



Förstudie för Åkareplatsen och Drottningtorget

Underlag för ställningstagande avseende Allélänken etapp 2
och kanalmursrenovering

Titel: Förstudie för Åkareplatsen och Drottningtorget - underlag för ställningstagande avseende Allélänken etapp 2 och kanalmursrenovering

Författare: Viktor Hultgren, Stadsbyggnadsförvaltningen, Göteborgs Stad

Projektgrupp: Viktor Hultgren, Andrea Hulting Gustafsson, Karin Vilhelmson, stadsbyggnadsförvaltningen, Göteborgs Stad. Spårutformning och kollektivtrafikanalyser i samarbete med Andreas Dahlgren, Västtrafik

Konsulter: AL Studio (platsanalyser och rapportlayout), Trivector (spårutformning och kollektivtrafikanalyser)

Grafisk form och layout: Visuellt kommunikation Göteborgs Stad och AL Studio

Sammanfattning

Den här förstudien omfattar Åkareplatsen och Drottningtorget och är avgränsad enligt bilden på nästa sida. Området för avgränsning motsvarar den del av stadsutvecklingsprogram för Centralen-området som är utpekad som utredningsområde.

Bakgrund till förstudien är de tillkommande anspråken på platsen, där Allélänkens anslutning till snabbspåret är den mest betydande. Utöver Allélänken är renoveringen av kanalmurarna en åtgärd som i närtid kräver en inriktning för återställande av platser och gaturum. En central fråga är om de spårvagnsspår som ska tas bort i samband med renoveringen ska läggas tillbaka, eller om ytorna ska användas för andra ändamål, såsom vistelse och gång- och cykelbanor.

Förstudien syftar till att utgöra en planeringsinriktning för området, och kunna ligga till grund

för genomförandestudie för Allélänken etapp 2, för återställande efter kanalmursrenoveringen samt möjliga detaljplaner. Förstudien presenterar tre övergripande förslag på principiell utformning och redovisar principer för hur området kan utvecklas avseende bland annat stads- och trafikrum, bebyggelse och lokalisering av spår och hållplatser. Efter remissförfarandet och utifrån inkomna remissynpunkter kan ett slutligt förslag tas fram och lyftas som planeringsbeslut.

Förstudien tar sin utgångspunkt i översiktsplanens mål för stadsutveckling. De utvecklingsinriktningar som bedöms ha störst bäring på förstudien är följande.

- Uppgradera kollektivtrafiken för att skapa närhet och potential

- Ta vara på potentialen i noder och stråk
- Utveckla och bind samman den blågröna strukturen

Utvecklingen av stadskärnan innebär att ett större område än idag ska utgöra nod för bland annat arbetsplatser och verksamheter, och att komplettering av bostäder ska ske för att skapa en större blandning och stadsliv över hela dygnet. För att få till stånd detta behöver fotgängare och cyklister prioriteras högre, och kollektivtrafiken uppgraderas. Samtidigt finns en målkonflikt mellan snabb kollektivtrafik och attraktiva stadsmiljöer, varför framtida kollektivtrafikstråk och kollektivtrafiknoder behöver vara en integrerad del av staden. Vid etablerandet av en ny knutpunkt vid Åkareplatsen behöver ambitionen således vara att noden inte enbart tillför värde för kollektivtrafikresenärer utan för staden som helhet.



Spårväg i Alléstråket samt bedömd lokalisering av hållplatser

Idag är Åkareplatsen ett fragmenterat stadsrum, och fungerar mer som en transportkorridor än som en faktisk plats där det är möjligt att uppehålla sig. Fotgängare och cyklister är underordnade bil- och busstrafikens anspråk, och stråken för oskyddade trafikanter är ologiska och upphör ofta i intet. Stampens kvartersstad får ett abrupt slut vid platsen. Utmaningen vid anläggandet av ny spårväg och nya hållplatser vid Åkareplatsen är att skapa ett stadsrum som är naturlig del av innerstaden, samtidigt som tillgängligheten och kapaciteten för kollektivtrafikresenärer är god.

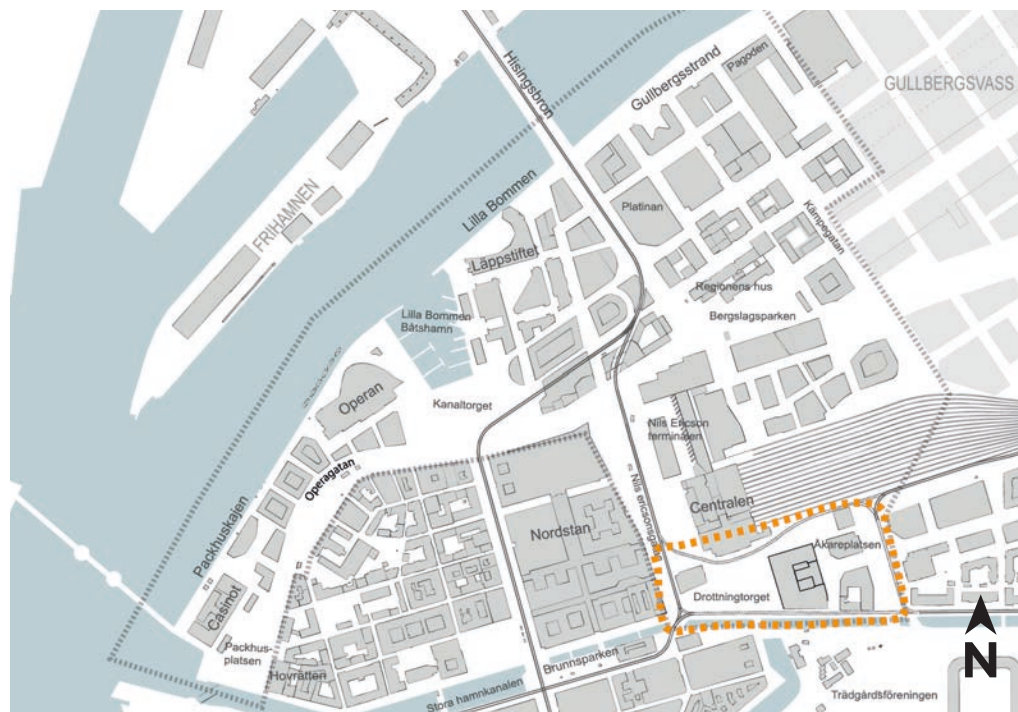
För Drottningtorgets del behöver den öppna platsen, med omkringliggande strukturerande byggnader, värnas och utvecklas. De trafikala barriärerna på ömse sidor om torget behöver minska, och tillgängligheten till kanalstråket utvecklas.

Ett randvillkor för förstudien är att Allélänken ansluter till snabbspåret vid Åkareplatsen, och att hållplatser etableras på platsen. Det antas vidare att spårväg förläggs i Ullevigatan och som en konsekvens av detta tas befintliga spår i Stampgatan bort. Utöver randvillkoren finns ett antal intentioner som ligger till grund för förslagen. Intentionerna är ett resultat av dels översiktsplanens målsättningar, dels de platsanalyser som gjorts inom förstudien.

I förstudien presenteras tre förslag, varav ett utgår från att Allélänken ansluter till befintligt spårvägssystemet, medan de två övriga innebär större förändringar vid Åkareplatsen och Drottningtorget.

Intentioner

- 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



Utredningsområde för förstudien i förhållande till Centralen-områdets avgränsning

Förslag *Befintligt*

Förslag Befintligt tar sin utgångspunkt i att 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. Möjligheten att hantera bil- och busstrafik via befintliga körvägar förenklas också. Nya byggnader väster om hållplatsen kan rama in hållplatserna. 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 hela kanalstråket 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 tillfälliga alternativa åtgärder.

Förslag *Triangel*

Förslagen benämnda Triangel och Fyrspår omfattar större förändringar av spårvägsnätet. 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 vid kanalen kan tillgängliggöras för fotgängare och cyklister. Det blågröna stråket föreslås stärkas och utvecklas.

Förslag *Fyrspår*

Förslag Fyrspår innebär att fyra hållplatslägen byggs i södra delen av Åkareplatsen. Resenärer som reser till och från snabbspåret och vidare västerut eller mot Hisingen hänvisas till hållplatserna Brunnsparken eller Nordstan.

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 den norra delen av Åkareplatsen kan en solitär byggnad uppföras, då spårvagnsanläggningen tar mindre utrymme än i Triangeln. I övrigt är förutsättningarna för Fyrspår och Triangel likartade, bland annat avseende skapandet av stadslivsstråk längs kanalen.

Bedömda konsekvenser

Sett ur ett kollektivtrafikperspektiv är Triangel att föredra, då lösningen erbjuder resandeutbyte i en och samma punkt. Om vissa linjer stannar, med andra passagerare, Åkareplatsen, som i de övriga förslagen, försämras bytesmöjligheterna, framförallt för resenärer från östra och nordöstra Göteborg. Det kan även skapa en snedbelastning i kollektiv-

trafiksystemet och för personer med olika former av funktionsnedsättningar kan det innebära en osäkerhet kring hur man ska färdas.

Den främsta fördelen med Befintligt och Fyrspår är att den nya knutpunkten vid Åkareplatsen kan bli mer integrerad i befintlig kvartersstruktur, vilket bland annat skapar mer logiska stråk samt gång- och cykelrörelser. I Befintligt och Fyrspår är exploateringsmöjligheterna dessutom större då spårvägsanläggningen tar mindre utrymme i anspråk. Triangel riskerar att bli en relativt introvert bytespunkt, liknande den tidigare utformningen av Korsvägen. I förslag Befintligt föreslås dessutom att dagens hållplatser vid Drottningtorget finns kvar, vilket innebär att den visuella och funktionella kontakten mellan spårvagnshållplatserna och Centralstationens entré bibehålls, något som kan vara värdefullt ur bland annat ett kulturhistoriskt perspektiv.

I samtliga förslag är utgångspunkten att dagens gena, kapacitetsstarka körväg för biltrafik mellan Stampen och Nils Ericsonsgatan utgår, och att bussvolymerna minskar. Det är en konsekvens dels av att spårväg är utrymmeskrävande och att spårvägstrafiken förväntas bli omfattande, dels av intentionerna att skapa logiska och väl tilltagna ytor för fotgängare och cyklister. Viss busstrafik antas kunna trafikera framför centralstationen, men i övrigt är ambitionen att utrymmet för motoriserade transporter ska minska. Biltrafik bedöms kunna trafikera vid Drottningtorget, men då på låg- eller gångfartsgator där andra trafikanter har högre prioritet. I förslag Befintligt är möjligheterna att omhänderta bil- och busstrafik större, då dagens körvägar kan nyttjas i högre utsträckning.

För fotgängare och cyklister bedöms både Triangel och Fyrspår innebära påtagliga förbättringar, framförallt då ett genomgående cykelstråk längs kanalen kan skapas om spåren flyttas. Förslag Befintligt kan, genom omdisponering av gaturummen, innebära bättre cykelmöjligheter än idag, men erbjuder inte motsvarande gena cykelstråk.

Då Befintligt innebär mindre omfattande spåråtgärder och större exploateringsmöjligheter, kan alternativet vara fördelaktigt ur ett kommunalekonomiskt perspektiv.

Samtliga förslag är, i olika hög utsträckning, beroende av att andra åtgärder kommer på plats. En av de främsta utmaningarna är att tillhandahålla alternativa körvägar för busstrafiken, och det är sannolikt att Bangårdsförbindelsen behöver vara på plats innan busstrafiken kan lyftas bort. Vidare behöver samordning med kanalmursprogrammet sannolikt ske. Förstudien visar på en möjlig etappvis utbyggnad, där Befintlig skulle kunna utgöra en första etapp, då den i mindre utsträckning är beroende av bland annat bangårdsförbindelsen för att kunna realiseras. Det är dock sannolikt att lösningen förutsätter tillfälliga åtgärder i samband med kanalmursreoveringen.

Framtagen förstudie är en remissversion, i syfte att få in synpunkter på presenterade principer, förslag och utbyggnadsordning. Efter inkomna remissynpunkter kan planeringsbeslut inkluderande kostnadsbedömning för ett alternativ tas fram. För kanalstråket antas en särskild förstudie avseende utformning göras av stadsmiljöförvaltningen, givet att remissinstanserna tillstyrker inriktningen att spårvägen kan tas bort i samband med kanalmursreoveringen.

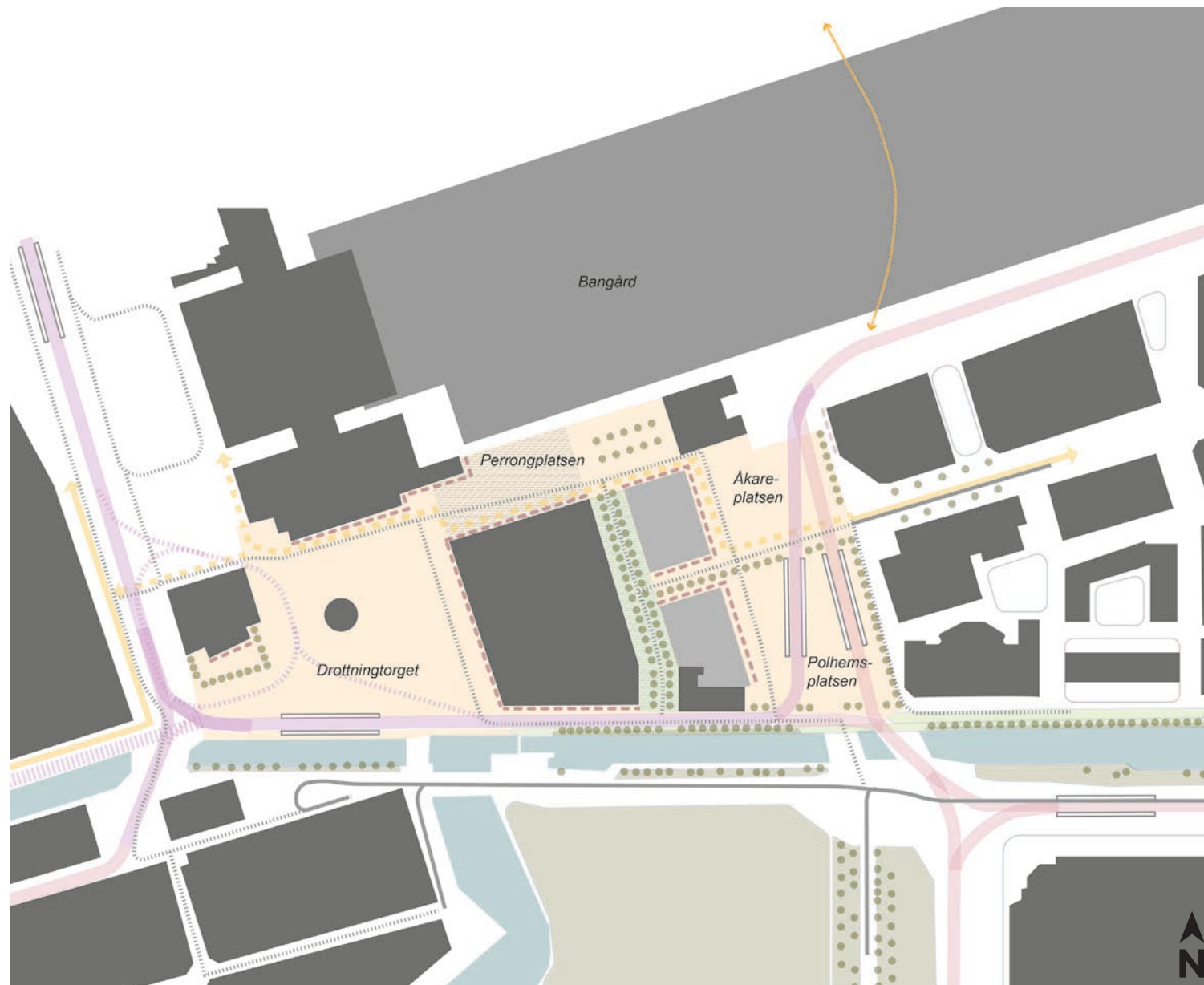


Exempel på spårväg i torgmiljö, Le Mans

Förslag Befintligt

Teckenförklaring

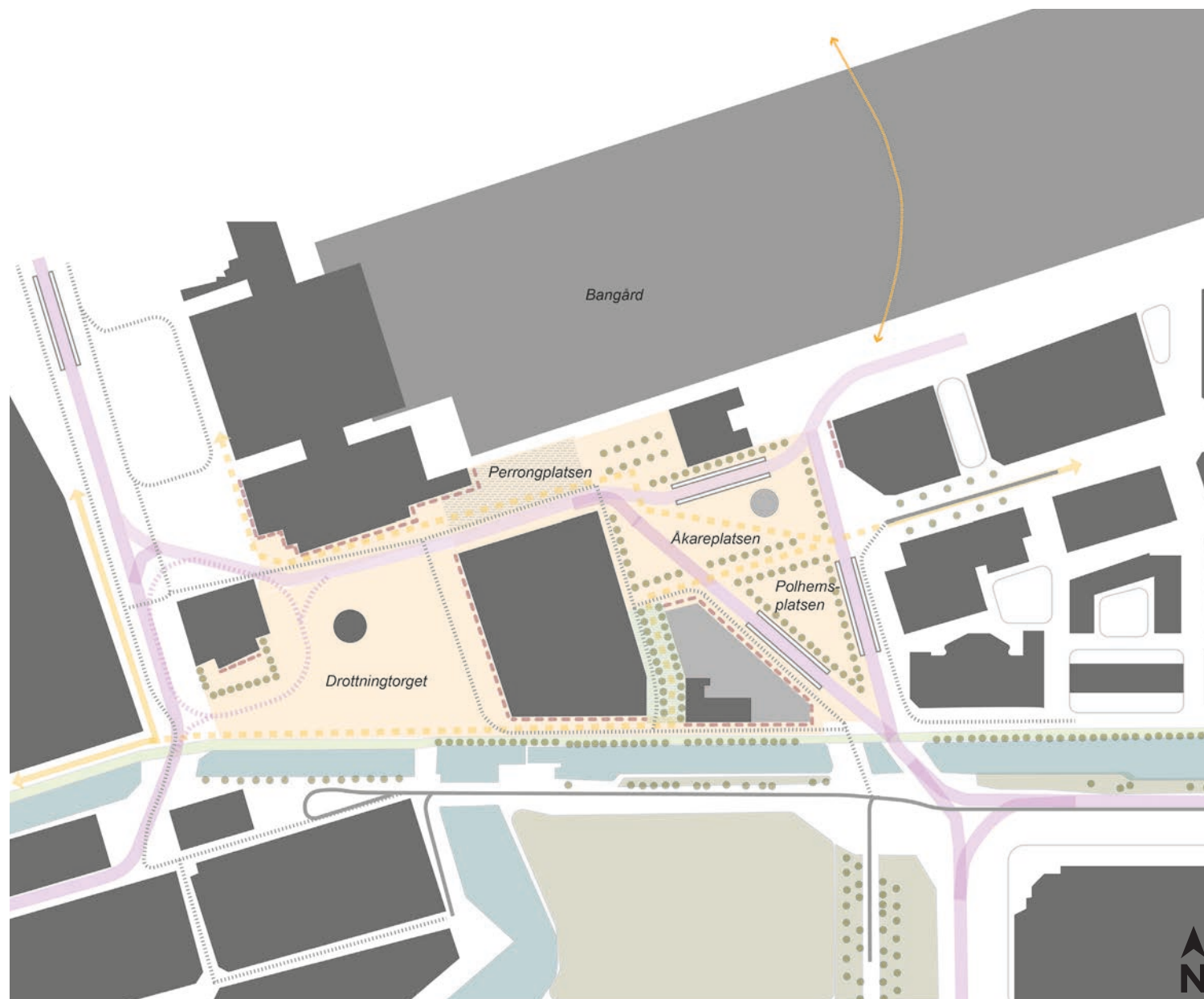
-  Spår
-  Spår som kan tas bort
-  Vändslinga (bevaras)
-  Hållplatsläge
-  Stadslivsstråk
-  Blågrönt stråk
-  Körväg bil
-  Levande bottenvåning
-  Framtida gångkopp-
ling under bangård
-  Ny exploatering
-  Byggnader
-  Stadsrum
-  Grönstruktur
-  Träd



Förslag Triangel

Teckenförklaring

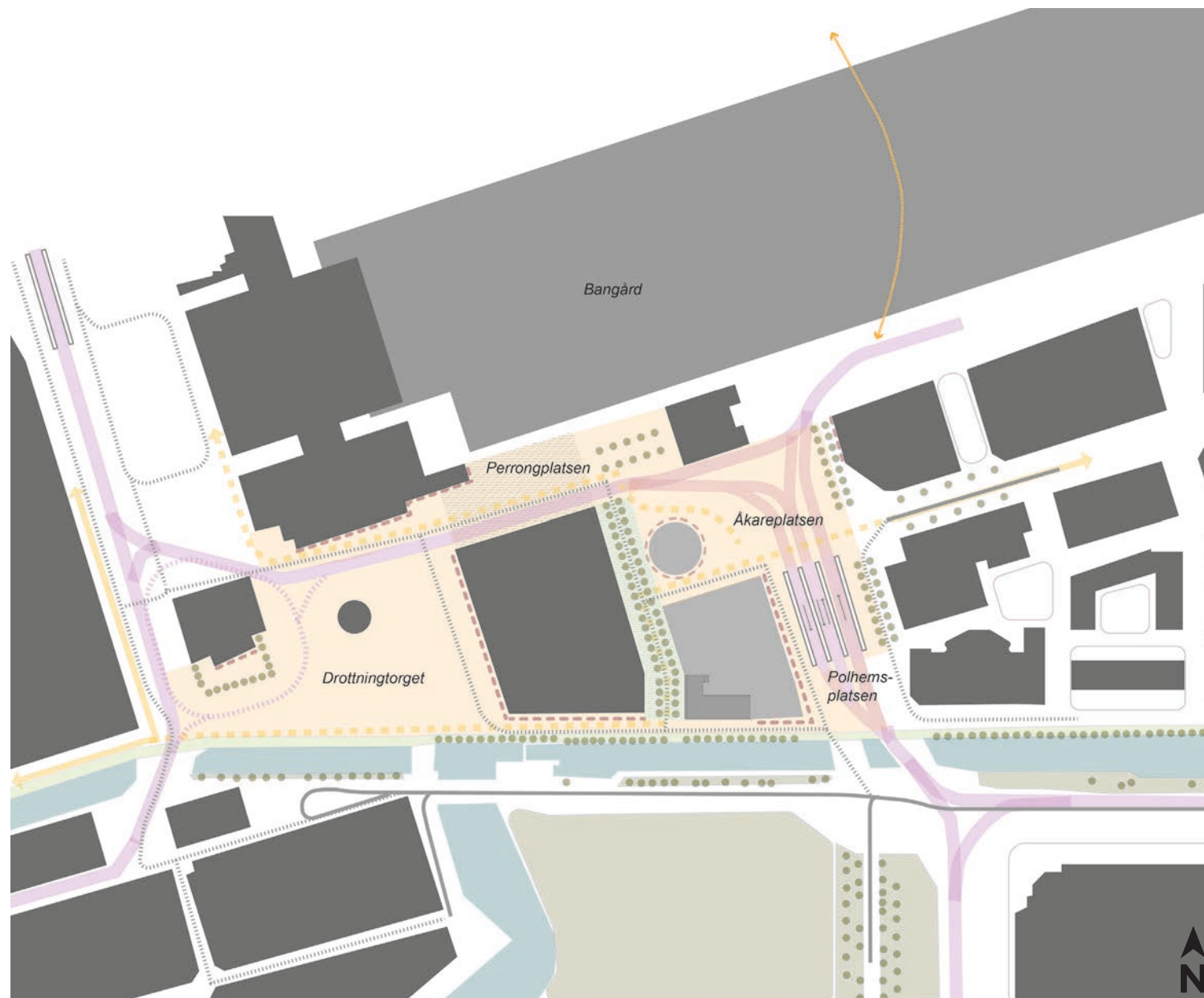
-  Spår
-  Vändslinga (bevaras)
-  Hållplatsläge
-  Stadslivsstråk
-  Blågrönt stråk
-  Körväg bil
-  Levande bottenvåning
-  Framtida gångkoppling under bangård
-  Ny exploatering
-  Byggnader
-  Stadsrum
-  Grönstruktur
-  Träd



Förslag Fyrspår

Teckenförklaring

-  Spår
-  Vändslinga (bevaras)
-  Hållplatsläge
-  Stadslivsstråk
-  Blågrönt stråk
-  Körväg bil
-  Levande bottenvåning
-  Framtida gångkoppling under bangård
-  Ny exploatering
-  Byggnader
-  Stadsrum
-  Grönstruktur
-  Träd



Innehåll

Sammanfattning	3
Förslag <i>Befintligt</i>	5
Förslag <i>Triangel</i>	5
Förslag <i>Fyrspår</i>	5
Bedömda konsekvenser	5
Bakgrund	13
Problem och behov	14
Anspraak och beroenden	16
Syfte, mål och avgränsning	19
Syfte och mål	19
Mål för stadsutveckling	21
Markanvändnings- karta	21
Läges- och platsanalys	25
Åkareplatsen och Polhemsplatsen	28
Drottningtorget	29
Övergripande intentioner och utgångspunkter	30
Förslag	32
Förslag <i>Befintligt</i>	34
Förslag <i>Triangel</i>	37
Förslag <i>Fyrspår</i>	39
Konsekvenser av förslagen	41
Analys av ny knutpunkt vid Åkareplatsen	41
Stadsrum och stadsmiljö	42
Gaturum	44
Trafikala konsekvenser	45
Sociala konsekvenser	50

Kulturmiljö.....	50
Konsekvenser för andra projekt och behov av åtgärder.....	52
Förhållande till Göteborgs utvidgade innerstad (GUI).....	54
Uppfyllande av övergripande intentioner.....	55
Sammanfattande matris över samtliga konsekvenser.....	56
Genomförande och utbyggnadsordning.....	58
Möjlig etappvis utbyggnad.....	59
Vidareutveckling och fortsatt arbete.....	61
Utformning av nytt stadslivsstråk längs kanalen.....	61
Spår i Ullevigatan.....	61
Utformning av nya Stampbroar.....	62
Kostnads kalkyl.....	62

Bakgrund

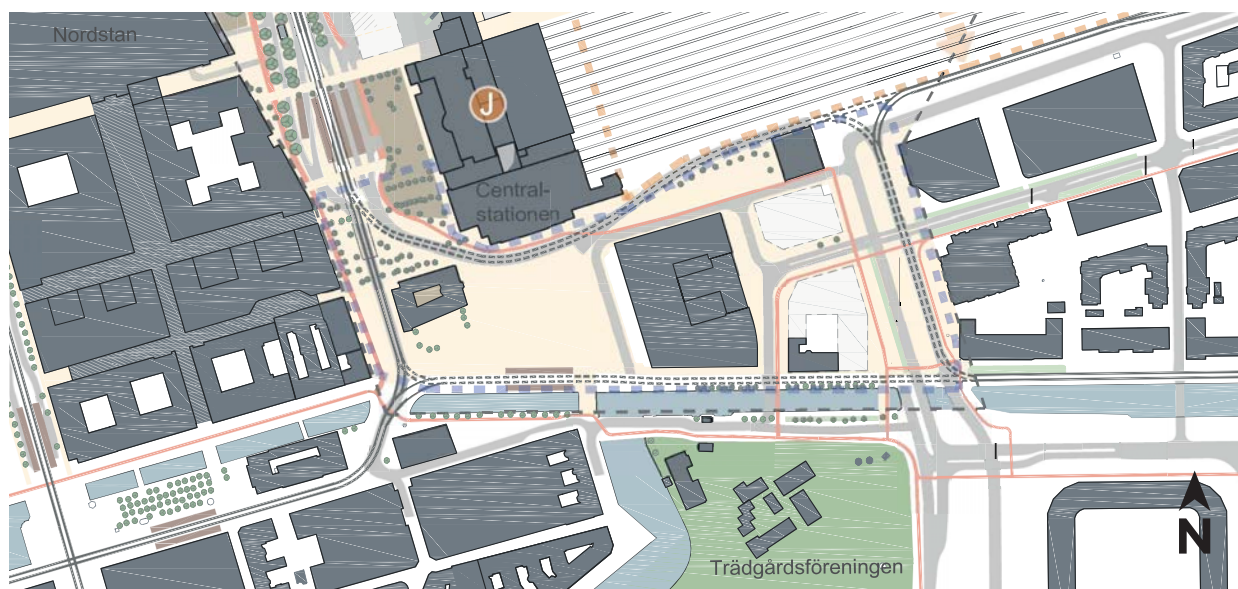
Förstudien Åkareplatsen och Drottningtorget har i huvudsak sin grund i Allélänkens tillkomst och dess behov av anslutning till snabbspåret. I april 2024 fattade stadsbyggnadsnämnden beslut om att ge förvaltningen i uppdrag att ta fram inriktningsbeslut och avsiktsförklaring för en första etapp av Allélänken, mellan Hagakyrkan och Gamla Ullevi med anslutning till hållplats Ullevi Norra. Planeringsbeslut, tidigare kallat inriktningsbeslut, för den första etappen fattades av stadsbyggnadsnämnden 22 oktober 2024.

