

Yrkande

Liberalerna

Datum 2026-02-23

Ärende SBF-2023-02222

Yrkande angående samråd om detaljplan för spårväg mellan Lindholmen-Linnéplatsen inom stadsdelarna, Lindholmen, Stigberget, Masthugget, Änggården, Olivedal och Annedal

Förslag till beslut

I stadsbyggnadsnämnden

1. Grundliga och allsidiga trafikerings- och nyttoanalyser av alternativet med uppgång via Johannesplatsen och Masthuggstorget måste visas innan en så omfattande investering beslutas. I en sådan studie bör alternativ med och utan förlängning till Linnéplatsen studeras. Västtrafik har resurser att göra dessa uttömmande analyser.
2. En detaljerad kalkyl behövs med kostnaden för varje element i projektet för sig. Denna skall inte enbart bygga på interna bedömningar från Trafikverket eller Göteborgs Stad utan även understöd av externa rapporter upprättade av svenska eller internationella byråer specialiserade på sådan kalkylering.
3. Kontoret skall återkomma med en ordentlig redovisning av de tekniska förutsättningarna för en grenbana liksom väl utförd uppfart vid Johannesplatsen.
4. För att bibehålla handlingsfriheten vid beslut i tunnelfrågan skall kontoret återkomma med en redovisning av inneboende kapacitetsreserver för spårvägstrafiken över Järntorget och i Linnégatan.

Yrkandet

I KOLL 2035 planerades en kort tunnel mellan Lindholmen och Johannesplatsen. Denna idé övergavs plötsligt till förmån för en längre tunnel från Lindholmen till Linnéplatsen. Starka skäl talar mot det senare alternativet.

Kritiken mot den nu lagda förslaget har inte bemötts tillräckligt. Innan stora kommunala resurser binds till det utredningar vill vi se en detaljerad redovisning som besvarar följande frågor:

1. Den nya sträckningen fyller inga verkligt starka behov.

Den långa tunneln åstadkommer visserligen en snabb förbindelse mellan Norra Älvstranden, Frölunda och Sahlgrenska. Kontakten med Majorna och västra Göteborg förblir dock mycket otillfredsställande, och förmedlas bara av en tunnelbanestation 20 meter under Stigbergstorget. Byten blir härigenom så oattraktiva att endast mindre resandeströmmar kan förväntas i denna relation.

Förlorad går däremot den självklara och viktiga kontakten Eriksbergsområdet och Lindholmen på ena sidan, och Järntorget, Västlänksstationen i Haga och sydvästra centrala staden på den andra. Skulle tunneln avkortas till Johannesplatsen blir dessa resor möjliga, samtidigt som resor till Majorna och västra Göteborg avsevärt förenklas genom byte i samma plan vid hållplatsen på Masthuggstorget. Här kompenseras något längre körsträcka av snabb, bekväm omstigning. Resor till Frölunda eller Sahlgrenska förblir möjliga med en genomgående linje som får några minuters längre restid.

Västtrafik har resurser att göra uttömmande trafikerings- och nyttoanalyser av här förekommande alternativ. Grundliga och allsidiga sådana skall visas innan en så omfattande investering beslutas. I en sådan studie bör alternativ med och utan förlängning till Linnéplatsen studeras.

2. Kostnaden för projektet uppgavs tidigare till 5 miljarder. Nu redovisas en kostnad av 7,7 miljarder, i vilken dock även spårvägar till Eriksberg och Backa ingår. Det tidigare förslaget innehöll inte separat räddningstunnel och visade heller inte större evakueringspunkter utöver tunnelstationen vid Stigbergstorget. Den nu framlagda presentationen innehåller stora anläggningar bland annat vid Jungmansgatan och nära Slottsberget. Vilken är merkostnaden för dessa utökningar av projektet?

Dåliga erfarenheter av tunnelbyggnadsprojekt gör det nödvändigt att fordra en helt annan precision hos förhandskalkyler som skall ligga till grund för politiska beslut, än de uppgifter som nu läggs fram. En detaljerad kalkyl behövs, redovisande kostnaden för varje element i projektet för sig. Denna skall heller inte enbart bygga på interna bedömningar från Trafikverket eller Göteborgs Stad utan även understödjas av externa rapporter upprättade av svenska eller internationella byråer specialiserade på sådan kalkylering.

3. I diskussioner som föregått förslaget har frågats om tunneln skulle kunna försees med en gren till Johannesplatsen. Mot denna har kontoret anfört att spårväxlar och spårkors i tunnel erfordrar en högre säkerhetsstandard än den som varit påtänkt. En separat räddningstunnel blir nödvändig.

Vidare har förklarats att en extra uppfart, om den skall kombineras med en tunnelstation vid Stigbergstorget, behöver förläggas på annan plats längre bort från Johannesplatsen.

Dessutom har sagts att utrymmet i gatumarken för en uppfart vid Johannesplatsen är mycket begränsat och att en lösning blir mindre bra.

Om tunnelstationen ersätts av en byteshållplats vid Masthuggstorget står tillräckligt utrymme till förfogande för en uppfart mot Johannesplatsen med normal geometri. Spårväxlar i tunnel är fullt möjliga att utföra och standard i stora tunnelbaneanläggningar. Spårkors kan undvikas om tunnelstationen vid Stigbergstorget utgår eller bangrenen mot Linnéplatsen slopas. Platsen för eventuella växlar bör försees med evakueringspunkter på sådant sätt och den plats kontoret redan visat, med påslag från Oscarsgatan.

Det är fullt möjligt att utföra en god teknisk lösning av uppfarten vid Johannesplatsen utan negativ påverkan för övriga trafikslag.

Kontoret skall återkomma med en ordentlig redovisning av de tekniska förutsättningarna för en grenbana liksom väl utförd uppfart vid Johannesplatsen.

4. Mot ny spårvägstrafik från Hisingen över Johannesplatsen mot Järntorget har slutligen anförts att Järntorget och Linnégatan skulle sakna kapacitet att ta emot även tillkommande ny trafik. Järntorget har nyligen byggts om på så

sätt att ytor överförts från bilvägar till kollektivtrafiken. Genom bättre disposition av de nya ytorna och optimerade flöden kan betydande kapacitetsreserver frisättas för spårvägstrafiken.

För att bibehålla handlingsfriheten vid beslut i tunnelfrågan skall kontoret återkomma med en redovisning av inneboende kapacitetsreserver för spårvägstrafiken över Järntorget och i Linnégatan.

Liberalerna välkomnar en ny älvförbindelse som nödvändigt nästa steg i spårvägssystemets utveckling. Den i KOLL 20235 föreslagna korta tunneln till Johannesplatsen motsvarade väl behoven och erbjöd många värdefulla resalternativ. Genom ändrad inriktning fördubblas kostnaden samtidigt som de flesta värden den ursprungliga lösningen erbjöd förloras.

Vi är inte beredda att stödja fortsatt arbete enligt kontorets förslag med mindre än att de båda alternativens förutsättningar och resultat först redovisats på ett grundligt och uttömmande sätt.