

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2025-03-19

SBN 2025-05-20

Diarienummer SBF-2023-01569

Handläggare: Viktor Hultgren

Telefon: 031-368 28 95

E-post:

viktor.hultgren@stadsbyggnad.goteborg.se>

## Remiss av förstudie för Åkareplatsen och Drottningtorget

### Förslag till beslut

I stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden översänder förstudien för Åkareplatsen och Drottningtorget på remiss enligt sändlista

### Sammanfattning

Stadsbyggnadsförvaltningen har tagit fram en förstudie för Åkareplatsen och Drottningtorget, i vilken tre förslag för möjlig principiell utformning av området presenteras. Bakgrunden till förstudien är dels behovet av att ansluta spårväg i Alléstråket till snabbspåret via Åkareplatsen, dels av ställningstagande kring hur området längs kanalen ska återställas efter kanalmursrenoveringen.

Förslagen redovisar tre olika principer för hur spår och hållplatser kan lokaliseras. Det får i sin tur konsekvenser för hur platserna och stadsrummen ska utvecklas. Gemensamma principer och intentioner för förslagen är bland annat att den nya knutpunkten ska vara kapacitetsstark och integrerad i befintlig stadsstruktur, att fotgängare och cyklisters genhet och framkomlighet ska prioriterat samt att utpekade stadslivsstråk och blågröna stråk ska utvecklas.

Intentionerna bedöms uppfyllas olika väl i de presenterade förslagen. Det bedöms exempelvis finnas en målkonflikt mellan en kapacitetsstark bytespunkt och en stadsmässig platsbildning. Likaså påverkas tillgängligheten till kanalstråket av de olika förslagens spårdragningar.

Syftet med remissförfarandet är att få in synpunkter och möjliga revideringsförslag. Efter remissen kommer ett förslag till utformning av området presenteras för stadsbyggnadsnämnden, vilken ska ligga till grund för genomförandestudie av etapp 2 av Allélänken och kommande detaljplaner.

### Bedömning ur ekonomisk dimension

Att skicka ut förstudien för Åkareplatsen och Drottningtorget på remiss bedöms inte få några särskilda ekonomiska konsekvenser. Vid framtida beslut om ny spårväg och omdaning av Åkareplatsen och Drottningtorget kan de ekonomiska konsekvenserna bli betydande.

I förstudien för spårväg i Alléstråket har en kostnadsberäkning för utbyggnad av triangelhållplats (vilken motsvarar förslag Triangel) vid Åkareplatsen tagits fram, vilken landade på cirka 600 mkr i 2022 års prisnivå. Kostnadsberäkningen bedöms spegla kostnaden för infrastrukturåtgärderna vid Åkareplatsen och Drottningtorget väl, och är inkluderad i den tidigare redovisade totalkostnaden för spårväg i Alléstråket (1,7 miljarder kronor i 2022 års prisnivå). I framtagna förslag bedöms dock även kvalitetshöjningar på de studerade platserna vara av vikt, för att tillgängliga och attraktiva stadsrum ska skapas. Det kan innebära följdkostnader, vars storlek inte uppskattats.

Vidare har det i samtliga förslag skissats på möjlig exploatering vid Åkareplatsen, vilket kan generera intäkter, något som inte ingått i tidigare framtagna kalkyl. I förslag Befintligt och Fyrspår är möjligheterna till exploatering större än i förslag Triangel.

I vidare arbete, efter inkomna remissynpunkter, kommer en uppdaterad kostnadskalkyl tas fram.

## **Bedömning ur ekologisk dimension**

Att skicka ut förstudien för Åkareplatsen och Drottningtorget på remiss bedöms inte få några särskilda ekologiska konsekvenser. Framtida planeringsbeslut kan påverka den ekologiska dimensionen, vilket kortfattat beskrivs nedan.

I samtliga presenterade förslag antas att spårväg ansluter från Allélänken till Åkareplatser, och att en ny knutpunkt etableras vid platsen. Som en konsekvens både av spårvägens utrymmesanspråk och stadens målsättningar om att öka det hållbara resandet antas att biltrafiken genom området kraftigt begränsas. Den genomgående biltrafiken mellan Stampen och Nils Ericsonsgatan föreslås tas bort, och angöring säkras genom enkelriktade gator i gång- eller lågfartsområden.

I två av de tre presenterade förslagen bedöms att spåren längs kanalen tas bort, och förläggs norr om Posthotellet. Det medför att det blågröna stråket längs Fattighusån kan utvecklas och tillgängliggöras.

