

1.2 AKTUALITET

Det finns 409 mkr i 2008 års prisnivå avsatta för Lindholmsmotet i den nationella planen för 2004-2015. På senare tid har kommunens planer förändrats på ett sådant sätt att utformningen behöver aktualiseras.

1.3 TIDIGARE UTREDNINGAR, BESLUT OCH ANGRÄNSANDE PLANERING

Tidigare utredningar och beslut

1991 övertogs Lundbyleden av Vägverket efter att den tidigare ingått i det kommunala nätet. 1998 upprättades en förstudie över trafikleder på Hisingen, bl a Lundbyleden (Beslutshandling daterad juni 2000). Denna har blivit inaktuell och uppfyller inte gällande formella krav.

2004 gjordes en idéstudie för ifrågavarande sträcka, vilken delvis ligger till grund för denna förstudie. Huvudsyftet för idéstudien var emellertid att ge underlag för säkerställande av Lundbyledens funktion som en övergripande länk i Hisingens framtida transportsystem, vilket något nyanseras i förutsättningarna för denna förstudie. Dessutom förutsattes en utbyggnad av Lindholmsmotet enligt den numera inaktuella arbetsplanen. Detta tillsammans med att stadens planering kommit längre gör att idéstudiens slutsatser och rekommendationer inte är helt tillämpliga.

Angränsande planering

Förstudiearbetet samordnas med motsvarande arbete för Hisingsleden och Söder-Västerleden (E6.20), utgående från de regionala systemanalyser, som Västra Götalandsregionen genomför.

Göteborgs stad arbetar med en ny översiktsplan, Översiktsplanen för Göteborg, som beräknas bli antagen år 2009 och utmed den nordöstra delen av den aktuella delen av Lundbyleden pågår ett arbete med en fördjupad översiktsplan, vilken preliminärt antas under våren 2009. I båda dessa processer och särskilt i den senare är Lundbyledens utformning och funktion mycket betydelsefull. Även på andra delar längs sträckan pågår planeringsarbete som påverkas av Lundbyledens funktion.

Banverket håller, när detta skrivs, på att färdigställa en beslutshandling för utbyggnad av dubbelspår på Hamnbanan. Då sträckningen delvis går parallellt med Lundbyleden är det önskvärt att planeringsprocesserna samordnas på denna del.

1.4 GEOGRAFISK AVGRÄNSNING

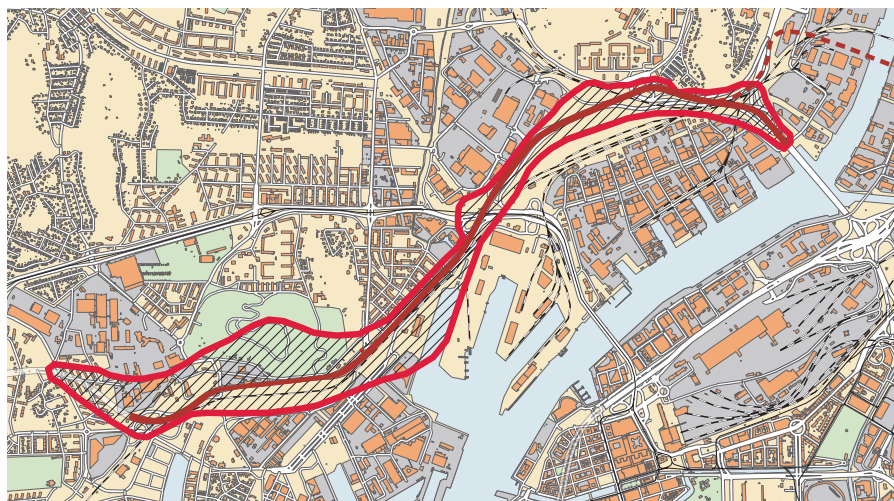
Förstudieområdet är det område inom vilket fysiska vägåtgärder föreslås. I detta projekt har förstudieområdet begränsats till ett område som innefattar väg E6.21 Lundbyleden mellan Lundbytunnelns mynning i Eriksbergsmotet till Tingstadstunnelns mynning i Ringömotet samt den planerade Marieholmstunnelns anslutningar mot E6 norrut, se figur 1.1. Det område som påverkas av föreslagna eller utblivna åtgärder, influensområdet, utgörs dels av det lokala vägnätet i anslutning till leden och dels stora delar av det övergripande vägnätet. Möjliga kopplingar till leden eller över den barriär som leden utgör idag påverkar planeringen av det lokala, kommunala vägnätet.

1.5 ÖVERGRIPANDE MÅL OCH STRATEGIER

Transportpolitiska mål

Nationella mål

Vägverket har i uppdrag att förvalta det svenska allmänna vägnätet och ha ett övergripande ansvar för vägtrafikens säkerhets- och miljöproblem. Inriktningen för vägväsendet har fastslagits i transportpolitiska mål, som brutits ned i sex delmål. Det övergripande transportpolitiska målet i Sverige är "att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet". Med "långsiktigt hållbar" avses såväl ekologiskt



Figur 1.1. Förstudieområdet.

och ekonomiskt som socialt och kulturellt hållbar. De övergripande målen preciseras i sex delmål:

- Ett tillgängligt transportsystem
- En hög transportkvalitet
- En positiv regional utveckling
- En säker trafik
- En god miljö
- Ett jämställt transportsystem

Riksdagen har vidare beslutat om den så kallade nollvisionen, vilken innebär att ingen människa ska behöva dödas eller skadas svårt i trafiken. Grundtanken är att vägmiljön ska vara utformad på ett sådant sätt att trafikanter kan göra misstag utan att drabbas av allvarliga konsekvenser. Därigenom flyttas fokus

från den enskilde trafikanten till systemutformarna (som t.ex. väghållare). Systemet ska dimensioneras utefter människans förmåga att tåla yttre våld. Samtidigt ska åtgärder genomföras för att förhindra olyckor som orsakar svåra skadepåföljder.

