

Förstudie för Spårväg i Alléstråket och Övre Husargatan

Lägesredovisning
trafiknämnden
2021-05-10



Göteborgs
Stad



VÄSTRA
GÖTALANDSREGIONEN

Trafiknämnden 21-05-10

Innehåll i presentation

Bakgrund och
omfattning

System-
utformning

Spårväg i
Alléstråket
Delområde
Åkareplatsen

Spårväg i
Alléstråket
Delområde
Alléstråket

Spårväg i Övre
Husargatan

Bakgrund och omfattning



Bakgrund

- Staden växer och förtätas vilket ökar trycket på kollektivtrafiken i stadskärnan.
- Satsning på spårvägsnätet har beslutats i Målbild Koll2035.
- Befintlig spårvägsnät är gammalt och störningskänsligt samt inte anpassat för att staden växer.

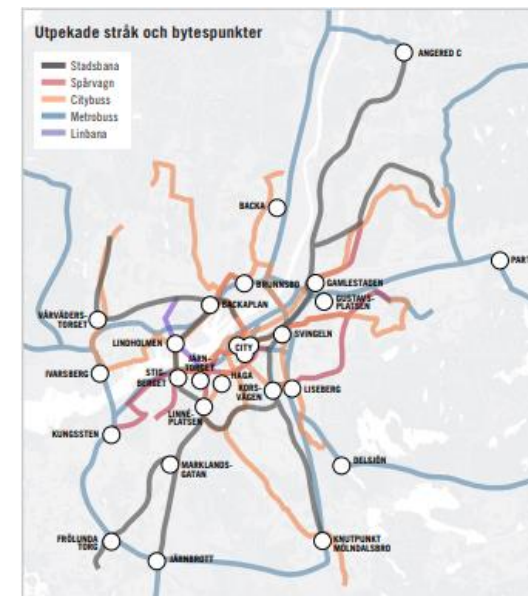


Bakgrund

Spårväg i Alléstråket är utpekad i Målbild Koll2035 med syfte att avlasta Brunnsparken.

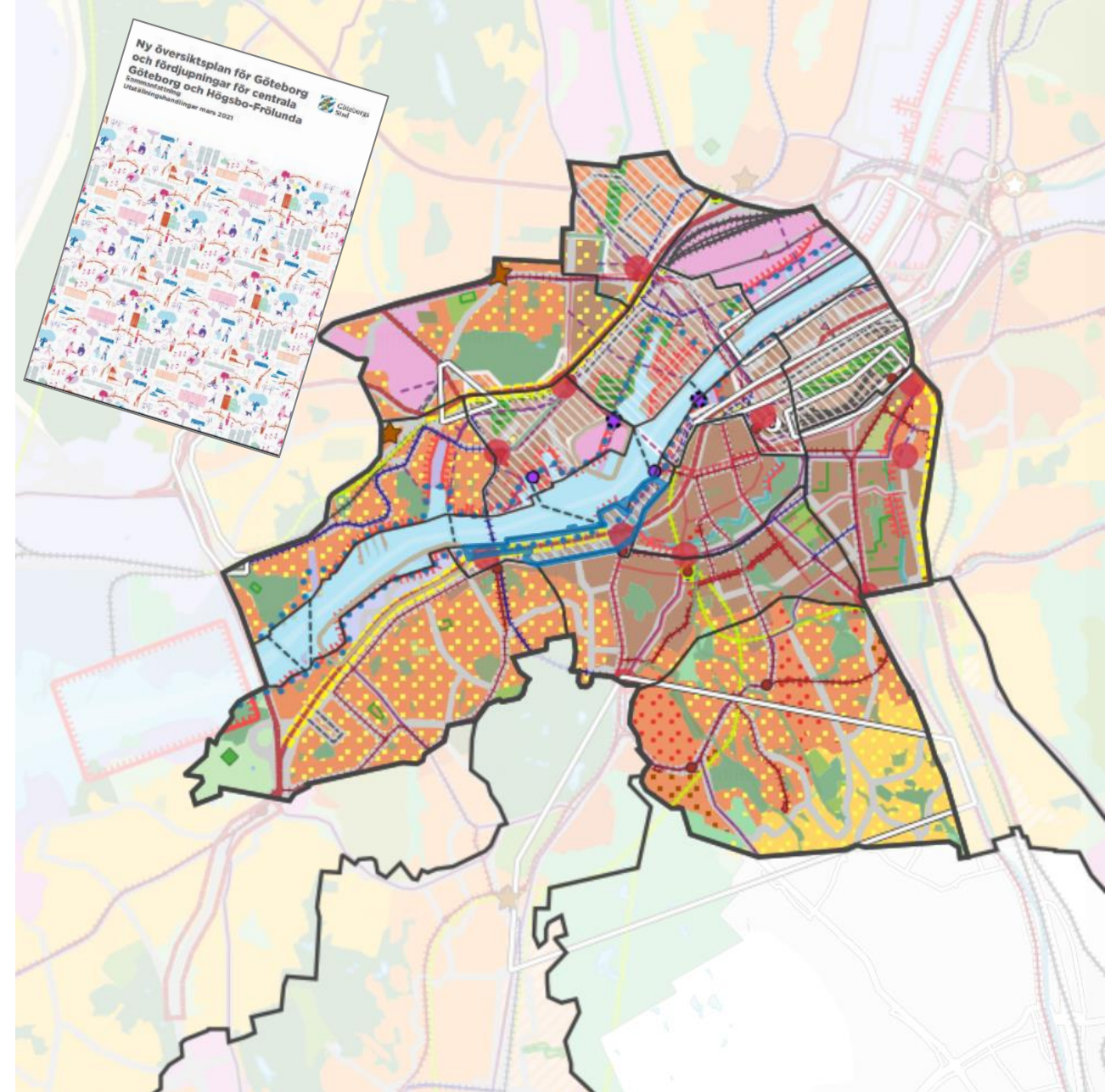
”Den nya länken avlastar Brunnsparken, ökar robustheten i spårvagnsnätet och gör det möjligt att ta bort kollektivtrafik på delar av Norra Hamngatan.”

”Jämförande analyser visar att Allélänken har betydligt större positiva effekter än den så kallade Operalänken.”



Bakgrund

- Spårväg i Alléstråket är utpekad i förslag till FÖP för centrala Göteborg.
- I förslaget beskrivs behovet av att avlasta Brunnsparken och Centralstationen och sprida flöden till fler platser i staden.

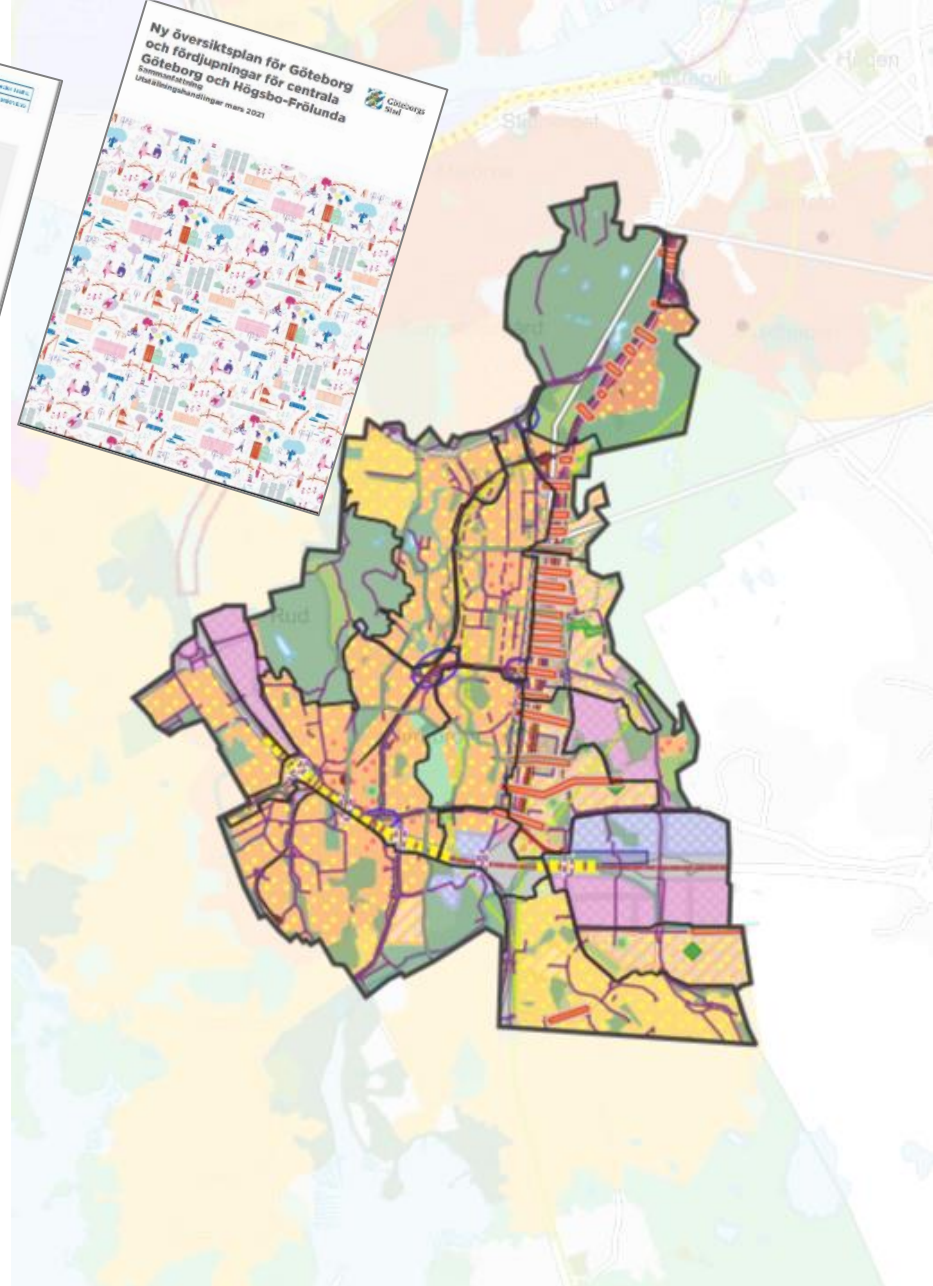


Avgränsning för förslag till FÖP C

Bakgrund

Spårväg i Övre Husargatan studeras utifrån frågeställningarna:

- Vad händer med befintliga busskörfält när busstrafiken flyttas från Alléstråket i och med spårvägsutbyggnaden?
- I förslag till FÖP Högsbo Frölunda / Dag Hammarskjölds-staden redovisas spårväg som kollektivtrafiklösning.
- Kapacitetsbriststudie för Göteborg visar att kapaciteten förbi Sahlgrenska/Chalmers och Järntorget är begränsad.



Bakgrund

Spårvägssystemet i och kring city uppgraderas och kompletteras med nya länkar som var för sig utgör pusselbitar i en helhet.

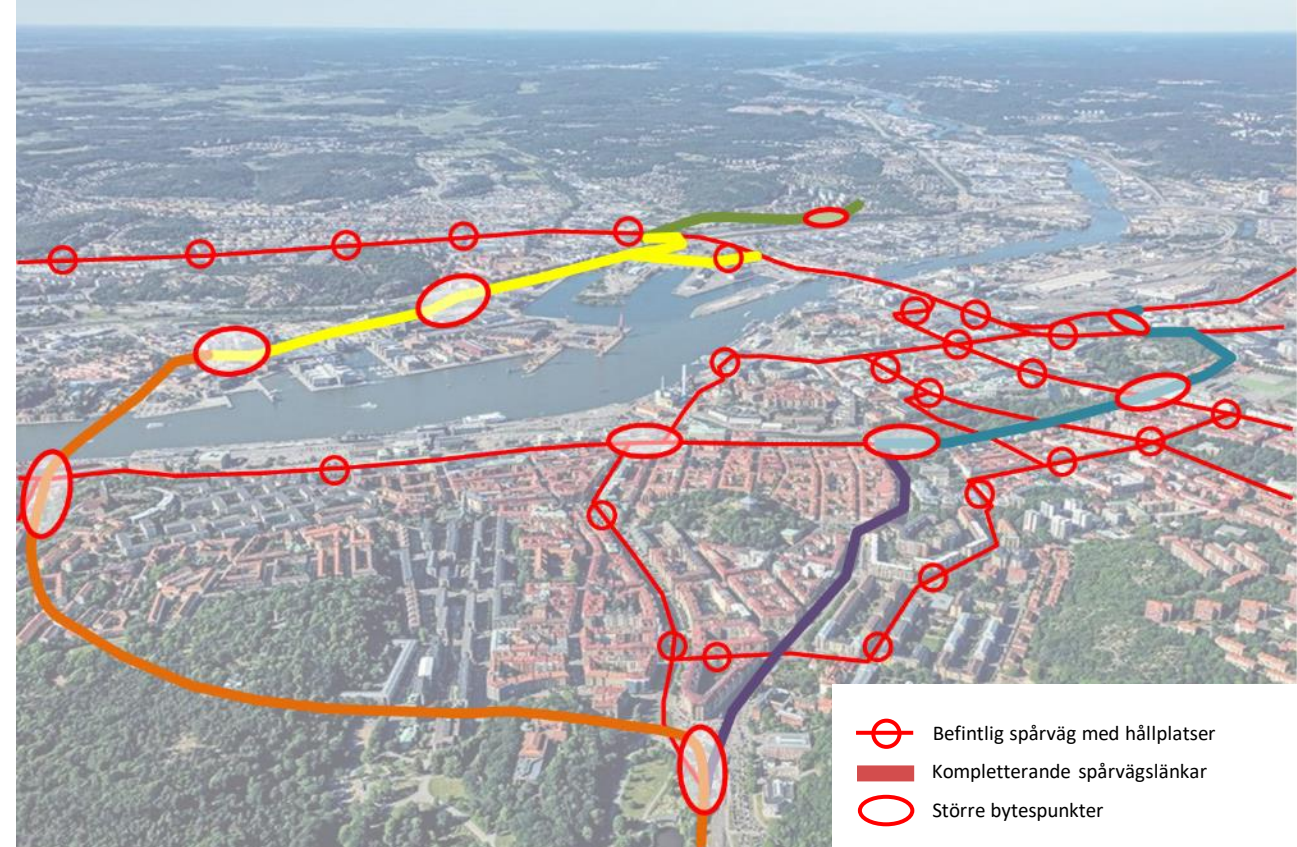


Foto: Mikael Reidal



Foto: Göteborgs spårvägar



Foto: Mikael Reidal



Foto: Mikael Reidal

Bakgrund

Ambitionen för spårväg i Alléstråket och Övre Husargatan:

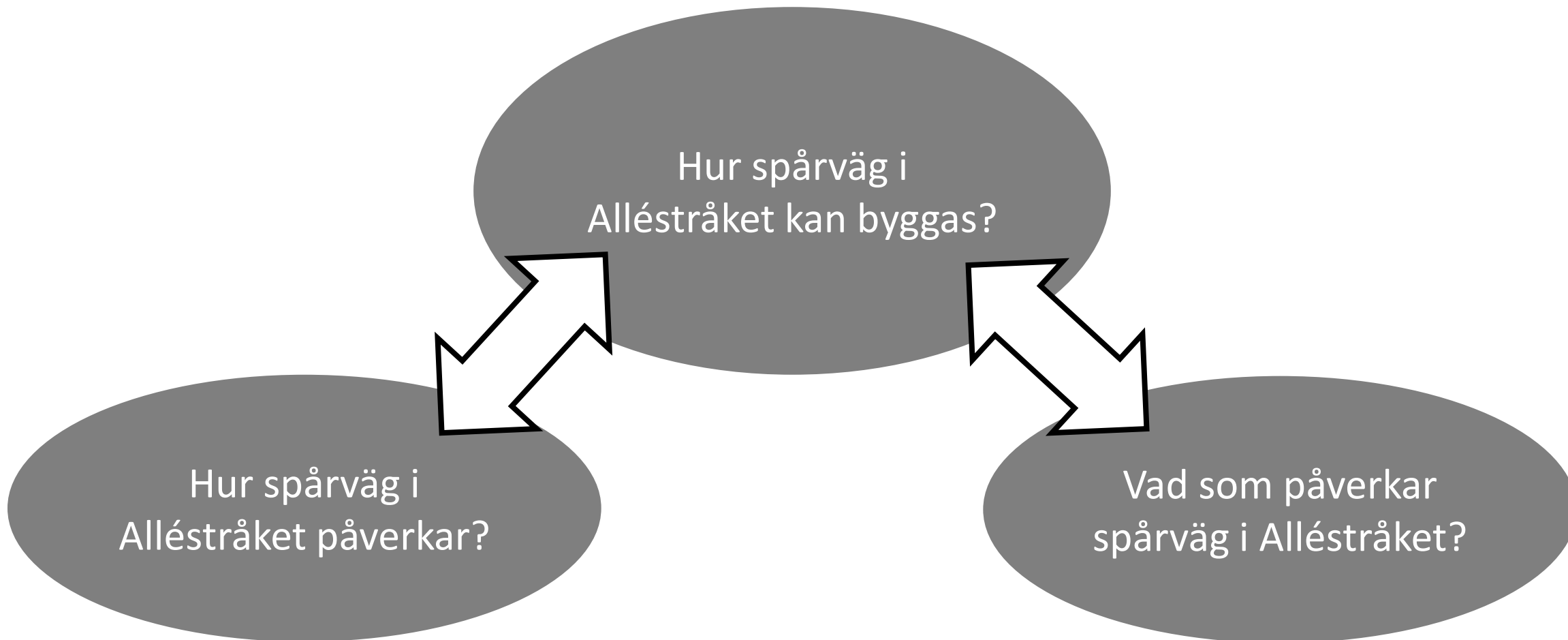
- Spårvägstrafik på egen banvall, utan buss- och/eller biltrafik.
- Trafikering med 45-meter långa spårvagnar.
- Högre genomsnittlig hastighet än inom vallgraven.
- ”Lagom” hållplatsavstånd.
- Få skarpa svängar.
- Enkla trafikmiljöer med bra sikt.

