

Yttrande över Förstudie för Åkareplatsen och Drottningtorget

Nedan följer yttrandet från Göteborgs Spårvägar angående remisshandlingarna för *Förstudie för Åkareplatsen och Drottningtorget*. Yttrandet svarar på de frågeställningar som ombetts och innefattar punkter kopplade till spårvagnstrafiken specifikt och kollektivtrafiken generellt.

Bakgrund

Åkareplatsen är den första av sex identifierade bytespunkter i *Målbild Koll2035* som anses kräva särskild omsorg i utformningen, med avseende på både kapacitetskrav och stadsmiljömässiga kvaliteter. Dessa platser har en strategisk roll som viktiga knutpunkter där flera tunga stråk sammanstrålar. I *Målbild Koll2035* framhålls särskilt att *utformningen av denna plats är av största betydelse för att intentionerna i målbilden ska kunna uppnås*. I arbetet med *Linjenätsutredning Spårvagn (LINUS)* visade analyser i Göteborgs Stads strategiska trafikanalysmodell (GSM) i modellsystemet VISUM att hållplatsen med mest av- och påstigande samt byten kommer att vara Åkareplatsen.

Brunnsparken fungerar i dag både som en av de största måldestinationerna och som en av de mest betydelsefulla bytespunkterna i kollektivtrafiksystemet. Det är överlägset den hållplats där flest resenärer kliver av och på spårvagn med närmare 20 miljoner på- och avstigningar under 2024. Det innebär att Brunnsparken har så mycket som 28% fler på- och avstigningar än den näst mest frekventerade hållplatsen i spårvagnsnätet, Centralstationen.

I framtiden förväntas Åkareplatsen ta över rollen som den primära bytespunkten. Detta är en förutsättning för att både förbättra framkomligheten genom Brunnsparken och utöka hela systemets kapacitet. Det medför höga krav på Åkareplatsens utformning, då platsens kapacitet blir dimensionerande för hela spårvägssystemet – och därmed avgörande för markplanesystemets långsiktiga funktion och livslängd.

Bangårdsförbindelsen via Odinsplatsen är avgörande för att det ska gå att flytta bort busstrafik från platsen. All busstrafik behöver över tid flyttas bort från Åkareplatsen för att möjliggöra en god framkomlighet i området. För att spårvagn, fotgängare och cyklister ska få god framfart krävs det också att biltrafiken flyttas från området.

Förstudie för Åkareplatsen och Drottningtorget redovisar på ett effektivt och tydligt sätt vilka planer som gäller för närområdet, vad förvandlingen av området vill uppnå, vad de olika förslagen är och vilka konsekvenser de olika omvandlingarna förväntas medföra. Förstudien är väl genomförd och formulerad på ett lättillgängligt sätt.

1. Hur ser ni på principerna som ligger till grund för förslagen, beskrivna i framför allt Övergripande intentioner och utgångspunkter?

Göteborgs Spårvägar bedömer att intentionerna i förslaget är välgrundade och relevanta. Vi vill dock framhålla att deras relativa vikt skiljer sig åt när de betraktas i ett helhetsperspektiv.

Skapa en kapacitetsstark ny bytespunkt som är väl integrerad i den befintliga kvartersstrukturen. Vi anser att denna intention med fördel kan delas upp i två separata delar. Den första delen – att skapa en kapacitetsstark ny bytespunkt – är avgörande för hur länge markplanssystemet med spårväg kan upprätthålla en hög funktionalitet. För att möjliggöra tillförlitliga resor genom stadens centrala delar utan att skapa köbildningar krävs effektiva, kapacitetsstarka förbindelser. Utredningen om ett framtida spårvägsnät, *LINUS*, visar att den föreslagna bytespunkten förväntas

bli den enskilt viktigaste i hela spårvagnsnätet. Detta understryker vikten av att platsens utformning håller hög kvalitet, både funktionellt och kapacitetsmässigt. Platsen kommer att utgöra en central nod för resenärer som färdas till, från och genom Göteborg samt dess ytterområden. För att möjliggöra fortsatt stadsutveckling och ökad exploatering i fler delar av staden är det därför av yttersta vikt att kapacitet prioriteras vid denna typ av strategiska bytespunkter.