På den enskilde trafikanten kvarstår ansvaret att följa lagar och bestämmelser medan systemutformarna ska se till att vägsystemet är säkert.

Regionala och lokala mål

Västra Götalandsregionen och Göteborgsregionens kommunalförbund, GR, har antagit visioner respektive mål och strategier för den regionala utvecklingen. Se kap 1.6.

I gällande översiktsplan för Göteborg, ÖP99, står bland annat att goda kommunikationer

är en förutsättning för att den fysiska planeringen skall kunna stödja utvecklingen av en ekologisk, ekonomiskt och socialt hållbar stad.

Miljömål

Nationella miljömål

Riksdagen antog 1999 femton miljökvalitetsmål. Ytterligare ett miljökvalitetsmål, Ett rikt växt- och djurliv, antogs hösten 2005. Dessa mål ska vara vägledande när man tillämpar miljöbalken. Följande miljömål har bedömts vara de som är mest tillämpliga i detta projekt:

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- Bara naturlig försurning
- Ingen övergödning
- God bebyggd miljö

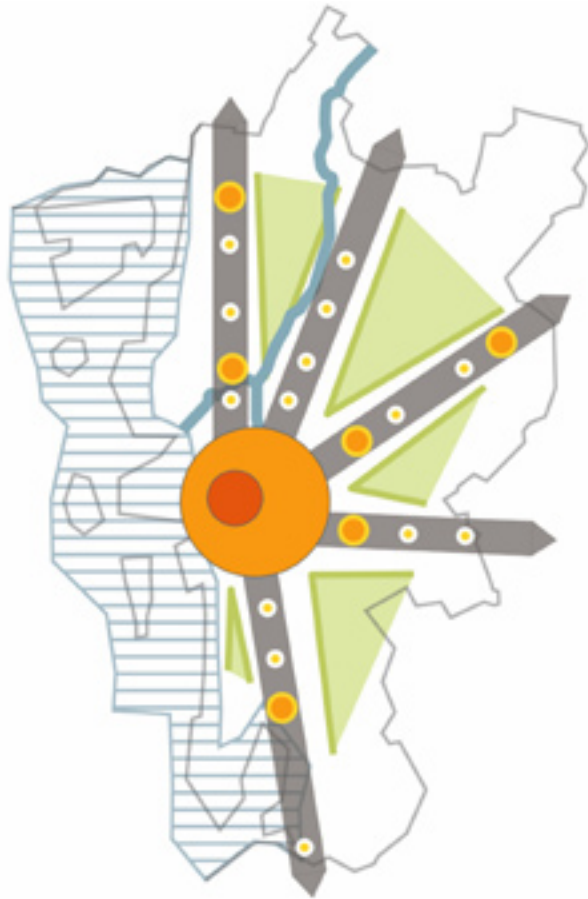
Regionala och lokala miljömål

Länsstyrelsen Västra Götaland har med utgångspunkt från de nationella målen anpassat, preciserat och konkretiserat miljömålen för länet. Det innebär bland annat att man tagit fram ett antal indikatorer som kan mätas eller beräknas och därigenom successivt följas upp. Västra Götalandsregionen stödjer länsstyrelsens miljömålsarbete och har konkreta handlingsplaner för arbetet med att uppnå miljömålen i regionen.

I Göteborg pågår arbete med att ta fram lokala miljömål.

1.6 REGIONAL UTVECKLING

Den regionala utvecklingen i Göteborgsregionen och övriga delar av Västra Götaland har sin utgångspunkt i visionen *Det goda livet*,



som antogs av Västra Götalandsregionens fullmäktige år 2005. Visionen anger inriktningen mot en hållbar utveckling inom följande fem fokusområden:

- Ett livskraftigt och hållbart näringsliv
- Ledande i kompetens och kunskapsutveckling
- Infrastruktur och kommunikationer med hög standard
- En ledande kulturregion och
- En god hälsa

Inom infrastrukturuområdet framhålls Västra Götaland som Nordens främsta transportregion och en motor för svensk ekonomi. Effektiva och säkra godstransporter och en snabb och säker kollektivtrafik har stor betydelse för tillväxt och utveckling.

Med Västra Götalandsregionens vision som utgångspunkt har Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) antagit mål och strategier med fokus på hållbar regional struktur – *Uthållig tillväxt*. Bland målsättningarna kan några framhållas här:

- Göteborgs lokala arbetsmarknad ska år 2020 omfatta närmare 1,5 miljoner invånare.
- Göteborgsregionen ska utvecklas med en stark och attraktiv regional kärna och längs tydliga stråk med ett flertal starka och attraktiva regiondelscentrum.

- Kärnan ska stärkas med ytterligare 40 000 arbetsplatser och 30 000 boende fram till 2020. Det innebär att stråk och regiondelscentrum till samma tidpunkt ska stärkas med minst 40 000 arbetsplatser och 90 000 boende.
- En långsiktigt hållbar infrastruktur med en attraktiv kollektivtrafik ska utvecklas. Minst 40 procent av resorna i Göteborgsregionen ska göras med kollektivtrafik 2025.

