



**Spårvägsutvecklingsgruppen  
inom Spårvägssällskapet Ringlinjen**

J. Sigfrid Edströms Gata 2  
416 48 GÖTEBORG

sparvagsutveckling.se  
sparvagsutveckling.se/huvudforslag/snabbpar-centrum

sparvagsutvecklingsgruppen@sparvagsutveckling.se

Till  
Trafikkontoret, Göteborgs Stad  
Avdelning kollektivtrafik och infrastruktur, Västra Götalandsregionen

## **Reflektioner**

över

### **Förstudie för Spårväg i Alléstråket och Övre Husargatan Lägesredovisning trafiknämnden 2021-05-10**

Spårvägsutvecklingsgruppen vill utifrån dragningen i trafiknämnden bidra med några reflektioner.

### **Sammanfattning**

Vi är mycket positiva till ny snabb och kapacitetsstark spårväg i Övre Husargatan och Alléstråket enligt förslag UA2.

Behovet av kapacitet och snabbhet bör bedömas och anpassas, inte minst utifrån planerna på utbyggnad i sydväst.

Vi föreslår att spårvägen i Vasagatan behålls och förlängs till Sprängkullsgatan, och att en hållplats anläggs i Vasagatan mellan Sprängkullsgatan och Haga Kyrkogata. Detta skulle öka kapaciteten, minska störningskänsligheten, ge tillgång till en viktig målpunkt, försörja Vasastan lokalt, samt bidra till stadens estetik.

För övrigt diskuterar vi

- alternativa körvägar nordost om Vasagatan genom kopplingar till snabbspåret mot nordost via Odinsplatsen eller Svingeln.
- behovet av kapacitet, snabbhet, alternativa körvägar och vändmöjligheter i området för övrigt.

Om dessa åtgärder inte bedöms vara tillräckliga, bör ett parallellt stråk eller planskildhet övervägas.

## Bakgrund

Två förslag presenteras av utredarna i lägesredovisningen:

- \* UA1: Ny spårväg i Alléstråket,
- \* UA2: Ny spårväg i Alléstråket och Övre Husargatan.

Samtidigt föreslår utredarna att följande spårvägar slopas:

- \* Vasagatan mellan Haga Kyrkogata och Vasaplatsen
- \* Västergatan
- \* Viktoriagatan mellan Vasagatan och Grönsakstorget.

Vi uppfattar att syftet med förslaget är att höja kapaciteten, snabbheten och robustheten i systemet (s. 4 och 9).

## Våra reflektioner

Se även: [sparvagsutveckling.se/huvudforslag/snabbspar-centrum](http://sparvagsutveckling.se/huvudforslag/snabbspar-centrum)

### Spårväg i Alléstråket och Övre Husargatan

#### *Vårt förslag*

Vi är mycket positiva till det förslag utredarna presenterar om spårväg i Allén eller Parkgatan, samt Övre Husargatan och Sprängkullsgatan (UA2). Det liknar mycket det förslag vi tidigare presenterat.

En sådan anläggning skulle i mångt och mycket utgöra den felande länken i dagens nät, och etablera en värdefull uppsnabbning och kapacitetsökning för centrala staden. Förslaget utgör en grund för två nya huvudlinjer:

- \* Tynnered/Järnbrott - Övre Husargatan - Alléstråket - Polhemsplatsen - snabbspåret - Angered/Bergsjön.

Det ger även förutsättningar att köra en linje från väster, exempelvis:

- \* Saltholmen - Karl Johansgatan - Alléstråket - Angered.

### Utvärdera kapacitet, snabbhet och robusthet

Förslaget bör utvärderas utifrån de behov av kapacitet, snabbhet och robusthet, som presenteras som motiv för förslaget. Är förslaget tillräckligt?

I Åtgärdsvalsstudien Dag Hammarskjölds Boulevard dras exempelvis slutsatsen att områdena i Frölunda och Järnbrott, och eventuellt vidare mot Askim, inte kan byggas ut i den grad som vore önskvärt, eftersom spårvägen genom centrala staden utgör flaskhalsar<sup>1</sup> Det är viktigt att dessa utbyggnader tas med i beräkningarna av kapacitetsbehovet i centrum. Spårvägen i centrum skall vara en möjliggörare, inte en faktor som begränsar utbyggnad av staden.

---

1 Slutrapport / Åtgärdsvalsstudie Dag Hammarskjölds boulevard, Trafikkontoret / Remissversion 2021-03-01, kap. 2.2-2.3.

## Spårvägen i Vasagatan

### *Vårt förslag*

Utifrån ovan nämnda aspekter, föreslår vi att spårvägen i Vasagatan väster om Vasaplatsen inte läggs ner, utan istället förlängs och ansluts till den nya spårvägen i Sprängkullsgatan. Detta skulle innebära en relativt billig åtgärd, endast 115 meter spårväg, med stora positiva effekter.

Vi föreslår också att en hållplats anläggs i Vasagatan mellan Sprängkullsgatan och Haga Kyrkogata.

### *Lokal trafikförsörjning*

På detta sätt kan Vasastan fortsätta trafikförsörjas lokalt. Den nya hållplats vi föreslår skulle ligga mellan mycket viktiga målpunkter som Handelshögskolan, universitetets samhällsvetenskapliga institutioner, Samhällsvetenskapliga Biblioteket och Hagastationens södra entré. Vi tror att en sådan hållplats skulle kunna bli mycket attraktiv. Samtidigt skulle den inte stoppa upp trafiken på Sprängkullslinjen.

### *Kapacitet*

En knytning av Vasagatan till Sprängkullsgatan skulle också öka kapaciteten i systemet. Lösningen möjliggör ett till Alléstråket parallellt stråk för linjer med mål i lokalområdet.