■	Grön nivå Riktvärde
■	Gul nivå Gränsvärde
■	Utanför gränsvärde Särskild utredning krävs

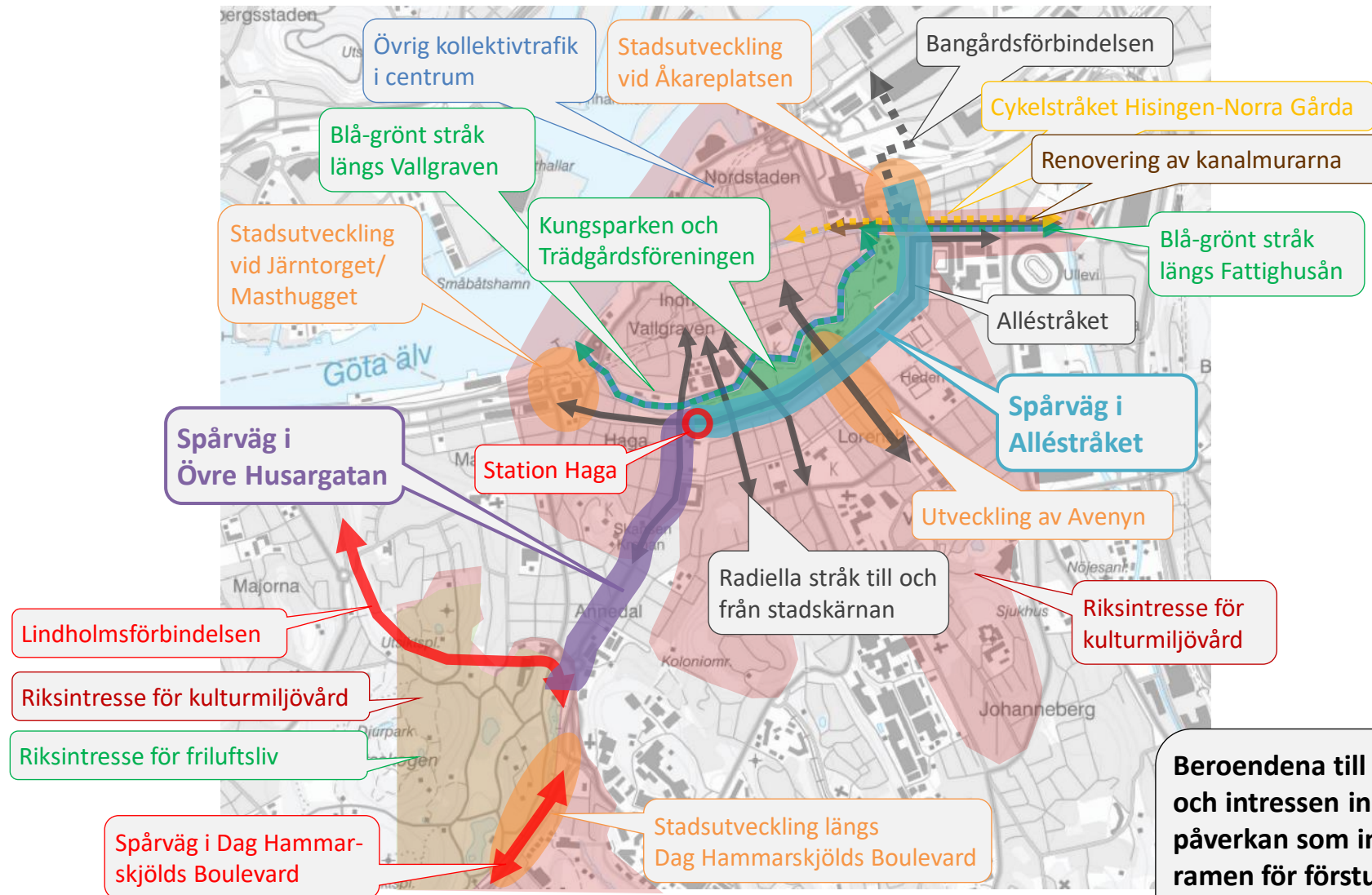
Guidelines för koncepten	METROBUSS	STADSBANA	SPÅRVAGN	CITYBUSS	
Turtäthet per linje Hög/Dag/Låg* (minuter mellan turerna)	Grön nivå	7,5/10/15 min	5/7,5/10 min	5/7,5/10 min	5/7,5/10 min
	Gul nivå	10/15/30 min	7,5/10/15 min	7,5/10/15 min	7,5/10/15 min
Avstånd mellan hållplatser	Grön nivå	≥ 1 200 m	≥ 1 000 m	≥ 600 m	≥ 600 m
	Gul nivå	≥ 800 m	≥ 600 m	≥ 400 m	≥ 400 m
Maxhastighet	Grön nivå	≥ 80 km/h	≥ 70 km/h	≥ 50 km/h	≥ 50 km/h
	Gul nivå	≥ 60 km/h	≥ 50 km/h	≥ 30 km/h	≥ 30 km/h
Korsningar	Grön nivå	Planskild	Planskild	I plan i anslutning till hållplats	I plan i anslutning till hållplats
	Gul nivå	Signalprioriterad i plan	Signalprioriterad i plan i anslutning till hpl	I plan > 200 m	I plan > 200 m
Separering	Grön nivå	Egen bussbana utan annan busstrafik	Egen spårbana utan busstrafik	Egen spårbana utan busstrafik	Egen bussbana utan annan busstrafik
	Gul nivå	Egen bussbana gemensam med annan busstrafik	Egen spårbana gemensam med buss	Egen spårbana gemensam med buss	Egna körfält/garanterad framkomlighet

* Högtrafik: måndag till fredag ca kl 06:30–09:00 och kl 14:30–17:30.
Dagtrafik: måndag till fredag ca kl 09:00–14:30 och kl 17:30–22:00 samt lördag och söndag kl 09:00–22:00.
Lågtrafik: ca kl 22:00–06:30 natt mot vardag samt kl 22:00–09:00 natt mot lördag och söndag.

Denna förstudies innehåll



Förstudiens avgränsning och beroenden



Beroendena till angränsande projekt och intressen innebär anspråk och påverkan som inte hanteras inom ramen för förstudien, utan behöver fördjupas i kompletterande studier.

Behov av kompletterande studier

(Ingår inte i förstudien men behöver göras innan beslut fattas)

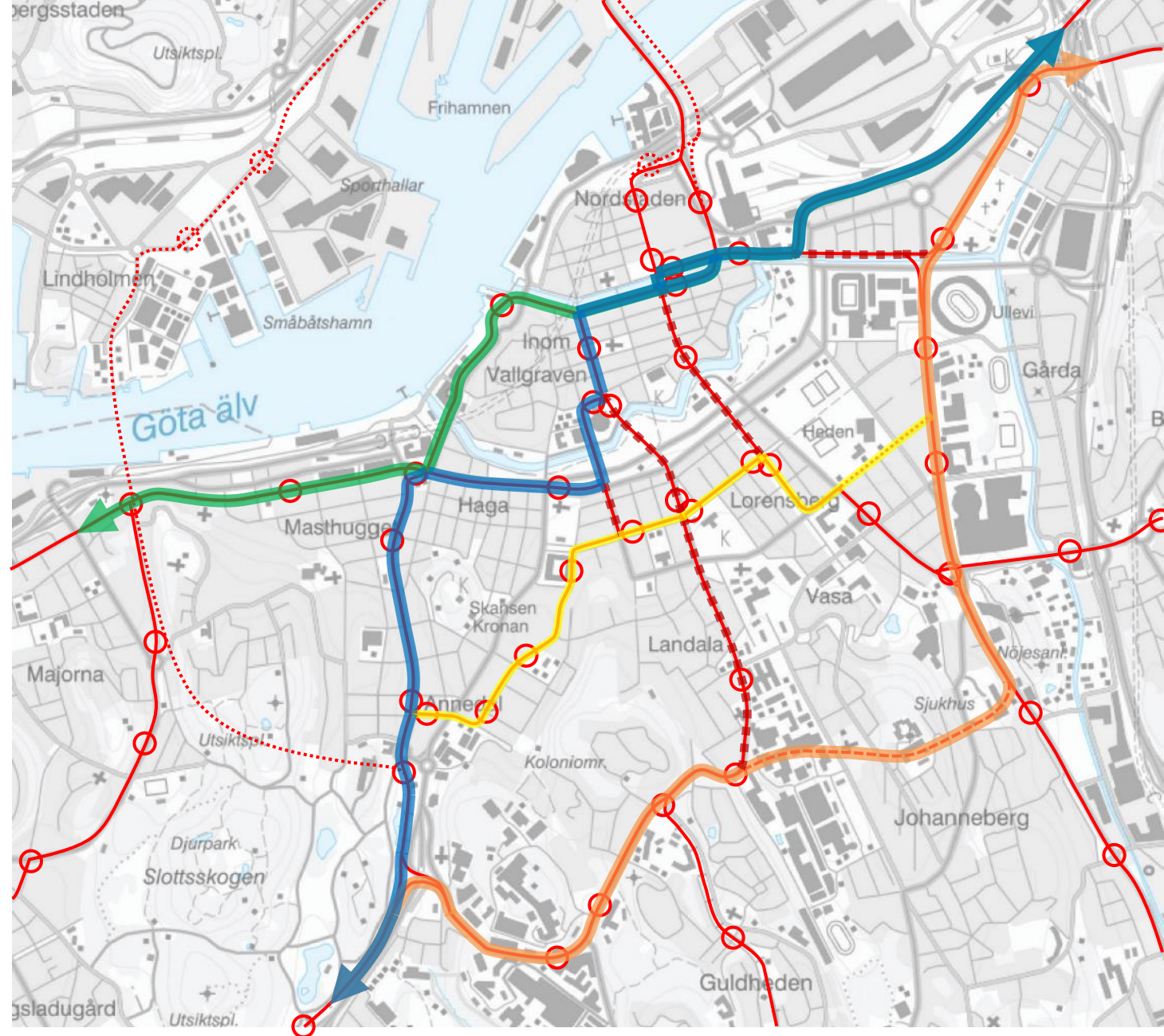
- **Kollektivtrafiken i centrum** och hur spårvägs- och busstrafiken påverkar samt kompletterar varandra (linjenätsutredning city- och metrobuss)
- **Linjenätsutredning för spårvägsnätet** och samhällsekonomisk bedömning
- **Succesiv kalkyl** genomförs separat
- **Bangårdsförbindelsens principutformning** (förstudie Bangårdsförbindelsen)
- **STUP för Centralenområdet** för utformning av Åkareplatsen, Drottningtorget mm
- **Spårväg i Ullevigatan** genom samordning med kanalmursprogrammet
- **Avenyn/Östra Hamngatan** hållplatsplacering (Avenyprojektet)
- **Fördjupad stadsbyggnadsanalys** (SBK/Fördjupning FÖP)
- **Trafikområdesplaner** för Stora Hamnkanalen-Fattighusån och för Alléstråket (TK)

Systemutformning



Befintliga öst-västliga stråk

- De två tyngsta stråken genom centrum passerar båda Brunnsparken.
- Stråket via Chalmerstunneln passerar förbi centrum.
- Engelbrektslänken möjliggör ett stråk genom södra centrum som inte passerar Centralen.



Brister och problem

Passage av Brunnsparken och Drottningtorget

- Hög belastning och sårbarhet

Sträckan Parkgatan-Södra Hamngatan




- Låg standard för spårvägen
- Kapacitets- och säkerhetsproblem i korsningen Parkgatan/Viktoriagatan

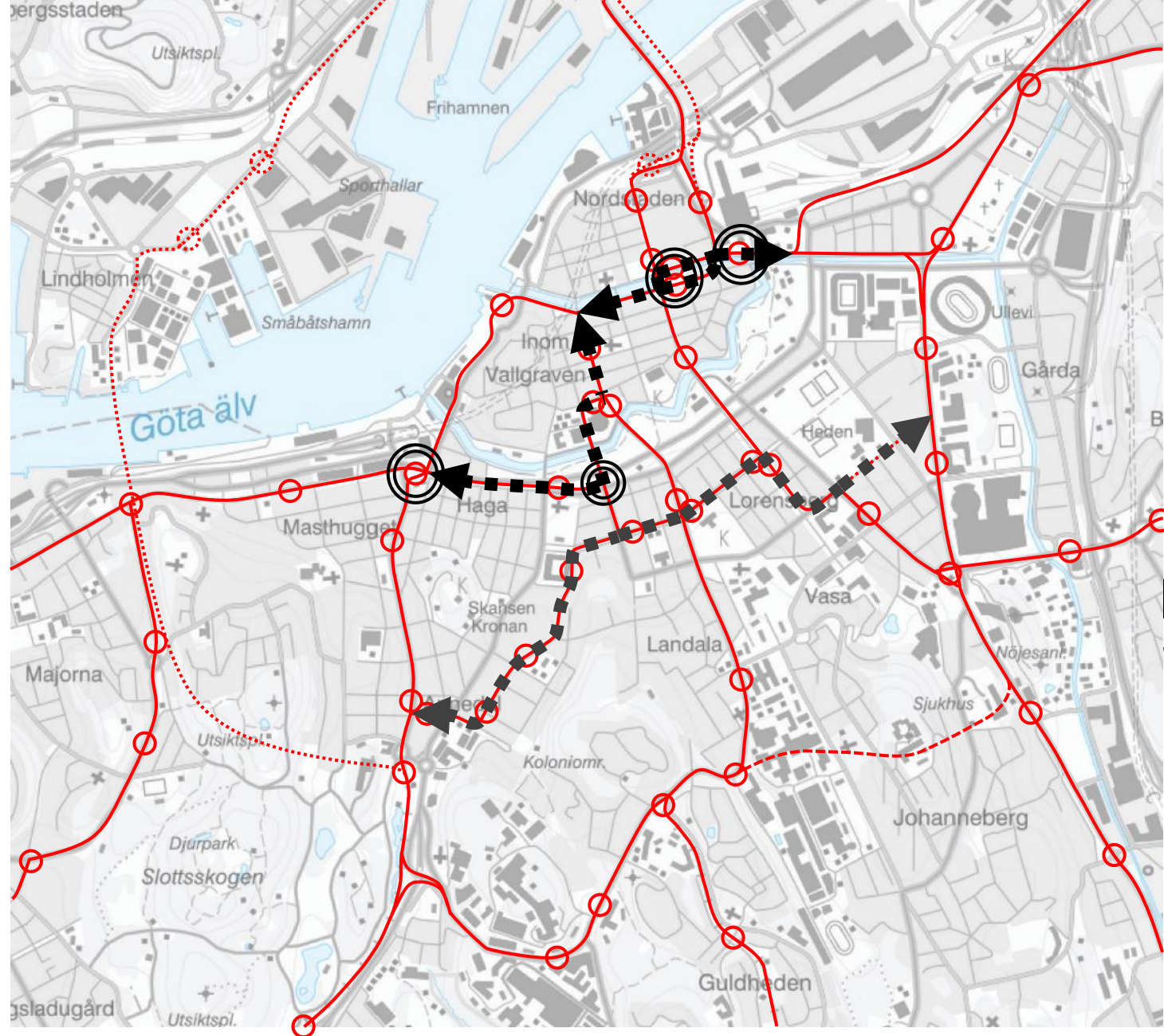
Passage av Järntorget

- Hög belastning och sårbarhet i och omkring bytespunkten

Engelbrektslänken

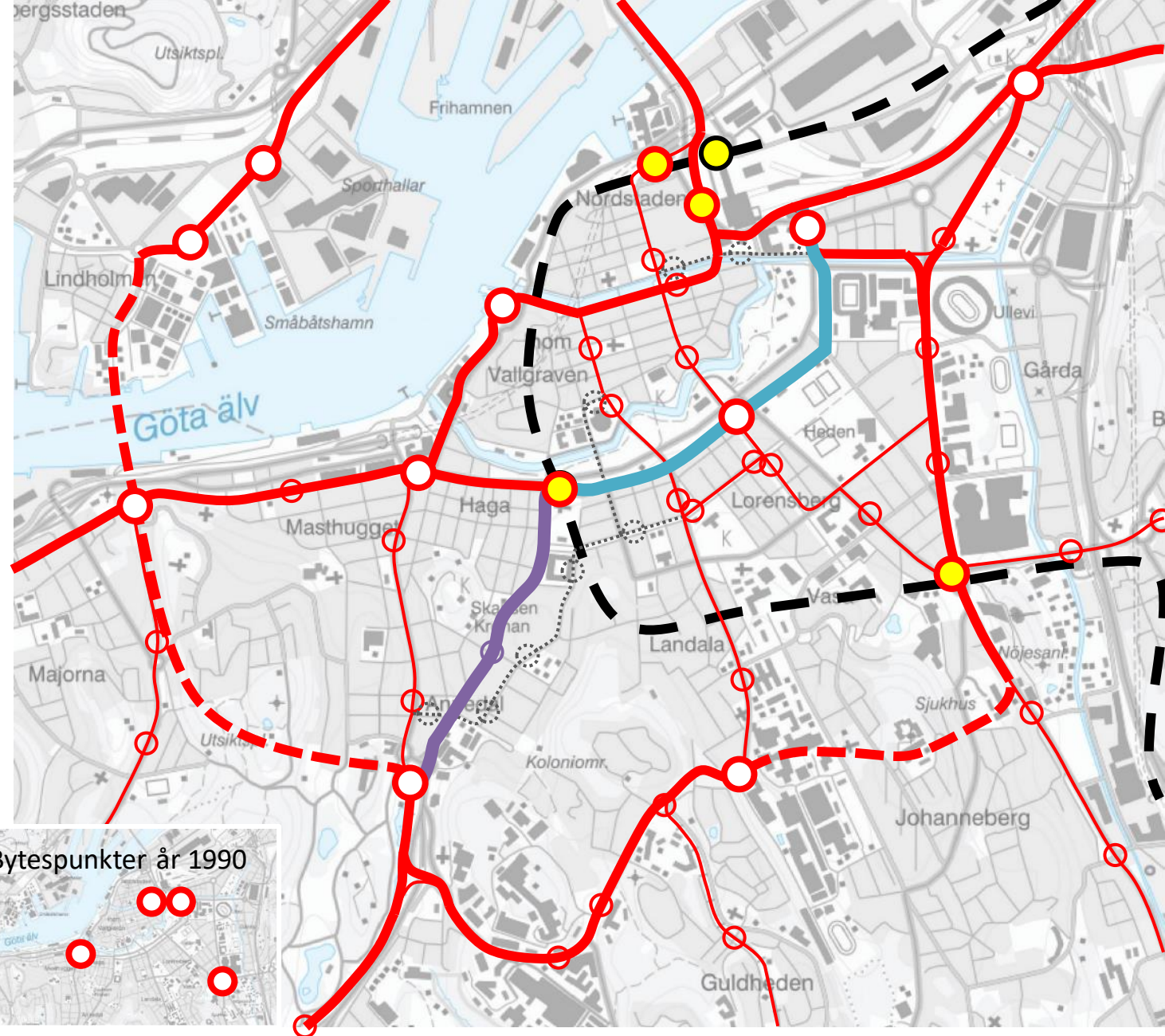
- Innebär inte en högkvalitativ spårväg och kopplar inte till Snabbspåret

-  Befintlig spårväg med hållplatser
-  Planerad spårväg med hållplatser
-  Identifierade stråk och korsningar som brister och problem



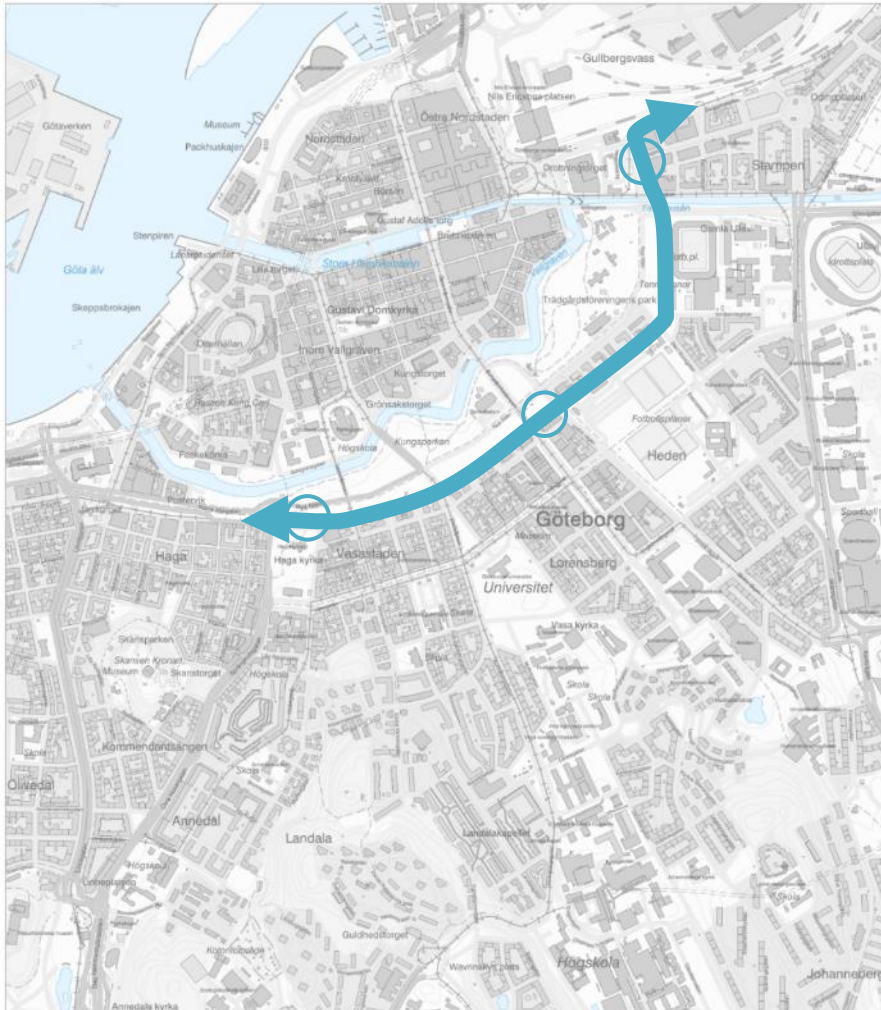
Systemutformning

- Staden växer och förtätas vilket ökar trycket på kollektivtrafiken i stadskärnan.
- Behov av ökad kapacitet och robusthet i spårvägsnätet genom centrum, som komplement till Västlänken.
- Fler och längre spårvagnar och färre bussar, det vill säga fler resenärer per fordon.

