

Avsedd för
Göteborgs stad

Typ av dokument
Teknisk rapport

Datum
September, 2025

Trafikanalys Centrala Hisingen

Nulägesanalys och verifiering av målbild
för vägnätet



Trafikanalys Centrala Hisingen

Nulägesanalys och verifiering av målbild för vägnätet

Projektnamn **Trafikanalys Centrala Hisingen - Nulägesanalys och verifiering av målbild för vägnätet**

Projekt nr

Mottagare **Göteborgs stad - stadsbyggnadsförvaltningen och exploateringsförvaltningen**

Typ av dokument **Rapport**

Version **Slutrapport**

Datum **2025-09-12**

Förberett av **Erik Hedman/Gustav Skäremo**

Kontrollerad av **Anders Sjöholm**

Godkänd av

Beskrivning

Ramboll
Lokgatan 8
211 20 Malmö

T +46 (0)10 615 60 00
<https://se.ramboll.com>

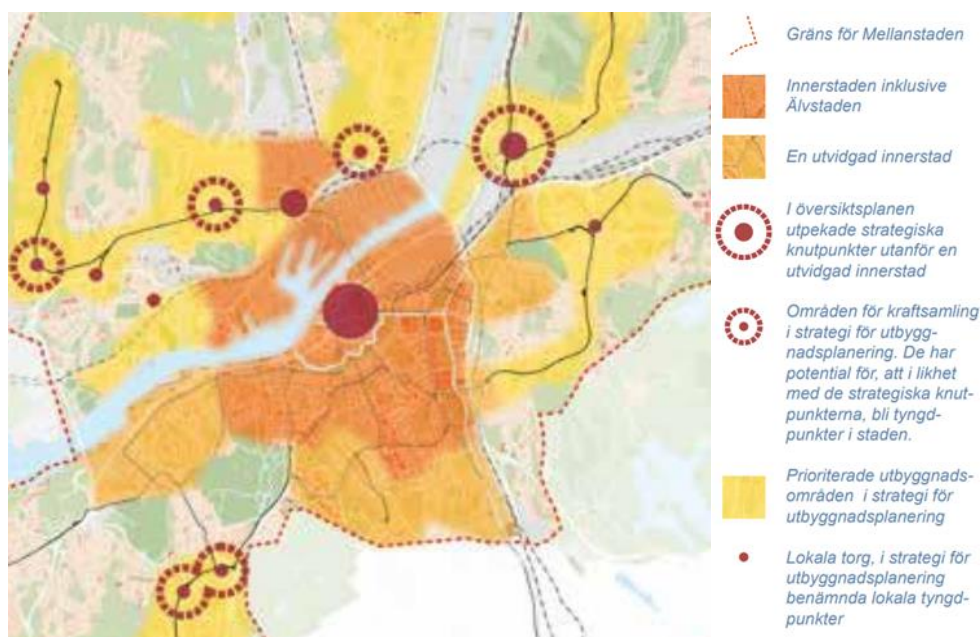
Innehållsförteckning

1.	Inledning	2
1.1	Bakgrund	2
1.2	Syfte	2
1.3	Metod	3
2.	Nuvarande trafikförhållanden (hösten 2025)	3
2.1	Tillfälliga vägvastängningar	4
2.2	Trafikflöden inom utredningsområdet	4
2.3	Genomfartstrafik mellan Brantingsmotet och Gullbergsmotet	6
2.3.1	Normalläge (våren 2022)	7
2.3.2	Nuläge (hösten 2024)	8
2.3.3	Restider	9
2.3.4	Analys av volymer av genomfartstrafik	10
2.4	Övriga ruttval genom centrala Hisingen	10
3.	Framtida trafikförhållanden (efter 2028)	11
3.1	Återöppning av Lundbyleden mot Tingstadstunneln samt utbyggnad av Kvillemotet	11
3.2	Utbyggnad av Kvillemotet	11
4.	Analys av förslag till utbyggnad inom Program för Frihamnen och del av Ringön	13
4.1	Bebyggelse, Vägnät, Trafikalstring	13
4.2	Ny utformning av Hjalmar Brantingsgatan	14
4.3	Beskrivning av resrelationer mot och från Ringön och Frihamnen	15
4.3.1	Mot Frihamnen	15
4.3.2	Från Frihamnen	15
4.3.3	Mot Ringön	16
4.3.4	Från Ringön	16
5.	Konsekvenser för vägnätet	17
5.1	Trafikflöden efter utbyggnad av del av Frihamnen och Ringön	17
6.	Slutsatser av studien	20

