

**Orterna längs kusten närmast söder om Göteborg har endast väg och motorväg som förbindelse mot Göteborg. Det finns planer på att bygga ut Göteborg i denna riktning och i detta sammanhang även planer på att bygga järnväg eller snabbspårväg ut mot Särö och vidare mot Kungälv, se avsnittet ”Redan presenterade...” på sidan 2. Det finns ett mycket stort resandeunderlag redan idag, då orterna har vuxit kraftigt de senaste decennierna. Detta resandeunderlag kommer att bli ännu större i framtiden då det planeras att bygga ut orterna ännu mer.**

*Birger Tiberg är civilingenjör, CTH 1970, med järnvägsintresse sedan barnsben. Sedan 1980 är han bosatt i Schweiz. Efter sin pensionering engagerar han sig aktivt i svensk järnvägspolitik, bl.a. med flera konkreta förslag till hur trafiken skulle kunna återupptas på ett urval nedlagda banlinjer.*

Denna studie vill visa att utbyggnaden av spårbunden kollektivtrafik kan göras som snabbspårväg, i huvudsak på gamla banvallen. Kostnaden för en sådan utbyggnad kan reduceras betydligt, då banvallen finns kvar i nästan hela sin längd och endast lätta spårvagnar skall kunna köra på den. Studien vill belysa detta, genom uppskattning av resandeunderlaget, föreslå en linjedragning och till sist visa på en möjlig tidtabell. Speciellt när den planerade spårvägsförbindelsen genom Allén byggs, blir det ytterst intressant att återuppbygga en spårförbindelse till Särö, då en direkt anslutning ända till Drottningtorget och vidare t.ex. ut på Hisingen kan åstadkommas. Med en snabbspårväg till Särö fås också vinster för miljön, hälsan och klimatet.

På sidorna 15-17 föreslås en förlängning av snabbspårvägen till Kungälv.

## Förhistoria

Åren 1903-1965 fanns en förortsbana, kallad [Säröbanan](#), från Göteborg söderut mot badorten Särö. Banan var enkelspårig, där det först kördes ångtåg och efter 1954 rälsbussar. Spårvidden var normalspår 1435 mm, d.v.s. samma som för spårvägen. Från och med 1962 körs på det nordligaste avsnittet spårvagnar, avsnittet byggdes för detta ändamål om till dubbelspår och elektrifierades. Från knutpunkten Marklandsgatan fortsätter spårvagnarna västerut till Frölunda-Tynnered. På avsnittet Linnéplatsen – Marklandsgatan kördes alltså jämte spårvagnar även Säröbanans tåg tills att denna bana lades ner 1965. Banvallen söder om Marklandsgatan blev sedan cykelbana. Endast kortare avsnitt av banvallen används numera till andra ändamål än cykelbana, som landsväg, trafikplats och bebyggelse.

|            |                        |
|------------|------------------------|
| jarnvag.ch | Snabbspårväg till Särö |
|------------|------------------------|

### Dagens situation

Det går två expressbusslinjer längs f.d. Säröbanan, [BLÅ express](#) ut till Kullavik och Särö och [ROSA express](#) ut till Askim och Billdal, och dessutom linje 82 till Askim och Brottkärr. Blå express går varannan tur till Kullavik och varannan till Särö, som mest tolv bussar per timme kl. 8-9 M-F in till Göteborg. Restid Särö-Linnéplatsen enligt tidtabellen 30 min. Rosa express kör som mest tolv bussar per timme M-F kl. 6.30-9.30 in till Göteborg, restid 32 min enligt tidtabellen Billdal-Linnéplatsen. Vid trafikstockning blir det naturligtvis längre restid i båda förbindelserna.

Ut till Särö finns motortrafikled med anslutningar till orterna längs kusten.

Enligt Vägtrafikstatistik körs 12 150 bilar per dygn till och från Hovås och Billdal,

13 060 till och från Lindås och Kullavik, samt

6 500 till och från Malevik, Bukärr och Särö.

Restider med bil: Billdal-Linnéplatsen 18 min (eniro.se) - 20 min (hitta.se)

Särö-Linnéplatsen 25 min (eniro.se) – 28 min (hitta.se)

Som nämnts ovan finns nästan hela banvallen till Säröbanan kvar, numera som cykelled.

### Redan presenterade förslag för ny järnväg Göteborg – Särö:

Idéstudie Spår 2050 från Banverket, daterad 2006: "Framtida tågssystem och bebyggelsestruktur i en långsiktig hållbar region kring Göteborg". I denna studie föreslås på sidan 40-41 en komplett ny bana med dubbelspår från Göteborg via Särö till Kungsbacka, citat: "*En ny Kungsbackapendel eller snabbspårväg utmed Särövägen medger tillväxt av tätorter utmed kusten samt nya stationer vid målpunkter i Göteborg.*"

Fördjudad översiktsplan från 1996 för södra Askim, antagen 2011, handlar om möjlighet till bostadsbyggande i Södra Askim. Citat från sidan 4: "*Fastighetskontorets investeringsanalyser för planområdet klargör att utbyggnaden kräver stora infrastruktursatsningar, främst i form av kraftfull kollektivtrafik.*" Intressant är kartan på sidan 6 som visar en expressbuss-/järnvägssträckning, som i stort följer förslaget som presenteras i denna studie.

### Kommentarer till dessa två förslag

Det är tyvärr inte beskrivet hur banan skall byggas inom Göteborg och om den skall anslutas till den planerade Västlänken, om denna kommer att byggas. Så som Västlänken är projekterad kommer den dock att vara fullt utnyttjad redan från början, så ytterligare tåg till och från Särö får inte plats, citat ur en studie 2016 från Trivector på uppdrag av Göteborgs stad: "*Västlänken kan inte ta emot mer trafik än den tågtrafik som redan är inplanerad. Det är inte rimligt att minska antalet tåg genom Västlänken för att istället utnyttja tåglägena för spårvagnstrafik då ett tåg kan ta många fler resenärer än en spårvagn.*"

Även om det i denna utredning presenterade förslaget kräver en del större utbyggnader, som två tunnlar, en längre bro och på avsnittet Marklandsgatan-Linnéplatsen utbyggnad till 4 spår, torde förslaget vara enklare att realisera än de ovan nämnda. Viktigt är också att snabbspårvagnarna kan fortsätta som spårvagn in till centrum och vidare, t.ex. ut på Hisingen. En sådan lösning, kallad Duospårvagn eller "[Tram-Train](#)", finns på flera håll i Europa och har visat sig vara mycket framgångsrik. Detta då man kan resa vidare från förortsbanan direkt in på spårvagnsnätet i centrum utan att byta fordon. Staden [Karlsruhe](#) i Sydtykland var den första att använda denna princip. Även [Mulhouse](#) i Frankrike och [Århus](#) i Danmark har (eller skall få) en förortsbana som fortsätter in i staden som spårvagnslinje. Som visas i dokument som länkarna ovan hänvisar till, finns det numera ett större antal städer som använder denna modell.

|            |                        |
|------------|------------------------|
| jarnvag.ch | Snabbspårväg till Särö |
|------------|------------------------|

### Resandeunderlag

För beräkning av nödvändig kapacitet räknar jag med, över dygnet och veckan, största resandet per timme, d.v.s. morgon/kväll M-F. För beräkningen har använts vägtrafikstatistik (antaget 1.3 passagerare/bil) och busstidtabell, med förutsättningen att bussarna är boggibussar med 50 sittplatser per buss och att alla får sitta och att alla sittplatser upptagna. Vidare att alla bussresande och 30% av bilresande byter till snabbspårvagn.

