

DAG HAMMARSKJÖLDSLEDEN FÖRBEREDD FÖR SPÅRVÄG

Inventering av historiska ritningar och planer för spårväg längs
den nerlagda Säröbanan under två perioder (60/70-tal & 80/90-tal)

Slutversion, 2020-11-11

RAMBOLL

Bright ideas. Sustainable change.

Projektnamn **ÅVS Dag Hammarskjölds Boulevard**

Projekt nr **1320034283**

Mottagare **Trafikkontoret, Göteborgs Stad**

Typ av dokument **Kunskapsmaterial**

Version **Slutversion 1.1**

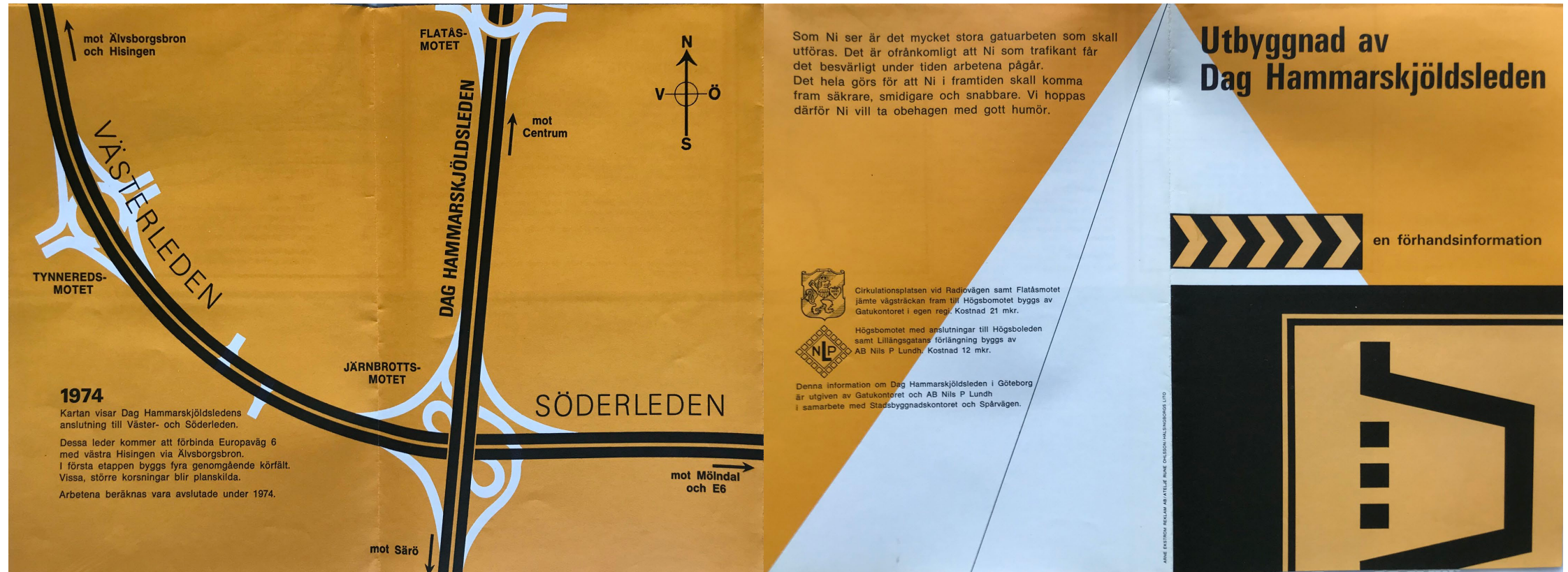
Datum **2020-11-11**

Förberett av **Vidar Glette**

Ritningar och foton av trafikplatser **Trafikverket (Batman)**

Historiska foton och tidningsklipp **Stig Hammarson**

INFORMATIONSFOLDER FRÅN 1969/70



Dag Hammarskjöldsleden

Utbyggnad 1969–70

Sträckan Frölundaborg till Radiovägen byggs ut med planskilda korsningar. Hela sträckan blir belyst. För gång- och cykeltrafiken, som hänvisas till lokalgatunätet, ordnas tunnlar och broar för säker korsning av leden. Även spårvagns- och buss-trafiken förbättras i samband med ledens färdigställande.

Några ungefärliga data – för Er som är intresserad:

Kostnad	33 mkr
Jordschaktning	230 000 kbm
Bergsprängning	11 000 kbm
Betongpåning	45 000 m
Träpåning	45 000 m
Körbanor	80 000 kvm
Gång- och cykelbanor	20 000 kvm
15 broar och tunnlar	8 000 kvm

Teckenförklaring:

- Gångvägar
- Cykelvägar
- 1 2 Hållplats för spårvagn
- 84 96 Hållplats för buss (Göteborgs Spårvägar)
- TGS Hållplats för buss (Trafik AB Göteborg – Särö)

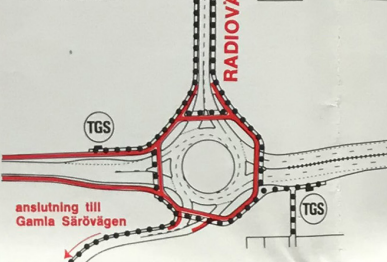
1970

Närservvägen kommer Dag Hammarskjöldsleden att ha fyra genomgående körfält. Korsningarna norr om Radiovägen blir planskilda.

till Särö och Kungsbacka

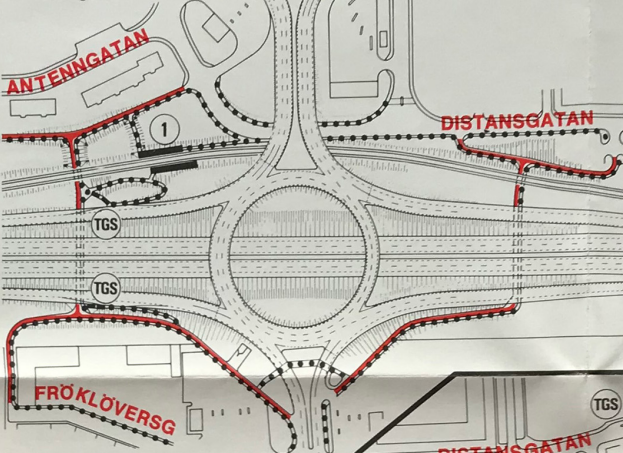
Korsningen Dag Hammarskjöldsleden – Radiovägen

I denna cirkulationsplats görs vissa arbeten, som kommer att underlätta framkomligheten för gång- och cykeltrafiken. Här finns också hållplatser för Säröbussarna.



Det blir vissa ändringar för den kollektiva trafiken. Spårvagnslinje 1 kommer att fortsätta från Frölundaborg mot Radiovägen. Buss 96 till Frölunda Torg kommer då att dras in på denna sträcka och anslutas till linje 1. Vid den blivande ändhållplatsen för linje 1 kommer en gång- och cykelbro att byggas, som får förbindelse med Högsbo industriområde.

Säröbussarna och spårvagns- linje 1 får hållplats i anslutning till gång- och cykeltunnel vid Antennegatan.



FLATÅSMOTET

Sommaren 1969

Här blir det en större trafikomläggning sommaren 1969. Då kommer den genomgående trafiken att ledas över provisoriskt utbyggda sidovägar. De får två körfält i vardera riktningen. Efter omläggningen görs urschaktningarna för huvudkörbanorna och broarna i motet byggs. I detta skede färdigställs även gång- och cykeltunnlar på båda sidor om motet.

Sommaren 1970

Nästa större trafikomläggning sker sommaren 1970. Då öppnas huvudkörbanorna. De provisoriska sidovägarna utbyggs till av- och påfartsvägar och ansluts till broarna i motet.

Hösten 1970

Motet blir klart på hösten 1970.



Som förbindelse mellan Distansgatan och Fröfästegatan byggs en bro för gång- och cykeltrafik. Säröbussarna och spårvagnslinje 1 får hållplatser vid Distansgatan i anslutning till denna bro.



Spårvagnslinje 1 får hållplats vid trafikplatsen.

Säröbussarna får hållplatser vid Marklandsgatan–Högsboleden. Hållplatsen för buss 84 (Marklandsgatan – Högsbohöjd) blir oförändrad.

Gångförbindelse under Högsboleden till spårvagn och buss.

FRÖULLSGATAN

HÖGSBOMOTET

Sommaren 1969

Vid Tunnlandsgatan kommer det att bli broar över Dag Hammarskjöldsleden. För att dessa skall kunna byggas måste södergående trafik flyttas till ett provisoriskt läge. Detta sker sommaren 1969.

Vintern/våren 1970

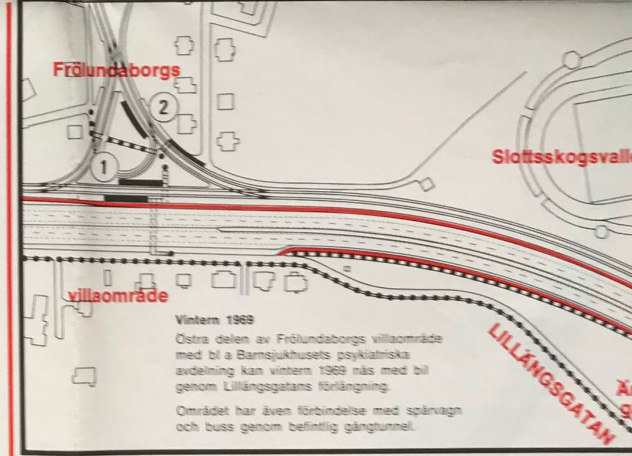
Broarna öppnas för trafik i början av 1970 och den tidigare anslutningen till Marklandsgatan slopas. Motet får då också förbindelse med Högsbo industriområde via Fröullsgatan.

I detta skede byggs av- och påfarterna som skall ansluta Dag Hammarskjöldsleden med Högsboleden. Dessa får två körfält i vardera riktningen. Anslutningen ger direktförbindelse med Älvsborgsbron.

Trafik från Tunnlandsgatan och Fröullsgatan söder ut ansluts i Flatåsmotet.

Hösten 1970

Hela trafikplatsen blir klar hösten 1970, då också övriga delar av leden är färdigbyggda.



Vintern 1969

Östra delen av Frölundaborgs villaområde med bl a Barnsjukhusets psykiatriska avdelning kan vintern 1969 nås med bil genom Lillångsgatans förlängning. Området har även förbindelse med spårvagn och buss genom befintlig gångtunnel.

Dag Hammarskjöldsleden

Utbyggnad 1969–70

Sträckan Frölundaborg till Radiovägen byggs ut med planskilda korsningar. Hela sträckan blir belyst. För gång- och cykeltrafiken, som hänvisas till lokalgatunätet, ordnas tunnlar och broar för säker korsning av leden. Även spårvagns- och buss-trafiken förbättras i samband med ledens färdigställande.

Några ungefärliga data
— för Er som är intresserad:

Kostnad	33 mkr
Jordschaktning	230 000 kbm
Bergsprängning	11 000 kbm
Betongpåning	45 000 m
Träpåning	45 000 m
Körbanor	80 000 kvm
Gång- och cykelbanor	20 000 kvm
15 broar och tunnlar	8 000 kvm

Teckenförklaring:

- Gångvägar
- Cykelvägar
- 1 2 Hållplats för spårvagn
- 84 96 Hållplats för buss (Göteborgs Spårvägar)
- TGS Hållplats för buss (Trafik AB Göteborg – Särö)

1970

kommer Dag Hammarskjöldsleden att ha fyra genomgående körfält. Korsningarna norr om Radiovägen blir planskilda.

Korsningen Dag Hammarskjöldsleden — Radiovägen

I denna cirkulationsplats görs vissa arbeten, som kommer att underlätta framkomligheten för gång- och cykeltrafiken. Här finns också hållplatser för Säröbussarna.

anslutning till
Gamla Särövägen

Säröbussarna och spårvagns-
linje 1 får hållplats i anslutning
till gång- och cykeltunnel
vid Antenngatan.

FLATÅSMOTET

Sommaren 1969

Här blir det en större trafikomläggning sommaren 1969. Då kommer den genomgående trafiken att ledas över provisoriskt utbyggda sidovägar. De får två körfält i vardera riktningen. Efter omläggningen görs urschaktningarna för huvudkörbanorna och broarna i motet byggs. I detta skede färdigställs även gång- och cykeltunnlar på båda sidor om motet.

Sommaren 1970

Nästa större trafikomläggning sker sommaren 1970. Då öppnas huvudkörbanorna. De provisoriska sidovägarna utbyggs till av- och påfartsvägar och ansluts till broarna i motet.

Hösten 1970

Motet blir klart på hösten 1970.

Som förbindelse mellan
Distansgatan och Fröfastegatan byggs en bro för
gång- och cykeltrafik.
Säröbussarna och
spårvagnslinje 1 får
hållplatser vid Distans-
gatan i anslutning
till denna bro.

HÖGSBOMOTET

Sommaren 1969

Vid Tunnländsgatan kommer det att bli broar över Dag Hammarskjöldsleden. För att dessa skall kunna byggas måste södergående trafik flyttas till ett provisoriskt läge. Detta sker sommaren 1969.

