

Förstudie för spårväg i Alléstråket och Övre Husargatan

Sammanställning remissynpunkter och fortsatta arbete

Magnus Ståhl

Inkomna remissvar

Göteborgs Stad

- Byggnadsnämnden
- Park- och naturnämnden
- Fastighetsnämnden (behandlas 20/6)

Västtrafik

Västra Götalandsregionen (VGR)

Trafikverket (TRV)

Göteborgs spårvägar (GS)



Inkomna synpunkter

Generellt handlar det om fyra typer av synpunkter:

- Övergripande synpunkter kring aktualiteten och behovet av Allélänken jämfört med andra objekt/projekt.
- Resonemang och synpunkter på stadsplaneringen i stort och förstudiens förslag som del i denna.
- Synpunkter på beskrivningar i förstudien, dess utredningsalternativ och förslag.
- Ytterligare behov av kompletterande utredningar och underlag.

Byggnadsnämnden – övergripande synpunkter



- Förstudien ger värdefull kunskap om de två alternativen, men behöver kompletteras med ytterligare perspektiv då förstudien är teknisk till sin karaktär.
- Ifrågasätter om Allélänken är den lösning som bäst svarar upp mot stadens behov.
- Vill se en utvärdering gentemot inriktningarna i den nya översiktsplanen om en robust, sammanhållen och nära stad. Bland annat skillnaden i begreppen "city" enligt Målbild Koll2035 och det större "stadskärnan" som del i ÖP.
- Efterlyser en studie för hur Allélänken hänger ihop med övriga kollektivtrafiklösningar för att bedöma om Allélänken är motiverad, både på kort och på lång sikt.
- Efterlyser en studie för tvärtunneln Lindholmsförbindelsen-Chalmerstunneln eller Mölndal.
- Efterfrågar en **aktualisering av Målbild Koll2035** innan fortsatt arbete med projektet.

Byggnadsnämnden – synpunkter på förstudien

- Den geografiska avgränsningen är för snäv med sekundäreffekter för en större del av stadskärnan.
- Ifrågasätter hastighetsstandarderna för spårvägen.
- Frågetecken kring förslaget genomförbarhet. Detta då Alléstråket omfattas av riksintresse för kulturmiljövård och förslaget bedöms innebära **påverkan på biotopskyddade alléer och värdefulla parkmiljöer såsom Kungsparken**.
- Ser **risk att barriäreffekten i Alléstråket vidmakthålls eller förstärks**. Menar att det inte är utrett hur den lokala tillgängligheten och vardagslivet i området påverkas.
- Behov av ytterligare analyser av att flöden förskjuts som följd av förändrade hållplatslägen
- Behov av kompletterande utredningar:
- Vill se förslag på hur biltrafiken i innerstaden kan hanteras.

Park- och naturnämnden – övergripande synpunkter



- Det är inte möjligt utifrån förstudien att bedöma nyttor och konsekvenser av förslaget för en samlad önskvärd stadsutveckling och i vilken mån förslaget stöder den nya översiktsplanen.
- Det går inte att bedöma om föreslagen ny spårväg i Alléstråket och Övre Husargatan innebär kloka investeringar i rätt tid.
- Inriktningsbeslut gällande spårväg i Alléstråket bör invänta **aktualitetsprövning och revidering av Målbild Koll2035**.
- Det finns ett betydande utredningsbehov som inte bedöms vara möjligt att hantera inom ramarna för eventuell detaljplan och genomförandestudier.

Park- och naturnämnden – synpunkter på förstudien



- Den geografiska avgränsningen är för snäv med sekundäreffekter för en större del av stadskärnan.
- Ifrågasätter förslaget genomförbarhet då Alléstråket omfattas av **riksintresse för kulturmiljövård** och förslaget bedöms innebära påverkan på värdefulla parkmiljöer såsom Kungsparken, trädmiljöer med höga natur- och kulturvärden och **biotopskyddade alléer**. Trädens värden måste lyftas fram och särskilt längs Heden och förbi Gamla Ullevi. **Samråd med Länsstyrelsen** är ett viktigt avstamp inför inriktningsbeslut.
- Lyfter konsekvenserna av ökad biltrafik genom Kungsparken och frågan om möjligheter till spårvagnstrafik i blandtrafik i Parkgatan.
- **Risk för att barriäreffekten i Alléstråket vidmakthålls eller förstärks.**
- Önskar en helhetsbedömning av tillkommande och borttagen spårväg utifrån robusthetsperspektivet och analys av möjliga restidsvinster i kollektivtrafiksystemet genom att nyttja befintlig och planerad spårväg på nya sätt.

