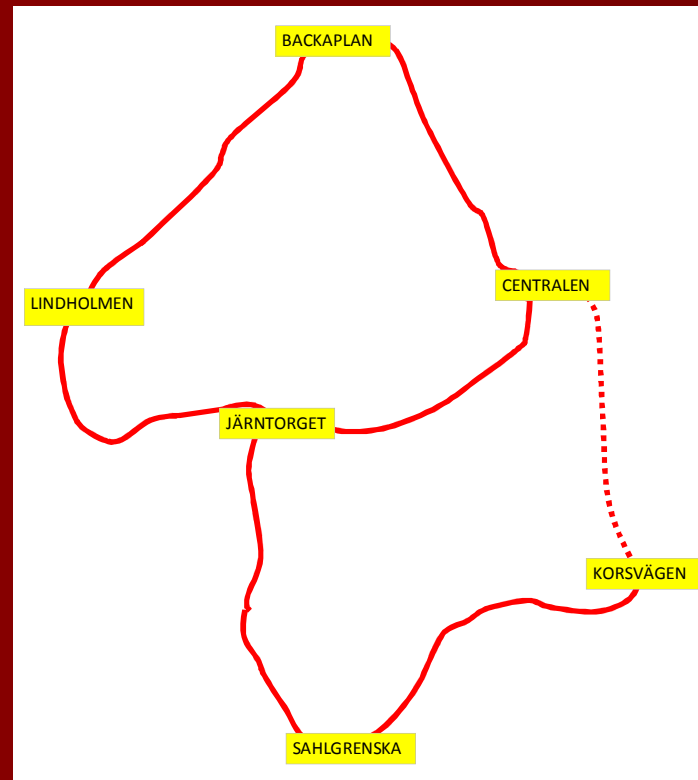


Planskild Storkring



Ett koncept för Stadsbana med Hög kapacitet
och Korta restider i Göteborg

Introduktion

Målsättning med Koncept Planskild Storkring:

- Presentera sammanhållen helhet för planskild spårvagnstrafik, Stadsbana
- Ge vision för modernt spårtrafiknät för 21:a århundradet
- Få kapacitet för kollektivtrafikmängd i linje med K2020 = fördubblat resande
- Minska restider för att kunna konkurrera med biltrafik och ge ökad tillgänglighet till fler målpunkter
- Minska trafikstörningar från gatubunden spårtrafik
- Lösa upp trafikpropp i centrala Göteborg
- Gå från stegvis småfixande av spårvagnsnätet till en vision och helhetslösning
- Tillse att man från förorterna snabbt kan komma in till och genom Centrum, vilket bidrar till förtätning inom hela kommunen och även förbättrar situationen för inresande från övriga regionen.

Tidigare variant presenterad som debattartikel 2011/1/

Anm: Förslaget koncept är varken min egen idé eller någon färdigutredd optimal lösning, utan endast ett utkast för vidare studier.

Vision K2020-2030

För närvarande är Spårvagnar det i särklass vanligaste kollektivtrafikslaget i och omkring Göteborg /3 / (> 300 000 resor dagligen år 2011)

Vision 2020 (som idag siktar mot 2025/2030) antar fördubblat resande = 600 000 spårvagnsresor per dygn i Gbg /5/,/2/

Men hur ska man åstadkomma det?

Tätare avgångar => Mer trafikstörning, svårare hålla tider, får inte plats med övrig trafik

Längre sätt => Ryms ej på ej-planskilda perronger/hållplatser

Mer folk per vagn => Redan fullt under många timmar på många linjer

Ökat resande bromsas också av:

Spårvagnar saknas till flera viktiga målpunkter, t ex Lindholmen

Restiderna kan inte konkurrera med bil

Låg tillförlitlighet

Många ser spårvagnarna som omoderna, inte ett verkligt alternativ (som t ex T-bana Sthlm)

Det logiska sättet att radikalt öka resandet är att satsa på PLANSKILD spårtrafik, i funktion likvärdig med T-bana.

