



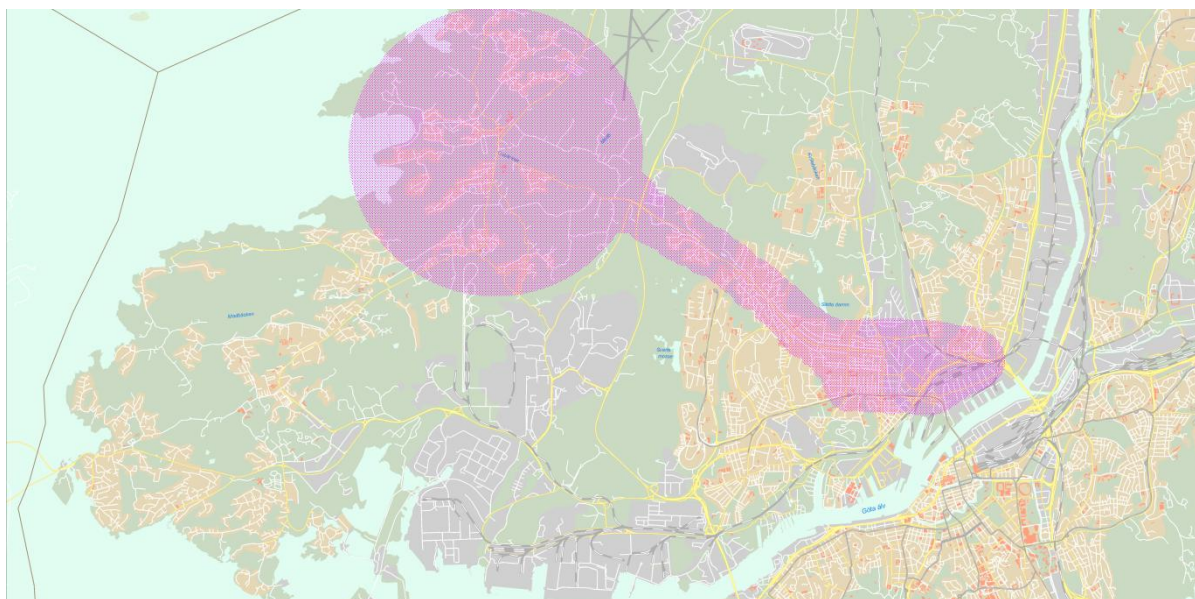
Trafiksituationen på Björlandavägen

Bakgrunden till föreliggande studie

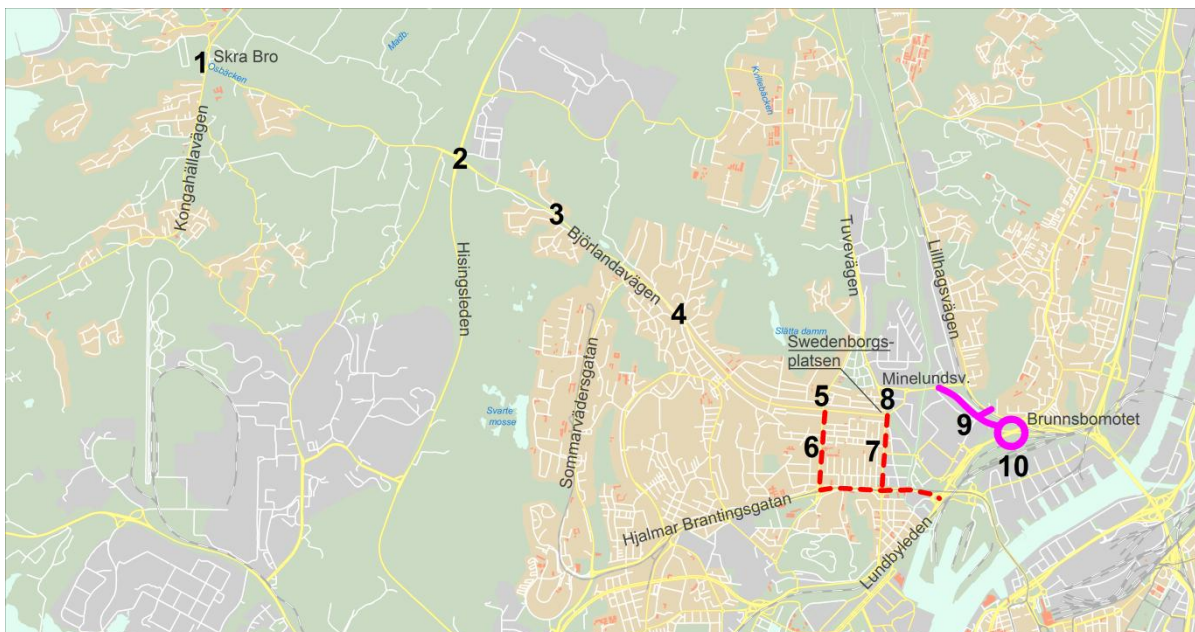
Byggnadsnämnden beslutade 2008 att avbryta ett flertal detaljplanearbeten och anta en restriktiv hållning till nya planer på västra Hisingen. Till grund för beslutet låg bland annat en trafikutredning benämnd ”Strukturstudie för Västra Hisingen - Trafikkonsekvenser” (Stadsbyggnadskontoret, september 2006). Utredningen visade att en betydande satsning på infrastrukturen måste ske för att undvika en ohållbar trafiksituation. Byggnadsnämnden beslutade att stor restriktivitet ska råda för planering av ny bebyggelse på västra Hisingen till dess att infrastrukturen byggts ut.

Ett flertal satsningar på väginfrastrukturen har nu skett, och ytterligare är planerade, utmed framförallt väg 155 Torslandavägen. Även mindre åtgärder har genomförts på och utmed Björlandavägen. Vintern 2011/2012 uppdaterades trafikutredningen för väg 155 Torslandavägen för att avgöra om och isåfall hur mycket mer trafik som stråket tål.

Björlandavägen ingick inte specifikt i utredningen från 2006 och gör det inte heller i uppdateringen 2011/2012. Stadsbyggnadskontoret vill ändå bilda sig en uppfattning om trafiksituationen i detta stråk med avseende på möjligheten att exploatera i Skra Bro med omnejd. Trafikkontoret har därför fått i uppdrag att i detta PM beskriva trafiksituationen i det aktuella stråket idag och för den närmaste framtiden.