Med dessa förutsättningar beräknades för en återuppbyggd Säröbana i högtrafik ca. 2 250 resande på sträckan till Billdal, ca. 1 050 på sträckan Billdal-Kullavik och ca. 400 på sträckan Kullavik-Särö, allt räknat per timme i högtrafik och beräknat för ena riktningen, Jag förutsätter att man kan köra dubbla trevagnarssätt, 200 sittpl. och 60 m längd. Det erfordras då i högtrafik, räknat i ena riktningen:

**Från Särö mot Kullavik två turer i timmen**

**Från Kullavik mot Billdal fem turer i timmen**

**Från Billdal mot Linnéplatsen elva turer i timmen**

Det finns alltså, med råge, ett tillräckligt stort resandeunderlag för att motivera en återuppbyggnad.

Ett stort resandeunderlag, om än inte lika stort som idag, fanns redan när Säröbanan lades ner. Man kan alltså fråga sig på vilka grunder nedläggningen gjordes 1965. Banan borde istället ha behållits och byggts ut. Som jämförelse behöll man Saltsjöbanan i Stockholm, med likartade förutsättningar.

### Föreslagen bansträckning

Resandeunderlaget visar att dubbelspår blir nödvändigt Marklandsgatan-Kullavik. Enkelspår räcker för avsnittet Kullavik – Särö Västerskog, dock bör plats reserveras för att senare kunna bygga ut Kullavik – Släp (Särö) till dubbelspår i samband med en förlängning av linjen till Kungsbacka.

För linjedragningen har kvarvarande banvall använts så långt detta är möjligt, kompletterad med nya dragningar där en bättre och direktare linjesträckning är fördelaktigare. Den kvarvarande banvallen används numera som cykelbana och även på några ställen som väg, båda kan flyttas åt sidan bredvid snabbspårvägen. En ombyggnad till snabbspårväg torde därför inte bli alltför kostsam. För utbyggnaden till dubbelspår mellan Marklandsgatan och Kullavik måste dock banvallen breddas för att kunna ta upp dubbelspår. Då det handlar om snabbspårväg är det lägre krav på bärigheten, varför kostnaden kan reduceras gentemot bygge för vanlig järnväg. När det gäller bärigheten är axeltrycket mycket lägre för spårvagnar, t.ex. har M31 max. 5.6 ton axeltryck att jämföras med järnvägens 22.5 ton. Som maximal lutning har 40 ‰ valts, som är föreskrivet vid nybygge av spårvägslinjer i Göteborg.

Under kartorna finns kommentarer. Detaljerade kartor för vissa avsnitt behandlas på sidorna 9-12.

|                   |                               |
|-------------------|-------------------------------|
| <b>jarnvag.ch</b> | <b>Snabbspårväg till Särö</b> |
|-------------------|-------------------------------|

### **Förlängning till Drottningtorget**

Det finns förslag på att bygga en ny spårvägssträckning mellan Järntorget och Drottningtorget, över eller under Allén. Om detta förverkligas, så uppstår en fin möjlighet att även kunna köra snabbspårvagnarna från Särö in till stadscentrum. Därigenom skulle en önskan som fanns vid planeringen av Säröbanan för över hundra år sedan gå i uppfyllelse, nämligen att leda in Säröbanans tåg ända in i stadscentrum och Centralstationen. Med detta skulle banan ut till Särö bli en mycket viktig transportled för Göteborg.

### **Kostnadsuppskattning**

Det är svårt att uppskatta kostnaden för att återuppbygga Säröbanan, nu som snabbspårväg. En fingervisning är dock en schablonkostnad på 15 milj. kr per km för att åter lägga ut enkelspårig järnväg på en bevarad banvall och förse med kontaktledning. Till detta kommer kostnader för några nybyggen, bredare banvall på större delen av sträckan och flyttning av cykelleden. Å andra sidan inverkar det positivt på kostnaden att banans bärighet för snabbspårväg kan göras lägre än för järnväg. Vidare kan banvallen göras något smalare för snabbspårväg. En grov uppskattning visar att 1-1½ miljard kr torde räcka för en återuppbyggd Säröbana, nu som snabbspårväg. Denna grova uppskattning måste dock verifieras genom en detaljerad kostnadsberäkning.

### **Positivt för miljö, folkhälsa och klimat**

Om bilister byter till snabbspårvagn får det naturligtvis en positiv inverkan på miljön genom minskade avgasutsläpp. Men det ger också en positiv inverkan på folkhälsan, genom att luften blir lite renare. En positiv inverkan på folkhälsan uppstår också genom att resande med kollektivtrafik rör sig mer än bilresande. Att även det senare gäller har visats i flera undersökningar.

Även på klimatet blir det en positiv effekt. Om 30% av de bilåkande byter till banan ut till Särö skulle minst 13 500 ton CO<sub>2</sub>-utsläpp sparas per år. Om hela 60 % byter blir naturligtvis klimatvinsten dubbelt så stor. Beräkningen gjord med medelvärdet 219 g CO<sub>2</sub>-utsläpp per personbil och km (källa: Naturvårdsverket). För beräkningen användes längden på körsträckorna mellan orterna längs kusten och Göteborgs centrum och för mängden biltrafik användes värden från Vägtrafikstatistik, se sidan 2 i denna studie.

|            |                        |
|------------|------------------------|
| jarnvag.ch | Snabbspårväg till Särö |
|------------|------------------------|

### Kartor med föreslagen linjedragning

På de följande sidorna visas ett förslag på hur en snabbspårväg kan byggas upp ut till Särö. Befintlig f.d. banvall används för större delen av sträckningen.

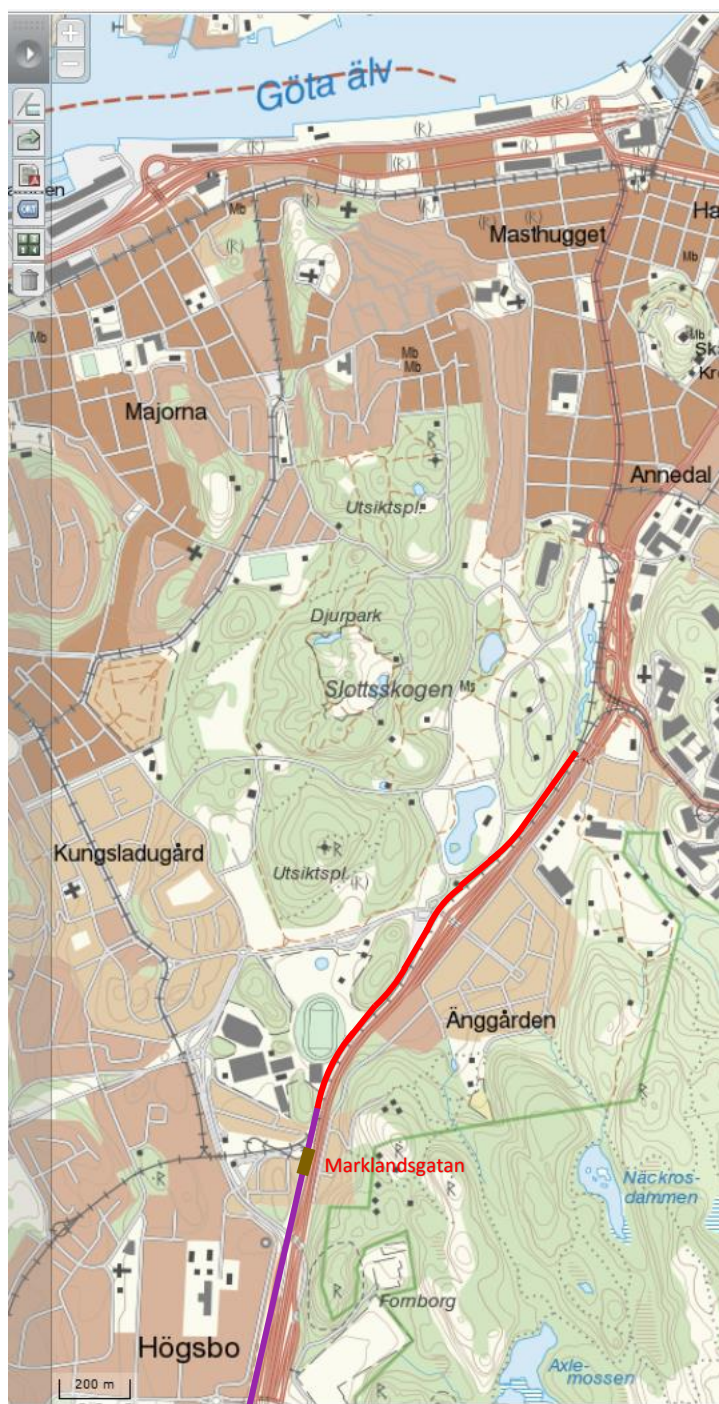
Kurvradierna har utsatts där den gamla banvallen används. De nya avsnitten byggs med kurvradier på minst 500 m.