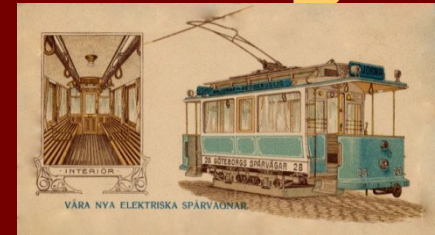
Historia, Spårtrafik, Göteborg

Hästdragen spårvagn 1879 (Brunnsparken – Stigbergsliden)

Elektriska spårvagnar sedan 1902

Linjer på egen banvall till förorterna från 50-talet.

Tunnelbaneutredningar 1934 och 1967 /8/ (bild) => nedlagda

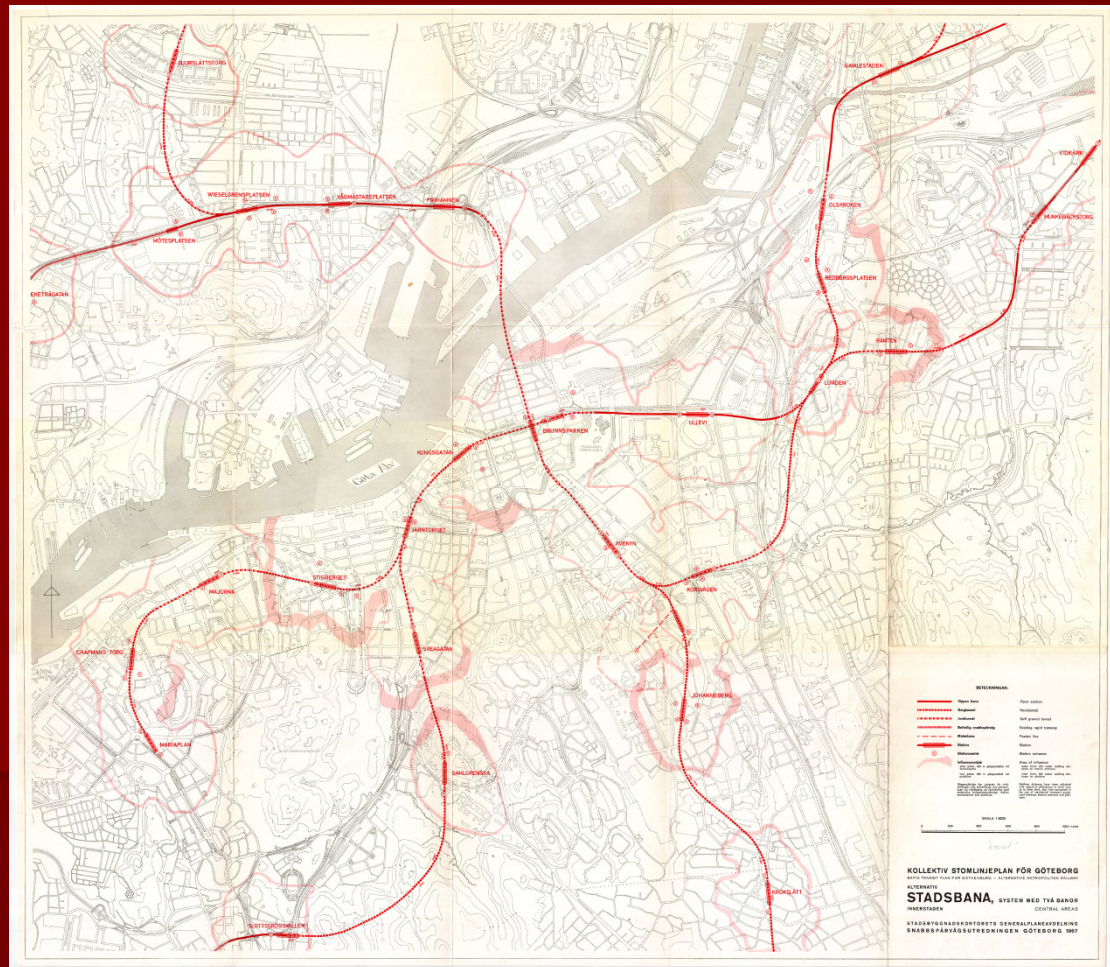


Högbaneutredning 1992 /9 /,
nedlagd men vissa delar gick
till:

Kringen-utredning med resultat
Chalmerstunneln 2001 /6/

Storkring-planer för K2020, t
ex tunnel till Lindholmen /5 /

Utredning spårvägar N:a
Älvstranden, tunnel vid
Lindholmen och spårväg till
Backa initierad, se /14/,/15/



Dagsläge, Spårvagn

Förseningar är legio, liksom inställda turer och stopp i trafiken.

Stor trängsel på vagnarna under högtrafik.

(Förseningar och trängsel uppskattas varje år kosta cirka 500 miljoner, mer än tre ggr kostnaden för t ex bil eller tåg, /13/)

Krockar med andra trafikslag inte ovanliga.

Situation Brunnsparken:

Omkring 120 spårvagns- och 130 bussavgångar i timmen i rusningstrafik på 10 hållplatser. => Infarkt som påverkar hela stadens trafikflöde.

Investeringsfokus hos politiker har legat på pendeltåg och bussar. Men spårvagnar har avgörande fördelar:

Mot pendeltåg: Betydligt billigare spår. Tätare med hållplatser, lättare och billigare vagnar per resande, mindre radier möjliga liksom brantare stigning. Bättre flexibilitet. Högre turtäthet. När betydligt fler resande.

Mot buss: Mindre miljöpåverkan. Högre kapacitet. (Lättare att prioritera i trafiken.)



Översikt, Planskild Storkring

Planskild Storkring:

- Utgå från dagens Spårvagnsnät som kompletteras med ringlinje
- Spårvagnar i centrum ska överallt där möjligt gå planskilt, fungera som Stadsbana
- Utbyggnad till områden som idag saknar spårtrafik (N:a Älvstranden, Torslanda, Backa)

Karta, Planskild Storkring



Ringlinjer:

Röd linje =
Helt planskilda spår
(tunnel/högbana)

Streckad röd linje =
Gatuspår

Stjärna =
Station/hållplats

Pilar =
Anslutande delar på egen
banvall (delvis
existerande)