I planeringsbeslutets tjänsteutlåtande framgår att länken får full avlastande effekt först när anslutning

till snabbspåret sker. I tjänsteutlåtandet bedöms länken lämpligast ansluta via Åkareplatsen. Det anges vidare att spårvägens koppling till snabbspåret ska studeras i en separat förstudie, där spårväg och hållplatser lokaliserings och utbredning behöver avvägas mot andra anspråk och kvaliteter.

Utöver behovet av att redovisa hur Allélänken ska ansluta till platsen innebär den planerade kanal-mursrenoveringen att spårvägsspår och hållplatser inom utredningsområdet behöver tas bort under renoveringen. En central fråga som uppstår blir huruvida spåren ska läggas tillbaka eller om platserna ska få annan användning och funktion än idag.

Ur ett vidare perspektiv innebär pågående stadsutveckling i centrala Göteborg, där Västlänken och centralområdet är centrala delar, en tyngdpunktsförskjutning norrut. Tillkomsten av en ny gång- och cykelbro och en eventuell bangårdsförbindelse är andra nya, strukturerande tillskott som bland annat påverkar hur man rör sig, verkar och vistas i centrala Göteborg. Spårvägens funktion behöver även analyseras och bedömas ur den kontexten.



Struktur för stadsutvecklingsprogram för Centralenområdet 3.0, version 0.9

Problem och behov

För närvarande pågår omfattande planering och utbyggnad inom det som kallas Centralenområdet i Göteborg. Västlänkens stundande öppnande får till följd att pendeltågsresenärerna hamnar norr om dagens centralstation, samt vid Haga och Korsvägen. Utöver en ny pendeltågsstation, station Centralen, kommer flera större kontor- och bostadshus byggas i nära anslutning till den nya stationen. Den uppskattade volymen är 20 000 nya arbetsplatser och 2 000 nya bostäder. För att omhänderta och koordinera de olika detaljplanerna inom området har staden initierat ett stadsutvecklingsprogram för Centralenområdet.

Inom stadsutvecklingsprogram för Centralenområdet har en tänkt framtida struktur lagts fast, vilket varit utgångspunkt för pågående detaljplaner. För

området söder om bangården, vilket omfattas av förstudien, är den framtida strukturen och dess innehåll mer osäker. Möjlig ny spårväg från Alléstråket har illustrerats, liksom tänkt ny bebyggelse vid Åkareplatsen. Hållplatser saknas emellertid, och området är beskrivet som utredningsområde.

Utöver den pågående stadsutvecklingen i form av exploatering samt nya gator och parker norr om bangården pågår planeringen av flera större infrastrukturprojekt. Planeringsbeslut för spårväg i Alléstråket antogs av stadsbyggnadsnämnden den 22 oktober år 2024. Allélänkens syfte är att erbjuda en ny öst-västlig resväg för kollektivtrafikresenärer och därmed avlasta de kapacitetskritiska platserna Brunnsparken och Drottningtorget. För att Allélänken ska få önskvärd effekt behöver den ansluta till snabbspåret via Åkareplatsen, något som också redovisas i stadsutvecklingsprogrammet.

Bangårdsförbindelsen är en planerad viadukt över bangården, med föreslagen lokalisering vid Odinsplatsen, vilken kommer att tillgängliggöra Centralenområdet och Gullbergsvass samt leda flera tyngre busslinjer från östra Göteborg och Partille till den nya knutpunkten vid Västlänken station centralen. Den planerade gång- och cykelbron vid Packhusplatsen kommer att leda till ökad efterfrågan att ta sig till fots och med cykel längs kanalstråket, ett behov som finns redan idag men som är illa omhändertaget.

Sammanfattningsvis innebär ovan utveckling ett behov av att konkretisera Åkareplatsen och Drottningtorget roll i den nya kontexten. Framförallt behöver Allélänkens anspråk beskrivas och bedömas, och ett förslag till principiell utformning som tillgodoser övriga eftersträvarvärda kvaliteter tas fram, vilket görs i den här förstudien.



Visionsbild med framtida bebyggelse norr om Drottningtorget år 2040, stadsutvecklingsprogram för Centralenområdet 3.0



Visualisering av spårväg i Parkgatan, som en del av Allélänken

Anspråk och beroenden

Spårväg i Alléstråket

Spårväg i Alléstråket är en central del i Målbild Koll2035 och en av de viktigaste åtgärderna för att utveckla spårvägssystemet i Göteborg. Allélänkens primära funktion är att möjliggöra för fler resor i öst-västlig riktning och avlasta de kapacitetskritiska punkterna Brunnsparken och Drottningtorget.

I april 2024 gav stadsbyggnadsnämnden förvaltningen i uppdrag att ta fram avsiktsförklaring och inriktningsbeslut för en första etapp av Allélänken, mellan Hagakyrkan och Gamla Ullevi, med anslutning till spårvägen i Skånegatan, via antingen Stampgatan eller Ullevigatan. Förslag till planeringsbeslut godkändes av nämnden den 22 oktober år 2024.

I underlaget till beslutet i stadsbyggnadsnämnden beskrivs att en förutsättning för att Allélänken ska ge önskad effekt är att länken ansluter till snabbspåret. I underlaget antas vidare att anslutning sker vid Åkareplatsen och att hållplatser anläggs på platsen. Detta är även utgångspunkt i Målbild Koll2035.

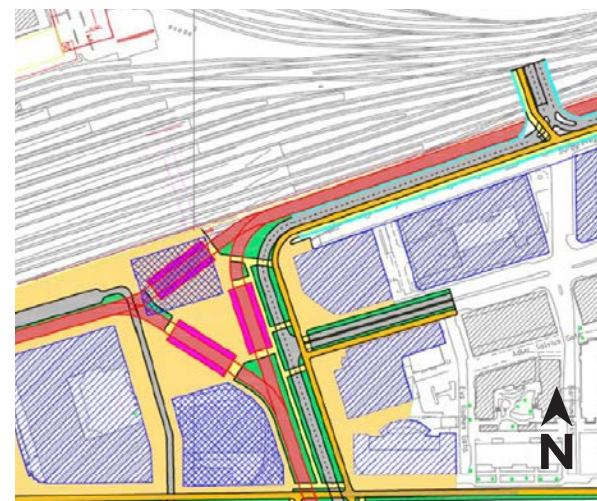
Hur Allélänken ska ansluta till snabbspåret och hur hållplatser ska lokaliseras är inte bestämt. I såväl Målbild Koll2035 som i förstudien för spårväg i Alléstråket antas att ett så kallat stadsbanekryss etableras på platsen. Stadsbanekryss innebär i realiteten en triangelhållplats där ingående spårvägsbanor kan mötas och resandeutbyte ske. I förstudien redovisas flera olika principlösningar för ett stadsbanekryss

vid Åkareplatsen, varav ett illustreras här bredvid. I lösningen antas att Västgötabanans stationshus rivs.

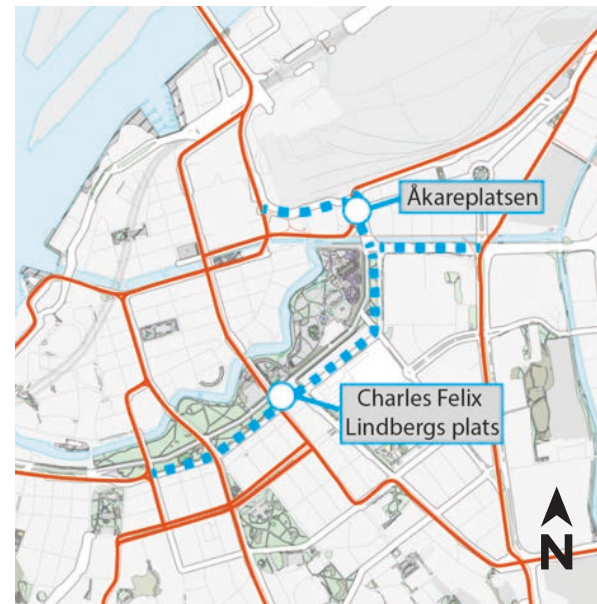
Förstudien för spårväg i Alléstråket tar inte ställning till vilket av de principiella stadsbanekryssen som är att föredra.

I Målbild Koll2035 antas att Åkareplatsen (benämnd Polhemsplatsen i målbilden) utöver spårväg även inrymmer en bangårdsförbindelse utformad för Metrobuss och körvägar för citybuss. En brasklapp finns emellertid: "Fortsatt utredning får visa vad som är fysiskt möjligt att åstadkomma på den begränsade ytan, men de ovan angivna korrelationerna är nödvändiga att prioritera för målbilden som helhet".

I senare arbeten, bland annat i förstudien för spårväg i Alléstråket, har de begränsade förutsättningarna att inrymma samtliga ovan trafikkoncept på platsen utkristalliseras. Bland annat har det bedömts svårt eller omöjligt att kombinera spårväg och hållplatser med en bangårdsförbindelse vars ramper landar vid Åkareplatsen. I förslag till planeringsbeslut för Bangårdsförbindelsen föreslås att förbindelsen lokaliseras vid Odinsplatsen. Skälet är framförallt att en viadukt vid Odinsplatsen ger större barriärminskande effekt och är tekniskt enklare att anlägga på kort och medellång sikt, men därutöver är även de konkurrerande anspråken vid Åkareplatsen är en orsak till beslutet. Bangårdsförbindelsens föreslagna lokalisering innebär att omfattande busstrafik kan ledas via förbindelsen, och att Åkareplatsen i högre utsträckning blir en plats för utveckling av spårvägstrafiken.



Möjlig principutformning av Åkareplatsen, med triangelhållplats och stadsbanekryss, med koppling till och från Bangårdsförbindelsen i ett östligt läge.



Allélänken med antagen hållplatsplacering enligt förstudien för spårväg i Alléstråket

Kanalmursrenovering

Göteborgs kanaler anlades för nästan 400 år sedan, och har i sin nuvarande form stått sedan mitten av 1800-talet. Kanalmurarna är i stort behov av renovering, bland annat då fler och tyngre transporter påverkat stabiliteten. Renoveringen syftar till att förlänga kanalmurarnas livslängd med ytterligare 120 år. Kommunfullmäktige fattade i april år 2023 ett inriktningsbeslut om att påbörja arbetet med renoveringen. I beslutet ingår även upprustning av fyra broar.

Kanalmursprogrammets tidplan för renovering av kanalmurarna framgår av bilden nedan.

Totalt väntas renoveringen ske i olika etapper under totalt nästan tjugo års tid. Den etapp som är närmast förestående är Norra Hamngatan, mellan Västra Hamngatan och Residensbron.

Kanalmursrenoveringen får till följd att gatorna närmast kanalerna behöver grävas upp, och på de sträckor där spårväg trafikerar behöver även spåren tas bort eller flyttas. Det finns idag inga beslut om hur gatorna ska återställas efter det att renovering av kanalmurarna skett. En central fråga är om spårvägsspåren ska läggas tillbaka, eller om ytan framför exempelvis Nordstans huvudentré ska utformas som ett stadslivsstråk där fotgängare och cyklister har företräde.

- DSG 1 Norra Hamngatan och Packhuskajen
- DSG 2 Ullevigatan, delar av Södra Hamngatan
- DSG 3 Norra Hamngatan, Södra Hamngatan, Fontänbron
- DSG 4 Drottningtorget och Stampgatan
- DSG 5 Skyddsport mynning Stora Hamnkana



Bedömd tidplan för renovering av kanalmurarna

Stadsmiljöplan innanför Vallgraven — stadslivsstråk för fotgängare och cyklister

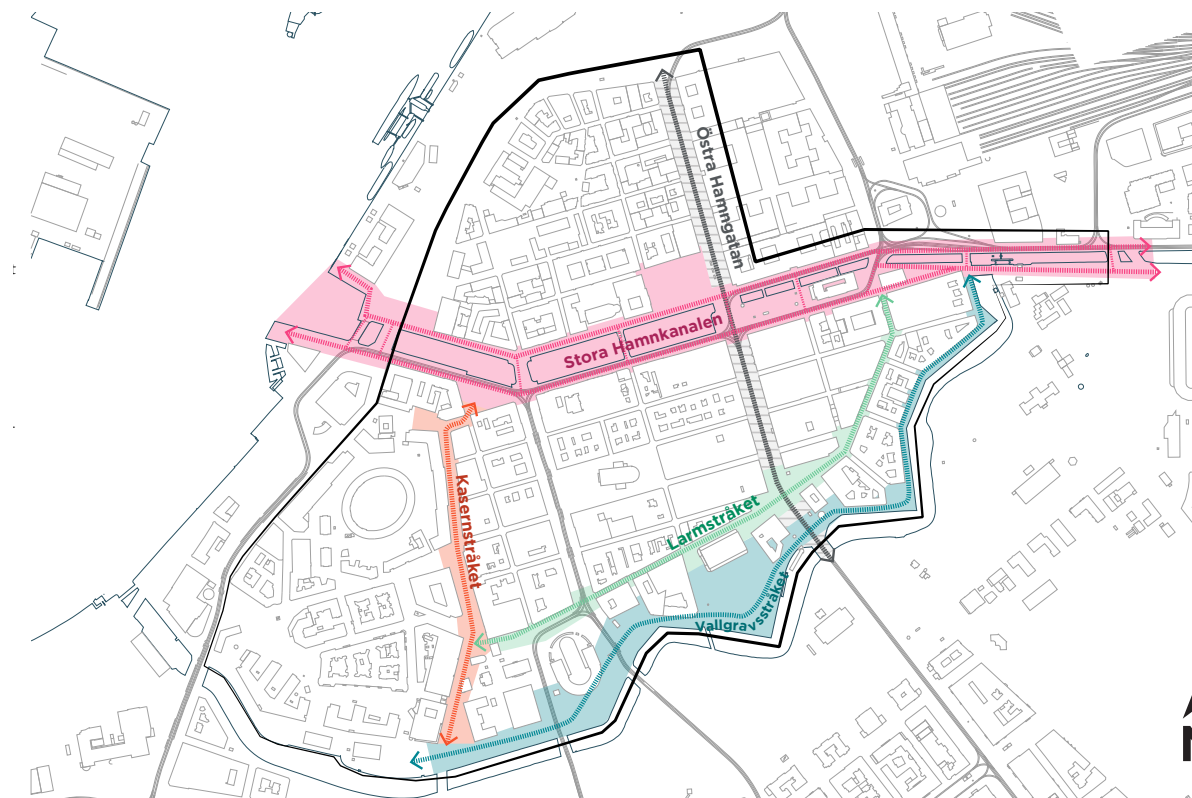
I maj år 2022 fattade dåvarande trafiknämnden beslut om stadsmiljöplan innanför Vallgraven. Stadsmiljöplanen är en vision som konkretiserar hur gator och platser skulle kunna utformas för att skapa attraktiva och tillgängliga stadsmiljöer och stadsrum. I och med beslutet i dåvarande trafiknämnden kan stadsmiljöplanen ses som ett planeringsunderlag och en planeringsinriktning inom stadsmiljöförvaltningens grunduppdrag.

Stadsmiljöplanen omfattar till viss del samma geografiska område som denna förstudie, då den beskriver en inriktning för kanalstråket. Föreslagen inriktning innebär, i korta drag, att Norra Hamngatan frigörs från kollektivtrafik och omvandlas till ett stadslivsstråk. Stadslivsstråk är en benämning inom översiktsplanen på stråk som ska kunna omhänderta stora flöden av människor och bidra till stadslivet. Stadslivsstråken kan ha olika karaktär, dels i form av gator för handel och kommers, dels som rörelse- och vistelsestråk längs gröna rum.

För Norra Hamngatans del föreslår stadsmiljöplanen att gatan omdisponeras för att ge ökat utrymme för fotgängare och mer plats för vistelse. Norra Hamngatan antas även bli ett nytt huvudcykelstråk i blandtrafik (låg fart) och knyta an till den nya gång- och cykelbron som landar vid Packhusplatsen. Mellan Östra Hamngatan och Drottningtorget föreslås spåren tas bort permanent, och mellan Östra Hamngatan och älven kan busstrafik trafikera men utifrån fotgängares och cyklisters villkor.

I inriktningsbeslutet för kanalmursreningen beskrivs att översiktsplanen och stadsmiljöplanen kommer att fungera som inriktning för hur gaturummen kan utvecklas vad gäller ökad framkomlighet för fotgängare och cyklister och en attraktivare stadsmiljö. Vidare arbete och konkretisering av åtgärder sker dock i kanalmursupprustningens kommande genomförandestudier.

Stadslivsstråk är en benämning inom översiktsplanen på stråk som ska kunna omhänderta stora flöden av människor och bidra till stadslivet



Geografisk avgränsning av stadsmiljöplan innanför Vallgraven

Syfte, mål och avgränsning

Syfte och mål

Förstudiens syfte är att redovisa en planeringsinriktning och ge förslag på principiell utformning av Åkareplatsen och Drottningtorget. Förstudien ska ligga till grund för kommande detaljplaner samt berörda projekt och program. Studien ska beskriva möjligheterna och effekterna av att inlemma en ny spårväg och nya hållplatser i området. Konsekvenserna för lägespotentialen i ett större område, samt hur platsernas utformning påverkas av en omläggning av spårvägen görs.

Förstudien ska dels vara ett underlag för kommande planeringsbeslut, i första hand Allélänken etapp 2, dels ses som en konkretisering av stadsutvecklingsprogrammet för Centralenområdet avseende de berörda platserna.

Studien ska resultera i principiell utformning av området när en ny spårväg och hållplatser ansluter till platsen. Utöver spåren och bytespunkten ska även övriga tänkta ytor illustreras, såsom möjliga platsbildningar och exploateringar. Centrala frågeställningar är bland annat avvägning mellan trafikala anspråk och andra anspråk samt avvägning mellan olika trafikslags framkomlighet.

Remissvaren på förstudien kommer ligga till grund för slutligt förslag på strategisk inriktning för platsernas utformning och funktion.

Avgränsning

Geografisk avgränsning

Förstudien omfattar på nästa sida illustrerat geografiskt område. Avgränsningen inkluderar Åkareplatsen och Drottningtorget, med bangården som den norra gränsen och kanalen som utredningsområdets södra. I väster är gränsen för utredningen Nordstan och i öster Odinsgatan. Förstudiens geografi överensstämmer med utpekad utredningsområde inom stadsutvecklingsprogram för Centralenområdet.

Polhemsplatsen och Åkareplatsen kommer i förstudien benämnas Åkareplatsen. Historiskt har platserna varit åtskilda, både funktionellt och utformningsmässigt, men har idag flutit samman. Av praktiska skäl används Åkareplatsen genomgående som benämning.

Tematisk avgränsning

Förstudien presenterar möjliga förslag på principiell utformning för det berörda området, efter det att en ny spårväg kommit på plats. Utöver spårvägens tänkta lokalisering och utbredning ska även andra anspråk och funktioner beskrivas och bedömas.

I förstudien beskrivs bland annat möjliga exploaterbara ytor, spårvägssträckning inklusive hållplatser, stråk för fotgängare och cyklister, platsbildningar samt grönytor. Beskrivelsen görs på en översiktlig nivå, då syftet med förstudien inte primärt är att ta



**Förstudien
redovisar en
planeringsinriktning
och möjliga stads-
byggnadsförslag för
Åkareplatsen och
Drottningtorget**

fram en detaljerad utformning av platserna, utan att presentera olika scenarier för hur stadsrummen kan utvecklas givet att spårväg ansluter.

Det antas i förstudien att inget intrång i befintliga fastigheter eller i Trafikverkets bangård görs. Det innebär bland annat att Västgötabanans stationshus står kvar. I förstudien för spårväg i Alléstråket skisseras på lösningar som innebär att stationshuset rivs alternativt att spår på Trafikverkets bangård tas i anspråk för att möjliggöra en triangelhållplats. I de förslag som presenteras är en förutsättning att både bangård och fastigheter lämnas opåverkade.

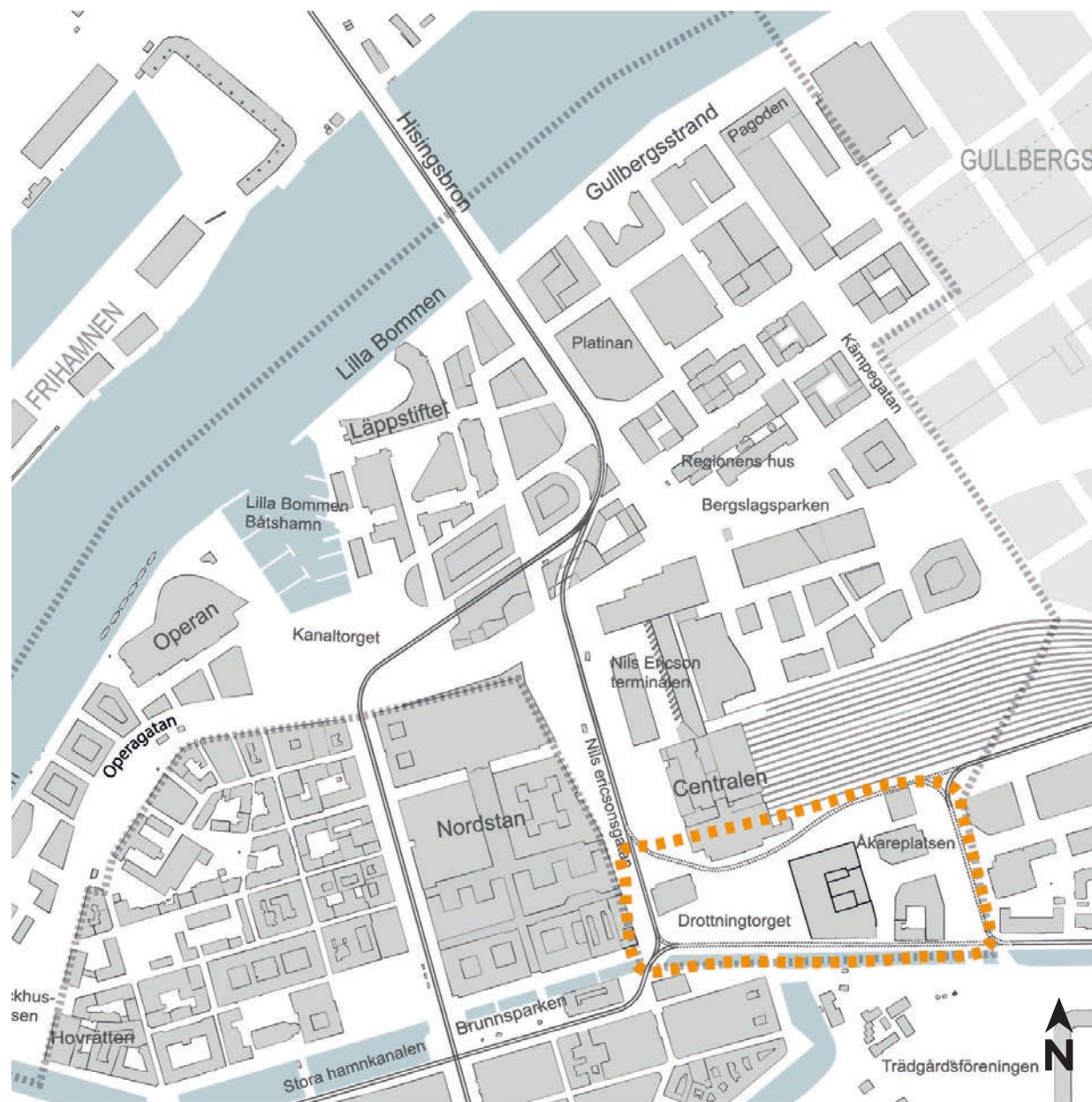
Vidare behöver dagens Stampbroar rivas och nya byggas för att spårväg ska kunna komma över kanalen. Dagens Stampbroar är för kupade, och kan

därför av spårtekniska skäl inte nyttjas. I förstudien har ingen alternativ lokalisering eller sträckning av Stampbroarna studerats, men i beskrivningen av vidare arbete berörs möjligheten till återställning i enlighet med den historiska lokaliseringen.