Säkerställa god tillgänglighet till bytespunkten för fotgängare och cyklister. Det är av stor vikt att det ska vara enkelt att kombinera spårvagnsresor med gång och cykel inom ramen för ett hållbart resande. Detta förutsätter säkra, tydliga och effektiva gång- och cykelvägar samt god tillgång till cykelparkering, stadsrykelsystem och liknande funktioner. Samtidigt bör tillgängligheten för andra trafikslag inte ske på bekostnad av spårvagnstrafikens framkomlighet. En sådan prioritering riskerar att leda till köbildningar, minskad tillförlitlighet och därmed en försämrad attraktivitet för kollektivtrafiken och det hållbara resandet som helhet.

Tillgängliggöra kanalstråket samt värna och utveckla dess blågröna kvaliteter. Detta ligger i linje med Översiktsplan för Göteborg.

Omdana gaturum till förmån för fotgängare och cyklister. Detta bör genomföras i enlighet med målsättningarna i *Trafikstrategi för en nära storstad*, där omDispositionering av det offentliga rummet lyfts fram som en central åtgärd för att skapa attraktiva och tillgängliga stadsmiljöer.

Skapa sammanhängande och attraktiva platsbildningar. Det är fördelaktigt att platsen är sammanhängande och tydlig för resenärer, fotgängare och cyklister i området och att det känns tryggt, funktionellt och inbjudande att vistas i området. Detta kan uppnås på olika sätt med exempelvis grönska, belysning och tydliga siktlinjer.

Möjliggöra ny exploatering vid Åkareplatsen i syfte att integrera hållplatslägen i befintlig struktur. Vi anser inte att ny exploatering är det enda sättet att integrera hållplatslägena i befintlig struktur. Alla tre förslag rymmer exploatering men för att kunna uppnå övriga önskade principer, exempelvis att kunna skapa attraktiva platsbildningar och en kapacitetsstark bytespunkt, behövs mer än exploatering och att hållplatsen har byggnation väldigt nära inpå. Huvudsyftet med förändringen av platsen bör inte vara exploatering utan att säkerställa en ypperlig bytespunkt för att kollektivtrafiksystemet i markplan ska kunna hålla. En hög framkomlighet i centrum behövs för att kunna trafikera med kollektivtrafik utanför centrum, något som krävs för att kunna fortsätta exploatera i andra stadsdelar.

2. Vilka för- och nackdelar ser ni med utformning enligt förslag Befintligt?

Restiden förbi Åkareplatsen är längst i förslag *Befintligt*, jämfört med de två andra presenterade alternativen. Den icke attraktiva restiden kan förklaras av flera faktorer. De linjer som trafikerar sträckan mellan Snabbspåret och Brunnsparken kommer att passera två hållplatser i stället för en. Hållplatsuppehåll – inklusive inbromsning, stopp och acceleration – innebär alltid ett visst tidspåslag. Detsamma gäller linjer mellan Ullevi Norra eller Skånegatan och Brunnsparken eller Nordstan, som även de kommer att behöva göra två uppehåll i stället för ett. Vidare planeras fyra linjer trafikera hållplats Drottningtorget, vilket motsvarar cirka 40 passager per timme i respektive riktning. Detta överskrider den riktlinje om maximalt 36 passager per timme som anges i *LiNUS* och ökar risken för köbildning och ytterligare restidsförlängningar. Att korta restiden är ett av de mest centrala målen, både för att öka kollektivtrafikens attraktionskraft gentemot bilburna resenärer (Holmgren & Ivehammar, 2014) och för att uppnå de restidsmål som formulerats i *Målbild Koll2035*. Dessa mål bedöms inte kunna uppfyllas i tillräcklig grad inom ramen för förslag *Befintligt*.