Den lokala arbetsmarknadens tillväxt ska primärt ske genom att utveckla tågtrafiken i de fem stråken som framgår av figur 1.2 samt genom att knyta samman pendeltågstrafiken till genomgående linjer via Västlänken, en tunnel under centrala Göteborg. Även för godstransporterna är järnvägens fortsatta utbyggnad avgörande. Göteborgs hamn räknar med att dagens godsvolymer mer än fördubblas fram till år 2020, vilket förutsätter en kraftig förstärkning av järnvägen. Eftersom en stor del av godset av logistiska skäl måste fraktas per bil ställs även höga krav på vägarnas kapacitet och robusthet.

För att klara näringslivets behov av transporter tillsammans med utvecklingen av mer bostäder och verksamheter i staden behöver det nuvarande vägnätet förstärkas och få en struktur som fördelar trafiken i så hög grad som möjligt utanför stadskärnan. Planer och idéer om hur detta kan åstadkommas visas i figur 1.3.

Figur 1.2. Föreslagen struktur. Källa GR

Det är särskilt angeläget att fördela om lastbils-
trafiken från de hårt belastade lederna i cen-
trala staden till de mer trafiktåliga lederna
längre ut. Den tunga trafiken till och från
hamn- och industriområdena i Torslanda, som i
dag går på Lundbyleden, är mycket omfattande.

Det är inte självklart att en vägförlängning,
som det i vissa fall kan bli fråga om, leder till
ökade koldioxidutsläpp. Enligt testmätningar
utförda av Scania (Ahlvik 2001) leder ett stopp
för en tung lastbil från 70-80 km/h till en
merförbrukning som motsvarar ungefär 2 km
körning. Ett annat exempel som belyser kör-
mönstrets betydelse är bränsleförbrukningen
för en buss i stadstrafik som är 7 liter per mil
jämfört med långfärdsbussens 2,5 liter per mil
(CPM rapport 2006:5).

Om kärnan ska kunna förtätas med fler bo-
ende måste trafikmiljön förbättras. Fler bo-
ende och arbetsplatser i kärnan ger ett bättre
underlag för kollektivtrafik och innebär lägre
behov av bilresor.

För att få överblick över möjligheterna att att-
rahera en större andel av den tunga trafiken
till kringfartsledningarna samordnas förstudien
för Lundbyleden med dem för Hisingsleden
och Söder-Västerleden (E6.20). Förstudien för
Hisingsleden remissbehandlas samtidigt med
Lundbyleden, medan förstudien för Söder/
Västerleden skickas på remiss under senhös-
ten 2008. Vägverket har även tagit fram en för-
studie för Halvors länk, en ny tvärförbindelse
mellan Hisingsleden och Torslandavägen, vil-
ken är under remissbehandling.



Figur 1.3. Tänkbara åtgärder i vägsystemet.

1.7 VÄGPLANERINGS- PROCESSEN

Vägplaneringen styrs av väglagen (SFS 1971:948) som i sin tur hänvisar till vissa kapitel i miljöbalken (SFS 1998:808).

Förstudie

Enligt väglagen ska den som avser att bygga en väg upprätta en förstudie. Förstudien ska identifiera och analysera problem i nuvarande transportsystem, ge underlag för beslut om objektet ska utredas vidare och avgränsa ett förstudieområde, innehållsmässigt och geografiskt, samt klarlägga förutsättningarna för den fortsatta planerings- och projekteringsprocessen. Länsstyrelsen ska, med förstudien som grund, besluta om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Förstudien är i huvudsak ett inventerings-skede i vilket befintlig information, problem-beskrivning och mål sammanställs. Hur problemen kan åtgärdas samt vad det får för effekter och konsekvenser behandlas översiktligt. I samband med förstudien ska samråd hållas med kommunen, länsstyrelsen, olika intressenter och med allmänheten. Länsstyrelsen ska efter genomförd förstudie besluta om projektet kan antas innebära betydande miljöpåverkan. Därefter fattar Vägverket beslut om hur arbetet ska drivas vidare. Arbetet kan gå vidare med vägutredning eller direkt till arbetsplan. Förstudien kan även leda fram till att det inte finns behov av att driva projektet vidare, eller att en del av problemet kan avhjälpas med enklare åtgärder.



Figur 1.4. Vägplaneringsprocessen och den kommunala planeringsprocessen. Järnvägsplanering följer samma process som vägplanering.

Vägutredning

En vägutredning ska behandla möjliga alternativ, utgöra underlag för val av vägkorridor och trafikteknisk standard, jämföra de olika alternativen med befintlig väg (nollalternativ). Vägutredningen ska innehålla en av länsstyrelsen godkänd miljökonsekvensbeskrivning. Om betydande miljöpåverkan föreligger krävs ett förfarande med utökat samråd beträffande miljökonsekvensbeskrivningen.

I förstudie och vägutredning sker samråd med länsstyrelsen, berörda kommuner, organisationer och allmänheten. Samråden syftar till att motta synpunkter på arbetet och att erhålla information som kan vara betydelsefull i utredningsarbetet. Efter beaktande av synpunkter tar väghållaren ställning till alternativ.

Arbetsplan

Vägprojekteringen inleds med att en arbetsplan upprättas. Syftet med arbetsplanen är i första hand att erhålla vägrätt inom vägområdet. I arbetsplanen skall man finna den lämpligaste vägsträckningen inom det alternativ som vägutredningen föreslagit. I detta skede sker ingående överläggningar med markägare och andra intressenter. Vägverkets huvudkontor fastställer arbetsplanen som därmed ger Vägverket rätt att mot ersättning ta i anspråk marken inom vägområdet för vägutbyggnaden. Arbetsplanen kan överklagas av sakägare.