#### Förklaringar:

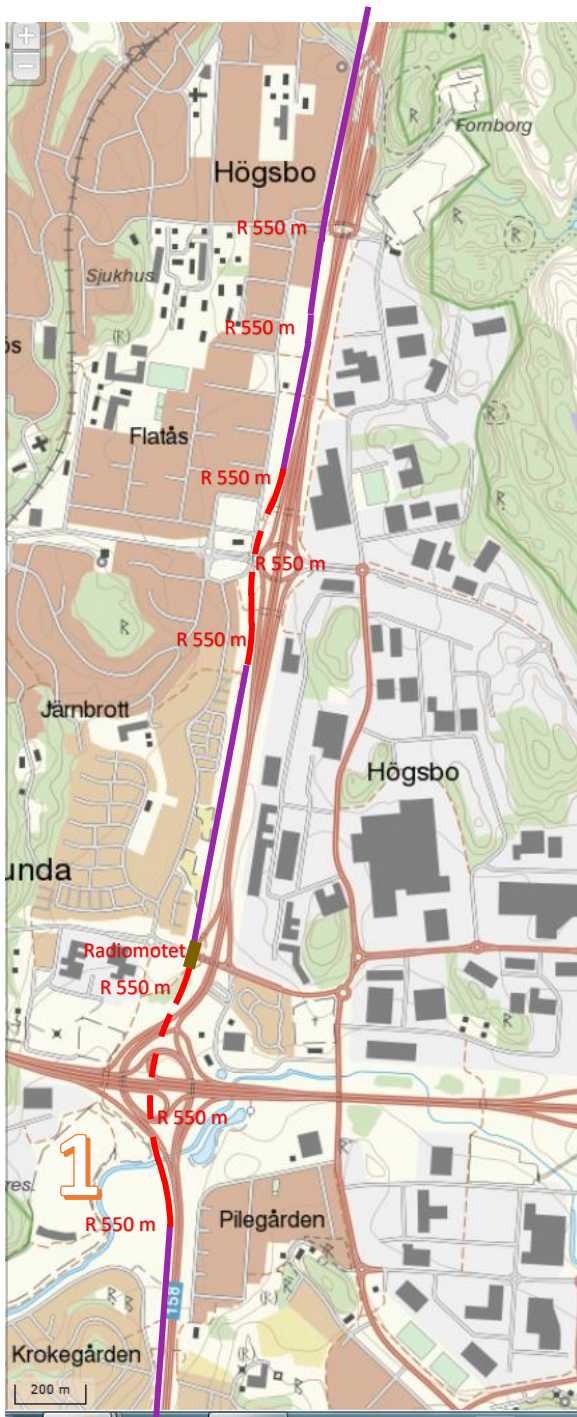
-  återuppbyggd linje på gamla banvallen
-  helt ny linje, eller utbyggnad till fyra spår
-  hållplats/station
-  bro
-  tunnel
-  banan lutar uppåt



## Avsnittet Göteborg - Askim



1 km



Kartor: Lantmäteriet

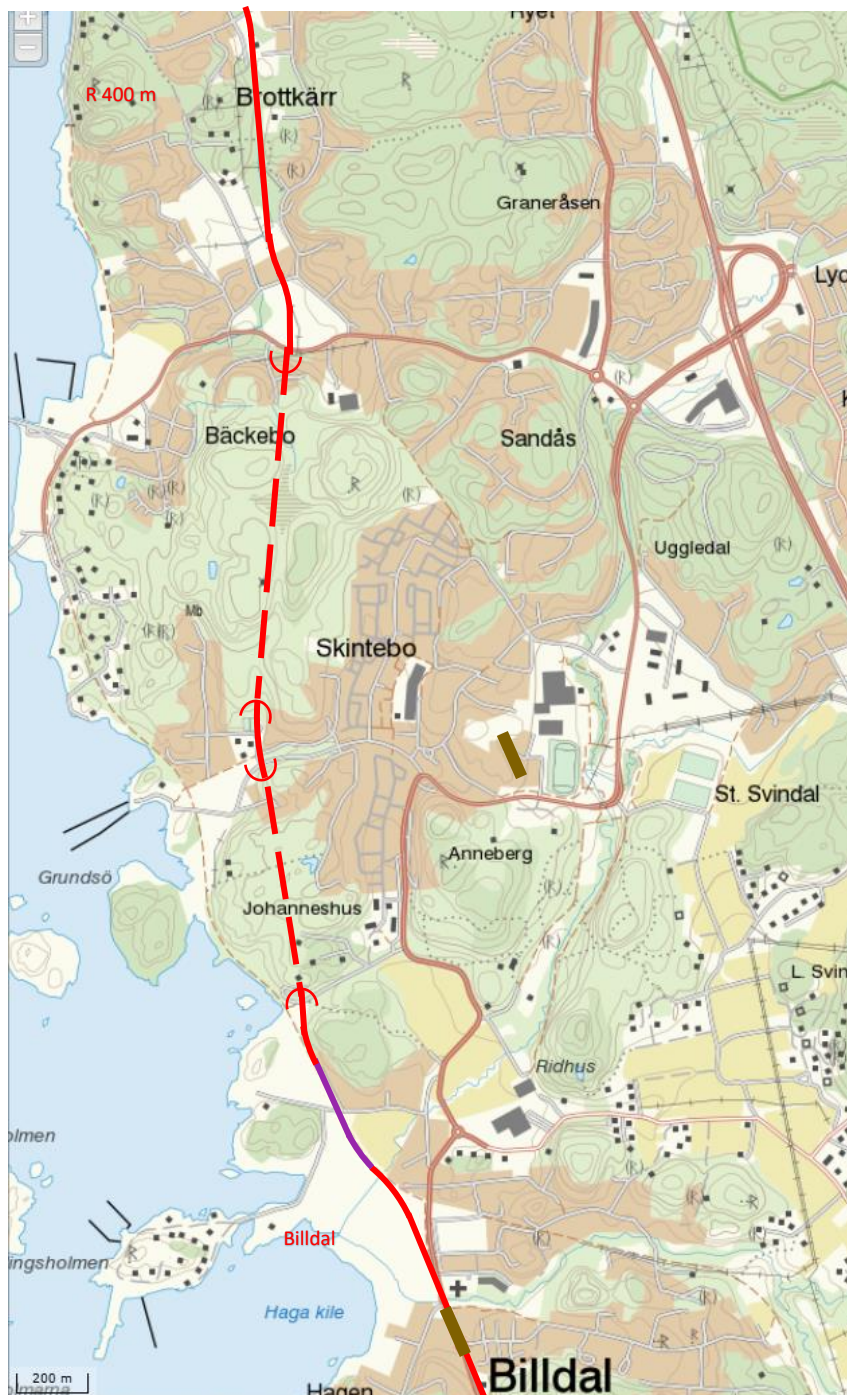
Vid 1 (Radiomotet) behövs tunnelavsnitt och bäcken måste troligen flyttas.