Förslagen har vissa andra gemensamma nämnare, bland annat avseende framkomlighet för bil- och busstrafik. Detta har inte varit utgångspunkter för utformning, utan en konsekvens av prioritering av kvaliteter och anspråk. Gemensamma förutsättningar och skälen till dessa beskrivs utförligare under kapitlet om respektive förslag.

Utgångspunkt för spår- vägutformning:

- Allélinken byggs och ansluter till snabbspåret vid Åkareplatsen
- Hållplatser etableras vid Åkareplatsen
- Spårvägen på Stampgatan, öster om Åkareplatsen flyttas och läggs i Ullevigatan
- Dagens Stampbroar rivs och nya, anpassade för spårväg, anläggs
- Dagens vändmöjligheter vid Drottningtorget finns kvar, vilket innebär viss anpassning av vändslangan i förslagen där spåren flyttas norr om Posthotellet



Utredningsområde för förstudien (orange) i förhållande till Centralenområdets avgränsning (svart)

Mål för stadsutveckling

Göteborgs kommunfullmäktige antog i maj år 2022 en ny översiktsplan. Översiktsplanen beskriver hur kommunens mark och vatten ska användas på lång sikt. Det övergripande målet i översiktsplanen är att skapa en hållbar stad. För att nå målet har tre strategier lyfts fram och prioriterat: att planera för en nära, sammanhållen och robust stad. De tre strategierna kompletterar varandra och ska användas tillsammans.

Idag är den historiska stadskärnan tillsammans med delar av innerstaden uppbyggt som ett centralt affärsdistrikt. Den goda tillgängligheten nationellt och regionalt runt Centralstationen har skapat ett kommersiellt läge med en koncentration av handel och arbetsplatser där exempelvis bostäder inte kunnat konkurrera. Följden har blivit att stadsmiljöer tömda på liv efter verksamheternas stängningsdags har vuxit fram.

I den tillväxtfas som staden befinner sig i är detta planeringsideal inte längre hållbart. En koncentrerad kärna kräver transporter och om fler personer ska kunna få plats och verka behöver stadskärnan vidgas, och innehållet diversifieras.

Målet om en vidgad stadskärna återspeglas på flera sätt i översiktsplanen. För innerstaden lägger översiktsplanen fram ett antal utvecklingsinriktningar som är av särskild betydelse för att skapa en hållbar utveckling och balans. De utvecklingsinriktningar som bedöms ha bäring på förstudien är följande.

- Uppgradera kollektivtrafiken för att skapa närhet och potential
- Ta vara på potentialen i noder och stråk
- Utveckla och bind samman den blågröna strukturen

I centrala Göteborg finns redan idag regionens bästa tillgänglighet till bland annat kommersiell och offentlig service, och även regionens största koncentration av arbetsplatser. Fler noder som sprider de regionala flödena är av vikt för att avlasta området vid Centralstationen och Brunnsparken. I anslutning till nya noder uppstår ett tryck på utveckling av service och arbetsplatser, och för att noderna ska kunna nå full potential krävs uppkoppling mot det befintliga gatunätet och att noderna knyts till omgivande stad.

Kollektivtrafiken är en viktig nyckel för att skapa nya attraktiva noder, men kollektivtrafiken behöver i innerstaden samspela med gång- och cykeltrafik, och bidra till en omsorgsfullt gestaltad livsmiljö. Snabba kollektivtrafikstråk genom innerstaden är både en tillgång och en utmaning, då de både skapar tillgänglighet och barriärer. Kollektivtrafikens framkomlighet och hastighet behöver därför anpassas till stadsmiljön.

Innerstaden är det område i Göteborg där det råder störst brist på ekosystemtjänster. Den blågröna strukturen behöver utvecklas, och ett sätt att göra det på är att skapa sammanhängande blågröna stråk, det vill säga gröna stråk för gång och cykel knutna

till vattendrag. Blågröna stråk har potential att bli leverantörer av ekosystemtjänster, men saknas idag helt eller delvis längs många vattendrag. Genom att utveckla fler blågröna stråk som länkar i stadens gång- och cykelvägnät kommer fler människor att använda dem, både för rekreation och för att förflyta sig i, samtidigt som stadens biologiska mångfald stärks och fler ekosystemtjänster skapas.

Markanvändningskarta

I översiktsplanens markanvändningskarta för förstudiens utredningsområde finns ett antal utpekade funktioner och värden beskrivna:

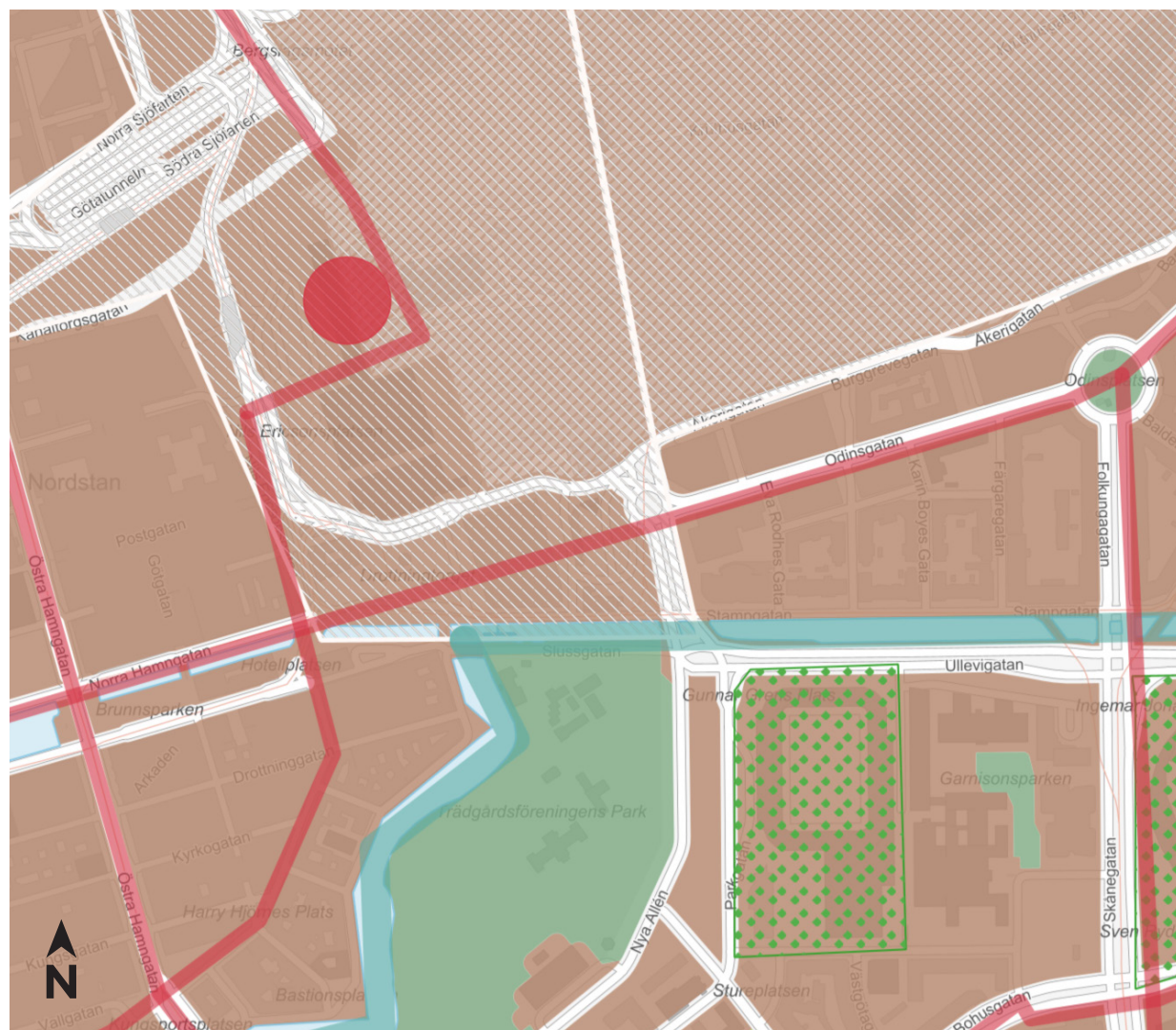
- Stadskärna
- Omvandlingsområde
- Stadslivsstråk
- Blågrönt stråk

Åkareplatsen och Drottningtorget är en del av stadskärnan och rekommendationen enligt översiktsplanen är att stadskärnan ska kompletteras för att skapa en väl avvägd blandning mellan bostäder, service och arbetsplatser. Tillgängligheten för fotgängare och cyklister ska stärkas och kollektivtrafiken ska anpassas till omgivande stadsmiljö. Vid förändringar ska hänsyn tas till den befintliga bebyggelsens karaktär och kulturhistoriska innehåll.

Utredningsområdet är också en del i centralens omvandlingsområde, där även platserna norr om bangården ingår. Omvandlingsområdet beskrivs ha ett lågintensivt markutnyttjande och är mestadels bestående av verksamheter. Markanvändningen behöver därför förändras till tät blandad stadsbebyggelse.

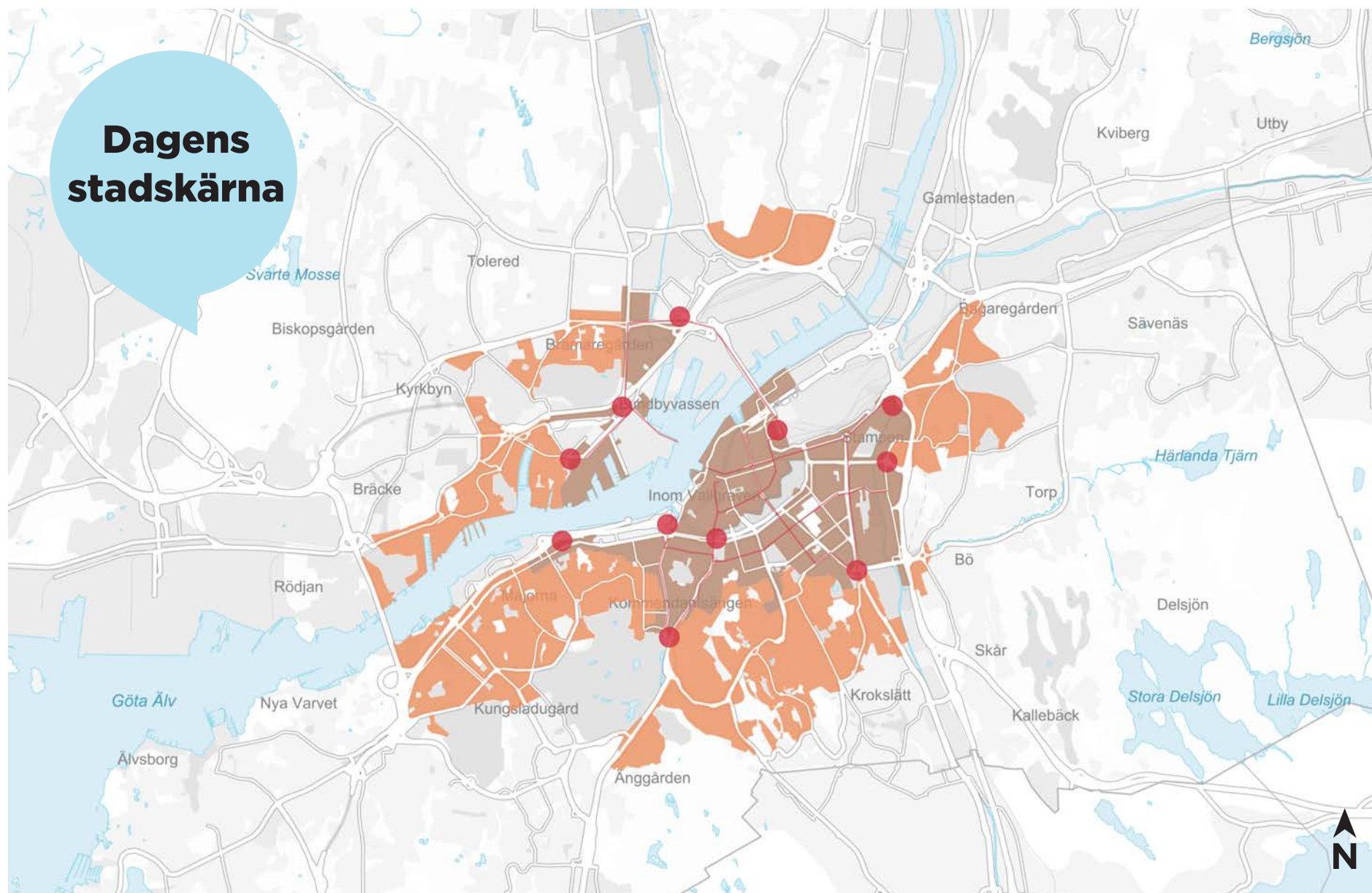
Inom utredningsområdet finns ett utpekat stadslivsstråk som sträcker sig längs norra sidan av Stora Hamnkanalen och vidare mot Odinsgatan och Friggagatan. Stadslivsstråks syfte är att kunna omhänderta stora flöden av människor samt stärka och utveckla stadslivet. För det aktuella stadslivsstråket beskrivs att Norra Hamngatan behöver omorganiseras från trafikala ytor till vistelse och plats för gång- och cykel, med hänsyn tagen till kulturmiljövärden. Stråket ska ansluta dels mot älven genom en gång- och cykelbro, dels mot Odinsgatan samt det blågröna stråket invid Ullevigatan och Fattighusån. Gång- och cykelkopplingarna mellan Odinsgatan och Drottningtorget behöver stärkas i samband med utveckling av Polhemsplatsen.

Slutligen är stråket längs Fattighusån beskrivet som ett befintligt blågrönt stråk i innerstaden. Detta stråk behöver värnas och utvecklas, bland annat genom stärkandet av gång- och cykelförbindelser och genom att tillföra vistelsevärden. Det blågröna stråket längs Fattighusån är otillgängligt till följd av dels den hårt trafikerade Ullevigatan, dels spårvägen längs Stampgatan. Stråket bedöms ha potential att utvecklas genom att tillgängliggöras och aktiveras, i syfte att skapa en sammanhängande promenad nära ån, med platsbildningar som möter vattnet.



Utdrag ur markanvändningskartan, översiktsplan för Göteborg

	Stadskärna		Stadslivsstråk		Park
	Omvandlingsområde - Centralområdet/Gullbergsvass		Nod för stadsutveckling		Blågrönt stråk

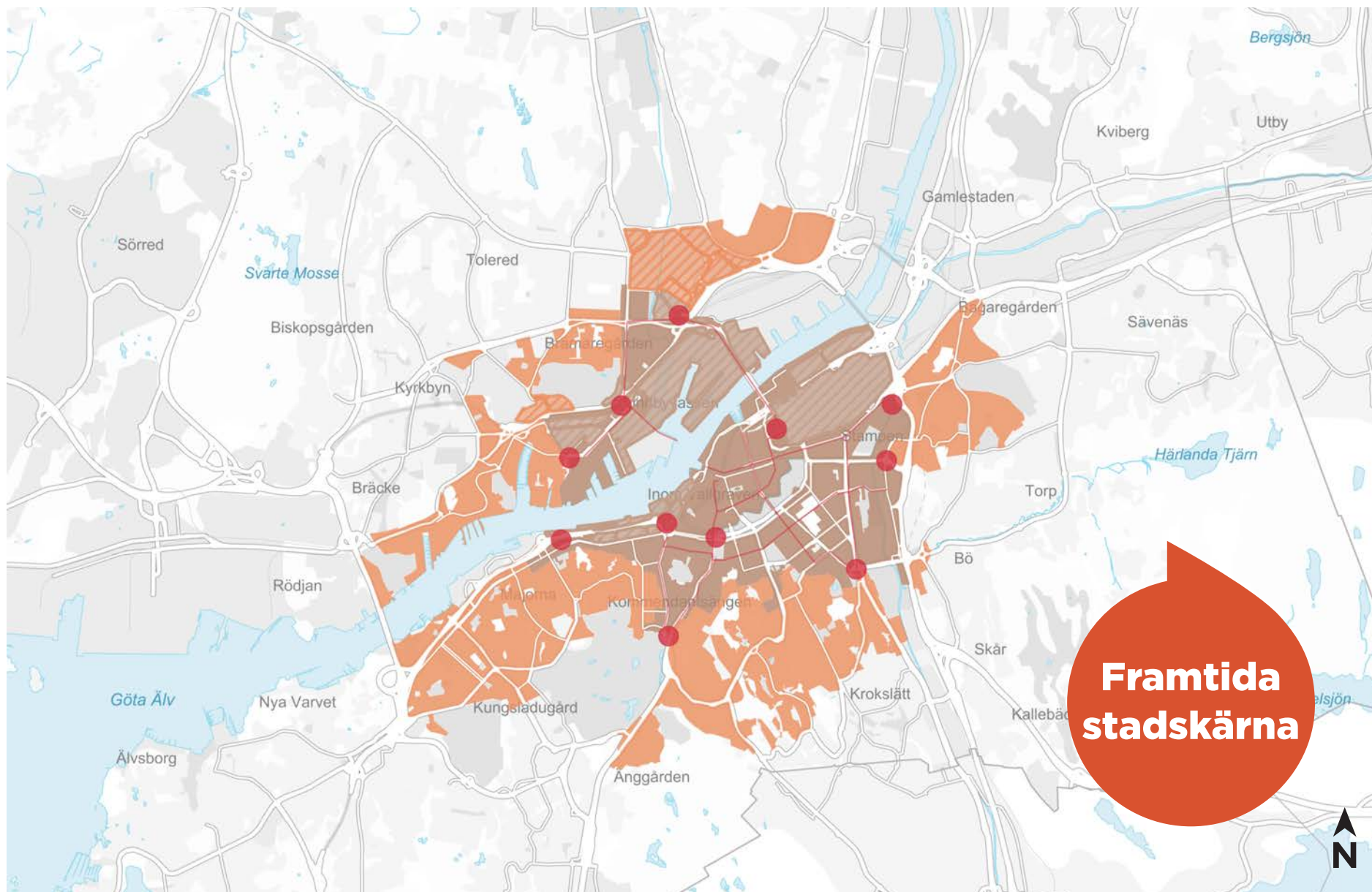


Dagens stadskärna, utvidgade innerstad samt noder för stadsutveckling

Befintlig stadskärna

Nod för stadsutveckling

Utvidgad innerstad



Framtida stadskärna

Framtida stadskärna, utvidgade innerstad samt noder för stadsutveckling

Befintlig stadskärna

Nod för stadsutveckling

Utvidgad innerstad

Läges- och platsanalys

Historiskt har det som idag är Göteborgs innerstad varit en befästning med fem portar in till den befästa staden. Topografin skapar barriärer i den västra delen av befästningen och bildar de radiella stråk utanför vallgraven som letar sig in till stadskärnan. Spårvägssystemet följer i hög utsträckning de radiella stråken och kopplar stadsdelarna söder om älven till innerstaden och den historiska stadskärnan. De radiella spårvägsstråken möts i ett nav i Brunnsparken och Drottningtorget.

När centralstationen etablerades var den lokaliserad i utkanten av staden. Gullbergsvass var tidigare ett logistikområde vid centralstationens baksida, vilken försörjts av biltrafik från leden.

Även idag kan Drottningtorget och Åkareplatsen delvis ses som liggande vid innerstadens rand. Bangårdens och älvens barriärverkan samt Gullbergsvass glesa struktur innebär att stadsväven får ett abrupt slut vid platserna, något som bilden bredvid över den stadsmässiga integrationen i centrala Göteborg illustrerar.

De stadsmässiga stråken avbryts på motsvarande sätt som stadsväven. Alléstråket och Odinsplatsen har potential till att utgöra uppsamlade gator och stråk, men slutar tvärt vid bangården respektive Posthotellet.

Den gata som genhetsmässigt redan idag bedöms vara ett viktigt stråk är Stampgatan/Norra Hamngatan. I realiteten är dock stråket otillgängligt då gångtorna är smala och cykelmöjligheterna obe-



1856 års utvidgningsplan för Göteborgs stad, centralstationen markerad, källa: Göteborgs utvidgade innerstad



Genhetsanalys centrala Göteborg, 2 km, stadsformsmodeller



Stadsmässig integration i centrala Göteborg, integrationsanalys 3,5 km, stadsformsmodeller

fintliga. Vid borttagande av spår och skapandet av ett stadslivstråk skulle potentialen kunna realiseras.

Barriärer, gles bebyggelsestruktur samt avsaknaden av bostäder, med undantag från östra delarna av Stampenområdet, innebär ett icke-existerande stadsliv under stora delar av dygnet. Detta kommer till viss del att förändras med Västlänkens tillkomst och den planerade bebyggelsen norr om bangården. Inom det som benämns Centralenområdet beräknas 20 000 arbetsplatser och 2 000 bostäder tillkomma, vilket får till följd att tätheten, sett till boende och arbetande, blir betydligt högre än idag. Detta kommer föranleda en tyngdpunktsförskjutning, i centrala Göteborg, från dagens relativt koncentrerade täthet, med Brunnsparken som nav, till ett större område där Västlänkens stationsuppgångar blir konkurrerande nodpunkter.

En stor utmaning blir emellertid hur Drottningtorget och Åkareplatsen ska kunna samspela med den planerade exploateringen och tyngdpunktsförskjutningen. Bangårdens lokalisering begränsar rörelsemöjligheterna, och det finns en påtaglig risk för att Centralenområdet riskerar att bli något av en isolerad enklav.

Ser man mer detaljerat på Åkareplatsen och Drottningtorget finns flera karaktärsegenskaper och uttryck som behöver bevaras och tillvaratas. Inom förstudiens utredningsområde är bland annat Drottningtorgets öppna knutpunkt inramad av kanalen, samt Stampens kilformade planmönster i ett rutnät, stadspartier som skapar en sammansatt helhetsmiljö.

Stråket längs Fattighusån är betydelsefullt att värna

och utveckla, då det både kan erbjuda upplevelse och utgöra en entré till området innanför Vallgraven.

Upplevelsemässigt är både Åkareplatsen och Drottningtorget idag trafikalt dominerade stadsrum, dock i olika utsträckning. Bil- och busstrafikens framkomlighet präglar hela Åkareplatsen, medan Drottningtorgets frirum skärs av på norra och södra sidan av torget genom trafikala anspråk.

De mjukare trafikrum som finns är ytterst fragmenterade. Som exempel är ytan på baksidan av Posthotellet att kategorisera som mjuktrafikrum, men då stråket saknar koppling och sammanhang är

det svårutnyttjat och ger högst begränsat bidrag till upplevelsen av platsen. Det frirum, det vill säga ytor för bland annat vistelse, som existerar är framförallt Drottningtorget, vars öppenhet är viktig att värna.

Den motoriserade trafikens dominans illustreras väl på bilden nedan, där ytor för körbanor och spår tar den största delen av området i anspråk, med undantag från just Drottningtorget. Avsaknaden av sammanhängande och gena stråk för fotgängare och cyklister blir också tydligt, liksom det stora antalet refuger som är ett resultat av motortrafikens utbredning.

-  Gångbana
-  Kombinerad GC
-  Cykelbana
-  Körbana
-  Refug/sidoområde
-  Hållplats
-  Kollektivtrafik körfält



Ytskiktskarta, som illustrerar fragmenterade stadsrum och ologiska stråk för fotgängare och cyklister vid Åkareplatsen och Drottningtorget

Åkareplatsen och Polhemsplatsen

Historiskt har Åkareplatsen och Polhemsplatsen varit två mindre separata, tydligt definierade stadsrum, delvis avgränsade av ett kvarter som inte längre finns kvar. Polhemsplatsen, lokaliserad i söder, var en förlängning av Nya Allén och de dåvarande broarnas placering skapade en anslutning från platsen över kanalen.

Åkareplatsen utgjorde en port till stadskärnan från Odinsgatan. Platsen hade en tydligt rundad form som skapade en platsbildning.

Idag är Åkareplatsen och Polhemsplatsen mindre av en plats i en rumsligt stadsmässig kontext, utan ett område bestående av gator, diagonala spår, obebyggda och outnyttjade ytor samt mindre platser och byggnader. Stadsrummet, som historiskt bestod av definierade platser, flyter idag ut söderut.

Huvudstråken till platsen är från Nya Allén samt Odinsgatan, och stråken sammanfaller vid Odinsgatans mynning. Odinsgatans stråk är den tydligaste entrén, men i och med utformningen upplevs ankomsten till platsen mest som ett avbrott i stadsmiljön och stadsstrukturen. Entrén från Burggrevegatan i nordväst respektive Parkgatan/Nya Allén/Ullevigatan i sydöst är otydliga.

