

Operalänken och Allélänken

Stadsbyggnadsnämnden 2024-02-06

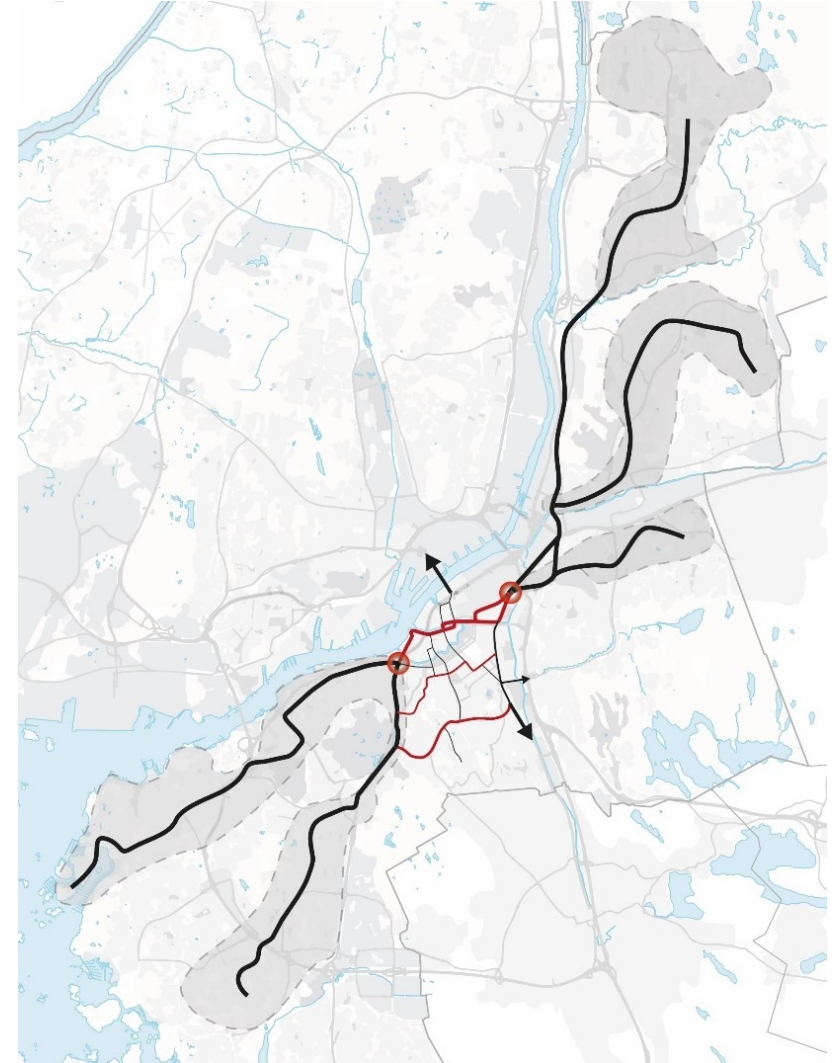
Alexander Danilovic, Carl-Johan Schultze, Magnus Ståhl

Brister och behov

Dagens brister

Kapacitetstaket i systemet nått

- Ingen utökning av antalet linjer eller turer
- Mycket störningskänsligt system
- Störst brist är i öst-västlig riktning i centrala Göteborg



Brister och behov

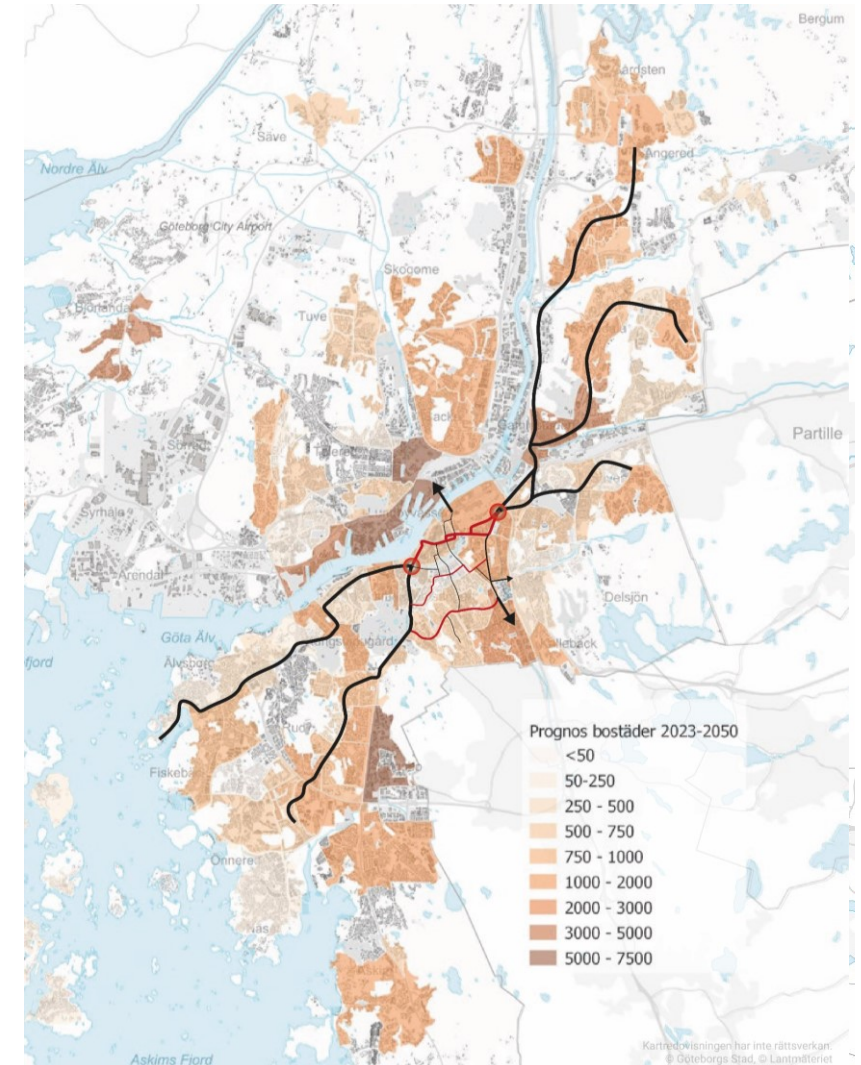
Dagens brister

Kapacitetstaket i systemet nått

- Ingen utökning av antalet linjer eller turer
- Mycket störningskänsligt system
- Störst brist är i öst-västlig riktning i centrala Göteborg

Växande befolkning & hållbart resande

- Ökat tryck på kollektiva resor



Brister och behov

Dagens brister

Kapacitetstaket i systemet nått

- Ingen utökning av antalet linjer eller turer
- Mycket störningskänsligt system
- Störst brist är i öst-västlig riktning i centrala Göteborg

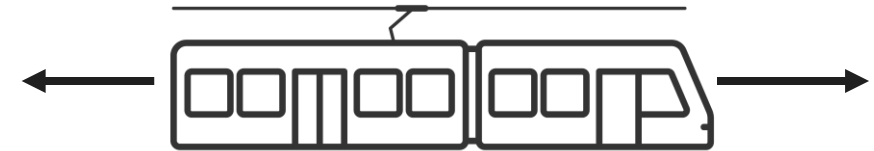
Växande befolkning & hållbart resande

- Ökat tryck på kollektiva resor

Planerade åtgärder

Längre vagnar

- Ökar kapaciteten med ca 50%
- Ingen robusthet & komplext att implementera på alla banor



Brister och behov

Dagens brister

Kapacitetstaket i systemet nått

- Ingen utökning av antalet linjer eller turer
- Mycket störningskänsligt system
- Störst brist är i öst-västlig riktning i centrala Göteborg

