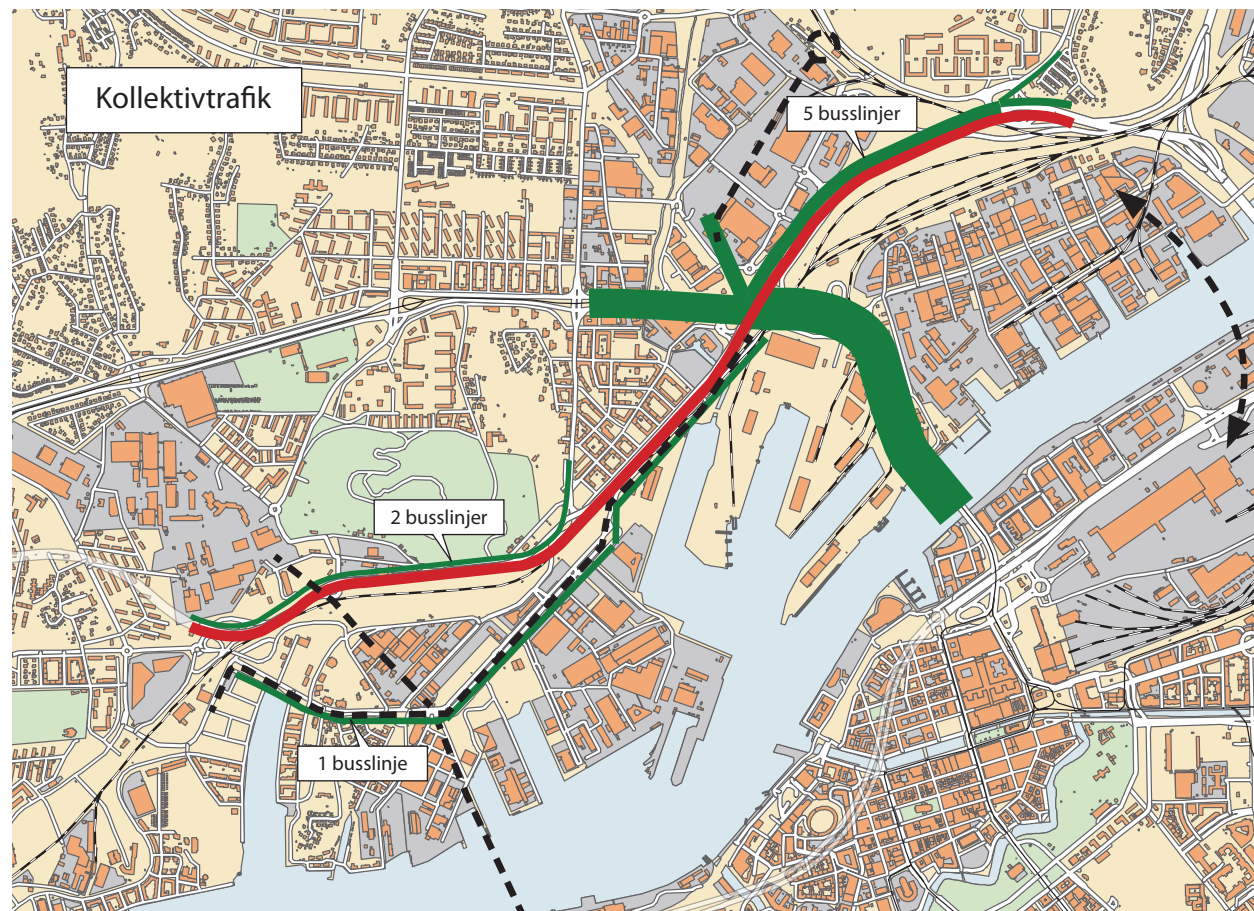




Figur 2.10. Kollektivtrafik kring Lundbyleden. Planerad framtida utbyggnad svartstreckad.