Ytan erbjuder god visuell kontakt med omgivande delområden, men det är oklart både hur man tar sig dit och hur man ska röra sig, framförallt som fotgängare och cyklist. De fysiska kopplingarna är begränsade till följd av omgivande barriärer.

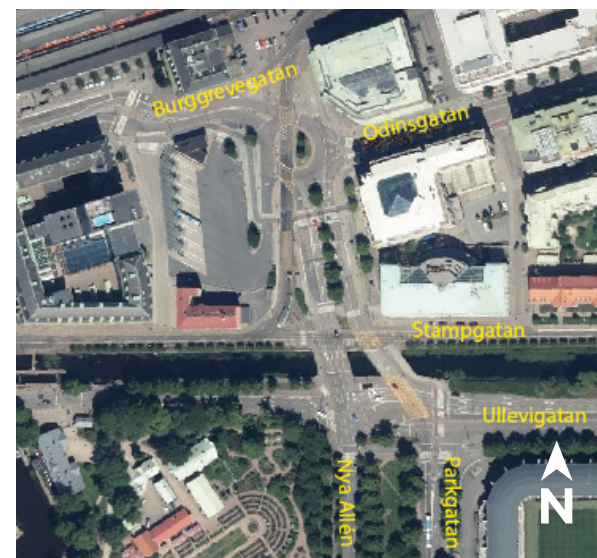
Platsen domineras idag av trafik, både till upplevelsen och sett till markanvändningen, vilket i stor utsträckning beror på att utformningen optimerats för respektive trafikslag. Broarna över Fattighusån, vilka i sin nuvarande form och sträckning tillkom efter år 1970, ansluter utifrån bilarnas och bussarnas principer och logik. Den gående och cyklisten underordnas och leds via fragmentariskt utplacerade "stepping stones" mot centralstationen och Stampgatan. Att trafiken korsar i diagonala rörelsemönster skapar ytterligare osäkerhet kring hur man ska röra sig som fotgängare. De diagonala trafiklösningarna innebär även att oanvändbara restytor skapas. Upplevelsen förstärks av platsens ljudmiljö.

Den ursprungliga trädraden längs Fattighusån finns kvar men är den enda resten av det stadsrum som ledde in till den ursprungliga Drottningporten i gatans förlängning. På själva Åkareplatsen och Polhemsplatsen finns viss vegetation i form av ett dussintal halvstora träd, vilket förmildrar trafikmiljön något. Träden definierar dock varken en plats eller ansluter till Odinsgatans alléer, utan förstärker snarast trafikens riktning.

Längs Polhemsgatans östra sida och utmed Odinsgatan finns flera aktiva bottenvåningar och något större entréer med vistelse- och mötesytor framför. Här, liksom utmed Posthotellets östra och södra fasad samt längs centralstationens södra sida, finns potential för utveckling av ytterligare visteytor.



Åkareplatsen och Polhemsplatsen 1960, flygfoto Göteborgs stad



Åkareplatsen och Polhemsplatsen 2022, flygfoto Göteborgs stad

Drottningtorget

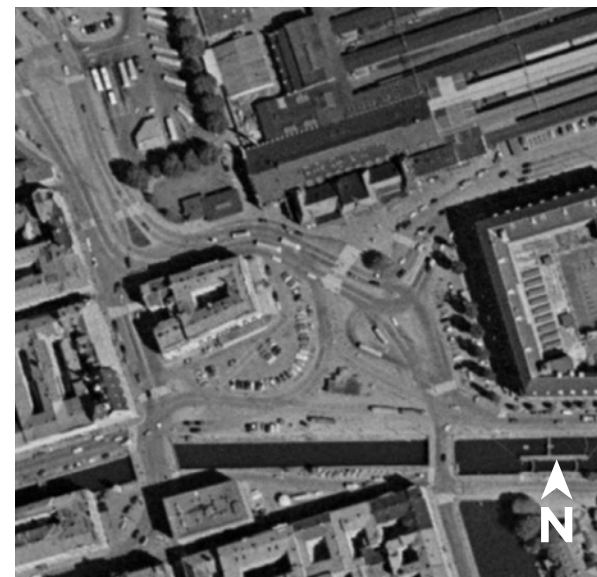
Drottningtorget är till sin karaktär ett representativt torg, kantad av äldre byggnader präglade av höga arkitektoniska anspråk. Byggnaderna ramar in och förstärker torget och platsen. Centralstationen framträder som ett huvudmotiv med tydlig axelverkan, och stationsentrén utgör, både funktionellt och rumsligt, en entré till Göteborg. Stationen som huvudmotiv är av avgörande kulturhistorisk betydelse då den speglar hur man på 1850-talet ville understryka järnvägens roll. Siktlinjerna mot Stora Hamnkanalen är av särskild vikt då den kopplar Drottningtorget till den historiska stadskärnan. Axelverkan har delvis försvagats genom senare tillskott på torget, och bedöms därför känslig för ytterligare visuella förskjutningar.

Till skillnad från Åkareplatsen och Polhemsplatsen har Drottningtorget historiskt varit en trafikdominerad plats, och i högre utsträckning så än idag. På 1960-talet inhyste torget stora biltrafikflöden, vilka även gick diagonalt över platsen. Idag är torget relativt fredad från biltrafik, förutom ett högtrafikerat bilstråk framför centralstationens entré. Platsen framför entrén är också mindre idag, vilket är en följd av att genhet för biltrafiken prioriterats.

Drottningtorget definieras rumsligt av omgivande bebyggelse. Väster om torget finns östra Nordstans sammanhängande och relativt slutna stadsfront. Norr breder Centralstationens huvudentré ut sig på längden och öster om torget finns det gamla Posthusets monumentala entréfasad. Hotell Eggers fristående byggnad underordnar sig den större platsen och förstärker passagen in mot Stora Hamnkanalen där Drottningporten en gång stod.

Det som idag skapar liv och rörelse över torget är i första hand den stora mängden fotgängare mellan spårvagnshållplatsen och centralstationens entré. De stora fotgängarvolymerna innebär att Drottningtorget är en plats på vilken man exempelvis stämmer träff och där det förekommer manifestationer av mindre slag. Vid själva torget finns emellertid få målpunkter och avståndet mellan omgivande byggnader är långt, vilket kan förstärka känslan av att torget är en plats man passerar snarare än uppehåller sig vid.

Den västra fasaden utmed posthotellet utmärker sig med stora vistelse- och mötesytor, och är den del av Drottningtorget som framförallt bidrar med liv och rörelse. Fattighusån är, trots sin utbredning, ett dolt inslag i stadsrummet. Det beror bland annat på att ån kantas av trafik på ömse sidor, och därför är svårtillgänglig. Som fotgängare kommer man inte tillräckligt nära för att ta del av vattenspegeln.



Drottningtorget 1960, flygfoto Göteborgs stad

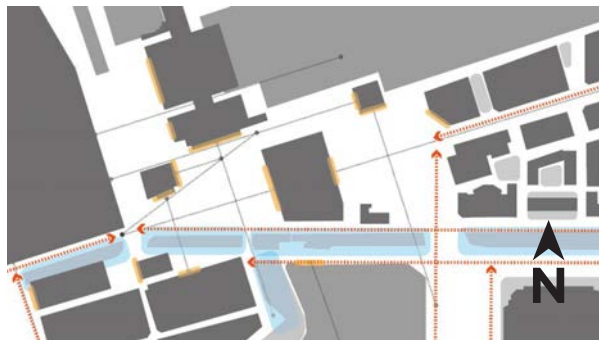


Drottningtorget 2022, flygfoto Göteborgs stad

Övergripande intentioner och utgångspunkter

Utifrån platsanalysen kan konstateras att båda stadsrummen har olika typer av utmaningar, värden att bevara och potentialer att utveckla. För Åkareplatsens del behöver dagens utspridda, odefinierade och trafikdominerande plats ersättas av en tydligare rumslig struktur där möjligheten att färdas till fots och med cykel stärks. Drottningtorget har större befintliga värden, och torgets öppna kvaliteter behöver bevaras och stärkas.

Allélänkens tillkomst innebär nya utmaningar, framförallt för Åkareplatsen och Polhemsplatsen, där spår och hållplatser är tänkta att landa. För att Allélänken ska få önskvärd kapacitetsstärkande effekt i spårvägssystemet behöver spårvägen ha god framkomlighet, och byten kunna ske effektivt. Samtidigt ska ytterligare barriärer på platsen undvikas och knutpunkten behöver bidra till, snarare än motverka, stadslivet.



Huvudstråk och axlar att bevara och utveckla

Idag är Åkareplatsen och Polhemsplatsen trafikalt dominerade stadsrum, som snarare är ett avbrott av stadsstrukturen än ett tillskott till den samma. Nya bygggrätter behöver därför bygga vidare på kvartersstadens principer. Stampens kvartersstruktur och Odinsgatas stadsmässiga gata ska inte, som idag, brytas av trafikala anspråk, utan landa i en naturlig platsbildning. Stråken för fotgängare behöver bli tydligare och det ska finnas en logik i hur man tar sig till och genom platsen till fots och med cykel. För att möjliggöra detta behöver biltrafikens framkomlighet underordnas, och ytor för biltrafik omdanas.

Siktlinjer från Alléstråket samt Stampen behöver säkerställas, och entréerna till Polhemsplatsen och Åkareplatsen behöver utvecklas. Tillkommande spårvagnsanspråk och knutpunkter ska bidra till platsen och möjliggöra platsbildningar. Lokalisering av hållplatser behöver underlätta logiska rörelser till fots. För att säkerställa att platsen, och en framtida knutpunkt, inte blir introvert och otrygg behövs fler aktiva bottenvåningar samtidigt som nya ytor för vistelse skapas. Tillkommande exploatering vid Åkareplatsen kan bidra till att rama in knutpunkten, ge platsen ett större sammanhang och skänka större trygghet.

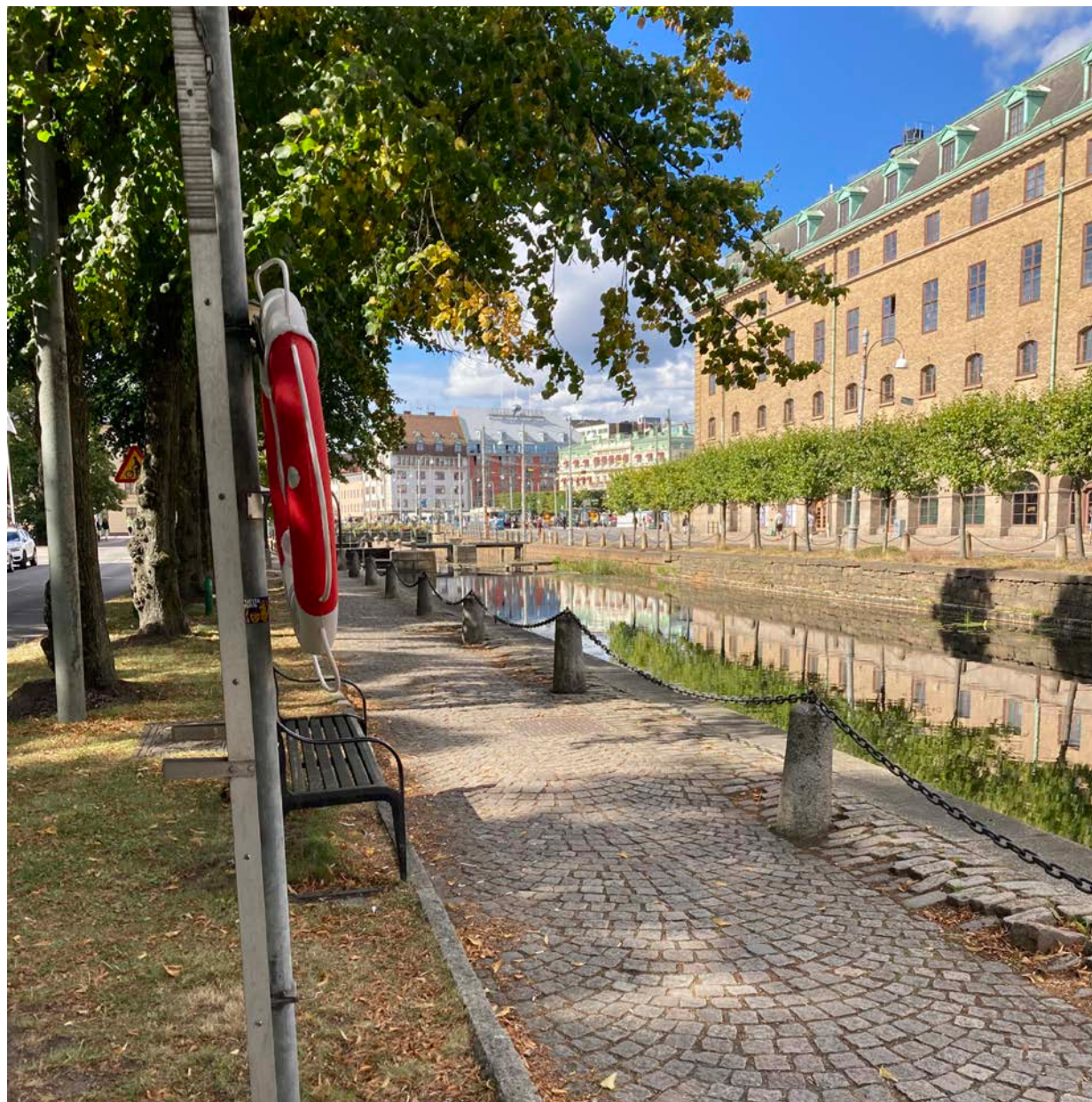
Kanalstråkets blågröna kvaliteter ska värnas och utvecklas, och tillgängligheten till dessa stärkas, vilket

Intentioner i 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

beskrivs i bland annat översiktsplanen. Tillgängligheten till Stora Hamnkanalen och Fattighusån, som idag är begränsad på grund av spårvägens och hållplatsernas lokalisering, kan stärkas när knutpunkten i hög utsträckning flyttas till Åkareplatsen.

Drottningtorget har viktiga kvaliteter som behöver värnas och utvecklas. Den öppna torgytan, siktlinjerna mot kanalen samt centralstationens funktion som entré till innerstaden är av betydelse att säkerställa. Centralstationen är idag delvis otillgänglig till följd av den trafikala barriären (fyra körfält för bil samt buss). Utgångspunkten behöver därför vara att minska barriären och utöka ytorna för fotgängare och cyklister.



Blågröna kvaliteter längs Fattighusån

Förslag

I det här kapitlet presenteras tre förslag där spår och hållplatser utformas och lokaliseras på olika sätt. Spårens och hållplatsernas placering och antal får i sin tur konsekvenser för övriga anspråk och kvaliteter. Utgångspunkten för förslagen har varit att tidigare beskrivna intentioner i så hög utsträckning som möjligt ska kunna förverkligas.

Förslagen presenteras på en övergripande nivå. Det som redovisas är principer och intentioner för hur platserna ska utvecklas givet att en ny spårväg från Alléstråket tillkommer och nya hållplatser etableras. Förslagen behöver förfinas och vidareutvecklas, bland annat utifrån inkomna remissvar. Detaljerad utformning av gatu- och stadsrum föreslås utredas närmare i nästa skede, efter ställningstagande kring förslagets utformning fattats. Bakomliggande intentionerna behöver dock vara bärande i nästkommande skeden.

Allélänkens tillkomst och anslutning är en central förutsättning för förstudien. Hållplatser är tänkta att anläggas vid Åkareplatsen, för att för att tillgängliggöra området vid centralstationen och för att möjliggöra byten.

Utgångspunkten för samtliga förslag är att integrera spåranläggningen så långt det är möjligt i befintlig stadsstruktur. Detta görs dels genom att förlänga Odinsgatans rumsaxel över Åkareplatsen in mot Posthotellet dels genom att föreslagen bebyggelse linjerar med befintliga strukturer.

Förslagen bygger på en balans mellan ny exploate-

Gemensamma nämnare för förslagen:

- Allélänken ansluter från Parkgatan till snabbspåret vid Åkareplatsen
- Hållplatser anläggs vid Åkareplatsen
- Spårväg etableras i Ullevigatan och befintliga spår längs Stampgatan tas bort
- Integrering av spåranläggning i befintlig stadsstruktur
- Balans mellan ny exploatering och öppna stadsrum
- Busstrafik mellan Stampen och Nils Ericsonsgatan minskar i omfattning
- Biltrafik mellan Stampen och Nils Ericsonsgatan begränsas, angöring till fastigheter tillgodoses
- Busshållplats och taxiangöring vid Centralstationen utgår, platsbildning skapas

ring och öppna stadsrum. Byggnadernas placering och stadsrummets utbredning hjälper till att skapa tydligt definierade stadsrum och syftar till att stödja fotgängares rörelsemönster och visuella orienterbarhet.

I samtliga förslag redovisas en platsbildning kallad Perrongplatsen, mellan Centralstationen och Posthotellet. Perrongplatsen blir möjlig vid minskning av dagens buss- och biltrafik, och en förutsättning är att taxiangöringen flyttar. Vid platsen finns potential för levande bottenvåningar, som kan dra nytta av flödet av människor mellan Centralstationen och Åkareplatsen. Perrongplatsens öppenhet gör det möjligt för resenärer från centralstationen att genom siktlinjer orientera sig mot Åkareplatsen eller Drottningtorget. Förutsättningarna för borttagande

av taxiangöring behöver dock utredas vidare då Västgötabanans stationshus har servitut för tillfart genom området. Vidare äger Jernhusen en del av marken i området, och dialog med fastighetsägaren om lämplig utveckling måste därför föras. Taxiangöring på södra sidan av bangården behöver sannolikt tillgodoses på annan plats, exempelvis vid vändytan vid Nils Ericsonsplatsen.

Allélänkens tillkomst får till följd att spår och spårvagnshållplatser kommer att ianspråkta stora delar av Åkareplatsen. Som en konsekvens behöver dagens stora busstrafikvolym minskas i omfattning. Busstrafiken antas därför få nya körvägar, via framförallt Bangårdsförbindelsen, vilken föreslagits lokaliseras vid Odinsplatsen. Viss busstrafik bedöms fortsättningsvis kunna trafikera området, via dagens

körväg framför Centralstationen. I förslagen Fyrspår och Triangel, där spårväg trafikerar samma snitt, antas att busstrafiken färdas i körbara spårvagnsspår.

Genomgående biltrafik mellan Åkareplatsen och Nils Ericsonsplatsen föreslås minska kraftigt. Angöring till Centralstationen och Posthotellet tillgodoses, men till följd av begränsat tillgängligt utrymme och spårvägens tillkommande anspråk bedöms biltrafikflödena behöva bli betydligt lägre än idag. I prioritering mellan anspråk bedöms kollektivtrafiken, samt fotgängare och cyklister, möjlighet att röra sig i området vara av större betydelse än biltrafikens framkomlighet. Viss biltrafik kan silas genom Drottningtorget, men då på låg- eller gångsfartsområden där andra trafikslag har högre prioritet. I förslag Befintligt finns större möjligheter för bil- och busstrafik att nyttja dagens körvägar, då spårväg inte lokaliseras i sektionen.

I samtliga förslag antas att spåren längs Stampgatan, öster om Åkareplatsen, tas bort och ersätts med spår i Ullevigatan. I förslag Triangel och Fyrspår antas att även spåren vid Drottningtorget och Norra Hamngatan tas bort, och ersätts med spår norr om Posthotellet. Syftet är att skapa ett sammanhängande stadslivsstråk längs den norra sidan av kanalen, från Stampgatan och fram till cykelbron. Detta går i linje med intentionerna i stadsmiljöplanen för Vallgraven samt i inriktningsbeslutet för kanalmursrenoveringen.



Bild på Burggrevegatan där perrongplatsen kan skapas.

Förslag Befintligt

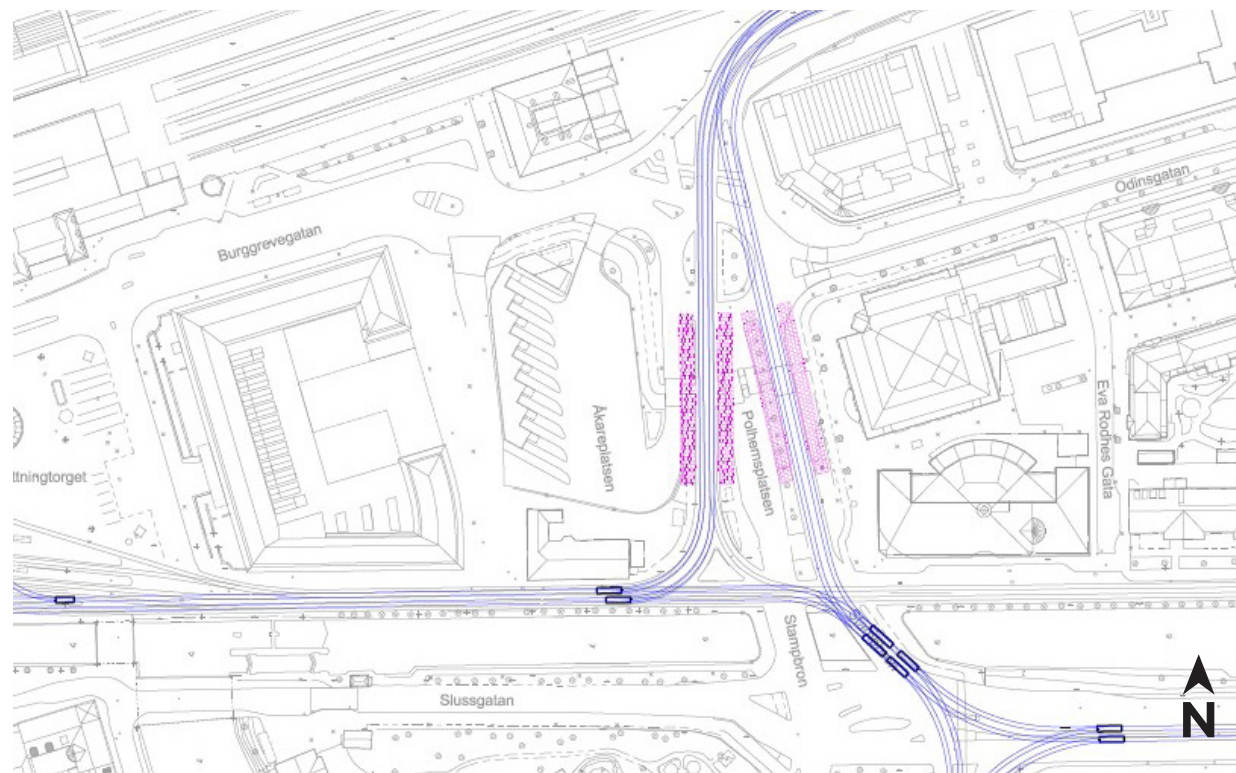
Ett alternativ till en större ombyggnad är att nyttja befintliga spår vid Åkareplatsen och Polhemsplatsen. Idag är spåren mellan Drottningtorget och snabbspåret placerades diagonalt över Åkareplatsen. Om Allélänken ansluter via en ny östlig Stampbro kan en lösning med dubbla hållplatslägen, liknande Järntorget, skapas.

Lösningen förutsätter att hållplatser etableras vid Åkareplatsen, dels längs befintliga diagonala spår dels längs de nya spåren som ansluter från Parkgatan.

Hållplatserna i förslaget föreslås lokaliseras söder om Odinsgatan för att möjliggöra för fotgängare att enkelt fortsätta över Åkareplatsen. Siktlinje och stråk från Odinsgatan säkras genom att hållplatserna lokaliseras söder om gatan.

Förslaget Befintligt skapar möjligheter till exploatering väster om de nya hållplatserna. De nya hållplatserna kan på så sätt integreras i befintlig stadsstruktur. En resenärsfunktion kan inrymmas i den södra byggnaden. Det i översiktsplanen utpekade stadslivssträket får sin fortsättning, från Odinsgatan norr om Posthotellet och via Perrongplatsen.

Gaturummet bakom Posthotellet föreslås vara ett grönt stråk, som visuellt binds samman med Trädgårdsföreningen på andra sidan kanalen. I förslaget ligger befintligt spår kvar mellan Drottningtorget och Åkareplatsen, vilket gör att utrymmet för att utveckla ett stadslivsstråk här är begränsat.