Växande befolkning & hållbart resande

- Ökat tryck på kollektiva resor

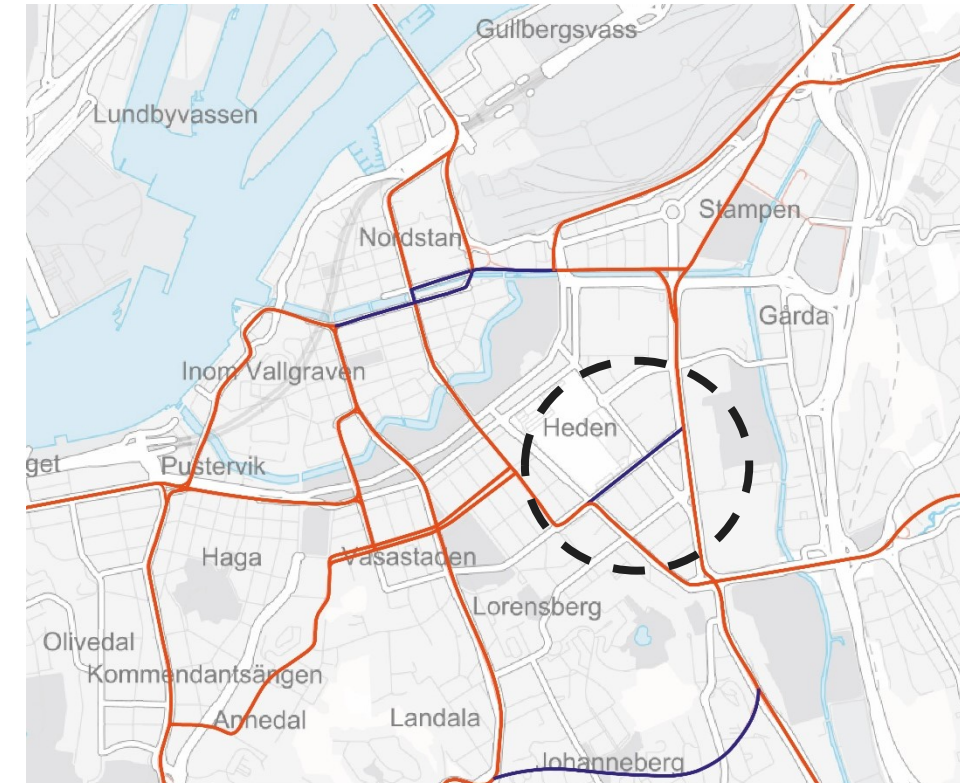
Planerade åtgärder

Längre vagnar

- Ökar kapaciteten med ca 50%
- Ingen robusthet & komplext att implementera på alla banor

Engelbrektslänken

- Främst en robusthetsåtgärd
- Är inte kapacitetsstark



Brister och behov

Dagens brister

Kapacitetstaket i systemet nått

- Ingen utökning av antalet linjer eller turer
- Mycket störningskänsligt system
- Störst brist är i öst-västlig riktning i centrala Göteborg

Växande befolkning & hållbart resande

- Ökat tryck på kollektiva resor

Planerade åtgärder

Längre vagnar

- Ökar kapaciteten med ca 50%
- Ingen robusthet & komplext att implementera på alla banor

Engelbrektslänken

- Främst en robusthetsåtgärd
- Är inte kapacitetsstark

Lindholmsförbindelsen

- Ny koppling över älven
- Skapar nya reserelationer
- Stödjer resande i nord-sydlig riktning



Brister och behov

Dagens brister

Kapacitetstaket i systemet nått

- Ingen utökning av antalet linjer eller turer
- Mycket störningskänsligt system
- Störst brist är i öst-västlig riktning i centrala Göteborg

Växande befolkning & hållbart resande

- Ökat tryck på kollektiva resor

Planerade åtgärder

Längre vagnar

- Ökar kapaciteten med ca 50%
- Ingen robusthet & komplext att implementera på alla banor

Engelbrektslänken

- Främst en robusthetsåtgärd
- Är inte kapacitetsstark

Lindholmsförbindelsen

- Ny koppling över älven
- Skapar nya reserelationer
- Stödjer resande i nord-sydlig riktning

Västlänken

- Hållbart resande för regionen
- Sprider resandet i staden



Brister och behov

Dagens brister

Kapacitetstaket i systemet nått

- Ingen utökning av antalet linjer eller turer
- Mycket störningskänsligt system
- Störst brist är i öst-västlig riktning i centrala Göteborg

Växande befolkning & hållbart resande

- Ökat tryck på kollektiva resor

Planerade åtgärder

Längre vagnar

- Ökar kapaciteten med ca 50%
- Ingen robusthet & komplext att implementera på alla banor

Engelbrektslänken

- Främst en robusthetsåtgärd
- Är inte kapacitetsstark

Lindholmsförbindelsen

- Ny koppling över älven
- Skapar nya reserelationer
- Stödjer resande i nord-sydlig riktning

Västlänken

- Hållbart resande för regionen
- Sprider resandet i staden

Vad vi inte löser med planerade åtgärder

Kapacitetsstark kollektivtrafik för nordöstra och sydvästra Göteborg

Stråk i öst-västlig riktning med hög kapacitet som inte angör Brunnsparken och Drottningtorget

Alternativa körvägar och avlastning under kanalmursrenoveringen

Allélänken och Operalänken

- Båda med i Målbild Koll2035, men med olika tidshorisont
 - Allélänken spårväg på kort/medellång sikt
 - Operalänken som citybusstråk, förberedd för spårväg med fortsättning genom Gullbergsvass
- Operalänken
 - Spår i Operagatan, mellan hållplats Stenpiren och hållplats Nordstan
 - Koppling till snabbspåret vid Åkareplatsen
- Allélänken
 - Spår i Parkgatan, mellan hållplats Hagakyrkan och Ullevi
 - Koppling till snabbspåret vid Åkareplatsen



Sträckningar av Allélänken och Operalänken som utvärderas.



Operealänten

Föregående information

- Passage Stora Hamnkanalen
 - Förespråkar passage på Residensbron



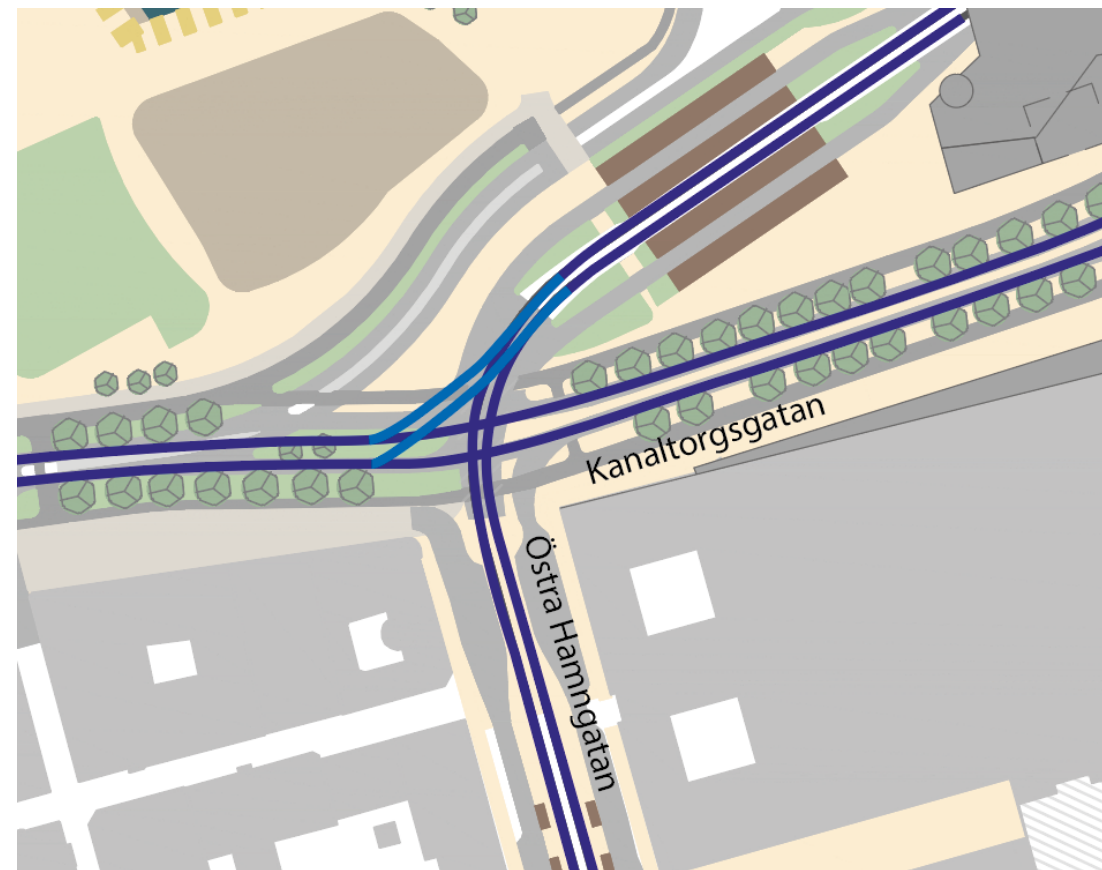
Föregående information

- Passage Stora Hamnkanalen
 - Förespråkar passage på Residensbron
- Passage Hisingsbron
 - Förespråkar passage i den planerade boulevarden



Föregående information

- Passage Stora Hamnkanalen
 - Förespråkar passage på Residensbron
- Passage Hisingsbron
 - Förespråkar passage i den planerade boulevarden
 - Möjligt att ansluta till Hisingsbron