Om spårvägen i Västergatan läggs ned, kan nuvarande linje 2 exempelvis omläggas till denna väg och stanna på den nya hållplatsen i Vasagatans västra ände.

Minst en linje skulle också kunna förläggas till Vasagatan istället för till den föreslagna spårvägen i Alléstråket och så frigöra utrymme där. Exempelvis tror vi att följande linje skulle kunna vara mycket attraktiv:

\* Länsmansgården - Gropegårdslänken - Lindholmen - Stigbergstorget - Järntorget - Sprängkullsgatan - Vasagatan - Valand - Korsvägen - Mölndal.  
(Se: [sparvagsutveckling.se/huvudforslag/lindholmen-linneplatsen](http://sparvagsutveckling.se/huvudforslag/lindholmen-linneplatsen))

### *Robusthet*

En annan viktig poäng med kopplingen Vasagatan - Sprängkullsgatan är att den utgör en alternativ körväg som inte belastar Brunnsparken. Om spårvägen i Vasagatan och Viktoriagatan enligt förslaget slopas, kommer det annars inte att finnas någon sådan i närområdet. Som alternativ körväg kan exempelvis följande sträcka begagnas:

\* Järntorget - Sprängkullsgatan - Vasagatan - Valand - Engelbrektslänken - Skånegatan - Redbergsplatsen.

### *Estetiska aspekter*

Man bör även väga in estetiska aspekter. Vasagatan, med sin lindallé genom stenstaden från förra sekelskiftet, är kanske en av Sveriges vackraste spårvägar, väl värd att utveckla.

## **Odinslänken eller Svingelnlänken**

### *Vårt förslag*

Man bör även undersöka möjligheten att utveckla den vidare sträckningen av en sådan alternativ väg genom en förbindelse

\* Skånegatan - Folkungagatan - Odinsplatsen - snabbspåret mot nordost

eller

\* Skånegatan - Svingeln - snabbspåret mot nordost.<sup>2</sup>

## **Hedenlänken**

En spårväg över Heden och Bohusgatan mellan Valand och Skånegatan har under lång tid diskuterats i Göteborg. En sådan länk skulle inte bara ge möjlighet till en till Allélänken alternativ körväg, utan också till parallella permanentlinjer, som på det sättet skulle utöka kapaciteten. De skulle bli mer lokala linjer, som via Sprängkullsgatan, Vasagatan, Bohusgatan och Odinsplatsen/Svingeln, skulle kunna sammanbinda sydväst och nordost och nå viktiga målpunkter som Hagastationens södra entré/universitetsinstitutioner, Valand och evenemangsstråket.

När Engelbrektslänken nu planeras, behövs dock Hedenlänken inte längre som alternativ körväg. Vi uppfattar också att det finns en opinion för att bevara Heden som öppen plats för idrott och rekreation. Vi har därför valt att i nuläget inte rita in Hedenlänken på vår karta.

## **Övre Husargatan - Sprängkullsgatan**

### *Snabbhet och lokal trafikförsörjning*

Om Västergatan även fortsatt kommer att ha lokal trafikförsörjning, kan den nya spårvägen i Övre Husargatan - Sprängkullsgatan eventuellt utföras helt utan hållplats, för att göra länken än snabbare.

## **Övrigt**

### *Kapacitet och robusthet*

Avseende förslaget att slopa spårvägarna i Västergatan och Viktoriagatan, bör denna bedömning på motsvarande sätt göras efter en genomlysning av behov av kapacitet och alternativa körvägar.










Viktoriagatan - Grönsakstorget - Raul Wallenbergs Gata används exempelvis vid omläggningar ofta som vändslinga och som möjlighet att nå Inom Vallgraven. Fortsatt behov av detta bör utredas. Om behovet kvarstår, och Viktoriagatan slopas, bör annan lösning tas fram, exempelvis genom strategisk placering av växlar i det nya systemet.

---

<sup>2</sup> Förslaget finns med i *PM Analysunderlag: Ansats till infrastrukturåtgärder för vidare analys för stadstrafikens stomnät i Göteborg*. Stadstrafikforum Göteborg, Mölndal och Partille den 2 oktober 2015 s. 34.



# Snabbspår centrum

-  Prioriterade länkar
-  Alternativa och kompletterande länkar
-  Ny spårvägstunnel m. mynning
-  Ny spårväg på viadukt
-  Ny spårväg nedsänkt i schakt
-  Övriga alternativ, ny spårväg
-  Befintlig spårväg
-  Befintlig järnväg
-  Västlänken med Station



### **Parallella eller planskilda lösningar?**

Om ovanstående förslag inte bedöms som tillräckliga, för att uppnå målen om kapacitet, snabbhet och robusthet, för nuvarande och planerade utbyggnader av spårvägssystemet, bör ett parallellt stråk eller planskildhet övervägas.

Göteborg 2021-06-30

Gunnar Persson  
sammankallande i Spårvägsutvecklingsgruppen

### **Om Spårvägsutvecklingsgruppen**

*Denna skrivelse är framtagen av Spårvägsutvecklingsgruppen, som är en arbetsgrupp inom Spårvägssällskapet Ringlinien. Syftet är att reflektera kring och inspirera till en förbättrad kollektivtrafik, inte att ta ställning eller driva opinion. Framförda förslag är idéer och bygger inte på några fullständiga fackmässiga utvärderingar. Arbetsgruppen står helt fri från kopplingar till kommunala eller privata intressen inom kollektivtrafiken.*

*Synpunkterna är arbetsgruppens egna och utgör inte något ställningstagande från Spårvägssällskapet Ringlinien.*