## Avsnittet Askim - Billdal



1 km

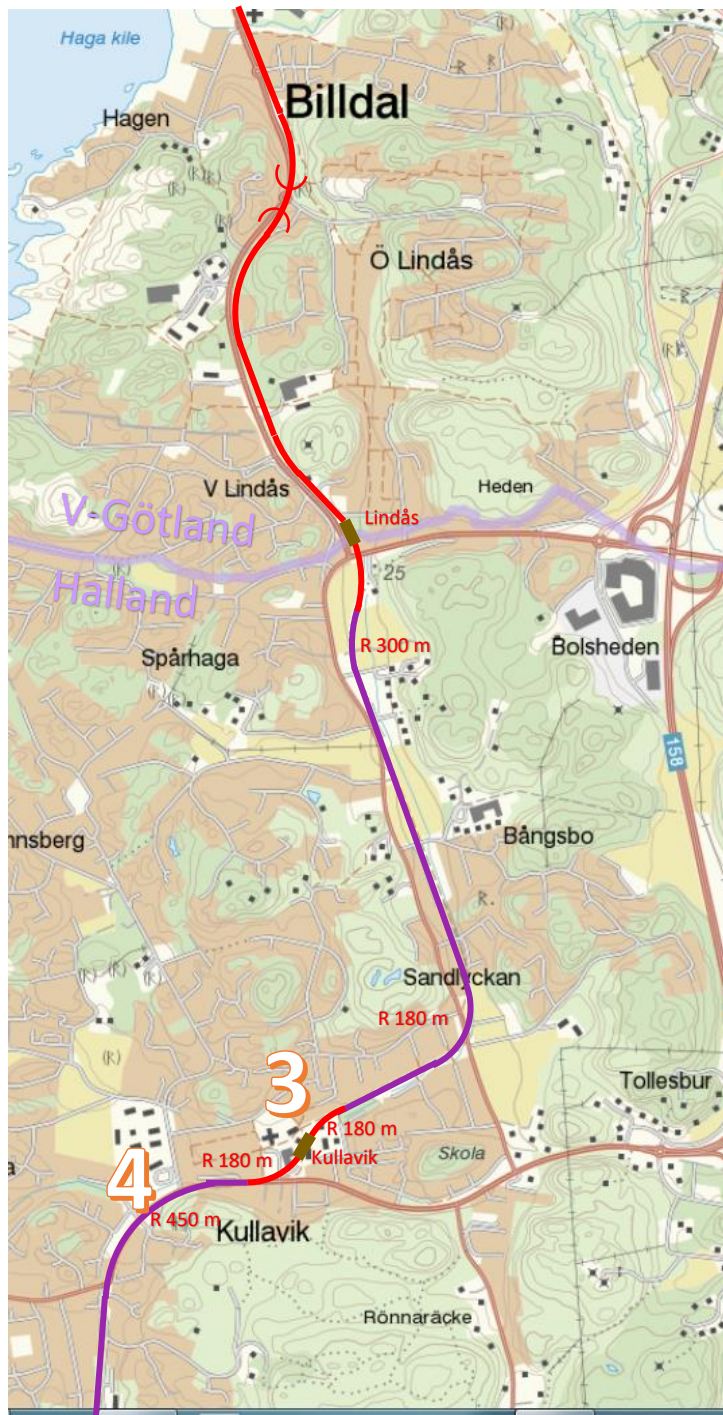


Kartor: Lantmäteriet

Vid 2 (Askim) är det byggt väg på 1 km av avsnittet



## Avsnittet Billdal - Särö



Kartor: Lantmäteriet

Vid 3 (Kullavik) är det byggt inköpscentrum m.m. på avsnittet, för detalj se kartan på sidan 12  
Vid 4 (Kullavik) är det byggt väg på ca. 400 m av avsnittet



|                   |                               |
|-------------------|-------------------------------|
| <b>jarnvag.ch</b> | <b>Snabbspårväg till Särö</b> |
|-------------------|-------------------------------|

På sidorna 10-12 presenteras detaljerade planer för tre avsnitt:

Avsnittet Linnéplatsen-Marklandsgatan, se sidan 10

Jag har ritat in en schematisk dragning för att få bättre översikt än om jag hade ritat in skalriktigt. Linjerna från Linnéplatsen och Sahlgrenska möts något söder om Linnéplatsen. Skillnaden i förslaget mot dagens läge är att spåret söderut från Sahlgrenska korsar över de andra på bro för att uppnå bättre kapacitet än i dagens plankorsning med växlar. Söder om detta byggs det ut till fyra spår för att få tillräcklig kapacitet. Detta behövs, då till dagens 4-5 spårvägslinjer även kommer snabbspårvagnarna till och från Särö. Fyra växelförbindelser tillåter byte mellan spåren.

På hållplatsen Botaniska ligger de yttre spåren vid plattform, de två inre är genomgångsspår. Nordost om Slottskogsvallen leder de yttre spåren under de andra inre, så att spåren kommer att ligga i två våningar. Detta för att spara plats då fyra spår i bredd + cykelväg inte får plats. Cykelvägen ligger intill och väster om spårvägen.

Vid hållplatsen Marklandsgatan leder de övre två spåren mot Särö rakt fram med cykelvägen intill på västra sidan. De undre två spåren viker av åt väster mot Frölunda. Bussfilerna från Marklandsgatan leder parallellt med spårvägen, under Säröbanan och upp mellan de båda körfälten på motortrafikleden, som de mynnar ut i.

Marken består övervägande av finlera, enligt SGUs karta.

Avsnittet Hovås-Lindås, se sidan 11

Banvallen följer stranden i stort sett hela vägen och används numera till en omtyckt cykelväg. Att bygga tillbaka banvallen till dubbelspårig förortsbana torde inte vara realistiskt, då det är trångt mellan stranden och berget och dessutom skulle då cykelbanan behöva försvinna. Istället har en helt ny dragning valts öster om stranden, delvis i tunnel.

På det nya avsnittet behövs en bro över golfbanan ca. 300 m lång, en ca. 1000 m lång tunnel under Skintebo och en ca. 500 m lång tunnel under Johanneshus. I Billdal en djup skärning och högst upp en kort tunnel under rondellen. De angivna lutningarna är uppskattade.