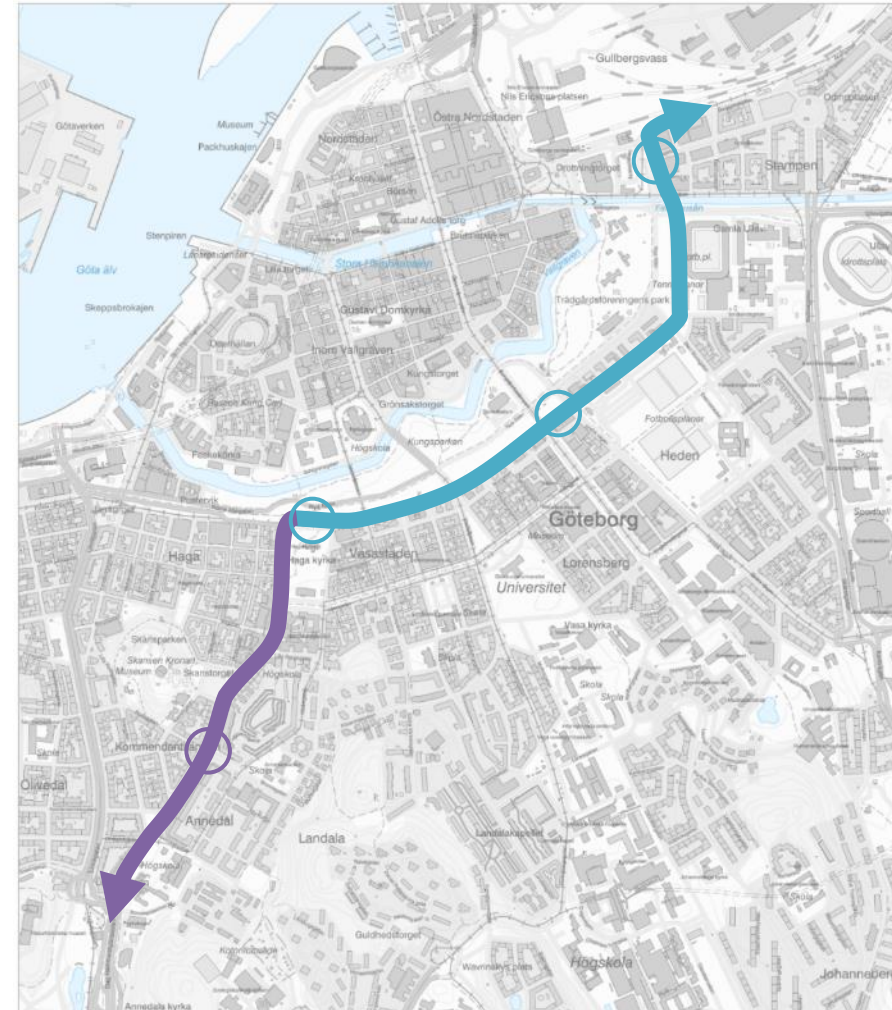


Studerade alternativ

UA1 – Spårväg i Alléstråket



UA2 – Spårväg i Alléstråket och Övre Husargatan



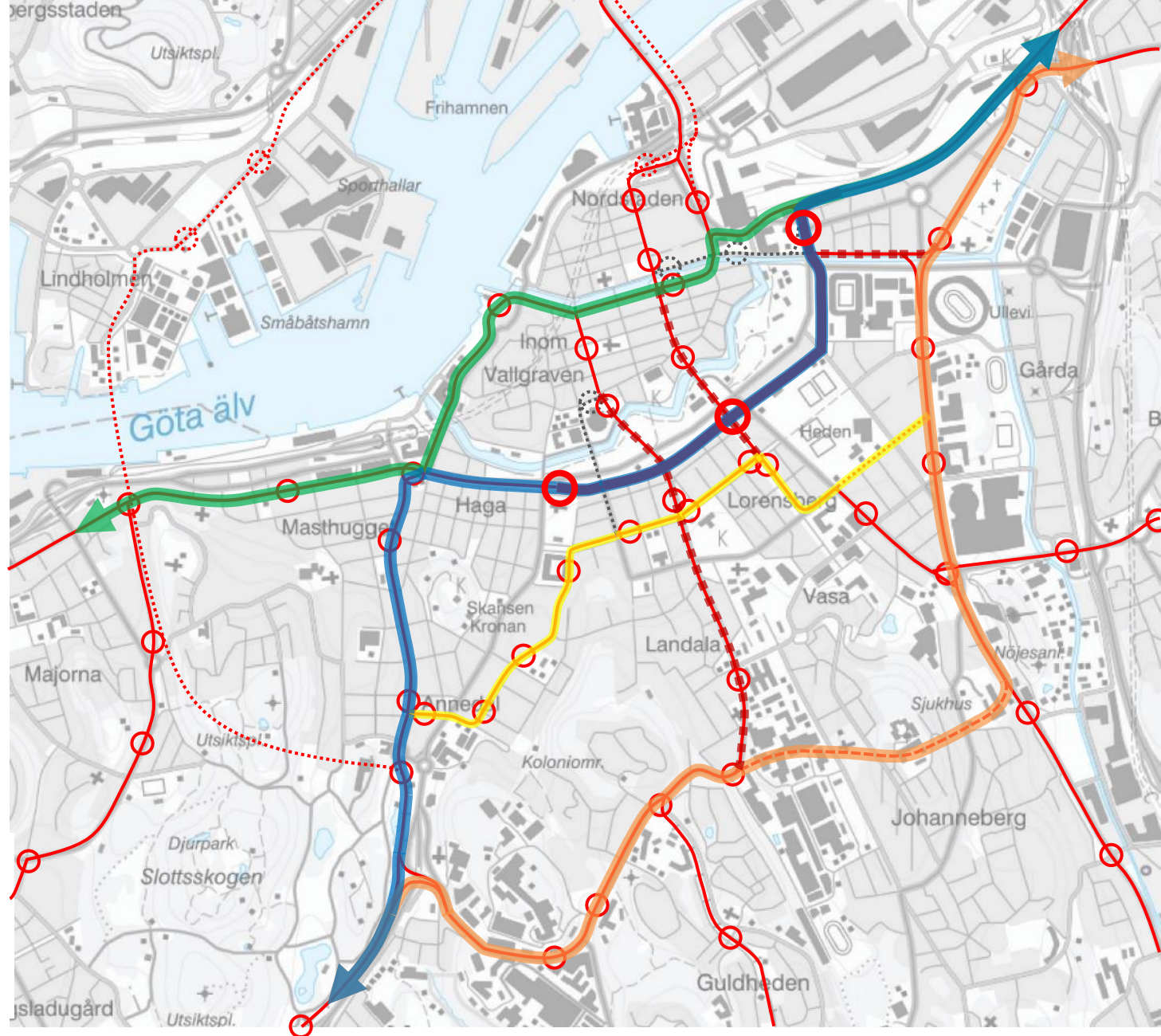
Spårväg i Alléstråket (UA1)

Nytt parallellt stråk på sträckan Järntorget-Snabbspåret

- Ökad kapacitet som följd av att upp till fördubblat antal spårvagnar kan trafikera i öst-västlig riktning.
- Kortare restid än via Annedal och Vasagatan.
- Ökad robusthet.

Slopad spårväg i Viktoriagatan och i Norra Hamngatan

- Befintlig spårväg med hållplatser
- ⋯ Planerad spårväg med hållplatser
- ⊖ Spårväg i Alléstråket med hållplatser
- ⋯ Slopad spårväg och hållplatser
- Öst-västliga stråk

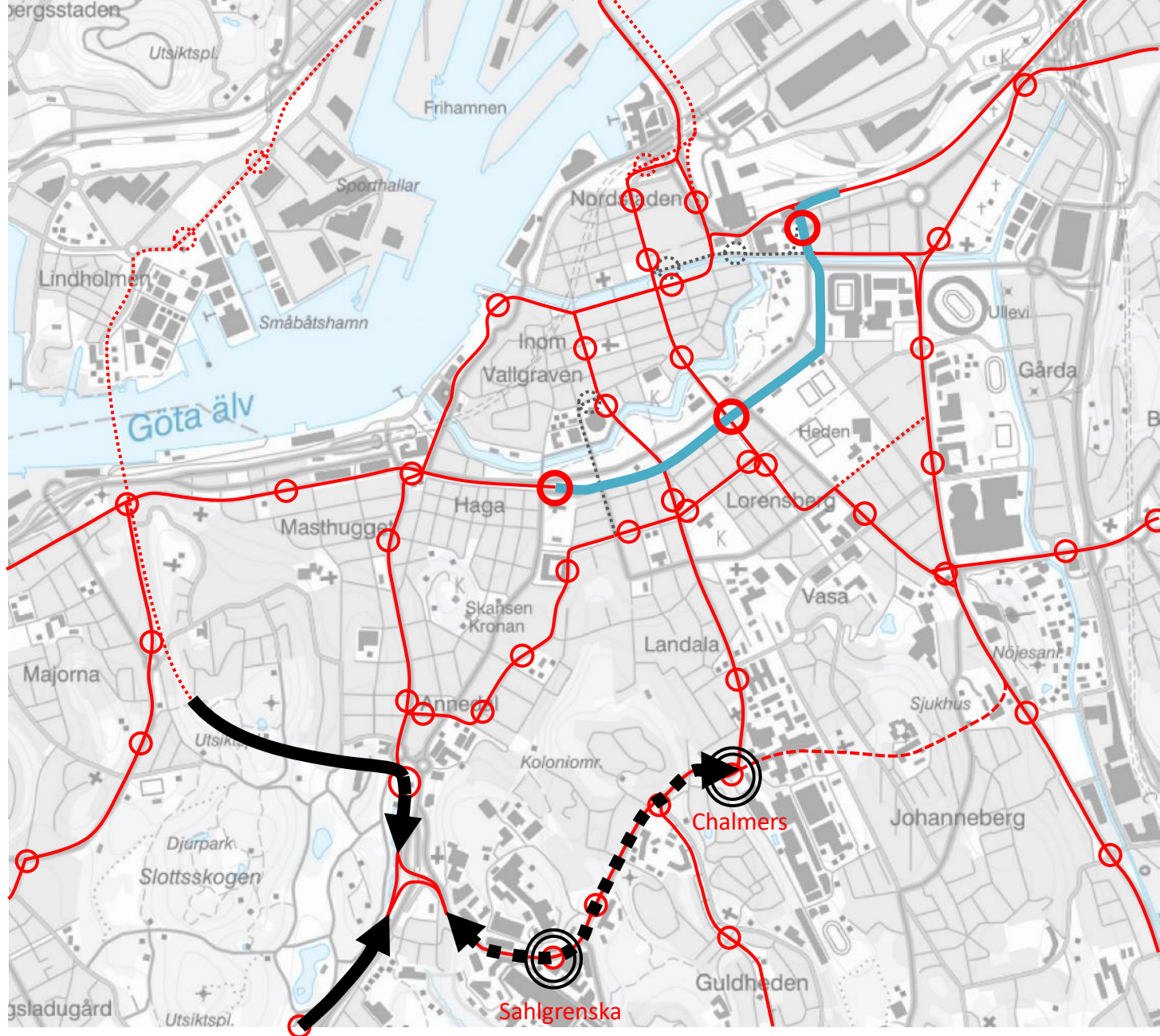


Spårväg i Alléstråket och Övre Husargatan (UA2)

Tillkommande förutsättningar:






- Lindholmsförbindelsen ökar belastningen västerifrån.
- Spårväg i Dag Hammarskjölds Boulevard ökar belastningen söderifrån.
- Hållplatserna Sahlgrenska och Chalmers trafikeras fullt ut redan i dagsläget.

- Befintlig spårväg med hållplatser
- ⋯ Planerad spårväg med hållplatser
- Spårväg i Alléstråket med hållplatser
- ⋯ Slopad spårväg och hållplatser
- ⊗ Identifierade stråk och hållplatser som brister och problem



Spårväg i Alléstråket och Övre Husargatan (UA2)

- Spårväg i Övre Husargatan innebär en uppgradering av dagens busskörfält till spårväg som kan avlasta stråket Sahlgrenska/Chalmers och Linnégatan/Järntorget.
- Att trafikera via Annedalslänken bedöms inte vara ett tillräckligt bra alternativ.

-  Befintlig spårväg med hållplatser
-  Planerad spårväg med hållplatser
-  Spårväg i Alléstråket och Övre Husargatan med hållplatser
-  Slopad spårväg och hållplatser
-  Identifierade stråk och hållplatser som brister och problem



Spårväg i Alléstråket och Övre Husargatan (UA2)

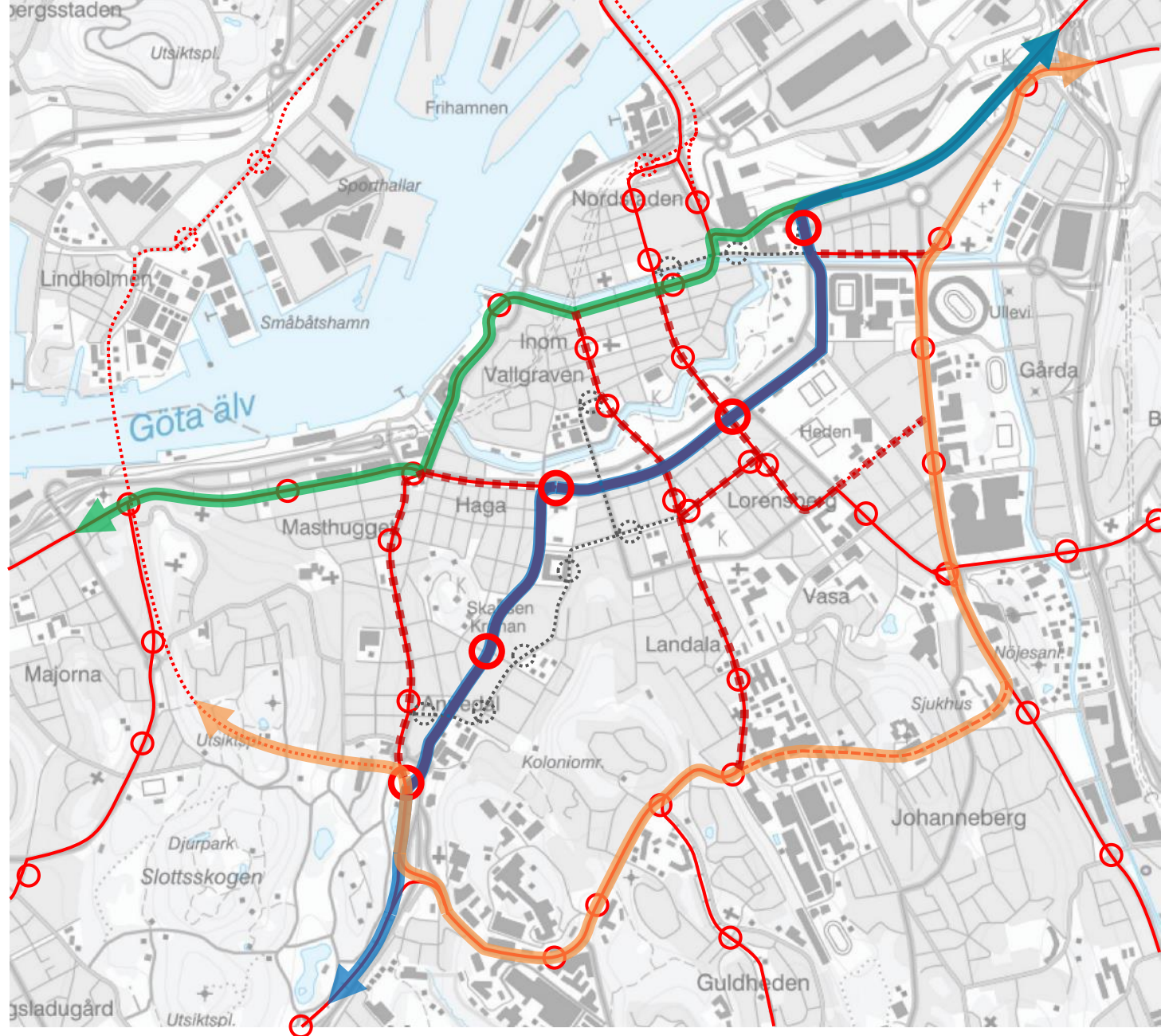
Nytt parallellt stråk på sträckan Linnéplatsen-Snabbspåret

- Avlastar Järntorget från spårvägstrafik.
- Kortare restid än via Järntorget eller genom Annedal.
- Ytterligare ökad robusthet.

Frigör kapacitet i stråket förbi Sahlgrenska och Chalmers.