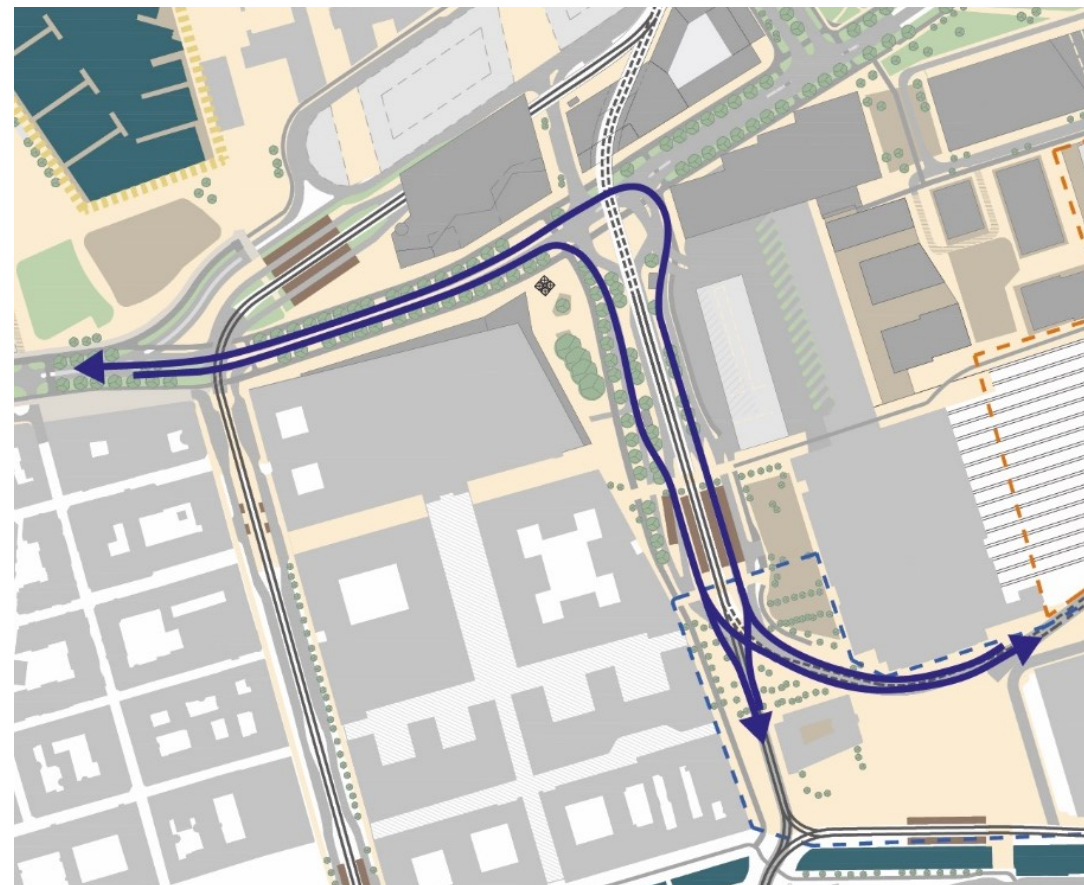
Föregående information

- Passage Stora Hamnkanalen
 - Förespråkar passage på Residensbron
- Passage Hisingsbron
 - Förespråkar passage i den planerade boulevarden
 - Möjligt att ansluta till Hisingsbron
 - Komplex korsningssituation
 - Konflikt med NET



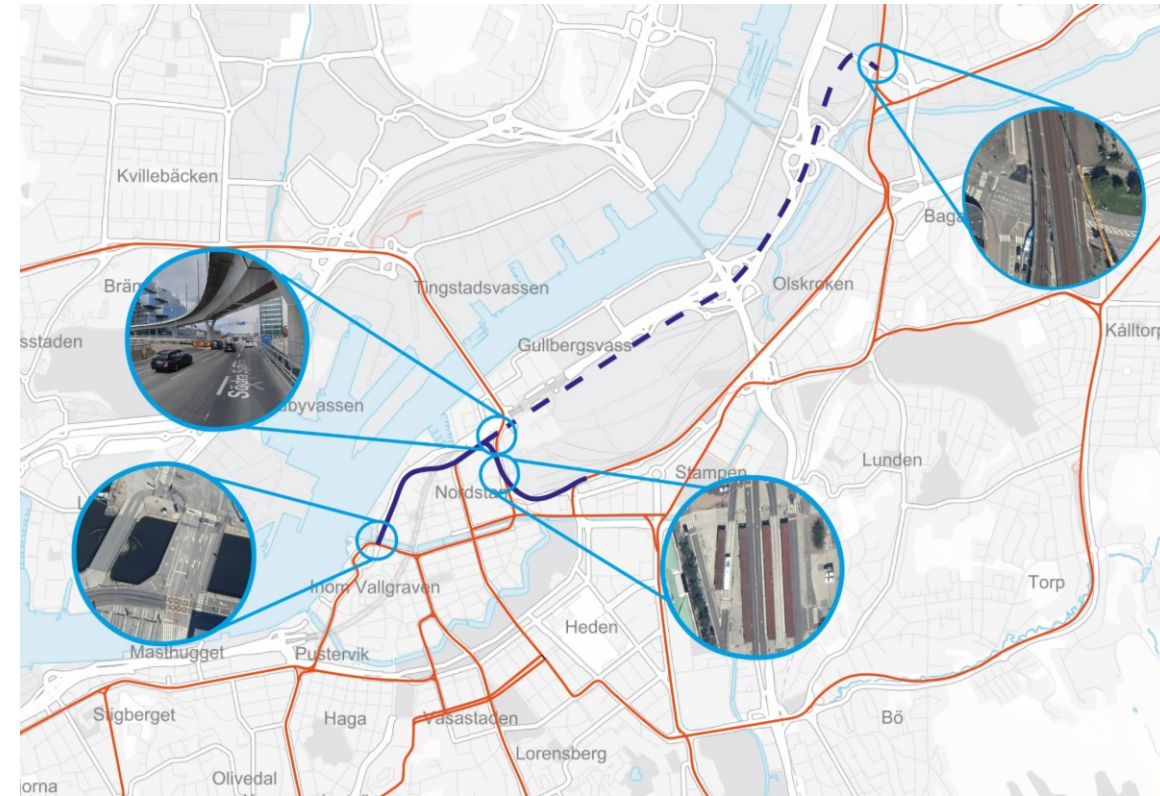
Föregående information

- Passage Stora Hamnkanalen
 - Förespråkar passage på Residensbron
- Passage Hisingsbron
 - Förespråkar passage i den planerade boulevarden
 - Möjligt att ansluta till Hisingsbron
 - Komplex korsningssituation
 - Konflikt med NET
- Hållplats Nordstan & koppling mot snabbspåret
 - Förespråkar riktningsuppdelat alternativ
 - Komplex korsningspunkt söder om hållplatsläget

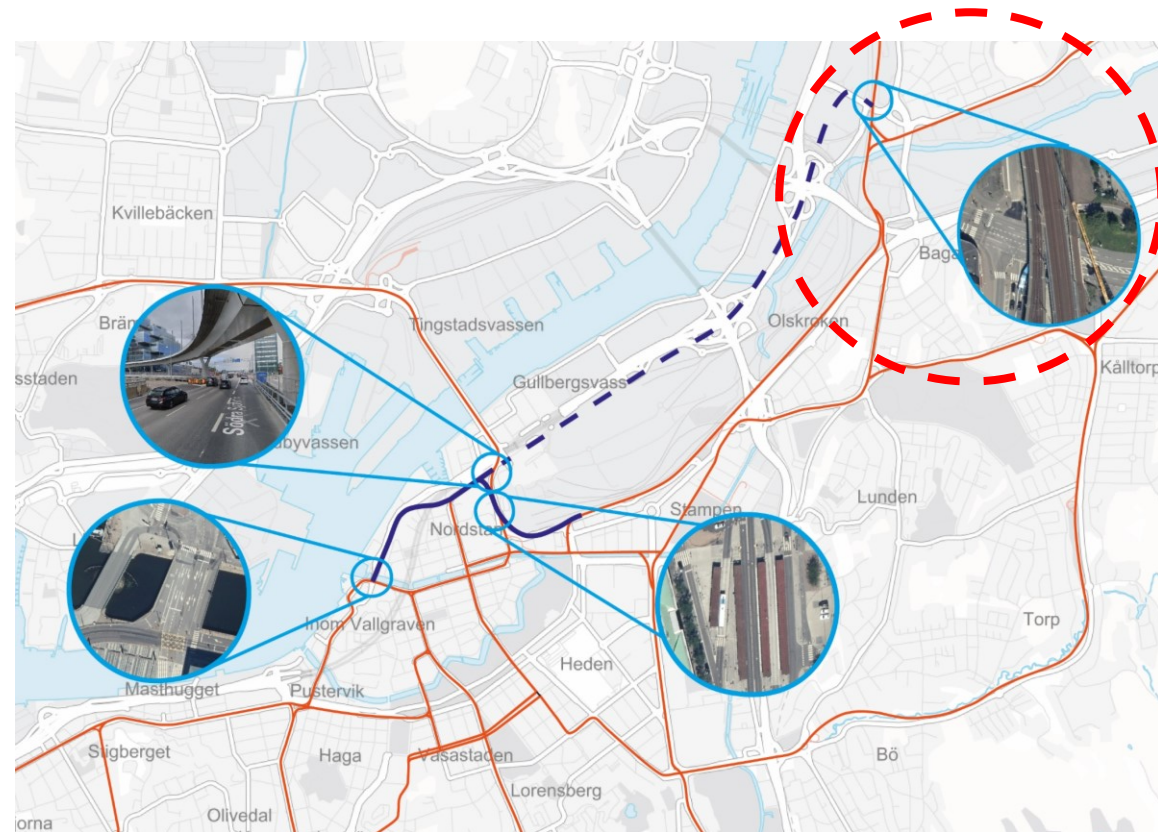


Fördjupningar

- Passage Stora Hamnkanalen
- Passage Hisingsbron
- Hållplats Nordstan & koppling mot snabbspåret
- **Anslutning Gamlestaden**
- **Kapacitetstillskott**
- **Tidsaspekten**
- Stadsbyggnads/lägesanalys – Arbete pågår