Vintern/våren 1970

Broarna öppnas för trafik i början av 1970 och den tidigare anslutningen till Marklandsgatan slopas. Motet får då också förbindelse med Högsbo industriområde via Fröllsgatan.

I detta skede byggs av- och påfarterna som skall ansluta Dag Hammarskjöldsleden med Högsboleden. Dessa får två körfält i vardera riktningen. Anslutningen ger direkt förbindelse med Älvsborgsbron.

Trafik från Tunnländsgatan och Fröllsgatan söder ut ansluts i Flatåsmotet.

Hösten 1970

Hela trafikplatsen blir klar på hösten 1970, då också övriga delar av leden är färdigbyggda.

Säröbussarna får hållplatser vid
Marklandsgatan–Högsboleden.

Hållplatsen för buss 84
(Marklandsgatan – Högsbohöjd)
blir oförändrad.

Gångförbindelse
under Högsboleden
till spårvagn och buss.

Frölundaborgs

Vintern 1969

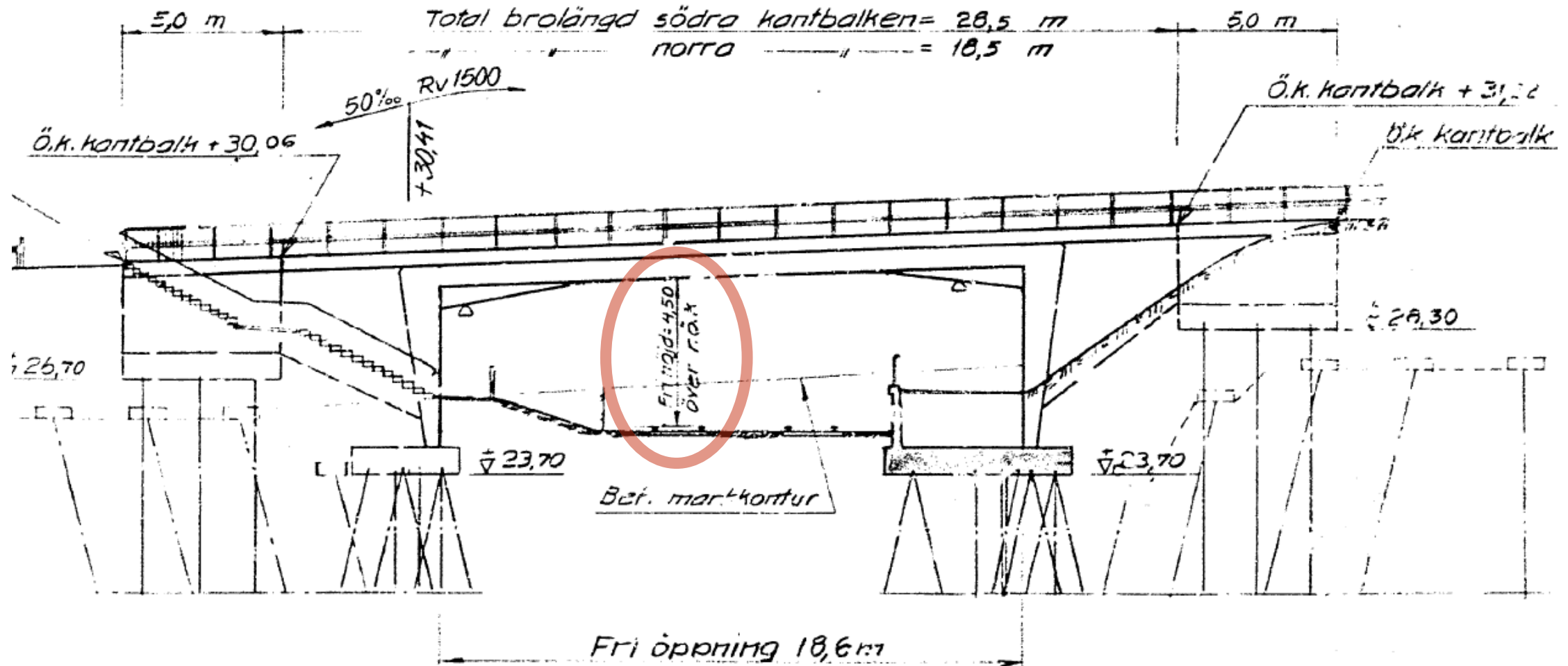
Östra delen av Frölundaborgs villaområde med bl a Barnsjukhusets psykiatriska avdelning kan vintern 1969 nås med bil genom Lillångsgatans förlängning. Området har även förbindelse med spårvagn och buss genom befintlig gångtunnel.



FLATÅSMOTET. BRO ÖVER GC-BANA

ELEVATION E-E 1:200

Bro Hm 8





Dag Hammarskjölds- leden

Utbyggnad 1969–70

Sträckan Frölundaborg till Radiovägen byggs ut med planskilda korsningar. Hela sträckan blir belyst. För gång- och cykeltrafiken, som hänvisas till lokalgatunätet, ordnas tunnlar och broar för säker korsning av leden. Även spårvagns- och buss- trafik förbättras i samband med ledens färdigställande.

Några ungefärliga data
– för Er som är intresserad:

Kostnad	33 mkr
Jordschaktning	230 000 kbm
Bergsprängning	11 000 kbm
Betongpåning	45 000 m
Träpåning	45 000 m
Körbanor	80 000 kvm
Gång- och cykelbanor	20 000 kvm
15 broar och tunnlar	8 000 kvm

Teckenförklaring:

- Gångvägar
- Cykelvägar
- 1 2 Hållplats för spårvagn
- 84 96 Hållplats för buss (Göteborgs Spårvägar)
- TGS Hållplats för buss (Trafik AB Göteborg – Särö)

1970

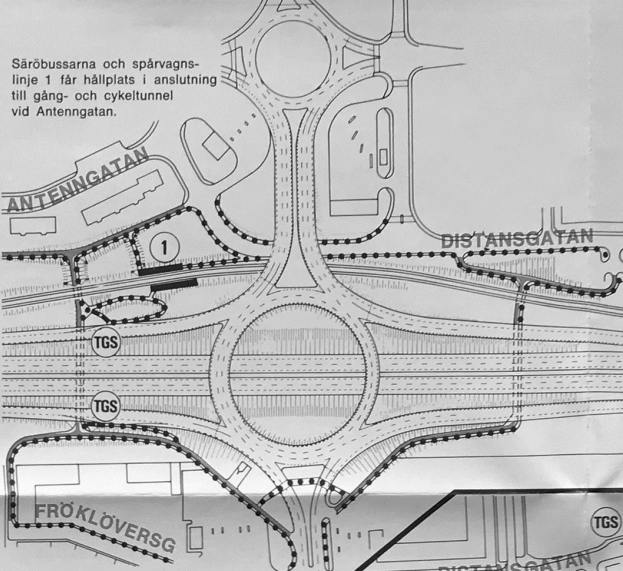
kommer Dag Hammarskjöldsleden att ha fyra genomgående körfält. Korsningarna norr om Radiovägen blir planskilda.

Korsningen Dag Hammarskjöldsleden – Radiovägen

I denna cirkulationsplats görs vissa arbeten, som kommer att underlätta framkomligheten för gång- och cykeltrafiken. Här finns också hållplatser för Säröbussarna.



Säröbussarna och spårvagns- linje 1 får hållplats i anslutning till gång- och cykeltunnel vid Antenngatan.



FLATÅSMOTET

Sommaren 1969

Här blir det en större trafikomläggning sommaren 1969. Då kommer den genomgående trafiken att ledas över provisoriskt utbyggda sidovägar. De får två körfält i vardera riktningen. Efter omläggningen görs urschaktningarna för huvudkörbanorna och broarna i motet byggs. I detta skede färdigställs även gång- och cykeltunnlar på båda sidor om motet.

Sommaren 1970

Nästa större trafikomläggning sker sommaren 1970. Då öppnas huvudkörbanorna. De provisoriska sidovägar utbyggs till av- och påfartsvägar och ansluts till broarna i motet.

Hösten 1970

Motet blir klart på hösten 1970.



HÖGSBOMOTET

Sommaren 1969

Vid Tunnlandsgatan kommer det att bli broar över Dag Hammarskjöldsleden. För att dessa skall kunna byggas måste södergående trafik flyttas till ett provisoriskt läge. Detta sker sommaren 1969.

Vintern/våren 1970

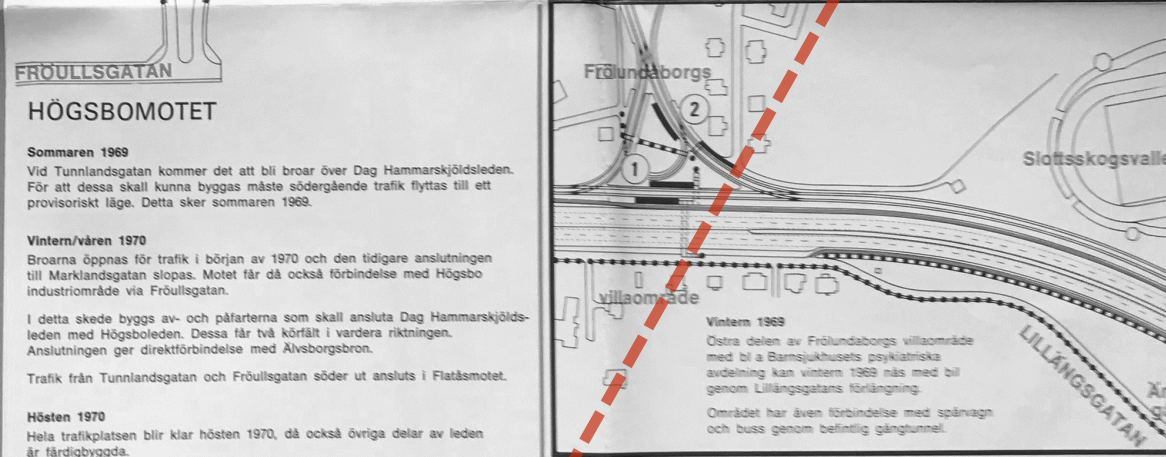
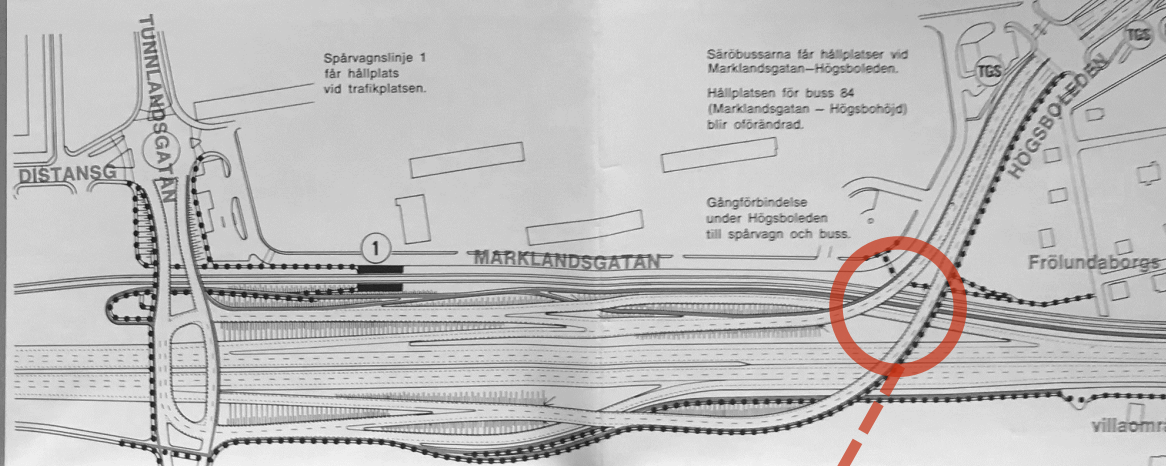
Broarna öppnas för trafik i början av 1970 och den tidigare anslutningen till Marklandsgatan slopas. Motet får då också förbindelse med Högsbo industriområde via Fröullsgatan.