Spårvägen genom Annedal ersätts med lokal områdestrafik (mindre elbussar)

- Befintlig spårväg med hållplatser
- ⋯ Planerad spårväg med hållplatser
- Spårväg i Alléstråket och Övre Husargatan med hållplatser
- ⋯ Slopad spårväg och hållplatser
- ◀ Öst-västliga stråk



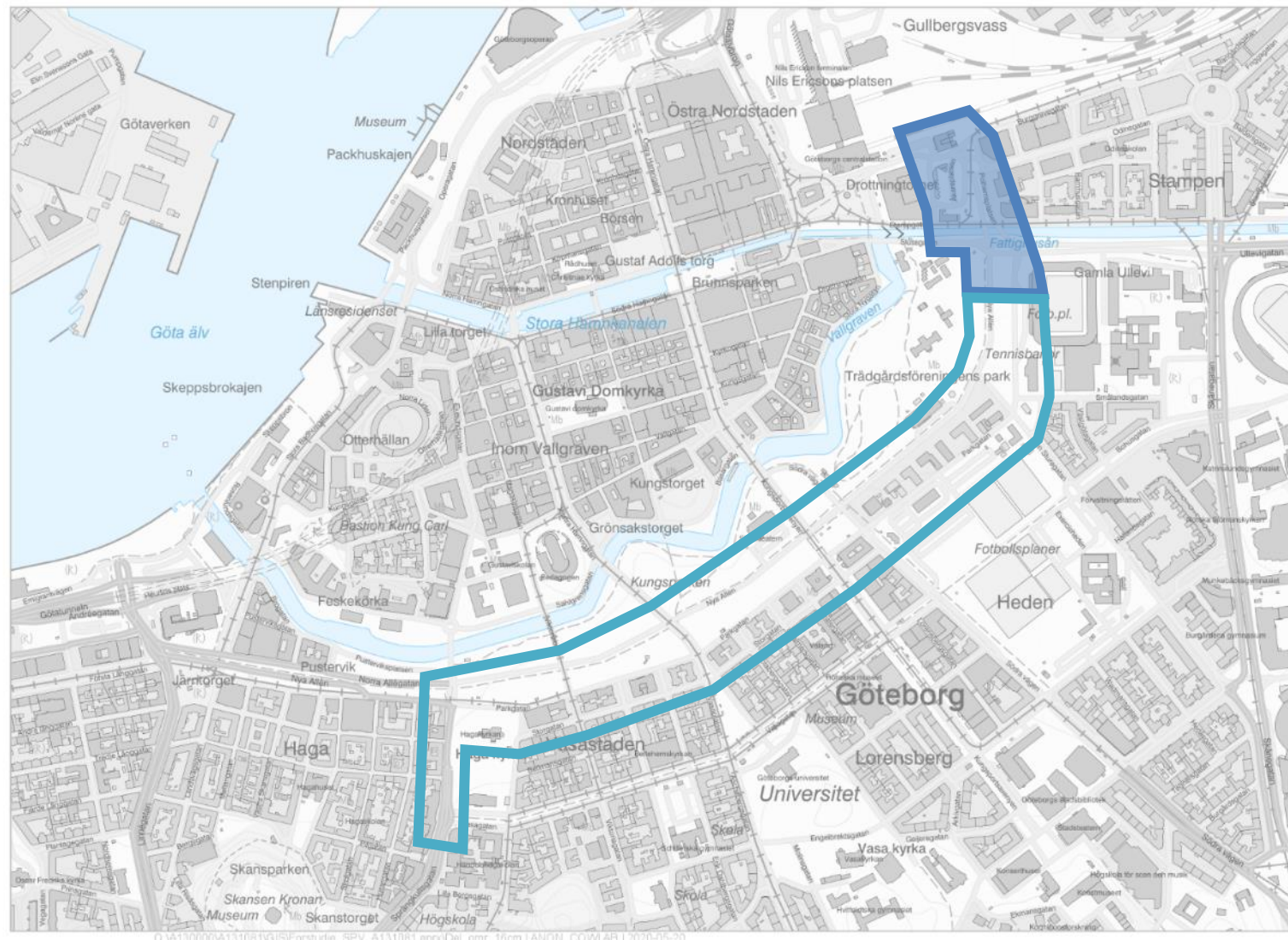
Spårväg i Alléstråket



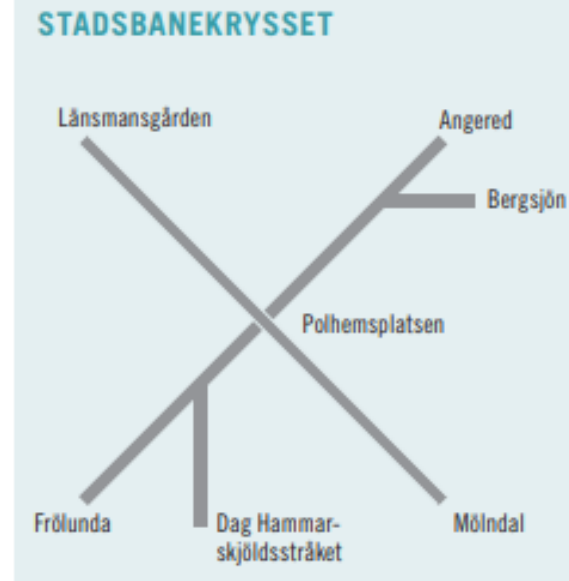
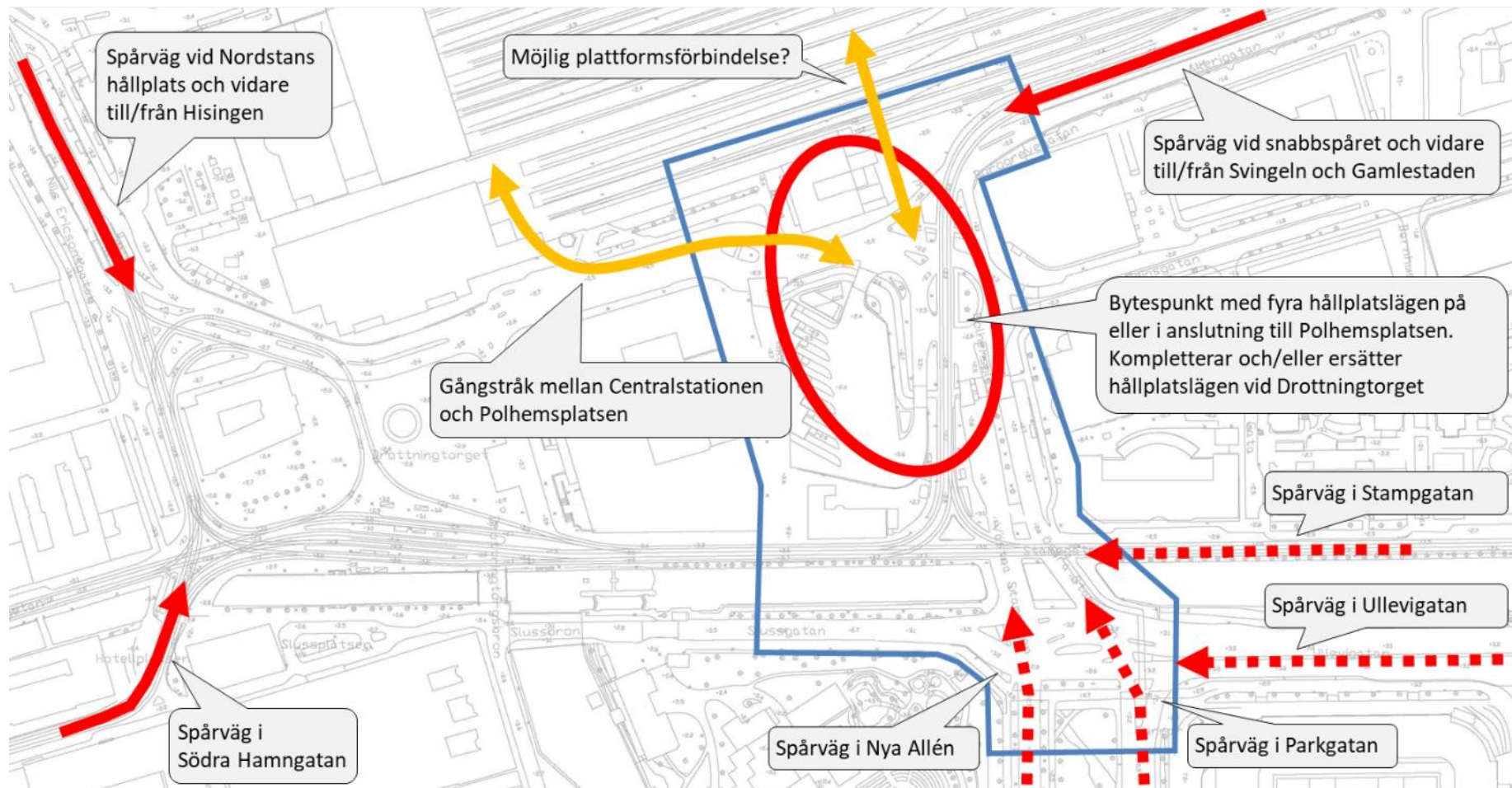
Spårväg i Alléstråket (UA1)

Studeras för två delområden:

- Åkareplatsen
- Alléstråket



Utgångspunkter för utformning vid Åkareplatsen



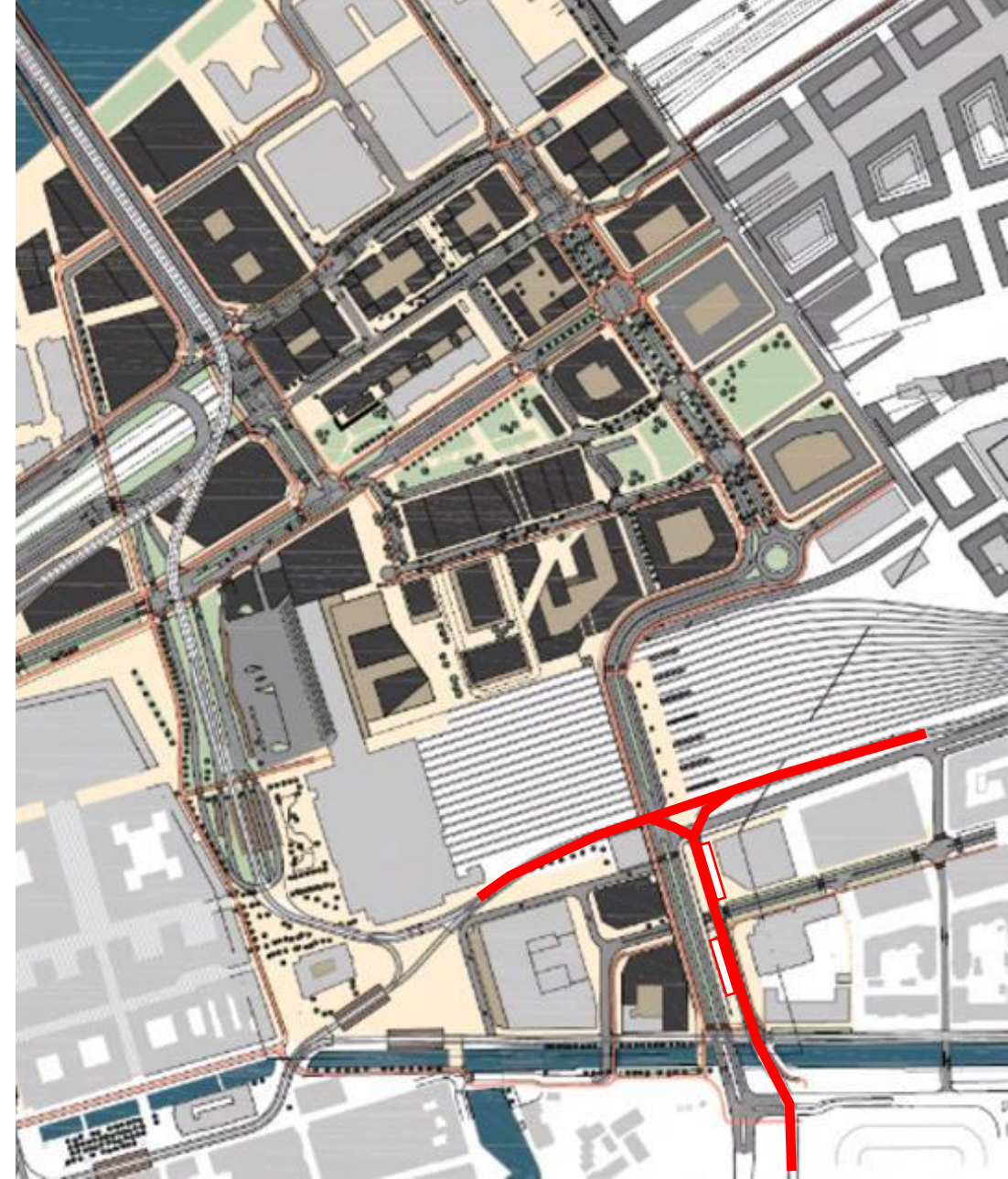
- Stadsbanekrysset enligt Målbild Koll2035.
- Bytespunkt med goda kopplingar till Centralstationen.
- Stadsutveckling och tillgänglighet.

Trafiknämnden 21-05-10

Stadsutvecklingsprogram 2.0 för Centralenområdet

Stadsutvecklingsprogrammet illustrerar:

- Bangårdsförbindelsen i Nya Alléns förlängning.
- Spårväg i Parkgatans förlängning med anslutning till spårväg norr om Posthotellet och Västgötabanans stationshus.
- Hållplats vid Polhemsplatsen öster om Bangårdsförbindelsen.
- Möjlig exploatering på Åkareplatsen.



Trafiknämnden 21-05-10

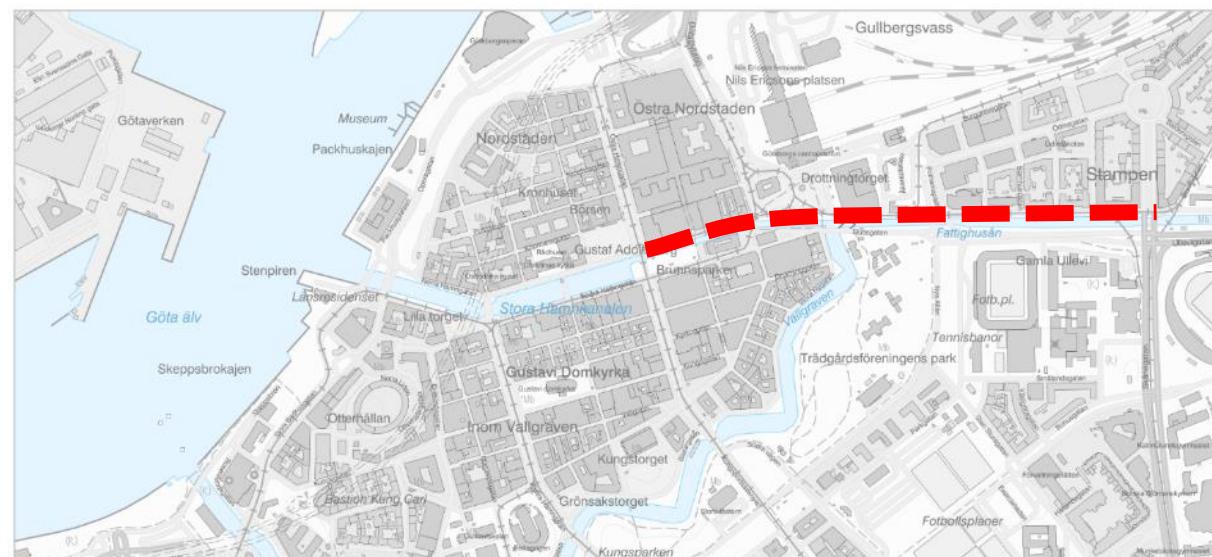
Kanalmursprogrammet

Spårvägen i Stampgatan behöver rivas under byggtiden

- Spårväg i Ullevigatan kan byggas för trafik under byggtiden eller som en permanent högklassig spårväg och då ge utrymme för ett cykel- och gångstråk i Stampgatan.
- Spårväg mellan Centralstationen och Posthotellet pekas ut i målbilden och med ett tidigareläggande kan den trafikeras under byggtiden.



Foto: Mikael Reidal



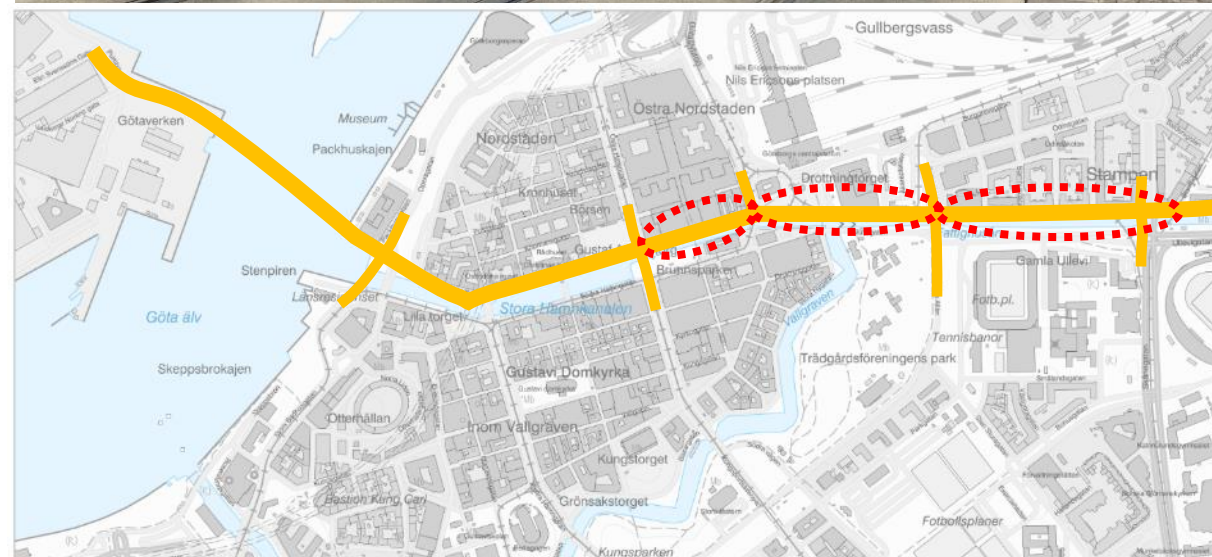
Trafiknämnden 21-05-10

Cykelstråket Hisingen-Norra Gårda

- Spårväg i Alléstråket möjliggör för cykelstråket i Norra Hamngatan fram till Drottningtorget.
- Det är önskvärt att cykelstråket förlängs österut i Stampgatan mot Gårda.
- Ny spårväg norr om Posthotellet och i Ullevigatan kan möjliggöra för det.