Principiell spår- och hållplatsutformning i förslag Befintligt

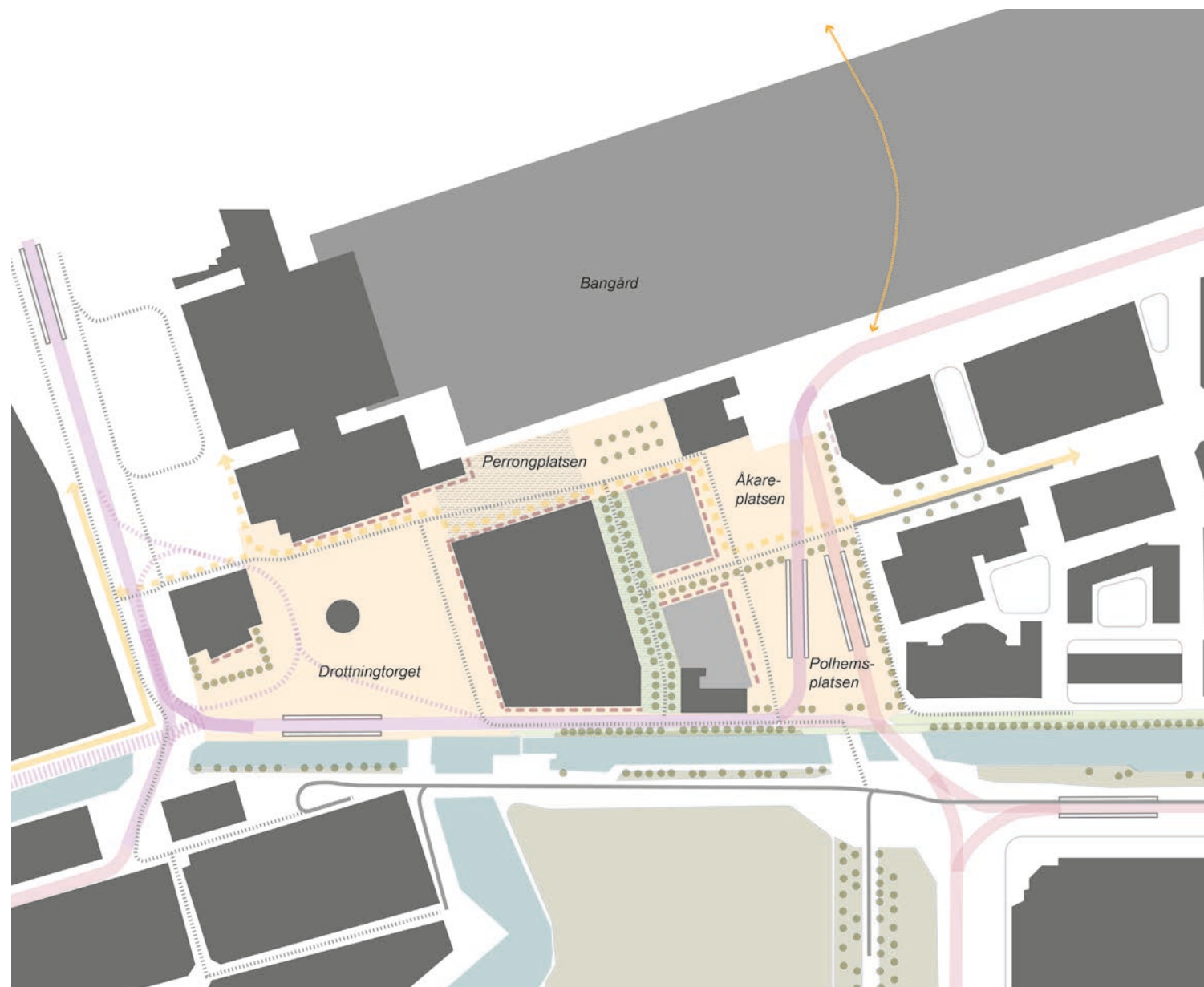
Däremot finns förutsättningar mellan Postgatan och Åkareplatsen, vilket stöds av att gatusektionen på sträckan föreslås omdisponeras.

Öster om Åkareplatsen antas att spåren tas bort och att de blågröna kvaliteterna längs Fattighusån utvecklas. Även spåren utanför Nordstans huvudentré skulle kunna tas bort.

Vid Drottningtorget antas, till skillnad från övriga förslag, att dagens hållplatser ligger kvar. Det innebär att den starka koppling mellan Centralstationens entré och spårvägens hållplatser kvarstår.

Teckenförklaring

-  Spår
-  Spår som kan tas bort
-  Vändslinga (bevaras)
-  Hållplatsläge
-  Stadslivsstråk
-  Blågrönt stråk
-  Körväg bil
-  Levande bottenvåning
-  Framtida gångkoppling under bangård
-  Ny exploatering
-  Byggnader
-  Stadsrum
-  Grönstruktur
-  Träd



Förslag Befintligt

Dagens trafikala barriär framför centralstationens entré föreslås omdanas till ett mer stadsmässigt stråk med större ytor för fotgängare och cyklister, och mindre utrymme för bil- och busstrafik.

Förslag Befintligt kan vara en kostnadseffektiv utbyggnad, då den eliminerar behov av större åtgärder. Den tillkommande kostnaden är nya Stampbroar, nya spår på Åkareplatsen samt etablering av nya hållplatser och en yta för byten. En ytterligare fördel med förslaget är att viss bil- och busstrafik kan nyttja dagens körväg mellan Stampen och Nils Ericsonsplatsen, dock på en gata med lägre framkomlighetsanspråk än idag.

Fotgängare och cyklister bedöms kunna få mer logiska och väl tilltagna ytor jämfört med idag. Odinsgatan gång- och cykelstråk bedöms kunna fortsätta över ytan för knutpunkten och vidare norr om Posthotellet. Det huvudsakliga pendlingcykelstråket bedöms dock vara placerat söder om kanalen.

Spårutformningsmässigt kan det finnas vissa utmaningar med realiserandet av förslag Befintligt, då anslutningen till snabbspåret är ett så kallat fyrkruss i kurva, vilket kan innebära stort slitage vid omfattande trafikering.

Förslaget innebär vidare att spåren längs Drottningtorget behöver ligga kvar, och att det tänka stadslivsstråket längs Stampgatan och Norra Hamngatan fram till gång- och cykelbron delvis uteblir. Vid behov av flytt av spåren längs Drottningtorget under kanalmursrenoveringen kommer förslaget Befintligt endast medföra begränsat kapacitetstillskott under perioden för renoveringen. Förslag Befintligt förutsätter därför tillfälliga kapacitetshöjande åtgärder under renoveringen.



Utformning av spår och hållplatser vid Järntorget

Förslag *Triangel*

Föreslagen utformning utgår från att en triangelhållplats etableras vid Åkareplatsen. Det möjliggör för byten mellan samtliga linjer som trafikerar platsen, och Drottningtorgets funktion flyttas således till Åkareplatsen.

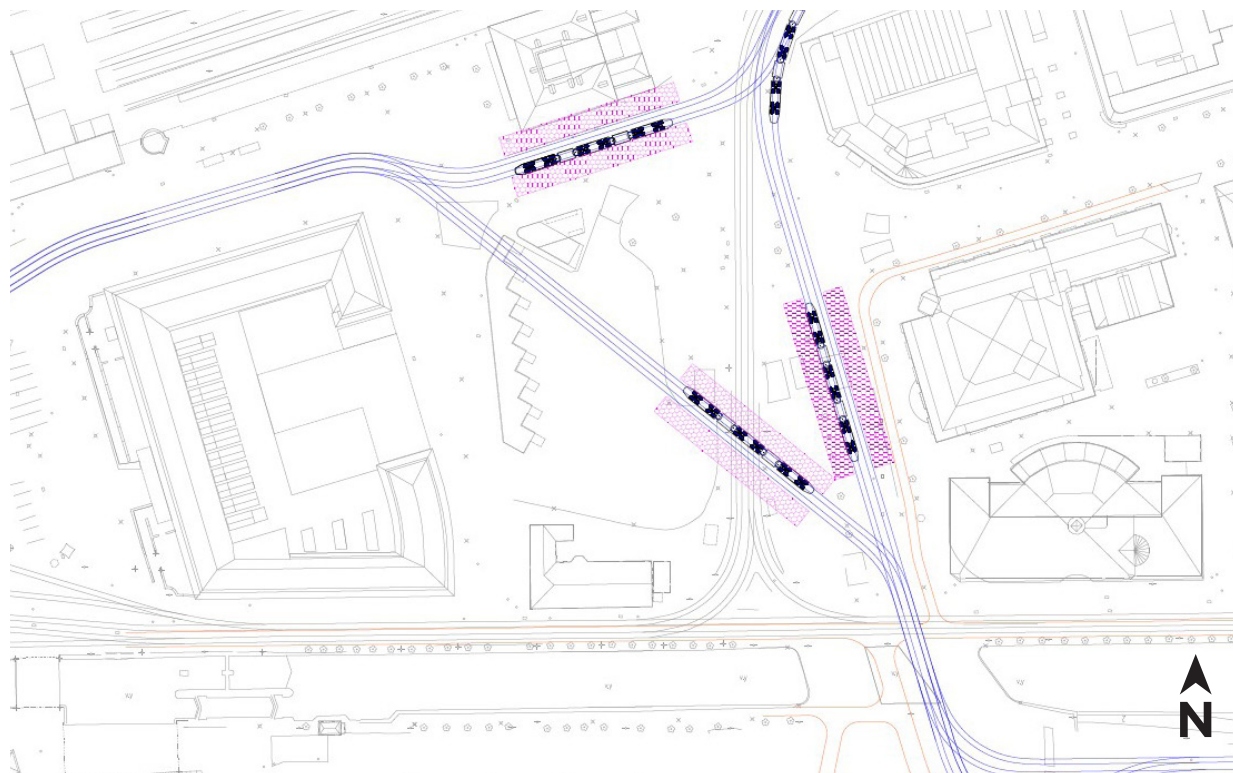
Förslaget skapar effektiva byten för samtliga resenärer som passerar platsen, och får till följd att en kapacitetsstark bytespunkt skapas.

Triangel innebär en stor, öppen platsbildning. Ytan mellan hållplatserna hålls fri från bebyggelse för att skapa orienterbarhet mellan de tre hållplatslägena. Med stöd av Odinsgatus axel föreslås det storskaliga rummet delas upp i två platser. Trädplanteringar definierar de två platserna. Odinsgatan fortsätter i sin linje mot Posthotellet, men viker av för att landa i Stampgatan, mellan Löparhuset och Posthotellet. Hållplatslägen lokaliseras för att inte skära av rörelselinjerna till och från Stampområdet.

Föreslagen bebyggelse är en tillbyggnad till Löparhuset. Läget vid hållplatserna skapar goda förutsättningar för levande bottenvåning i den nya byggnaden. På Åkareplatsen föreslås en mindre, fristående byggnad med resenärsfunktion.

Genom att anlägga en hållplats i det norra benet ökar tillgängligheten mellan bytespunkten och centralstationen, då fotgängare kan passera vid hållplatsläget.

Vid Drottningtorget antas, precis som i förslag Fyrspår, att spårvägen lokaliseras i dagens körfält för biltrafik och att busstrafiken begränsas.



Principiell spår- och hållplatsutformning i förslag Triangel

Angöringstrafik och viss biltrafik kan silas genom området på låg- eller gångfartsytor. Liksom i Fyrspår ersätts spåren längs med kanalen med ett utvecklat stadslivsstråk och ett förstärkt blågrönt stråk.

Teckenförklaring

-  Spår
-  Vändslinga (bevaras)
-  Hållplatsläge
-  Stadslivsstråk
-  Blågrönt stråk
-  Körväg bil
-  Levande bottenvåning
-  Framtida gångkoppling under bangård
-  Ny exploatering
-  Byggnader
-  Stadsrum
-  Grönstruktur
-  Träd



Förslag Triangel

Förslag Fyrspår

Förslag Fyrspår innebär fyra hållplatser i den södra delen av Polhemsplatsen. Dessa lokaliseras parallellt med varandra, söder om Odinsgatans förlängning.

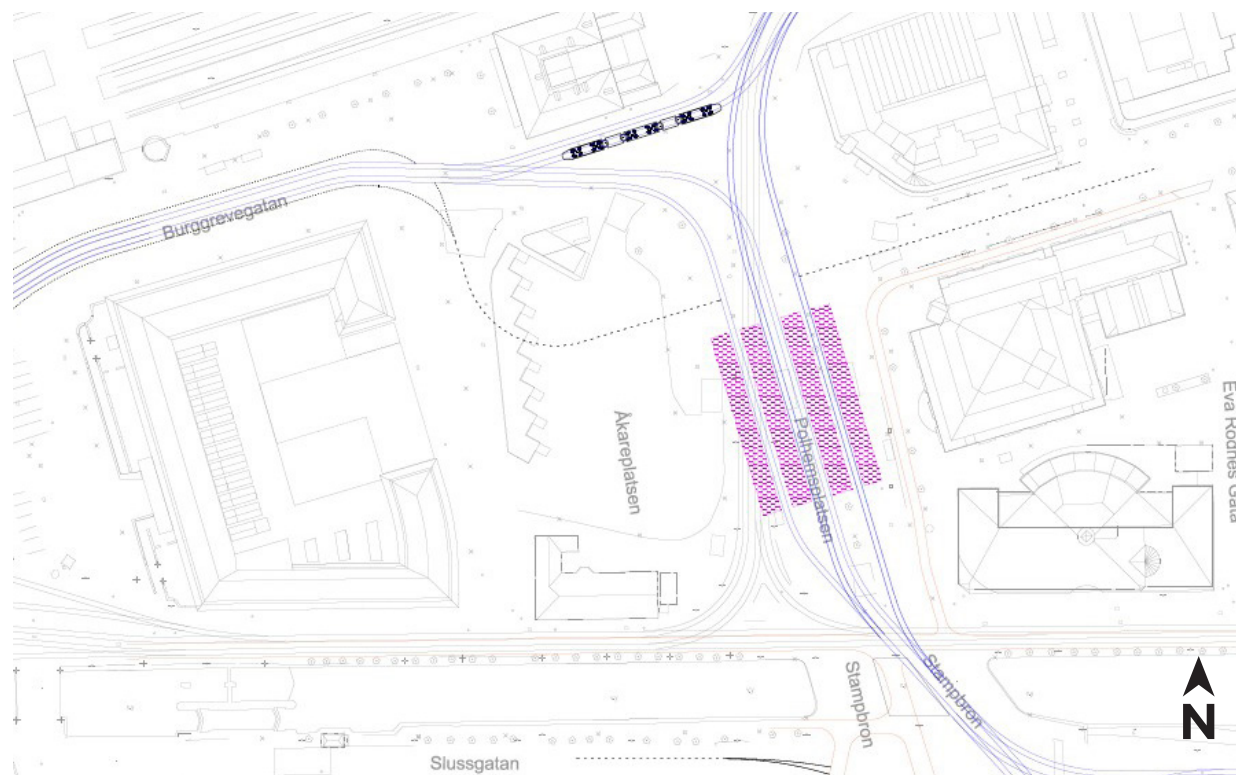
Förslaget innebär exploatering väster om de nya hållplatserna och föreslagen bebyggelse ger de fyra hållplatserna stadga. Hållplatserna kan integreras i ett tydligt definierat gaturum.

Vid den kompletterande byggnaden vid Löparhuset skapas en mindre platsbildning som tangerar stadslivstråket längs kanalen. I den nya byggnaden kan en resenärsfunktion placeras. Stråk av breda trädplanteringar markerar de yttre gränserna i förslaget.

Spårutbredningen i norr tar mycket utrymme i anspråk, vilket begränsar möjlig exploaterbar yta. Det kan vara en utmaning att skapa ett tilltalande stadsrum som är logiskt och enkelt att passera som fotgängare, med tanke på de många korsande spåren.

Siktlinje och stråk från Odinsgatan säkras genom att hållplatserna lokaliseras söder om gatan. Det möjliggör logiska rörelser för fotgängare i hållplatsens ändar, samtidigt som kvarteretsstrukturen delvis kan fortsätta.

Biltrafik antas inte korsa Åkareplatsen. Viss biltrafik kan silas igenom området, och angöring till fastigheter bedöms kunna tillgodoses, dock via gång- eller lågfartsytor vid Drottningtorget. Gång- och cykelstråket korsar dock platsen i Odinsgatans förlängning.



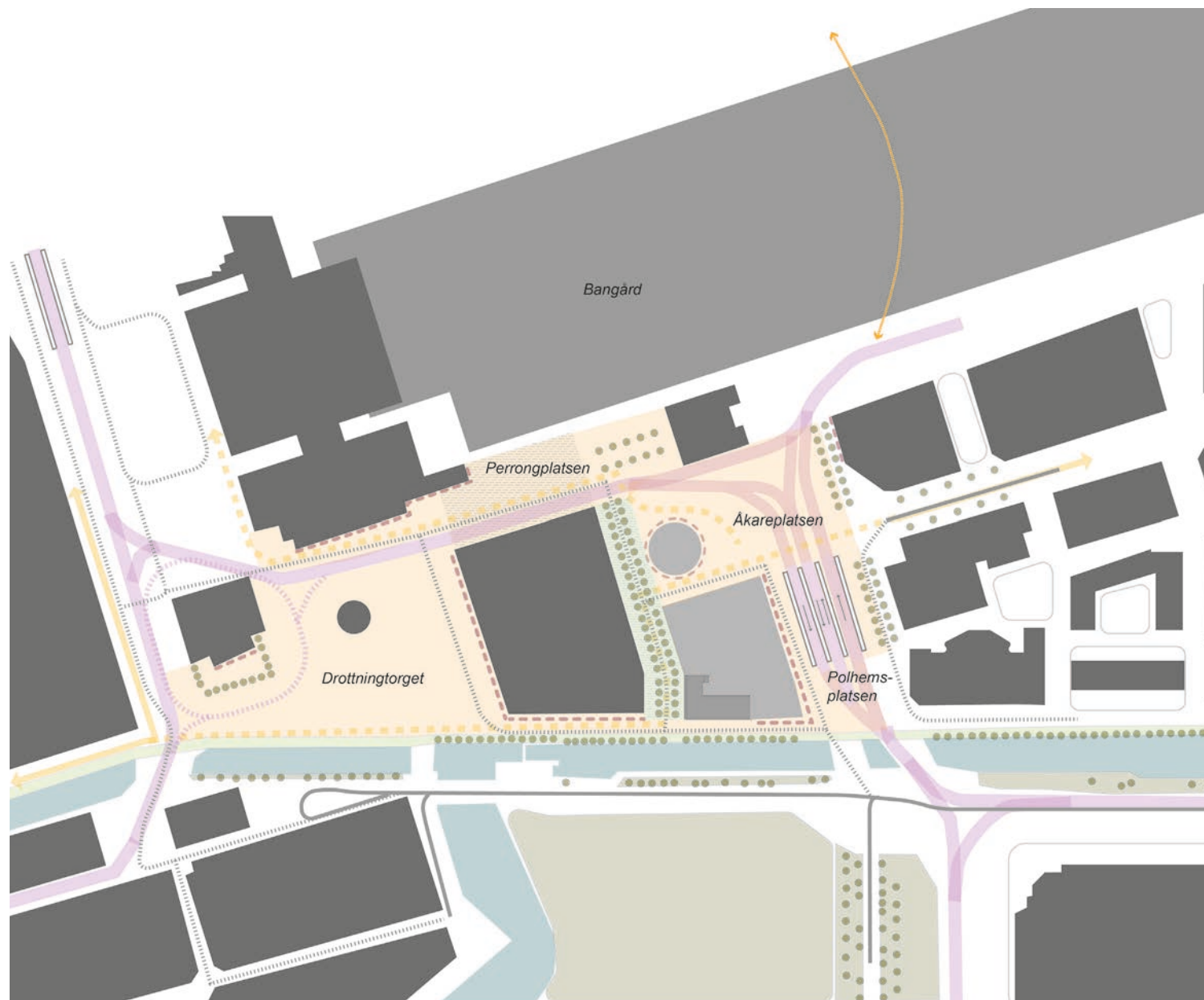
Principiell spår- och hållplatsutformning i förslag Fyrspår

Vid Drottningtorget antas att spårvägen lokaliseras i dagens körbana för biltrafik. De genomgående biltrafikerörelserna i snittet försvinner, och den kvarvarande busstrafiken samsas med spårvägstrafiken på samma yta. Det skapar en mindre trafikal barriär än idag, och då spåren längs kanalen antas tas bort kan Drottningtorgets öppna plats länkas samman med kanalstråket. När dagens spår längs kanalen kan tas bort kan, det i översiktsplanen utpekade stadslivstråket utvecklas längs kanalen och de blågröna kvaliteterna stärkas.

Förslaget innebär att det inte finns möjlighet till fullständigt resandeutbyte vid Åkareplatsen. Närmaste hållplats inom området för resenärer som färdas mellan snabbspåret och västerut eller Hisingen blir Brunnsparken eller Nordstan.

Teckenförklaring

-  Spår
-  Vändslinga (bevaras)
-  Hållplatsläge
-  Stadslivsstråk
-  Blågrönt stråk
-  Körväg bil
-  Levande bottenvåning
-  Framtida gångkoppling under bangård
-  Ny exploatering
-  Byggnader
-  Stadsrum
-  Grönstruktur
-  Träd



Förslag Fyrspår

Konsekvenser av förslagen

I detta kapitel redovisas konsekvenserna av de tre förslagen, utifrån ett antal olika aspekter. Därefter följer en bedömning av hur väl respektive förslag uppfyller förstudiens uppsatta intentioner.

Analys av ny knutpunkt vid Åkareplatsen

Ett randvillkor för förstudien är att Allélänken ansluter till snabbspåret via Åkareplatsen, och ett en bytesfunktion etableras på platsen. Vidare antas att dagens spår vid Drottningtorget flyttas närmare centralstationens entré.

Bytesfunktionen vid Åkareplatsen kan utformas på olika vis, men konsekvensen av Allélänken och etablerandet av bytesfunktion vid platsen kommer ändå innebära att ett stort antal linjer trafikerar området, och för ett stort antal resenärer kommer platsen bli start- eller målpunkt i centrala Göteborg. Den funktion Drottningtorget fyller idag kommer i hög utsträckning flytta till Åkareplatsen.

En ny knutpunkt vid Åkareplatsen kommer att medföra stora utmaningar. Som beskrivs ovan sker en omfattande stadsutveckling norr om centralstationen, där Västlänkens nya stationsuppgångar är en central drivkraft. Den nya knutpunkten är placerad

söder om stadsutvecklingsområdet, med bangården som en stor barriär däremellan. Den efterfrågan på förflyttning till fots mellan knutpunkten och Centralenområdet som lär uppstå kommer att vara svårt att omhänderta, givet bangårdens placering och bristen på gena övergångar.

För att knutpunkten ska bli tillgänglig och attraktiv behöver gångstråk utformas så att det är lätt att orientera sig, både för de som börjar och för de som avslutar en resa vid Åkareplatsen, men särskilt för resenärer som byter mellan lokal och nationell kollektivtrafik. Idag görs cirka 25 000 resor varje vardag från hållplatserna vid Drottningtorget. Det kollektiva resandet kommer öka i framtiden, och bytet mellan tåg och spårvagn kommer till stor del ske vid Åkareplatsen. Gående behöver därför prioriteras genom att ges gott om utrymme, att gångstråk kopplas närmaste och tydligaste vägen och att gångvägen är så fri från konflikter med andra trafikslag som möjligt. Presenterade förslag skiljer sig delvis åt vad gäller förmågan att skapa läsbara och självinstruerande gångstråk, något som beskrivs utförligare längre fram i rapporten.

Vidare skapar knutpunkten, och det flöde av människor knutpunkten genererar, ett tryck på etablering av bland annat verksamheter och kontor. Detta tryck kan bara i begränsad omfattning omsättas till exploatering vid själva Åkareplatsen, då platsen i hög utsträckning är bebyggd redan idag

och då spår och hållplatser kommer ianspråkta en stor del av den kvarvarande tillgängliga ytan.

Genom att ansluta Allélänken till snabbspåret via Åkareplatsen kommer sannolikt spårvägsresenärerna i högre utsträckning än idag spridas ut längs Alléstråket. Det kan i sin tur skapa ett bebyggelsetryck på andra platser, exempelvis vid Avenyn och Haga station. Vid Haga station kan bebyggelsetrycket i viss omfattning mötas genom nyexploatering, medan det vid Avenyn finns blågröna kvaliteter som innebär att platsen lämpar sig illa för ny bebyggelse.



Den funktion Drottningtorget fyller idag kommer i hög utsträckning flytta till Åkareplatsen.

Stadsrum och stadsmiljö

Att tillföra nya spår och hållplatser kan innebära både ett negativt och ett positivt bidrag till stadsrummen och stadsmiljö, beroende på utformning. Då Åkareplatsen antas trafikeras av ett stort antal spårvägslinjer kan dock den negativa barriärpåverkan bli påtaglig. Den planerade trafikeringen vid Åkareplatsen kan jämföras med dagens situation i Brunnsparken, vilket skapat en plats som är hyfsat effektiv ur ett bytesperspektiv, men som lämpar sig sämre för vistelse.

Av presenterade förslag bedöms i första hand Befintligt och Fyrspår kunna skapa ett attraktivt stadsrum vid Åkareplatsen och Polhemsplatsen. Det är en konsekvens av att spårvägen och dess hållplatser lokaliseras i en tydlig stadsstruktur. Förslaget liknar, i delar, den historiska utformningen av Åkareplatsen och Polhemsplatsen med två definierade rum.

Förslagen liknar, i delar, den historiska utformningen av Åkareplatsen och Polhemsplatsen. Vid förändrad lokalisering av Stampbroarna, i enlighet med historisk placering, kan effekten förstärkas ytterligare.

Förslaget Befintligt har likheter med föreslagen utformning i Göteborgs utvidgade innerstad (GUI), vilket beskrivs utförligare längre fram i rapporten.

Bebyggelse på ömse sidor av den framtida spår-vagnshållplatsen kan rama in knutpunkten och ge den ett tydligare sammanhang. Den kvartersstad som finns längs Odinsgatan och Friggagatan förlängs således över Åkareplatsen, istället för att

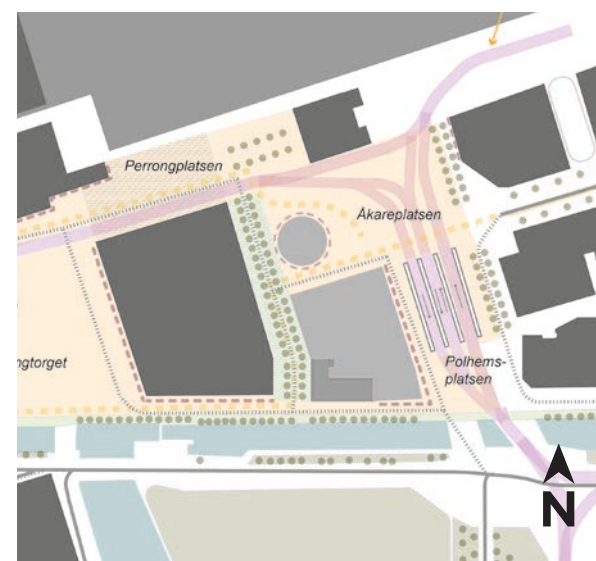
som idag sluta abrupt. Kan lokaler i bottenvåningen etableras i framtida kvarter skapas ytterligare förutsättningar för att den framtida knutpunkten ska kunna vara en integrerad del av staden, snarare än introvert bytesfunktion.