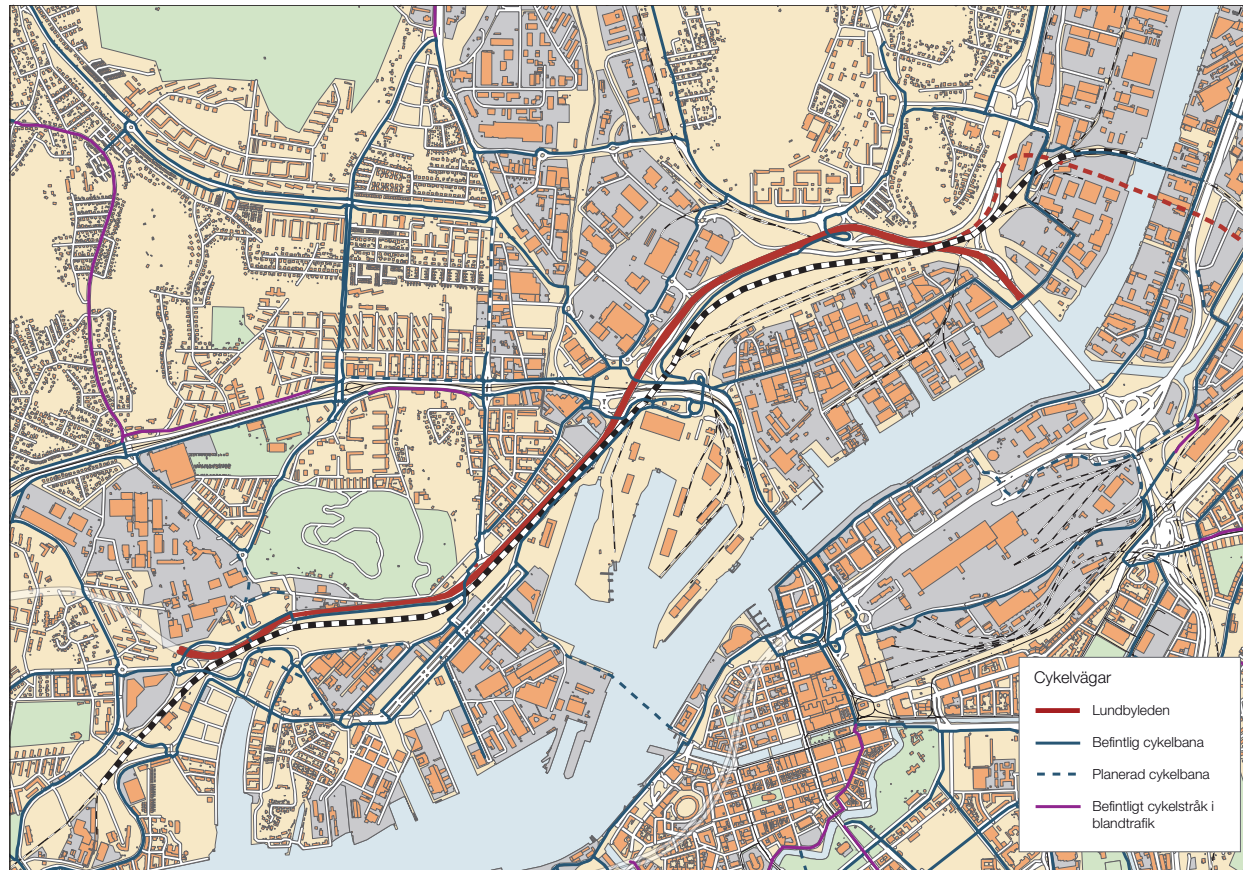


Figur 2.11. Målbild för "StorKringen" med huvudstråk för spårväg (röd) och buss (blå) enligt K2020.

att antalet kollektiva resor ska fördubblas och därmed motverka en ökning av bilresandet.

Området kring Lundbyleden berörs av en ny spårväg mellan Eriksberg/Lindholmen och Götaälvbron, eventuellt också kopplad till Knutpunkt Hjalmar. Banan är tänkt att gå i Lindholmsallén och dess fortsättning mot nordost. I planeringen av Backaplansområdet ingår även ett stråk för spårväg eller stombuss mot Lillhagsvägen vid Brunnsbo. Här har möjligheten att anlägga en hållplats på Bohusbanan diskuterats.

Någon större förändring av kollektivtrafiken på Lundbyleden planeras inte.



Figur 2.12. Cykelvägar kring Lundbyleden, planerade cykelbanor med streckad linje. Bl a ny bro över älven.

Cykel- och gångtrafik

Lundbyleden utgör tillsammans med Hamnbanan en stor barriär för cyklister och gående. Det finns fyra korsningspunkter plus en bro med trappor längs den aktuella sträckan, varav två plankorsningar. Längs med leden finns det mer eller mindre sammanhängande cykel- och gångstråk på ömse sidor. Dessa ligger delvis långt ifrån denna och går via ett antal olika gator.

I takt med att bostäder och arbetsplatser byggs ut längs älven ökar kontaktbehovet över Lundbyleden. På Lindholmen finns exempelvis många utbildnings- och arbetsplatser. Där ligger också Älvsnabbens hållplats. På norra sidan finns ett brett utbud av butiker och serviceinrättningar samt även skolor. För cyklister utgör Götaälvbron den viktigaste länken till centrum.

