

Storkring 2030

Ett stort steg mot en Stadsbana för Göteborg

Hur Spårvägarna kan framtidssäkras

Presentation 2017-06-09

Storkring 2030, intro

Mål: Utveckla Spårvägarna till en modern Stadsbana

- Inga Spårvagnar vid Brunnsparken eller inom Vallgraven
- Centrala delar fungerar som tunnelbana för spårvagnar
- Kapacitet för kollektivtrafik i linje med K2020 ("fördubblad")
- Kortare restider för att kunna konkurrera med biltrafik och ge ökad tillgänglighet till fler målpunkter
- Snabba förbindelser från förorterna in till och genom Centrum, vilket bidrar till förtätning inom hela kommunen och även förbättrar situationen för inresande från övriga regionen.
- Tidigare versioner, se /1/-/2/

Varför spårvagnarna måste flyttas

Om Spårvagnarna ska kunna fungera i framtiden bör/måste trafikinfarkten vid Brunnsparcken bort! Några av problemen om de blir kvar:

1. Spårvagnarna blockerar varandra och bussar, fotgängare och cyklister
2. Stor sårbarhet då nästan alla linjer ska fram på samma ställe
3. Olyckor inte ovanliga då spårvagnarna ska samsas med andra trafikanter



1. Få bort spårtrafiken från Brunnsparken



Leda spårvagnar längs **GULA** riktningar istället för **RÖDA**.

- Idag går 10 linjer av 12 genom trafikinfarkten vid Brunnsparken
- Mål att flytta samtliga! (Bussarna till Brunnsparken fortsätter dock gå)

Röda streckade = Spårvägar som tas bort
Lila = Nya "omvägar"
Stoppsskyltar = Hpl utan spårvagnar
Stjärnor = Nya eller existerande hpl som ska användas av spårvagnar

2. Öka kapacitet genom Centrum



Skapa Pulsåder till och genom Centrum

- Koppla ihop spårvägar från NO, NV, SO och SV som idag i huvudsak är planskilda med ny förbindelse i tunnel