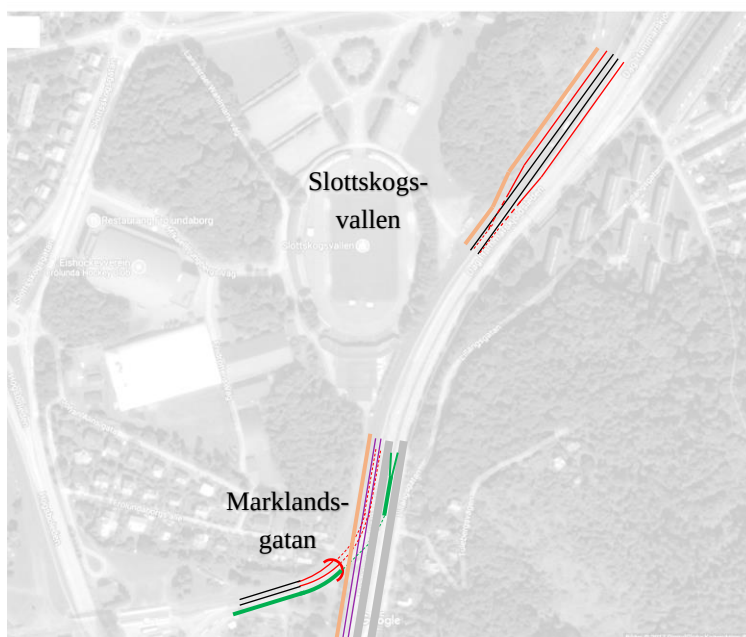
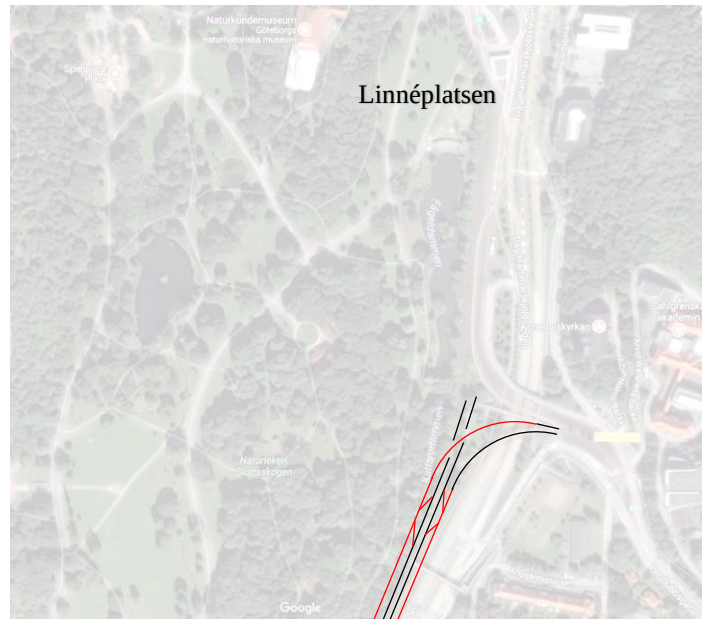
Berggrunden för de två nödvändiga tunnlarna består av urberg (granitoid), enligt SGUs karta. Det torde därför inte uppstå några större problem att borra dessa tunnlar. Marken består annars av sand, lera och sediment, där det inte är urberg, enligt SGUs karta.

Avsnittet genom Kullavik, se sidan 12

I Kullavik bör spåret läggas så att bebyggelsen berörs så lite som möjligt. Ett inköpscentrum med parkeringsplatser måste dock flyttas, enligt förslaget. För detta behövs tre kurvor med endast 180 m radie och därmed reducerad hastighet, vilket dock inte torde störa alltför mycket då alla snabbspårvagnar ändå skall stanna i Kullavik.

Marken består av lera, enligt SGUs karta.

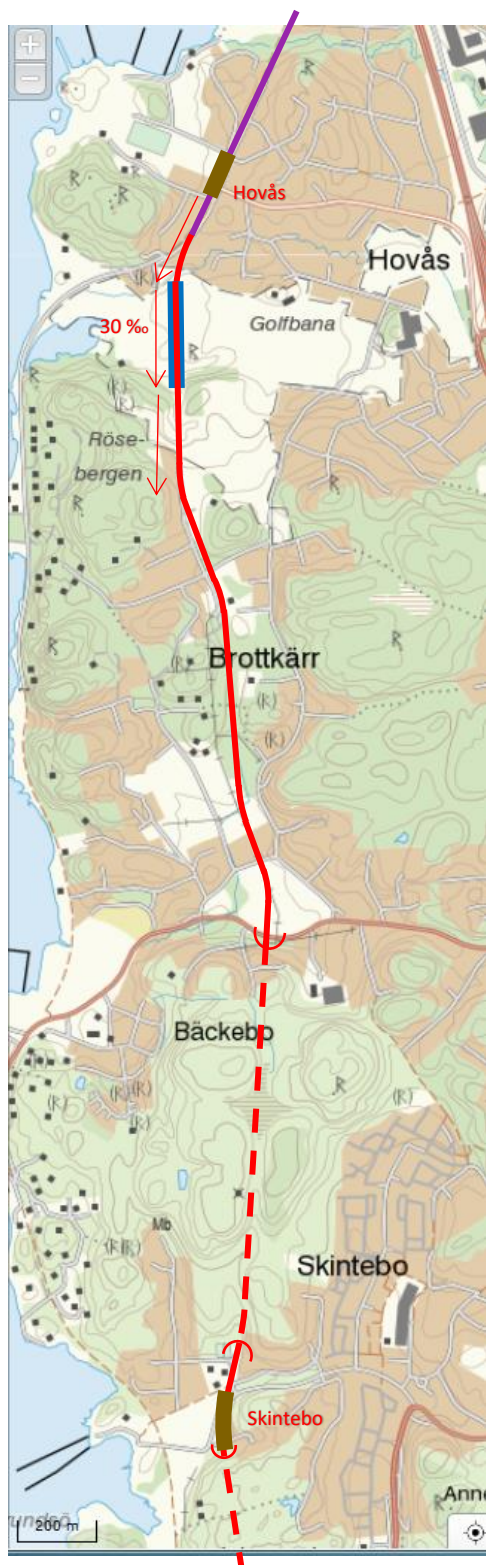
## Detaljerat Linnéplatsen - Marklandsgatan



