bräckevägen och Blidvädersgatan. Förslaget innebär att buss kör i blandtrafik på befintliga gator med begränsad biltrafik där framkomligheten bedöms vara god även i framtiden. Inom Biskopsgården kan körvägen framgent justeras beroende på stadsutvecklingen. Förslaget innehåller en ombyggnad av korsningen Sotérusgatan–Stålhandskegatan, så att bussen kan passera korsningen prioriterat. Sträckningen för buss omfattar även en 250 meter ny bussgata i Andromedagatans förlängning västerut mot Cronackergatan. Åtgärden innehåller en hållplats utmed bussgatan, vilket medför att befintlig gång- och cykelbro över hamnbanan och Lundbyleden förlängs ungefär 10 meter

söderut över den nya gatan. I den östra änden av Andromedagatan, i höjd med Regnbågsgatan, innehåller föreslaget en hållplats, som blir viktig för byten mellan buss och spårväg.

### **Förslagets effekter**

Restiderna för kollektivtrafiken i området bedöms minska totalt sett med den nya inriktningen jämfört med nuvarande projektet *Citybuss - BRT Norra Älvstranden västra och nordvästra delen*. Vilket kan förklaras med att restiden för buss och spårväg ofta är likvärdig i samma stråk, men att spårväg alltid har högre prioritet i trafikrummet. Åtgärderna och sträckningen för buss mellan Lindholmen–Bräcke–Biskopsgården innebär färre hållplatser, kortare sträcka och därmed en minskad restid med ungefär 2–3 minuter jämfört med pågående projekt.

Spårvägens högre kapacitet och förlängningen av spåren till Eriksberg medför att busstrafik med hög turtäthet inte behöver gå parallellt med spårvägen längs Norra Älvstranden. Positiva följdverkningar uppstår, vilket betyder färre bussar genom Lindholmen, Backaplan, Frihamnen, över Hisingsbron och genom centrala Göteborg.

Vårväderstorget, Kyrkbytorget och Eriksbergs centrum är utpekade som tyngdpunkter i översiktsplanen, varav de två sistnämnda nås på ett bättre sätt med förslag till ny inriktning. Översiktsplanen rekommenderar att binda samman Norra Älvstranden med Lundby genom kollektivtrafik och gång- och cykelstråk. Förslaget innebär en generell förstärkning av kopplingen till Lundby. I översiktsplanen omnämns en effektiv användning av befintlig infrastruktur och att en omdaning av gaturummen kan ske till förmån för mer yteffektiva transportslag. Dessa aspekter bedöms gynnas av förslaget då spårväg har högre kapacitet än buss.

Förslaget innebär en tidigare måluppfyllnad av Målbild Koll2035, som anger spårväg mellan Lindholmen–Biskopsgården i utblick för 2050, med tillägg att det sker på delar av sträckan och att Ivarsbergsmotet som bytespunkt inte nås med förslaget. Förslaget hindrar dock inte att spårvägen förlängs från Eriksberg till Biskopsgården i framtiden.

### **Förslagets bedömda kostnader**

Bedömd kostnad är 900 miljoner kronor i 2024–10 prisnivå, varav 800 mnkr avser spårutbyggnaden och 100 mnkr avser åtgärder för buss. Storleksordningen för de föreslagna åtgärderna för buss kan revideras och eventuellt anpassas i förhållande till kostnaderna för spårutbyggnaden, då spårutbyggnad fram till Valskvarnsgatan/Säterigatan är nödvändig för att uppnå de önskvärda effekterna för bussar genom Lindholmsallén.

Vid bedömningen av kostnader har följande beaktats: nya/ändrade detaljplaner, projekteringsutredning, ledningsflytt, nya hållplatser för buss respektive spårvagn, reglerhållplats för buss vid Vårväderstorget, gatuuträkning vid korsning Sotérusgatan, förlängning av gång- och cykelbro, anpassning samt förlängning av Andromedagatan, anläggning av 2 500 meter dubbelspår (gräsbanvall) kontaktledningar, vändslingor, likrikstarstationer, samt projekt- och bygglösning.