Övergripande synpunkter:

- Ser positivt på och står bakom förstudien av spårväg i Alléstråket och Övre Husargatan.
- 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.

Synpunkter på förstudien:

- Har vissa detaljsynpunkter, men bedömer att dessa kan hanteras i den vidare processen.

Västra Götalandsregionen



Övergripande synpunkter:

- Spårväg i Alléstråket är en nyckelinvestering i Målbild Koll2035 som avlastar flaskhalsen i Brunnsparken och ökar robustheten i spårvägsnätet. Är avgörande för parternas gemensamma ambition att öka andelen hållbart resande i stadstrafikområdet Göteborg, Mölndal och Partille (GMP).
- Spårväg i Övre Husargatan kan vara intressant som option i ett senare skede, när det blir aktuellt att koppla ihop med en eventuell framtida stadsbana längs Dag Hammarskjölds led.
- En gemensam färdplan för att klargöra vägen fram till finansiering och genomförande av spårväg i Alléstråket behöver tas fram.

Synpunkter på förstudien:

- Omledningen av busstrafiken och hur den kan säkerställas med fortsatt god framkomlighet behöver klargöras.
- Behöver titta på hur en anslutning av spårväg i Övre Husargatan till Linnéplatsen lämpligen bör utformas.
- Hur hållplatsen vid Polhemsplatsen och anslutning till snabbspåret samt deras eventuella beroenden och påverkan av Trafikverkets anläggningar i Centralenområdet behöver klargöras.

Övergripande synpunkter:

- **Anser att en utbyggnad av kollektivtrafiken i centrala staden kan ha stora nyttor för en omställning till ett hållbart resande.** Genom en utbyggnad av spårvägsnätet som kan koppla fler linjer till station Haga kan resandeunderlaget till och från station Haga öka ytterligare.

Synpunkter på förstudien:

- Med den kunskap som finns i nuläget kommer det att även i framtiden finnas behov för ett lika stort spårområde, som idag omfattar spår 0 till 16. **Det är därmed i nuläget inte möjligt för Trafikverket att förorda något alternativ som tar delar av järnvägsanläggningen i anspråk.**
- Förutsättningarna för en bangårdsförbindelse kan eventuellt försvåras av att den placeras längre österut, då det är tätare mellan spår på den platsen.
- Anser att det behöver göras en samlad bedömning av Bangårdsförbindelsen och dess anslutning vid Åkareplatsen då dessa har beroenden av varandra.
- **Ser behov av ytterligare utredningar av utformningen vid Åkareplatsen.**

Göteborgs spårvägar

Övergripande synpunkter:

- **Ser synnerligen positivt på spårvägsutbyggnaden i Allélänken och Övre Husargatan.** Det har länge funnits ett stort behov av att sprida ut resandet med spårvagn på fler sträckor i centrala Göteborg, något dessa utbyggnader har möjlighet att bidra till.

Synpunkter på förstudien:

- I samband med byggnationen av nya spår föreslås att ett antal spår tas bort. För några av de borttagna sträckorna kan detta motiveras av positiva aspekter men för andra sträckor bedöms inte fördelarna väga upp nackdelarna, speciellt när det gäller att behålla befintliga sträckor för omläggningsmöjligheter
- Risk att åtgärder i utkanten av utredningsområdet som berörs i förstudien missuppfattas som redan beslutade, vilket ger felaktiga förutsättningar
- **Delger ett förslag till berört spårvägsnätet i 17 punkter, både enligt förstudiens förslag och förslag till justeringar därav.**

Sammanställning från successivkalkyl Allélänken

Introduktion

Successivkalkylen genomfördes digitalt under 2 dagar, 2021-01-18/19.