Delar, Planskild Storkring

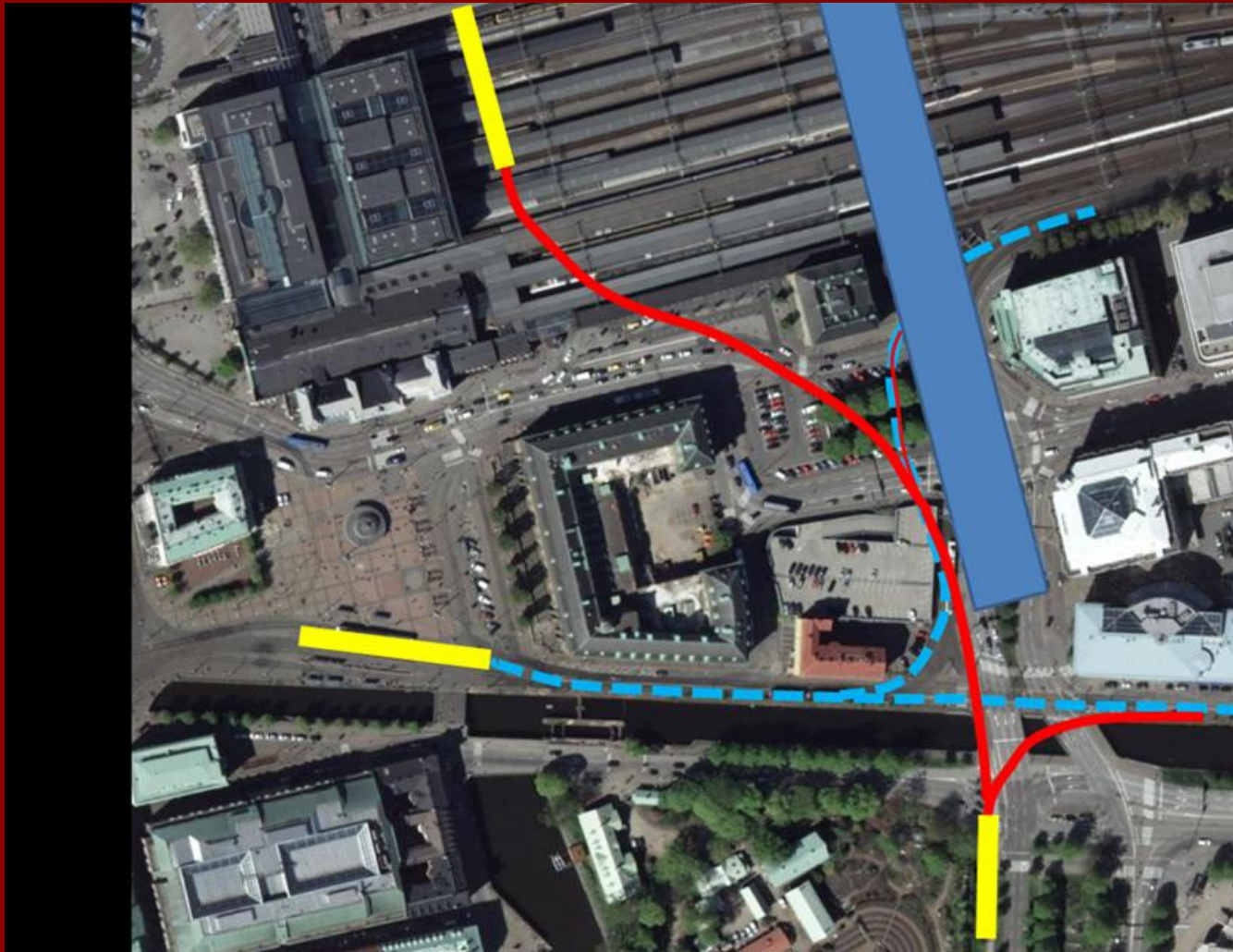
Huvudstråk:

- Allélänk: Polhemsplatsen – Linnéplatsen
- Sahlgrenska-tunnel : Chalmers – Linnéplatsen
- Lindholmstunnel: Järntorget – Lindholmen
- Hisingsbana: Polhemsplatsen – Lindholmen

Kompletteringar:

- Torslandabana: Lindholmen-Torslanda
- Backabana : Hjalmar Branting – Selma Lagerlöfs torg
- Operalänk : Järntorget-Skeppsbron-Nordstan (spårvagn i gatuplan)
- Existerande spår på egen banvall till **Angered/Bergsjön (Snabbspåret)**, Tynnered och Länsmansgården