### **Genomförande**

I stycket nedan anges en möjlig tidplan för genomförande. Tidplanen förutsätter att förslaget godtas politiskt och godkänns av Sverigeförhandlingens styrelse under mitten av 2025.

För spårutbyggnaden bedöms planering, projektering och detaljplaneläggning kunna pågå mellan 2025–2029. Därefter följer byggskedet. Spårväg Lindholmen-Eriksberg bedöms kunna tas i drift omkring 2033. Hela sträckan bedöms kunna byggas i en etapp, möjligen med undantag för sträckningen i Västra Eriksbergsgatan, där detaljplan för bostäder med mera bedöms starta 2025.

För busstråken bedöms planering, projektering och byggnation kunna pågå 2025–2027, eventuell detaljplaneläggning kan medföra gör att någon deletapp skjuts fram tid. Busstråken bedöms i sin helhet kunna tas i drift omkring år 2028–2030.

## **Risker**

### *Detaljplan*

Kollektivtrafikstråket Lindholmen-Eriksberg är sedan länge förberett för spårväg, men i gällande detaljplaner finns inget utpekade område för likriktarstationer och vändslingsor, vilket kräver detaljplan. Detaljplaneriskerna bedöms vara på medelnivå och får främst påverkan på tidplanen, som förskjuts om arbetet tar längre tid än 3–4 år och/eller överklagas, men riskerar även att påverka spårutbyggnadens slutliga längd om utbyggnaden behöver ske etappvis i stället för i en etapp. För de utpekade stråken för buss är detaljplanerisken låg, då byggnation sannolikt kan ske utan ny eller ändrad detaljplan.

### *Ökade kostnader för ledningsomläggningar*

Ledningsomläggningar kommer att bli aktuellt i spårstråket. Risken för högre kostnader än de beräknade är låg och bedöms enbart kunna påverka tidplan eller innehåll marginellt.

### *Markinlösen mer komplext och dyrare än förväntat*

Markinlösen kommer bli aktuellt i spårstråket för tillkommande anläggningar såsom likriktarstationer och vändslinga eller vändslingsor. Inom pågående projekt sker samordning med exploateringsförvaltningen avseende markinlösen längs sträckningen. Utöver planerad markinlösen kan omstöpnings av projektet medföra ytterligare inlösen blir aktuellt. Det finns alltid risker förknippade med kostnaderna och när markinlösen kan ske i tid. Risken bedöms som låg och bedöms påverka genomförandet marginellt.

### *Spåranläggningens tillståndsgivning*

Spåranläggningar är tillståndspliktiga. En förutsättning för att få tillstånd hos Transportstyrelsen är att stadsmiljöförvaltningens säkerhetsordning med säkerhetsstyrning och säkerhetsbestämmelser följs från planering till slutförande. Säkerställande av att anläggningen följer stadsmiljöförvaltningens regelverk och att spårvägen är kompatibel med nuvarande anläggning bör ske inom ramen för projekteringen av projektet. Risken för att spåranläggningen inte skulle få tillstånd bedöms i detta skede vara låg.

### *Nya anspråk/krav på projektet*

Under genomförandet av projektet finns risk att nya kostnadsdrivande önskemål, krav eller anspråk kommer att ställas på projektet. Risken bedöms vara låg om exploateringsförvaltningen under genomförandet av den nya inriktningen i tidigt skede är överens med samtliga berörda parter kring förutsättningarna och vilka frågor som projektet ska hantera respektive inte hantera.

## **Beroenden till andra projekt**

Det finns positiva beroenden till det projekt som bygger Lindholmsförbindelsen, då fortsatt spårväg västerut i princip är en förutsättning för att kunna hitta bra framtida



trafiklösningar i den västra änden av Lindholmsallén. Lindholmsförbindelsen kommer vid byggnationen dessutom att behöva ta ytor i anspråk vid Ceresgatan/Lindholmsallén som idag utgörs av bussgata och den nybyggda vändslingan. En realisering av förslaget medför att behov av vändslinga kan samordnas mellan de båda projekten. Den nya inriktningen är även beroende av pågående detaljplan för spårväg Lindholmen - Linnéplatsen, delområde Lindholmen.