Vid kalkyltillfället utfördes tre separata kalkyler:

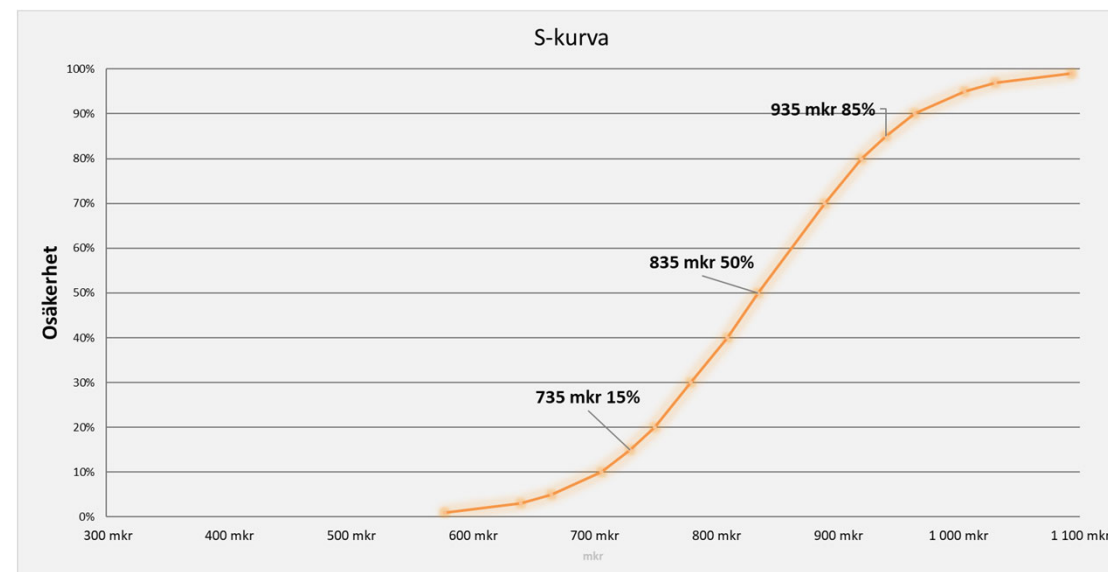
- Ny spårväg i Nya Allén
- Ny spårväg i Övre Husargatan
- Spårväg på Åkareplatsen

Underlag till kalkylen har varit utförd förstudie där detaljeringsgraden har varit olika för de ingående delprojekten. Vad gäller Åkareplatsen finns ett antal möjliga lösningar. För att kunna kalkylera kostnader har en möjlig lösning valts för kalkyltillfället. Då projektet är beroende av andra närliggande projekt kan en annan lösning komma att väljas.

På efterföljande bilder presenteras kalkylerna med siffror på viktat medelvärde uppdelade på block samt S-kurva där 15%, 50% och 85% sannolikhet är utmärkta.