Samtliga förslag bedöms också medföra ökad konkurrenskraft för hållbara trafikslag, dels genom att kollektivtrafikens kapacitet stärks, dels genom att tidigare biltrafikytor omdanas till förmån för ökat utrymme för fotgängare och cyklister. Det förslag som benämns Triangel bedöms skapa störst positiv effekt ur ett kollektivtrafikperspektiv, dock delvis på bekostnad av andra anspråk och kvaliteter, vilka bland annat beskrivs under den sociala dimensionen.

## **Bedömning ur social dimension**

Att skicka ut förstudien för Åkareplatsen och Drottningtorget på remiss bedöms inte få några särskilda sociala konsekvenser. Framtida planeringsbeslut kan påverka den sociala dimensionen, vilket beskrivs nedan.

I samtliga presenterade förslag bedöms framför allt Åkareplatsens rumsliga kvaliteter stärkas. Dagens utflytande trafikala struktur kan ersättas av en mer ordnad, stadsmässig plats, vilket kan stärka bland annat vistelsekvaliteterna. I de förslag som benämns Befintligt och Fyrspår bedöms kvaliteterna bli särskilt goda, då spårutbredningen hålls nere. Förslag Triangel riskerar att skapa en, relativt sett, introvert bytespunkt.

Att etablera nya hållplatser vid Åkareplatsen och, helt eller delvis, flytta kollektivtrafikpunkten från Drottningtorget, kan vara negativt ur en social dimension. Åkareplatsen är mer svårtillgänglig, och för exempelvis barn eller personer med funktionsnedsättning kan det vara svårt att navigera sig och ta sig vidare in i staden. Dagens hållplatser vid Drottningtorget har tydliga siktlinjer både mot Centralstationens entré och övriga målpunkter innanför Vallgraven. Vidare kan Åkareplatsen, som upplevs mer som en baksida i staden, vara en mindre lämplig plats för knutpunkt än Drottningtorget. Ur den aspekten kan förslag Befintligt, där hållplatserna vid Drottningtorget finns kvar, vara att föredra.

Förslag Triangel utgår från att en triangelhållplats, med möjlighet till byten i samtliga relationer, anläggs vid Åkareplatsen. Det skapar förutsättningar för effektiva och logiska byten. I övriga två förslag (Befintlig och Fyrspår) erbjuds inte samma bytesmöjlighet vid Åkareplatsen, vilket leder till försämrad tillgänglighet för boende i östra och nordöstra Göteborg. I förslag Befintligt blir bytesmöjligheterna något sämre än i Triangel, till följd av längre gångavstånd.

Minskad tillgänglighet kan påverka stadsdelars attraktivitet och kan innebära att tillgången till effektiv kollektivtrafik inte fördelas på ett jämlikt sätt. Utifrån ett socialt perspektiv bidrar Triangel i högst utsträckning till att nå målbilden i program för jämlika livsvillkor och jämlik hälsa.

## Bilagor

1. Slutrapport Förstudie för Åkareplatsen och Drottningtorget
2. Sändlista för remiss

## Ärendet

Stadsbyggnadsförvaltningen föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att remittera förstudien för Åkareplatsen och Drottningtorget enligt sändlista. Sista dag för remissvar är knappt tre månader efter nämndens beslut om remissutskick.

## Beskrivning av ärendet

Stadsbyggnadsnämnden fattade den 22 oktober år 2024 beslut om att godkänna förslag till planeringsbeslut för etapp 1 av spårväg i Alléstråket. Etapp 1 omfattar sträckan mellan Hagakyrkan och Gamla Ullevi, och anslutning till befintlig spårväg vid Skånegatan. För att spårväg i Alléstråket ska ge önskvärd avlastande och kapacitetsförstärkande effekt behöver länken ansluta till snabbspåret vid Åkareplatsen. Hur spår och hållplatser lokaliseras får konsekvenser för hur stadsrummen och platserna ska utvecklas. I framtiden förstudie presenteras tre förslag på hur Åkareplatsen och Drottningtorget kan utformas och struktureras när spårväg från Alléstråket ansluter. Möjlig exploatering, platsbildningar, stadslivsstråk samt gröna rum och stråk illustreras.

Stadsbyggnadsförvaltningen avser att skicka förstudien för Åkareplatsen och Drottningtorget på remiss till berörda interna och externa intressenter. Medborgare kan tycka till om framtagna förslag genom att maila [stadsbyggnad@stadsbyggnad.goteborg.se](mailto:stadsbyggnad@stadsbyggnad.goteborg.se) och märka ärendenamnet med ärendenummer SBF-2023-01569.

## Övergripande intentioner

I nedan punktlista sammanfattas de övergripande intentionerna, vilka har försökt förverkligas i de tre presenterade förslagen.