3. Knyta ihop Staden

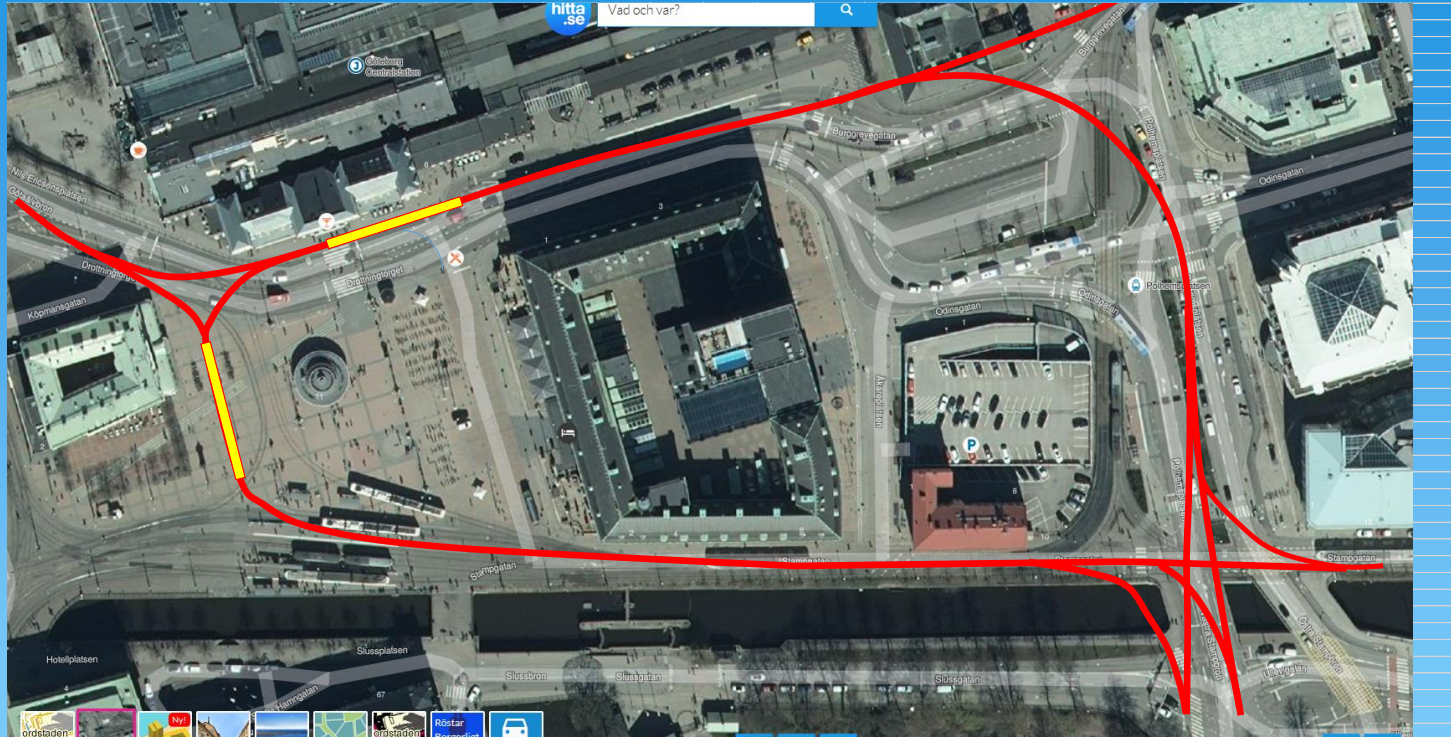


Lindholmsförbindelse knyter ihop staden och minskar sårbarhet genom att öka antal Älvförbindelser från 1 till 2.

Hisingen blir en mer integrerad del av Centrum

Störningar på Hisingsbron kan hanteras

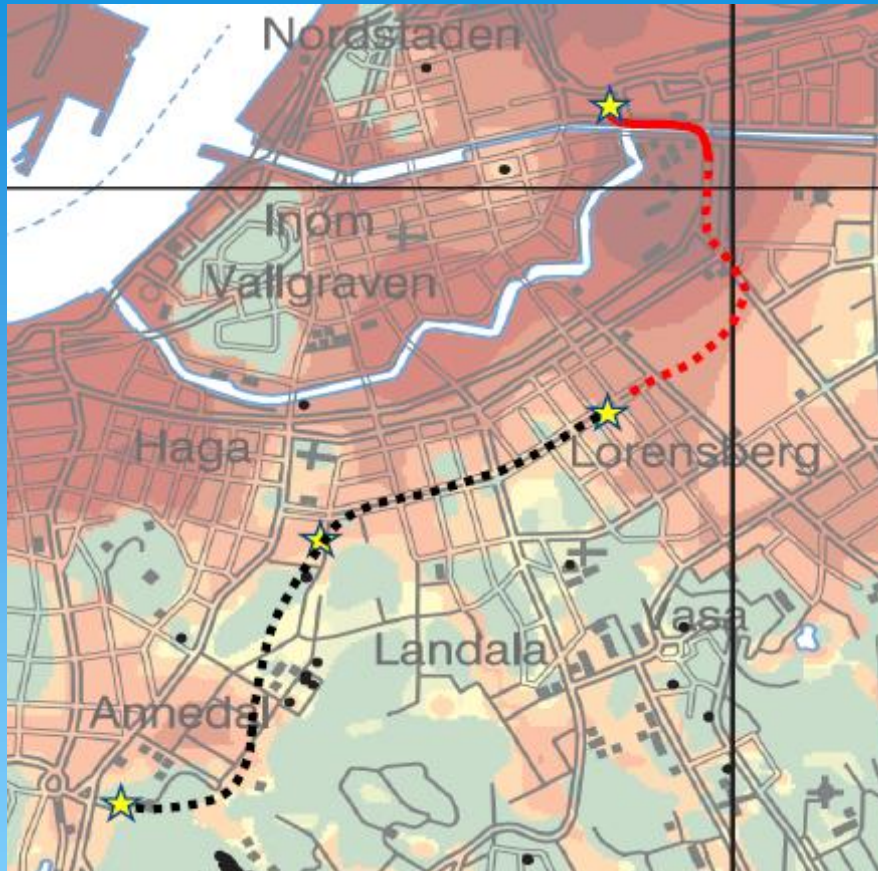
Drottningtorget / Polhemsplatsen



Ny dragning av spårvägar i markplan för knutpunkt på Drottningtorget

- Två hållplatslägen: Centralstationen och D-torget Väst
- Samordnas med Bangårdsviadukten och exploatering av Polhemsplatsen
- Ny spårvagnsbro över kanalen vid Trädgårdsföreningen