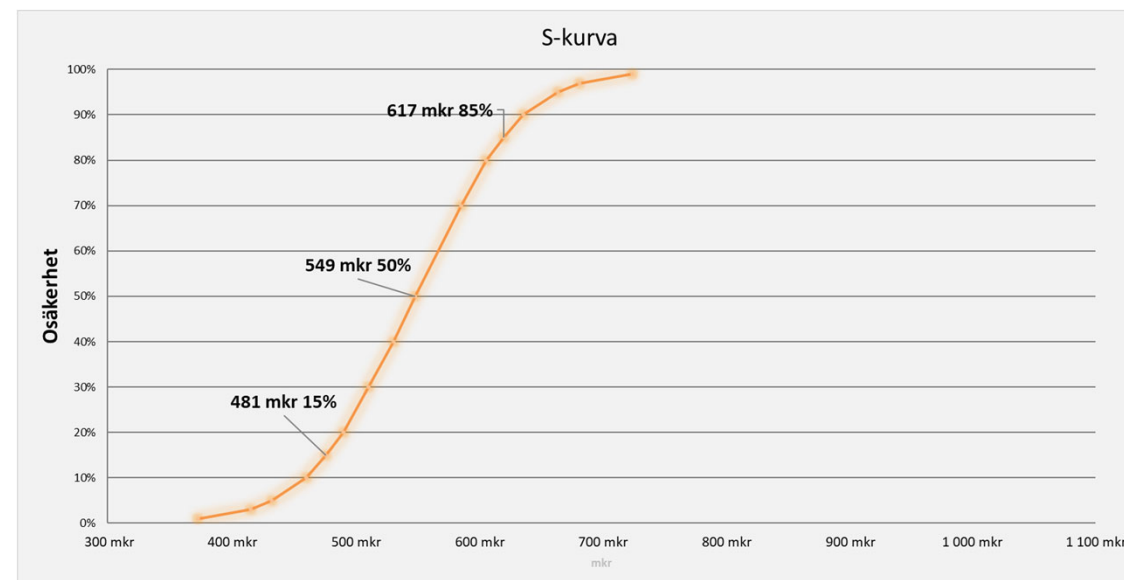
Spårväg i Nya Allén

	Viktat medelvärde (Mkr)
Block 1 Projektadministration	55,9
Block 2 Projektering	64,7
Block 3 Mark- och fastighetsinlösen	0,0
Block 4 Miljöåtgärder	47,8
Block 5 Mark- och anläggningsarbete	332,0
5.1 Nybyggnad gångbana mm i Parkgatan	25,9
5.2 Ombyggnad av Nya Allén	43,8
5.3 Ombyggnad av Viktoriagatan/Magasinsgatan	38,0
5.4 Ombyggnad av R Wallenbergs gata/Aschebergsgatan	26,4
5.5 Ombyggnad av Avenyn	25,4
5.6 Ombyggnad av Södra vägen	17,0
5.7 Ombyggnad av Sten Sturegatan	19,5
5.8 Om- och nybyggnad av Storgatan	42,7
5.9 Ombyggnad av Vasaplatsen/Vasagatan	13,4
5.10 Ledningar i Parkgatan	80,0
Block 6 Spårarbeten	168,5
6.1 Nybyggnad Spårväg i Parkgatan	96,3
6.2 Ombyggnad av korsande spårväg	58,1
6.3 Kraftförsörjning	14,2
Block 7 Projektunika åtgärder	31,3
Block 8 Överlämnande och avslut	20,0
Block 9 Generella osäkerheter	114,7
Bruttokostnad 50% sannolikhet (mkr)	835,0