- nuvarande spår
- nytt spår
- bussfiler
- cykelväg
- motortrafikled

Kartor: Google Maps

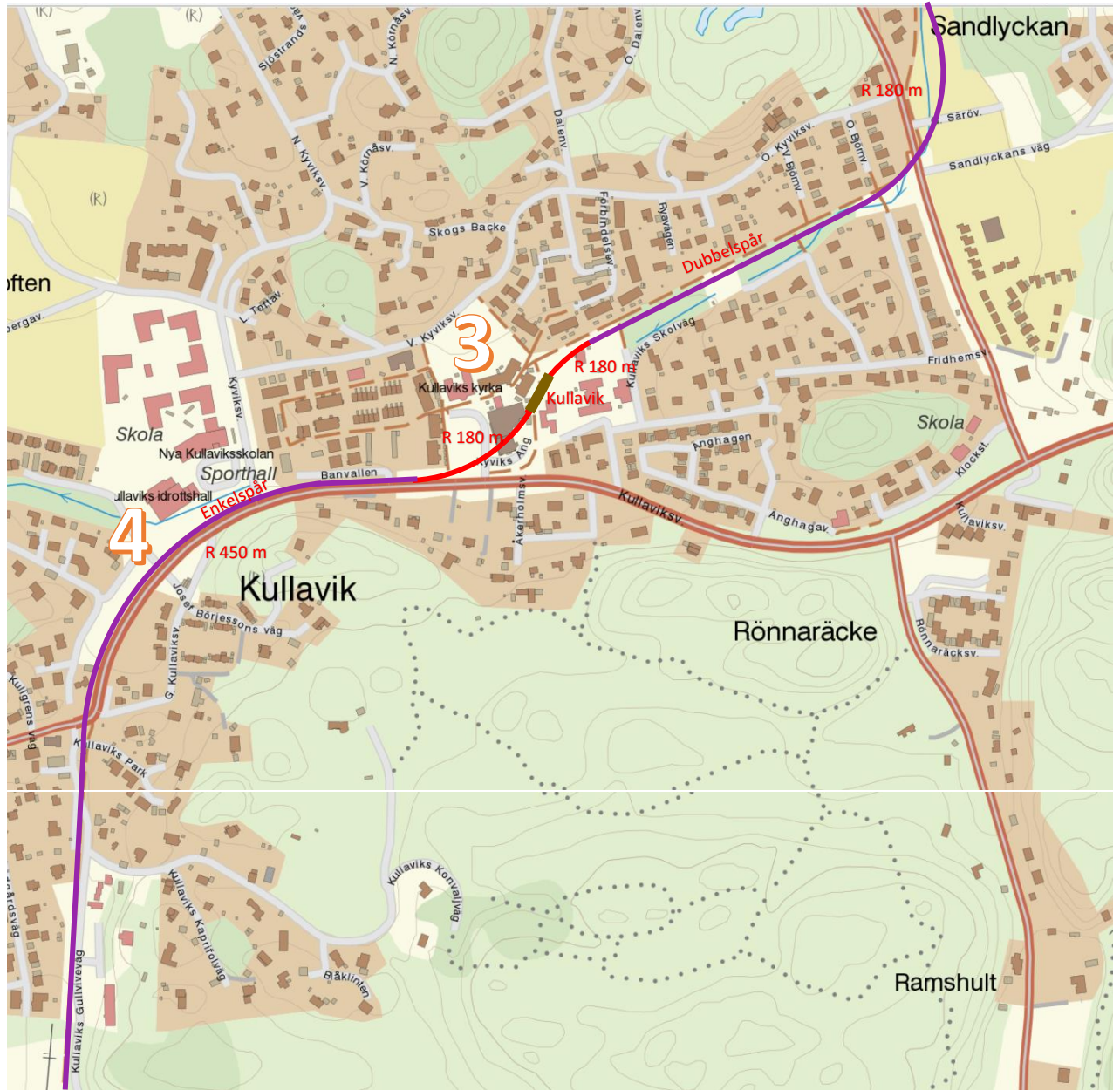
## Detaljerat Hovås - Lindås



Kartor: Lantmäteriet



## Detalj Kullavik



Vid ③ är det byggt inköpscentrum m.m. på avsnittet

Vid ④ är det byggt väg på ca. 400 m av avsnittet

|            |                        |
|------------|------------------------|
| jarnvag.ch | Snabbspårväg till Särö |
|------------|------------------------|

### Förslag till tidtabell

Tidtabellen vill visa vilken trafik som är möjlig på en återuppbyggd Säröbana som snabbspårväg. Tidtabellen visar ett entimmesintervall. Linjen slutar i denna version på Järntorget. En förlängd linje via en ny sträckning genom Allén till Drottningtorget får fler mycket goda direkta anslutningar, bl.a. till Hisingen, Angered, Kortedala-Bergsjön och Härlanda-Östra Sjukhuset.

Tidtabellen visar att snabbspårvägen tidsmässigt mycket väl kan konkurrera med bilen. Speciellt i rusningstrafik blir snabbspårvagnen fördelaktigare än bilen, då den inte sitter fast i bilköer.

| km  |                |      | extra | extra |      | extra | extra |      | extra | extra |      | extra | extra |
|-----|----------------|------|-------|-------|------|-------|-------|------|-------|-------|------|-------|-------|
| -1  | Järntorget     | ..44 | ..49  | ..54  | ..59 | ..03  | ..08  | ..14 | ..19  | ..24  | ..29 | ..33  | ..38  |
| 0   | Linnéplatsen   | ..47 | ..52  | ..57  | ..02 | ..06  | ..11  | ..17 | ..22  | ..27  | ..32 | ..36  | ..41  |
| 2   | Marklandsgatan | ..50 | ..55  | ..00  | ..05 | ..09  | ..14  | ..20 | ..25  | ..30  | ..35 | ..39  | ..44  |
| 5   | Radiomotet     | ..52 | ..57  | ..02  | ..07 | ..11  | ..16  | ..22 | ..27  | ..32  | ..37 | ..41  | ..46  |
| 7   | Askim N        | ..53 | ..58  | ..03  |      | ..12  | ..17  | ..23 | ..28  | ..33  |      | ..42  | ..47  |
| 9   | Hovås          | ..58 | ..03  | ..08  |      | ..17  | ..22  | ..28 | ..33  | ..38  |      | ..47  | ..52  |
| 12½ | Skintebo       | ..01 | ..06  | ..11  |      | ..20  | ..25  | ..31 | ..36  | ..41  |      | ..50  | ..55  |
| 14  | Billdal        | ..04 | ..09  | ..14  | ..16 | ..23  | ..28  | ..34 | ..39  | ..44  | ..46 | ..53  | ..58  |
| 16½ | Lindås         | ..10 |       |       |      | ..29  |       | ..40 |       |       |      | ..59  |       |
| 18½ | Kullavik       | ..13 |       |       | ..20 | ..32  |       | ..43 |       |       | ..50 | ..02  |       |
| 20  | Malevik        |      |       |       | ..22 |       |       |      |       |       | ..52 |       |       |
| 21½ | Skörvalla      |      |       |       | ..24 |       |       |      |       |       | ..54 |       |       |
| 24  | Särö           |      |       |       | ..27 |       |       |      |       |       | ..57 |       |       |

| km  |                |      | extra | extra |      | extra | extra |      | extra | extra |      | extra | extra |
|-----|----------------|------|-------|-------|------|-------|-------|------|-------|-------|------|-------|-------|
| 0   | Särö           | ..03 |       |       |      |       |       | ..33 |       |       |      |       |       |
| 2½  | Skörvalla      | ..06 |       |       |      |       |       | ..36 |       |       |      |       |       |
| 4   | Malevik        | ..08 |       |       |      |       |       | ..38 |       |       |      |       |       |
| 5½  | Kullavik       | ..10 |       |       | ..17 |       | ..28  | ..40 |       |       | ..47 |       | ..58  |
| 7½  | Lindås         |      |       |       | ..20 |       | ..31  |      |       |       | ..50 |       | ..01  |
| 10  | Billdal        | ..14 | ..16  | ..21  | ..26 | ..32  | ..37  | ..44 | ..46  | ..51  | ..56 | ..02  | ..07  |
| 11½ | Skintebo       |      | ..19  | ..24  | ..29 | ..35  | ..40  |      | ..49  | ..54  | ..59 | ..05  | ..10  |
| 15  | Hovås          |      | ..22  | ..27  | ..32 | ..38  | ..43  |      | ..52  | ..57  | ..02 | ..08  | ..13  |
| 17  | Askim N        |      | ..27  | ..32  | ..37 | ..43  | ..48  |      | ..57  | ..02  | ..07 | ..13  | ..18  |
| 19  | Radiomotet     | ..23 | ..28  | ..33  | ..38 | ..44  | ..49  | ..53 | ..58  | ..03  | ..08 | ..14  | ..19  |
| 22  | Marklandsgatan | ..25 | ..30  | ..35  | ..40 | ..46  | ..51  | ..55 | ..00  | ..05  | ..10 | ..16  | ..21  |
| 24  | Linnéplatsen   | ..28 | ..33  | ..38  | ..43 | ..49  | ..54  | ..58 | ..03  | ..08  | ..13 | ..19  | ..24  |
| 25  | Järntorget     | ..31 | ..36  | ..41  | ..46 | ..52  | ..57  | ..01 | ..06  | ..11  | ..16 | ..22  | ..27  |

extra turer körs under högtrafik

Förbindelser med befintliga spårvägslinjer. Se också [Västrafiks linjekarta](#)