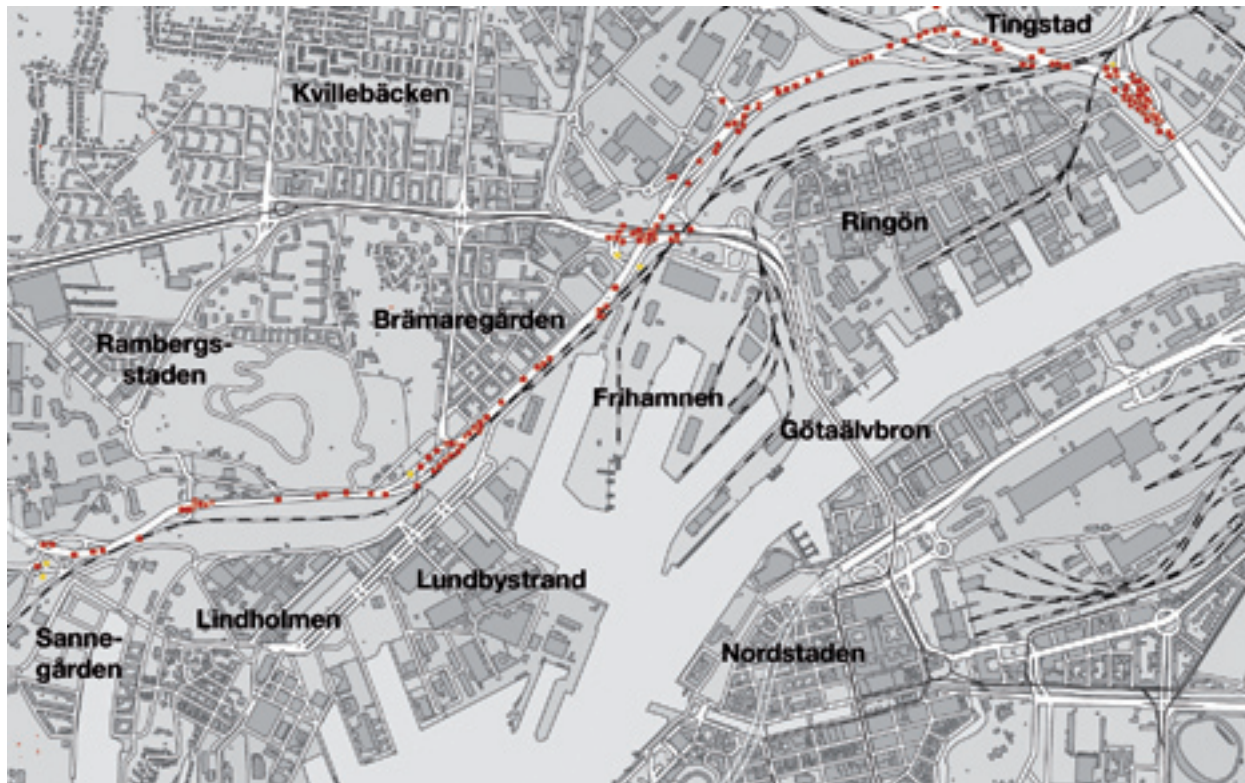
Göteborgs Stad har tagit fram ett förslag till en ny gång- och cykelbro över älven mellan Packhuskajen och Lundbystrand.

Trafiksäkerhet

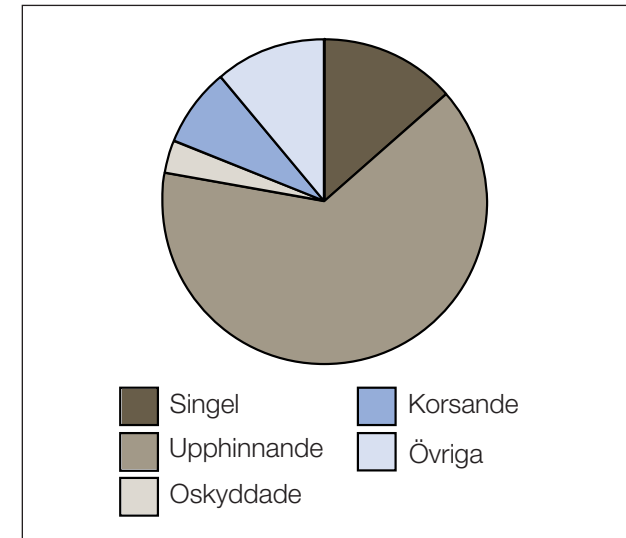
Det inträffar många trafikolyckor på Lundbyleden och dess korsningar/trafikplatser. Under femårsperioden 2003-2007 rapporterades drygt 250 olyckor med personskador, det vill säga i genomsnitt en per vecka. Som man ser av kartbilden är det en koncentration till områdena kring korsningspunkterna.

Två tredjedelar av olyckorna är av typ upphinnande, vilket är ett tecken på tät trafik där köer ofta leder till tvära inbromsningar. Den näst största olyckstypen är singelolyckor.

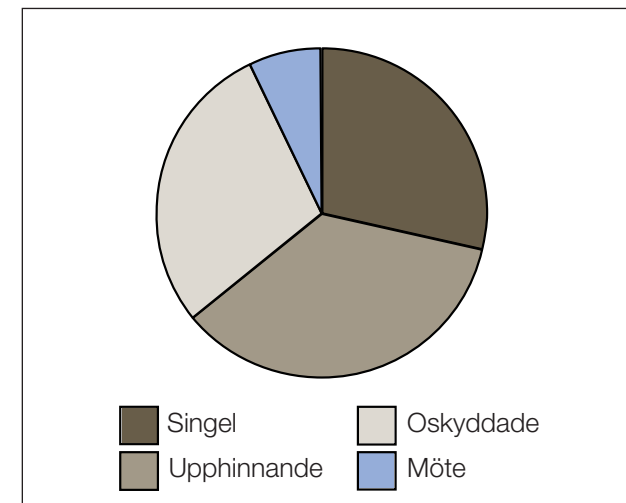
Av de skadade är andelen dödade eller svårt skadade relativt liten, cirka 5 %. Två personer har dödats, en fotgängare och en i singelolycka.