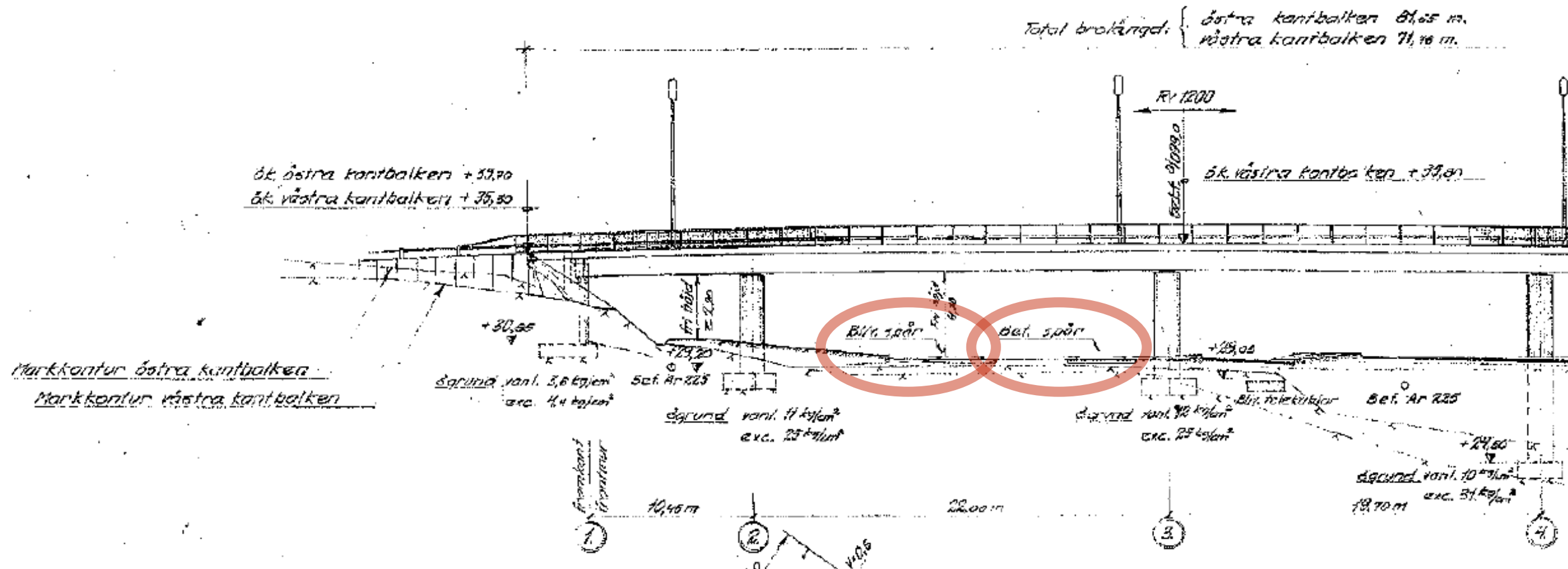
I detta skede byggs av- och påfarterna som skall ansluta Dag Hammarskjöldsleden med Högsboleden. Dessa får två körfält i vardera riktningen. Anslutningen ger direktförbindelse med Alvsborgsbron.

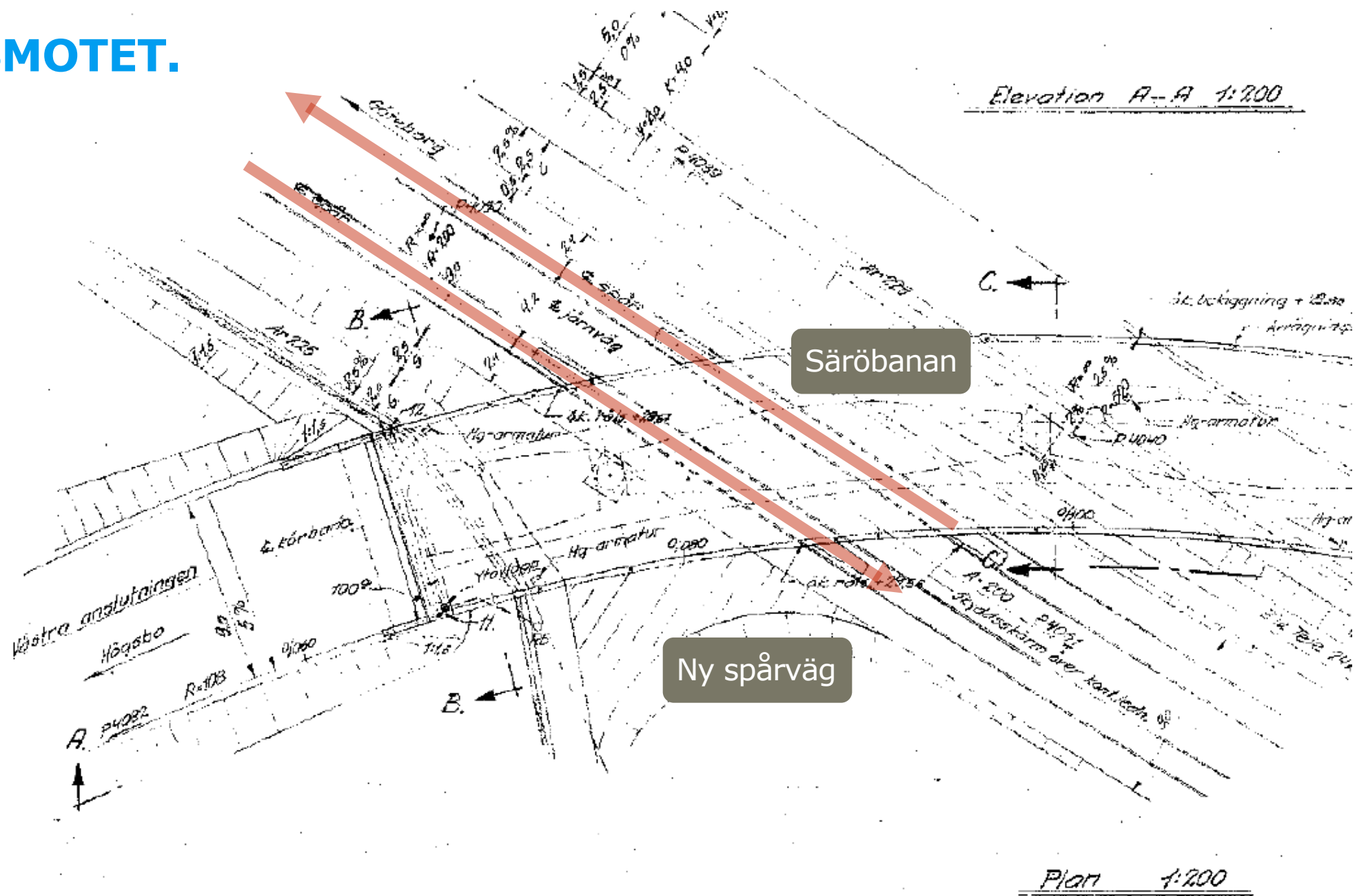
Trafik från Tunnlandsgatan och Fröullsgatan söder ut ansluts i Flatåsmotet.

Hösten 1970

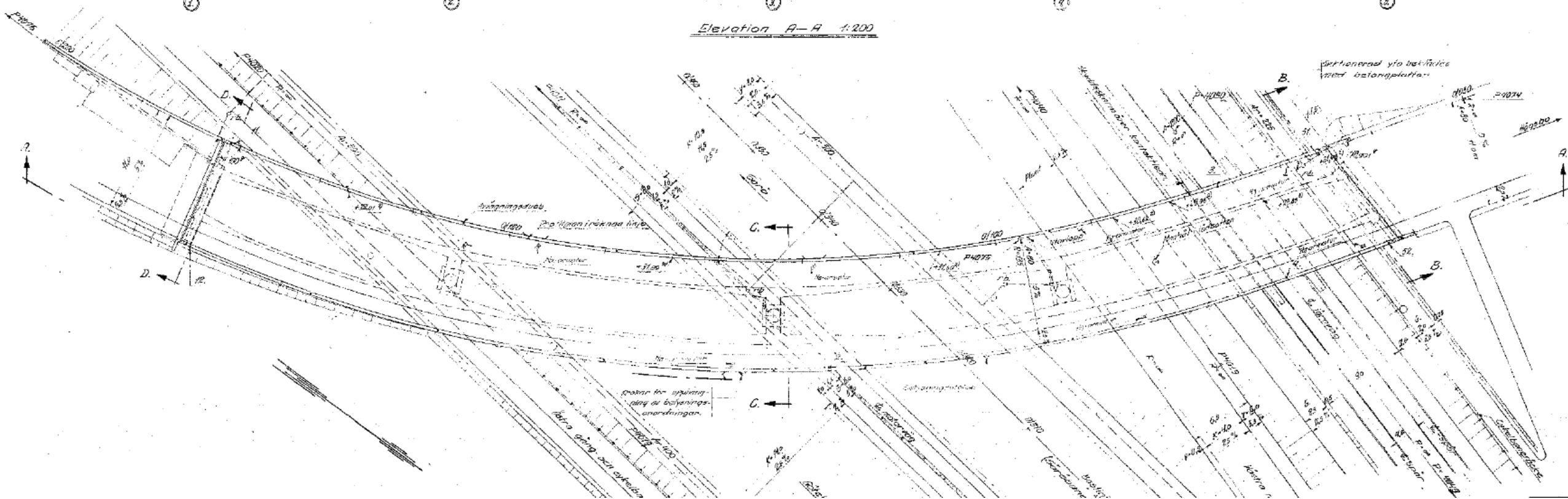
Hela trafikplatsen blir klar hösten 1970, då också övriga delar av leden är färdigbyggda.











Dag Hammarskjölds- leden

Utbyggnad 1969–70

Sträckan Frölundaborg till Radiovägen byggs ut med planskilda korsningar. Hela sträckan blir belyst. För gång- och cykeltrafiken, som hänvisas till lokalgatunätet, ordnas tunnlar och broar för säker korsning av leden. Även spårvagns- och buss- trafik förbättras i samband med ledens färdigställande.

Några ungefärliga data
— för Er som är intresserad:

Kostnad	33 mkr
Jordschaktning	230 000 kbm
Bergsprängning	11 000 kbm
Betongpåning	45 000 m
Träpåning	45 000 m
Körbanor	80 000 kvm
Gång- och cykelbanor	20 000 kvm
15 broar och tunnlar	8 000 kvm

Teckenförklaring:

- Gångvägar
- Cykelvägar
- 1 2 Hållplats för spårvagn
- 84 96 Hållplats för buss (Göteborgs Spårvägar)
- TGS Hållplats för buss (Trafik AB Göteborg – Särö)

1970

kommer Dag Hammarskjöldsleden att ha fyra genomgående körfält. Korsningarna norr om Radiovägen blir planskilda.

Korsningen Dag Hammarskjöldsleden — Radiovägen

I denna cirkulationsplats görs vissa arbeten, som kommer att underlätta framkomligheten för gång- och cykeltrafiken. Här finns också hållplatser för Säröbussarna.

anslutning till
Gamla Särövägen

Säröbussarna och spårvagns-
linje 1 får hållplats i anslutning
till gång- och cykeltunnel
vid Antenngatan.

FLATÅSMOTET

Sommaren 1969

Här blir det en större trafikomläggning sommaren 1969. Då kommer den genomgående trafiken att ledas över provisoriskt utbyggda sidovägar. De får två körfält i vardera riktningen. Efter omläggningen görs urschaktningarna för huvudkörbanorna och broarna i motet byggs. I detta skede färdigställs även gång- och cykeltunnlar på båda sidor om motet.

Sommaren 1970

Nästa större trafikomläggning sker sommaren 1970. Då öppnas huvudkörbanorna. De provisoriska sidovägar utbyggs till av- och påfartsvägar och ansluts till broarna i motet.

Hösten 1970

Motet blir klart på hösten 1970.

Spårvagnslinje 1
får hållplats
vid trafikplatsen.

Säröbussarna får hållplatser vid
Marklandsgatan–Högsboleden.
Hållplatsen för buss 84
(Marklandsgatan – Högsbohöjd)
blir oförändrad.

Gångförbindelse
under Högsboleden
till spårvagn och buss.

HÖGSBOMOTET

Sommaren 1969

Vid Tunnlandsgatan kommer det att bli broar över Dag Hammarskjöldsleden. För att dessa skall kunna byggas måste södergående trafik flyttas till ett provisoriskt läge. Detta sker sommaren 1969.

Vintern/våren 1970

Broarna öppnas för trafik i början av 1970 och den tidigare anslutningen till Marklandsgatan slopas. Motet får då också förbindelse med Högsbo industriområde via Fröullsgatan.

I detta skede byggs av- och påfarterna som skall ansluta Dag Hammarskjöldsleden med Högsboleden. Dessa får två körfält i vardera riktningen. Anslutningen ger direktförbindelse med Älvsborgsbron.

Trafik från Tunnlandsgatan och Fröullsgatan söder ut ansluts i Flatåsmotet.

Hösten 1970

Hela trafikplatsen blir klar hösten 1970, då också övriga delar av leden är färdigbyggda.