Ytterligare planering som har ett beroende till förslaget är exempelvis förslag till kommande detaljplan för *Bostäder m.m. vid Västra Eriksbergsgatan och Säterigatan, Eriksberg*<sup>5</sup>, de ej genomförda detaljplanerna för bostäder och verksamheter vid Säterigatan och Celsiusgatan, eventuell kommande stadsutveckling vid Sotérusgatan, stadsutvecklingen inom Lindholmen med eventuellt parkstråk, utvecklingen enligt planprogram Biskopsgården samt stegvist införande av metrobuss genom hållplatserna på Andromedagatan.

### **Påverkan pågående projekt i området**

*Spårväg och citybuss Frihamnen–Lindholmen*, bedöms inte påverkas av föreslagen ändring.

*Lindholmsförbindelsen, en del av program Spårväg och citybuss Brunnsbo–Linné via Lindholmen*, bedöms påverkas positivt enligt stycket ovan och därtill färre tillfälliga lösningar under sin byggnation.

*Citybuss - BRT Norra Älvstranden västra och nordvästra* justeras enligt förslaget. Eftersom projektet förbereder för spårväg utökas det pågående arbetet med detaljprojektering, så att förberedelser för alla spårspecifika anläggningar omfattas, såsom kontaktledningar, likriktarstationer och vändslingar.

*Pendlingscykelbana Norra Älvstranden (Hisingsbron-Älvsborgsbron)* är i planeringsskedet (det vill säga samma skede som citybuss-projektet) och bedöms kunna fortsatt samordnas med det justerade citybuss-projektet.

## **Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning**

Kollektivtrafiksystemet i Göteborg är hårt belastat och en successiv utbyggnad av systemet krävs där det gör störst nytta. Enligt översiktsplanen bör yteffektiva trafikslag främjas, såsom spårväg.

Förslaget till ny inriktning är avvägd och godkänd på tjänstepersonsnivå och tillgodoser parternas intressen i det aktuella geografiska området. Den planerade citybussen genom Lindholmsallén ersätts av den förlängda spårvägen till Eriksberg och kompletterande stråk för buss mellan Lindholmen –Bräcke–Biskopsgården samt i Andromedagatan. För Göteborgs Stads del säkras fortsatt goda förutsättningar för bostadsbyggande i det aktuella stråket genom att kunna erbjuda medborgarna kapacitetsstark och attraktiv kollektivtrafik med god yttäckning. För genomförandet av förslaget krävs inga ytterligare medel från någon av parterna utöver de redan avtalade.

För att den nya inriktningen ska kunna genomföras krävs, förutom ett godkännande i stadsbyggnadsnämnden och kommunfullmäktige, parallella och motsvarande beslut av Västra Götalandsregionen som kollektivtrafikmyndighet samt att inriktningen godkänns

---

<sup>5</sup> Framgår som större projekt enligt stadsbyggnadsförvaltningens förslag till startplan för 2025.

av Sverigeförhandlingens styrelse. Därutöver krävs även att stadsmiljönämnden, i sin roll som spårinnehavare och med de juridiska mandaten för anläggningen enligt lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg (SFS 1990:1157), ställer sig bakom en utökning av spårvägsnätet. Enligt förhandsdiskussioner med stadsmiljöförvaltningen ser de preliminärt inga hinder att utöka nätet i enlighet med förslaget.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att det finns en god chans att i Sverigeförhandlingens styrelse justera inriktningen av objektet, eftersom det handlar om samma geografiska område och att de ekonomiska delarna av det redan ingångna avtalet inte påverkas.

Förslaget som helhet bedöms bidra till bättre förutsättningar för en överflyttning från bil till kollektivtrafik genom ökad kapacitet och yttäckning för kollektivtrafiken. Förslaget bedöms också bidra bättre till målsättningen om att vägtrafikarbetet ska minska med 25 procent enligt Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram än pågående projekt.

Henrik Kant

Jenny Adler

Stadsbyggnadsdirektör

Avdelningschef Strategi och taktik