Figur 2.13. Personskadeolyckor 2003-2007.



Figur 2.14. Personskadeolyckor 2003-2007



Figur 2.15. Olyckor med svårt skadade/dödade 2003-2007 (5 % av personskadeolyckorna)

2.4 STADSUTVECKLING OCH KONKURRERANDE MARKANSPRÅK

Regionkärnan växer och Stadsbyggnadskontoret har i uppdrag att studera hur det ska gå till att åstadkomma 40 000 arbetsplatser och 30 000 nya boende i centrala staden. Stora delar av de områden som studeras ligger inom Älvstranden Utvecklings ansvarsområde. På norra sidan av älven handlar detta om Norra Älvstranden, Frihamnen, Backaplan och Ringön. De rumsliga och logistiska kopplingarna mellan älvstranden och stadsdelarna norr därom är en strategisk fråga som finns med i all planering. Hamnbanans framtida utbyggnad är en fråga som ständigt aktualiseras liksom möjliga kopplingar över Lundbyleden.

Pågående stadsförnyelse

Stadsbyggnadskontoret håller för närvarande på med en fördjupad översiktsplan för **Backaplansområdet**. Planen omfattar området mellan Hjalmar Brantingsgatan - Gustaf Daléngsgatan - Inlandsgatan - Lillhagsvägen - Lundbyleden. Syftet med denna plan är att studera hur området kan omvandlas till blandad stadsbebyggelse med tyngdpunkt på cityhandel vid knutpunkt Hjalmar och verksamheter/volymhandel i områdets norra del samt ett band av blandstad med stort inslag av bostäder däremellan. Trafiklösningar, störningseffekter och barriäreffekter är viktiga frågor i Backaplansarbetet och fokus ligger på bra tillgänglighet med kollektivtrafik och cykel,



Figur 2.16. Föreslagen markanvändning inom Backaplansområdet ur FÖP Backaplan (Bild: Stadsbyggnadskontoret).

hållbar stadsutveckling, utveckling av regionkärnan och en stad som lever hela dygnet. Som en första etapp i Backaplans utveckling utarbetas en detaljplan för **östra delen av stadsdelen Kvillebäcken** (Öster om Gustaf Daléngsgatan och söder om Färgfabriksgatan). Arbetet sker i samarbete med Älvstrandsbolaget och sju exploatörer. Denna första etapp i Backaplans utveckling innefattar ca 1600 lägenheter.

Stadsbyggnadskontoret avser att under 2008 komma igång med planeringsförutsättningar för **Frihamnen** som nu till stora delar är tillgänglig för ny användning. Detta är en mycket

strategisk och central fråga för Göteborg. Frihamnen kan komma att knyta samman Norra Älvstranden och Backaplan med city. Även här blir fokus hållbar stad, en blandning av bostäder och verksamheter men troligen även hur man kan ta tillvara närheten till älven och skapa friytor för invånarna i ett unikt läge.

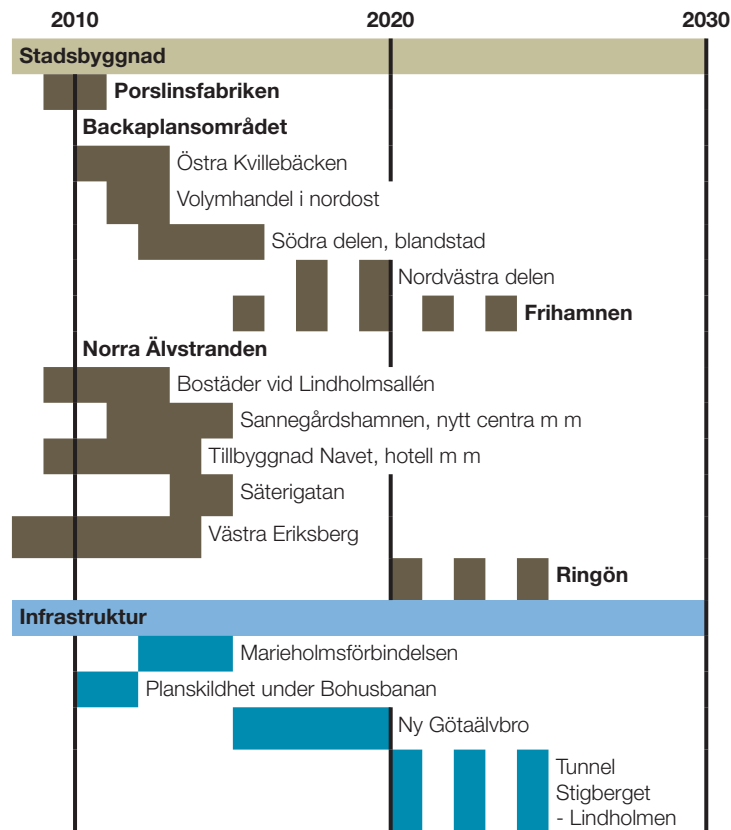
På **Norra Älvstranden** fullföljs tidigare planeringsintentioner genom ett antal detaljplaner för bostäder, handel och kontor.