I förslag Fyrspår kommer den norra delen av Åkareplatsen vara svårutnyttjad. Spår, växlar och ett stort antal korsande vagnar gör det svårt att passera platsen. Sannolikt krävs rumsskapande element för att skapa upplevelsen av en platsbildning eller torgyta. I jämförelse skapar Befintligt en attraktivare plats, då ytan inte beskärs av spår i samma utsträckning.

Triangel tar en betydligt större yta av Åkareplatsen i anspråk än övriga alternativ och skapar svåransvända restytor, framförallt i triangels spetsar. Det finns en risk att en triangelhållplats framförallt är funktionell för bytesresenärer, och i mindre utsträckning bidrar till platsen och stadsrummen.



Flygfoto Korsvägen 2011, exempel på triangelhållplats



Jämförelse, stadbyggnadsförslag Fyrspår samt utformning av Åkareplatsen och Polhemsplatsen 1960

En jämförelse kan göras med den tidigare utformningen av knutpunkten vid Korsvägen, vilken har stora likheter med Triangel. Korsvägen fungerade väl för att byta mellan olika spårvägslinjer, men är otillgänglig för personer som ska ta sig till, och genom platsen.

Förslag Triangel utgår emellertid från att det är möjligt för fotgängare och cyklister att korsa tvärs hållplatsytan, vilket kan tillgängliggöra knutpunkten i högre utsträckning än den tidigare utformningen för Korsvägen. Ambitionen i förslag Triangel är dessutom att skapa tydligare platsbildningar inom själva triangeln, där den norra delen kan upptas av resenärsfunktion medan den södra delen kan stärkas genom stadsbyggnadselement såsom trädplanteringar.

Väster om Åkareplatsen är förslag Fyrspår och Triangel identiska, och utgår från att spårvägen lokaliseras i dagens bilkörfält framför centralstationens huvudentré. Det innebär att dagens trafikala barriär delvis finns kvar, men borttagna bilkörfält och minskad sektion skapar förutsättningar för större ytor för fotgängare och cyklister. Drottningtorgets frirum kan stärkas när spåren längs kanalen tas bort, och kanalstråket tillgängliggörs.

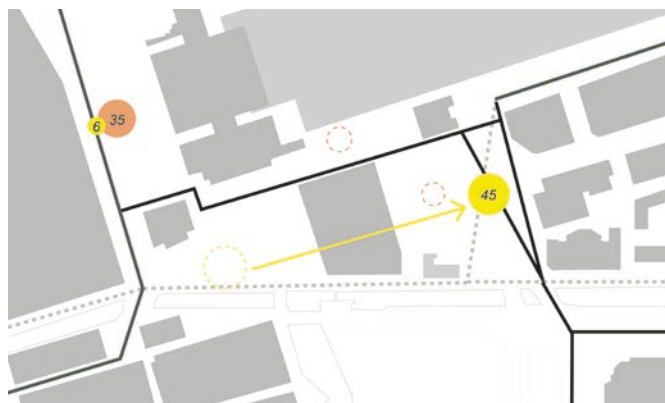
I förslag Befintligt ligger spåren och hållplatserna längs Drottningtorget kvar i befintligt läge, vilket innebär att tillgängligheten till kanalen begränsas.

En övergripande utmaning med att lokalisera bytesfunktionen vid Åkareplatsen är att Drottningtorgets funktion blir mer otydlig. Idag utgörs fotgängarflödena på torget i hög utsträckning av resenärer som ska byta mellan tåg och spårvagn. Omlokaliseras

bytet till Åkareplatsen kan Drottningtorget komma att bli en betydligt mer folktom plats. Det kan därför finnas fördelar med att behålla hållplatserna vid torget, likt förslag Befintligt.



Nuläge: Antal på- och avstigande i tusental, vardagsmedeldygn.
Gult= spårvagn, Orange=Buss



Framtid: Antal på- och avstigande i tusental, vardsmedeldygn, vid flytt av spårväghållplats från Drottningtorget till Åkareplatsen samt borttagande av busshållplatser, givet samma resemönster som idag.
Gult= spårvagn, Orange=Buss

Gaturum

Samtliga förslag skapar förutsättningar för om-
daning av dagens trafikalt dominerade platser till
mjukare trafikrum.

I förslagen som innebär att spåren längs Stampgatan
och Norra Hamngatan tas bort kan ett integrerat
trafikrum, liknande gångfartsområde, anläggas längs
kanalen.

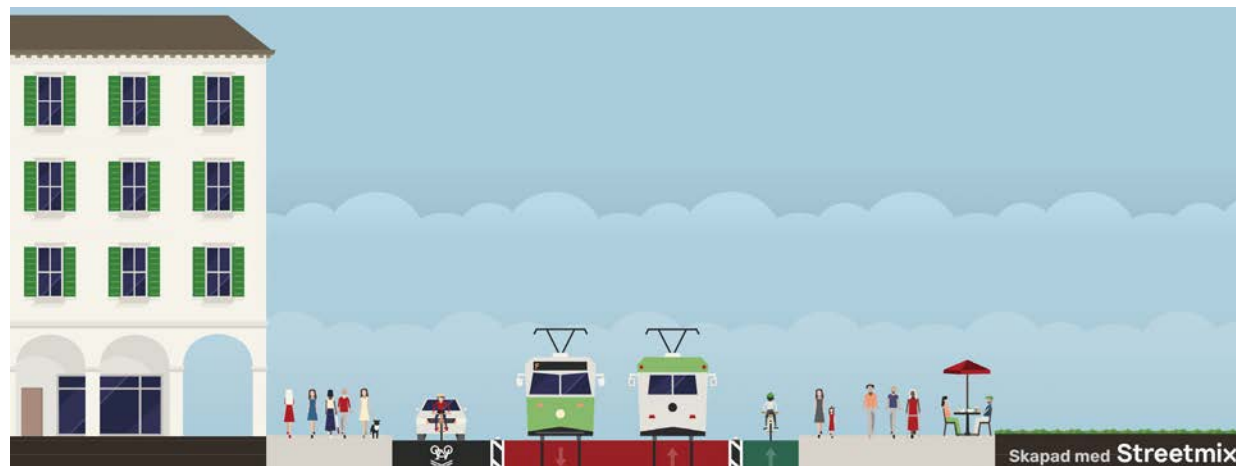
Förslagen innebär också att den trafikala barriären
framför Centralstationen kan ersättas med ett
mjukare integrerat transportrum där ytor för fot-
gängare och cyklister blir större. I förslag Befintligt
kvarstår emellertid en viss trafikalt barriär både norr
och söder om Drottningtorget, då spårväg ligger
kvar i befintligt läge och viss bil- och busstrafik
trafikerar körbanan utanför Centralstationens entré.

Ser man mer detaljerat på hur olika gator skulle
kunna omdanas presenteras ett exempel på sektio-
ner idag och vid en framtida utformning på bilden
till höger.

Borttagande av körfält för bil innebär att ytor kan
omdisponeras till förmån för fotgängare och cy-
klister. Skillnaden blir framförallt påtaglig norr om
Posthotellet och norr om Eggers, där tillgängliga
ytor för fotgängare och cyklister är högst begränsa-
de. I dessa gatusektioner kan utrymmet för exem-
pelvis separerade cykelbanor och nya vistelse-
ytor öka. Detta gäller för samtliga presenterade alternativ.



Dagens utformning av gator av Burggrevegatan, norr om Posthotellet.



Möjlig framtida utformning av Burggrevegatan, norr om Posthotellet, förslag Fyrspår och Triangel.

Trafikala konsekvenser

Kollektivtrafik

Som beskrivits tidigare har Målbild Koll2035 utgått från att Åkareplatsen förutom ett stadsbanekryss även inrymmer Metrobuss och Citybuss. I takt med att målbilden konkretiserats, och fler utredningar tagits fram, har det konstaterats att det är svårt att utrymmesmässigt tillgodose samtliga trafikkoncept. I förstudien för spårväg i Alléstråket och i linjenätsutredning för spårväg (LiNUS) har bedömts att spårväg är högst prioriterat, och att busstrafiken endast i begränsat utsträckning trafikerar mellan bussgatan (Åkerigatan) och hållplats Nordstan. Det har även varit förutsättning för de förslag som förstudien tagit fram.

Linjenätsutredning för spårväg (LiNUS) som tagits fram genom en partsgemensam utredningsgrupp (Göteborgs stad och Västtrafik) utgår från en utformning i form av en triangelhållplats. Det är även utgångspunkten i Triangel. En triangelhållplats möjliggör effektiva resandeutbyten på en och samma plats i spårvägssystemet, vilket skapar en flexibilitet när det gäller bland annat linjenätsplanering. Vidare kan bytestiderna hållas nere, och systemet blir enkelt och logiskt.

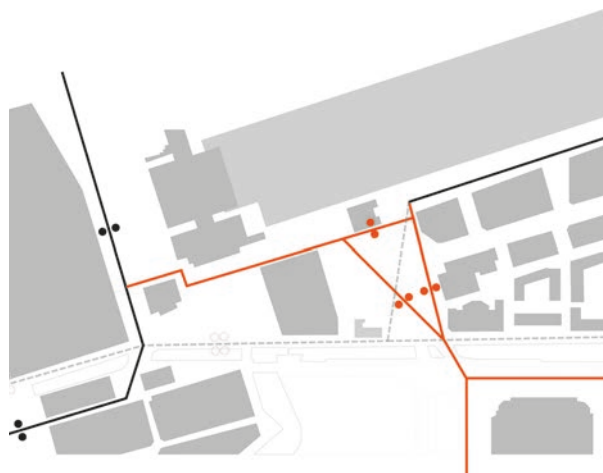
I förslag Befintligt ansluter Allélänken till snabbspåret genom att ett nytt spår lokaliseras öster om befintliga diagonala spår vid Åkareplatsen. Förslaget kan ge ett motsvarande kapacitetstillskott som

Triangel, men den stora skillnaden är att antalet bytesrelationer vid Åkareplatsen begränsas, då resenärer från Ullevigatan behöver stiga av antingen vid Gamla Ullevi eller Drottningstorget för att nå samtliga linjer som trafikerar Åkareplatsen.

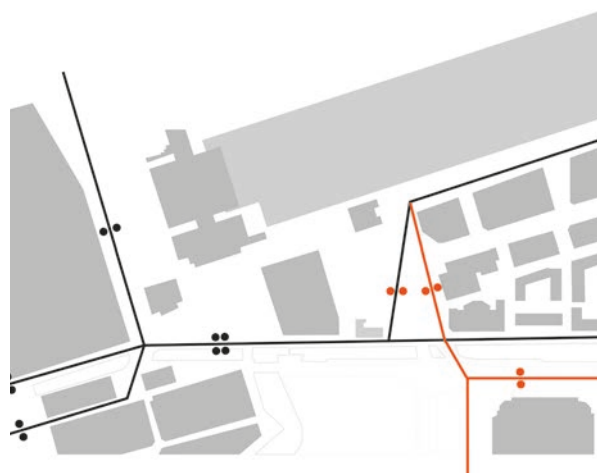
I förslag Befintligt är hållplatserna vid Drottningtorget kvar, men det medför ett kort avstånd till den nya knutpunkten vid Åkareplatsen, och som en konsekvens ökar restiden.

Motsvarande negativa effekt på möjliga bytesmöjligheter uppstår i förslag Fyrspår, där hållplatser lokaliseras i två av de tre spårvägsben som angör

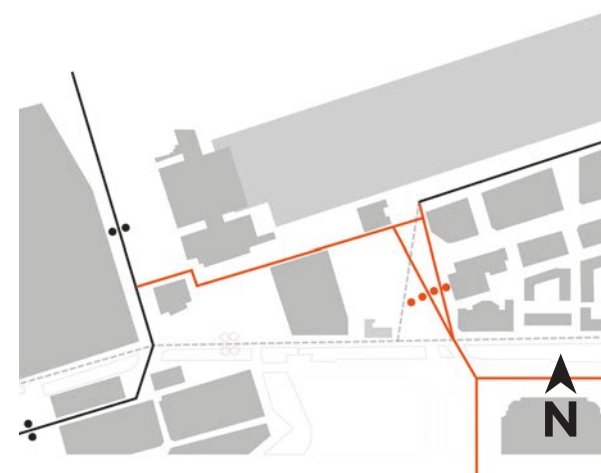
— Befintligt spår	● Befintlig hållplats
— Nytt spår	● Ny hållplats
- - - Borttaget spår	○ Borttagen hållplats



Principiell lokalisering av spårväg och hållplatser i förslag Triangel



Principiell lokalisering av spårväg och hållplatser i förslag Befintligt



Principiell lokalisering av spårväg och hållplatser i förslag Fyrspår

Åkareplatsen. Det norra hållplatsläget utgår, vilket innebär att resenärer till och från snabbspåret inte når Åkareplatsen. Deras närmaste hållplatser i området blir istället Brunnsparken och Nordstan.

I förslag Befintligt och Fyrspår kommer dessutom tillgängligheten till Centralstationen/Västlänken försämrats, framförallt för de linjer vars nästa stopp är Brunnsparken. Resandeutbytet mellan tåg och spårväg blir således mindre effektivt.

Vid byggnation av triangelhållplats kan i princip samtliga relationer nås vid Åkareplatsen. Om något av hållplatslägena slopas, som i förslag Befintligt och Fyrspår, kommer vissa resenärer hänvisas till andra bytespunkter, och hur bytesmönstret kan komma att se ut är svårt att förutse. Det är möjligt att byten sker ”längre ut” i systemet, exempelvis vid knutpunkter som Järntorget och Gamlestadens. Det är dock sannolikt att en stor del av resenärerna kommer att gå på och av vid Brunnsparken eller Drottningtorget istället för Åkareplatsen. Det kan medföra att linjer som når Brunnsparken och Drottningtorget blir mer attraktiva, vilket i sin tur kan skapa en snedbelastning i resandet med olika linjer. Den eftersträvarsvärda avlastningen av dagens kapacitetskritiska hållplatser kan därför utebli. Ur det perspektivet är Triangel att föredra framför de övriga två alternativen.

Att vissa linjer passerar en plats där andra stannar innebär dessutom en otydlighet för resenärerna. Redan idag passerar emellertid vissa bussar hållplatserna vid Polhemsplatsen och angör hållplats Nordstan istället, vilket inte bedöms innebära några påtagligt negativa effekter.

Sämlre tillgänglighet till målpunkter får också konsekvensen att väntetiden för många resenärer blir längre resenärer kan helt enkelt behöva vänta längre på en tur som åker till önskad destination. Resenärer mot centrum kan inte nyttja hela linjeutbudet från sin bana, då val av linje påverkar om, och var, byten till andra linjer kan ske. De resenärer som framförallt påverkas är boende och verksamma i östra och nordöstra Göteborg.

Busstrafiken antas begränsas genom utredningsområdet, vilket beror dels på att busstrafik från Alléstråket tas bort när Allélänken tillkommer, dels på att en framtida Bangårdsförbindelse antas trafikeras av merparten av busslinjerna från bussgatan. Förändring av busstrafikens körvägar innebär en tygndpunktsförskjutning, från Åkareplatsen och Nils Ericsonsplatsen till Bergslagsplatsen och Västlänkens stationsuppgångar. Även om viss busstrafik fortsättningsvis skulle kunna trafikera förstudiens utredningsområde minskar resandeutbytet mellan buss och spårväg. Det är en naturlig konsekvens av att den tillkommande spårvägsanläggningen både tas yta i anspråk och antas trafikeras av en stor mängd linjer och turer. Därmed är möjligheten att inrymma busstrafik begränsad. Minskning av busstrafikvolymerna är i linje med föreslagen utformning i bland annat förstudien för spårväg i Alléstråket, men förutsätter att andra åtgärder är på plats, i första hand Bangårdsförbindelsen. I förslag Befintligt finns dock möjlighet för busstrafik att nyttja dagens körvägar och alternativet är därmed i mindre utsträckning beroende av en ny viadukt över bangården.

Fotgängare och cyklister

Idag är cykelmöjligheterna i framförallt öst-västlig riktning mellan Stampen och Brunnsparken högst begränsade. Det är i huvudsak ett resultat av att spårvägsspår och biltrafik tar tillgängliga ytor i anspråk. Som tidigare redovisad ytskiktsskarta illustrerar är cykelbanorna fragmentariska och upphör i vissa fall helt utan vidare vägvisning. Fotgängare tvingas, framförallt vid Åkareplatsen, färdas via impedimentsytor och genomgående och tydliga stråk saknas i hög utsträckning.

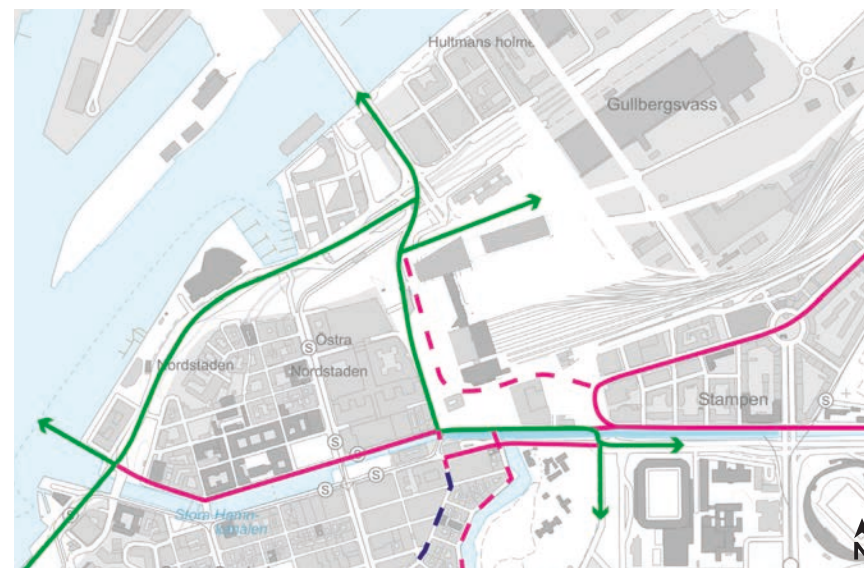
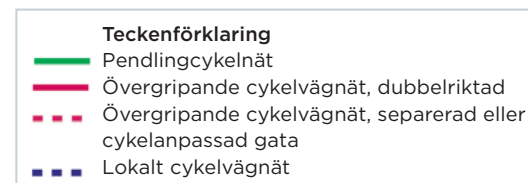
Ambitionen i presenterade förslag har varit att skapa gena och logiska stråk, och prioritera framkomligheten för oskyddade trafikanter högt. Tillkommande spår och hållplatser vid Åkareplatsen och på Drottningtorget kan innebära en utmaning, framförallt sett till spårvägens framkomlighetsanspråk. Lokalisering av hållplatser söder om Odinsgatan och ett korsande gång- och cykelstråk i gatans förlängning innebär dock förbättrade förutsättningar jämfört med idag.

I den norra delen av Åkareplatsen bedöms förslag Triangelns hållplatslägen skapa en ökad tydlighet för fotgängare som vill passera platsen. I Befintligt och Fyrspår kan avsaknaden av hållplats i det norra respektive södra benet riskera att skapa en otillgänglig och osäker trafikmiljö för den som vill ta sig till och från knutpunkten. Vidare innebär tillkommande bebyggelse att siktlinjer och fotgångarstråk mellan Centralstationen och Åkareplatsen kan bli otydliga, något som försvårar möjligheten att navigera sig.

I förslag Befintligt antas att spåren väster om Åkareplatsen ligger kvar som idag, vilket får till följd att

ett genomgående cykelstråk mellan den planerade gång- och cykelbron och Gårda inte skapas. Spårvägen utanför Nordstans huvudentré skulle eventuellt kunna tas bort, vilket kan förbättra förutsättningarna att ta sig förbi Brunnsparken med cykel.

I både Fyrspår och Triangel tas spåren längs Stampgatan och Norra Hamngatan bort, och ett stadslivsstråk skapas, där fotgängare och cyklister har högst prioritet. Förslagen går således i linje med stadsmiljöplan innanför Vallgraven. Hur ett framtida gång- och cykelstråk ska vara utformat behöver studeras närmare. Då Triangeln skapar bättre förutsättningar för resandeutbyte vid Åkareplatsen, kan möjligheten till permanent borttagning av spåren vara gynnsammare än i Fyrspår. I Fyrspår finns risk att efterfrågan på resor till och från Brunnsparken fortsatt kommer att vara stor. Dialog med Västra Götalandsregionen, Västtrafik och spårinnehavaren om möjlighet till permanent borttagande av spår vid genomförande av Fyrspår behöver därför föras.



Cykelväg till, från, genom området, förslag Triangel och Fyrspår



Framtida gångstråk inom området, gäller förslag Triangel



Framtida cykelstråk inom området, gäller både förslag Fyrspår och förslag Triangel.



Framtida cykelstråk inom området, gäller förslag Befintlig.



**Norra Hamngatan
skulle kunna fri-
göras från kollektiv-
trafik och omvand-
las till stadslivsstråk**

Visionsbild för Norra Hamngatan utanför Nordstan, stadsmiljöplan innanför Vallgraven

Biltrafik

Samtliga presenterade förslag innebär identisk framkomlighet och funktion för biltrafiken. Dagens körväg mellan Hisingsbron/Nils Ericsonsplatsen och Stampen/Allén framför centralstationens entré omdanas, och biltrafikytorna minskar. Det är konsekvens dels av den tillkommande spårvägens utrymmesanspråk, dels av målsättningarna att få till stånd attraktiva stads- och gaturum. I både Fyrspår och Triangel antas dessutom att spårvägen ianspråkar det utrymme norr om Posthotellet och framför centralstationen som idag härbärgerar biltrafik. I förslag Befintligt finns större möjligheter för biltrafiken att färdas i dagens gatunät framför Centralstationens entré.

Viss biltrafik bedöms kunna silas igenom Drottningtorget, söder om Löparhuset, dock genom låg- eller gångfartsområden. På så sätt kan även angöring till fastigheter och verksamheter runt Åkareplatsen och Drottningtorget tillgodoses.

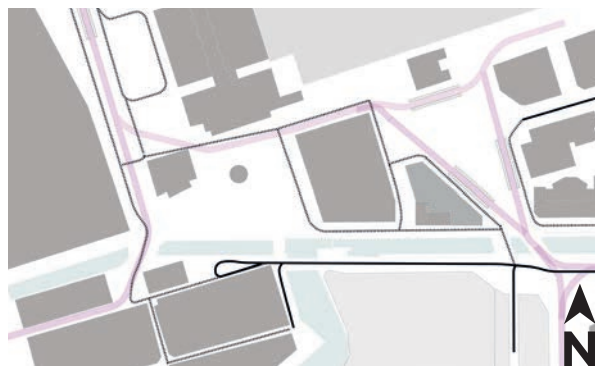
Bilderna till höger redovisar visar biltrafikens prioritet i olika delar av utredningsområdet. Utöver begränsning av genomgående trafik mellan Stampen och Nils Ericsonsplatsen bedöms även biltrafiken över Stampbroarna nedprioriteras. Då spårväg lokaliseras på den östra av Stampbroarna och cykel- och gångflödet bedöms vara stort när ny knutpunkt etableras behöver prioritering mellan trafikslag på den västra bron göras. Nedprioritering av biltrafikens genhet föreslås därför.

Att begränsa biltrafiktörelserna i centrala Göteborg går i linje med bland annat målsättningarna formulerade i miljö- och klimatprogrammet om att

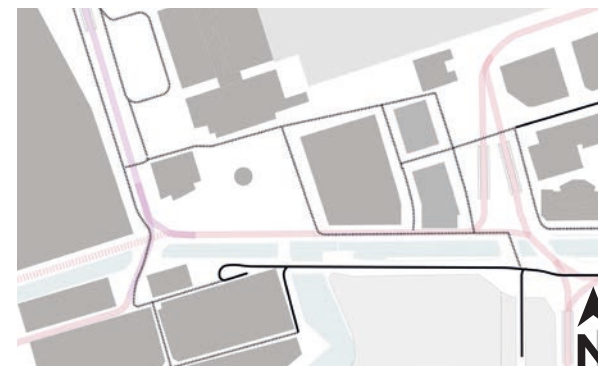
biltrafiken i Göteborg behöver minska kraftigt, samt uppdraget i budgeten för år 2023 om att området innanför Vallgraven ska vara bilfritt till år 2035. Inom förstudiens utredningsområde antas att gatorna i hög utsträckning blir gångfart- eller lågfartsområden, och att angöring kan ske, dock i en miljö som inte tillåter mer än begränsade fordonsrörelser.

Minskning av biltrafikens framkomlighet och tillgänglighet inom utredningsområdet får till följd dels att de totala biltrafikvolymerna blir lägre dels att viss omfördelning av trafiken till omkringliggande gator förväntas ske.

I förstudien för bangårdsförbindelsen gjordes ett antal trafikanalyser utifrån olika scenarier, bland annat utifrån antagande om att Nils Ericsonsgatan stängs för biltrafik. Enligt analyserna bedömdes ett par tusen fler fordon per dygn nyttja E6, E45 och Operagatan jämfört med idag. Möjligheterna att färdas med bil genom utredningsområdet elimineras inte i förslagen, däremot begränsas det kraftigt. Viss trafikomfördelning till omkringliggande vägnät kan därför förväntas.



Körvägar för bil inom förstudiens utredningsområde. Heldragen=huvudgator, streckad=lågfartsgator/lågfartsområden. Gäller både förslag Triangel samt Fyrspår.



Körvägar för bil inom förstudiens utredningsområde, heldragen=huvudgator, streckad=lågfartsgator/lågfartsområden. Gäller förslag Befintligt.