Frölundaborgs

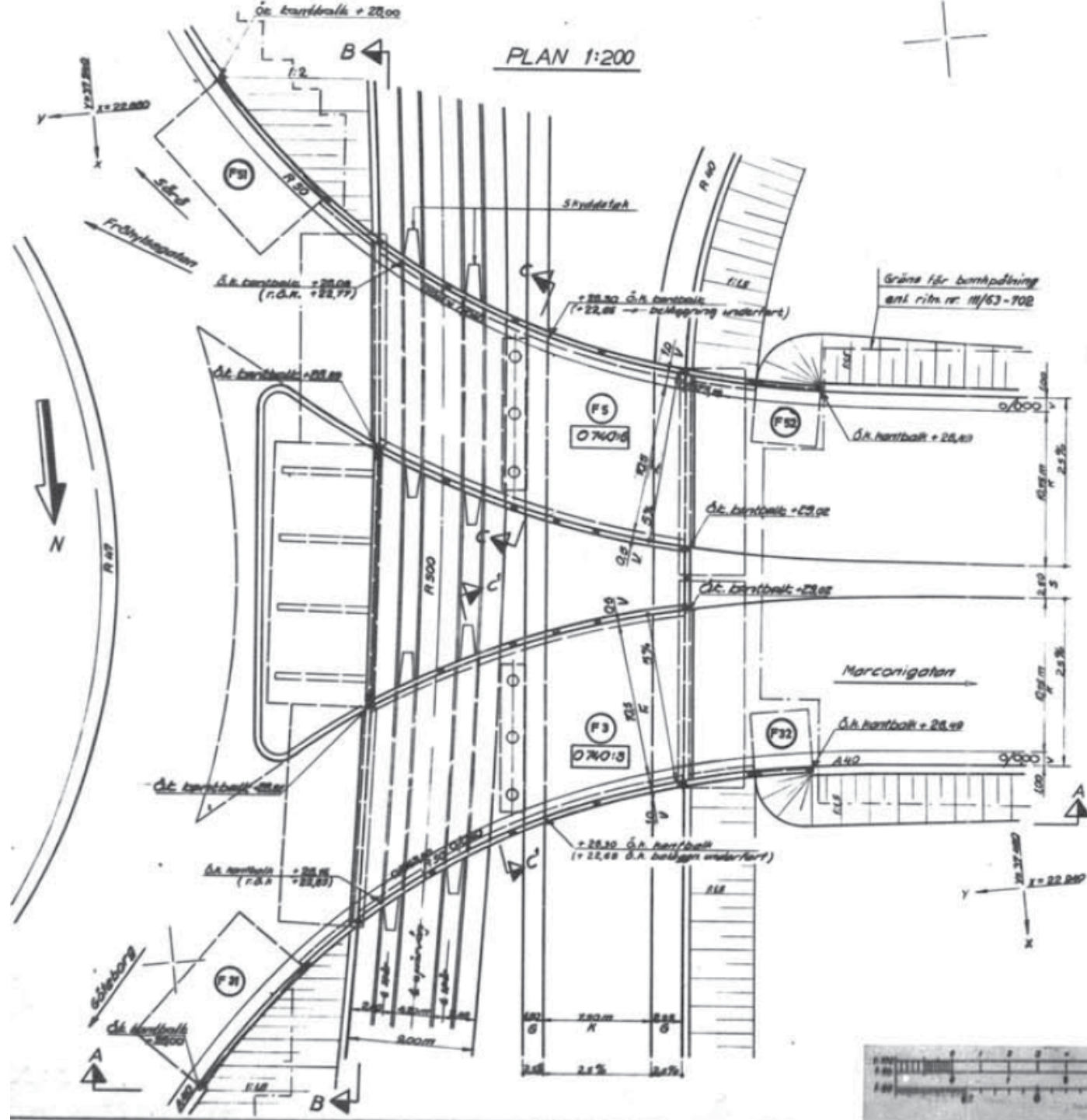
Slottsskogsvägen

villaområde

Vintern 1969

Östra delen av Frölundaborgs villaområde med bl a Barnsjukhusets psykiatriska avdelning kan vintern 1969 nås med bil genom Lillångsgatans förlängning. Området har även förbindelse med spårvagn och buss genom befintlig gångtunnel.

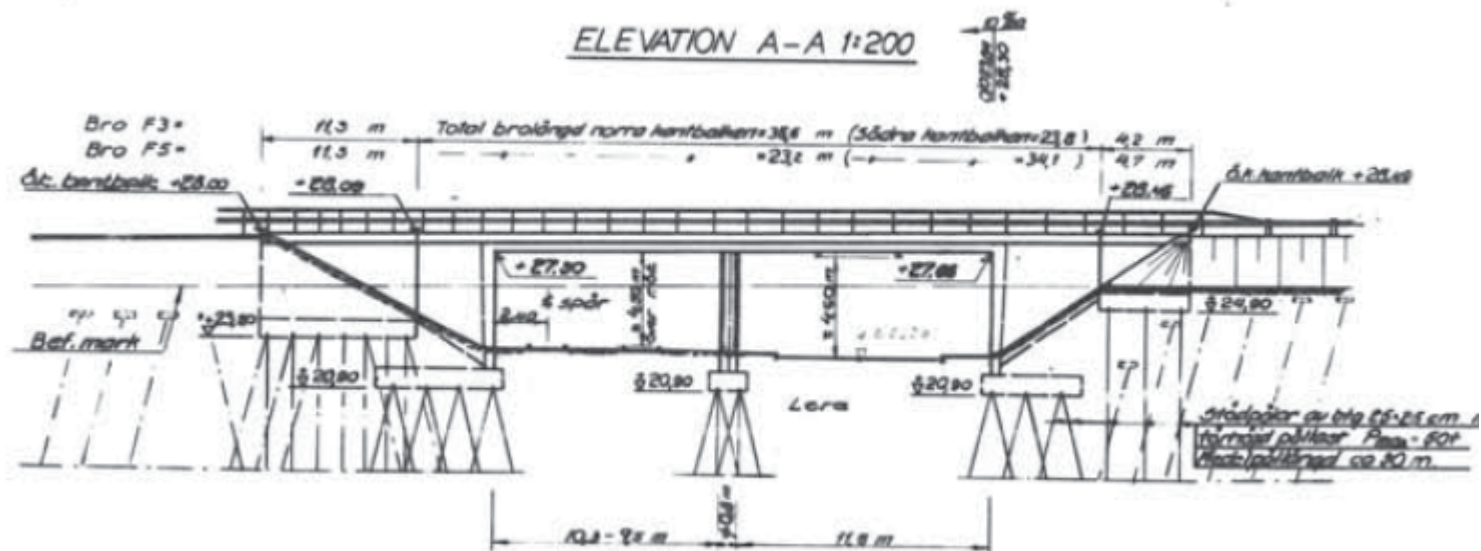
MARCONI
(GC, VÄST)



RAMBOLL

MARCONI

(GC, VÄST – SEKTION)







Dag Hammarskjölds- leden

Utbyggnad 1969–70

Sträckan Frölundaborg till Radiovägen byggs ut med planskilda korsningar. Hela sträckan blir belyst. För gång- och cykeltrafiken, som hänvisas till lokalgatunätet, ordnas tunnlar och broar för säker korsning av leden. Även spårvagns- och buss-
trafiken förbättras i samband med ledens färdigställande.

Några ungefärliga data
– för Er som är intresserad:

Kostnad	33 mkr
Jordschaktning	230 000 kbm
Bergsprängning	11 000 kbm
Betongpåning	45 000 m
Träpåning	45 000 m
Körbanor	80 000 kvm
Gång- och cykelbanor	20 000 kvm
15 broar och tunnlar	8 000 kvm

Teckenförklaring:

- Gångvägar
- Cykelvägar
- 1 2 Hållplats för spårvagn
- 84 96 Hållplats för buss (Göteborgs Spårvägar)
- TGS Hållplats för buss (Trafik AB Göteborg – Särö)

1970

kommer Dag Hammarskjöldsleden att ha fyra genomgående körfält. Korsningarna norr om Radiovägen blir planskilda.

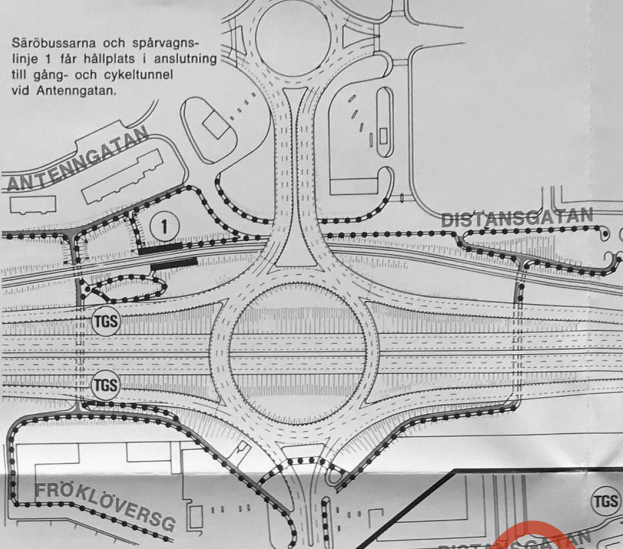
Korsningen Dag Hammarskjöldsleden – Radiovägen

I denna cirkulationsplats görs vissa arbeten, som kommer att underlätta framkomligheten för gång- och cykeltrafiken. Här finns också hållplatser för Säröbussarna.



Det blir vissa ändringar för den kollektiva trafiken. Spårvagnslinje 1 kommer att fortsätta från Frölundaborg mot Radiovägen. Buss 96 till Frölunda Torg kommer då att dras in på denna sträcka och anslutas till linje 1. Vid den blivande ändhållplatsen för linje 1 kommer en gång- och cykelbro att byggas, som får förbindelse med Högsbo industriområde.

Säröbussarna och spårvagns-
linje 1 får hållplats i anslutning
till gång- och cykeltunnel
vid Antenngatan.



FLATÅSMOTET

Sommaren 1969

Här blir det en större trafikomläggning sommaren 1969. Då kommer den genomgående trafiken att ledas över provisoriskt utbyggda sidovägar. De får två körfält i vardera riktningen. Efter omläggningen görs urschaktningarna för huvudkörbanorna och broarna i motet byggs. I detta skede färdigställs även gång- och cykeltunnlar på båda sidor om motet.

Sommaren 1970

Nästa större trafikomläggning sker sommaren 1970. Då öppnas huvudkörbanorna. De provisoriska sidovägarna utbyggs till av- och påfartsvägar och ansluts till broarna i motet.

Hösten 1970

Motet blir klart på hösten 1970.



Som förbindelse mellan Distansgatan och Fröfastegatan byggs en bro för gång- och cykeltrafik. Säröbussarna och spårvagnslinje 1 får hållplatser vid Distansgatan i anslutning till denna bro.



Spårvagnslinje 1
får hållplats
vid trafikplatsen.

Säröbussarna får hållplatser vid
Marklandsgatan–Högsboleden.
Hållplatsen för buss 84
(Marklandsgatan – Högsbohöjd)
blir oförändrad.

Gångförbindelse
under Högsboleden
till spårvagn och buss.

FRÖULLSGATAN HÖGSBOMOTET

Sommaren 1969

Vid Tunnlandsgatan kommer det att bli broar över Dag Hammarskjöldsleden. För att dessa skall kunna byggas måste södergående trafik flyttas till ett provisoriskt läge. Detta sker sommaren 1969.

Vintern/våren 1970

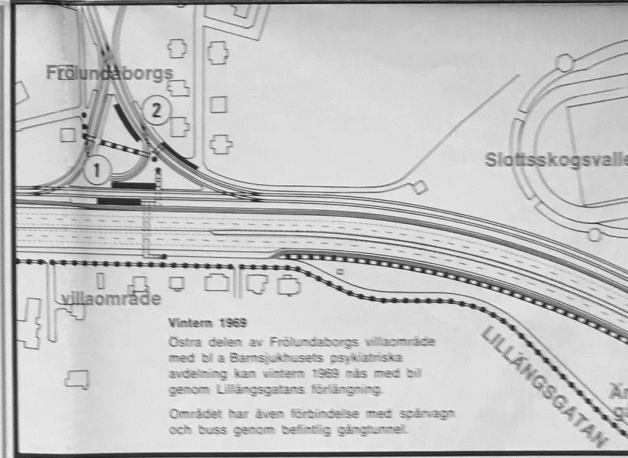
Broarna öppnas för trafik i början av 1970 och den tidigare anslutningen till Marklandsgatan slopas. Motet får då också förbindelse med Högsbo industriområde via Fröullsgatan.

I detta skede byggs av- och påfarterna som skall ansluta Dag Hammarskjöldsleden med Högsboleden. Dessa får två körfält i vardera riktningen. Anslutningen ger direktförbindelse med Alvsborgsbron.

Trafik från Tunnlandsgatan och Fröullsgatan söder ut ansluts i Flatåsmotet.

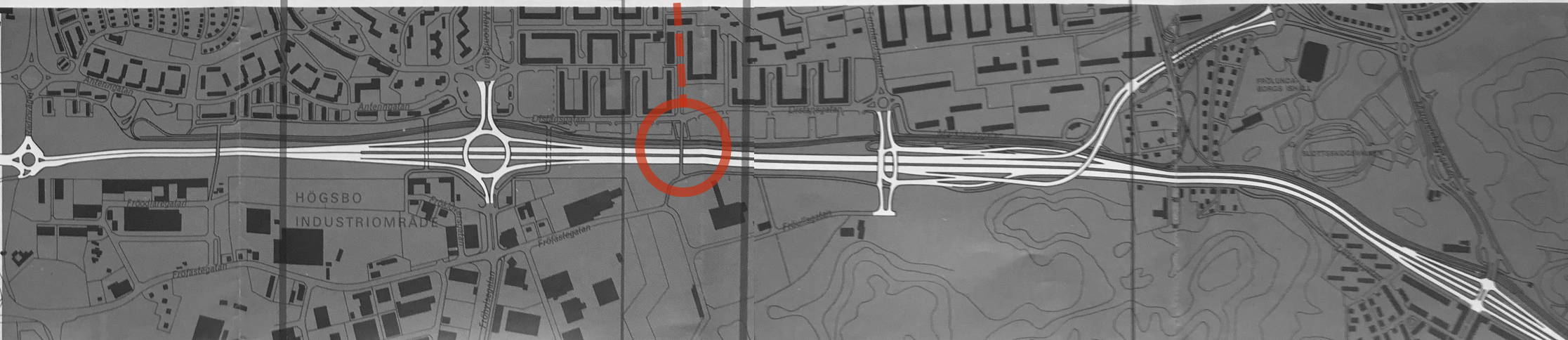
Hösten 1970

Hela trafikplatsen blir klar hösten 1970, då också övriga delar av leden är färdigbyggda.