En ny detaljplan har tagits fram för bostäder vid Lindholmsallén. I Sannegårdshamnen pågår planering av ett nytt centrum med livsmedelshandel, vårdcentral och ca 200 lägenheter.

Lindholmen Science Park växer. En detaljplan för tillbyggnad av Navet har tagits fram och är antagen. Bygget har påbörjats under våren 2008. Ett nytt hotell är aktuellt, liksom en större parkeringsanläggning, samlingslokaler och en utbyggnad av Chalmers Lindholmen.

Vid Säterigatan pågår planering av ca 800 lägenheter som kan bilda länk mellan stadsdelen norr om Hamnbanan och Älvstranden. Denna plan förutsätter överdäckning av Hamnbanan inom ett ca 300 meter långt område, alternativt att Hamnbanan får en annan sträckning.

För Västra Eriksberg finns en färdig detaljplan för ca 2 000 lägenheter. Här är byggandet i full gång. Området kommer att byggas ut fram till 2015.



Figur 2.17. Utbyggnadsplaner för staden och infrastrukturen i Lundbyledens närhet som påverkar ledens funktion

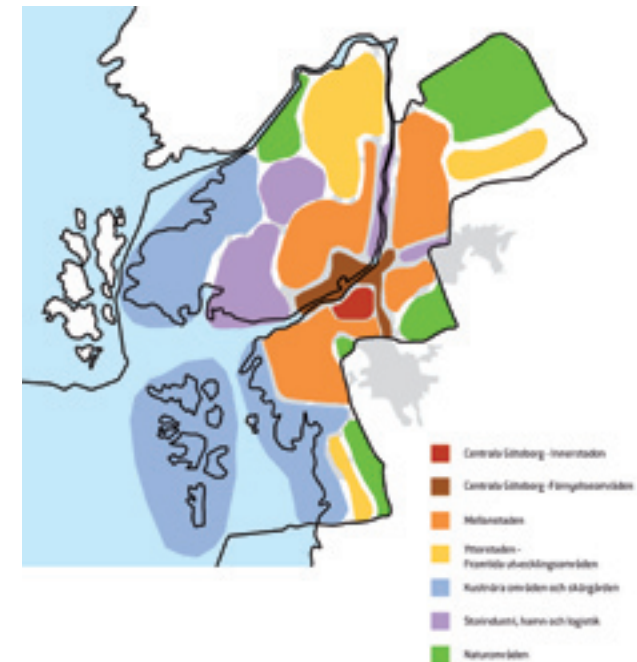
Framtida planer

I "Översiktsplan för Göteborg" föreslås sju områdesvisa inriktningar. Utredningsområdet för denna förstudie ligger inom inriktningsområdet "Centrala förnyelseområden".