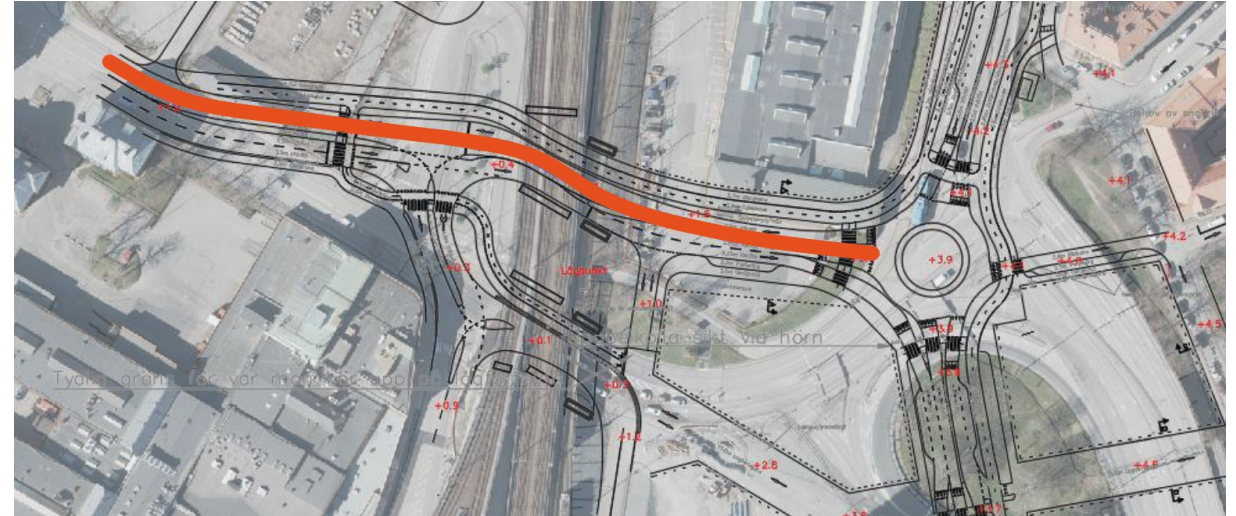


Anslutning Gamlestaden

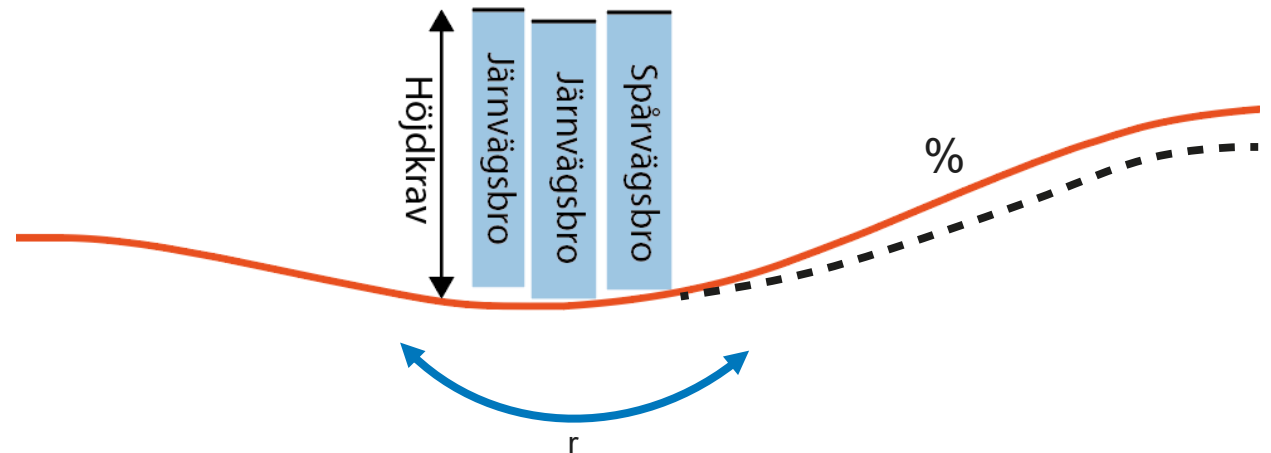


Anslutning Gamlestaden

- Undersöker spårväg i Slakthusgatan
- Klarar höjdkraven under broarna
- Svårt att klara vertikalkurvan och lutningar
 - Kollar om det går att sänka Slakthusgatan som svar

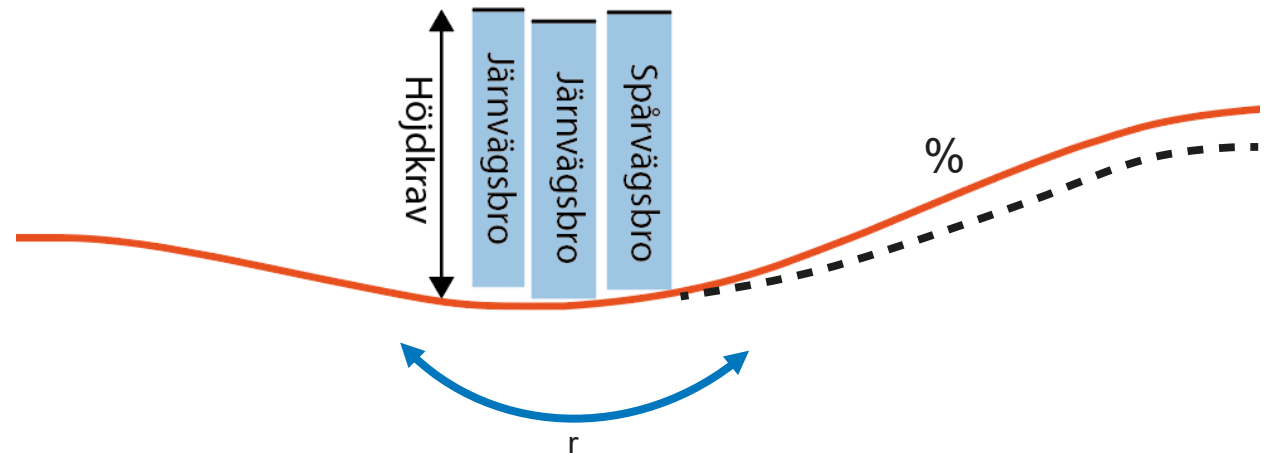
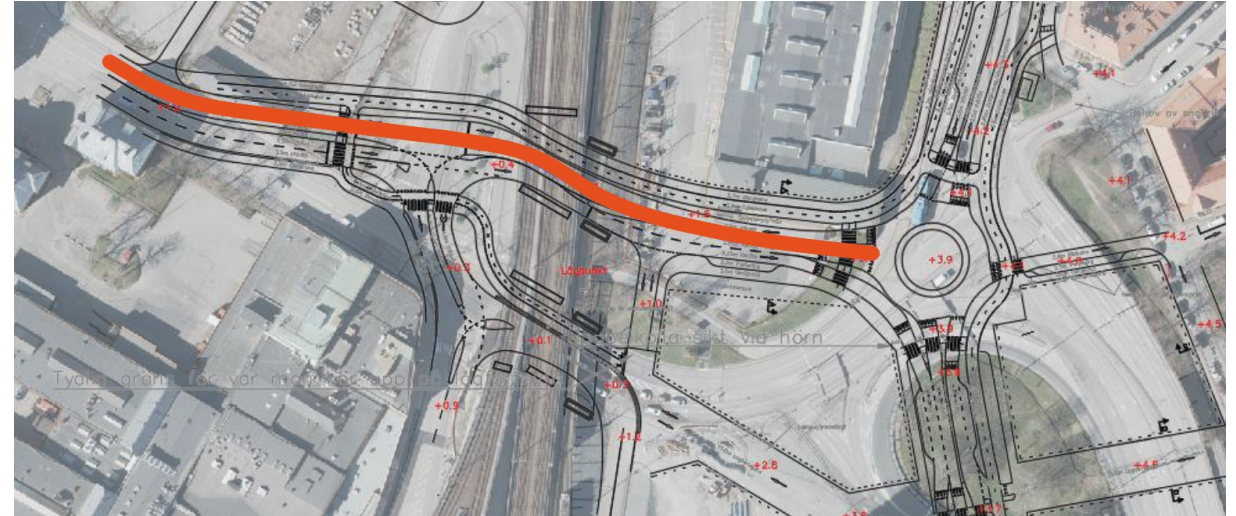