Figur 1 Det ungefärliga område kring Skra Bro och det stråk utmed Björlandavägen som beskrivningarna i detta PM omfattar.



Figur 2 Björlandavägen i sin helhet mellan Skra Bro (1) och Swedenborgsplatsen (8) samt dess anslutningar mot centrum och Lundbyleden. Övriga numrerade platser har referenser i texten nedan.

Trafiksituation utmed Björlandavägen mellan Skra Bro och Swedenborgsplatsen

Trafikverket är huvudman för den del av Björlandavägen som går mellan Kongahällavägen (1) och Hisingsleden (2). Här har det under senare år skett en upprustning med huvudsyftet att bygga cykelbana, höja trafiksäkerheten och skapa trygga hållplatslägen med säkra gång- och cykelpassager. På en kortare sträcka har vägen rätats ut och förlagts en bit från befintlig bebyggelse för att öka trafiksäkerheten och framkomligheten.

Korsningen med Hisingsleden (2) är signalreglerad, hårt trafikerad i rusningstrafik och relativt olycksdrabbad. Precis väster om Hisingsleden är trafikmängden på Björlandavägen strax över 16 000 fordon/dygn.

Göteborg Stad är huvudman för Björlandavägen från korsningen med Hisingsleden (2) och hela vägen in mot centrum. På denna sträcka har det genomförts ett flertal åtgärder de senaste åren med syfte att öka trafiksäkerheten och framkomligheten och ytterligare ett par är planerade.