Foto: Mikael Reidal



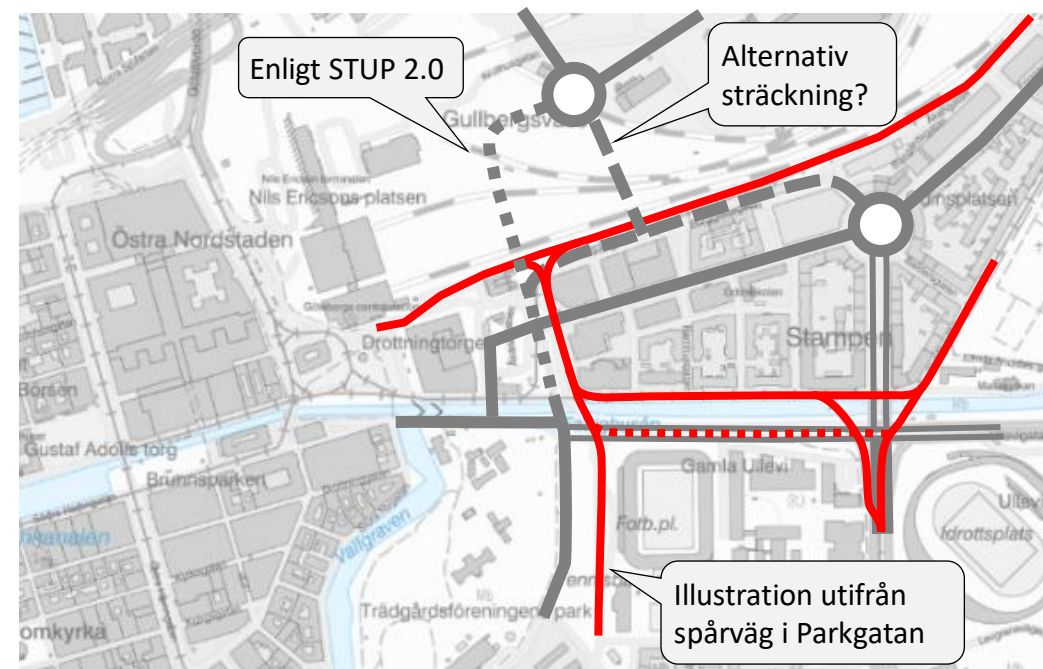
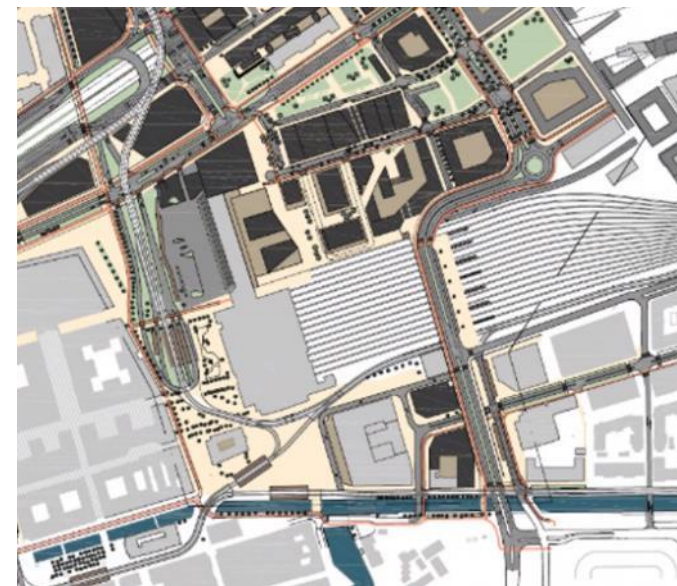
Trafiknämnden 21-05-10

Bangårdsförbindelsen

En förstudie för Bangårdsförbindelsen planeras.

Olika alternativ för förbindelsen kommer att studeras:

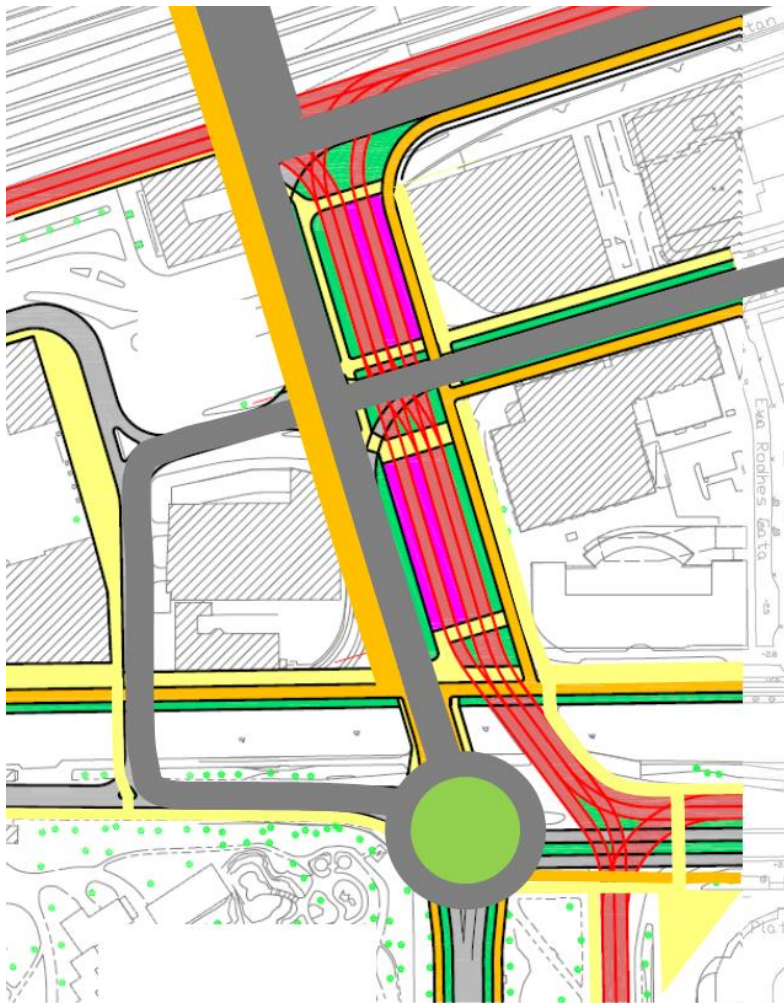
- Utformning enligt STUP 2.0.
- Andra alternativ till utformning, exempelvis öster om Åkareplatsen.



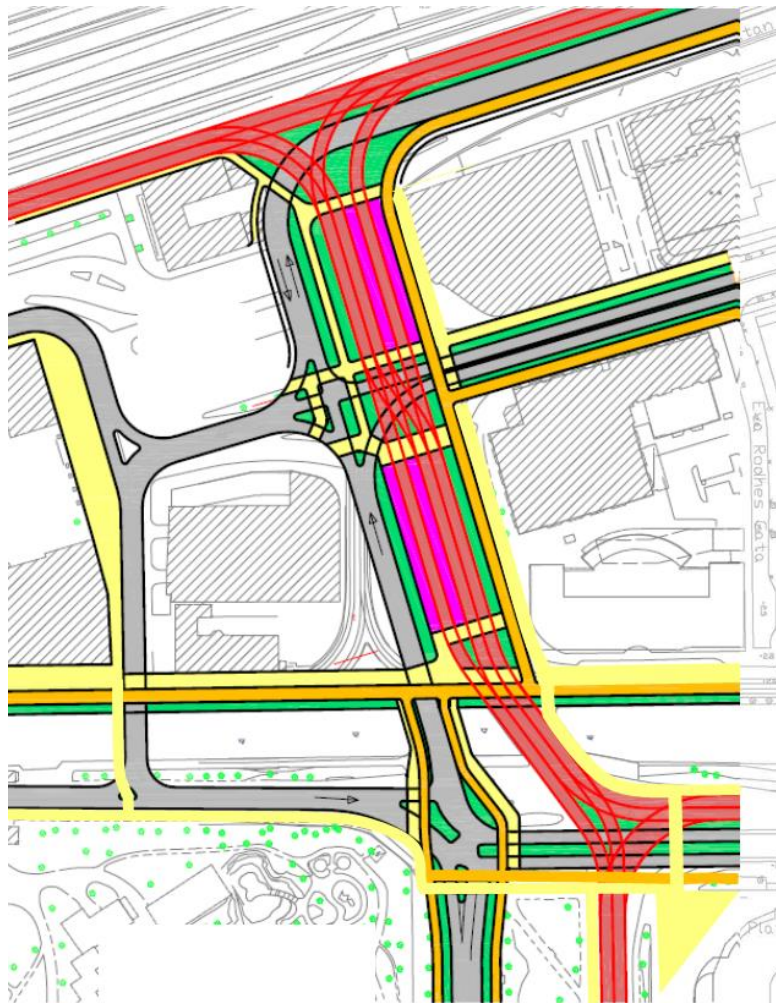
Trafiknämnden 21-05-10

Principutförning för Åkareplatsen

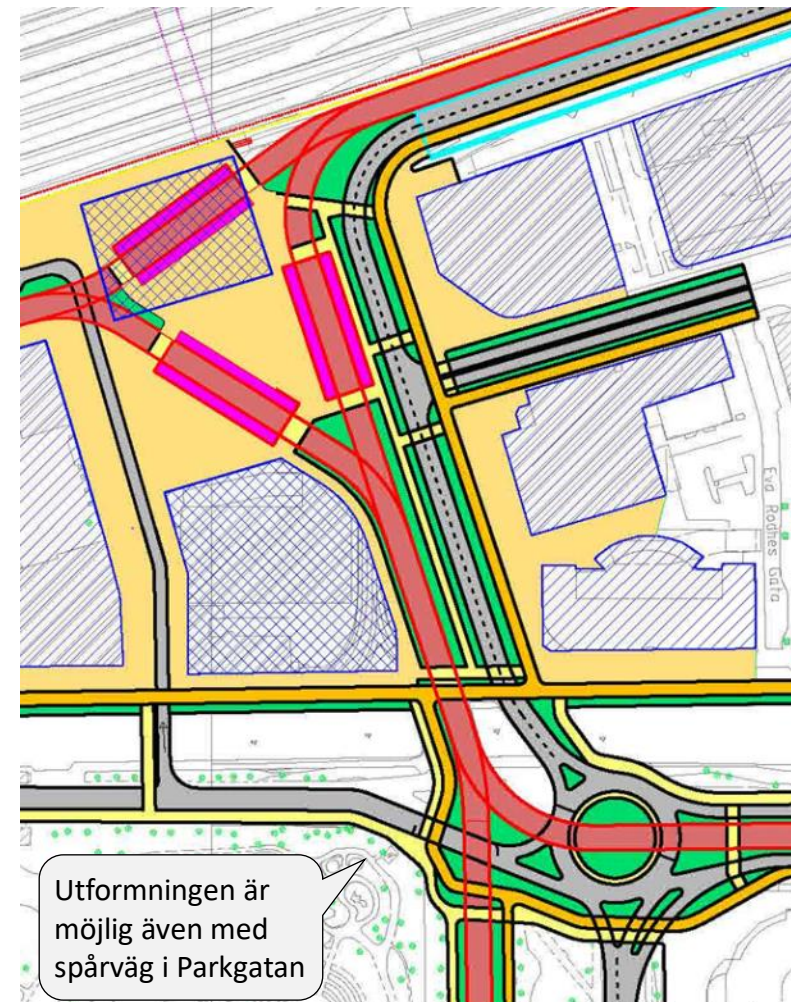
Utförning enligt STUP 2.0



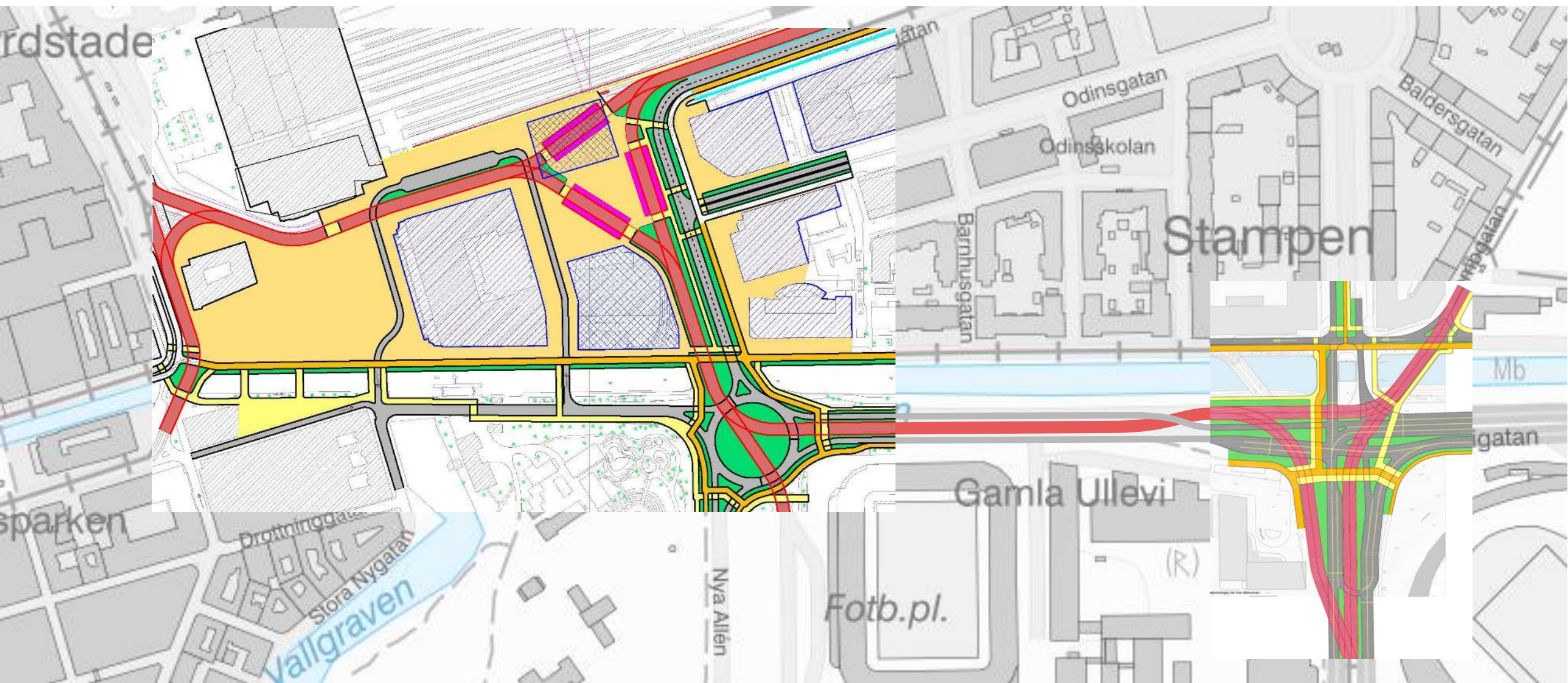
Utförning med alternativ lösning



Utförning med alternativ lösning och triangelhållplats



Idéskiss för Spårväg i Ullevigatan och anpassning av Ullevikrysset



Konsekvenser

- Utrymmet och kapaciteten är begränsad, olika funktioner och markanvändning behöver vägas mot varandra.
- Fortsatt arbete och stegvisa ställningstagande kommer att behövas, i första hand en uppdatering av stadsutvecklingsprogrammet.



Foto: Mikael Reidal



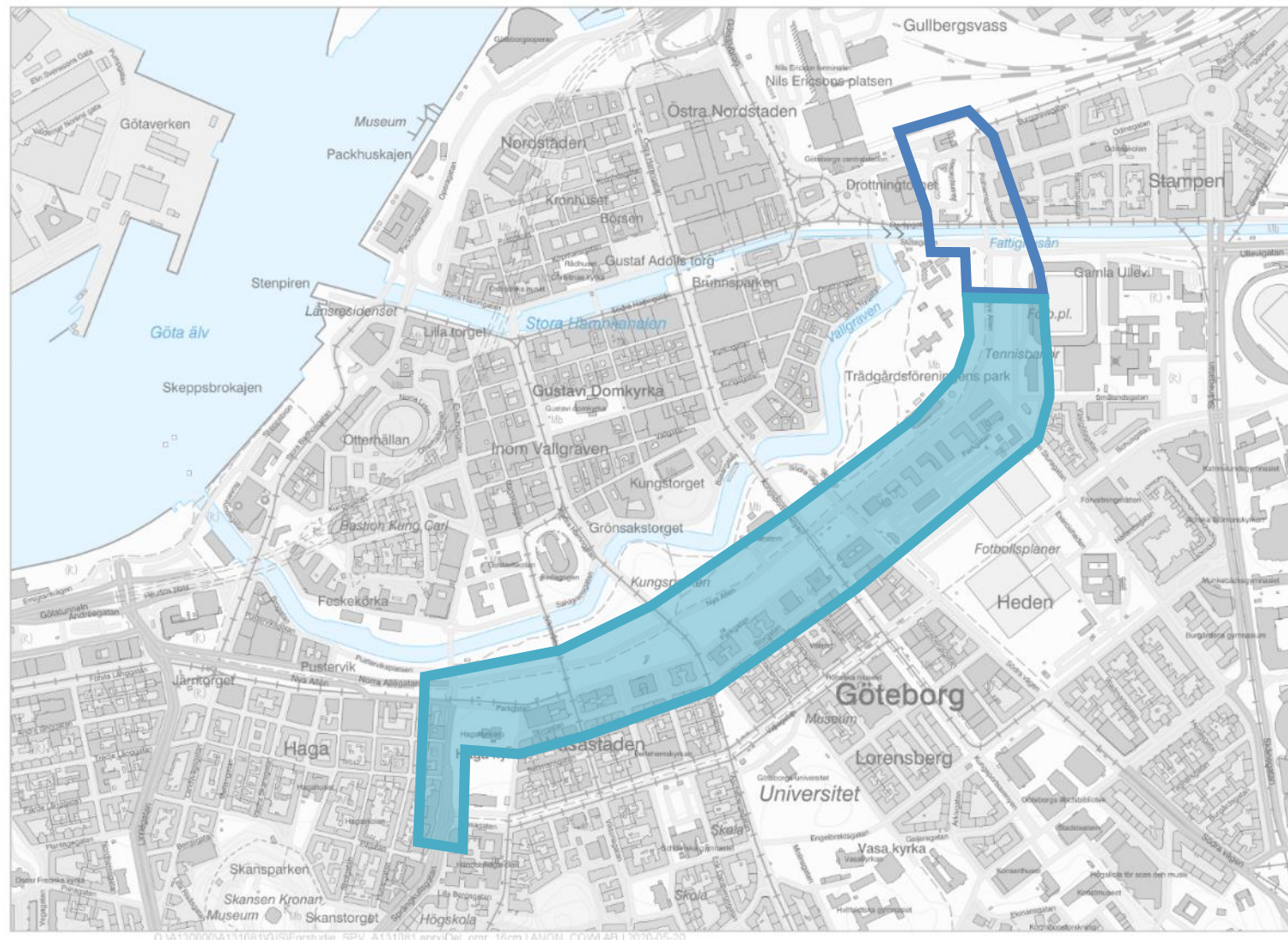
Foto: Mikael Reidal

Trafiknämnden 21-05-10

Spårväg i Alléstråket (UA1)

Studeras för två delområden:

- Åkareplatsen
- Alléstråket



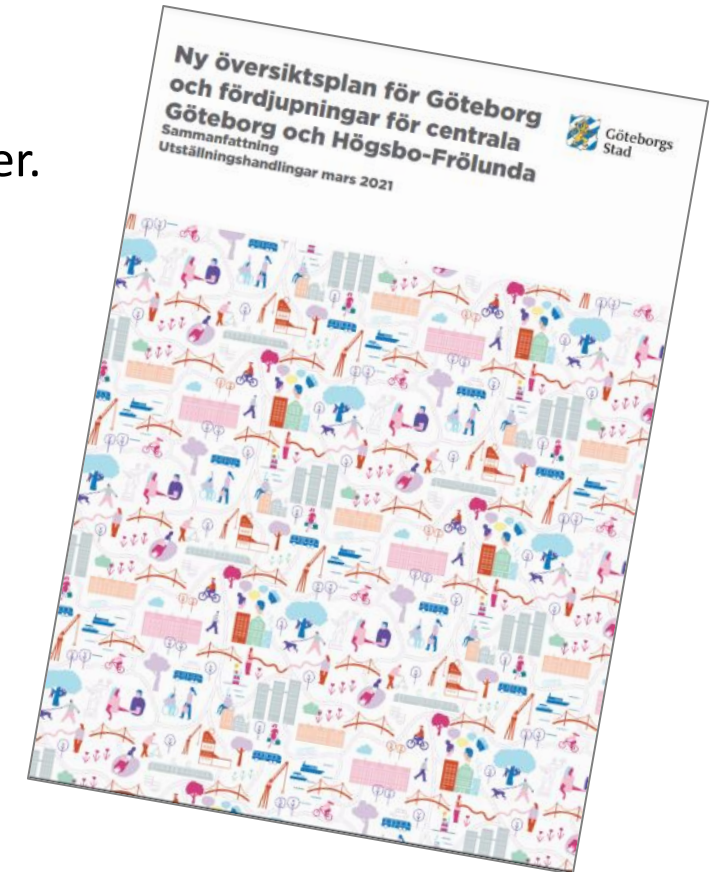
Förutsättningar

Pågående planering

- Detaljplanen för Masthuggskajen sätter ramarna för Alléstråket i väster.
- Detaljplanen för Station Haga är utformad för spårväg i Parkgatan.
- Projekt Nya Allén knyter ihop Järntorget och Station Haga.
- Utredningar för upprustning och utveckling av Avenyn har påbörjats.