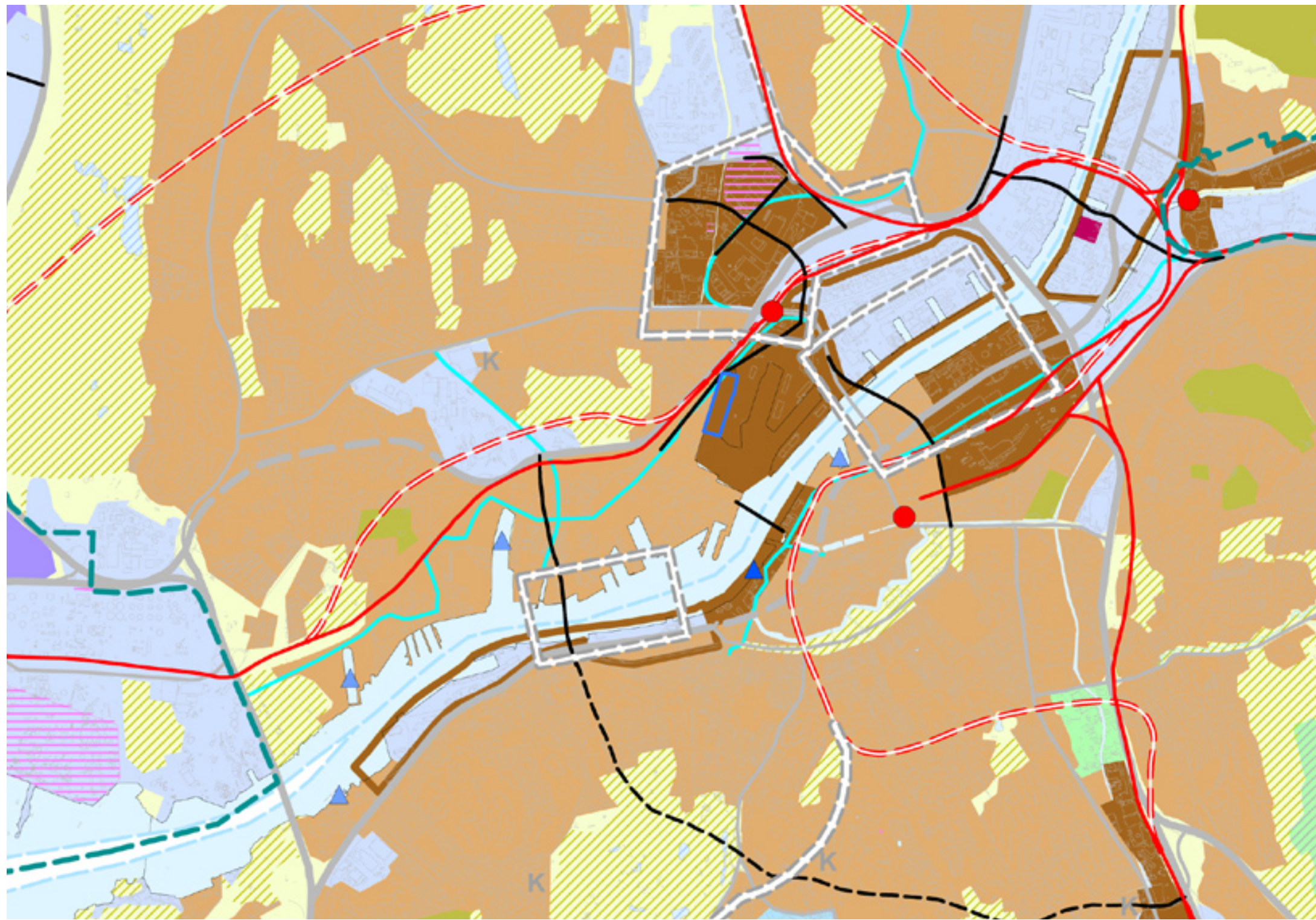
Ledstjärnor för "Centrala förnyelseområden" är:

- Utveckla kärnan! Bygg stad! Bygg blandat!
- Attraktiva mötesplatser
- Nya stadsparker
- Vattenkontakt
- Förbättra kopplingar mellan stadsdelar över älven
- God regional tillgänglighet
- Prioritera kollektivtrafik, gående och cyklande
- Kraftsamla kring knutpunkter
- Trafiksystem som inte skapar stora barriärer

Inom utredningsområdet ligger **Ringön** - ett område som redan idag fungerar väl som centralt belägen industrimark, lätta att nå med bil och nära till det mesta. Ringön kan utvecklas på sikt men här pågår ingen planering i dagsläget.



Figur 2.18. "Översiktsplan för Göteborg" är på utställning under våren 2008. Här presenteras områdesvisa inriktningar för stadens utveckling. Syftet är att tydliggöra hur intentionerna i översiktsplanen kopplas till geografiska områden. Lundbyleden återfinns i det som kallas centralt förnyelseområde (brun).





< Figur 2.19. Utdrag ur Förslag till översiktsplan för Göteborg.

2.5 MILJÖ – VIKTIGA FÖRUTSÄTTNINGAR, ASPEKTER OCH INTRESSEN

Avgränsning

De aktuella miljöfrågorna i projektet är främst kopplade till stadsbild samt hälsa och säkerhet. Avgränsning av aktuella frågor är gjord i samråd med Länsstyrelsen.

Markföroreningar har inte behandlats eftersom eventuell förekomst av sådana inte bedöms påverka projektplaneringen i detta skede. Arkeologiska lämningar av betydelse bedöms inte finnas och därmed påverka projektets planering.

Projektet påverkar inte områden som är värdefulla för friluftslivet.

Stadsbild

Landskapets topografi tillsammans med den intilliggande älven utgör den mest grundläggande förutsättningen för stadsbilden i landskapet kring Lundbyleden. De uppstickande bergen bildar avgränsningar (väggar) i det i övrigt helt flacka landskapets sediment- och utfyllnadsområden. Flacka områden omgivna av avgränsande berg skapar rumsbildningar.

Landskapet kring Lundbyleden kan indelas i en sydvästlig del, där Ramberget dominerar, och en nordöstlig del som består av ett storskaligt, flackt landskapsrum.

Ramberget och västerut

I den västra delen av landskapet kring Lundbyleden dominerar det höga Ramberget landskapsbilden, inte minst den branta Ättestupan som här, helt intill leden, bildar en naturlig nordvästlig gräns för "landskapet kring Lundbyleden".

På den korta sträckan mellan Ramberget och Lundbytunnels mynning lutar marken uppåt på norra sidan av leden utan att bilda en markant rumsavgränsning. Området är bebyggt till skillnad från Ramberget.