Vid Skogsvägen (3) kommer det att byggas trafiksäkerhetshöjande åtgärder i form av bland annat farthinder samt säkrare hållplatser under 2012-2013.

Korsningen med Bjurslättsleden (4) byggdes 2009 om till cirkulationsplats för att höja trafiksäkerheten. Åtgärden ökar också framkomligheten för trafik från Bjurslättsleden och Sankt Olofsgatan. Dessutom byggdes bullerdämpande åtgärder och den närliggande korsningen med Kärrdalsgatan byggdes om.

I Västsvenska Paketet finns det pengar avsatta för att höja trafiksäkerheten och framkomligheten i korsningen med Wieselgrensgatan (5) och på Swedenborgsplatsen (8) genom byggnation av cirkulationsplatser. Dessa åtgärder finns i Trafikkontorets plan för genomförande 2013-2014.

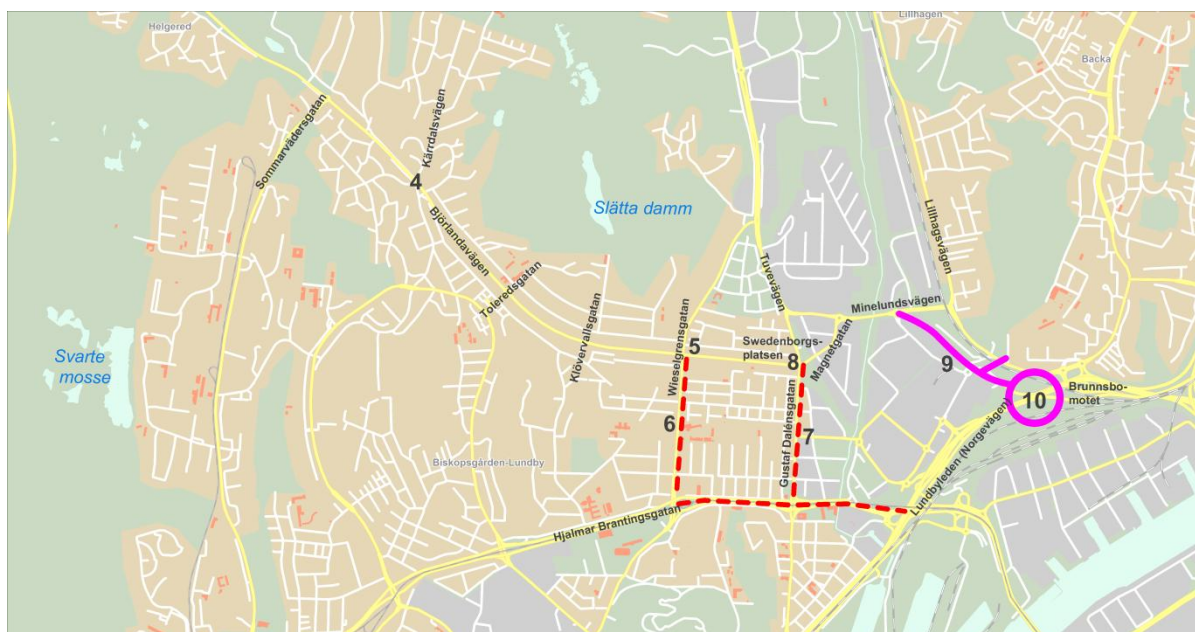
När ovanstående åtgärder är genomförda kommer Björlandavägen i dessa punkter att bättre kunna ta omhand den trafik som går där idag. Denna

trafikmängd, tillsammans med relativt stora trafikströmmar på anslutande gator, ger ändå viss trängsel i flera av korsningarna mellan Björlandavägen (4) och Wieselgrensgatan (5) under rusningstrafik. Om trafiken skulle öka ytterligare uppstår behovet av en generell kapacitetshöjning och uppgradering av vägen samt busskörfält för att garantera kollektivtrafikens framkomlighet.