1. Inledning

1.1 Bakgrund

I takt med planerade utbyggnader i Frihamnen och Ringön samt utökad innerstad, arbetar Stadsbyggnadsförvaltningen med att ta ett helhetsgrepp på trafiken i centrum. Pågående infrastrukturutbyggnader i staden leder till tillfälliga trafikomläggningar där Lundbyledens avstängning mot Tingstadstunneln har ökat betydelsen av Hisingsbron till att hantera kopplingen mellan centrala Hisingen och områden söder om Göta Älv.



Figur 1 Strategi för utbyggnadsplanering i centrala Göteborg (källa: Göteborg 2035 - Trafikstrategi för en nära storstad)

Målsättning för Hjalmar Brantingstråket mellan Kvillebäcken och Hisingsbron är att omvandla det till ett mera stadsmässigt stråk, tona ner funktionen som genomfart och ge högre fokus på tillgänglighet för områdets invånare. Stadsomvandlingen i sig leder också till förändrade resmönster i takt med att nya målpunkter etableras. Kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik kommer att ges högre prioritet. Likaså ökat fokus på vistelsezoner, grönkvaliteter och levande stadsrum för medborgarna.

Minskad framkomlighet för biltrafiken i Hjalmar Brantingstråket kan skapa undanträngningseffekter till alternativa stråk. Förväntan finns också på att fortsätta satsningar på kollektivtrafikens framkomlighet, utveckling av gång- och cykelstråken i området och staden i övrigt, kommer att leda till minskat bilberoende. Den biltrafik som kvarstår ska dock erbjudas god tillgänglighet, orienterbarhet och säkerhet.

1.2 Syfte

Den aktuella utredningen har två huvudsyften:

- att fördjupa kunskapen kring befintligt trafikarbete inom Centrala Hisingen med omnejd för att bättre förstå potentialen till att flytta över biltrafik från Hjalmar Brantingsgatan och Hisingsbron till alternativa vägar.

- att bedöma konsekvenser av de totala trafikvolymerna som kan uppstå utmed Hjalmar Brantingsgatan och Hisingsbron efter utbyggnader inom Frihamnen och Ringön (med av staden framtaget förslag till ny utformning av vägnätet).

1.3 Metod

Som underlag till att förstå nuvarande och tidigare trafiksituationens bilresande till och från centrala Hisingen, har data från uppkopplade fordon i kombination med trafikmätningar från olika tidsperioder använts i analysen. Uppmätta flöden från platsspecifika mätningar har hämtats in via tidigare genomförda slangmätningar samt från fasta mätstationer vid trängselskatteportaler. Data från uppkopplade fordon är inhämtade från TomTom Move Portal. Från denna databas har uppgifter om flöden, hastigheter, restider samt resmönster hämtats.

De framtida flöden som presenteras i rapporten bör tolkas med försiktighet. Detta eftersom de bygger på flera antaganden som är förenade med betydande osäkerheter. Planeringen inom Frihamnen befinner sig i ett tidigt skede, och eventuell påverkan på det omgivande vägnätet från framtida utbyggnader i andra delar av staden har inte beaktats.

2. Nuvarande trafikförhållanden (hösten 2025)

2.1 Tillfälliga vägstängningar

Lundbyleden mellan Brantingsmotet och Ringömotet har varit avstängd sedan våren 2022 och beräknas vara det fram till sommaren 2028. Under denna period byggs Lundbyleden om, och nuvarande Brunnsbomot rivs och ersätts av ett nytt mot – Kvillemotet. Avstängningen innebär att den normalt sett dominerande trafikströmmen på sträckan mellan Brantingsmotet och Gullbergsmotet via Tingstadstunneln hänvisas till alternativa rutter, i första hand via Hisingsbron eller Marieholmstunneln, men även i viss mån via Älvsborgsbron.