Bygghandling

Bygghandlingen utgör underlag för upphandling och genomförande av anläggningsarbetet.

Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen är ett allmänt förhållningssätt i åtgärdsanalyser för vägtransportsystemet. Syftet är dels att hushålla med investeringsmedel, dels att minska vägtransportsystemets negativa effekter på miljö och hälsa. Beslut om att fyrstegsprincipen ska gälla togs av Vägverket 2002. De fyra stegen innebär att åtgärder ska analyseras enligt följande:

Steg 1. Åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsystem

Omfattar planering, styrning, reglering, påverkan och information med bäring på såväl transportsystemet som samhället i övrigt för att minska transportefterfrågan eller föra över transporter till mindre utrymmeskrävande, säkrare eller miljövänligare färdmedel.

Steg 2. Åtgärder som effektivare utnyttjar befintligt vägnät

Omfattar insatser inom styrning, reglering, påverkan och information för att åstadkomma ett effektivare, säkrare och miljövänligare användande av befintligt vägnät.

Steg 3. Vägförbättringsåtgärder

Omfattar förbättringsåtgärder och ombyggnader i befintlig sträckning till exempel trafiksäkerhetsåtgärder eller bärighetsåtgärder.

Steg 4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Omfattar om- och nybyggnadsåtgärder som ofta tar ny mark i anspråk, till exempel nya vägsträckningar eller trafikplatser.

2. BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN OCH UTVECKLINGSTRENDER

2.1 MARKANVÄNDNING OCH GÄLLANDE PLANER

Topografi och stadsbild

Landskapets topografi tillsammans med den intilliggande älven utgör grundförutsättningen för stadsbilden kring Lundbyleden. De uppstickande bergen är mycket markanta i det i övrigt helt flacka landskapet.

Områdena som omger Lundbyleden har en blandad markanvändning, alltifrån småhus till handel, kontor, industrier och transportföretag. Området kring Backaplan utgör stadens



– näst City – största köpcentrum och lockar till sig många kunder och därmed mycket trafik. Områdena kring Kvillebäcken, Brämaregården, Brunnbo och Tingstad består huvudsakligen av bostäder. Norr och väster om Backaplan samt på Ringön och i Frihamnen används marken framför allt till olika slag av industriverksamheter. Omkring Lundbystrand, Lindholmen och Sannegården pågår en mycket omfattande etablering av kontorsverksamheter, skolor och bostäder. Ett stort grönområde finns vid Ramberget.

För närvarande är ÖP99 gällande översiktsplan men en ny översiktsplan förväntas bli antagen under 2009.

Huvuddelen av området är detaljplanelagt.

J	Industri
H	Handel
T	Trafikområde
A	Allmänt ändamål
C	Centrum
JH	Industri och handel (ej livsmedel)
HJK	Handel industri och kontor

Figur 2.1. Gällande detaljplaner för Backaplan och Kvillebäcken ur FÖP Backaplan (Bild: Stadsbyggnadskontoret). För orientering har Lundbyleden markerats med rött.

Befolkning

Områdena på ömse sidor om Lundbyleden är i dagsläget framförallt att betrakta som verksamhetsområden, i Kvillestaden samt i väster vid Sannegården och i öster vid Brunnbo kommer bostadsbebyggelsen fram och tangerar leden. Detta gör att området i huvudsak har en stor dagbefolkning.

Stadsdel	Boende	Arbetande
701 Sannegården Inkl stadsdelen Sannegården och Eriksbergs köpcentrum	4 658	3 686
401 Brämaregården Inkl Lindholmen, Lundbystrand och Kvillestaden	4 870	13 151
402 Kvillebäcken Inkl Backaplan och Ringön	4 047	7 372
TOTALT Exkl studenter på Lindholmens utbildningar	13 575	24 209

Figur 2.2 Siffror ur Göteborgsbladet maj 2007, sorterade i primärområden.

Bebyggelse

En stor del av närområdets bebyggelse består av stora industribyggnader. På Lindholmen har dessa givits delvis nytt innehåll men formspråk och struktur är fortfarande industrins. Även handelns hus är av samma karaktär. Det stora impedimentområdet längs leden och Hamnbanan förstärker denna upplevelse av storskalighet. Undantaget är Lindholmen/Slottsberget och Kvillestaden men denna sistnämnda stadsdels nätta skala göms bakom ett bullerplank som i sin tur poängterar ödsligheten.