Vasalänken



Sträckor:

Röd = Gatuplan

Röd, streckad = Jordtunnel
("cut and cover")

Svart, streckad = Bergtunnel

Markförhållanden:

Grön = Berg i dagen

Brungul = Jord 5 - 10 m

Mörkbrun = Jord > 50 m

Stjärna = Hållplats

Tunnel som blir huvudled för spårvagnar mellan NO och SV Centrum

- Hållplatser: Centralen, Valand, Handels och Linnéplatsen
- Gatuplan går ned till jordtunnel vid Allén öster om Trädgårdsföreningen
- Jordtunnel fram till Valand väster om Heden
- Bergtunnel mellan Valand och Linnéplatsen
- Gemensam uppgång vid Handels med Västlänken

Alléspåret



Spår i gatunivå, från Polhemsplatsen till Hagakyrkan

- Två anslutningar: Mot Valand och mot Vasaplatsen
- Ny hållplats: Stora Teatern (gula streck)
- Flera möjliga dragningar. Minst intrång i parkmiljö om Nya Allén kan tas i anspråk från vägtrafiken
- Kortar restider, möjliggör att ta bort spåren inom Vallgraven

Lindholmsförbindelsen



Bergtunnel mellan Linnéplatsen och Stigbergstorget/Sjöfartsmuséet

Jordtunnel under Älven

Bergtunnel Öster om Slottsberget

Övergång till gatuplan med spårväg på Lindholmsallén

Alternativ till tunnel: Bro över Älven (även för gående och cyklister). Billigare men mer intrång och störning för fartygen.

Stora restidsförkortningar från Lindholmen och Stigbergstorget

Operalänken



Spår i gatunivå, mellan Nordstan/Hisingsbron och Stenpiren

- Fortsättning på Badhuslänken
- Existerande hållplatser används: Nordstan, Lilla Bommen, Stenpiren

Tillsammans med Alléspåret och Vasalänken fås möjlighet att leda spårvagnarna runt inre Centrum

Linjekarta, scenario 1



Använd dessa linjer som utgångspunkt!
(från /3/ Mål för kollektivtrafiken)

Existerande planer:

- Eriksbergslänk
- Lindholmslänk
- Backalänk (Brunnsbo)

Scenario 1+ : nya linjer

1	Bergsjön-Gamlestad	Gamlestad-Centralen	Alléspår	Järntorg-Kungssten	Kungssten-Saltholmen	
2	Angered-Gamlestad	Gamlestad-Centralen	Vasalänken	Linnépl-Tynnered		
3	Östra-Redbergs	Redbergs-Svingeln	Svingeln-Centralen	Vasalänken	Linnépl-Frölunda	
4	Marklands-Stigbergs	Stigbergs-Linnépl	Operalänken	Alléspår	Valand-Korsv	Korsv-Östra
5	Länsmans-Wiesel	Wiesel-Frihamn	Frihamnen-Centralen	Centralen-Ullevi	Ullevi-Korsv	Korsv-Möndal
6	Backalänk	Lindholmlänk	Lindholmstunnel	Linnépl-Järntorg	Operalänken	Centralen-Ullevi
6f	Ullevi-Redbergs	Redbergs-Gamlestad	Gamlestad-Bergsjön			
7	Länsmans-Biskops	Eriksberglänk	Lindholmlänk	Frihamn-Centralen	Alléspår	Vasaplats-Sahlgrenska
8	Eriksberglänk	Lindholmstunnel	Linnépl-Chalmers	Chalmers-St Sigfrids		
9	Angered-Gamlestad	Gamlestad-Svingeln	Svingeln-Korsv	Korsv-Linnépl	Linnépl-Frölunda	
10	Angered-Gamlestad	Gamlestad-Centralen	Alléspår	Valand-Korsv	Korsv-Möndal	
11	Biskops-Wiesel	Wiesel-Frihamn	Frihamnen-Centralen	Vasalänken	Linnépl-Guldheden	

Orange=nya länkar i gatunivå. Blå= Nya tunnlar. Ljusblå= Existerande delar på egen banvall.

Utgår från Scenario 1 + linjer 10 och 11

Linje 7a => 11

Linje 10 läggs till för att få fler linjer till Möndal

Mest trafikerade snitt blir Drottningtorget/Centralen med 7 linjer längs samma dubbelspår.