Sociala konsekvenser

Allélänkens tillkomst och etablerandet av en ny knutpunkt vid Åkareplatsen innebär utmaningar ur ett socialt perspektiv. Åkareplatsen är svårtillgänglig, framförallt för fotgängare till och från Centralstationen och Drottningtorget. För bland annat barn, ungdomar och personer med funktionsnedsättning kan det vara svårt att veta hur man navigerar sig och tar sig vidare in i staden. Dagens hållplatser vid Drottningtorget har en tydlig siktlinje dels mot Centralstationens entré, dels mot övriga målpunkter såsom Nils Ericsonsplatsen, Nordstan och Brunns-parken. Motsvarande tydliga visuella samband saknas vid Åkareplatsen.

Ur en trygghetsaspekt kan Åkareplatsen vara en mindre lämplig plats för knutpunkt än Drottningtorget. Åkareplatsen har idag mer karaktär av en baksida, med begränsade flöden av människor och med få publika lokaler och ögon på gatan. Drottningtorgets öppna yta, tydliga entré till centralstationen och lokaler i bottenvåningarna är en mer inbjudande, och därmed trygg, plats. Vid etableringen av en knutpunkt kommer flödet av människor öka, vilket kan skänka trygghet. Samtidigt finns tydliga barriärer vid Åkareplatsen, där bangården, kanalen och Posthotellets baksida utgör de främsta, vilket minskar förutsättningarna för en stadsmässigt integrerad plats.

Vidare innebär knutpunkt vid Åkareplatsen ett längre gångavstånd till centralstationens entré jämfört med dagens hållplatslokalisering vid Drottningtorget. För personer med rörelsenedsättning kan byten mellan lokal och nationell kollektivtrafik därmed försvåras.

Utifrån dessa aspekter kan därför förslag Befintligt, där hållplatserna vid Drottningtorget behålls, ha fördelar.

Triangel bedöms ha som fördel att samtliga resenärer kan byta vid en och samma plats i systemet. I förslagen Befintligt och Fyrspår blir bytesfunktionen med fragmenterad, då ett av hållplatslägena utgår. Detta innebär att resenärer från nordöstra och östra Göteborg får försämrade bytesmöjligheter. Det bedöms viktigt att kollektivtrafikens kopplingar mot nordöstra Göteborg inte försämras då detta kan förstärka mentala barriärer och påverka stadsdelarnas attraktivitet. Ur det perspektivet är Triangel att föredra.

Både Fyrspår och Triangel utgår från en spårvägs-lösning som innebär att spåren lokaliseras i dagens bilkörfält framför Centralstationens entré. I snitt beräknas en spårväg trafikera ungefärligen varje minut eller något oftare, därutöver kan busstrafik tillkomma. För personer med funktionsnedsättningar, såsom nedsatt syn, kan spårväg utan tydlig utmarkerade passager innebära en osäkerhet och otrygghet. Någon form av pollare, markeringar och eventuella signaler kan därför krävas för att säkerställa god tillgänglighet till och från centralstationens entré.

I samband med eventuellt framtagande av detaljplan behöver en fördjupad barnkonsekvensanalys och social konsekvensanalys göras. Analyserna behöver bland annat utreda hur området fungerar för barn och personer med funktionsnedsättningar idag. Då förslaget innebär en så pass stor förändring på platsen bör dessa målgrupper involveras i SKA/BKA.

Kulturmiljö

Inom utredningsområdet finns stora kulturhistoriska värden, vilka behöver tillvaratas, säkerställas och om möjligt förstärkas när områdets utvecklas.

Centralstationens roll som huvudmotiv med tydlig axelverkan är av avgörande kulturhistorisk betydelse då den speglar hur man på 1850-talet ville understryka järnvägens roll. Siktlinjerna mot Stora Hamnkanalen är av särskild vikt då den kopplar Drottningtorget till den historiska stadskärnan. Axelverkan har delvis försvagats genom senare tillskott på torget, och bedöms i kulturmiljöutredningen därför känslig för ytterligare visuella förskjutningar.

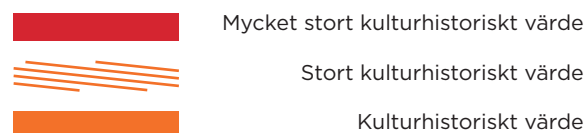
Kring Drottningtorget finns ett stort antal äldre, påkostade, byggnader med avgörande betydelse för förståelsen av områdets tillkomst och utveckling.

Vid Polhemsplatsen är Löparhuset utpekad som en byggnad med mycket stort kulturhistoriskt värde. Västgötabanans stationshus och GP-huset bedöms ha stort kulturhistoriskt värde respektive kulturhistoriskt värde. Från Stampbroarna över Polhemsplatsen finns en gatustruktur som minner om intentionerna från 1866-års stadsplan där Nya Allén avsågs fortsätta ner mot Gullbergskajen. Idag bedöms platserna uppslukade av trafikerörelserna och saknar gestaltade platsbildningar. Stadsrummet präglas av en tydlig karaktär av baksida.

Kulturhistoriska ingångsvärden i området är bland annat värnandet av historiska strukturer och värnandet av viktiga visuella samband och siktlinjer. Med värnandet av historiska strukturer avses att nybyggnation och markförändringar bör

inordnas i den befintliga miljön, med hänsyn till det övergripande, historiska stadsplanemönstret. Äldre bevarade strukturer och planmönster med betydelse för den historiska förståelsen eller upplevelsen av miljön ska bevaras och värnas. Värdefulla siktlinjer och samband bör inte blockeras.

Genomförandet av detaljplanerna Västlänken och Norr om Centralstationen bedöms innebära en mycket stor påfrestning för det kulturhistoriska motivet i riksintresseanspråket historiska stadskärnan. Planerad exploatering norr om bangården får kumu-



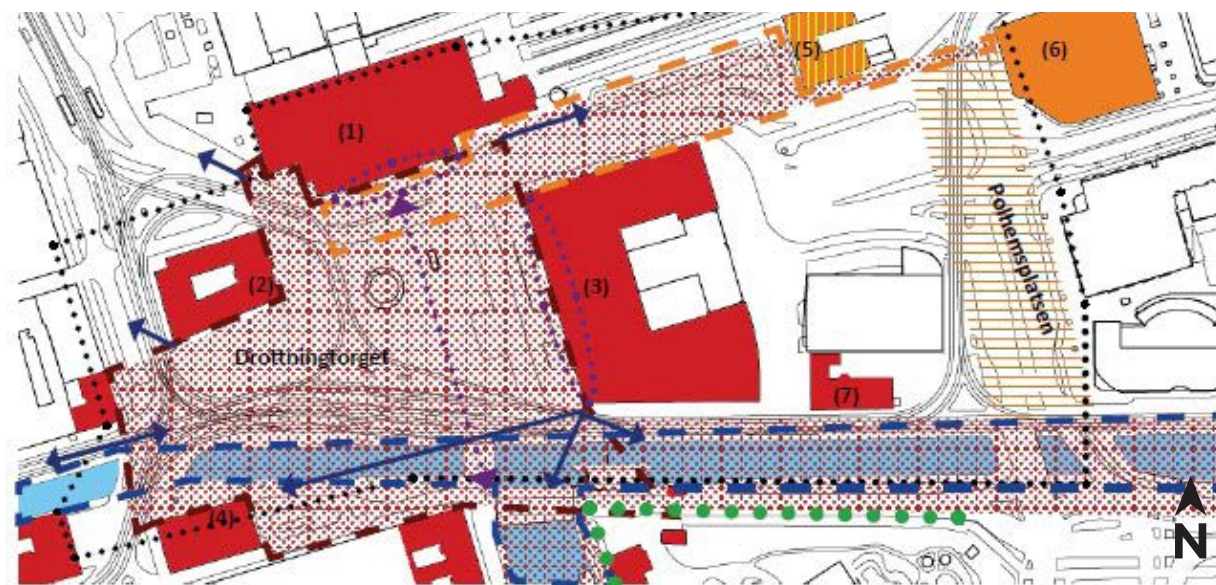
lativa effekter och påverkar möjlig stadsutveckling i direkt anslutning till Centralstationen. Ny exploatering söder om bangården behöver därför förhålla sig till Posthuset och Löparhusets skala. Nya byggnader behöver vidare integreras i befintligt stadsbyggnadsmönster och gestaltningssmässigt anpassas till områdets karaktär.

Genom att etablera en ny knutpunkt vid Åkareplatsen finns potential att omdisponera ytorna söder om Centralstationen och Västgötabanans stationshus och stärka berättelsen om den historiska stadskärnan. I de alternativ där spårvägen flyttas från kanalstråket kan Drottningtorgets rumsliga samhörighet med vallgraven, slussen och Trädgårdsföreningen stärkas.

I förslag Befintligt och Fyrspår föreslås en ny byggnad lokaliseras i nära anslutning till Västgötabanans stationshus, vilket innebär att den södra fasadens funktion som inramning av Drottningtorget riskerar att motverkas. I förslag Triangel kan föreslagen hållplats utanför stationshuset också påverka dess funktion. I Triangel riskerar vidare dragning av spåren, nära Posthuset och över Åkareplatsen att försvåra användningen och skapa otydliga platser.

I samtliga förslag innebär tillkommande bebyggelse att Posthotellets södra gavlar skymms från Odinsgatan sett, vilket är negativt ur ett kulturmiljöperspektiv. I förslag Befintligt och Fyrspår skymms även de norra gavlarna av föreslagen byggnad.

Ny exploatering behöver vara anpassad i skala och volym för att kunna efterfölja platsens historiska struktur.



Byggnader med kulturhistoriskt mycket stort kulturhistoriskt värde (rött), stort kulturhistoriskt värde (orangestreckad) samt kulturhistoriskt värde (orange)

Konsekvenser för andra projekt och behov av åtgärder

Kanalmursprogrammet

Kanalmursprogrammet föranleder behov av flytt av spår längs kanalen, för att möjliggöra renoveringen av murarna. Flytten kan vara tillfällig eller permanent. Förstudiens inriktning har varit den samma som kanalmursprogrammet redovisar i sitt inriktningsbeslut, att gång- och cykelmöjligheterna längs den norra sidan av kanalen ska förbättras. Detta bedöms kunna förverkligas i olika hög utsträckning i de presenterade förslagen.

I både Fyrspår och Triangel utgår spårvagn och hållplatser vid Drottningtorget och spåren lokaliseras istället norr om Posthotellet. Vidare antas att spåren längs Stampgatan ersätts av spår i Ullevigatan. Vid permanent borttagande av spåren förbättras gång- och cykelmöjligheterna kraftigt jämfört med idag. Ett stadslivsstråk, där fotgängare och cyklister har hög prioritet, kan skapas och knyta an till den planerade gång- och cykelbron över älven. Hur ett stadslivsstråk skulle vara utformat behöver dock utredas vidare, vilket beskrivs i kapitel 10.

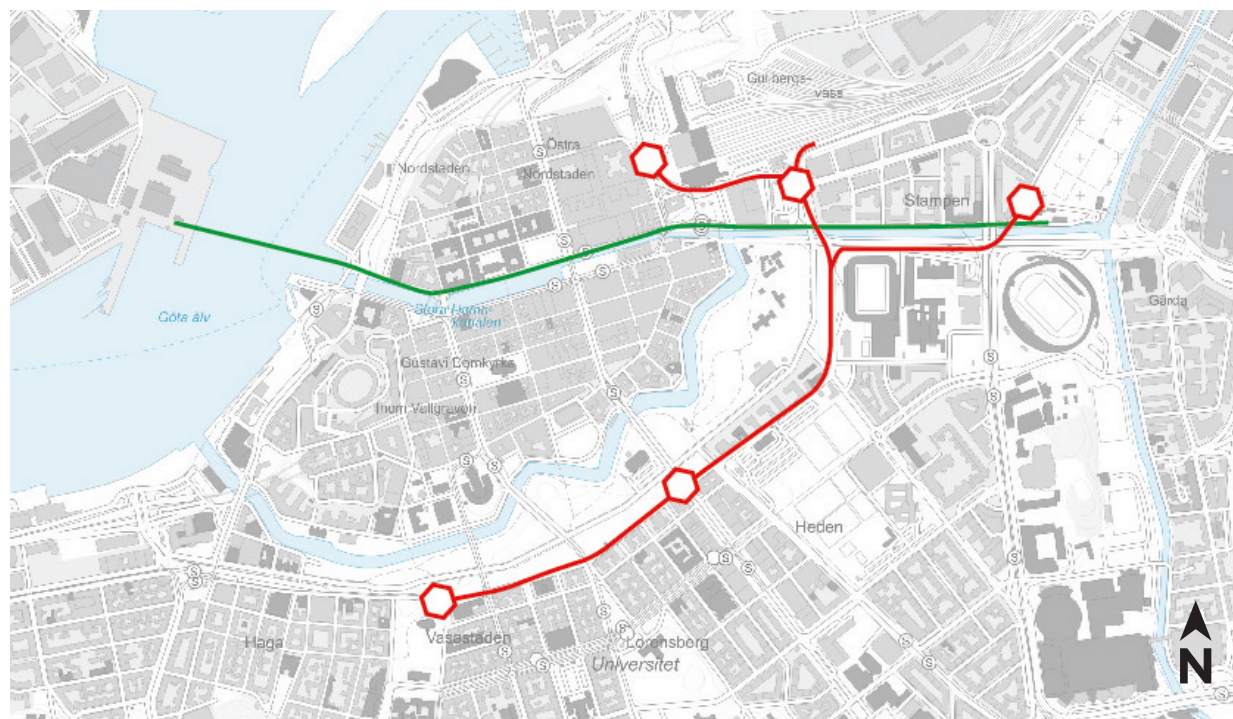
Som tidigare beskrivits ger förslag Triangel större möjligheter till borttagande av spår i Brunnsparken, utanför Nordstan, än i förslag Fyrspår. Linjenätsutredningen för spårväg, LiNUS, bygger på en triangelhållplats vid Åkareplatsen, och att Brunnsparken trafikeras av fyra linjer i öst-västlig riktning, att jämföra med dagens åtta. Fyra spårvägslinjer är

möjliga att omhänderta på ett hållplatsläge, vilket redan sker i nuläget vid Brunnsparken. Skulle färre linjer stanna vid Åkareplatsen, i enlighet med Fyrspår, kan det skapa en ökad efterfrågan på linjer som stannar vid Brunnsparken, och därmed förändra behov av att trafikera med ytterligare linjer jämfört med LiNUS.

Skulle staden vilja gå vidare med förslag Fyrspår behöver dialog föras med bland annat Västra Götalandsregionen, Västtrafik och spårinnehavaren om möjligheten att ta bort spåren längs Norra Hamngatan. Beslut om permanent borttagande av

spår behöver fattas av spårinnehavaren, stadsmiljöförvaltningen, efter ansökan hos Transportstyrelsen.

I förslag Befintligt ligger spåren kvar i dagens läge väster om Åkareplatsen. Vid en framtida kanalmursrenovering antas därför, att spåren läggs tillbaka efter att renovering skett. Öster om Åkareplatsen kan emellertid spåren tas bort då de förutsätts ersättas av spår i Ullevigatan. Spår utanför Nordstans huvudentré skulle dock kunna tas bort även i Befintligt, dock ej vid Drottningtorget. Då Befintligt inte skapar ett fullgott kapacitetstillskott under renoveringen behöver sannolikt tillfälliga åtgärder komma till stånd.



Allélinken med tänkta hållplatser (rött) i förslag Fyrspår och Triangel, samt nytt gång- och cykelstråk längs kanalen med koppling till ny gång- och cykelbro (grönt)

Busstrafik

Utöver påverkan på spårvagnssystemet innebär skisserade scenarier att busstrafiken i snittet Åkareplatsen till hållplats Nordstan minskar. Trafikering av tunga busslinjer bedöms oförenligt med de plats- och rumsbildningar som örslagen avser skapa. Dessutom kan spårvägstrafikens framkomlighet begränsas om dagens busstrafik även i fortsättningen ska trafikera snittet, då det antas att en stor del av spårvägslinjerna i systemet angör området. Tekniska krav och kommande längre vagnar innebär vidare att spårvägsanläggningen blir utrymmeskrävande. Viss busstrafik lokaliserad i spårvägsspåren bedöms dock som möjlig. I förslag Befintligt skulle dock busstrafik kunna trafikera dagens körväg utanför Centralstationens entré.

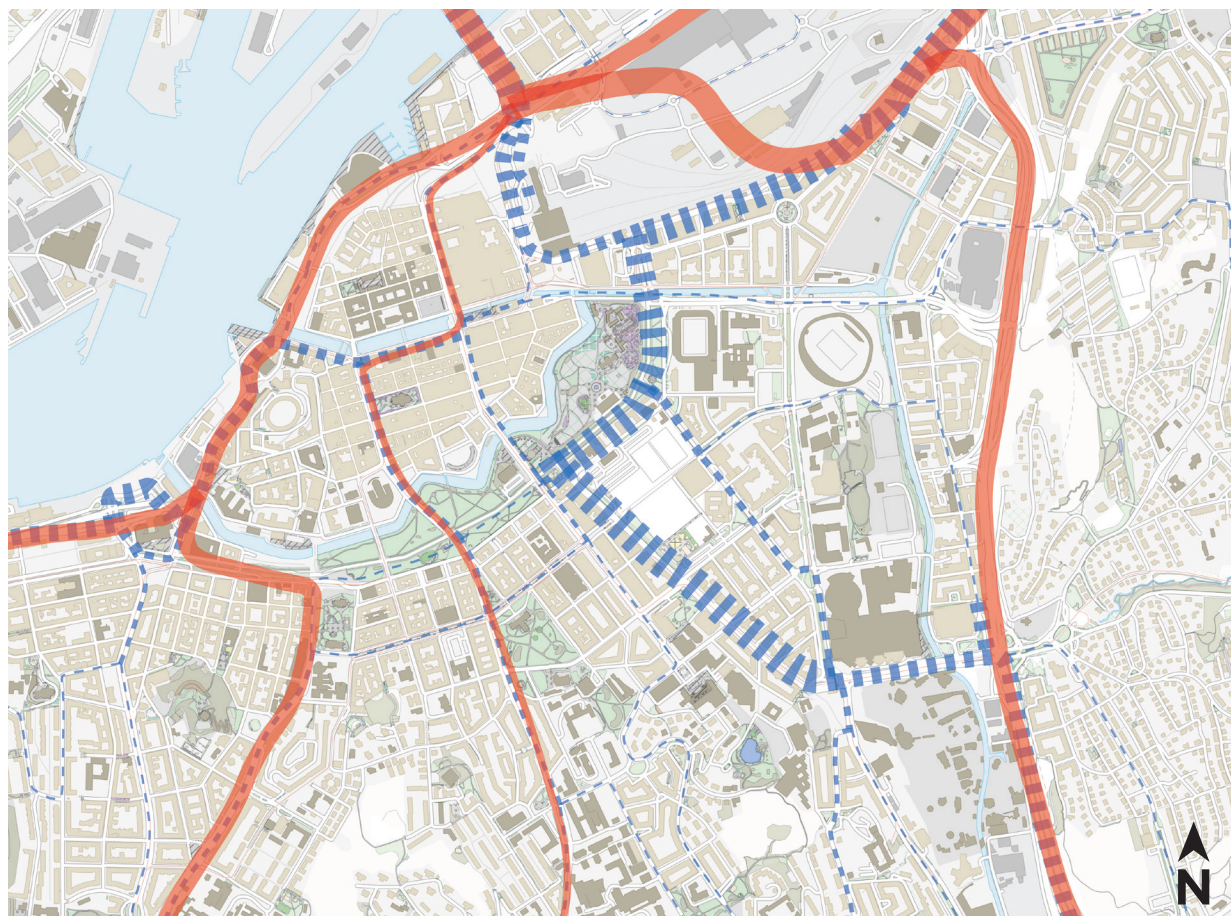
Idag trafikeras området av omfattande busstrafikvolym. Dessa volymer kommer att minska i omfattning om Allélänken byggs i Parkgatan, då utformningen antas bli spår i gräsbanvall. Busslinjer i relationen Svingeln – Hållplats Nordstan kommer emellertid beröras om framkomligheten minskar, vilket innebär att bland annat stomlinjer och expressbussar behöver omlokaliseras.

I förstudien har inga alternativa körvägar för busstrafiken skisserats. Det pågår för närvarande parallella utredningar inom arbetet med målbild Koll2035 där bussarnas trafikering i centrala Göteborg studeras. I Citybuss stråkstudie samt i utredningen benämnd Bussar i city, som ännu inte är färdigställd, bedöms bussarna från västra och södra Göteborg få Övre Husargatan – Järntorget – Stenpiren – Operagatan som primärt busstråk. Bussar från östra Göteborg och Partille antas i huvudsak köra via en

framtida Bangårdsförbindelse, alternativt genom Gullbergsvass.

Att flytta över stora busstrafikvolym till Bangårdsförbindelsen innebär utmaningar på nya platser, bland annat behöver framkomligheten mellan den nya knutpunkten Bergslagsgatan och Hisingsbron säkras.

Begränsning av busstrafiken genom förstudiens utredningsområde ligger i stora delar i linje med Målbild Koll2035 och efterföljande utredningar. Att skapa nya körvägar görs emellertid inte i en handvändning, och förutsätter andra infrastrukturåtgärder. Om planerade åtgärder inte kommer till stånd kan en etappvis utbyggnad av spårvägsnätet behövas, vilket bland annat beskrivs i nästa kapitel.



Dagens busstråk (blå) och framtida busstråk (rött). Linjetjocklek indikerar antalet linjer per stråk

Förhållande till Göteborgs utvidgade innerstad (GUI)

Under perioden 2016 till 2018 togs förslaget till Göteborgs utvidgade innerstad (GUI), tidigare benämnd historisk stadsplaneanalys, fram på uppdrag av dåvarande stadsbyggnadsnämnden och fastighetsnämnden. Uppdraget omfattade inventering av äldre stadsplaner och byggbar mark och syftet var att möjliggöra en effektiv framtida förtätning av staden. I de budgetar som lagts under den här mandatperioden anges att Göteborgs utvidgade innerstad, tillsammans med AB Framtidens arbete med värdeskapande stadsutveckling, ska ligga till grund för stadens utbyggnad.

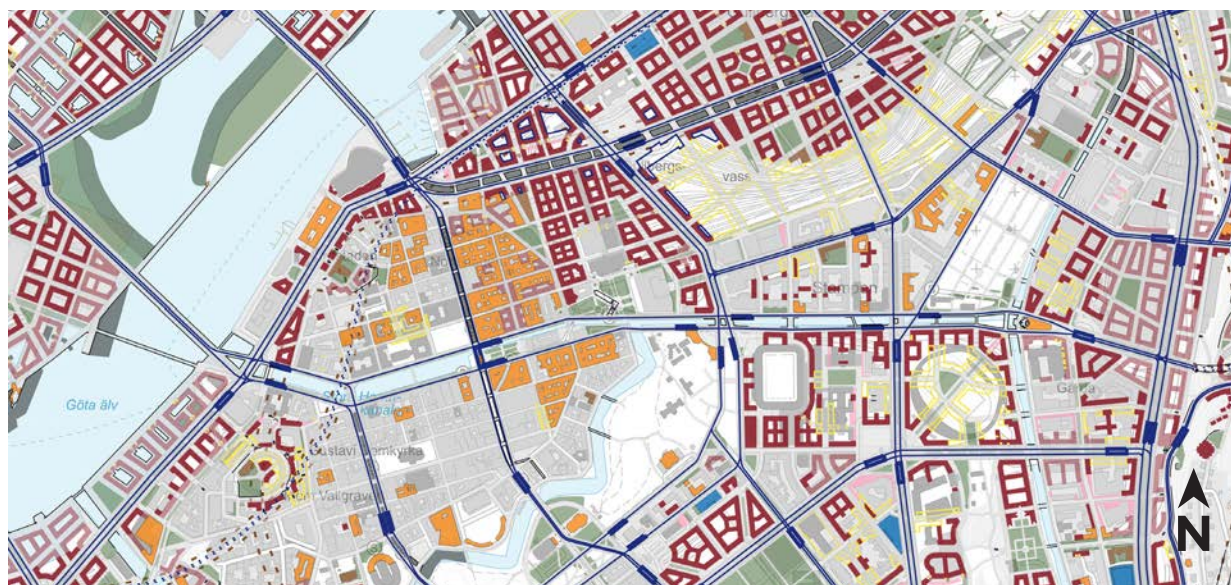
I bilden till höger förslås strukturen för den utvidgade innerstaden inom förstudiens utredningsområde.

Den bristande stadsmässiga integrationen och barriäreffekterna föreslås, i GUI, hanteras genom att flytta bangården och centralstationen längre österut än idag, och skapa ett genomgående stråk från Hisingsbron till Nya Allén. Detta, i kombination med flera passager över järnvägen, bedöms skapa förutsättningar för att fortsätta dagens kvartersstad och stadsmässiga struktur in i Gullbergsvass.

Då föreliggande förstudie utgår från att dagens bangård är placerad på samma plats som idag, och att inget intrång görs, är en stadsmässig struktur i enlighet med Göteborgs utvidgade innerstad svår att fullt ut realisera. Förstudien utgår också från att fastställda och planerade detaljplaner genomförs, vilka inte heller ligger i linje med GUI.

Förstudiens förslag tar dock delvis fasta på intentionerna i GUI-förslaget, däribland skapandet av en mer stadsmässig struktur vid Åkareplatsen, vilket ger vissa förutsättningar för att Stampens kvartersstad får ett tydligare sammanhang, snarare än ett avbrott. Ur den aspekten kan alternativ Befintligt och Fyrspår vara att föredra. Framförallt förslag Befintligt har stora likheter med GUI, främst vad gäller föreslagna nya kvarter vid Åkareplatsen. Vidare utgår Göteborgs utvidgade innerstad från att de trafikala barriärerna minskar, och att gator i innerstaden blir stadsgator snarare än genomfartsgator. Samtliga presenterade alternativ möjliggör att gator omdanas, att biltrafiken begränsas och att ytorna för

motoriserade fordon därmed minskar. En fullskalig bytespunkt i enlighet med förslag Triangel bedöms i mindre utsträckning gå i linje med Göteborgs utvidgade innerstad då bytespunkten blir ytkrävande och riskerar att bli en barriär.