Förslaget innebär bytestider mellan linjer som inte bedöms vara gynnsamma ur ett attraktivitetsperspektiv, vilket kan påverka resmönster och kollektivtrafikens konkurrenskraft negativt. Resenärer som behöver byta mellan vissa linjer kommer i många fall inte längre kunna göra detta vid Åkareplatsen, utan hänvisas i stället till Drottningtorget eller Ullevigatan. Detta innebär färre anslutande linjer att välja mellan, vilket ofta resulterar i längre väntetider vid byte. Alternativt krävs gångförflyttning mellan hållplatserna Åkareplatsen, Drottningtorget och Ullevigatan, vilket ytterligare förlänger bytestiden. Den ökade bytestiden påverkar den totala restiden negativt och förstärker de problem som tidigare nämnts. Enligt Trafikverket (2022) upplevs dessutom byten som mer påfrestande än den faktiska tidsåtgången – bytestiden upplevs i genomsnitt som dubbelt så lång. Detta gör det särskilt viktigt att minimera antalet och längden på byten för att förbättra resenärernas upplevelse och öka kundnöjdheten. Därtill innebär längre gångavstånd mellan hållplatser en försämrad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, äldre samt barn. Byten som kräver förflyttning mellan hållplatser kan dessutom upplevas som otydliga eller förvirrande, särskilt för ovana resenärer, turister och personer med nedsatt orienteringsförmåga, såsom synskadade.

Det står att tillgängligheten till Centralstationen/Västlänken försämras i förslag *Befintligt* och att resandeutbytet mellan tåg och spårväg således blir mindre effektivt. Många resenärer som åker tåg till Göteborg ska vidare inom centrum och detta kräver smidiga byten för att den totala restiden inte ska bli alltför lång.

I förslag *Befintligt* kommer troligen fler resenärer att använda Brunnsparken och Drottningtorget som bytespunkt i stället för Åkareplatsen. För att kapaciteten ska räcka till på linjerna som trafikerar Brunnsparken behöver hållplatsen bli en måldestination i stället för en bytespunkt. Detta gäller speciellt om spår på Norra Hamngatan tas bort då det inte får plats med fler spårvagnslinjer på hållplatslägena på Södra Hamngatan än vad som redan är planerat i *LINUS*.

Enligt *Målbild Koll2035* ska det för konceptet *Spårvagn*, som innefattar sträckorna vid Åkareplatsen och Drottningtorget, vara 600 respektive 400 meter mellan hållplatser för att uppnå grön respektive gul nivå. I förslag *Befintligt* är det cirka 280 meter mellan Åkareplatsen och Drottningtorget, 400 meter mellan Ullevigatan och Drottningtorget och cirka 180 meter mellan Åkareplatsen och Ullevigatan (som kan behöva användas vid omläggningar). Det pågår i dagsläget ett arbete med att dra in hållplatser för spårvagn för att korta restider och uppnå målen i *Målbild Koll2035*, den första hållplatsen drogs in under 2024 och fler planeras dras in under 2025. Utformningen i förslag *Befintligt* går tvärtemot detta arbete.

I förslag *Befintligt* planeras biltrafik att korsa eller färdas längs med spårvägen på flera platser. Mot bakgrund av den höga spårvagnsfrekvensen i området medför detta en betydande risk för framkomlighetsproblem, särskilt där kollektivtrafik och biltrafik ska samsas om begränsat utrymme på Stampgatan. Konsekvenserna är sannolikt köbildning, längre restider och en försämrad punktlighet i kollektivtrafiken. På översiktsskissen ser det trångt ut mellan exploatering och järnvägshuset vilket kan mynna ut i problem, både att cyklister och fotgängare ska få plats och komma fram till sina byten och att siktlinjer och orientering blir begränsade.

Förstudien lyfter att ett så kallat fyrkryss i kurva kan medföra betydande slitage vid hög trafikbelastning – vilket finns med i förslag *Befintligt*. Denna typ av spårkonstruktion i kombination med omfattande trafikerad innebär en ökad risk för driftsstörningar och behov av underhållsinsatser. Eftersom platsen utgör en viktig knutpunkt i kollektivtrafiknätet får eventuella avstängningar stor påverkan på resenärer, som då tvingas resa via alternativa stråk med försämrad restid. Om spårvagn delar yta med andra fordonsslag försvåras tillgång till anläggningen

och kan leda till längre avbrott vid reparationer, vilket i sin tur påverkar tillförlitligheten i kollektivtrafiken negativt.

I detta förslag kvarstår vändmöjligheten på Centralstationen för vagnar från alla håll vilket är gynnsamt för spårvägens flexibilitet och robusthet.