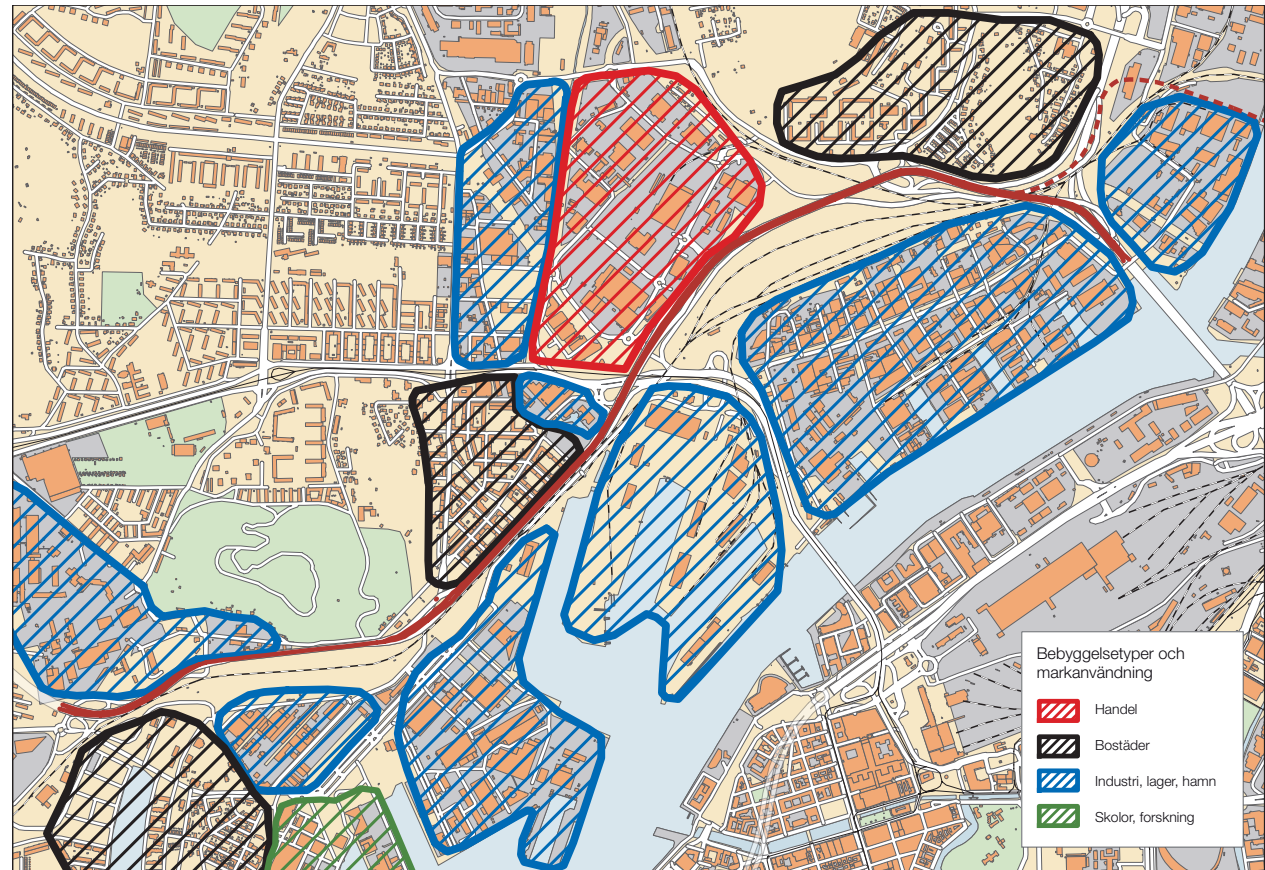
Den nyttillkomna bebyggelsen i Sannegården har också den ett mer stadslikt formspråk.

Näringsliv/sysselsättning

I stråket längs Lundbyleden finns på norra sidan två områden med verksamheter/handel: Backaplan och Lundby industriområde (Volvo). Mellan Lundbyleden och älven finns verksamheter på Lindholmen och i Lundbystrand. I Frihamnen kvarstår viss hamnverksamhet. Öster om Hjalmar Brantingsgatan finns Ringön som går över i Tingstadsvass.

Målpunkter

De målpunkter som tas upp här gäller målpunkter i Lundbyledens närhet, både för personer som utnyttjar Lundbyleden och för personer som inte gör det. Målpunkter för personer som färdas på Lundbyleden är dock i regel platser som ligger relativt långt från



Figur 2.3. I Lundbyledens närområde finns i huvudsak relativt storskalig bebyggelse i en extensiv stadsmiljö. Enda undantaget är Kvillestadens landshövdingehus i en nätt rutnätsstruktur.

Lundbyleden. Med personer som inte utnyttjar Lundbyleden avses såväl bilister som personer som tar sig fram med kollektivtrafik, cykel eller till fots.

Lindholmens utbildningscentrum

På Lindholmens gymnasieskolor och Chalmers anknutna utbildningar går idag ca 10 000 elever. Tillsammans med forskare och lärare är det 16 000 personer som besöker området under vardagarna.

Backaplan

Hela Backaplansområdet utgör en målpunkt. Området är relativt stort. Besökare kommer i huvudsak med bil. Affärerna närmast Knutpunkt Hjalmar nås lätt via kollektivtrafik men affärerna längst bort från Knutpunkt Hjalmar besöks förmodligen av en betydligt lägre andel fotgängare/kollektivtrafikresenärer.

I anslutning till Backaplan men på långt gångavstånd från Knutpunkt Hjalmar ligger Biltema och Blomsterlandet. Hit finns idag ingen bussförbindelse.

Eriksbergs Köpcentrum

Här finns Coop Extra, systembolag, bank, hemelektronikbutik, fitnesscenter, snabbmatsrestaurang m m. Gott om parkeringsplatser.

Hisingens Idrotts- och hälsocentrum

Hisingens Idrotts- och Hälsocentrum består av tre välkända anläggningar; Lundbybadet, Rambergsvallen och Rambergsrinken.