- Skapa en kapacitetsstark ny bytespunkt som är väl integrerad i befintlig kvartersstruktur
- Säkerställa god tillgänglighet till bytespunkten för fotgängare och cyklister
- Tillgängliggöra kanalstråket samt värna och utveckla dess blågröna kvaliteter
- Omdana gaturum till förmån för fotgängare och cyklister
- Skapa sammanhängande och attraktiva platsbildningar
- Möjliggöra ny exploatering vid Åkareplatsen i syfte att integrera hållplatslägen i befintlig struktur

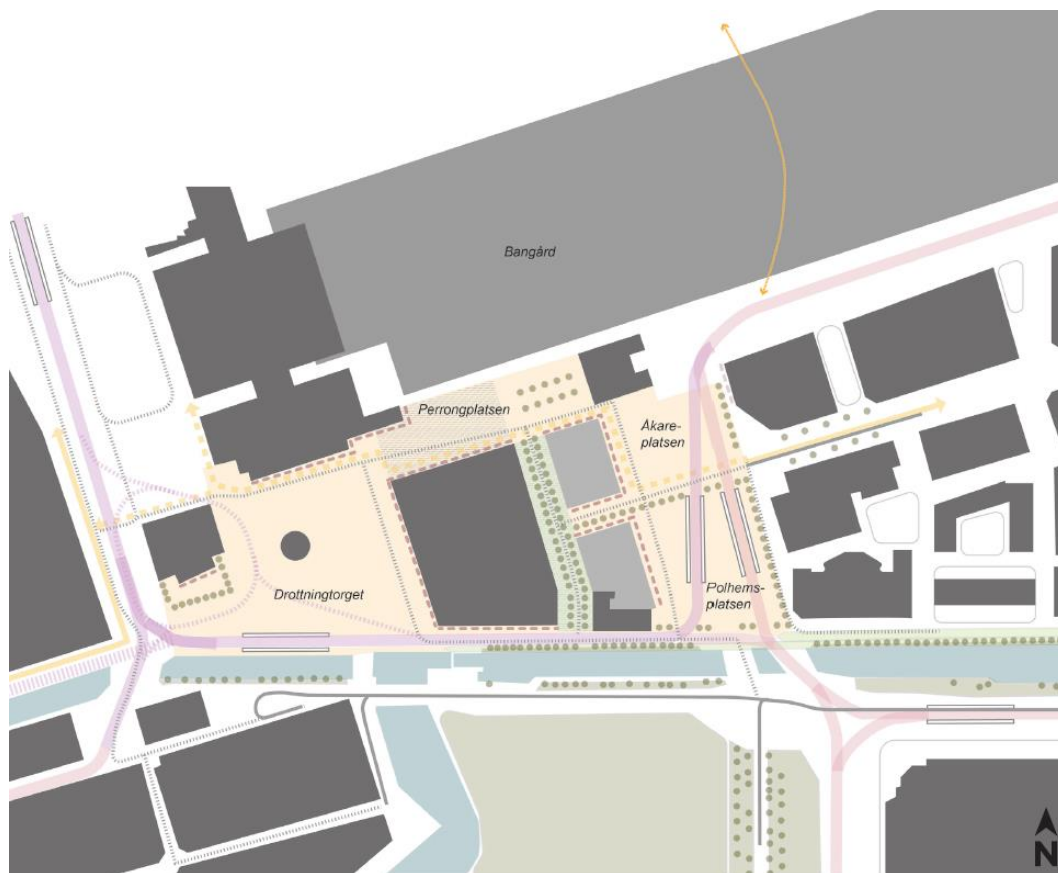
Utöver ovan intentioner finns ett antal randvillkor för förstudien, där Allélänkens anslutning till snabbspåret och etablering av en ny knutpunkt vid Åkareplatsen är de mest betydande.

Nedan beskrivs de tre förslagen kortfattat. En fördjupad beskrivning av förslagen finns i bilaga Slutrapport Förstudie för Åkareplatsen och Drottningtorget.

## Förslag Befintligt

Förslag Befintligt utgår från att dagens diagonala spår vid Åkareplatsen ligger kvar, att Allélänken ansluter öster om dessa och att nya hållplatser anläggs. Befintligt bedöms vara en kostnadseffektiv utbyggnad, och den nya knutpunkten liknar Järntorget i utbredning och funktion. Nya byggnader väster om hållplatserna innebär att knutpunkten hamnar i ett tydligt definierat stadsrum. Drottningtorgets hållplatser behålls, till skillnad från övriga förslag, vilket innebär att den gena, logiska kopplingen mellan nationell och lokal kollektivtrafik bibehålls. Förslaget frigör emellertid inte kanalen från spårväg, och om

kanalmursrenoveringen föranleder flytt av spår längs Drottningtorget och Stampgatan kan förslag Befintligt vara otillräckligt ur kapacitetssynpunkt under en tid, och kräva följdinvesteringar i tillfälliga spårvägsdragningar, exempelvis tillfälliga spår norr om Posthotellet eller ombyggnation vid Svingeln.