- Utredning pågår fortsatt



Anslutning Gamlestaden

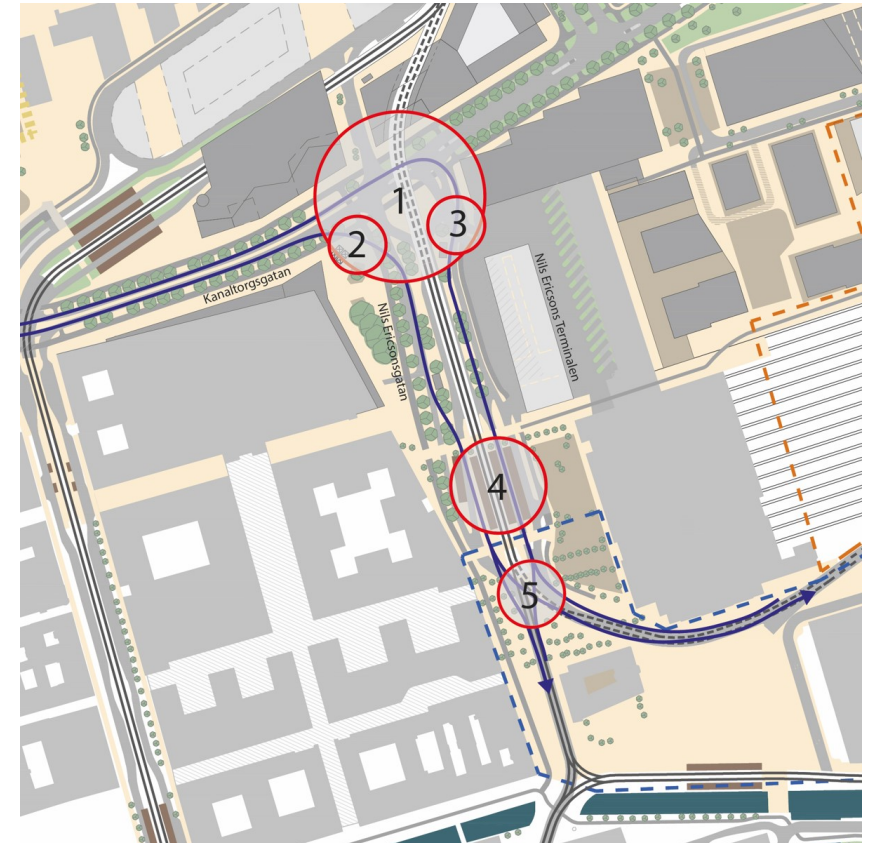
- Koppling till Hisingsbron
 - Kan troligtvis samordnas med återställandet efter Västlänken
 - Deletapp Haga ska bygga tunnel under Stora Hamnkanalen
- Koppling mot Nordstan och snabbspåret (om möjlig)
 - Troligtvis behov av nya detaljplaner
 - Kräver flytt av busstrafik (ex. genom en Bangårdsförbindelse tidigast på plats 2035-2040)
- Gullbergsvass
 - Osäkert planeringsläge



Fördjupning kapacitet

Kapacitetssänkande punkter

1. Korsningen Kanaltorgsgatan-Nils Ericsonsgatan
 - Stora korsande flöden - Hög risk för långa signaltider
2. Reducerad hastighet över torgytan framför Västlänkens uppgång
3. Konflikt med in- och utfarten från Nils Ericsons Terminalen
 - 60-70 bussar under maxtimme idag
4. Hårt trafikerad hållplats Nordstan
 - 150-160 avgångar under maxtimme idag (spårvagn och buss)
5. Korsningen söder om Nordstans hållplats blir komplex och påverkar kapaciteten



Tidsaspekten och genomförande

- **Koppling till Hisingsbron**
 - Kan troligtvis samordnas med återställandet efter Västlänken



Tidsaspekten och genomförande

- **Koppling till Hisingsbron**

- Kan troligtvis samordnas med återställandet efter Västlänken
- Deletapp Haga ska bygga tunnel under Stora Hamnkanalen



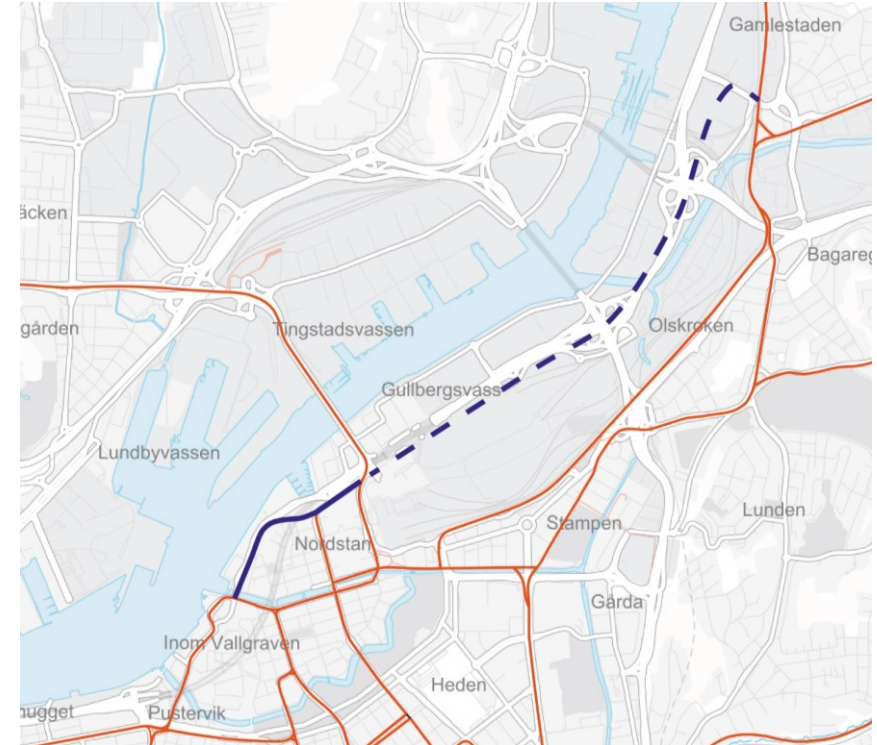
Tidsaspekten och genomförande

- **Koppling till Hisingsbron**
 - Kan troligtvis samordnas med återställandet efter Västlänken
 - Deletapp Haga ska bygga tunnel under Stora Hamnkanalen
- **Koppling mot Nordstan och snabbspåret (om möjlig)**
 - Troligtvis behov av nya detaljplaner
 - Kräver flytt av busstrafik (ex. genom en Bangårdsförbindelse tidigast på plats 2035-2040)



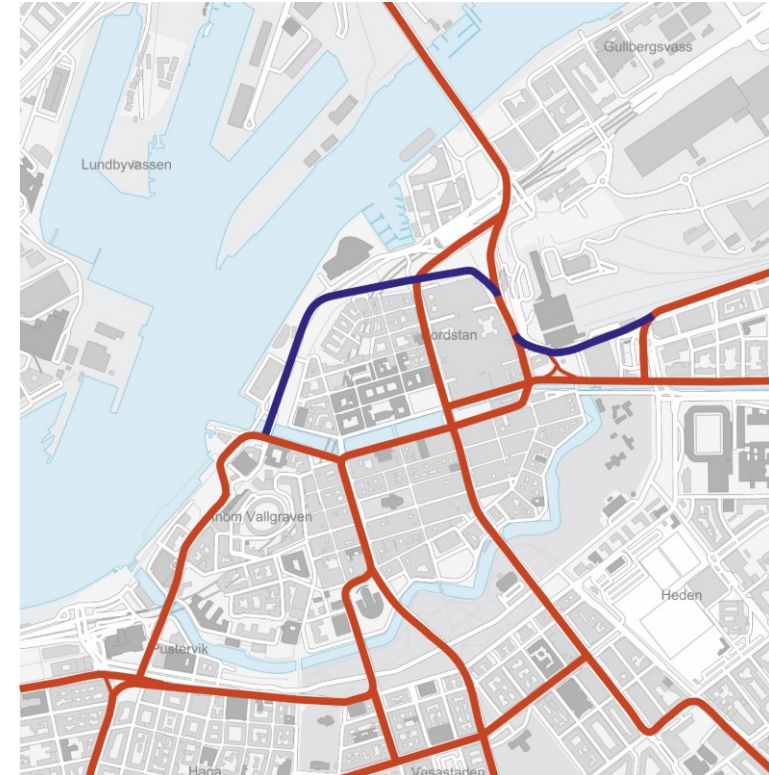
Tidsaspekten och genomförande

- **Koppling till Hisingsbron**
 - Kan troligtvis samordnas med återställandet efter Västlänken
 - Deletapp Haga ska bygga tunnel under Stora Hamnkanalen
- **Koppling mot Nordstan och snabbspåret (om möjlig)**
 - Troligtvis behov av nya detaljplaner
 - Kräver flytt av busstrafik (ex. genom en Bangårdsförbindelse tidigast på plats 2035-2040)
- **Gullbergsvass**
 - Osäkert planeringsläge
- **Operalänken saknar avtal och finansiering**