Keillers park

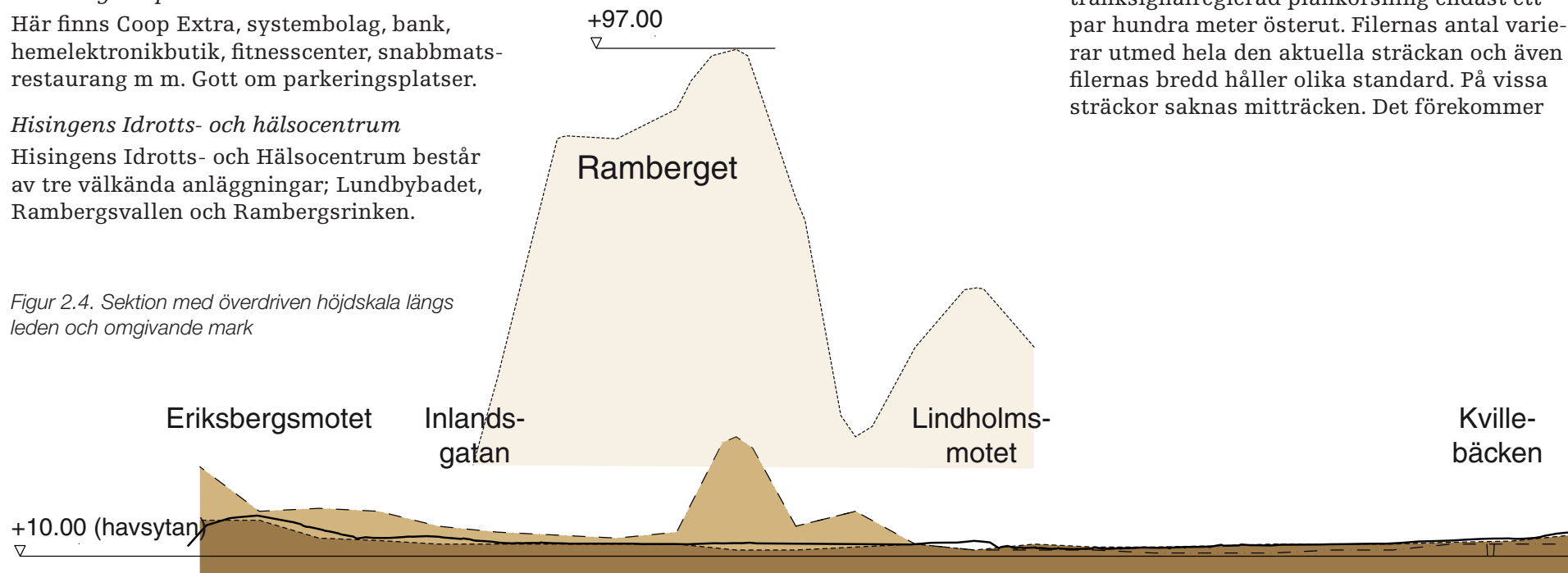
Keillers park domineras av Ramberget, 87 m ö h. Berget är ett markant landmärke och utsikten från toppen anses av många vara Göteborgs bästa. Speciellt för parken är också möjligheten att köra bil ända upp till toppen vår, sommar och höst. Denna möjlighet används flitigt av turistbussar för att ge en översikt över nästan hela staden.

Lek- och Buslandet

Vid Backaplan, på Herkulesgatan, finns Europas största lekland inomhus med 5.000 kvm. Här finns klätterställningar, rutschbanor, hoppborgar, studsmattor, klätterräddning m m.

2.2 LEDENS BEFINTLIGA STATUS

Lundbyleden har byggts ut och om i etapper detta har fått till följd att vägstandarden varierar längs sträckan. Till exempel har en storskalig trafikplats med motorvägsmått vid infarten till Lundbytunneln sällskap av en trafiksignalreglerad plankorsning endast ett par hundra meter österut. Filernas antal varierar utmed hela den aktuella sträckan och även filernas bredd håller olika standard. På vissa sträckor saknas mitträcken. Det förekommer



sättningsskador, företrädesvis i anslutning till Lindholmsmotet. Detta påverkar på olika sätt trafiksäkerheten.

Lundbyleden har också en starkt varierad gestaltning. För både trafikanter och betraktare råder osäkerhet om det är en motorväg, en stadsgata eller till och med en landsväg som i partiet söder om Ramberget.

Leden håller olika höjd i förhållande till omgivande mark. Detta gör den olika synlig från närområdet och gör också staden olika synlig från leden.

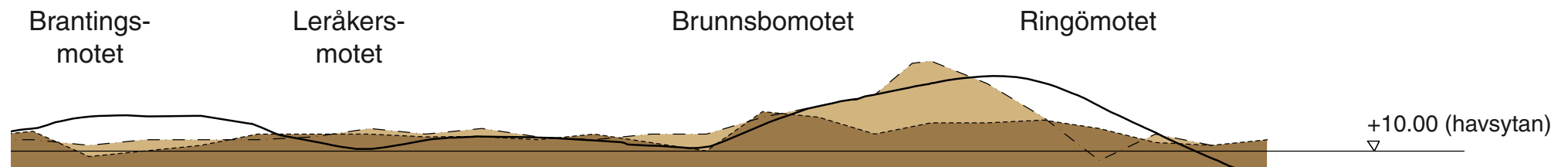
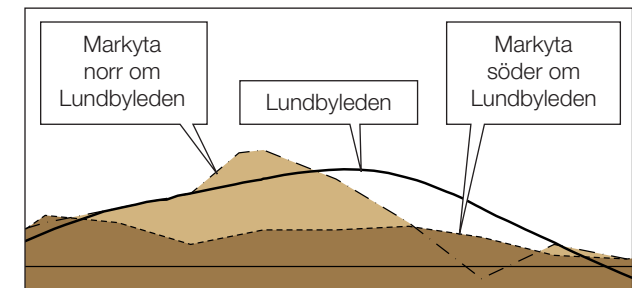
Ledens utbredning i bredd och höjd är i mångt och mycket beroende av grannskapet – Hamnbanan ligger dikt an längs stora delar av sträckan, bebyggelsen tangerar leden vid Kvillestaden och Bohusbanan i öster.