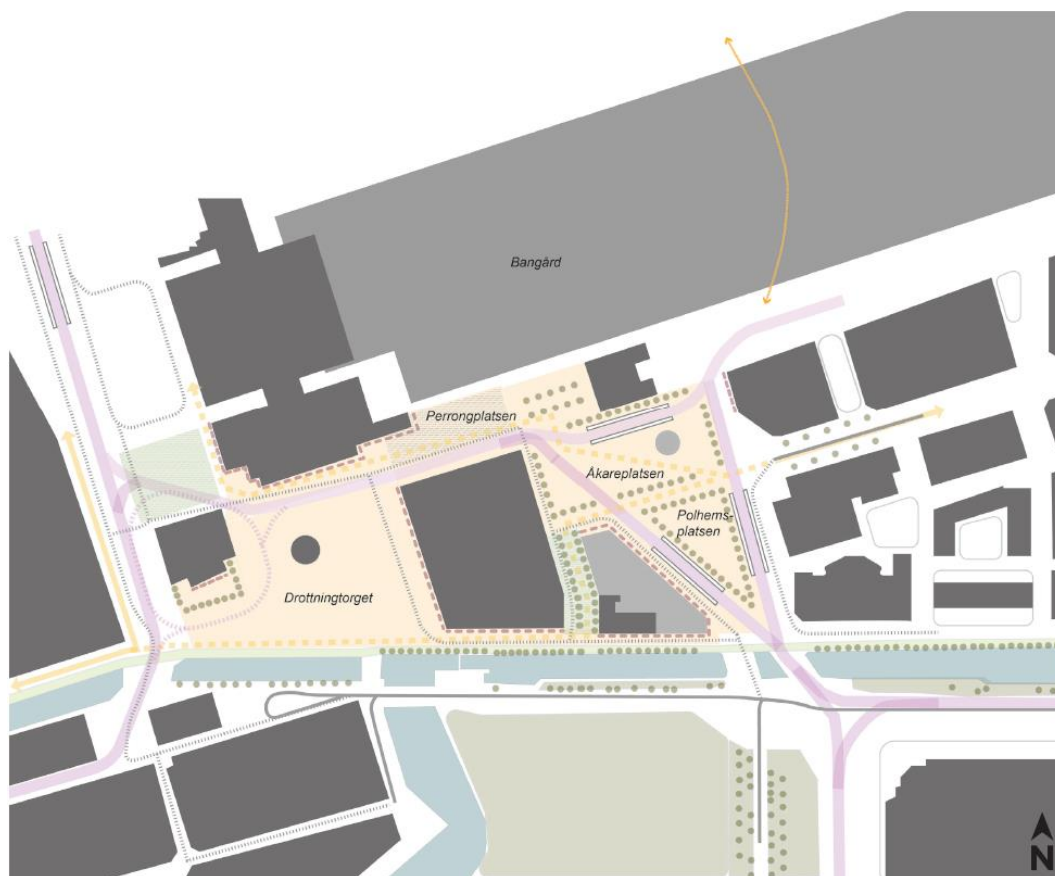


*Förslag Befintligt*

### **Förslag Triangel**

Förslag Triangel utgår från att en triangelhållplats etableras på Åkareplatsen, vilket möjliggör resandeutbyte i samtliga relationer. De södra hållplatserna är placerade söder om Odinsgatan, vilket innebär att stråket kan fortsätta över platsen. I den södra delen kan ny bebyggelse uppföras.

Vid Drottningtorget antas att spåren ianspråktar dagens körbana för biltrafik. Det innebär att spåren längs kanalen ersätts av den nya spårvägssträckningen, och att ytan kan tillgängliggöras för fotgängare och cyklister. Det blågröna stråket föreslås stärkas och utvecklas.