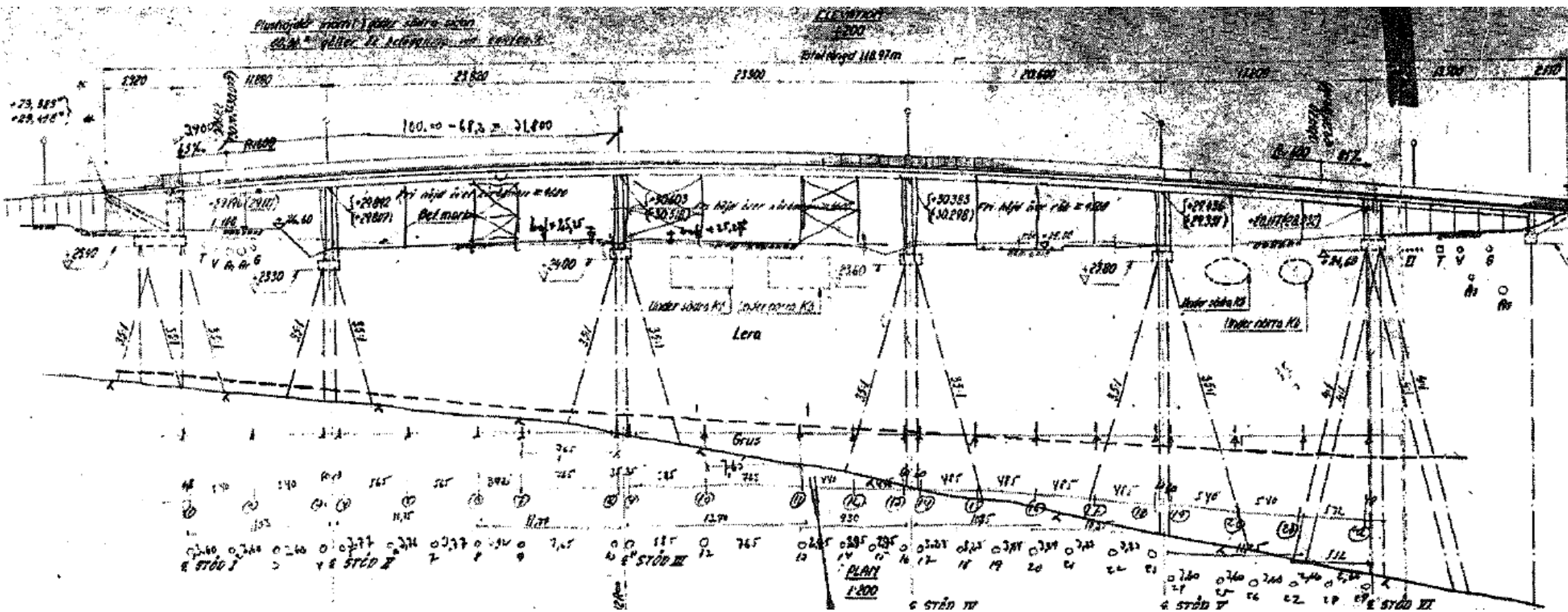


Vintern 1969

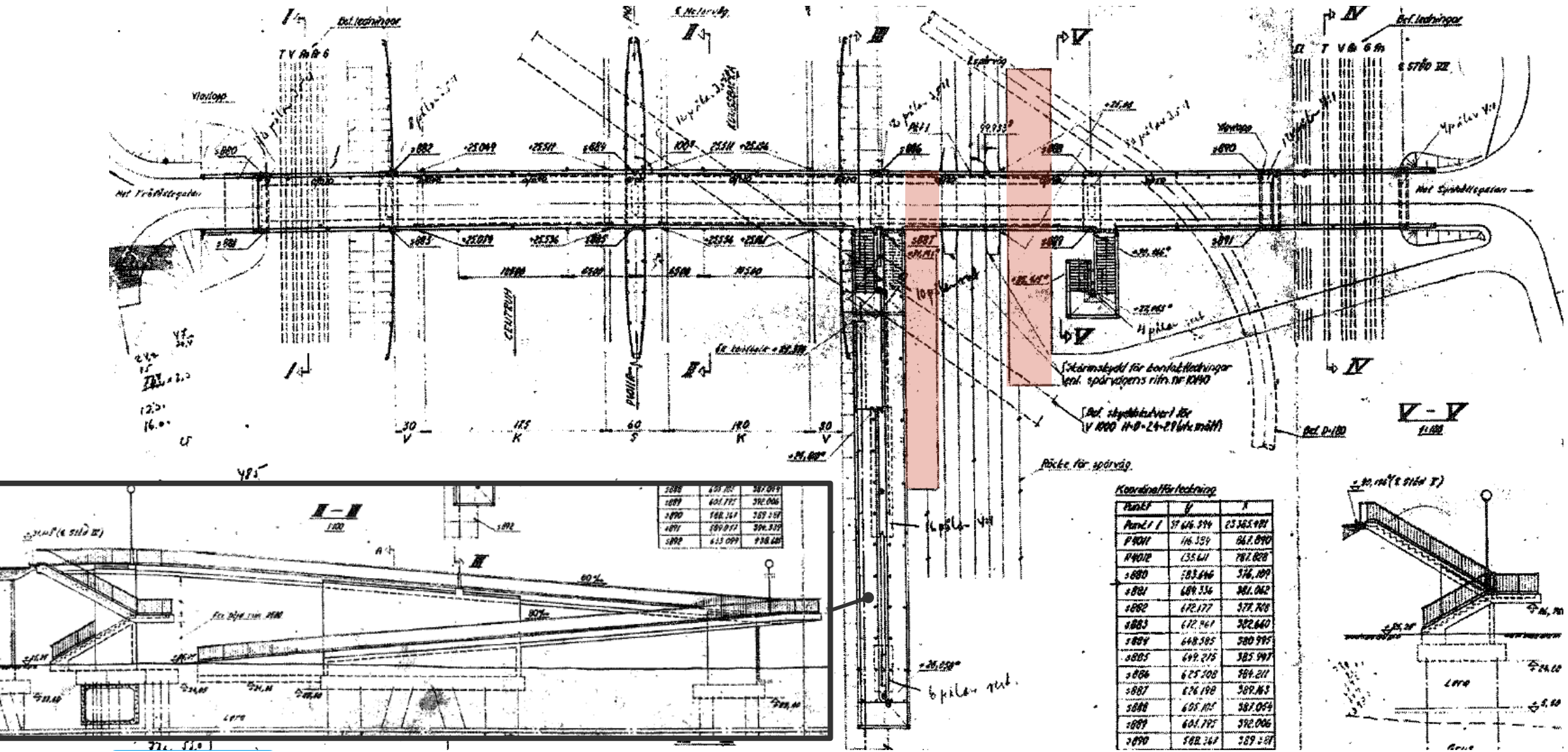
Östra delen av Frölundaborgs villaområde med bl a Barnsjukhusets psykiatriska avdelning kan vintern 1969 nås med bil genom Lillångsgatans förlängning. Området har även förbindelse med spårvagn och buss genom befintlig gångtunnel.



GC-BRO, SYNHÅLLSGATAN (I HÖJD MED FLATÅS TORG)



GC-BRO, SYNHÅLLSGATAN – PLAN MED HÅLLPLATS





Dag Hammarskjöldsleden

Utbyggnad 1969–70

Sträckan Frölundaborg till Radiovägen byggs ut med planskilda korsningar. Hela sträckan blir belyst. För gång- och cykeltrafiken, som hänvisas till lokalgatunätet, ordnas tunnlar och broar för säker korsning av leden. Även spårvagns- och buss-trafiken förbättras i samband med ledens färdigställande.

Några ungefärliga data
— för Er som är intresserad:

Kostnad	33 mkr
Jordschaktning	230 000 kbm
Bergsprängning	11 000 kbm
Betongpåning	45 000 m
Träpåning	45 000 m
Körbanor	80 000 kvm
Gång- och cykelbanor	20 000 kvm
15 broar och tunnlar	8 000 kvm

Teckenförklaring:

- Gångvägar
- Cykelvägar
- 1 2 Hållplats för spårvagn
- 84 96 Hållplats för buss (Göteborgs Spårvägar)
- TGS Hållplats för buss (Trafik AB Göteborg – Särö)

1970

kommer Dag Hammarskjöldsleden att ha fyra genomgående körfält. Korsningarna norr om Radiovägen blir planskilda.

Korsningen Dag Hammarskjöldsleden — Radiovägen

I denna cirkulationsplats görs vissa arbeten, som kommer att underlätta framkomligheten för gång- och cykeltrafiken. Här finns också hållplatser för Säröbussarna.

anslutning till
Gamla Särövägen

Säröbussarna och spårvagns-
linje 1 får hållplats i anslutning
till gång- och cykeltunnel
vid Antenngatan.

FLATÅSMOTET

Sommaren 1969

Här blir det en större trafikomläggning sommaren 1969. Då kommer den genomgående trafiken att ledas över provisoriskt utbyggda sidovägar. De får två körfält i vardera riktningen. Efter omläggningen görs urschaktningarna för huvudkörbanorna och broarna i motet byggs. I detta skede färdigställs även gång- och cykeltunnlar på båda sidor om motet.

Sommaren 1970

Nästa större trafikomläggning sker sommaren 1970. Då öppnas huvudkörbanorna. De provisoriska sidovägarna utbyggs till av- och påfartsvägar och ansluts till broarna i motet.

Hösten 1970

Motet blir klart på hösten 1970.

Spårvagnslinje 1
får hållplats
vid trafikplatsen.

Säröbussarna får hållplatser vid
Marklandsgatan–Högsboleden.
Hållplatsen för buss 84
(Marklandsgatan – Högsbohöjd)
blir oförändrad.

Gångförbindelse
under Högsboleden
till spårvagn och buss.

HÖGSBOMOTET

Sommaren 1969

Vid Tunnlandsgatan kommer det att bli broar över Dag Hammarskjöldsleden. För att dessa skall kunna byggas måste södergående trafik flyttas till ett provisoriskt läge. Detta sker sommaren 1969.

Vintern/våren 1970

Broarna öppnas för trafik i början av 1970 och den tidigare anslutningen till Marklandsgatan slopas. Motet får då också förbindelse med Högsbo industriområde via Fröllsgatan.

I detta skede byggs av- och påfarterna som skall ansluta Dag Hammarskjöldsleden med Högsboleden. Dessa får två körfält i vardera riktningen. Anslutningen ger direktförbindelse med Älvsborgsbron.

Trafik från Tunnlandsgatan och Fröllsgatan söder ut ansluts i Flatåsmotet.

Hösten 1970

Hela trafikplatsen blir klar hösten 1970, då också övriga delar av leden är färdigbyggda.