Lundbyleden mellan Eriksbergsmotet och Inlandsgatan.



Sträckan mellan Inlandsgatan och Lindholmsmotet.



2.3 TRAFIK OCH TRAFIKANTER – RESOR OCH TRANSPORTER FÖR ALLA TRAFIKSLAG

Resandet

I stort sett ökar resandet i Göteborgsområdet i takt med befolkningen. Enligt den resvaneundersökning som gjordes 2005 för Göteborgsregionen är resornas längd i genomsnitt större numera än de var vid den förra undersökningen år 1989.

Bilen är det vanligaste färdssättet med 50 % av resorna vardag jämfört med 26 % för kollektivtrafiken. Dessa siffror gäller Göteborg, i omgivande kommuner är kollektivandelen lägre. I Göteborg har bilens marknadsandel minskat med fem procentenheter sedan 1989 medan kollektivtrafikens andel har ökat med två respektive gång- och cykel med tre procentenheter.

Män reser med bil i klart högre grad än kvinnor, och fler kvinnor än män reser kollektivt. I båda fallen har det dock skett en tydlig utjämning sedan 1989.

Variationen mellan stadsdelarna är stor. För Hisingen är andelen bilresor 59 % och kollektivresor 24 %. Cykelresorna utgör 6 % jämfört med genomsnittet för staden som är 9 %. Avvikelserna mot övriga delar av Göteborg förklaras främst av förhållandena i Torslanda, medan Lundby är betydligt mer likt genomsnittet, se figur 2.5.

Bland övriga trender som går att utläsa från resvaneundersökningen kan noteras att yngre

Arbetsresor från Göteborg och omgivningen till olika delar av Göteborg med bil och kollektivtrafik kl 06-09				
Till	SDN Centrum	SDN Linnéstaden	SDN Lundby	SDN Torslanda
Med bil	20 100	7 200	10 200	18 100
Kollektivtrafik	16 100	4 600	4 900	1 400
Totalt	36 200	11 800	15 100	19 500

Figur 2.5. Källa: RVU 2005.

(under 30 år) gör betydligt färre resor på fritiden än tidigare, vilket troligen beror på de i högre grad umgås via Internet och mobiltelefon.

Bland äldre (över 50 år) har andelen kvinnor som har körkort ökat med drygt 40 % sedan 1989. För såväl kvinnor som män i denna åldersgrupp har antalet hämta/lämna-resor ökat markant under samma tid.

Statens institut för kommunikationsanalys, SIKA, redovisar i rapport 2005:8 prognoser för resandets utveckling i landet mellan åren 2001 och 2020. Enligt basscenariot beräknas antalet resor i landet att öka med 13 %, vilket är något mer än befolkningen, 9 %. Transportarbetet bedöms öka betydligt mer eller 27 %, och det är biltrafiken som ökar mest.

Godstrafik

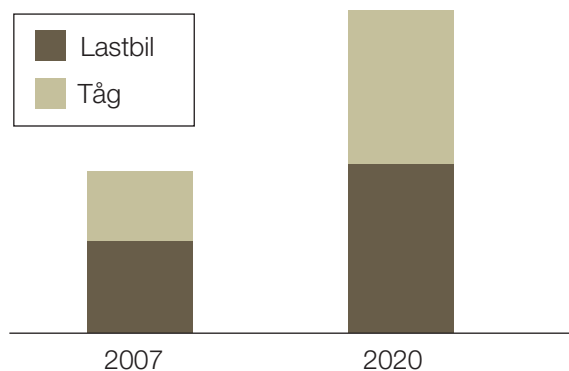
Lundbyleden förmedlar stora godsvolymer till och från Göteborgs hamn samt industrier och annan logistikverksamhet på Torslanda. Backaplansområdet är en plats i ledens närhet med omfattande varuleveranser.

Det hamnanknutna godset utgörs både av fjärrtransporter och transporter till och från lastbilsterminaler i centrala staden och Bäckebo. En stadigt växande andel av de längre transporterna sker på järnväg via Hamnbanan. Göteborgs hamn planerar för en fortsatt kraftig tillväxt, vilket innebär att godsvolymer beräknas öka från nuvarande 37 miljoner ton per år till cirka 100 år 2020. En relativt stor del av ökningen utgörs av helt sjöbaserat gods, varför ökningen på landsidan totalt motsvarar ungefär en fördubbling.

Om nuvarande trend med den största ökningen på järnväg består och om kapaciteten på Hamnbanan byggs ut i erforderlig takt, kan transportutvecklingen i stort förväntas bli enligt figur 2.6.

Trots den mycket kraftiga ökningen på järnväg beräknas även godstrafiken på väg komma att öka betydligt.