**Radiomotet:** Bussar mot Frölunda, Mölndal, Högsbo och Sisjöns industri- och handelsområden

**Marklandsgatan:** 1,2,7,8 mot Frölunda, 3 mot Majorna, 7,8 mot Sahlgrenska-Chalmers

**Linnéplatsen:** 2 till Annedal-Brunnsparken, 6 till Sahlgrenska-Chalmers-Korsvägen-Kortedala, 8 till Sahlgrenska-Chalmers-Korsvägen och vidare

**Järntorget** till 1,9 till Stenpiren-Brunnsparken och vidare, 6 till Brunnsparken-Hisingen, 11 till Brunnsparken-Bergsjön, 3 till Valand-Kålltorp, 3,9,11 till Majorna

|                   |                               |
|-------------------|-------------------------------|
| <b>jarnvag.ch</b> | <b>Snabbspårväg till Särö</b> |
|-------------------|-------------------------------|

### **Cykelväg**

För återuppbyggnaden av banlinjen används större delen av den nuvarande cykelvägen. Denna väg flyttas därför till ett läge intill och väster om den nya banlinjen. På avsnittet Hovås till 1 km norr om Billdal behållas dock cykelvägen i nuvarande läge, då snabbspårvägen på detta avsnitt byggs i en ny sträckning en bit österut.

### **Framtida utveckling**

När trafiken i framtiden ökar så mycket att kapaciteten i högtrafik inte räcker till, finns det flera möjligheter, utom att köra fler turer: Tre spårvagnsenheter, längd 90 m, 300 sittplatser. Om 90 m skulle bli för långt för Linnégatan och Järntorget, kan en enhet kopplas av vid Marklandsgatan, för att gå via Sahlgrenska mot Korsvägen och vidare.

Höjning av hastigheten till 100 km/h där detta är möjligt, för att korta totala körtiden ca. 1 min.

Med en framgångsrik Säröbana blir en senare förlängning av denna från Särö till Kungsbacka intressant. Ett förslag till denna förlängning visas på de följande sidorna



|            |                        |
|------------|------------------------|
| jarnvag.ch | Snabbspårväg till Särö |
|------------|------------------------|

### Förlängning till Kungsbacka

Delen till Kungsbacka viker av österut vid Skörvalla, för att i en båge leda norr om Nötegång (med hållplats), och 1 km sydost om Nötegång träffa på riksväg 158 som den följer till en punkt 1 km väster om Hönsaryd. Vid Hamra korsar järnvägen riksvägen. Vid Hönsaryd läggs järnvägen norr om samhället för att få en jämnare lutning (istället för att som landsvägen leda uppför mot avtagsvägen mot Vallda och sedan åter nerför mot och över Stockaån) Efter hållplatsen Hönsaryd läggs järnvägen på en 600 m lång bro i 15 promille stigning över Stockaån och upp till Ysby. Från Ysby följs riksväg 158 in till Kungsbacka, där järnvägen efter att ha korsat Kungsbackaån leder i en kurva i Badhusparken in till Kungsbacka station. På kartorna är linjen inlagd. Genom att järnvägen i stort sett följer riksvägen blir det mindre intrång i landskap och bebyggelse.

Längs den föreslagna järnvägen består marken enligt SGUs karta av omväxlande: gyttejlera, postglacial finlera, glacial lera, glacial finlera, sandig morän och postglacial sand. Denna mark torde inte försvåra bygget i någon större omfattning. I området Kungsbackaån – Kungsbacka station ligger dock svämsediment ler-silt (=kwicklera), vilket kräver speciella åtgärder vid järnvägsbygget.

Den föreslagna tidtabellen bygger på tidtabellen för Göteborg – Särö, se sidan 13, men kompletterad med en tur Göteborg – Kungsbacka med avgång Järntorget ..52 Tidtabellen visar bara ett 30-min-avsnitt, detta upprepas var 30 min, så att en 30-min-trafik till Kungsbacka erhålls. Tiderna visas i bara ena riktningen. Enkelspår från förgreningsväxeln vid Skörvalla till Kungsbacka torde vara tillräckligt för trafiken, förutom ett mötesspår i Hönsaryd. Mellan Kullavik och förgreningsväxeln bör dock linjen vara dubbelspårig, så att genomgående minst dubbelspår ligger från Göteborg till förgreningsväxeln vid Skörvalla.