Frölundaborgs

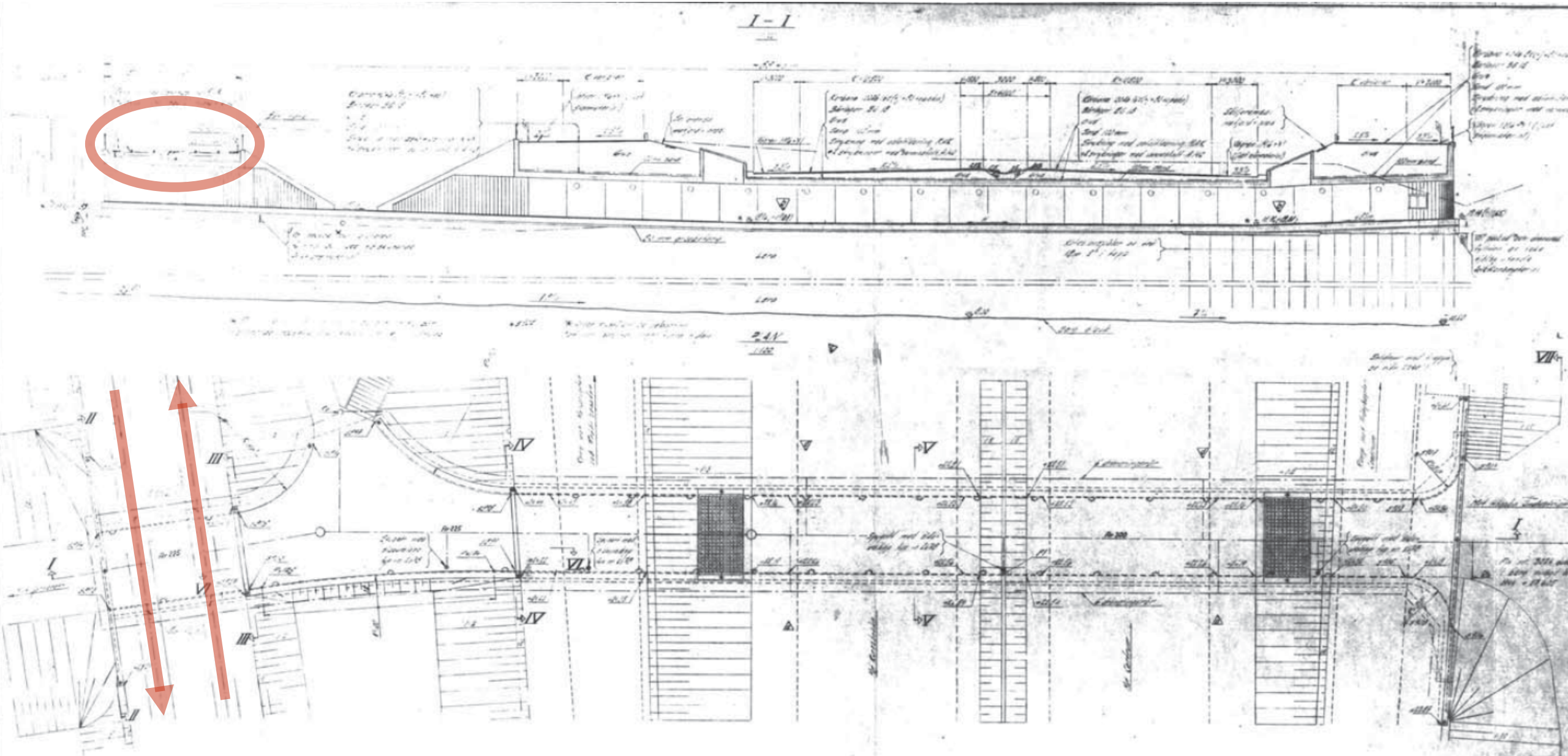
Slottsskogsvägen

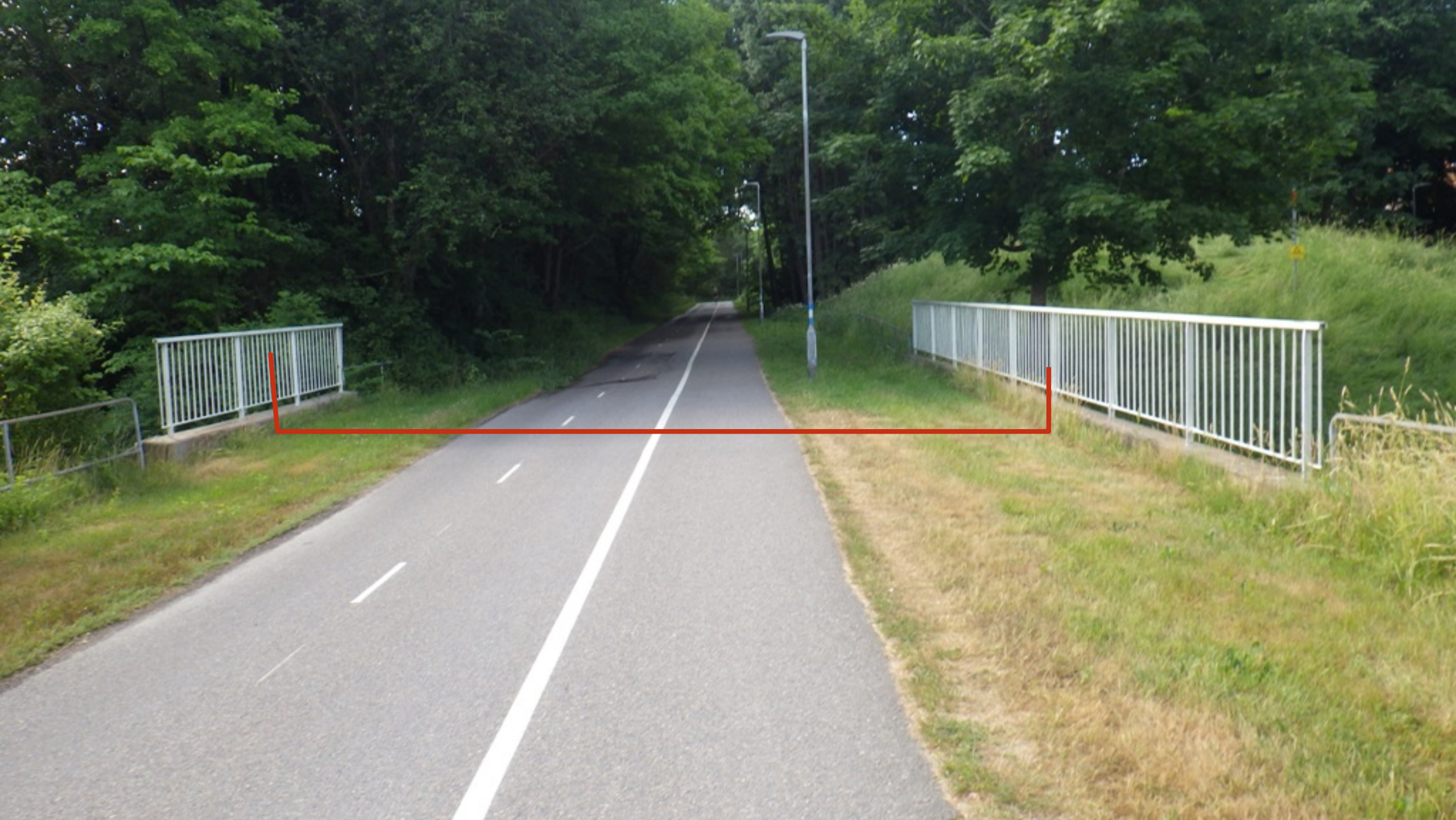
villaområde

Vintern 1969

Östra delen av Frölundaborgs villaområde med bl a Barnsjukhusets psykiatriska avdelning kan vintern 1969 nås med bil genom Lillångsgatans förlängning. Området har även förbindelse med spårvagn och buss genom befintlig gångtunnel.

RADIOTORGET – GÅNGPASSAGE OCH HÅLLPLATS

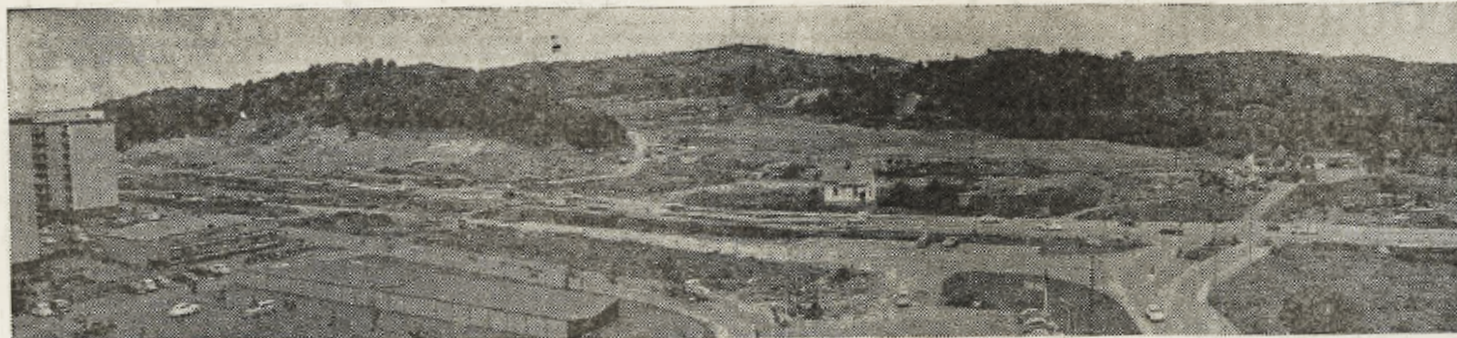






• 5/9-63

Utbyggnaden av Dag Hammarskjölds väg igång



Älvlederna slukar de statliga medlen Vägprojekt får vila

Det råder ännu pionjäranda i »vilda västern» Västra Frölunda i Göteborg. Nu tas det krafttag för att skapa en stadsmotorväg av Dag Hammarskjölds väg. Den snabbt växande ytterstadsdelen, som snart skall ha bortåt 100.000 invånare, ställer allt större krav på trafikleder. Dag Hammarskjölds väg är den livsnerv som sammanbinder Västra Frölunda med centrum. Trafiktrycket växer för varje dag och denna led är den enda som man just nu kan satsa på med statliga medel utöver de båda krävande storprojekten Tingstadsleden och Älvsborgsleden.

— De båda dyra älvlederna slukar så mycket pengar så det blir inte mycket över för de övriga viktiga projekt som vi planerar att sätta igång med, säger överingenjör Bertil Angerwall vid gatukontoret i Göteborg.

— Ungefär samtidigt med trafikutredningen om Dag Hammarskjölds väg presenterades en utredning om Partillevägen, vil-

— Vilken led utöver de nu nämnda tycks mest angelägen?

Marieholmsgatan byggs ut med kommunala medel

— Det gör utbyggnaden av Marieholmsgatan. Vi anser den faktiskt mer angelägen än Gamlestadsvägen. Marieholmsgatan

Nu är man i full färd med att bredda Dag Hammarskjölds väg. Här skall Tunnländsmotet ligga. Vi ser ruinerna av Högsbo gamla skyttepaviljong i högra delen av bilden. En provisorisk vägbana skall nu byggas öster om den nuvarande körbanan för att man skall komma åt att sänka denna vägbana.



För spårvägens räkning flyttar man nu Säröbanans räls ett femtiotal meter åt väster. Där spåren nu ligger skall biltrafiken på den utbyggda Dag Hammarskjölds väg susa fram.

fikleder med kommunala medel. Högsboleden. Vid Tunnländsmo-

Normalt utgår statsbidrag med 95 procent på större trafikfö-

Det måste göras är få. Tyvärr har skyttarna vid Högsbo fått ländsl

Etappvis utbyggnad av DH väg

Det var redan i slutet på 40-talet som de första planerna på en utbyggnad av Dag Hammarskjölds väg gjordes upp. 1949 kom den första utbyggnaden med enkel körbana. Trafikutvecklingen är ju emellertid enorm. 1963 passerade 23.600 bilar per genomsnittsdyn denna led, 1985 är vi uppe i ca 85.000 per dyn om prognoserna håller.

Utbyggnaden skall nu ske etappvis. Första etappen omfattar en fyrfilig led med planskilda korsningar vid Tunnländs- och Marconigatorna och planskild anslutning av Högsboleden. Man bygger för högertrafik men kan givetvis använda anläggningarna också före dagen H.

Det är främst korsningarna som hittills varit otillfredsställande utefter leden. Antalet olyckor har ökat oroväckande på senare år och särskilt olycksbelastande är korsningarna vid Tunnländsgatan och Marconigatan, korsningar som alltså skall bli planskilda.

- 18/9-64



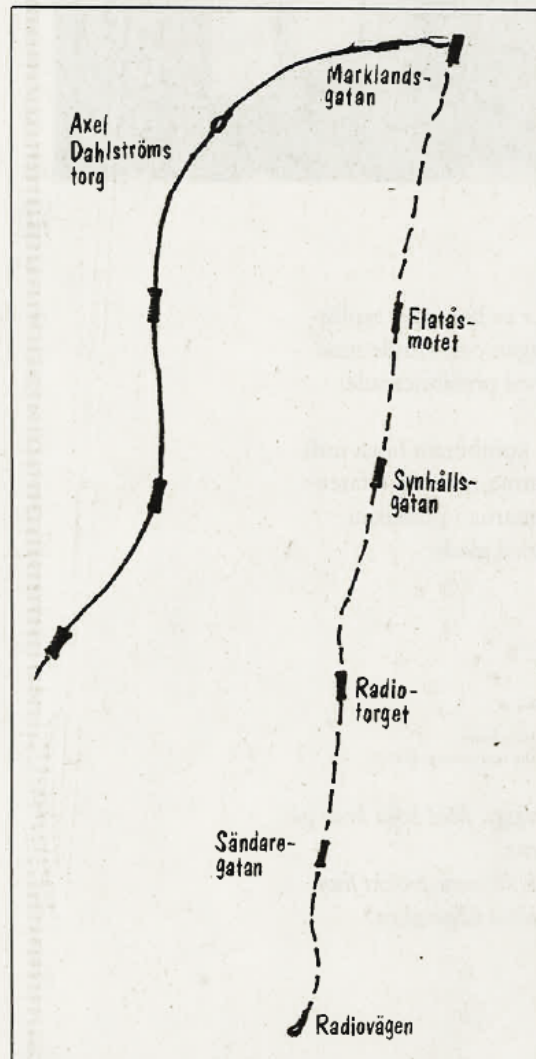


...25 år senare...