Förslag till FÖP centrala Göteborg redovisar

- Spårväg i Alléstråket som framtida spårväg där sträckningen ska tolkas som ungefärlig och utformningen bör studeras vidare i sitt sammanhang.

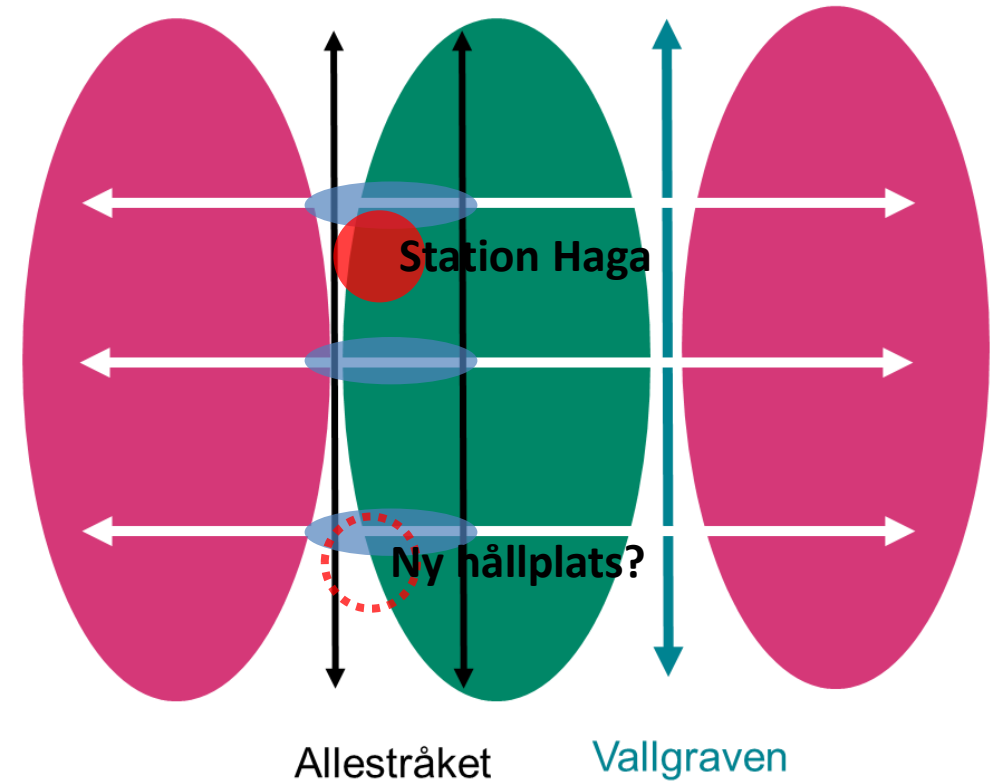


Trafiknämnden 21-05-10

Förutsättningar

Övergripande struktur

- Sammanhållet grönrums med besöksmål, vistelsevärden och enstaka bebyggelse.
- Sammanhållen blandstad i form av kvartersbebyggelse med handel i bottenvåningarna.
- Korsas av historiska radiella stråk med höga gångflöden och potential för stadsliv där bebyggelsen vänder sig mot stråken.
- Skärs igenom av barriärerna Vallgraven, Nya Allén och Parkgatan.

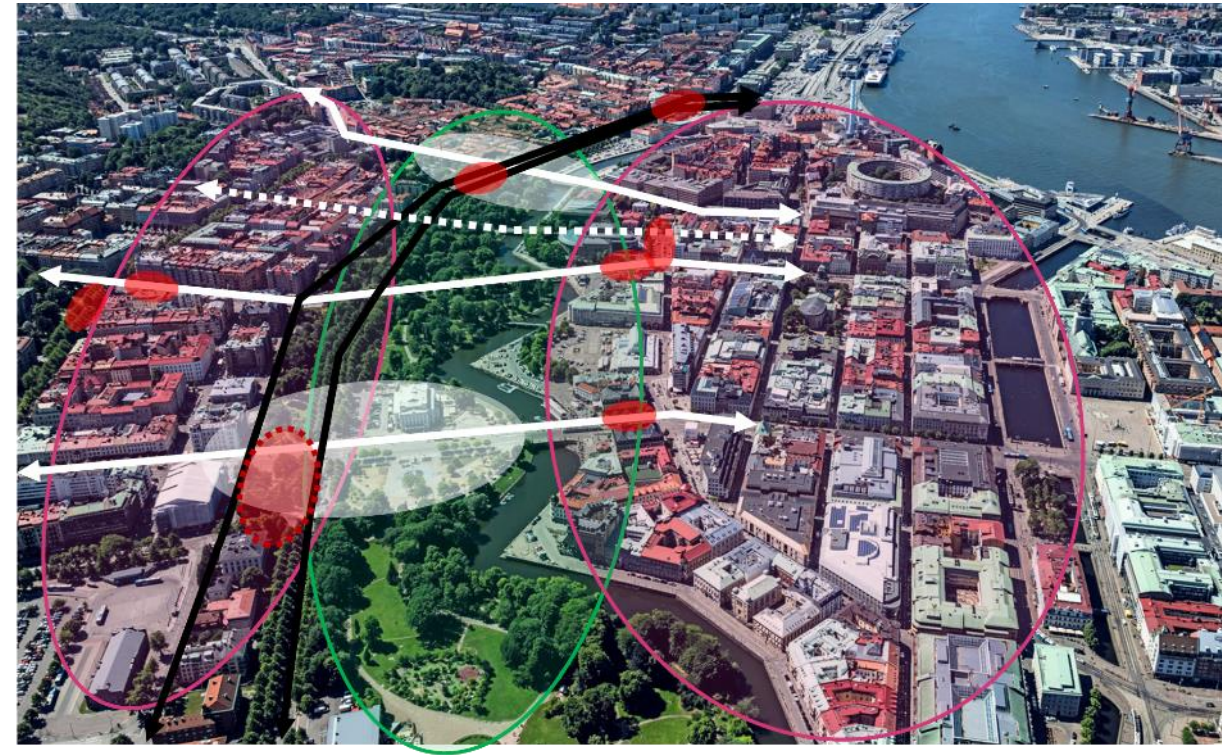


Trafiknämnden 21-05-10

Förutsättningar

Stadsmiljön i Alléstråket idag

- Avenyn och Bältespännarparken utgör framstående viktiga offentliga rum.
- Kungsparken viktigt grönt parkrum som samlar många flöden från olika håll.
- Radiella stråk till och från stadskärnan innebär korsningsanspråk från gående och cyklister.
- Biltrafik, och förbi Haga även spårvägstrafiken, separerar stenstaden från parken och stadskärnan.

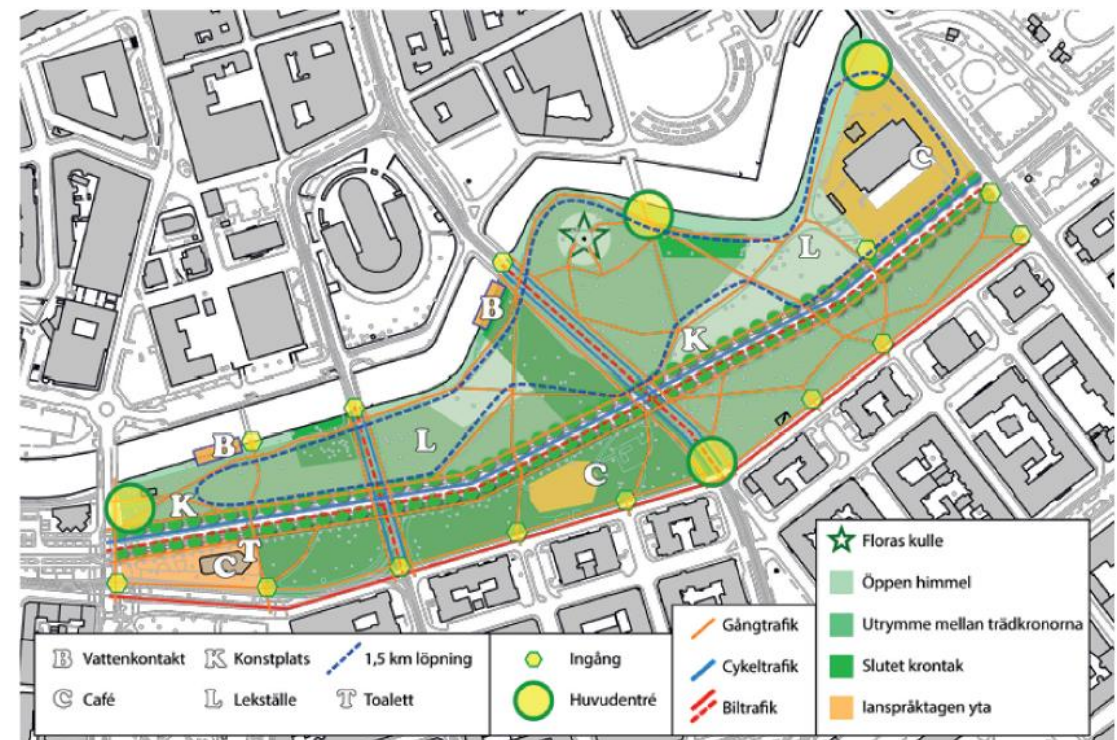
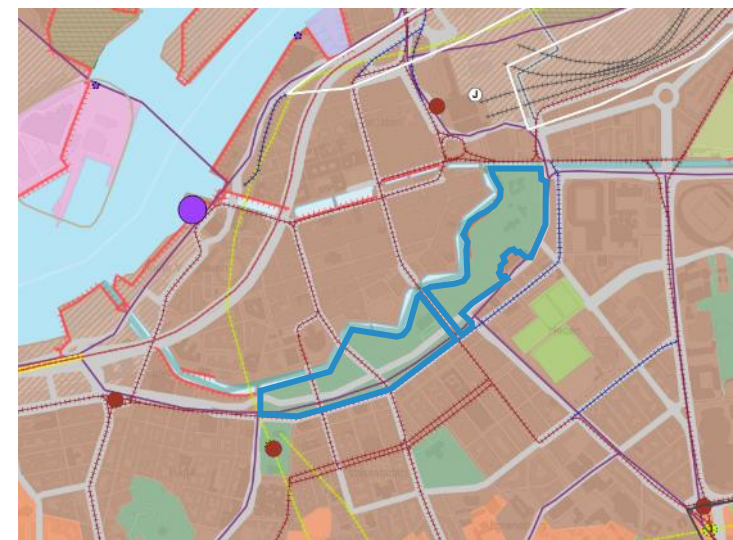


Trafiknämnden 21-05-10

Förutsättningar

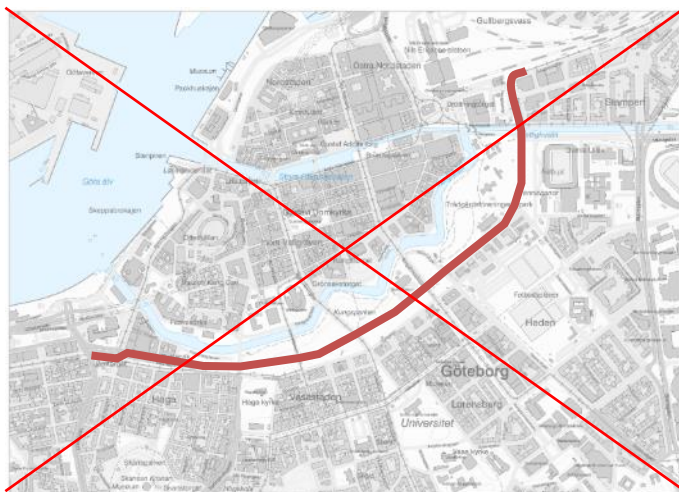
Kungsparksstråket, Trädgårdsföreningen, Bältesspannarparken och Charles Felix Lindbergs plats

- Befintlig stadspark som knyter ihop flera delar av centrala Göteborg.
- Kulturhistoriskt unik med flera mäktiga träd.
- Besöksmål för turister och som stadsdelspark för boende i staden och i regionen.
- Parkutvecklingsplan finns för Kungsparken som ett stöd för att utveckla parkens värden och utnyttja dess potential.



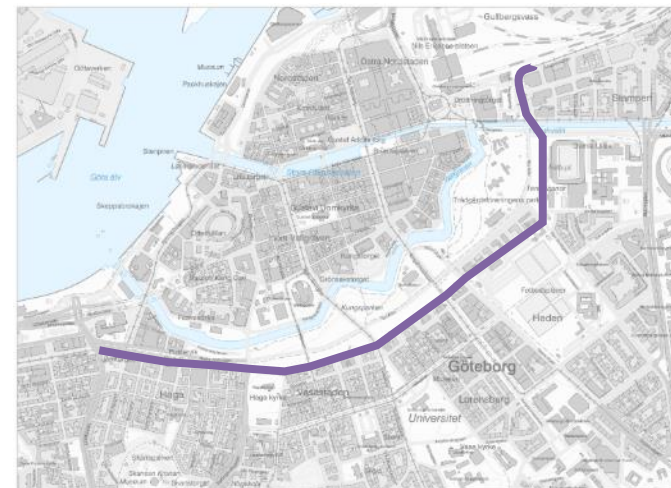
Trafiknämnden 21-05-10

Alternativa lokaliseringar av spårväg i Alléstråket (teoretiskt möjliga lösningar)

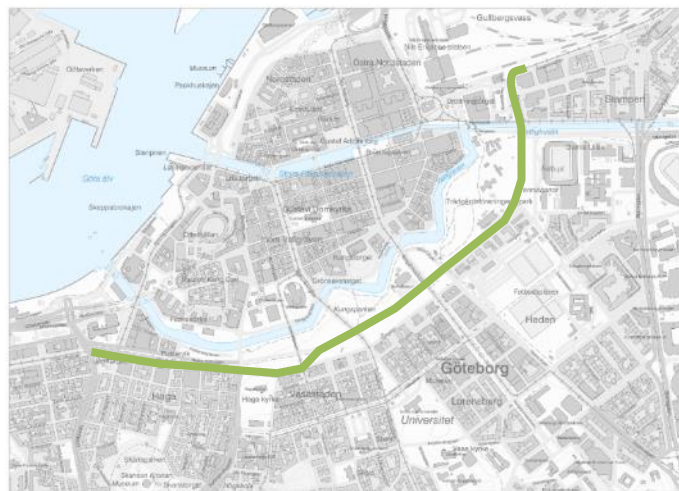


Spårväg hela vägen i Nya Allén

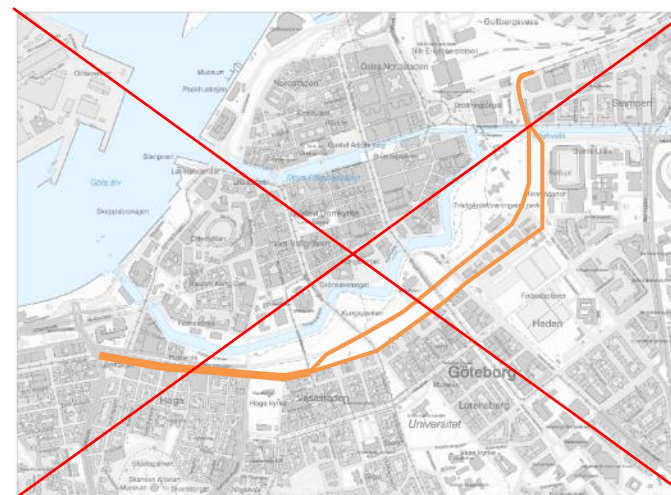
- Stöds inte av utformning av Masthuggskajen och Station Haga.



Spårväg hela vägen i Parkgatan



Spårväg i Nya Allén öster om Viktoriagatan (befintliga spår väster om Station Haga)



Enkelriktad spårväg i Nya Allén och Parkgatan

- Innebär sammantaget större parkintrång och sämre trafiklösningar.