Söder/sydöst om leden är området i huvudsak flackt fram till älven men här finns också Slottsberget.

Från Ramberget och österut

Mellan älven vid Ringön/Frihamnen i öster och Flunsåsberget i väster ligger en helt flack del av staden. Området bildar ett stort landskapsrum som avgränsas av uppstickande berg i söder (Ramberget), väster (Flunsås) och norr ("Slätta dammbergen" och "Brunnsbo-/Tingstadbergen") och kan indelas i följande stadsdelar:

- Ringön och Frihamnen
- Backaplansområdet
- Bostadsområdena mellan Gustav Dahléns-



Utblick från Eriksbergsmotet där Ramberget dominerar stadsbilden.



Ramberget vid Kvillestaden - Ättestupan.



Leråkersmotet. Trafikplatsen har en struktur som är svårtolkad för trafikanterna.

gatan och Ramberget/Flunsåsberget/Slätta Dammsbergen.

Med tanke på områdets centrala läge är det mycket anonymt. Många göteborgare känner i stort sett bara till Backaplan och spårvagnshållplatserna. Bristen på avgränsande höjder inom området och tydliga karaktärer/strukturer m m har bidragit till att det omfattande bostadslandskapet saknar tydliga benämningar i stadsdelar.

Det finns en brist på tydliga platsbildningar/torg och landmärken.

En naturgiven tillgång är Kvillebäcken. Den för dock en undanskynd tillvaro.

En resa på Lundbyleden

Att beskriva landskapet kring Lundbyleden kan göras genom att beskriva en färd på Lundbyleden.

På sträckan mellan Tingstadstunneln och Kvillestaden går resan genom ett landskap som präglas av vägar, järnvägar, industrier, verksamheter, volymhandel och restytor. Trafikplatserna är utbredda och svåra att överblicka. Det komplicerade systemet av ramper och broar är svårt att orientera sig i och skapar en karaktär av trafiklandskap. Lundbyleden blir därmed otydlig som stråk. I höjd med Brunnsbo exponeras tilltalande bebyggelse i form av skivhus, punkthus och lamellhus, allesammans i ett gemensamt mönster i rött och vitt. Vid Leråkersmotet ligger leden något nedsänkt och omges av vallar. Från trafikplatsens ramper kan man blicka ut över delar av Backaplansområdet och ett storskaligt landskapsrum där inte många hus sticker upp. Utblickarna från vägen och söderut är fattiga på intressanta synintryck och området blir därmed anonymt.

Väster om Brantingmotet blir Lundbyleden ett mera tydligt genomgående stråk. Leden uppfattas på vissa sträckor som huvudgata med ljuskorsningar och på andra som trafikled.

Vid Hjalmar Brantingsplatsen pågår redan bygget av en grupp bostadshus vid Kvillekanalen där det högsta huset blir hela 17 våningar högt. Kvillestadens kvartersbebyggelse präglas påtagligt av närheten till leden och dess tunga trafik. På andra sidan ligger Lundbyhamnen och Frihamnen med stora, tomma ytor.

Kvillestadens bebyggelse skymmer Ramberget för trafikanter från öster och det är inte förrän dessa passerat sista kvarteret i Kvillestaden som Ättestupan dyker upp i blickfånget. Ättestupan är dock visuellt dominerande för trafikanter som kommer från Lundbytunneln i väster. Kring Myntgatans korsning finns ett inbjudande stadsrum som avgränsas av Ättestupan.



I Kvillestaden ligger bebyggelsen nära Lundbyleden. Rörstrandsgatan har ett trångt gaturum och bullerskärmen utgör en visuell barriär.



Utblick från Backaplan mot Leråkersmotet. Bron och vallarna mot Lundbyleden utgör en visuell avskärmning.



Utblick längs Myntgatan mot Lindholmsallén. Den visuella kontakten tvärs över Lundbyleden är god.

stupans bergvägg och Kvillestadens huskroppar. F d "Lundbybadet" är en vacker byggnad som ingår i miljön kring Myntgatan. På andra sidan leden sticker en samling välrenoverade och ganska höga byggnader upp vilka kan fungera som landmärken. Framför bebyggelsen går den unga Lindholmsallén med sex parallella trädrader.