FÖRSTUDIE SBK 1989

- Artikel från
Arbetet 3/2-89

Ta vagnen till Askim!



• Alternativ I

□ Av LARS WENANDER
GÖTEBORG: En spårvägslinje till Askim med ungefär samma sträckning som gamla Säröbanan kan bli verklighet för cirka 150 miljoner kronor!

Hela sträckan omfattar Marklandsgatan – Askimskbadet, men en första etapp till Järnbrottsmotet kan bli aktuell och kombineras med en infartsparkering där.

Det framgår av en förstudie om spårväg till Askim som stadsbyggnadskontoret i Göteborg har gjort. Ner till Hovås och Billdal kommer man inte att nå eftersom

resandeunderlaget där bedöms som för litet.

Av planer på nya spårvägslinjer har man hunnit med spårväg till Backa, där projekteringsarbete pågår. För en tid sedan var en förstudie om spårväg till Partille klar och nu föreligger alltså också en studie om spårväg till Askim.

Planerna på nya spårvägslinjer ingår i Göteborgs strävan att förbättra kollektivtrafiken bland annat för att förbättra miljön och minska luftföroreningarna.

Någon utvärdering av konsekvenserna för miljön har ännu inte skett när det gäller förstudien av spårväg till Askim enligt de olika alternativ som studerats.

På sträckan Marklands-

gatan – Radiovägen (Järnbrottsmotet) är alternativet antingen en lokalspårväg med ett avstånd på 500–700 meter mellan hållplatserna och hållplatser vid Flatåsmotet, Synhällsgatan, Radiatorget och Sändaregatan mellan ändhållplatserna.

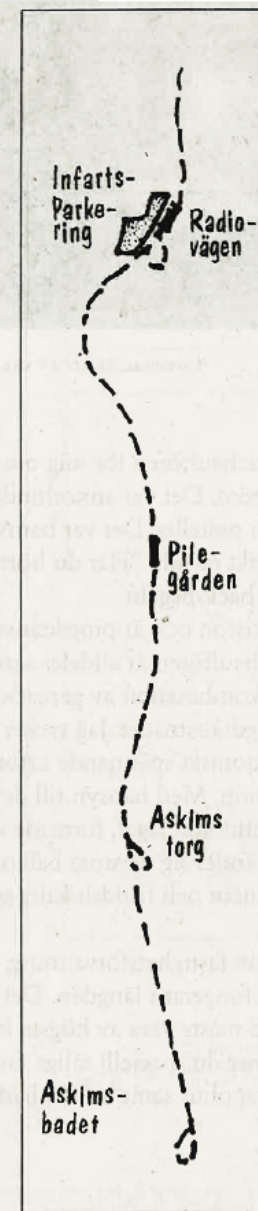
Snabblinje

Den andra varianten är en snabblinje som går direkt och som sedan kan förlängas ut till Askimskbadet. Det handlar om en sträcka på 5 km totalt för bilpendlare som ställer bilen och tar snabbspårvagn kan tjäna 10 minuter jämfört med dagens restid.

Det är ettans spårvagn som man tänker sig ska trafikera den nya spårvägen ut till Askim. Planerna omfattar en ny spårvagnsterminal vid Radiovägen och infartsparkeringen skulle kunna byggas ut i etapper beroende på hur stort behovet visar sig vara. Blir det spårväg så dras vissa busslinjer in.

I studien om spårväg presenteras också ett alternativ med nya miljövänliga bussar direkt från Särö, Billdal, Hovås, Askim och in till centrum. Det skulle bli billigare att finansiera och ge kortare restider för boende i Hovås och Billdal.

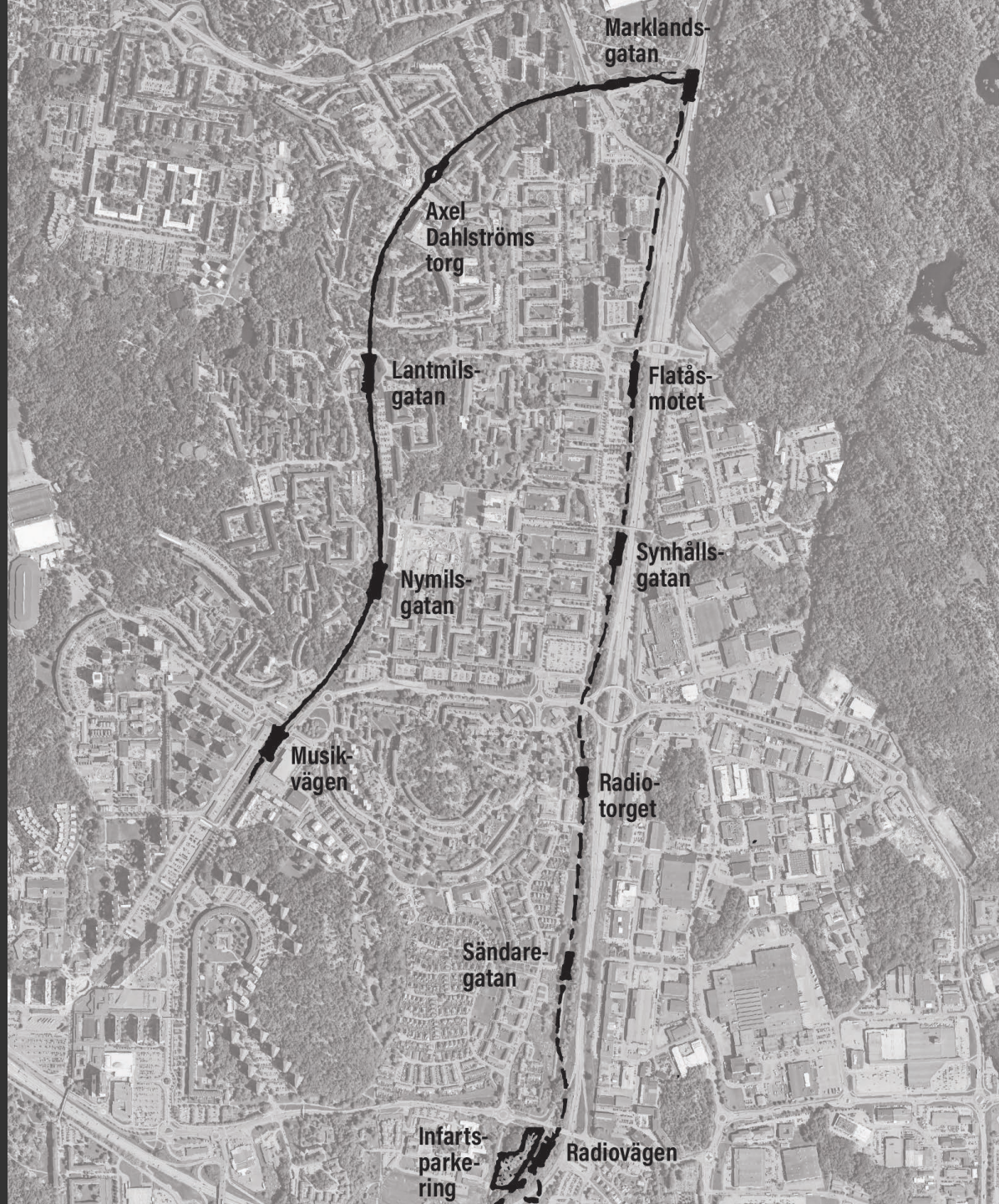
Utredningen om den nya spårvägslinjen ska nu behandlas i byggnadsnämnden och kommunstyrelsen. En ny större kommunal utredning om den framtida kollektivtrafiken i Göteborg ska göras och Askimstudien kommer att stoppas in som en del i denna.



• Alternativ II



• Ettans spårvagn är tänkt att trafikera den planerade linjen till Askim.

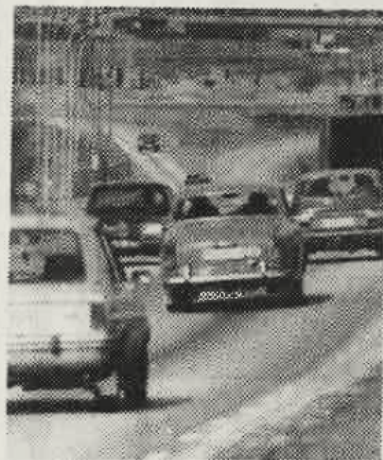


EFTERSPEL I

4/4/1991 (ARBETET)

Så lurar man miljövännerna

titta här alla ni som skrev på listorna då luftvärnen protesterade mot Säröleden för två år sedan. Kommer ni ihåg att det hela slutade med att några kommunpolitiker gjorde en kohandel med staten och pressade igenom det så kallade "Göteborgspaketet": En uppgörelse som innebar 4-filig Säröled i utbyte mot infartsparkering och spårväg till Järnbrott.



● Säröleden byggs ut, men inte spårvägen.

Vi i Linnéstadens luftvärn var skeptiska, men gladde oss i alla fall åt spårvägen och hoppades den skulle minska trycket mot vår stadsdel där många gator är klassade som sanitär olägenhet p g a biltrafiken.

Som de flesta har märkt har det grävts på Säröleden sedan i höstas. Eftersom vi inte sett till några som jobbat med spårvägen har vi ringt och frågat politiker och tjänstemän på kommunen vad som händer. I november fick vi veta av Göran Johanssons sekreterare att allt ska byggas enligt planen. Då inget hänt ännu har vi ringt igen. Men ingen kan eller vill svara, vi skickas bara från kontor till kontor. Nu har

vi dock fått besked från trafikkontoret. Planerna har lagts på is på obestämd tid. Andra spårsträckor ska prioriteras, tex den till Backa.

Morot

Men kära nån! Det är klart att Backa ska ha sin spårväg! Men inte för pengarna som var avsedda för spårvägen till Järnbrott och som var en förutsättning för att bygga ut Säröleden. Eller var det kanske tänkt så från början? "Vi slänger en liten kollektivmorot till miljöopinionen så vi kan bygga våra motorvägar. Sedan kan man ju tänka om, och kalla det politisk prioritering.

Det blir väl detsamma med "Adhelsonpaketet": "Vi bygger ut en ny E6:a, lägger på lite kollektivtrafik och kallar det miljö-satsning. Sedan kan vi ju fixa till det där med kollektivtrafiken när motorvägen är klar..."

Nej, politiker! Nu får ni stå för era löften! Vi vill se infartsparkering och spårväg till Järnbrott. Ni har ännu chansen att visa att ni menar något med alla miljöloften! I alla fall är det väl dags att putsa på miljöglorian inför höstens val?

Marie Trollvik
Linnéstadens luftvärn

EFTERSPEL II

31/8/1993 (ARBETET)

Efterlyser försvunnen spårvagn

Vart tog spårvagnen vägen?
Det undrar kommunstyrelseledamoten Roger Andréasson (v).

AV LASSE TAUBE-REIS / GÖTEBORG

● – 1991 skulle ett stort spårvagnsprojekt ha påbörjats i Göteborg. Det skulle bli snabbspårväg mellan Järnbrott och centrala staden.

– 1993 skulle det vara klart för invigning. Men bygget har aldrig påbörjats!

Roger Andréasson efterlyser

också den infartsparkering för 1 100 bilar som skulle byggas vid Järnbrott.

Undringarna och efterlysningen framförs i en interpellation till kommunfullmäktige.

Enligt Roger Andréasson ingick projektet med snabbspårvagn och infartsparkering

i en uppgörelse som träffades mellan Göteborgs kommun och staten.

Kommunen, företrädd av Göran Johansson (s), gick med på att huvudvägnätet förstatligades och att ett antal vägprojekt genomfördes.

350 MILJONER MOT 50

Detta mot att Göteborg fick en spårväg, infartsparkering och bussfilen på Dag Hammarskjöldsleden.

– För att staten skulle få

bygga ut bilismen för 350 miljoner, så skulle kommunen få 50 miljoner till miljön, skriver Roger Andréasson vidare.

Han vill nu att kommunstyrelsens nuvarande ordförande, Johnny Magnusson (m) reder ut begreppen:

När blir snabbspårvägen Järnbrott - centrala staden klar?

När blir infartsparkeringen verklighet?

Vart tog de 50 miljonerna för miljöinsatser vägen?

BRIST PÅ MEDEL

- Arbetet 15/5-91



● Claes Westberg är trafikdirektör i Göteborg med den föga avundsvärda uppgiften att få affärerna att gå ihop när de politiska viljorna drar åt olika håll. Foto: ERIK YNGVESSON

Han saknar 20 miljoner

Tufft år för trafikdirektören *Arbetet 15/5 1991*

□ Av LEIF ERIKSSON

GÖTEBORG: Det ska fan vara trafikdirektör i Göteborg.

Den tanken har möjligtvis slagit Claes Westberg som bara kan konstatera att det i år fattas minst 20 miljoner kronor för kollektivtrafiken i Göteborg. Nästa år går den back med 14 miljoner trots en rekordstor taxehöjning vid årsskiftet.

Därtill har stadens gator och broar fått förfalla under en rad av år. Underhållsnotan blir nu så dyr att det inte finns pengar till att öka kollektivtrafiken under de närmaste åren.