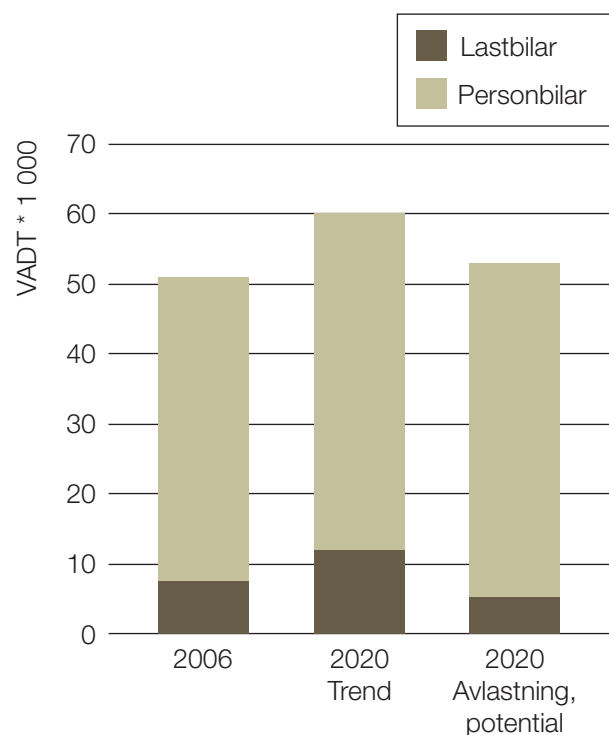
På riksnivå anger SIKA i rapport 2005:9 en total ökning av godstransportarbetet med 21 % mellan åren 2001 och 2020. Även här är bilens andel stor och motsvarar 30 % ökning.



Figur 2.6. Godsvolymer (ton) till/från Gbg Hamn

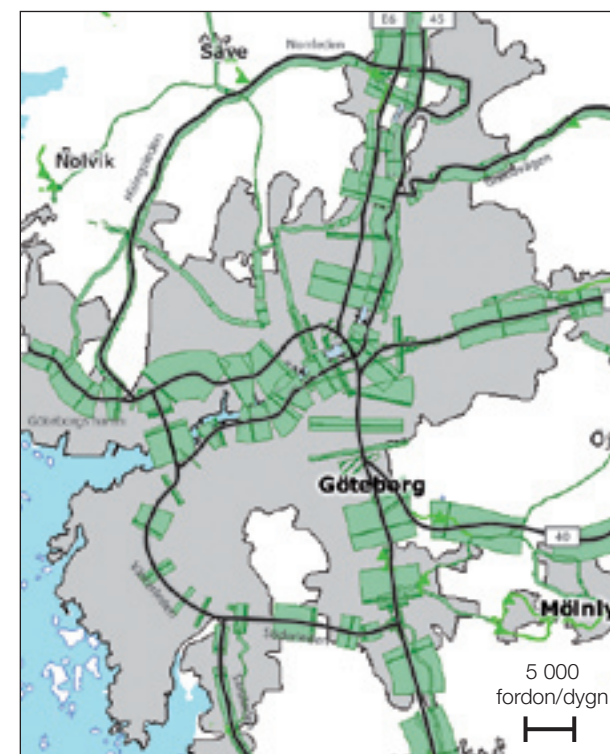
Biltrafik

Trafikmängden på Lundbyleden varierar mellan cirka 50 000 fordon per vardagsdygn väster om Brantingmotet och drygt 70 000 på delen närmast Ringömotet. Andelen tung trafik är hög och utgör 7 - 8000 fordon per vardagsdygn. Av figur 2.8 framgår att Lundbyleden är en av de leder i staden som är mest belastad av tung trafik, jämför till exempel med Hisingsleden.



Figur 2.7. Biltrafikens utveckling - trend och eventuell avlastning av tung trafik. Se vidare kap 7.

Trafikökningen har varit stark under det senaste decenniet och många faktorer talar för att den kommer att fortsätta. Utvecklingen av Norra Älvstranden med bostäder och verksamheter, där inte minst planerna för Backaplan är en viktig del, innebär behov av fler resor via Lundbyleden. Utbyggnaden av kollektivtrafiken dämpar biltrafikens ökning men detta hinner sannolikt inte få fullt genomslag till år 2020.



Figur 2.8. Räknade lastbilsflöden på huvudvägnätet, fordon per dygn. Källa: Vägverket



Figur 2.9. Trafikprognos för år 2020 (trend). Siffrorna avser bilar per vardagsdygn.

Det finns även möjligheter att dämpa lastbils- trafikens ökning. I diagrammet figur 2.7 visas vilken potential det finns för att avlasta leden från tung trafik som inte har start eller mål i området. Att åstadkomma det i praktiken kräver åtgärder som gör det attraktivt att välja andra vägar. Se vidare kapitel 7.1.

Kollektivtrafik

Knutpunkt Hjalmar är en av stadens allra största knutpunkter för kollektivtrafiken med 30 000 på- och avstigande per dag. Trafiken utgörs för närvarande av tre spårvagnslinjer (5, 6 och 10), två expressbusslinjer (Röd och Grön), tre stombusslinjer (17, 18 och 19) samt ett stort antal övriga busslinjer. Expressbussarna och ett par andra linjer trafikerar Lundbyleden mot Brunnsbo. Längs västra delen av den aktuella sträckan går två linjer av industribuskaraktär. Den tunga stombusslinjen 16 (till bl a Lindholmen) går parallellt med Lundbyleden på en sträcka. Antalet kollektivresenärer på Götaälvbron är omkring 75 000 per dygn.

Bland övrig kollektivtrafik kan nämnas Älvsnabben med hållplatser vid Lindholmsspiren, Slottsberget och Eriksberg samt Bohusbanan som korsar Lundbyleden men utan att stanna på Hisingen.

I projektet K2020 – Framtidens kollektivtrafik i Göteborgsområdet – föreslås en kraftfull utbyggnad av kollektivtrafiken. Inriktningen är