Restider, Storkring

Restidsvinster med Storkring		Idag	Ny tid	VINST
Centralen	Valand	6	2,4	3,6
Centralen	Handels/Haga	8	4,1	3,9
Centralen	Linnépl	12	6,0	6,0
Centralen	Sahlgrenska	14	9,0	5,0
Centralen	Järntorget	7	5,4	1,6
Lindholmen	Korsv	24	15,5	8,6
Lindholmen	Chalmers	19	11,5	7,6
Lindholmen	Sahlgrenska	24	7,5	16,6
Lindholmen	Linnéplatsen	27	4,5	22,6
Lindholmen	Stigbergstorg	25	1,7	23,4
Linnéplatsen	Stigbergstorg	13	2,0	11,0
Linnéplatsen	Valand	13	3,3	9,8
Linnéplatsen	Centralen	13	6,0	7,0
Gamlestadstorg	Linnéplatsen	24	12,4	11,6

Exempel på resor inne i Centrum (tid i minuter)

Betydande restidsvinster för stora grupper av resande.

Förenklad Kostnadsuppskattning

(km av varje typ)	Ytspår,F	Ytspår,C	Bergtunnel	Jordtunnel	MSEK		Summa
MSEK per km	250	400	600	3000	-		
Eriksbergslänk	5	0	0	0	1250		
Lindholmslänk	0	2,2	0	0	880		
Backalänk	4	0	0	0	1000	1	3130
Alléspår	0	1,5	0	0	600		
Lindholmstunnel	0	0,2	2	0,5	2780	2	6510
Vasalänk	0	0,5	2	0,75	3650		
Operalänk	0	1	0	0	400	3	10560

Modell for kostnader inklusive hållplats (Ytspår,F=Förort, Ytspår,C=Centrum)

Summa 1 = Redan beslutade delar på Hisingen /3/

Summa 2 = 1 + Nya delar i Målbild /3/

Summa 3 = 2 + Nya delar för Storkring

Cirka 11 miljarder totalkostnad. (2016 års nivå, cirka 4 miljarder utöver Målbild)

Införande?

Tidigare planer inte tillräckligt offensiva. /4/. Förslag på förändringar (=>):

Spårväg längs Alléstråket (Alléspåret): Planeras, byggs etappvis, klar tidigast 2027 => Klar 2025

Operalänken => 2024

Spårväg på norra älvstranden (Eriksberg, Backa, Lindholmen): Tidplan ej klar => 2023

Vasalänken => 2026 (samordnat med Västlänken)

Lindholmsbron/-tunneln för spårvagn och buss: Byggs troligen efter 2030 => 2030

Skillnad mot Målbild:

- Bort med alla spårvagnar från Brunnsparken / Inom Vallgraven
- Vasalänk och Operalänk

(Bör lyftas in tydligt i Sverigeförhandlingen)

Mål: Storkring komplett år 2030

Slutsats och Framtid, Storkring

Om Spårvagnarna ska fortsätta vara ryggraden i kollektivtrafiken i Göteborgsområdet med en hög kapacitet krävs att Målbilden utvidgas och att planerna blir mer offensiva.

Nästa fas (efter 2030) kan t ex innehålla:

- Bergtunnel: Linnéplatsen-Sahlgrenska-Lana(Mölndal)
- Linjer till nya områden Gullbergsvass och Ringön med ev. ytterligare Älvförbindelse
- Linje mot Partille

REFERENSER

/1 / Presentation på "hearing" i Älvrummet hösten 2014:

http://www.vgregion.se/upload/Regionkanslierna/Kollektivtrafikn%c3%a4mnden/GMP/Hearing/PLSK_sept14.pdf

/2/ Planskild Storkring, en Idéstudie:

<http://uf.yimby.se/se/92ce41cf-5e29-42e4-ae9e-397fd90088c4/2272/87b086ee-996f-11e4-be04-00163c25323e.pdf>

/3/Målbild

http://nextstop2035.se/assets/downloads/Malbild_GMP_2035_remiss_utgava_mars_2016.pdf

/4/ Nya planer för Målbild

<http://www.goteborgdirekt.se/nyheter/da-slipper-du-brunnsparken/repqe!hopyU2ZUZ5wurunT3SIJwA>