3. Vilka för- och nackdelar ser ni med utformning enligt förslag *Triangel*?

I förslag *Triangel* finns det bytesmöjlighet mellan alla linjer som kommer ifrån Brunnsparken, Nordstan, Snabbspåret, Ullevi Norra, Skånegatan och Allélänken. Detta öppnar upp för många valmöjligheter för resenärer samt snabba och effektiva byten. Snabba byten gör att den totala restiden blir kortare, den allra viktigaste faktorn för att locka nya resenärer till kollektivtrafiken. Att alla byten sker på samma plats underlättar för resenärer med begränsad mobilitet, exempelvis barn, äldre och funktionshindrade.

Förslaget innebär att inga ytterligare hållplatser tillkommer i anslutning till vare sig Drottningtorget eller Gamla Ullevi. Därmed får de linjer som trafikerar sträckan Snabbspåret – Brunnsparken/Nordstan respektive Ullevi Norra/Skånegatan – Brunnsparken/Nordstan endast ett hållplatsuppehåll på denna korta sträcka, i stället för två. Detta bidrar till en kortare restid för resenärerna. En minskad restid innebär att färre fordon krävs för att upprätthålla samma kapacitet i kollektivtrafiksystemet. Detta leder i sin tur till lägre fasta och rörliga kostnader för Västra Götalandsregionen. Därutöver innebär en mer effektiv fordonshantering minskat behov av kompletterande resurser såsom uppställnings- och verkstadsplatser i depå samt ett lägre personalbehov i form av förare och underhållspersonal. Sammantaget skapas därmed förutsättningar för ett mer resurseffektivt och ekonomiskt hållbart kollektivtrafiksystem, som i sin tur främjar en ökad andel hållbara kollektiva resor.

I förslag *Triangel* planeras sju spårvagnslinjer trafikera hållplatsområdet, vilket motsvarar 140 passager per timme. I detta förslag möjliggörs en fördelning av trafiken på sex separata hållplatslägen, vilket innebär 20–30 passager per läge och timme. Denna utformning medför hög kapacitet, god framkomlighet och ökad robusthet i anläggningen – faktorer som är särskilt viktiga då platsen utgör en dimensionerande nod för hela markplanssystemets funktionalitet och livslängd.

I förslag *Triangel* bibehålls vändmöjligheten vid Centralstationen från samtliga riktningar, vilket är av central betydelse för att kunna hantera både planerade och akuta trafikomläggningar. Denna flexibilitet minskar omfattningen av de sträckor som påverkas vid störningar, förkortar varaktigheten av avbrott och begränsar därmed antalet berörda resenärer samt graden av påverkan på deras resor. Sista och första hållplats blir Åkareplatsen.

Förslag *Triangel* ger störst trädkröntäckning av hållplatslägena i jämförelse av de tre förslagen. En hög trädkröntäckningsgrad bidrar till att skydda från översvämning, hetta, luftföroreningar, buller och vind (Göteborgs Stad, 2024). Eftersom en stor andel av de människor som vistas på platsen kommer att röra sig kring och uppehålla sig vid hållplatslägena, kan den föreslagna trädplaceringen bidra till en förbättrad vistelsemiljö för fler resenärer. Den höga trädkröntäckningsgraden bidrar dessutom till att dämpa extrema temperaturer vid spårområdet, vilket kan motverka uppkomsten av solkurvor. Detta kan i sin tur minska risken för driftstörningar och reducera behovet av underhållsåtgärder vid denna strategiskt viktiga nod i kollektivtrafiksystemet.