Slutsats

- **Spårtekniskt (geometriskt) möjligt med utbyggnad av en Operalänk**
 - Stora osäkerheter kopplat till riskanalyser och godkännande av Transportstyrelsen vid Nordstan



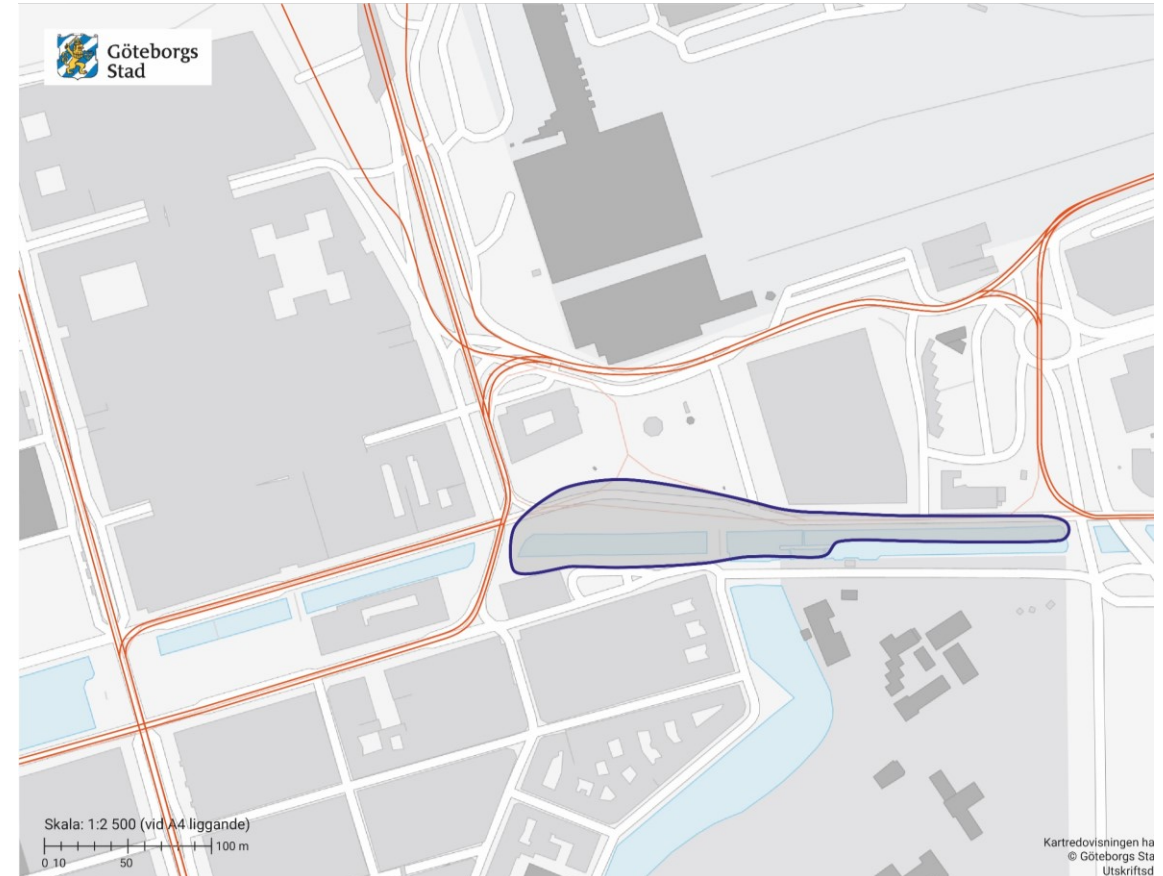
Slutsats

- **Spårtekniskt (geometriskt) möjligt med utbyggnad av en Operalänk**
 - Stora osäkerheter kopplat till riskanalyser och godkännande av Transportstyrelsen vid Nordstan
- **Delvis avlastning av Brunnsparken och Drottningtorget**
 - Delvis avlastning från spårvagnstrafik → Spår på båda sidor av Drottningtorget
 - Trafikerar redan hårt belastade hållplatslägen → Busstrafik behöver omlokaliseras
 - Ger inget större kapacitetstillskott i spårvägssystemet på överskådlig sikt



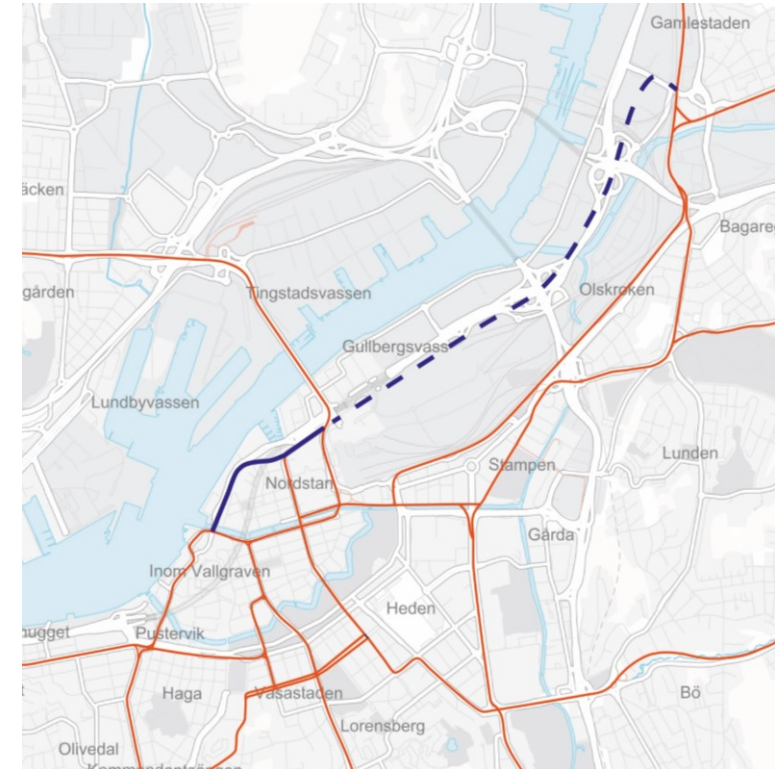
Slutsats

- **Spårtekniskt (geometriskt) möjligt med utbyggnad av en Operalänk**
 - Stora osäkerheter kopplat till riskanalyser och godkännande av Transportstyrelsen vid Nordstan
- **Delvis avlastning av Brunnsparken och Drottningtorget**
 - Delvis avlastning från spårvagnstrafik → Spår på båda sidor av Drottningtorget
 - Trafikerar redan hårt belastade hållplatslägen → Busstrafik behöver omlokaliseras
 - Ger inget större kapacitetstillskott i spårvägssystemet på överskådlig sikt
- **Öst-västlig koppling under kanalmursrenoveringarna**
 - Möjliggör för en koppling öst-väst centralt med koppling till snabbspåret
 - Medför reducerad kapacitet under renoveringarna jämfört med idag
 - Svårt med en spårvägsutbyggnad enligt nuvarande tidplan för renoveringen



Slutsats

- **Spårtekniskt (geometriskt) möjligt med utbyggnad av en Operalänk**
 - Stora osäkerheter kopplat till riskanalyser och godkännande av Transportstyrelsen vid Nordstan
- **Delvis avlastning av Brunnsparken och Drottningtorget**
 - Delvis avlastning från spårvagnstrafik → Spår på båda sidor av Drottningtorget
 - Trafikerar redan hårt belastade hållplatslägen → Busstrafik behöver omlokaliseras
 - Ger inget större kapacitetstillskott i spårvägssystemet på överskådlig sikt
- **Öst-västlig koppling under kanalmursrenoveringarna**
 - Möjliggör för en koppling öst-väst centralt med koppling till snabbspåret
 - Medför reducerad kapacitet under renoveringarna jämfört med idag
 - Svårt med en spårvägsutbyggnad enligt nuvarande tidplan för renoveringen
- **Svårt med koppling till Gamlestaden via Gullbergsvass (men inte omöjligt)**
 - Utredning pågår fortsatt
 - Saknas planering för Gullbergsvass