I ett snitt strax väster om Wieselgrensgatan är trafikmängden idag drygt 17 000 fordon/dygn och strax väster om Toleredsgatan drygt 13 000 fordon/dygn.

Anslutningarna från Swedenborgsplatsen in mot Lundbyleden och centrum

Med avseende på möjligheten att ta om hand trafiken från Västra Hisingen via Björlanda-vägen och föra den vidare in mot centrum eller ut på det övergripande nätet finns idag ett antal svårigheter i området söder och öster om Swedenborgsplatsen (8). Pågående planer och projekt i området visar på en ambition att utveckla det övergripande vägnätet men innebär också i vissa fall begränsningar av möjligheterna.



Figur 3 Östra delen av Björlandavägen samt de olika anslutningarna till Lundbyleden och centrum. Numrerade platser har referenser i texten nedan.

Trafiken på Björlandavägen från Skra Bro går i huvudsak vidare mot Lundbyleden och någon av punkterna Ringömotet/Tingstadstunneln eller Götaälvbron alternativt har sin målpunkt i området kring Kvillebäcken och Backaplan. Idag belastar denna trafik huvudsakligen tre gator. Wieselgrensgatan (6) eller Gustaf Daléngsgatan (7) till Hjalmar Brantingsgatan eller Minelundsvägen-Lillhagsvägen till Brunnsbomotet. Inget av dessa stråk har idag den standard som krävs för att effektivt ta om hand de befintliga trafikmängderna.

Wieselgrensgatan (6) har redan idag stora problem med buller och vibrationer för de intilliggande byggnaderna. Arbete pågår dessutom med en detaljplan som skall tillskapa cirka 120 nya bostäder väster om Wieselgrensgatan. I direkt anslutning till gatan ligger också skolor och förskolor vilket

gör att trafiken på sikt bör minska och gatan hastighetssäkras genom fysiska åtgärder. Denna gata behöver således avlastas genom överflyttning av trafik till mer lämpliga gator. Trafikmängden strax söder om Gamla Björlandavägen är idag knappt 9 000 fordon/dygn.

För Gustaf Daléngsgatan (7) är situationen ännu mer änsträngd än den på Wieselgrensgatan. Här finns en antagen detaljplan för Östra Kvillebäcken med syfte att i direkt anslutning till gatan tillskapa cirka 1 600 nya lägenheter och byggantionen är i full gång. Trafikmängden strax söder om Swedenborgsplatsen är idag knappt 19 000 fordon/dygn. Enligt detaljplanen får Gustaf Daléngsgatan ett körfält i vardera riktningen, hastighetsbegränsningen 30 km/h och en utformning med täta gångpassager och bitvis relativt smal sektion. För att möjliggöra denna utformning och uppnå acceptabel trafikmiljö utmed gatan behöver trafiken minska från dagens 19 000 fordon/dygn till i storleksordningen 13 000-15 000 fordon/dygn. Detta kräver i sin tur åtgärder i det övergripande vägnätet. De specifika åtgärder som nämns i planbeskrivningen är en ny länk (9) från Tuvevägen via Minelundsvägen till ett nytt Kvillemot (10) på Lundbyleden (närmare beskrivet nedan) samt åtgärder för att kunna ta omhand mer trafik genom det framtida Backaplansområdet.

Trafiken från Wieselgrensgatan (6) och Gustaf Daléngsgatan (7) når idag Lundbyleden via Hjalmar Brantingsgatan. Här finns idag en mängd signalkorsningar med begränsad kapacitet och där det redan med dagens trafikmängder uppstår kösituationer i rusningstrafik.

Det tredje alternativet för trafiken från Björlandavägen mot Lundbyleden är som tidigare nämnts att från Swedenborgsplatsen välja Magnetgatan till Minelundsvägen och vidare via Lillhagsvägen och Brunnsbomotet. Minelundsvägen passerar Bohusbanan i plan. Trafik från Björlandavägen, Tuvevägen och Lillhagsvägen samlas upp på Lillhagsvägen på vilken sträckan mellan Minelundsvägen och Brunnsbo blir hårt belastad med kösituationer som följd.