4. Vilka för- och nackdelar ser ni med utformning enligt förslag Fyrspår?

I förslag Fyrspår möjliggörs snabba byten mellan de linjer som trafikerar Åkareplatsen. Däremot behöver resenärer som färdas med de två linjer som planeras gå mellan Snabbspåret och Brunnsparke genomföra sina byten på andra hållplatser, alternativt ta sig tillbaka till Åkareplatsen för att byta. Enligt förstudien är det sannolikt att en stor andel resenärer kommer att stiga på eller av vid Brunnsparke snarare än vid Åkareplatsen. I de Visum-analyser som togs fram inom ramen för LINUS framkom att Brunnsparke förblev ett av de största målpunktsområdena i nätet – även i scenarier där förslag Triangel gjorde Åkareplatsen till den mest frekventa bytespunkten i hela spårvägsnätet. Brunnsparke bör utvecklas som en renodlad målpunkt snarare än en bytespunkt – särskilt om spåren på Norra Hamngatan avlägsnas och all öst-västlig spårvagnstrafik genom området leds via Södra Hamngatan. Detta för att kapaciteten på linjerna till Brunnsparke ska räcka till och för att hållplatstiderna vid Brunnsparke inte ska bli för långa.

I förstudien framhålls att ett minskat antal linjer vid Åkareplatsen, i enlighet med förslag Fyrspår, kan leda till ökad efterfrågan på linjer som stannar vid Brunnsparke och att detta i sin tur kan skapa ett behov av att tillföra ytterligare linjer utöver dem som föreslogs i LINUS. På grund av kapacitetsbegränsningar är det dock inte möjligt att tillföra fler linjer – varken från Kortedala och Angered via Snabbspåret eller till de hållplatslägen som finns vid Södra Hamngatan i Brunnsparke – även om efterfrågan skulle motivera det.

Med färre linjer på en plats försvinner en del av bytesmöjligheterna vilket leder till en högre risk för längre bytestider. Längre bytestider, som dessutom upplevs som längre än vad de faktiskt är, leder som beskrivet under fråga 2 till längre och mer oattraktiva restider. Det kommer vara lika många fordonsrörelser i området runt Åkareplatsen som i de andra förslagen, förslag Fyrspår resulterar i stället i att en del resenärer enbart åker förbi området utan att kunna stiga av på platsen.

Det står i förstudien, för förslag Fyrspår, att *tillgängligheten till Centralstationen/Västlänken försämras, framför allt för de linjer vars nästa stopp är Brunnsparke. Resandebudet mellan tåg och spårväg blir således mindre effektivt.* Många resenärer som åker tåg till Göteborg ska vidare inom centrum och detta kräver smidiga byten för att den totala restiden inte ska bli alltför lång.

I förslag Fyrspår bibehålls vändmöjligheten vid Centralstationen från samtliga riktningar, vilket är av central betydelse för att kunna hantera både planerade och akuta trafikomläggningar. Denna flexibilitet minskar omfattningen av de sträckor som påverkas vid störningar, förkortar varaktigheten av avbrott och begränsar därmed antalet berörda resenärer samt graden av påverkan på deras resor. Det är dock problematiskt att linjer från Snabbspåret inte angör en hållplats vid Åkareplatsen under de tillfällen som stadens kollektivtrafik blir uppdelad i två vid spårarbeten, evenemang och akuta händelser. Sista och första hållplats för dessa linjer blir Gamlestads Torg. Att i stället anlägga en reservhållplats i Centralstationens vändslinga hade lett till kapacitetsproblem i vändslingan och resulterat i köbildningar.

5. Ser ni att förslagen kan utvecklas, förfinas och förbättras och i så fall på vilket sätt?

Allmänt

Övergripande kan det behöva konkretiseras hur mycket spårvagnstrafik som planeras passera denna plats vid införlivandet av LINUS Linjenät. Under vardagar planeras det passera 140 vagnar per timma vid Åkareplatsen. Detta är nästan lika mycket som idag passerar Brunnsparke. Idag passerar som mest 147 spårvagnar per timma och ytterligare busslinjer Brunnsparke - fast fördelat på sex lägen för spårvagn och ytterligare fler för buss. Det bör noteras att det idag ofta blir kösituationer av olika anledningar. Framöver kommer vagnparken att bestå av mycket större andel

45-metersvagnar, som kan jämföras med dagens ungefärliga 5%, vilket kommer att bidra till fysiskt längre köbildningar vid de tillfällen när det inte finns tillräckligt med framkomlighet. Det är kritiskt att det blir en bra framkomlighet för spårvagn vid Åkareplatsen.