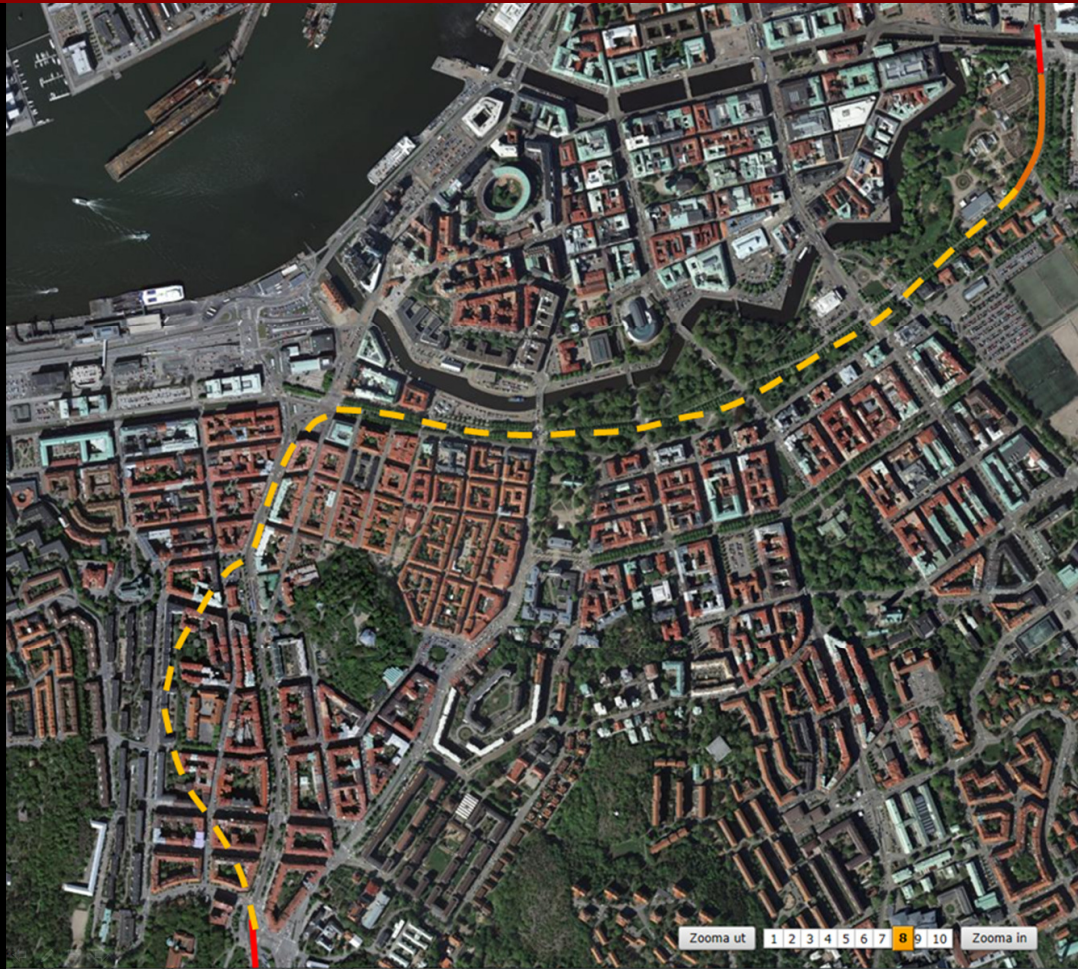
Knutpunkt Gbg C / Polhemsplatsen



Röd linje =
Högbana m ramper
Streckad blå linje =
Gatuspår
Gula streck =
Hållplatser
(Bangårdsviaduktens
läge som blå rektangel)
Snabbspåret leds
planskilt upp på
högbana.
Hållplats på viadukt vid
Centralen
(Ingen biltrafik till
Drottningtorget antas)
Om planer se också t ex /12/.

Nya navet får spårvägarna. Möteplats för linjer från Hisingen/Snabbspåret/Allélänk
och linjer från Drottningtorget/Svingeln/Korsv

Allélänken



Konceptet ungefär som /2/
Polhemsplatsen – "Trägårn":
Egen banvall intill
Trädgårdsföreningen, sedan
ned under jord

"Trägårn" – Linnéplatsen:
Tunnel.

Läggs som "cut and cover" i
Allén. I berg vid Linne där
möjligt.

Nedfart från gatunivå vid
Vasaplatsen.

Bli "kroppspulsådern" i
Storkringen med många
linjer. Ny knutpunkt vid
Avenyn (Stora Teatern)

Jämfört med /2/ är konceptet inte exakt samma (inte tunnel hela vägen från Snabbspåret),
men namnet behålls då det redan är väl etablerat