Allélänken

Bakgrund Allélänken

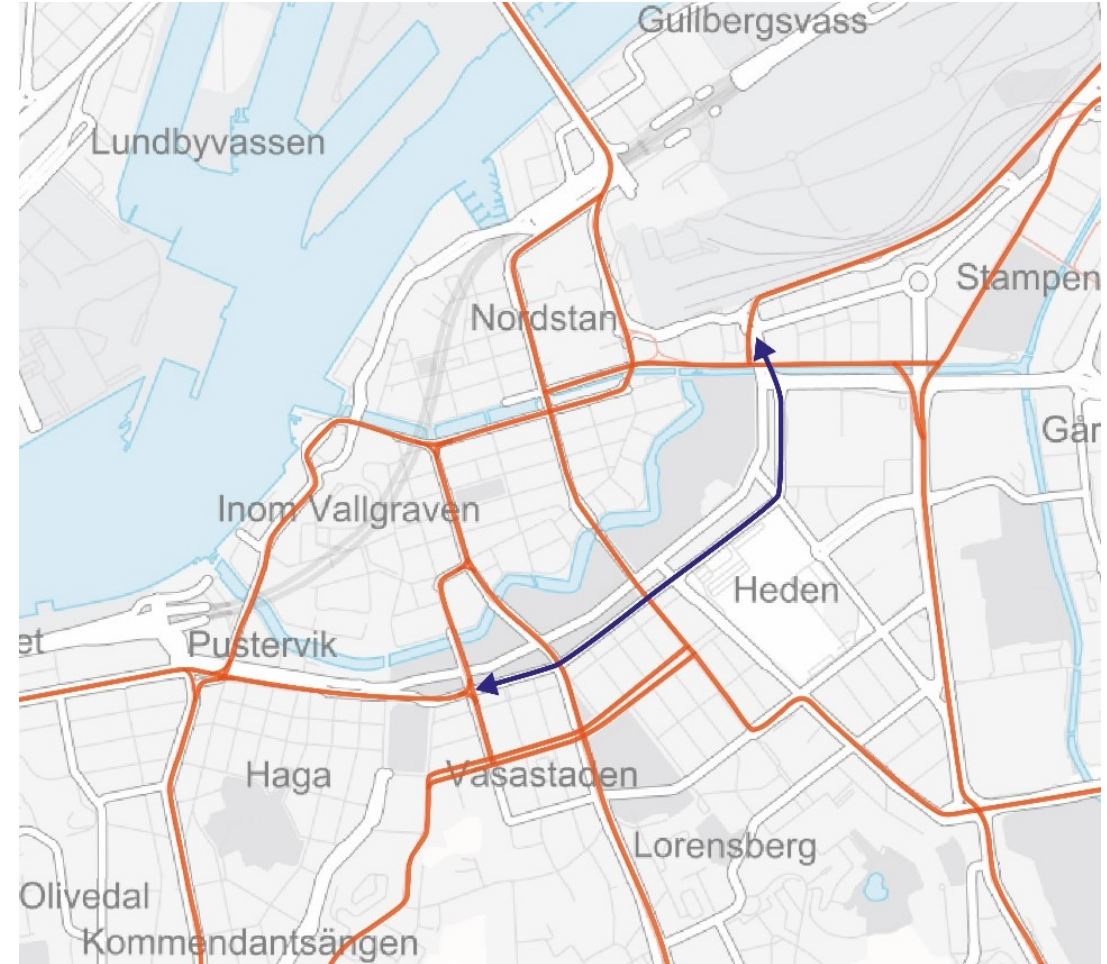
- Framtida spårväg i Översiktsplan och utpekad i Målbild Koll2035
 - Syftar till att öka kapaciteten, robustheten och avlasta Brunnsparken och Drottningtorget
 - Enligt Koll2035 har studier visat att spårväg i Alléstråket bäst fyller syftet
- Förstudie klar hösten 2021
 - Tog fram utformning av spårväg i Parkgatan mellan Hagakyrkan och Gamla Ullevi
 - Förespråkar möjlig anslutning till snabbspåret vid Åkareplatsen – stadsbanekryss
 - Möjlig att utveckla med spår i Övre Husargatan
- Allélänken förutsättning i annan planering
 - Exempelvis i Kanalmursprogrammet och framtida linjenät för spårväg och buss



Allélänkens bedömda sträckning

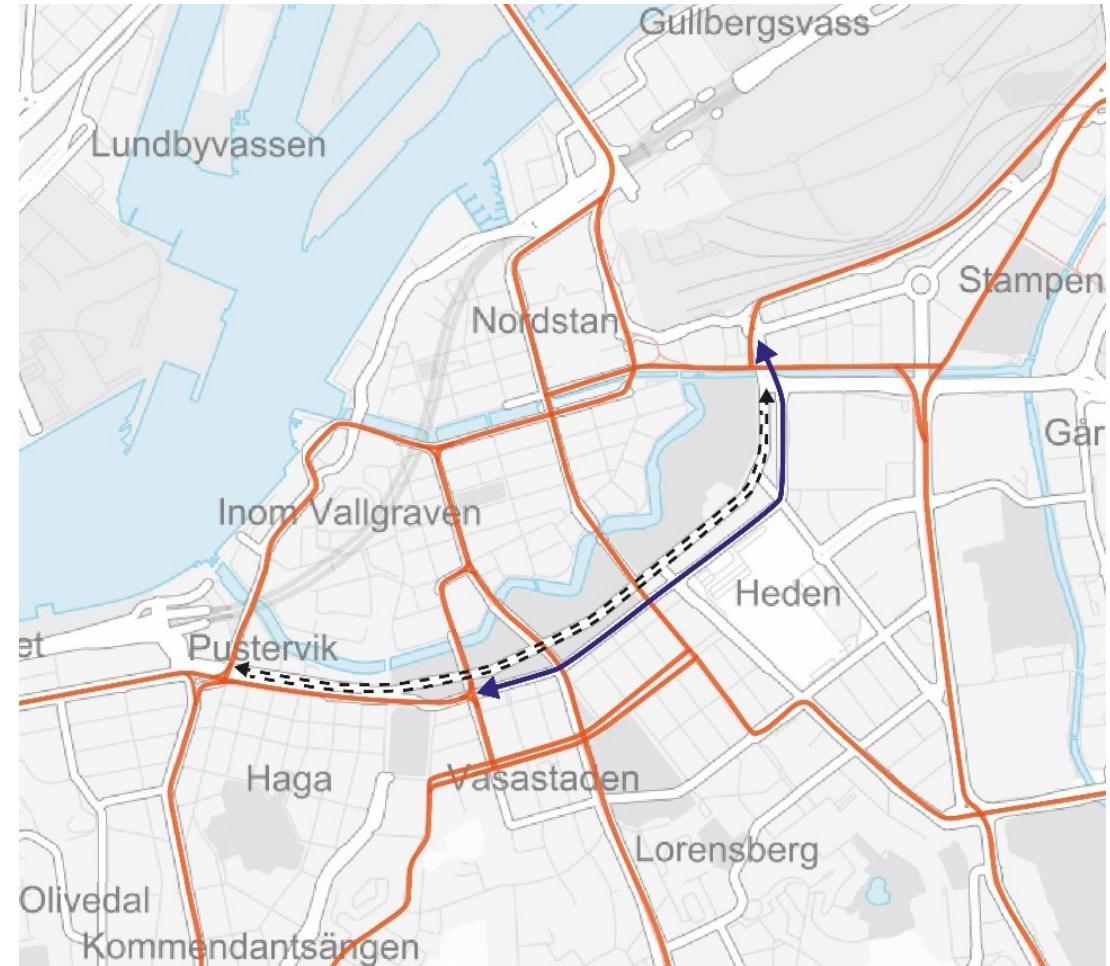
Förutsättningar för utformning

- Spårväg i Parkgatan
 - Spår i gräsbanvall i redan hårdgjorda ytor
 - Kontinuerlig gatusektion från Järntorget till Gamla Ullevi
 - Max 40 km/h i Parkgatan



Förutsättningar för utformning

- Spårväg i Parkgatan
 - Spår i gräsbanvall i redan hårdgjorda ytor
 - Kontinuerlig gatusektion från Järntorget till Gamla Ullevi
 - Max 40 km/h i Parkgatan
- Biltrafik hänvisas till Nya Allén
 - Ett körfält i varje riktning



Förutsättningar för utformning

- Spårväg i Parkgatan
 - Spår i gräsbanvall i redan hårdgjorda ytor
 - Kontinuerlig gatusektion från Järntorget till Gamla Ullevi
 - Max 40 km/h i Parkgatan
- Biltrafik hänvisas till Nya Allén
 - Ett körfält i varje riktning
 - Trevägs korsningar längs sträckan
 - Anpassning av angöringstrafik i Vasastan
 - Minskad kapacitet för bil (ca 25%)