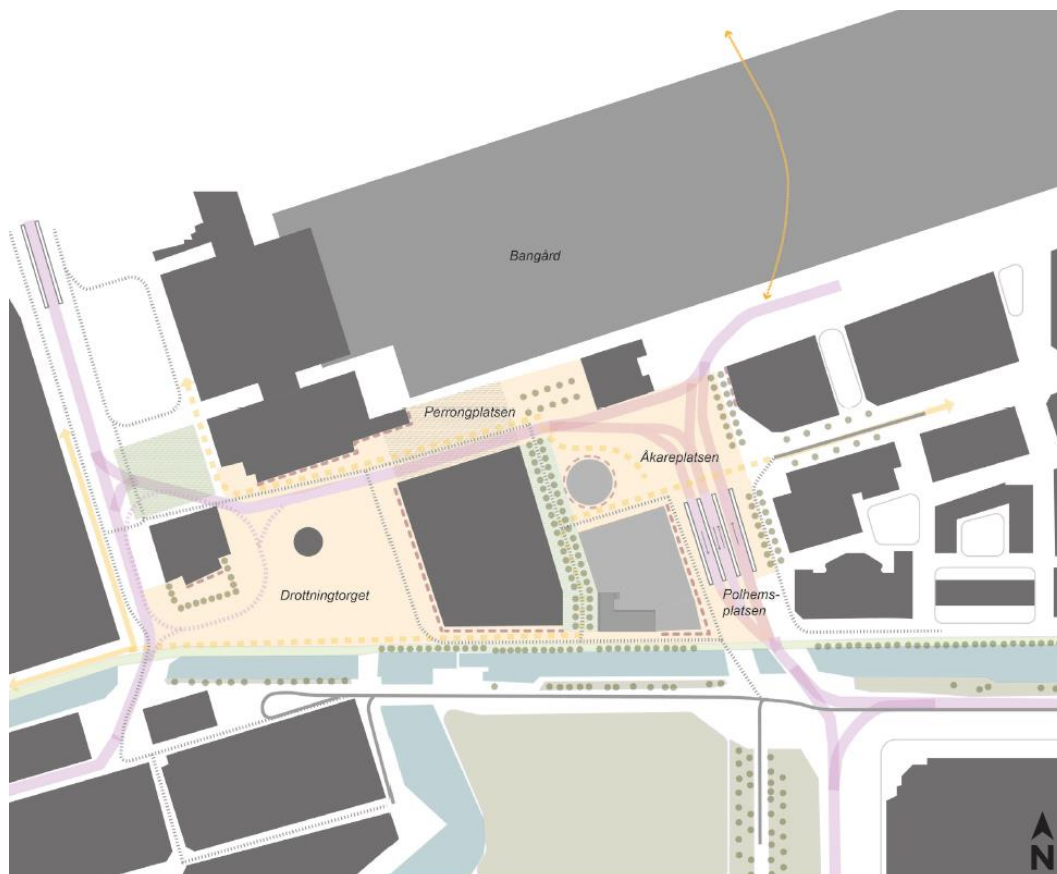


*Förslag Triangel*

### **Förslag Fyrspår**

Förslag Fyrspår innebär att fyra hållplatslägen byggs i den södra delen av Åkareplatsen. Resenärer som reser mellan exempelvis Brunnsparken eller Hisingen och snabbspåret får ingen bytesmöjlighet vid Åkareplatsen.

Förslag Fyrspår innebär en något mindre utrymmeskrävande spåranläggning, och hållplatserna i den södra delen kan ramas in av bebyggelse på ömse sidor av knutpunkten. Stampens kvartersstruktur kan därmed ge ett tydligare avtryck även på Åkareplatsen. I övrigt är förutsättningarna för Fyrspår och Triangel likartade, bland annat avseende skapandet av stadslivsstråk längs kanalen.



*Förslag Fyrspår*

## Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Förstudien har sin grund i behov av att ansluta Allélänken till snabbspåret vid Åkareplatsen. I förstudien har olika möjliga sätt till anslutning av spår och lokaliseringar av hållplatser studerats. Hur staden väljer att placera spår och hållplatser blir i sin tur strukturerande för både platserna och området. Tre olika förslag till utformning av platserna har studerats, där bland annat möjlig exploatering, platsbildningar, stadslivs- och grönstråk samt omdaning av gaturum illustrerats.

Syftet med remissen är få in synpunkter och reflektioner kring framtagna förslag. Ytterligare ett syfte är att få klarhet i om det finns behov av att justera något av förslagen, och hur remissinstanserna ser på möjlig utbyggnadsordning. Mot bakgrund av remissvaren ska ett förslag tas fram, och utgöra grunden för planeringsbeslut, och därmed den strategiska inriktningen till Allélänken etapp 2 och kanalmursprogrammet. Då staden och Västra Götalandsregionen har ett gemensamt ansvar för spårvägsinvesteringar behöver vidare dialog med regionen föras inför planeringsbeslut.

Henrik Kant

Jenny Adler

Stadsbyggnadsdirektör

Avdelningschef Strategi och taktik