De bistra beskederna från trafikkontoret finns i förslaget till budget och verksamhetsplan 1992-94 som i långa stycken är en mycket dystert läsning.

Trafikkontoret ville få ordning på årets affärer genom att höja det röda månadskortet i Göteborg till 240 kronor från 1 augusti. Men det lade politiker i trafikinämnden på is eftersom socialdemokraterna och vänsterpartiet utlovade 50 friska miljoner till kollektivtrafiken i sin tilläggsbudget.

Nu är den torpederad av uppgörelsen mellan de bürgerliga partierna och miljöpartiet som innebär utgifter på ytterligare 15 miljoner för att utreda ett helt nytt kollektivtrafiksystem. När trafikinämnden möts i morgon står taxehöjning från 1 augusti åter på dagordningen.

Går inte ihop

En annan variant finns i trafikkontorets budgetförslag som också ska behandlas i nämnden i mor-

gon. Det rekommenderar att månadskortet i Göteborg höjs med hela 26 procent till 265 kronor från årsskiftet. Det röda lågpriskortet åker upp till 175 kronor och det röda rabattkortet ska kosta samma 500 kronor mot 350 idag.

Magnetkortet som ersätter kupongerna höjs också och det ska kosta en slant extra att åka med GL:s expressbussar i Göteborg.

Men ändå går inte affärerna ihop nästa år. Det fattas sammanlagt 30 miljoner kronor. Trafikkontoret konstaterar att det kan grejas genom att höja taxan ytterligare 15-20 procent eller minska turtätheten från tio till tolv minuter.

Mycket nerslitna

Underhållet av stadens gator, broar och banvallar

har släpat efter under hela 1980-talet.

— Anläggningarna är nu mycket nerslitna.

Trafikkontoret beräknar att det handlar om en sammanlagd eftersläpning av underhållet på 300-400 miljoner kronor.

— För år 1991 saknas cirka 60-70 miljoner och för 1992 med anvisade ramar saknas cirka 100 miljoner kronor.

Och det blir inga extra pengar från kommunens centrala kassakista. Det har klargjorts med all önskvärd tydlighet.

Underhållsekvationen har hittills nödortfäst gått ihop genom att pengar till underhållet har tagits från investeringsanslaget. Men det blir en ond cirkel och i slutändan blir det ingenting över till nyinvesteringar i kollektivtrafiken trots alla utfästelser av miljöivriga politiker.

ANDRA STRÅK PRIORITERAS

- GP 25/1-90

Spår för Göteborg

En första lägesrapport från den projektgrupp som utreder Göteborgs framtida kollektivtrafik har sett dagens ljus. Den antyder inga revolutionerande storsverk och håller överorden kort. Kostnaderna för varje godtagbart projekt är ju astronomiska.

Lapptäcke

Det vill mycket till för att kunna förvandla Göteborgs överåriga lapptäcke till kollektivtrafiksystem till ett konkurrenskraftigt och miljövänligt alternativ till bilen.

Försiktigtvis sägs heller ingenting om finansiering. Att kommunen skall kunna klara den inom ordinarie budgetramar är otänkbart. Det måste andra resurser till.

Det aktualiserar återigen de miljarder av göteborgarnas företagsskatt som staten tagit sig rätten att själv förfoga över. Det enda moraliskt rimliga vore att sätta in de pengarna i projekt som förbättrar göteborgarnas livskvalitet. Det gör en rätt uppbyggd och därmed konkurrenskraftig kollektivtrafik.

Projektgruppen har graderat sina förslag efter angelägenhet. Det innebär att tidigare prioriterade förslag om spårväg till Backa och till Askim via ett till infartsparkering omvandlat Järnbrottsmot får vika för en snabbutbyggd ringlinje i centrum.

En angelägenhetsgradering av projekten emellan kan onekligen vara diskutabel. Men den demonstrerar också en flexibi-



Bild: BENGT MAGNUZON

Nu är det dags för Göteborg att reda upp sitt lapptäcke till kollektivtrafiksystem. Mycket intressant kan hittas i den första rapporten från den projektgrupp som utreder stadens framtida kollektivtrafik.

litet och öppenhet för nya infallsvinklar som ökar förhoppningarna om en hygglig slutprodukt.

Dagens huvudtanke är en utbyggd ringlinje inom det gamla systemet, svarande mot den centrala stadens behov. Från den byggs komplementsystem baserade på ny automatiserad teknik. En spårvagnslinje Brunnsparken — Järntorget — Linnéplatsen — Sahlgrenska — Korsvägen — Drottningtorget klar 1997 — förhoppningsvis. Automatiska system i kombina-

tion med så kallade duobussar för övrigt.

Det stomsystem för en Göteborgsanpassad kollektivtrafik som skissats efter de riktlinjerna är ingen dålig summering och koncentration av de många utvecklingsidéer och hugskott som lanserats i miljödebatten kölvatten. Varför inte bestämma sig för det och sätta igång med projektering med det snaraste? Skall Göteborg klara sina trafikproblem finns inga tidsmarginaler att spela med.

50 ÅR MED PLANSKILDHET

"BROAR ÖVER SPÅRVÄG"

Att arbetet utförts enligt
denna ritning intygas:
GÖTEBORG den 2. 11. 1970
E. Åslund
E. Åslund
Byggnadskontrollant vid
Göteborgs stads gatukontor

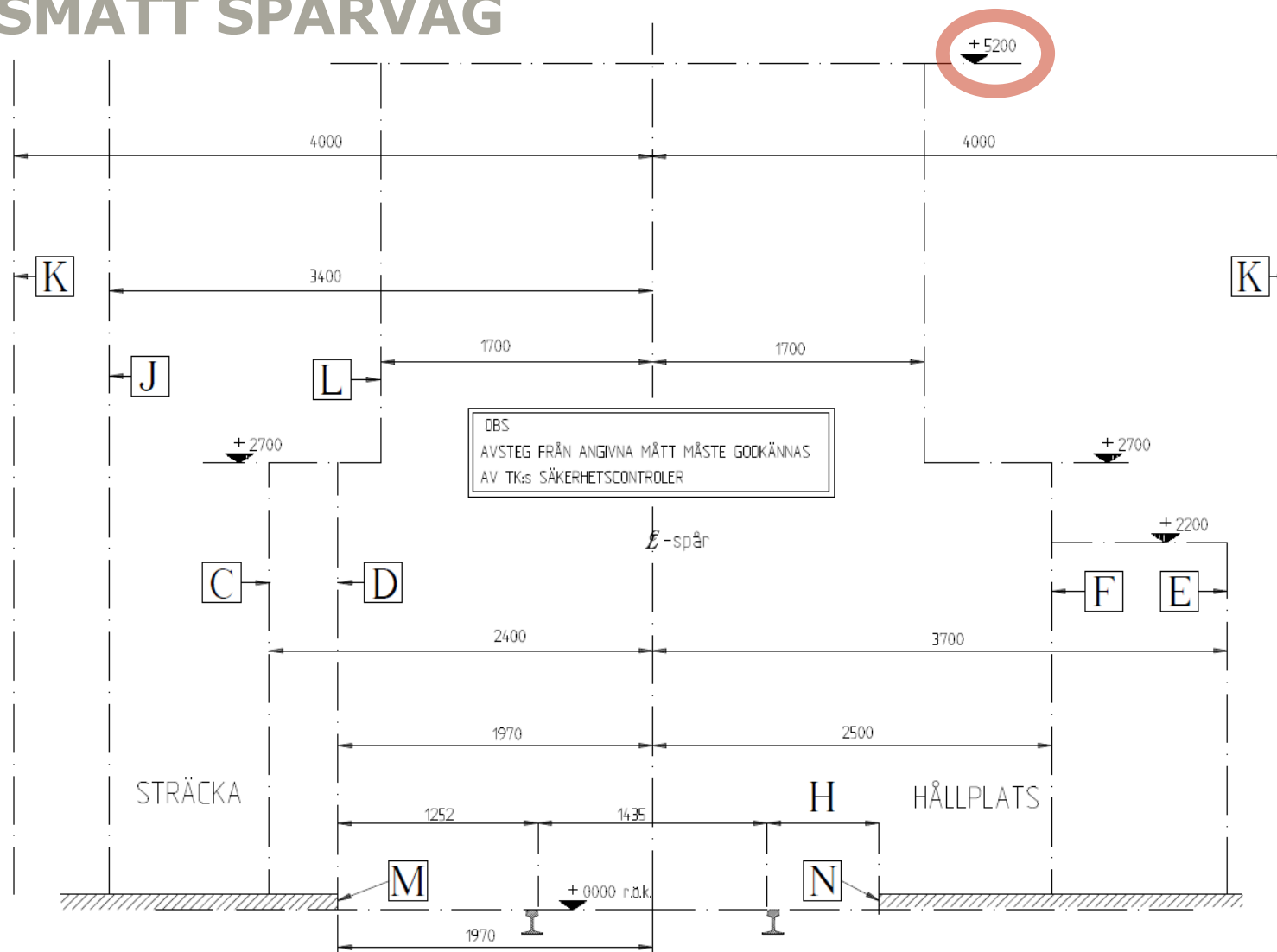
Dag Hammarskjölds-väg. Hm 6 Hm 8
Broar över spårväg vid Högsbo motet,
i Göteborg i väg 158 (rampväg)
Kungsbacka - Åstorp - Göteborg
Göteborgs och Bohus län

Sammanställning

UPPRÄTTAD FÖR	<u>GÖTEBORGS STADS GATUKONTOR</u>		
RITAD	<u>I. Limari</u>	ITT	SKALA
KONSTR	<u>B.B/P.B.</u>	<u>420073</u>	<u>1:100, 1:200</u>
HANDL	<u>R. Wilson</u>		
KM KJESSLÉN & MANNERSTRÅLE AB KORSGATAN 7 • GÖTEBORG • TEL 031 174340			

VAD HAR VI ATT HÄMTA FRÅN TIDIGARE PLANER?

- Utgör en bakgrund för vårt arbete, där vi ingår i en historisk kontinuitet.
Överflyttning av biltrafik till effektiv kollektivtrafik har varit en (orealiserad) målsättning länge. Boulevardtanken är ny, men inte spår från Marklandsgatan till Järnbrott och vidare söderut.
- Förståelse för varför trafiklösningar vid korsningar och passager ser ut som de gör.
Har utformats i detalj med tanke på spårväg som inte blev av.
- Många investeringar (och utredningar) har redan gjorts.
Flytt av spår (60-tal), anpassning av trafikplatser (70-tal), förstudie SBK (80-tal).
- En bättre bild av varför tidigare spårvägsplaner lades ner kan vara av värde.
Som del av kartläggningen av risker för genomförande av boulevard med spår.
- Om boulevard med spår inte blir möjligt kan det finnas ett alternativ.
Spårväg längs Säröbanan och förstudien från 1989 som reservlösning? Genomförbarheten behöver omprövas. Fri höjd vid korsningarna – annan kravbild idag? Gynnar befintliga boende och resande, men möjliggör inte samma förtätning inom området som en stadsboulevard.



TEKNISK HANDBOK FRI HÖJD

Tabell - fri höjd till hinder

Typ av bana/yta	Normal standard	Låg standard (minsta säkerhetsmått)	Vägmärken
	respektive Fritt mått under fast konstruktion (bro, balkong etc)		
Gångbana, gångväg	3,5 m ¹	2,5 m ² (2,2 m) ³	Se avsnitt 3OB Skyltsättning
Cykelbana Gång- och cykelbana Torg, vistelseytor mm (ytor som inte är allmänt trafikerade av bil/lastbil)	3,5 m ¹	2,5 m	
Körbana Torg, blandtrafikytor mm (ytor som kan vara allmänt trafikerade av bil/lastbil)	4,7 m ¹	4,6 m	
Spårväg	5,7 m ⁴	Specialstuderas	
Ridväg	3,5 m ¹	3,0 m	

Observera:

- 'Normal standard' används vid nyplanering/nybyggnad samt vid ombyggnad.
- 'Låg standard' avser avstegsmått vid åtgärder i befintliga, trånga miljöer.
- Alla ev. avsteg från normal standard görs enbart i samråd med TK:s utformningsansvariga, se 1C Kontaktlista, kompetens "Trafikutformning".
- Avsteg i både höjd- och sidoavstånd till hinder ska undvikas.
- För att klara samtliga typer av driftfordon behöver den hinderfria höjden vara min. 3,5 m.
- För vägmärken gäller särskilda regler - se vidare avsnitt 3MB Skyltsättning .

¹) Fritt mått under lägsta hinder monterat i konstruktion som belysning, utrustning, installationer mm.

²) Kan lokalt minskas till 2,2 m för vägmärke. I normalfall/nybyggnadsfall behövs då även ett visst minsta sidoavstånd. Se vidare tabeller för avstånd till sidohinder samt avsnitt 3OB Skyltsättning.

³) I befintliga miljöer kan det finnas utstickande/hängande hinder lägre än 2,2 m. Dessa ska märkas ut särskilt med t ex

kansten, pollare eller dylikt så att synskadade/blinda leds säkert förbi höjdbegränsningen.

Kontakt:
vidar.glette@ramboll.se