Intrång, möjligheter och behov av anpassningar

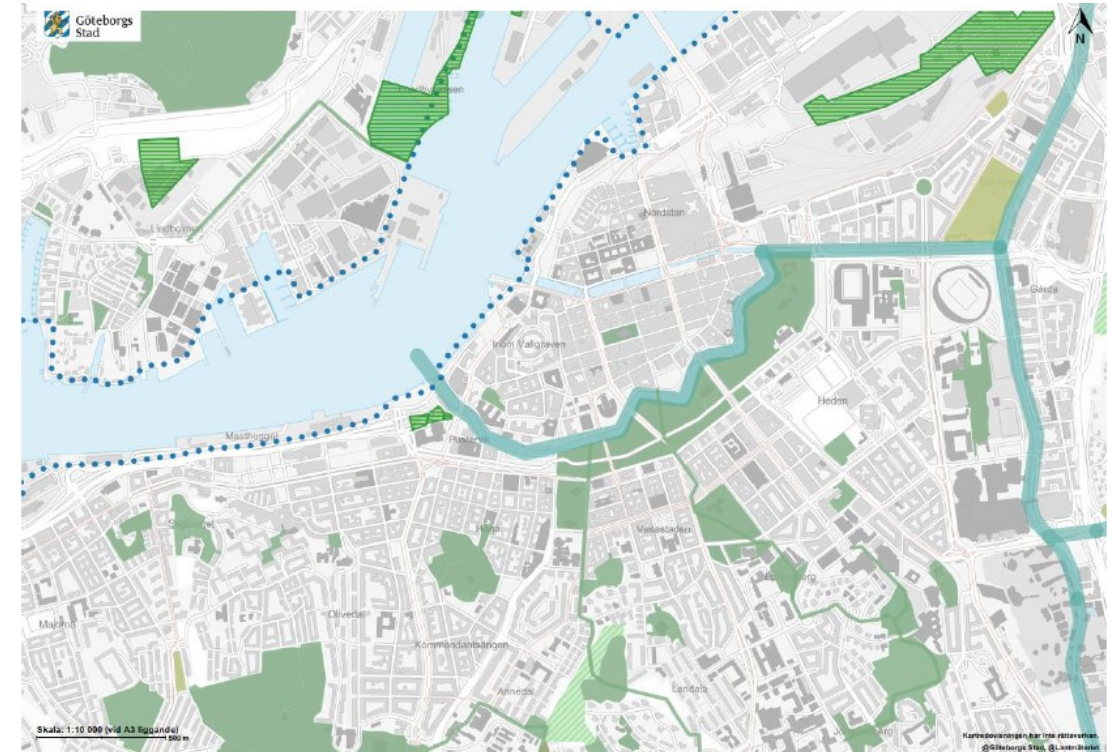
- Påverkan på busstrafik
 - Spårväg kommer i konflikt med busstrafik i Allén och vid Åkareplatsen
 - Behov av att prioritera spårväg och hitta nya körvägar för buss
 - Hedens bussterminal och framtida busslösning vid Haga station påverkas



Punkter och sträckningar där Allélänken kommer i konflikt med busstrafikens anspråk

Intrång, möjligheter och behov av anpassningar

- Påverkan på busstrafik
 - Spårväg kommer i konflikt med busstrafik i Allén och vid Åkareplatsen
 - Behov av att prioritera spårväg och hitta nya körvägar för buss
 - Hedens bussterminal och framtida busslösning vid Haga station påverkas
- Påverkan på parkmiljö
 - Påverkan på biotopskyddade alléer, framförallt öster om Södra vägen
 - Visst intrång i Kungsparken (riksintresse)



Övergripande grönstruktur

Förutsättning för genomförande

- Utbyggnad etapp 1:
 - Haga till Gamla Ullevi
 - Koppling till Skånegatan, via Ullevigatan eller tillfällig bro till befintliga spår i Stampgatan
 - Under kanalmursrenovering krävs ytterligare åtgärder för att hantera borttagandet av spår



Etapputbyggnader med Allélinken

Förutsättning för genomförande

- Utbyggnad etapp 1:
 - Haga till Gamla Ullevi
 - Koppling till Skånegatan, via Ullevigatan eller tillfällig bro till befintliga spår i Stampgatan
 - Under kanalmursrenovering krävs ytterligare åtgärder för att hantera borttagandet av spår
- Utbyggnad etapp 2:
 - Koppling till snabbspåret via Åkareplatsen
 - Komplex plats som kräver mer utredning (förstudie pågår)
- Medel för genomförandestudie avtalad inom Västsvenska paketet
- Dialog om samfinansiering med Västra Götalandsregionen pågår

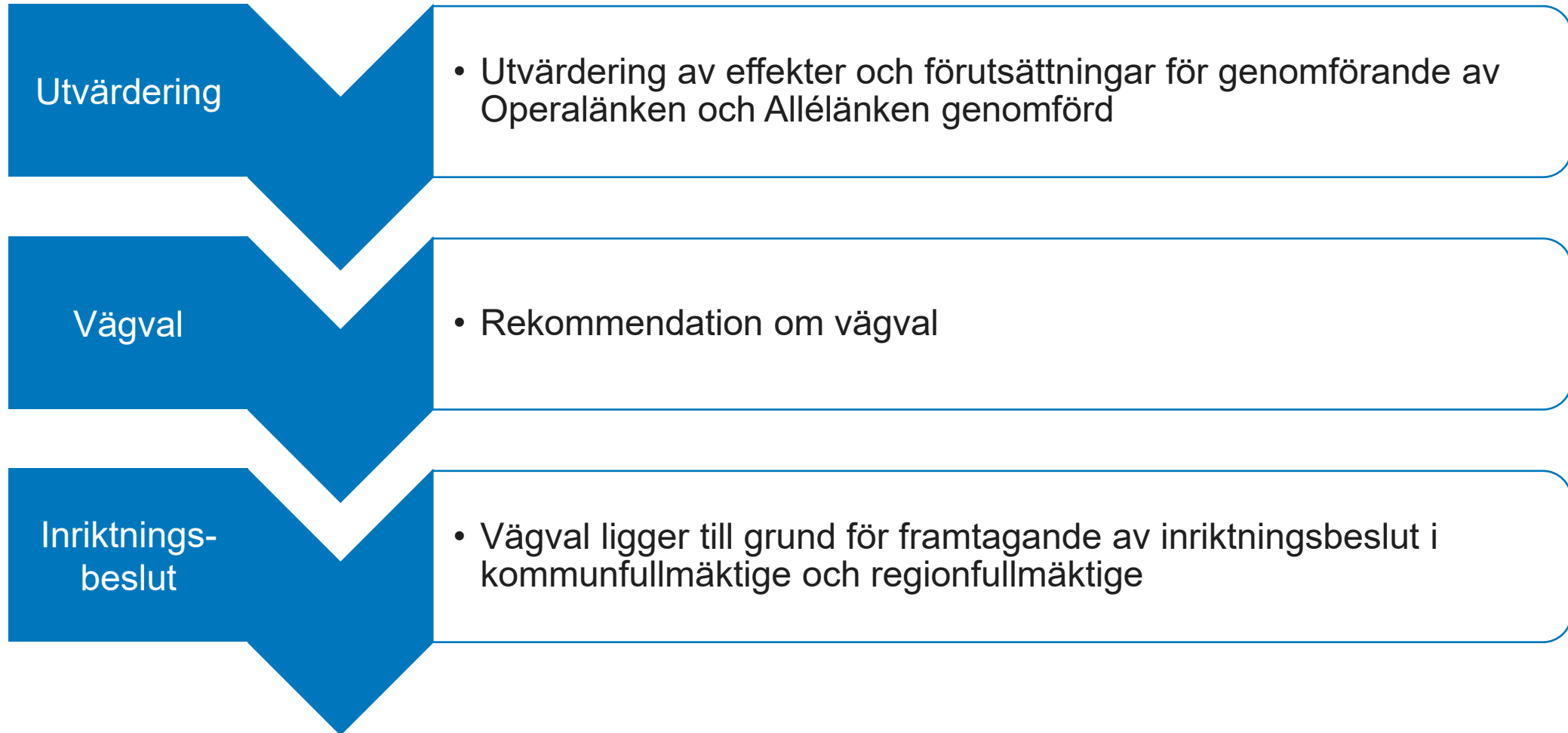


Etapputbyggnader med Allélänken



Fortsatt process

Fortsatt process



Kontakt

Alexander Danilovic

alexander.danilovic@stadsbygggnad.goteborg.se

Stadsbyggnadsförvaltningen, Göteborgs Stad