Stadsstruktur i Göteborgs utvidgade innerstad (GUI)

Uppfyllande av övergripande intentioner

I tidigare kapitel beskrivs vilka övergripande intentioner framtagna förslag är tänkta att uppfylla.

- 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

När det gäller flera av ovan punkter bedöms intentionerna kunna uppnås i samtliga förslag. Det är i hög utsträckning ett resultat av att förutsättningarna är likartade. Randvillkoren för förslagen är att spårväg från Alléstråket ansluter till Åkareplatsen och att nya hållplatser etableras. Samtidigt begränsas bil- och busstrafiken genom området, och som ett resultat förbättras förutsättningarna för fotgängare och cyklister påtagligt jämfört med idag. Ytor som tidigare var dedicerade till motoriserade fordon kan omdanas och större del av gaturummet kan användas till andra ändamål som vistelse, torg samt gång- och cykelbanor.

I samtliga förslag tas spårvägen längs Stampgatan, öster om Åkareplatsen bort och förläggs i Ullevigatan. Förslag Fyrspår och Triangel utgår vidare från att spårvägsanläggningen längs hela kanalstråket utgår och att spåren istället placeras norr om Posthotellet. Borttagande av spårväg vid kanalen skapar förutsättningar för ett sammanhängande stadslivsstråk som ansluter till den planerade cykelbron vid Packhusplatsen. Det blågröna stråket längs kanalen kan tillgängliggöras och utvecklas. Förslag Fyrspår och Triangel uppnår således intentionen om att tillgängliggöra kanalstråket i högre utsträckning än Befintligt.

En ytterligare stor skillnad mellan de presenterade förslagen rör spårdragning och antalet hållplatser vid Åkareplatsen, vilket påverkar såväl spårvägens kapacitet och resenärernas möjliga byten som förutsättningarna för platsen och stadsrummen. Triangel skapar resandeutbyte i samtliga relationer vid Åkareplatsen, vilket möjliggör kortare vänt- och bytestider. I förslag Befintligt och Fyrspår hänvisas en stor andel av resenärerna från östra delarna av Göteborg till antingen Drottningtorget, Brunnsparken eller Nordstan, något som leder till sämre tillgänglighet, ologiska byten och risk för snedbelastning på vissa linjer i spårvägssystemet.

Triangel medför emellertid att Åkareplatsen i hög utsträckning blir en bytespunkt, då spårvägsanläggningen och hållplatserna blir utrymmeskrävande. I förslagen Befintligt och Fyrspår kan spårvägen och hållplatserna inordnas i gaturummet och ramas tydligare av byggnader på ömse sidor. Sammanfattningsvis kan intentionen om en kapacitetsstark bytespunkt ses vara mer uppfylld i förslag Triangel. I Befintligt och Fyrspår är dock de nya hållplatserna

bättre integrerade i staden, och möjligheten till exploatering större.

Vad gäller platsbildningar finns i Befintligt och Fyrspår förutsättningar för mindre rumsligheter i anslutning till föreslagen exploatering. I förslag Triangel uppstår platsbildningen mellan hållplatslägena, och upplevelsen av de nyskapade platserna kan därför skilja sig åt mellan förslagen.

Sammanfattande matris över samtliga konsekvenser

Matrisen visar överskådligt de konsekvenser som varje stadsutvecklingsförslag innebär.

Konsekvens	Befintlig	Triangel	Fyrspår
Stadsrum	Hållplatser inordnas i kvartersstruktur.	Åkareplatsen blir i huvudsak en bytespunkt och riskerar att ge begränsat bidrag till stadslivet.	Hållplatser inordnas i kvartersstruktur. Risk för barriär vid knutpunkt.
Platsbildningar	Mindre platsbildning i anslutning till nytt kvarter i den södra delen av Åkareplatsen.	Två nya platsbildningar mellan hållplatserna skapas, kommer främst nyttjas av resenärer.	Ny, attraktiv platsbildning vid Polhemsplatsen, nära kanalen. Norra delen av Åkareplatsen svårare använd till följd av spår och växlar.
Gaturum	Mjukare trafikrum med utökade ytor för fotgängare och cyklister. Viss kvarstående barriär i norr och söder om Drottningtorget.	Mjukare trafikrum med utökade ytor för fotgängare och cyklister. Trafikal barriär längs kanalen tas bort.	Mjukare trafikrum med utökad ytor för fotgängare och cyklister. Trafikal barriär längs kanalen tas bort.
Kollektivtrafik	Bytesmöjligheter vid Åkareplatsen begränsas. Innebär otydlighet för kollektivtrafikresenärer och risk för snedfördelning i kollektivtrafiksystemet.	Kapacitetsstark ny bytespunkt med resor i samtliga relationer.	Fullständigt resandeutbyte vid Åkareplatsen uteblir. Skapar otydlighet för kollektivtrafikresenärer och risk för snedfördelning i kollektivtrafiksystemet.
Biltrafik	Biltrafiken genom området begränsas. Biltrafik kan dock nyttja befintlig gata utanför Centralstationens entré då spår inte lokaliseras i sektionen.	Biltrafiken genom området begränsas. Trafik silas via låg-/gångfartsområden.	Biltrafiken genom området begränsas. Trafik silas via låg-/gångfartsområden.

Konsekvens	Befintlig	Triangel	Fyrspår
Fotgängare och cyklister	Utökade ytor för fotgängare och cyklister. Begränsade möjligheter att skapa högkvalitativt cykelstråk, då spårväg ligger kvar vid Drottningtorget.	Utökade ytor för fotgängare och cyklister. Genomgående cykelstråk längs kanalen till planerad ny gång- och cykelbro.	Utökade ytor för fotgängare och cyklister. Genomgående cykelstråk längs kanalen till planerad ny gång- och cykelbro.
Kanalstråket	Tillgängliggör blågrönt stråk öster om Åkareplatsen. Kanalstråket i övrigt beskuret av spårväg.	Tillgängliggör hela kanalstråket genom omläggning av spårväg.	Tillgängliggör hela kanalstråket genom omläggning av spårväg.
Stadslivsstråk	Stadslivsstråk norr om Posthotellet. Stråket delvis otillgängligt till följd av andra trafikala anspråk.	Tillgängligt stadslivsstråk längs kanalen när spårväg tas bort.	Tillgängligt stadslivsstråk längs kanalen när spårväg tas bort.
Sociala konsekvenser	Hållplatser ligger kvar vid Drottningtorget, en mer stadsmässig och trygg plats än Åkareplatsen. Otydliga byten och minskad tillgänglighet från östra Göteborg.	Effektiva och enkla byten för samtliga resenärer vid Åkareplatsen.	Otydliga byten och minskad tillgänglighet från nordöstra Göteborg.
Kulturmiljö	Ny bebyggelse blockerar Västgötabanans stationshus och Posthotellets gavlar.	Blockerar Västgötabanans stationshus genom spår- och hållplatslokalisering. Posthotellets södra gavlar skymms av ny bebyggelse.	Ny bebyggelse blockerar Västgötabanans stationshus och Posthotellets gavlar.

Genomförande och utbyggnadsordning

Stadsbyggnadsnämnden fattade den 22 oktober år 2024 beslut om att godkänna förslag till planeringsbeslut för en första etapp av Allélänken. Planeringsbeslutet kommer att behandlas av kommunfullmäktige under våren 2025, och vid godkännande kan detaljplan och genomförandestudie starta.

I underlaget till planeringsbeslutet beskrivs att Allélänken behöver ansluta till snabbspåret för att ge önskvärd effekt och avlastning av Brunnsparken och Drottningtorget. I underlaget framgår även att någon form av extern finansiering, sannolikt statlig, förutsätts för att länken ska kunna realiseras. Mot bakgrund av detta har Västra Götalandsregionen, i samarbete med Göteborgs stad, ansökt om statlig medfinansiering via nationell plan för transportsystemet.

En förutsättning för att ombyggnad av Åkareplatsen och Drottningtorget enligt framtagna förslag ska ske är således att Allélänken etapp 1 blir av.

Anslutning av Allélänken till snabbspåret behöver samordnas med renoveringen av kanalmurarna, bland annat då nya broar över Fattighusetan behöver byggas. För närvarande är tidplanen att renovering av kanalmurarna vid Stampgatan och Drottningtorget ska ske ungefärligen år 2039–2043. Allélänken etapp 1 bedöms kunna trafikerats cirka år 2033, givet att finansiering finns på plats.

Vilket av förslagen som ska utgöra grund för kommande detaljplaner och genomförandestudie för etapp 2 av Allélänken beror både på vilket förslag



Polhemsplatsen 1938, fotograf: Järvägmuseet

som är mest önskvärt ur ett stadsmässigt perspektiv, men delvis även på finansieringsmöjligheterna. Förslagen möjliggör byggrätter på Åkareplatsen, vilka skulle kunna bidra med visst exploateringsbidrag. I övrigt behöver sannolikt externa medel tillföras för att utbyggnad i enlighet med förslagen ska kunna realiseras.

Befintligt, som innebär att dagens spår nyttjas i så hög utsträckning som möjligt, bedöms kunna

vara ett mer kostnadseffektivt alternativ, då bland annat ombyggnad vid Drottningtorget undviks, och omdaning av Åkareplatsen begränsas. Samtidigt krävs troligen tillfälliga spåråtgärder för att hantera spårvägstrafikeringen under kanalmursrenoveringen.

Möjlig etappvis utbyggnad

Samtliga framtagna förslag är behäftade med osäkerheter, där tillkomsten av en bangårdsförbindelse och tidplan för renovering av kanalmurarna är de mest betydande. Det är därför sannolikt att utbyggnad behöver ske etappvis, bland annat för att inte försena Allélänkens anslutning till snabbspåren och därmed behovet av kapacitetstillskott i kollektivtrafiksystemet. Bredvid skisseras på möjlig utbyggnadsordning samt beroenden i respektive scenario.

Etapp 1 - fram till år 2040

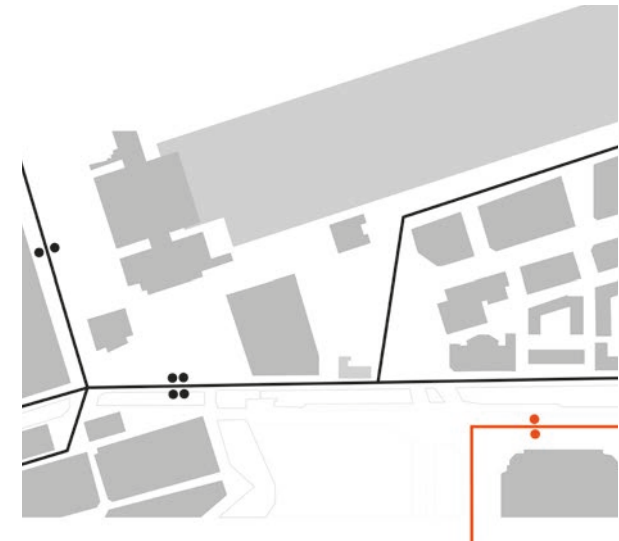
Den första etappen av Allélänken förväntas vara på plats cirka år 2032–2033 enligt det planeringsbeslut som antogs av stadsbyggnadsnämnden den 22 oktober 2024.

En första utbyggnadsetapp av etapp 2 av Allélänken skulle kunna komma till stånd innan kanalmursrenovering har skett, och innan busstrafik lyfts bort med hjälp av en bangårdsförbindelse. Kanalmurarna längs Drottningtorget planeras renoveras efter år 2040, och en anslutning av Allélänken till snabbspåret innan dess är eftersträvt då det kraftigt underlättar en renovering.

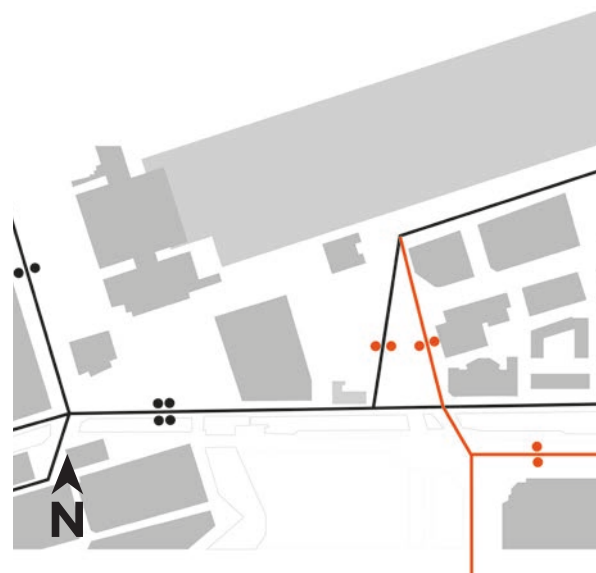
En första utbyggnadsetapp skulle kunna motsvara förslag Befintligt, presenterat tidigare i rapporten. Etappen kan ge viss, om inte full, avlastning under kanalmursrenoveringen, och tillfälliga åtgärder för att hantera renoveringen bedöms därför krävas. Den är dessutom möjligt att kombinera med busstrafik i dagens sektion norr om Posthotellet. En svårighet med en tillfällig utbyggnad enligt Befintligt kan dock vara att föreslaget kvarter i den norra delen

kan vara svårt att kombinera med en spårdragning norr om Posthotellet, skulle spår norr om Posthotellet vara önskvärt kan därför utbredningen av den framtida bebyggelsen behöva anpassas.

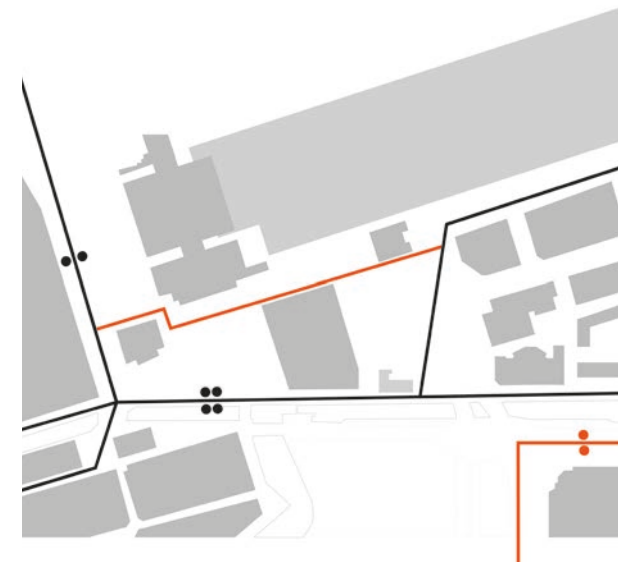
En alternativ första etapp skulle kunna vara byggnation av spår framför centralstationens entré, innan Allélänken anslutit över Stampbroarna. En sådan etapp skulle kunna samordnas med kanalmursrenoveringens borttagande av spåren vid Drottningtorget.



Allélänken etapp 1 och dagens spårlösning vid Åkareplatsen och Drottningtorget



Möjlig anslutning av Allélänken innan kanalmursrenovering



Alternativ första utbyggnadsetapp

Fördelen med den alternativa utbyggnadsetappen är att kapaciteten ökar, då två körvägar från östra centrum och östra Göteborg erbjuds, dels via Ullevigatan och dels via Bergslagsgatan. Etappen är inte heller beroende av att nya Stampbroar kommer till.

Etapp 2 - efter år 2040

Etapp 2 bedöms kunna etableras efter, eller i samband med, renoveringen av kanalmurarna och den borttagning av spår som renoveringen föranleder. Vid borttagande av spår längs kanalen kan nya anläggas norr om Posthotellet. Ytan längs kanalen kan omdanas till ett blågrönt stadslivsstråk, utan konflikter med spårtrafik.

I etapp två skulle Åkareplatsen kunna utformas både enligt förslag Fyrspår och Triangel. Busstrafik skulle i ovan scenario kunna trafikera i spårområdet norr om Posthotellet, beroende på om en bangårdsförbindelse kommer till stånd eller inte. Även vid byggnation av en bangårdsförbindelse skulle viss busstrafik kunna färdas i snittet.

Förslag Befintligt skulle eventuellt kunna utgöra en långsiktig lösning, men det förutsätter att spåren längs Drottningtorget, efter kanalmursrenoveringen, läggs tillbaka på samma plats. Det innebär att lösningen, under tiden för kanalmursrenoveringen, kan vara otillräcklig kapacitetsmässigt.



Möjlig utformning av spår- och busskörvägar efter kanalmursrenoveringen

Vidareutveckling och fortsatt arbete

Framtagna förslag illustrerar principiell utformning och intentioner för utredningsområdet. Principerna ska vara vägledande vid framtagande av kommande detaljplaner, genomförandestudie för Allélänken etapp 2 och renovering av kanalmurarna. Utifrån inkomna remissvar är ambitionen att stadsbyggnadsförvaltningen arbetar vidare, utvecklar och förfinar ett av de presenterade förslagen. Detta förslag ligger därefter till grund för planeringsbeslut, vilket bland annat innebär att genomförandestudie för Allélänkens andra etapp kan påbörjas. För spårvägsinvesteringar har Göteborgs stad och Västra Götalandsregionen ett gemensamt ansvar, vilket innebär att fortsatt dialog med regionen behöver ske innan planeringsbeslut.

Inom förstudien har ett antal knäckfrågor identifierats, vilka behöver utredas och bestämmas vidare inom kommande arbeten. Dessa beskrivs nedan.

Utformning av nytt stadslivsstråk längs kanalen

I två av de presenterade alternativen, Fyrspår och Triangel, föreslås att dagens spår längs Stampgatan och Norra Hamngatan tas bort i samband med att kanalmurarna renoveras. Det kapacitetstillskott som Allélänken medför bedöms skapa förutsättningar för att ta bort spåren. Borttagande av spår ligger i linje med intentionerna i stadsmiljöplan innanför Vallgraven.

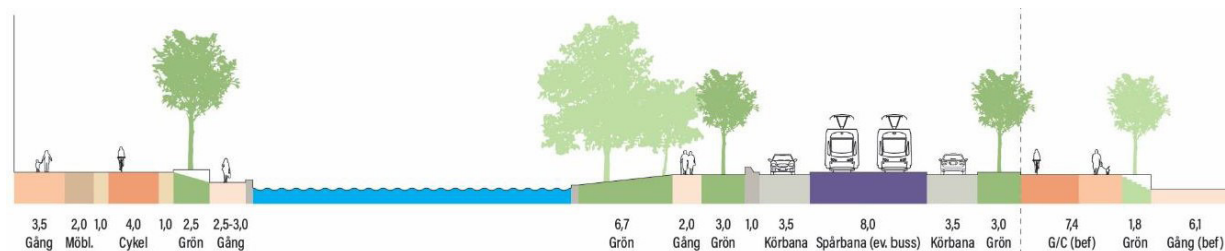
Hur stadsrummet längs kanalen kan utformas givet att spåren försvinner tar den här förstudien inte ställning till. En avvägning mellan att skapa ett framkomligt, snabbt cykelstråk å ena sidan, och att erbjuda attraktiva vistelsemiljöer å andra sidan behöver göras. I översiktsplanen är stråket längs Fattighusån utpekat som ett befintligt blågrönt stråk som behöver stärkas, tillgängliggöras och aktiveras. Denna funktion behöver beaktas vid framtida utformning.

Hur utformningen ska se ut bedöms vara en fråga för en separat förstudie, sannolikt utförd av stadsmiljöförvaltningen. Den kommande förstudien ska ta sin utgångspunkt i kommande planeringsbesluts inriktning. Därutöver behöver stadsmiljöplanen innanför Vallgraven samt Trafikkontorets underlag till arbetet med kanalmursupprustningen beaktas.

Spår i Ullevigatan

Förstudien utgår från att spårvägen i Stampgatan, öster om Åkareplatsen, tas bort och ersätts av spår i Ullevigatan. Att ligga kvar med spåren i Stampgatan och ansluta Allélänken till dessa spår för resor mot Ullevi Norra bedöms mycket svårt till följd av bland annat spårvägens kurvradier.

En förstudie för spår i Ullevigatan påbörjades på dåvarande trafikkontoret men har inte färdigställts. I den ej färdiga förstudien har möjliga sektioner för spår i Ullevigatan skisserats. Ambitionen är att göra klart förstudien och presentera förslag på vägval samt utformning till stadsbyggnadsnämnden, som en styrning för genomförandestudien för Allélänken etapp 1. Med förstudien som grund kan även ställningstagande om borttagande av spår i Stampgatan göras.



Exempelsektion vid anläggande av spår i Ullevigatan, Förstudie Ullevigatan (ej färdigställd)

Drottningtorget

I de förslag, Fyrspår och Triangel, som spårvagnshållplatserna på Drottningtorget tas bort, finns risk att en stor del av dagens fotgängarflöde försvinner. Skulle staden välja att gå vidare med förslagen kan kvalitetshöjande stadsmiljöåtgärder krävas för att skapa en mer inbjudande plats att vistas vid. Sådana åtgärder skulle bland annat kunna vara att stärka kopplingen till, och vistelsekvaliteterna vid kanalen.

Utformning av nya Stampbroar

För att spårväg ska kunna inrymmas på Stampbroarna behöver dessa rivas och ersättas av nya. I förstudien har antagits att spårvägen lokaliseras på en bro med samma sträckning som dagens. Skillnaden gentemot dagens östra bro är att den framtida är mindre kupad.

Det är emellertid tänkbart att man vid uppförande av nya broar vill återskapa den historiska sträckningen, som i högre utsträckning än idag förstärker entrén till platsen. Dagens broar är utformade utifrån biltrafikens behov, och är placerade närmast diagonalt i förhållande till Åkareplatsen och Polhemsplatsens öppna yta. Lokalisering i enlighet med tidigare placering av broarna skulle stärka stadsrummet, men kan vara utmanande givet spårvägens utformningskrav.

Studier över broarnas lokalisering kommer att göras inom ramen för framtagande av fördjupat utformningsförslag.

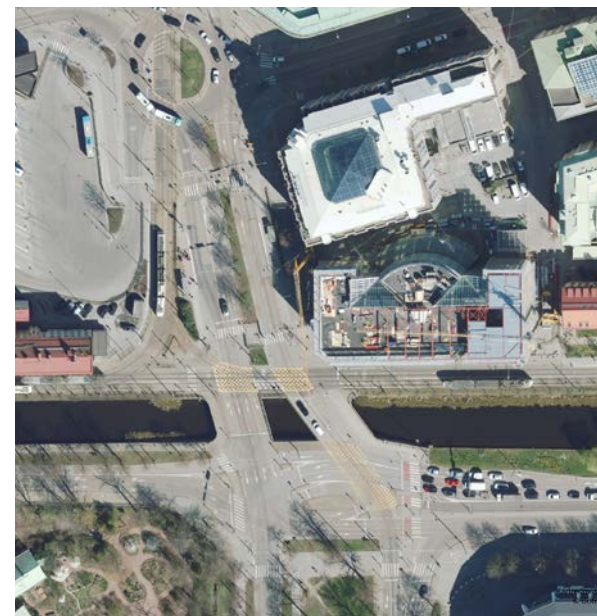
Kostnadskalkyl

Inom ramen för förstudie för spårväg i Alléstråket togs en kostnadskalkyl enligt successivprincipen fram, baserat på triangelhållplats och koppling till hållplats Nordstan genom lokalisering av spåren framför centralstationens entré. Kostnadskalkylen, vilken utöver nya spår och hållplatser, även inkluderade rivning av befintliga spår samt rivning och uppförande av nya Stampbroar, landade på 605 miljoner i 2022 års prisnivå.

Kostnadskalkylen bedöms fortfarande ha relevans vad gäller kostnaden för själva infrastrukturåtgärderna, framförallt vad gäller förslagen Fyrspår och Triangel. Befintligt bedöms vara mer kostnadseffektiv då nuvarande spår kan nyttjas i högre utsträckning.

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.

Tidigare framtagna kostnadskalkyler föreslås ses över och ligga till grund för kommande planeringsbeslut.



Stampbroarnas lokalisering år 1960 och år 2023

Referenser

Antiquum (2017) *Kulturmiljöunderlag – Centralenområdet med hamnstråket*

Fastighetskontoret (2017) *Historisk stadsplaneanalys, utredningsmaterial för Centralen och Gullbergsvass*

Göteborgs stad (2023) *Förstudie för Bangårdsförbindelsen*, remissversion 2023-09-26

Göteborgs stad (2021) *Förstudie för spårväg i Alléstråket och Övre Husargatan*, remisshandling november 2021

Göteborgs stad (2020) *Kulturmiljövårdens riksintressen inom centrala Göteborg – antikvariskt planeringsunderlag*, slutrapport 2020-11-25

Göteborgs stad (2022) *Stadsmiljöplan innanför Vallgraven*, version 2022-05-20

Göteborgs stad (2024) *Stadsutvecklingsprogram för Centralenområdet 3.0*, version 0.9 2024-09-24

Stadsbyggnadskontoret (2022) *Stadsbyggnadsanalys 1.0 Underlag för konsekvensbedömning på helhetsnivå av Spårväg i Alléstråket och Övre Husargatan*, 2022-07-01

Trafikkontoret (2015) *Cykelprogram för en nära storstad*

Trafikkontoret (2015) *Trafikstrategi för en nära storstad*

Trafikkontoret (2022) *Kartläggning av nuläget och anspråk längs Stora Hamnkanalen och Fattighusån samt förslag till fortsatt arbete*, Underlag till arbetet med kanalmursupprustningen samt inledande del av trafikområdesplan, 2022-03-18

Västra Götalandsregionen m.fl. (2014) *Målbild Koll2035 – Kollektivtrafikprogram för stomnätet i Göteborg, Mölndal och Partille*

Västtrafik (2024) *Riktlinjer för tillgänglighet på hållplats*, remissversion mars 2024

Kontakt

Telefon:

031-365 00 00 (Göteborgs
Stads kontaktcenter)

E-post:

goteborg@goteborg.se