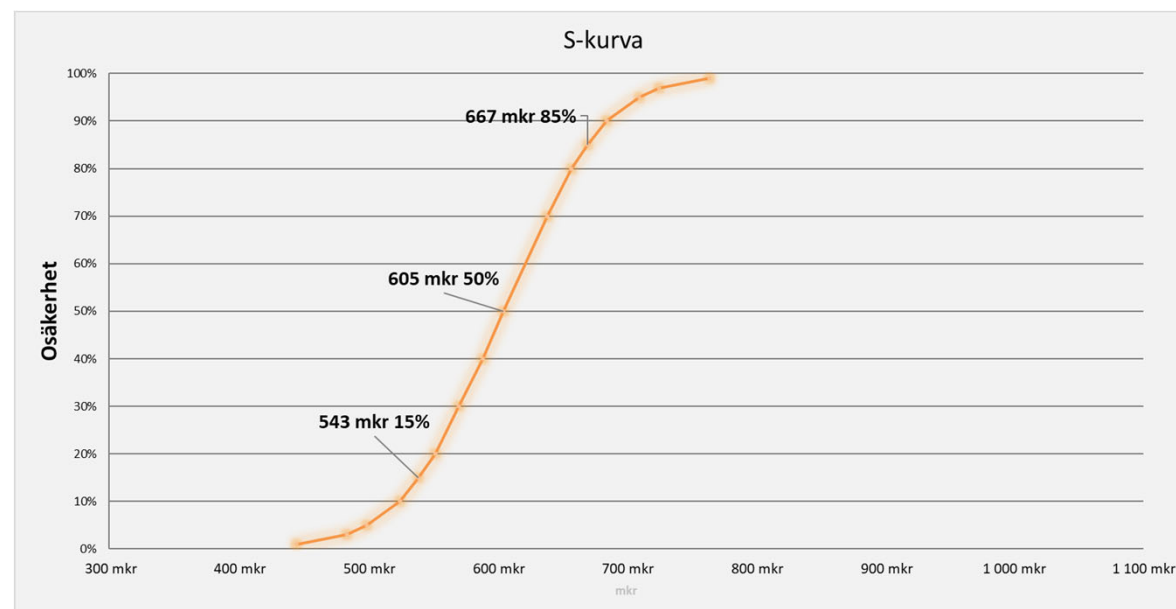
Spårväg i Övre Husargatan

	Viktat medelvärde (Mkr)
Block 1 Projektadministration	39,7
Block 2 Projektering	42,9
Block 3 Mark- och fastighetsinlösen	0,0
Block 4 Miljöåtgärder	45,8
Block 5 Mark- och anläggningsarbete	189,0
5.1 Ombyggnad av GC	21,0
5.2 Ombyggnad av Nya Allén, Rosenlundsgatan och ansl. t/f Skolgatan	24,1
5.3 Ombyggnad av Övre Husargatan	38,1
5.4 Ombyggnad av Olivedalsgatan	11,5
5.5 Ombyggnad av Seminariegatan, Västergatan och Haga Kyrkogata	32,8
5.6 Ombyggnad av Vasagatan	25,3
5.7 Ledningar i Övre Husargatan	36,1
Block 6 Spårarbeten	132,1
6.1 Nybyggnad Spårväg i Övre Husargatan	96,5
6.2 Ombyggnad av spårväg i Parkgatan	21,4
6.3 Kraftförsörjning	14,2
Block 7 Projektunika åtgärder	14,0
Block 8 Överlämnande och avslut	13,9
Block 9 Generella osäkerheter	71,5
Bruttokostnad 50% sannolikhet (mkr)	549



Åkareplatsen

		Viktat medelvärde (Mkr)
Block 1	Projektadministration	43,9
Block 2	Projektering	48,0
Block 3	Mark- och fastighetsinlösen	0,0
Block 4	Miljöåtgärder	14,6
Block 5	Mark- och anläggningsarbete	250,9
	5.1 Rivning	27,7
	5.2 Ombyggnation av Åkareplatsen	65,8
	5.3 Ombyggnation av Drottningstorget	63,9
	5.4 Ombyggnation av korsningen Nya Allén/Parkgatan - Ullevigatan	26,4
	5.5 Nybyggnation av Stampbroarna	44,9
	5.6 Ledningsomläggning Åkareplatsen	22,1
Block 6	Spårarbeten	123,6
	6.1 Nybyggnad Spårväg på Åkareplatsen	94,7
	6.2 Ombyggnad av spårväg och nybyggnation av vändslinga	28,9
	6.3 Kraftförsörjning	0,0
Block 7	Projektunika åtgärder	15,9
Block 8	Överlämnande och avslut	15,8
Block 9	Generella osäkerheter	92,3
	Bruttokostnad 50% sannolikhet (mkr)	605



Titel

Fortsatt arbete

Sammanfattning – här står vi nu



- Remisshantering av förstudien synliggör att det finns en osäkerhet hos andra nämnder om Spår i allén är den bästa åtgärden för att avlasta Brunnsparken och Drottningtorget
- Förstudien har skapat ett bra kunskapsunderlag hur Spår i allén kan genomföras samt konsekvenser och möjligheter på en mer detaljerad nivå
- Förstudien har genererat behov att utreda ytterligare delar och några av dessa har omhändertagits i mindre egna utredningar, t ex förstudie Ullevigatan och PM Svingeln
- Successivkalkylen har en gett oss en kostnadsbedömning
- Parallellt har även arbetet med Kanalmursprogrammet gett värdefull kunskap

Förslag till fortsatt arbete

- Vi behöver omhänderta och bemöta de synpunkter som lämnats och särskilt hantera frågeställningen kring att valet av Spår i Allén är rätt åtgärd för att avlasta Brunnsparken och Drottningtorget
- Vi föreslår att en studie (ca 6 månader) genomförs för att undersöka om andra alternativ till Spår i allén är bättre ur ett hela staden perspektiv
- Därefter återkommer kontoret med ett förslag till inriktningsbeslut för hur Brunnsparken och Drottningtorget kan avlastas samt om ett spårvagnsnät med bättre kapacitet genom centrala Göteborg kan anläggas
- Ett välunderbyggt inriktningsbeslut minskar risken för att projektet längre fram ifrågasätts eller stoppas och staden minskar risken för förgäveskostnader

Att beakta i det fortsatta arbetet



- Skulle staden vilja gå vidare med en annan lösning för att avlasta Brunnsparken och Drottningtorget så behöver framförallt VGR/Västtrafik (samt även Mölndal och Partille) också ställa sig bakom den nya lösning
- Spår i Allén är VGR:s mest prioriterade åtgärd och en grundbult i Målbild2035
- Göteborgs utbyggnadsstrategi enligt den nya översiktsplanen förutsätter en utveckling av kollektivtrafiken enligt ambitionen i Målbild Koll 2035.
- En utebliven Allélänk kommer att påverka Kanalmursprogrammet.

Tack för idag!



Kontakt

Magnus Ståhl

magnus.stahl@trafikkontoret.goteborg.se