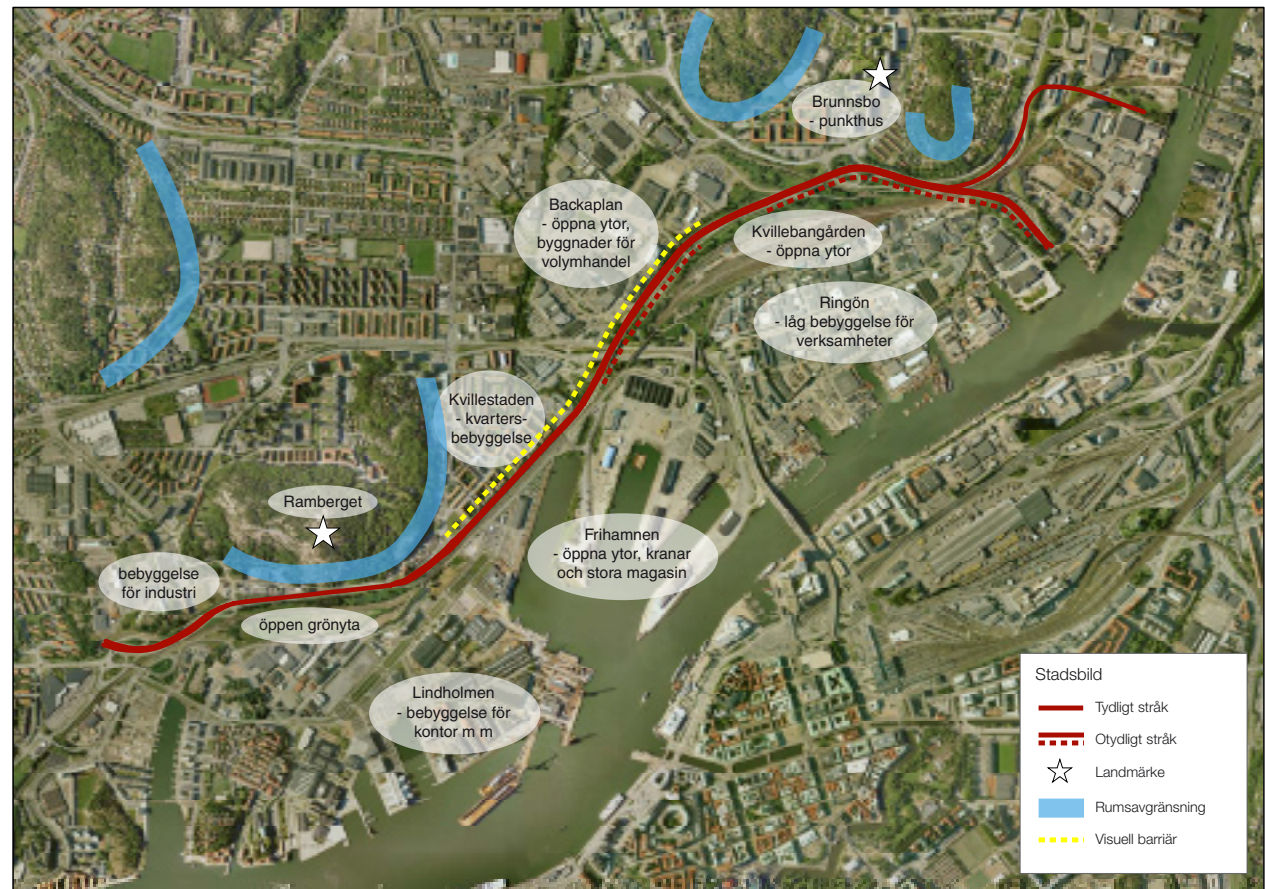
Söder om leden, mellan Ättestupan och Eriksbergsmotet, ligger ett anonymt och öppet grönområde. På norra sidan finns bostadshus, bensinstationer, stora asfaltytor och industribyggnader. Eriksbergsmotet är relativt nybyggt ger ett ganska fräscht intryck liksom omgivande byggnader och mark. Mellan Eriksbergsmotet och Sannegårdens hamnbassäng pågår byggnad av 5-6 våningar hög bostadsbebyggelse.

Landskaps-/Stadsbild vid vissa platser längs leden

Bullerskärmar och vallar längs Lundbyleden utgör en visuell barriär. Det blir svårt att förstå hur stadsdelen är uppbyggd när man inte ser tvärs över leden.

Myntgatan har en god visuell kontakt med Lindholmsallén på andra sidan Lundbyleden. Korsningen med Hamnbanan utgörs av en mörk och slingrig gata ner i en grop under en bro.

I Kvillestaden ligger Neptunusgatan och Rörstrandsgatan inklämda mellan bullerplank och bebyggelse. Från korsande gator i Kvillestaden ser man rakt in i bullerplanket.



Vid Leråkersmotet omges leden av vallar. Från detta läge är därmed själva leden helt gömd. Vallarna och bron skymmer sikten mot Kvillebangården och det bakomliggande Ringön.

Brunnsbo torg vetter söderut mot Brunnsbotorget. Trafikplatsens storskalighet motverkar en ombonad och stadsmässig karaktär på Brunnsbotorget.

Figur 2.20. Stadsbild i nuläget. Lundbyleden utgör en visuell barriär. Det blir därmed svårt för de som rör sig i omgivningen att förstå hur stadsdelarna runt leden ligger i förhållande till varandra. För trafikanterna är Lundbyleden ett otydligt stråk med svåröverskådliga trafikplatser. Eftersom omgivningarna dessutom är fattiga på landmärken blir det svårt även för trafikanterna att orientera sig i området.