Trafiknämnden 21-05-10

Utgångspunkter för spårväg i Parkgatan

Utformning av Järntorget



Foto: Mikael Reidal

Utformning av Station Haga

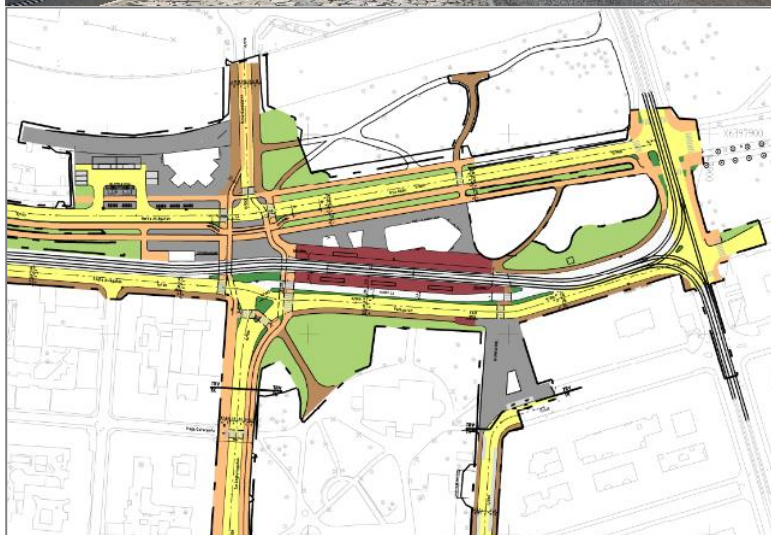


Foto: Mikael Reidal

Bangårdsförbindelsen enligt STUP



Foto: Mikael Reidal

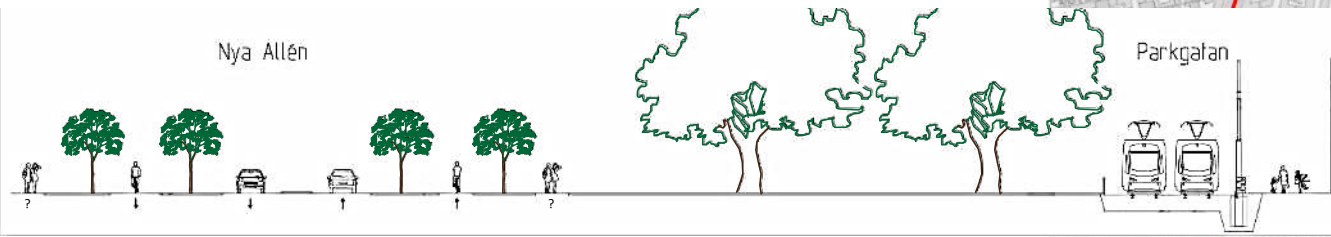
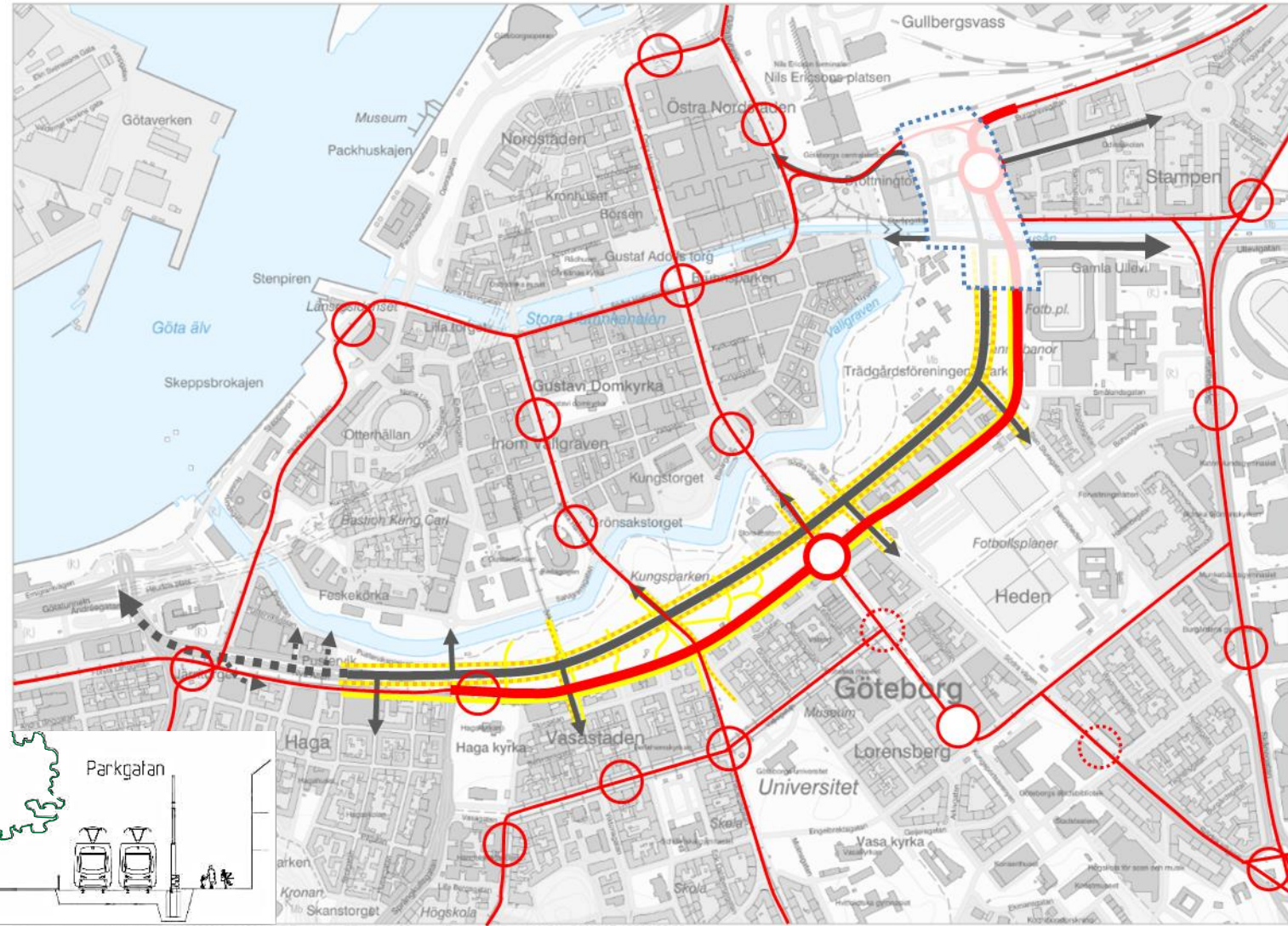


Trafiknämnden 21-05-10

Spårväg i Parkgatan

Principutformning:

- Spårväg i Parkgatan
- Bil- och cykeltrafik i Nya Allén



Trafiknämnden 21-05-10

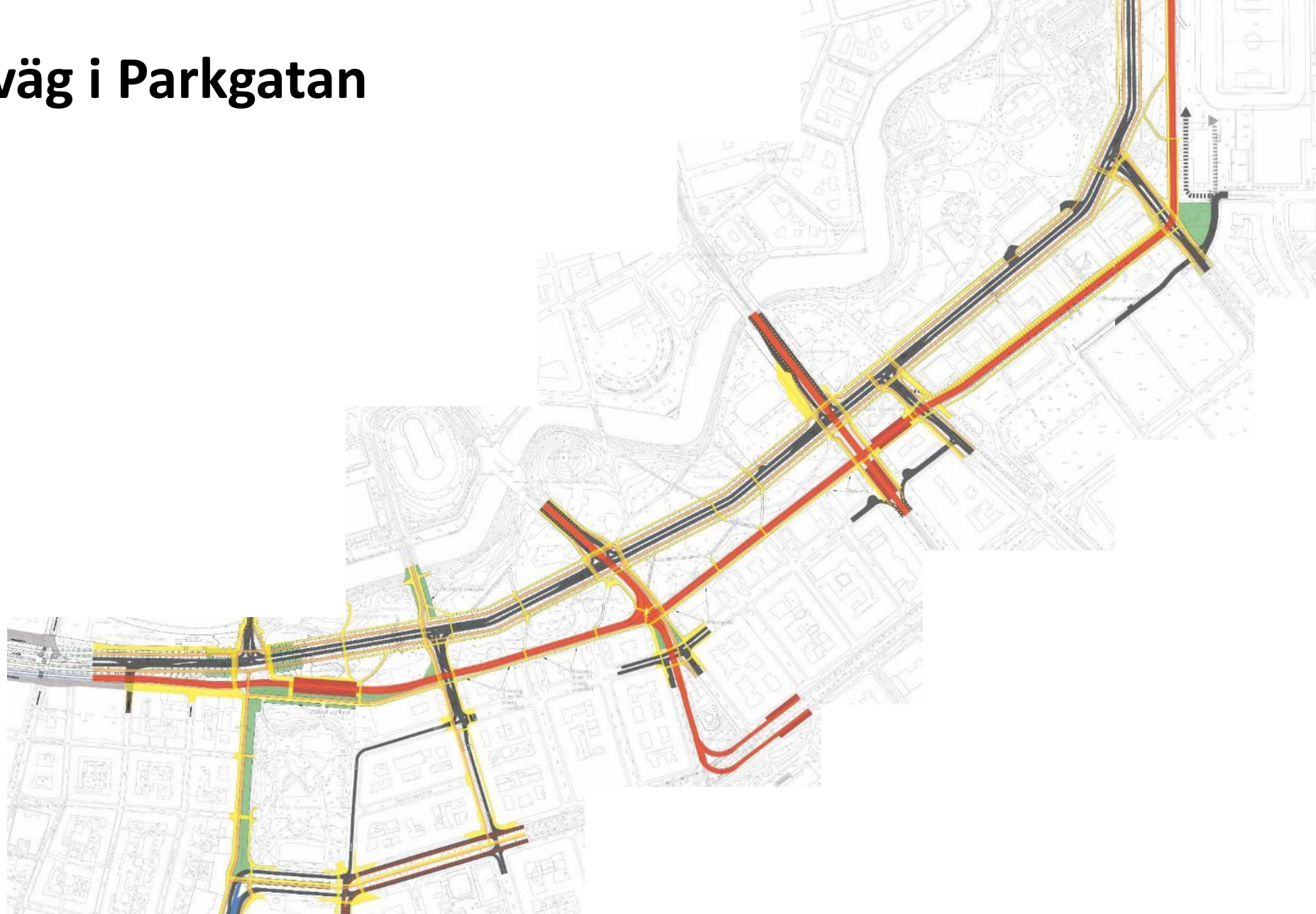


Göteborgs
Stad



VÄSTRA
GÖTALANDSREGIONEN

Spårväg i Parkgatan

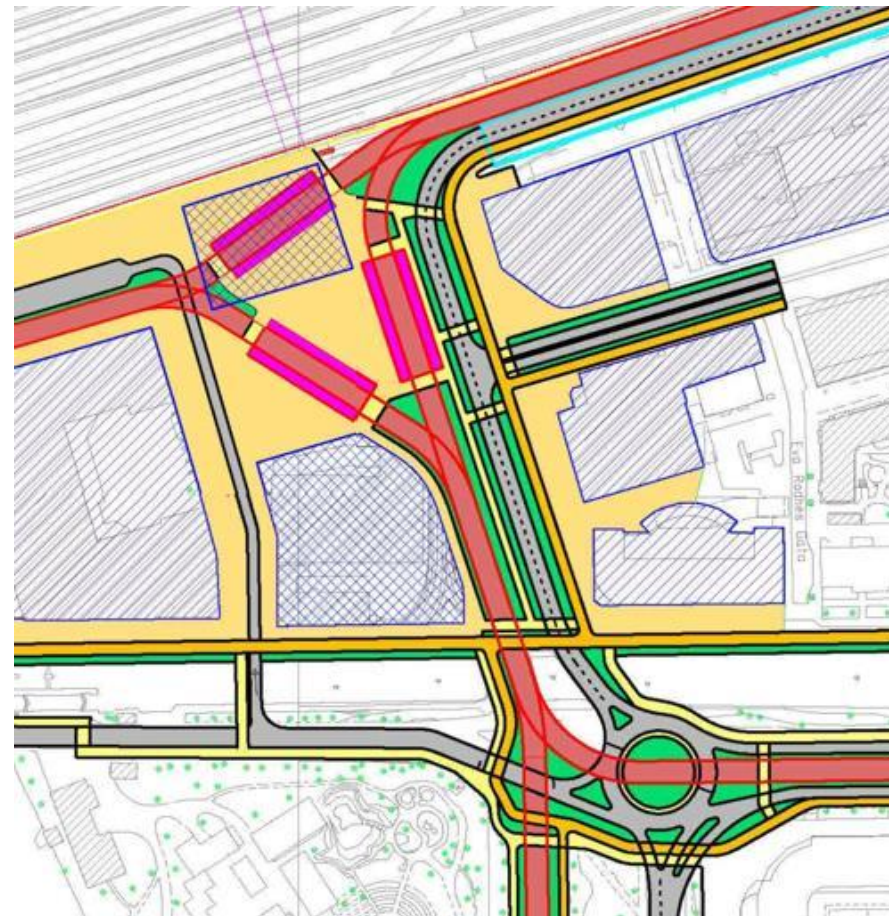


Trafiknämnden 21-05-10

Utgångspunkter för spårväg i Nya Allén öster om Viktoriagatan

Lokaliseringen studeras utifrån frågeställningarna:

- Möjlighet till utformning av Åkareplatsen med spårvägen och bytespunkten väster om biltrafiken.
- Utrymmet är begränsat för spårväg i Parkgatan och angöring till fastigheterna vid Exercishuset och Heden i kombination med att undvika bevarandevärda träd på sträckan.

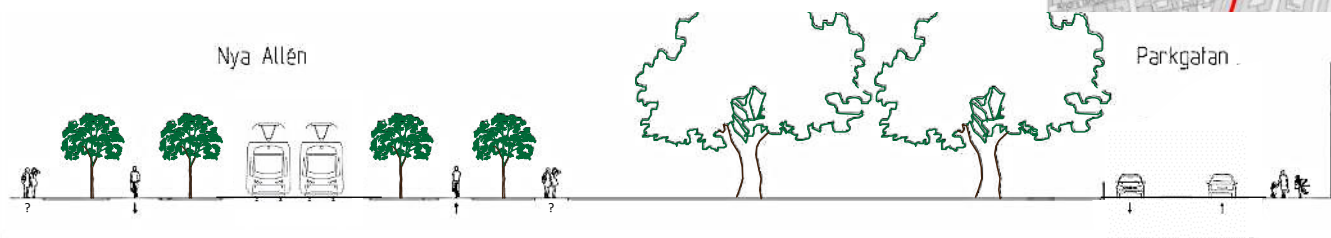
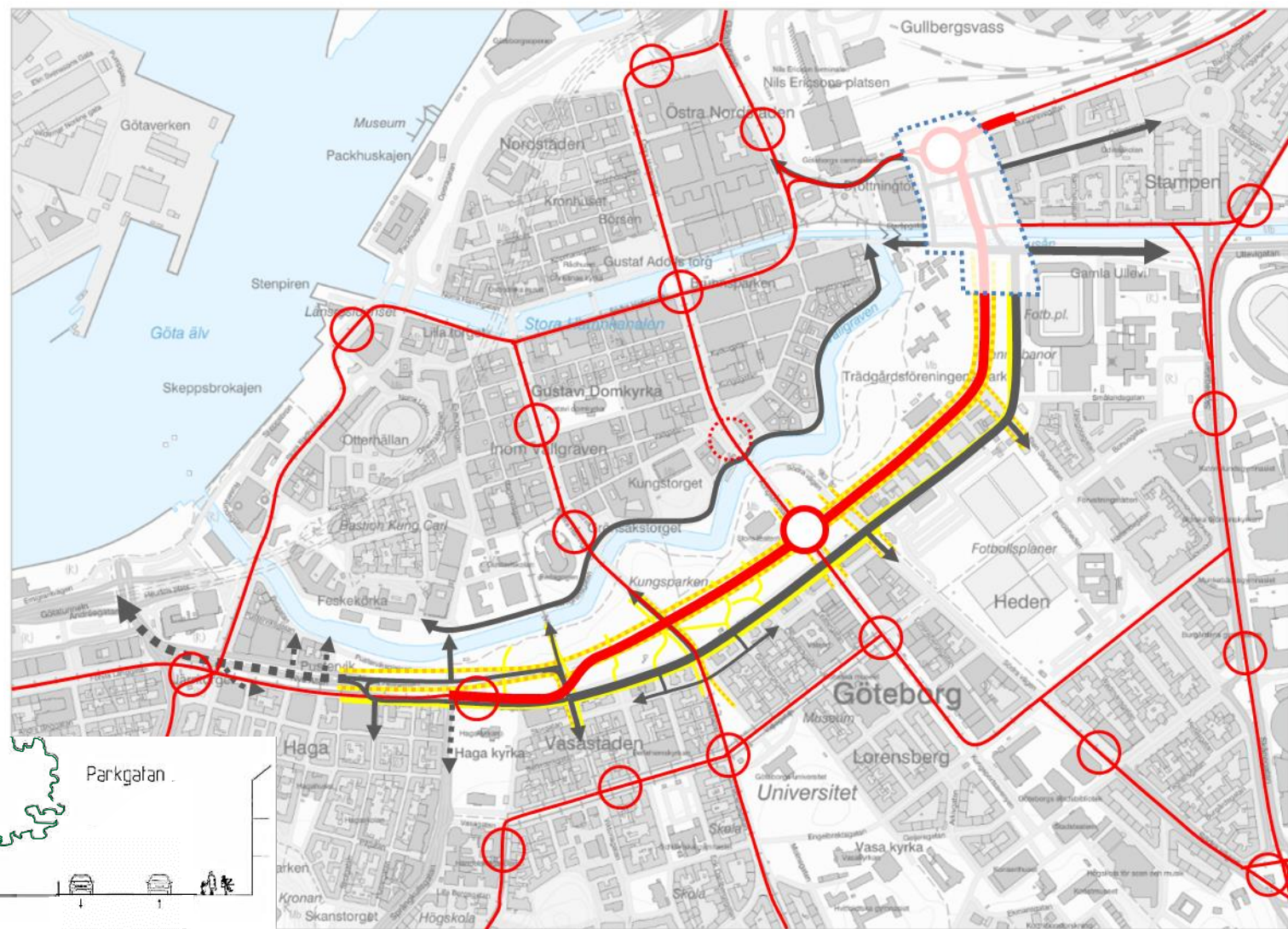


Trafiknämnden 21-05-10

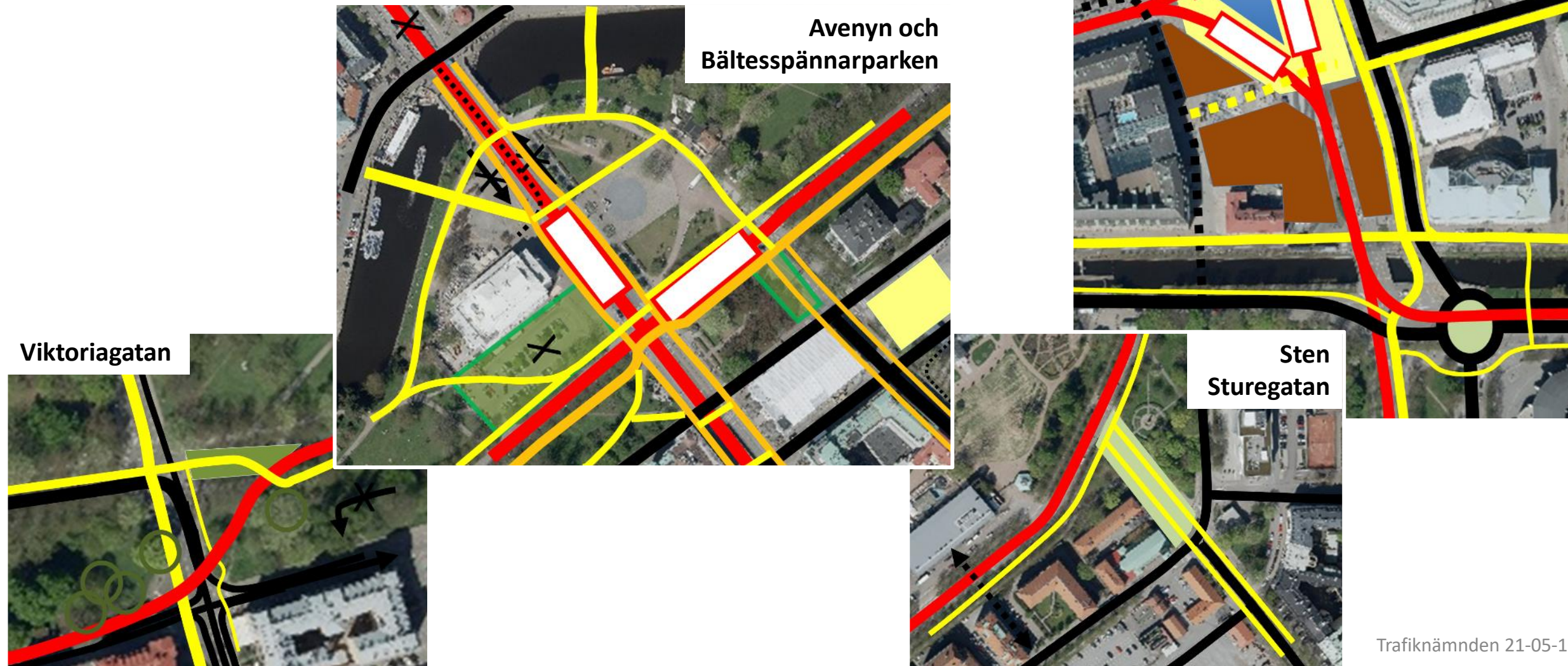
Spårväg i Nya Allén öster om Viktoriagatan