Inom Västsvenska Paketet finns det pengar avsatta för att bygga en ny trafikplats kallad Kvillemotet (10) på Lundbyleden söder om Bohusbanan. Denna trafikplats nämns som en förutsättning i detaljplanen för Östra Kvillebäcken ovan. Denna investering ligger i Trafikverkets produktionsplan och beräknas stå färdig 2015-2016. För att kunna utnyttja den nya trafikplatsen bygger Göteborgs Stad samtidigt en anslutande länk (9) mellan Minelundsvägen och den nya trafikplatsen på södra sidan om Bohusbanan. Denna länk tillsammans med en upprustning av Minelundsvägen kommer att förbinda Björlandavägen och Tuvevägen med Lundbyleden på ett effektivt sätt och avlasta Lillhagsvägen. I detta arbete ingår också att anlägga planskilda korsningar med Bohusbanan för samtliga trafikslag samt att förbereda för att i framtiden kunna bygga en pendeltågsstation i området.

Planerade projekt som påverkar trafikmängderna utmed Björlandavägen

De effektberäkningar som Trafikverket gjort av trängselskattens införande visar på en liten minskning av trafiken på Björlandavägen genom överflyttning till kollektivtrafik, samåkning och minskat resande. Minskningen uppskattas till 5-6 % på delen mellan Skra Bro och Hisingsleden respektive 6-8 % på delen från Hisingsleden in mot centrum.

Byggandet av en ny tvärförbindelse i Torslanda (vid Dommarringsgatan) kan bara förväntas ge en marginell avlastning av Björlandavägen. I bästa fall 2-4 % minskning på Björlandavägen genom att en del av dem med start- eller målpunkt utmed Kongahällavägen istället väljer att åka söderut.

I juni 2011 antog Byggnadsnämnden ”Program för Skra Bro med bostäder, service och knutpunkt/bytespunkt för kollektivtrafik”. Programmet innefattar i storleksordningen 300 nya lägenheter men också en tydligt utpekad kollektivtrafikknutpunkt och pendelparkering. I planprogrammet står det att ”Förutsättningarna för att erbjuda ett bekvämt kollektivtrafik-resande måste nog utredas med bl a närbelägen pendelparkering, goda möjligheter att parkera cykel samt väderskyddad hållplats.”. Under förutsättning att detta uppfylls görs bedömningen att programmets totala påverkan på Björlandavägens trafikmängd blir obetydlig. De 300 lägenheternas resbehov kompenseras av ett förväntat ökat kollektivtrafikresande i närområdet genom skapandet av en attraktiv knutpunkt.

Beräkning av kapacitetsutrymme för nyskapad trafik

Trafikmängden på den östra delen av Björlandavägen mellan Kärrdalsvägen och Swedenborgsplatsen är cirka 15 000 fordon/dygn. Med antagandet att trängselskatten och tvärförbindelsen i Torslanda tillsammans ger en avlastning på 8-12 % betyder det att vägen skulle tåla ett nytillskott på 1 200-1 800 fordon utan att trafikmängden totalt sett blir större än idag. Med 4 till 6 enkelresor per bostad och dag motsvarar detta 200-450 nya bostäder.

Fyra enkelresor per bostad gäller om tillgången till kollektivtrafik är att betrakta som god. Det högre antalet bostäder i spannet 200-450 gäller således under förutsättning att exploateringen sker nära Skra Bro med dess kollektivtrafikutbud.

Antalet möjliga nya bostäder är avrundat uppåt då en mindre del av resbehovet från de nya bostäderna kan antas finnas söderut mot Torslanda via Kongahällavägen.

Bedömt kapacitetsutrymme gäller för nyskapad trafik från området omkring Björlanda enligt den översiktliga figuren på sidan 1. I denna bedömning har ingen hänsyn tagits till eventuellt tillskott av trafik från utbyggnader i områdena utmed Björlandavägen öster om Hisingsleden. Eftersom detta är den mest belastade delen av Björlandavägen gör ett tillskott från dessa områden att kapacitetsutrymmet för trafik från Björlanda minskar i samma omfattning.