Det beskrivs att den efterfrågan på förflyttning till fots mellan knutpunkten och Centralen-området som lär uppstå kommer att vara svår att omhänderta, givet bangårdens placering och bristen på gena övergångar. Vi önskar att det konkretiseras hur gångvägen mellan Åkareplatsen och Centralen-området kommer att utformas samt vilka åtgärder som är tilltänkta för att upplevelsen av hur långt det är att ta sig mellan platserna ska bli kortare. Det är också viktigt att tillgänglighetsperspektivet beaktas i den fortsatta processen gällande utformning.

Vi ser gärna en tydligare redogörelse för hur gångförbindelsen mellan Åkareplatsen och området inom vallgraven planeras att utformas, för att främja gång som ett naturligt inslag i resans första eller sista del, från dörr till dörr. Detta skulle tillföra ett mervärde genom att lyfta fram det grön-blå stråket och de kvaliteter som upplevelsen av detta område erbjuder.

I respektive förslag önskar vi veta hur mycket buffertkapacitet det finns framför allt innan, men även efter, respektive läge samt var denna är belägen. Det är viktigt att ett hållplatsstopp som tar lite mer tid än normalt, oavsett om det beror på en föraravlösning eller på- och avstigande resenärer som behöver mer tid, inte stoppar upp hela systemet. Det får också gärna tydliggöras exakt hur långa hållplatslägena är i de olika alternativen.

För att förbättra framkomligheten är det önskvärt om biltrafiken över Kvarnbron, som kopplar ihop Nils Ericsonsgatan och Södra Hamngatan, förbjuds. Detta skulle minska antalet fordonsrörelser och förbättra framkomligheten i området – ett av de områden i Göteborg med mest kollektivtrafik och det som idag har lägst genomsnittshastighet för spårvagn. Tillgång till hotellen vid bägge platser skulle fortfarande finnas kvar, via Nils Ericsonsgatan respektive Slussgatan, men påverkan på spårvagns- och den framtida cykeltrafiken skulle minska. Det skulle också förbättra fotgängare och cyklisters upplevelse. Om spåren på Norra Hamngatan tas bort behöver bil- och taxitrafiken på Södra Hamngatan i östlig riktning också helt förbjudas för att trafikeringen inte ska flyttas över dit.

De nya exploateringarna har möjlighet att påverka bullernivåerna i området på olika sätt, det får gärna tydliggöras om de planerade byggnationerna i de olika förslagen innebär signifikanta skillnader på ljudnivåerna i området.

Förslag Befintligt

I de flesta ritningar över förslag *Befintligt* är två hållplatslägen utmärkta på Drottningtorget, men i en bild på sidan 44 är det fortfarande utmärkt fyra lägen då inga är vita (dvs. borttagna). Detta får gärna synkroniseras för tydlighet.

I förslag *Befintligt* redovisas bilvägar som ska samspela med spårvagnstrafiken på flera ställen i området. Att bilar, även om de kör på lågfartsgator, ska samsas med spårvagn på Stampgatan söder om Posthotellet är likvärdigt med att få in biltrafik i dagens Brunnsparken. Det leder till köbildning, förseningar, längre restider och lägre tillförlitlighet. Genom att plocka bort möjligheten att köra bil söder om Posthotellet samt korsa spåren i höjd med Odinsgatan går det att minska risken för låg framkomlighet för spårvagn.

Det skulle behöva tydliggöras om det ska finnas en reservhållplats på det utkörande spåret från vändslungan mot Stampgatan eller om påstigning för resenärerna på turerna västerut ska ske på det ordinarie hållplatsläget på Centralstationen. Om det första alternativet är aktuellt kommer detta ge större kapacitetsbegränsning för vändslungan. Om det senare alternativet är aktuellt

kommer det bli rörigt då påstigning för nästa tur sker på samma hållplatsläge som avstigning på ändhållplats för föregående tur.