Principutformning:

- Spårväg och cykeltrafik i Nya Allén öster om Viktoriagatan
- Biltrafik i Parkgatan



Spårväg i Nya Allén öster om Viktoriagatan

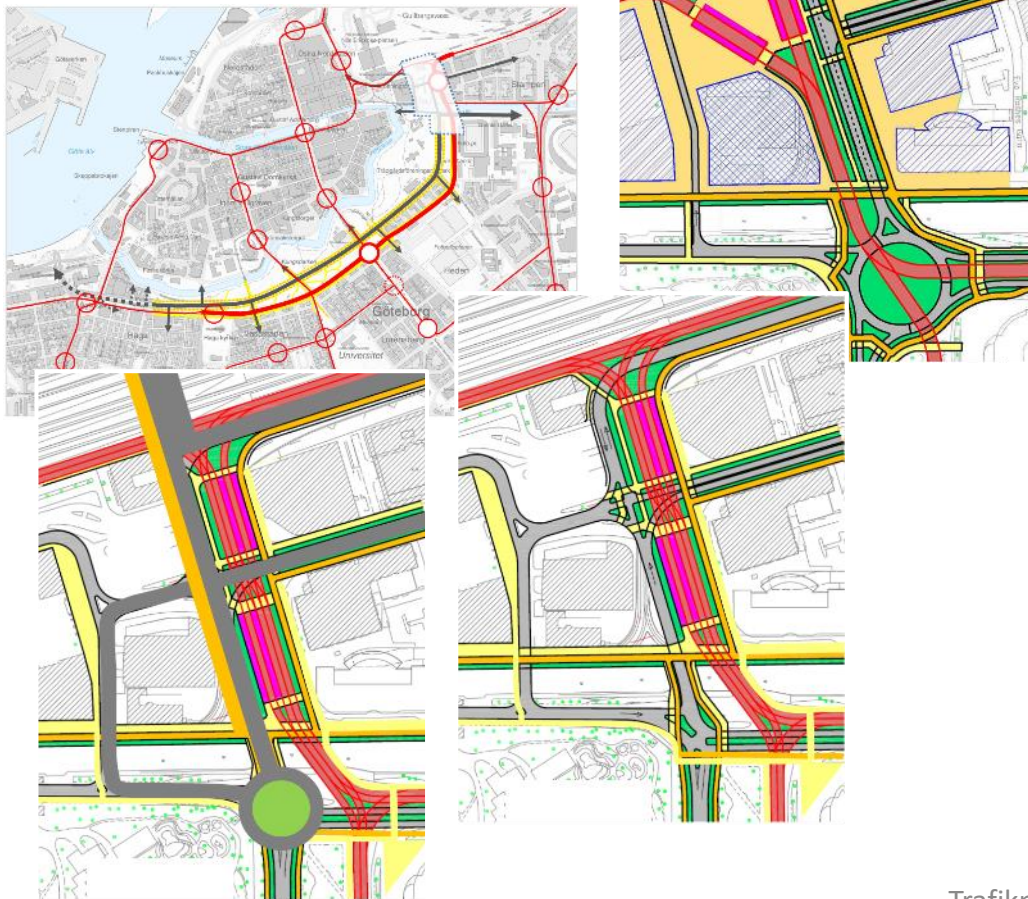


Trafiknämnden 21-05-10

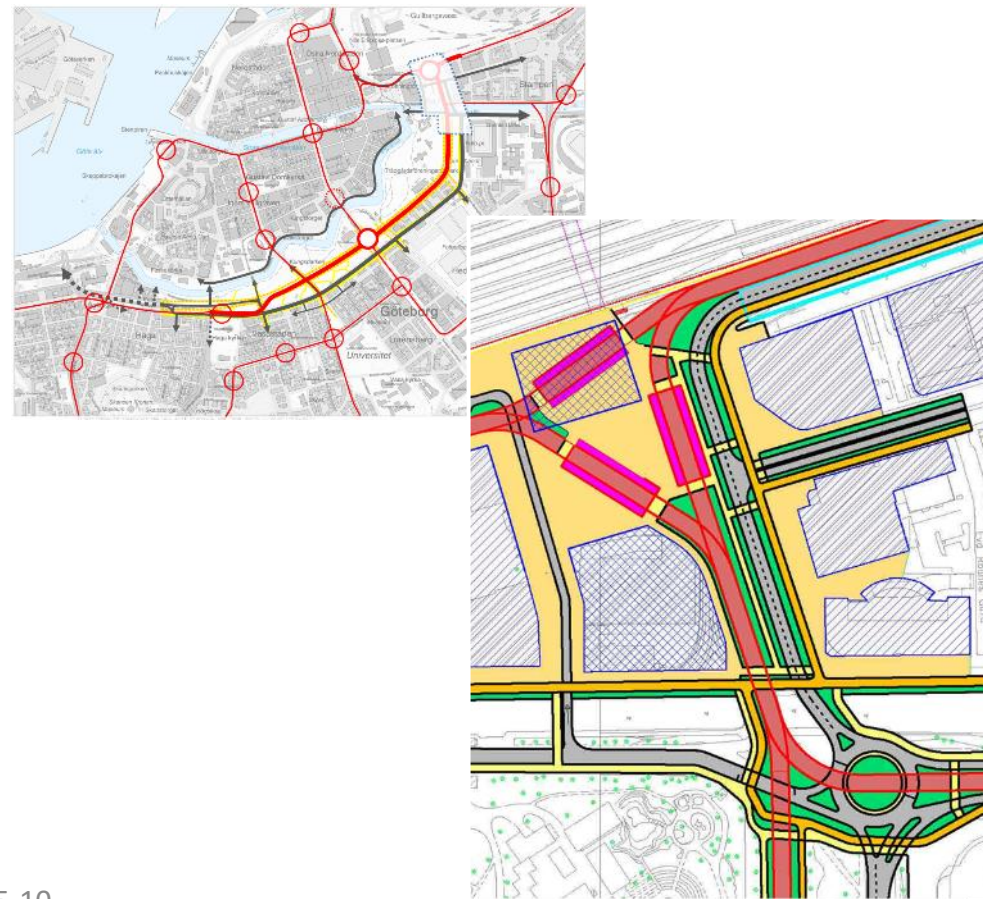


Kompatibel med olika lösningar på Åkareplatsen

Spårväg i Parkgatan



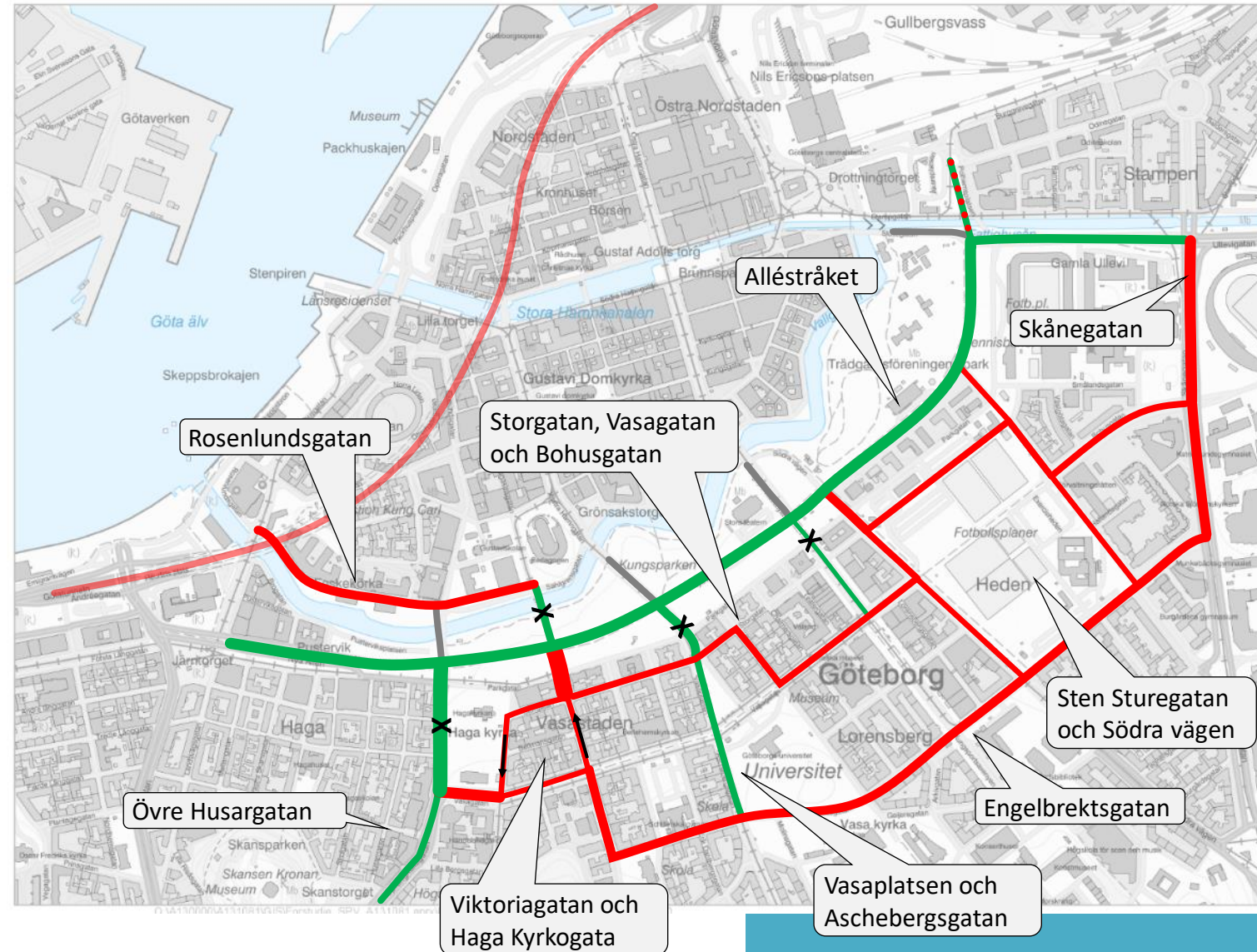
Spårväg i Nya Allén öster om Viktoriagatan



Trafiknämnden 21-05-10

Konsekvenser för biltrafiken

- Trafiken i Alléstråket är mestadels lokal. Cirka 20-25% är genomfarts- trafik för vilka alternativa vägar kan finnas.
- Trafiken flyttas över till Götaleden och parallella stråk, och minskar generellt, då fler kommer åka spårvagn.
- Sektionen för biltrafik kan hantera runt 70-80 procent av dagens trafik i Alléstråket.
- Ökad/minskad trafik på anslutningarna till Alléstråket.



Trafiknämnden 21-05-10

Konsekvenser för busstrafiken

- Metrobuss eller citybuss planeras inte i Alléstråket enligt Målbild Koll2035.
- Framtida busstrafik studeras i linjenätsutredning för metrobuss och citybuss.



Foto: Mikael Reidal

Trafiknämnden 21-05-10

Konsekvenser

Aspekter som också studeras och redovisas i förstudien, men som även behöver fördjupas i kompletterande studier

- Gång- och cykeltrafiken
- Stadsmiljön
- Platser/hållplatser
- Parkerna och träden



Trafiknämnden 21-05-10

Spårväg i Övre Husargatan



Förutsättningar

Stadsmiljön idag

- **Kommunikationsstråk med busskörfält i mitten.**
- Ett av de radiella stråken till och från stadskärnan.
- Gatan omges av sammanhållen blandstad i form av kvartersbebyggelse med handel i bottenvåningarna på båda sidor.
- Möjlighet till stadsliv vid Skanstorget, Brunnsgratan, Sveaplan och Seminarieparken.
- Korsas av lokalgator mellan stadsdelarna Annedal och Linnéstaden.



Trafiknämnden 21-05-10

Planerad utveckling

Pågående planering

- Programarbete och GFS för Lindholmsförbindelsen, delen Linnéplatsen-Vegasvackan, studerar anslutningen av Övre Husargatan i söder.
- ÅVS Dag Hammarskjölds Boulevard påverkar anspråken för olika flöden söderifrån.

FÖP för centrala Göteborg redovisar

- En utveckling av stadsmiljön för att stödja ett levande stadsliv med fokus på gående samt att stärka andra intilliggande offentliga platser.



Foto: Mikael Reidal

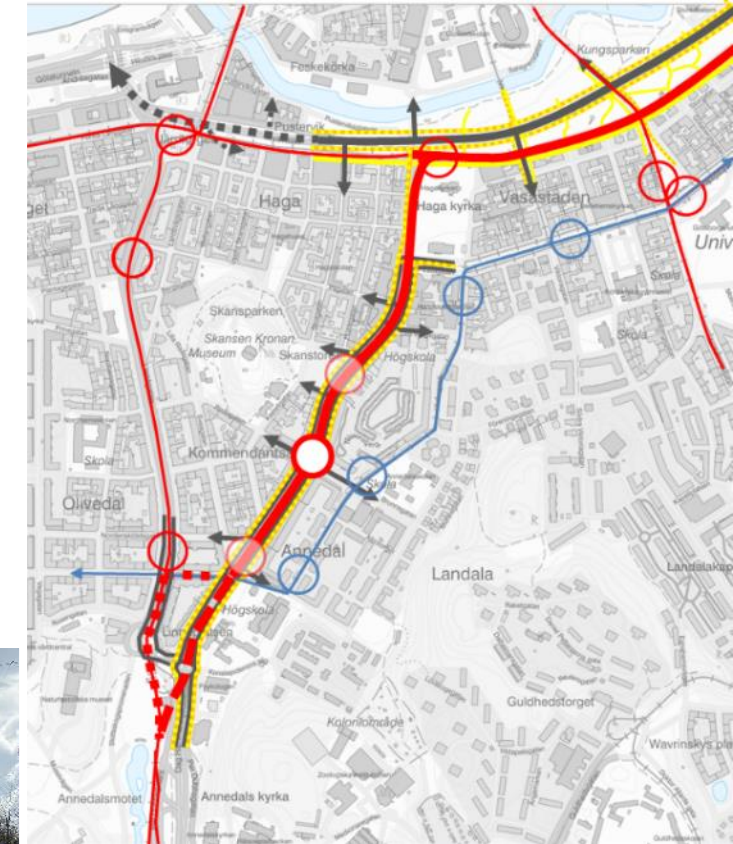
Trafiknämnden 21-05-10

Principutformning spårväg i Övre Husargatan

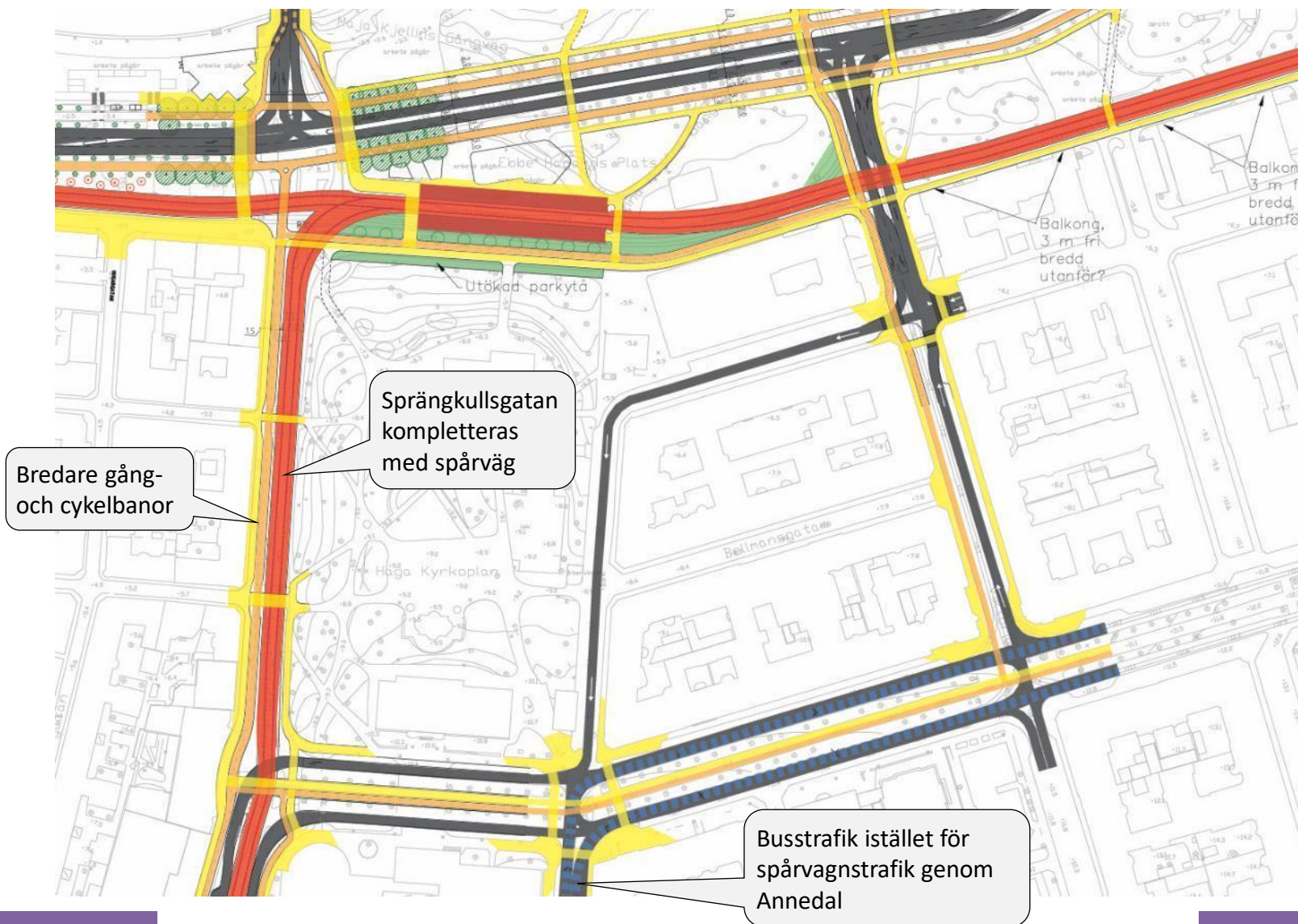
- Dagens busskörfelt ersätts med spårväg i gräsbanvall, vilket innebär "ingen" busstrafik i Övre Husargatan.
- Hållplats endast vid Brunnsgatan eller vid Sveaplan och Skanstorget.
- Alternativa anslutningar till Linnéplatsen, via Övre Husargatan eller Olivedalsgatan.
- Spårväg genom Annedal ersätts med lokal områdestrafik.



Foto: Mikael Reidal



Principutförning spårväg i Övre Husargatan



Trafiknämnden 21-05-10

Konsekvenser

- Övre Husargatans utformning påverkas marginellt.
- I Sprängkullsgatan flyttas biltrafiken bort och ersätts med spårväg och mer utrymme för gång- och cykeltrafiken.
- Trafiksituationen förändras kring Sprängkullsgatan, Parkgatan förbi Station Haga, Vasagatan och Viktoriagatan.
- Möjlighet till förändring av spårområdet genom Annedal utifrån stadsmiljöperspektivet och områdestrafik med buss.

Trafiknämnden 21-05-10

Tack för idag!



Göteborgs
Stad



VÄSTRA
GÖTALANDSREGIONEN

Trafiknämnden 21-05-10