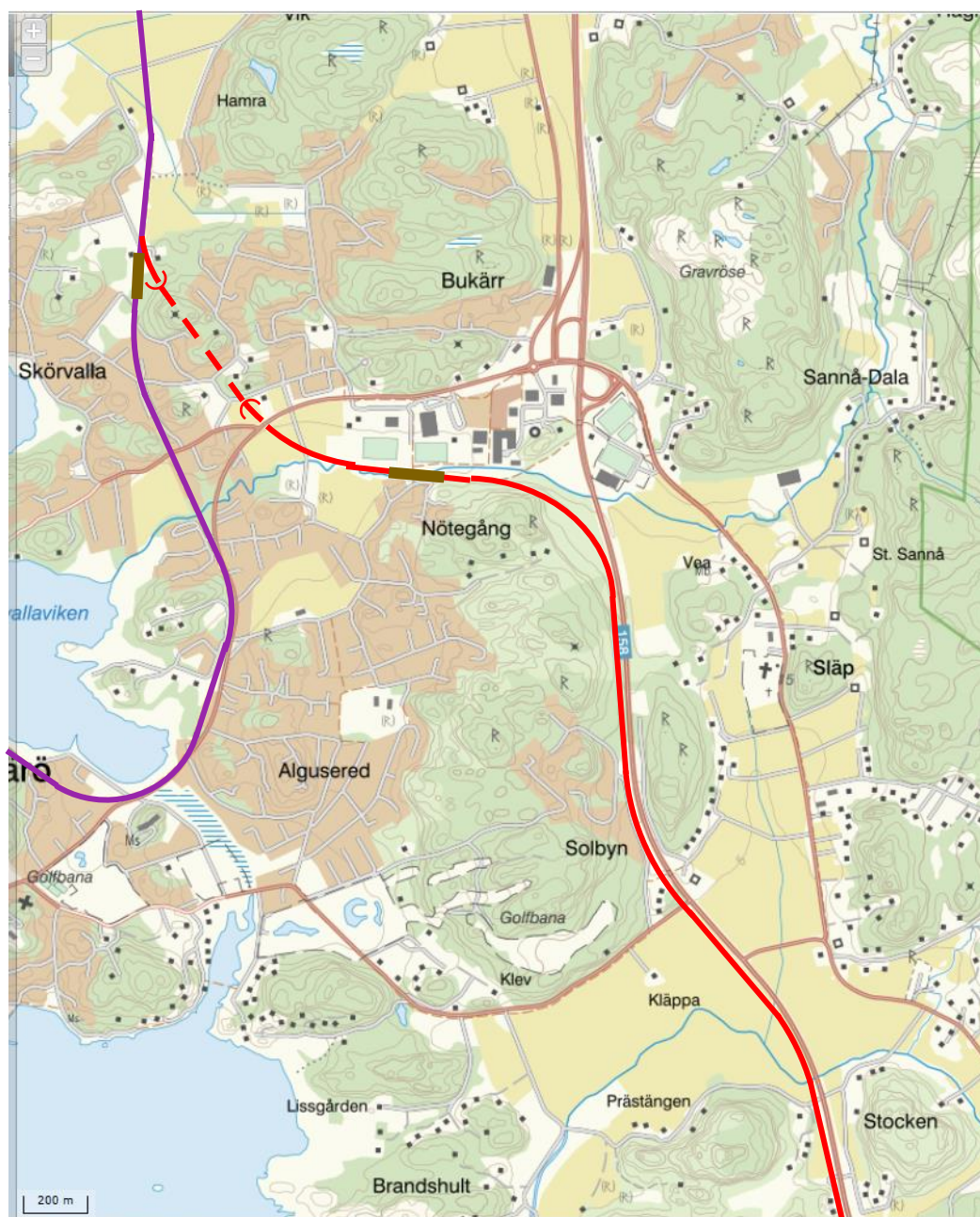
| km  |                |      | extra |      | extra |      | extra | extra |
|-----|----------------|------|-------|------|-------|------|-------|-------|
| -1  | Järntorget     | ..44 | ..49  | ..52 | ..54  | ..59 | ..03  | ..08  |
| 0   | Linnéplatsen   | ..47 | ..52  | ..55 | ..57  | ..02 | ..06  | ..11  |
| 2   | Marklandsgatan | ..50 | ..55  | ..58 | ..00  | ..05 | ..09  | ..14  |
| 5   | Radiomotet     | ..52 | ..57  | ..00 | ..02  | ..07 | ..11  | ..16  |
| 7   | Askim N        | ..53 | ..58  | ..01 | ..03  |      | ..12  | ..17  |
| 9   | Hovås          | ..58 | ..03  | ..06 | ..08  |      | ..17  | ..22  |
| 12½ | Skintebo       | ..01 | ..06  |      | ..11  |      | ..20  | ..25  |
| 14  | Billdal        | ..04 | ..09  | ..11 | ..14  | ..16 | ..23  | ..28  |
| 16½ | Lindås         | ..10 |       |      |       |      | ..29  |       |
| 18½ | Kullavik       | ..13 |       | ..15 |       | ..20 | ..32  |       |
| 20  | Malevik        |      |       | ..17 |       | ..22 |       |       |
| 21½ | Skörvalla      |      |       | :    |       | ..24 |       |       |
| 24  | Särö           |      |       | :    |       | ..27 |       |       |
| 23  | Nötegång       |      |       | ..19 |       |      |       |       |
| 28  | Hönseryd       |      |       | ..23 |       |      |       |       |
| 31  | Tingberget     |      |       | ..25 |       |      |       |       |
| 32½ | Kungsbacka     |      |       | ..27 |       |      |       |       |

: = kör annan väg

Birger Tiberg  
31 maj 2020

(Dokumentet publicerat första gången 2017-11-06)

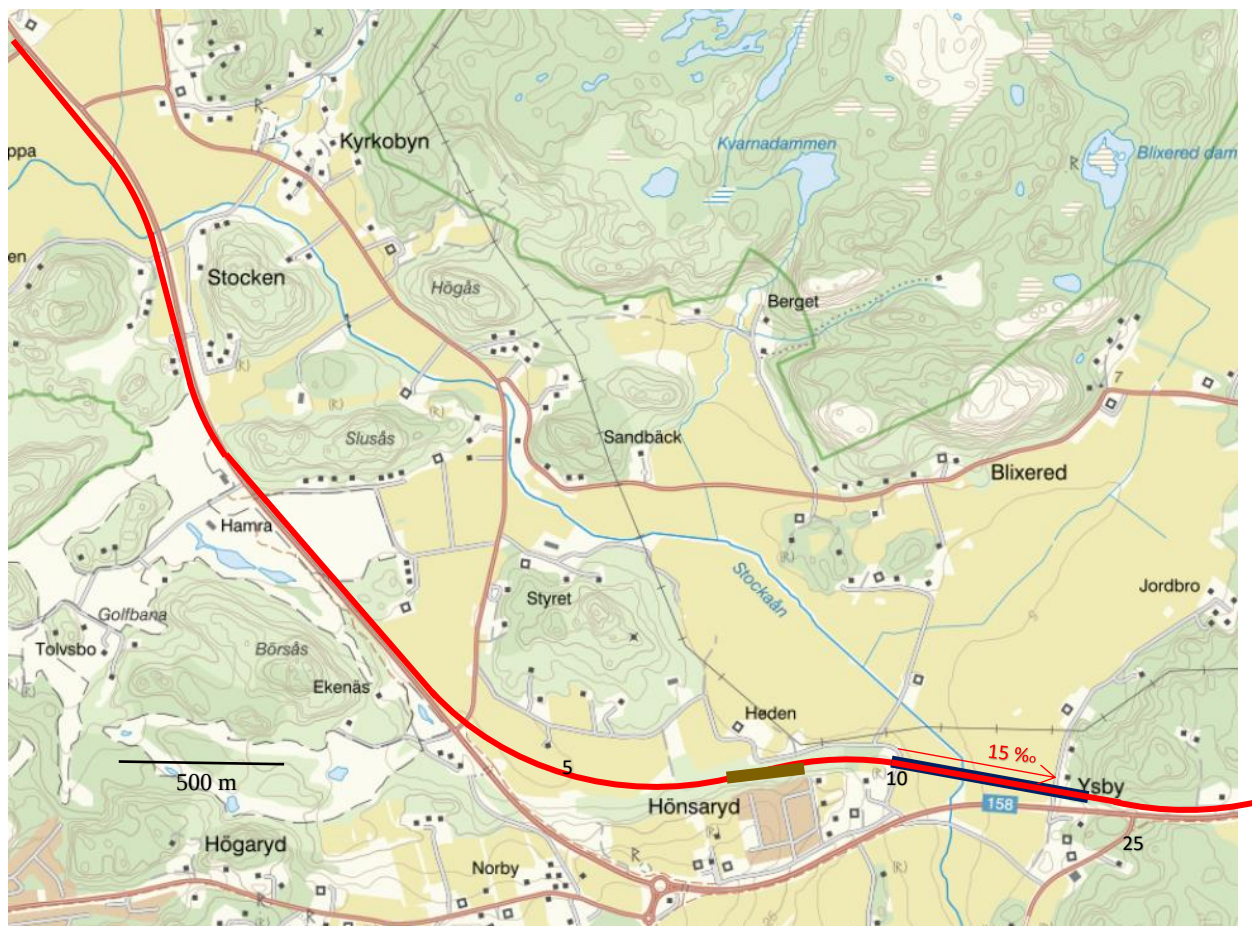
# Avsnittet Skörvalla – Stocken



Karta: Lantmäteriet



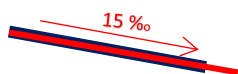
## Avsnittet Stocken – Ysby – Kungsbacka



Karta: Lantmäteriet



Karta: Lantmäteriet

 hållplats

Järnvägen ligger på bro i 15 ‰ stigning uppåt mot Ysby