Förslag Triangel

I förstudien anges att det finns en risk att förslag Triangel i huvudsak gynnar bytesresenärer och i mindre utsträckning bidrar till platsens och stadsrummets utveckling. Vi delar inte denna bedömning och anser att förstudien i stället bör lyfta fram att ett stadsrum kan skapas eller förstärkas även utan bebyggelse på båda sidor om hållplatslägena. Genom att tillföra exempelvis riklig grönska, funktionell och interaktiv konst (såsom sittmöbler eller lekvänliga skulpturer), dedikerad yta för exempelvis en food truck eller torghandel samt en inhägnad lekplats, kan platsen både utvecklas till ett tydligt rum i stadsrummet och bli en mer attraktiv bytespunkt för samtliga resenärer. Riklig grönska kan harmoniera med målet *Göteborgs Stad ökar den biologiska mångfalden i stadsmiljön* i *Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030* (Göteborgs Stad, 2024). Inspiration kan hämtas från befintliga gestaltningar i staden, såsom det konstnärligt utformade taket vid Regnlekplatsen, skulpturen Ägget vid Per Angers plats samt de planerade bänkarna vid den nya Västlänksstationen vid Centralen. Det är värt att notera att närmaste offentliga lekplatser i områdena Stampen, Gullbergsvass och Centralstationen finns i Trädgårdsföreningen och vid Svingeln. Detta understryker behovet av barnvänliga och inkluderande inslag i anslutning till hållplatsen.

I förstudien jämförs förslag Triangel med den tidigare utformningen av Korsvägen och den problematik som fanns med otillgänglighet. Vad som inte tas upp, och vad som hade en stor påverkan på upplevelsen av Korsvägen, är barriären av biltrafik i dubbla eller trippla körfält runt hållplatsområdet. Detta begränsade gång- och cykelvägar till, från och genom området samtidigt som bristen på grönska gjorde upplevelsen av platsen hård och bullrig. Även om spåren och hållplatslägen på bägge platser är triangelformade finns det stora skillnader i övrig utformning.

Genom att flytta trädplanteringen som är planerad norr om det norra hållplatsläget, och i stället placera den söder om samma hållplatsläge, möjliggörs en rätare vinkel för spåren. Detta skulle minska spårslitaaget, något som uppstår fortare i snävare kurvor, men trädplanteringen kan ändå bidra till att rama in stadsrummet med trädplanteringen i södergående riktning längs med GP-huset. Att stänga av spår på denna plats, oavsett vilket förslag som väljs, får en stor påverkan på spårvagnstrafikeringen. Mindre åtgärder som minskar frekvensen av underhållsavstängningar är önskvärda. Att förlägga träden söder om hållplatsen skulle också kunna bidra till mer skugga för resenärerna på de norra hållplatslägena.

Förslag Triangel och Fyrspår

I alla tre förslag planeras en bilväg framför Centralstationen. I förslag Triangel och Fyrspår kommer denna sträcka att vara en av de mest sårbara i hela spårvagnsnätet. Att markant öka risken för trafikstopp och bristande framkomlighet genom att förlägga biltrafik på sträckan är inte gynnsamt. Bägge förslagen hade kunnat förbättras genom att ta bort biltrafiken från denna gata. Det går fortfarande att nå Posthotellet via Stampbroarna och Stampgatan och på Drottningtorget bör det finnas utrymme att anlägga en mindre vändplats för att ta sig ut samma väg.

Att Drottningtorgets funktion till viss del försvinner i förslag Triangel och Fyrspår anses i förstudien vara ofördelaktigt. Med den brist på utrymme som finns inom centrala staden finns det stora möjligheter att göra något med ytan som vore gynnsamt för värden såsom blå-gröna stråk, platsbildning och orienteringsmöjligheter.

I bilden över en möjlig framtida utformning av Burggrevegatan önskar vi att det tydliggörs om det är tänkt att cykelbanan ska gå i bägge riktningar framför Centralstationen eller om den andra

riktningen ska lokaliseras någon annanstans. Det kan också tydliggöras att även om förslagen inte innehåller ordinarie hållplatslägen vid Ullevigatan bör det finnas reservhållplatser där som kan tas i bruk vid akuta och planerade omläggningar.

6. Hur ser ni på presenterade möjliga stegvisa utbyggnader av spårvägssystemet, beskrivna i Genomförande och utbyggnadsordning?

Byggnationen av Åkerplatsen, inklusive anslutningarna till befintliga spår, bör genomföras etappvis för att minimera påverkan på kollektivtrafiken. För att maximera nyttan av Allélänken är det fördelaktigt att anslutningen mellan Allélänken och snabbspåret etableras så snart som möjligt efter att Allélänken färdigställts.