Slutsats

Den samlade beskrivningen av dagens trafiksituation i stråket Björlandavägen-Lundbyleden ger slutsatsen att vägen nått sitt kapacitetstak på delar av sträckan. Situationen på Swedenborgsplatsen, Wieselgrensgatan, Gustaf Dahléngatan och Lillhagsvägen är idag överansträngd. Dessutom är det ofta trängsel i flera av korsningarna utmed vägen mellan Toleredsvägen och Swedenborgsplatsen.

Byggandet av en cirkulationsplats på Swedenborgsplatsen och en ny trafikplats Kvillemotet inklusive anslutning från Minelundsgatan gör att den önskade minskningen av trafiken på Wieselgrensgatan och Gustaf Daléngatan kan åstadkommas. Åtgärderna ger också en ökad kapacitet mellan Swedenborgsplatsen och Lundbyleden för att ta hand om trafiken från

Björlandavägen och Tuvevägen. Ytterligare vinster fås genom ökad trafiksäkerhet, planskildhet med Bohusbanan och minskad miljöpåverkan. Dessa åtgärder kan väntas stå klara 2015-2016. Trots dessa åtgärder bedöms dock stråket i sin helhet inte klara större trafikmängder än idag på grund av korsningarnas kapacitet mellan Sommarvädersgatan och Swedenborgsplatsen.

En utbyggd tvärförbindelse i Torslanda (vid Dommarringsvägen) och införd trängselskatt kan tillsammans förväntas ge en avlastning av Björlandavägen på i bästa fall 8-12 %. Det kapacitetsutrymme som då frigörs kan utnyttjas av nyskapad trafik från exploatering i anslutning till Skra Bro i samma storleksordning. 8-12 % trafik på Björlandavägen mellan Hisingsleden och Swedenborgsplatsen motsvarar 1 200-1 800 fordon per dygn. Beroende på vilka alstringstal som används motsvar detta mellan 200 och 450 bostäder. Det högre antalet förutsätter att exploateringen sker i närheten av god kollektivtrafik. Denna nyexploatering gäller utöver de 300 lägenheterna i programmet för Skra Bro.

Sammanfattningsvis gäller alltså att:

- Idag är Swedenborgsplatsen överbelastad i högtrafik och trafiken på Gustaf Daléngsgatan och Wieselgrensgatan måste minska. Åtgärder planeras inom den kommande femårsperioden för att lösa detta.
- Björlandavägen och dess korsningar, framförallt på delen mellan Bjurslättsleden och Wieselgrensgatan, klarar inte mer trafik än idag utan ytterligare ombyggnader.
- Trafikverket beräknar att trängselskatten kommer att ge en minskning av trafiken på Björlandavägen mellan Hisingsleden och Swedenborgsplatsen med 6-8 %.
- Tvärförbindelsen i Torslanda (vid Dommarringsvägen) bedöms ge en minskning av trafiken på Björlandavägen med i bästa fall 2-4 %.
- Den avlastning som trängselskatten och tvärförbindelsen i Torslanda tillsammans beräknas ge innebär att Björlandavägen, efter dessa åtgärder, skulle tåla ett nytillskott på 1 200-1 800 fordon per dygn från området kring Skra Bro utan att trafikmängden totalt sett blir större än idag.
- Med ett antaget alstringstal på 4 till 6 enkelresor per bostad, beroende på bland annat bostadsform och närheten till god kollektivtrafik, motsvarar kapacitetsutrymmet 1 200-1 800 fordon cirka 200-450 nya bostäder. Detta gäller utöver de 300 lägenheterna i programmet för Skra Bro.
- Nytillskottet kan tillåtas först efter att de planerade åtgärderna i korsningen med Wieselgrensgatan och på Swedenborgsplatsen genomförts samt att Kvillemotet med dess anslutningar färdigställts.