Om det i en första etapp är en variant av förslag *Befintligt* som implementeras vore det fördelaktigt, både ekonomiskt, tidsmässigt och för att minska resenärspåverkan, om det östra hållplatsläget utformades som det slutgiltiga förslaget. Att bygga tillfälligt är bara marginellt billigare än att göra det permanent.

Påverkande etapper av Kanalmursrenovering

Vissa av etapperna under kanalmurarnas renovering kräver att vissa spårväglösningar är på plats för att det ska gå att trafikera till och genom centrum. Redan 2031 planeras Fontänbron vid Brunnsparken renoveras. Detta gör att ingen spårvagnstrafik i Brunnsparken kan gå vid lägena A i Östra Hamngatan och lägena B i Norra Hamngatan. Då det inte går att köra 10 linjer, och eventuella busslinjer, på lägena C på Södra Hamngatan måste linjenätet göras om. Utan Allélänken och dess koppling till Snabbspåret tvingas cirka fyra linjer delas upp i två delar, detta gör det svårare att nå både olika delar av centrum och att åka mellan olika ytterområden. En synkronisering av Åkareplatsen och kanalmurarnas renovering är nödvändig.

Även under renoveringen av Norra Hamngatan, planerad 2032/2033, och Södra Hamngatan, planerad 2034/2035, skulle Allélänken och kopplingen till Snabbspåret ha en signifikant positiv påverkan på spårvagns och buss framkomlighet. Detta gynnar kollektivtrafikens robusthet i Göteborg.

När kanalmurarna längs med östra Stampgatan ska renoveras, planerat till 2038, behöver det finnas en koppling från spåren på Ullevigatan till Åkareplatsen/Centralstationen. Detta för att kunna trafikera med spårvagn direkt mellan Svingeln/Ullevi Norra/Skånegatan och Brunnsparken/Hisingen.

Kanalmuren söder om Posthotellet planeras för renovering under 2039 och kanalmuren vid Drottningtorget planeras under 2041/2043. Under hela denna femårsperiod kommer det att behövas tillfälliga eller permanenta spår för att kunna leda spårvagnstrafiken genom centrum i östlig-västlig riktning. Om förslag *Befintligt* beslutas krävs att spåren i området görs om två gånger. Om man i stället går vidare med förslag *Triangel* eller *Fyrspår* behöver spåren endast göras om vid ett tillfälle.

Slutsatser

Göteborgs Spårvägar förordar förslag *Triangel* då det är det alternativ som ger bäst bytesmöjligheter, snabbast restider och bäst framkomlighet. Förslag *Triangel* prioriterar det hållbara resande mest och ger förutsättningar för att kunna trafikera med *LiNUS Linjenät*. Det är det enda alternativet som möjliggör en effektiv trafikering för hela spårvagnssystemet i Göteborg, medför att markplanesystemet håller på lång sikt och gör att spårvagnskapacitet kan tillföras i övriga delar av Göteborg och Mölndal när städernas invånare blir fler och deras resebehov ökar.

Källor

Göteborgs Stad (2024) *Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021-2030*

Göteborgs Stad (2024) *Trädkronor som klimatskydd - pilotprojekt vid Östra Larmgatan*

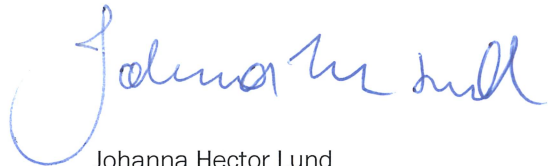
Holmgren, J och Ivehammar, P. (2014) *Att det ska vara så svårt! - Hur kan vi locka bilister till kollektivtrafiken utan att alla slutar cykla? - Slutrapport till Energimyndigheten.*

Trafikverket (2022) *Handbok för attraktiv kollektivtrafik. Sveriges Kommuner och Regioner.*

Detta yttrande har beslutats av styrelsen för Göteborgs Spårvägar AB.



Kristian Berneclou Bohman
Trafikutvecklingschef
Göteborgs Spårvägar AB



Johanna Hector Lund
Styrelseordförande
Göteborgs Spårvägar AB