Figur 2 Gatuvy över nuvarande avstängning av Lundbyleden mot Tingstadstunneln. (källa: google maps)

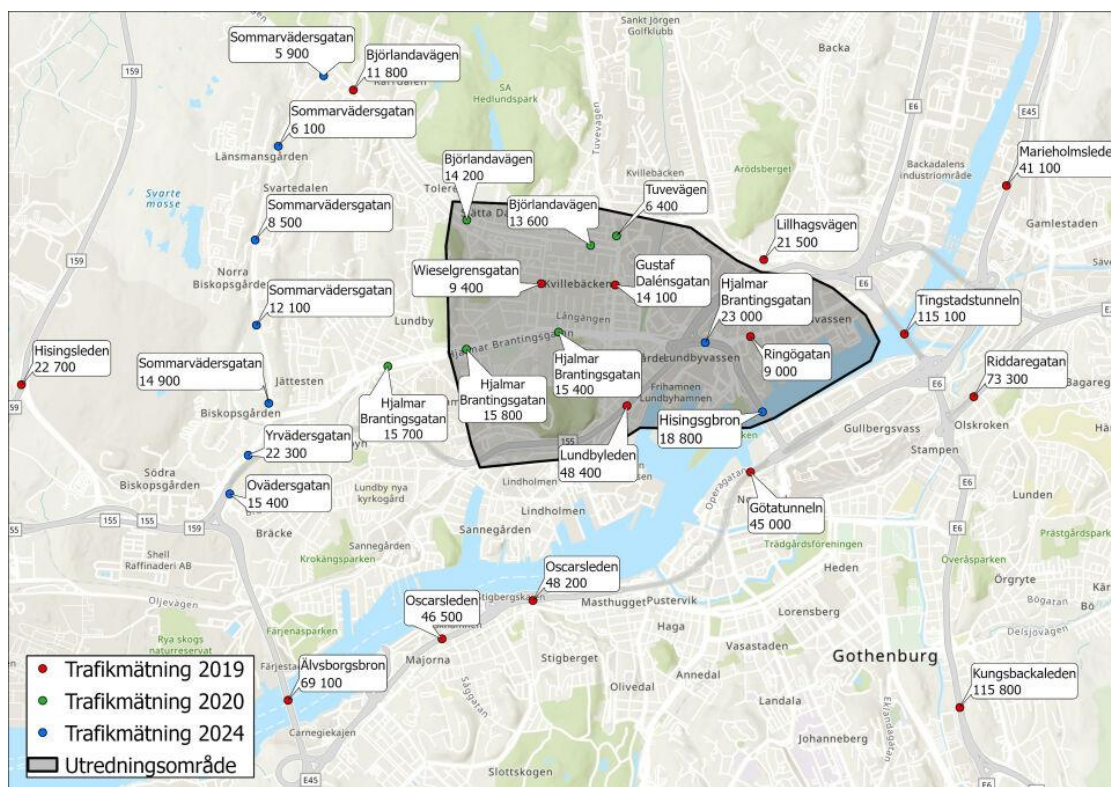


Figur 3 Illustration över framtida utformning av Kvillemotet (källa: www.trafikverket.se)

Den senaste period som Tingstadstunneln var öppen mot Lundbyleden var under våren 2022 (7 feb-17 april). Denna period har använts som ett slags *Normalläge* för biltrafiken till och från centrala Hisingen. I trafikanalysen används denna period för att göra bedömningar över den förväntade återflytten av biltrafik i samband med återöppnandet av Lundbyledens anslutning mot Tingstadstunneln.

2.2 Trafikflöden inom utredningsområdet

Uppmätta trafikflöden under åren 2019–2024 finns på ett flertal platser inom och i anslutning till utredningsområdet, med ungefärlig omfattning enligt figur 4. Mätresultat från 2020 har använts med försiktighet på grund av effekter av COVID-pandemin. I bilden nedan visas en sammanställning av uppmätta trafikflöden under 2019, 2020 och 2024.



Figur 4 Uppmätta trafikflöden (dygn) i anslutning till utredningsområdet markerat i bild (källa: Göteborgs stad)

Trafikflöden på Hjalmar Brantingsgatan öster om Kvillebäcken uppmättes till ca 23 000 fordon per vardagsdygn under hösten 2024. I detta flöde ingår ca 1900 bussar i linjetrafik. Trafiken över Hisingsbron under samma period är ca 18 800 fordon (detta flöde innehåller ett mindre inslag av kollektivtrafik). Maxtimman under förmiddag i området inträffar kl. 07:30-08:30 och eftermiddag kl 15:30-16:30, innehållande mellan 7% och 11% av den totala dygnstrafiken. För skattning av flöden mellan mätpunkter har uppgifter från TomTom Move Portal använts.

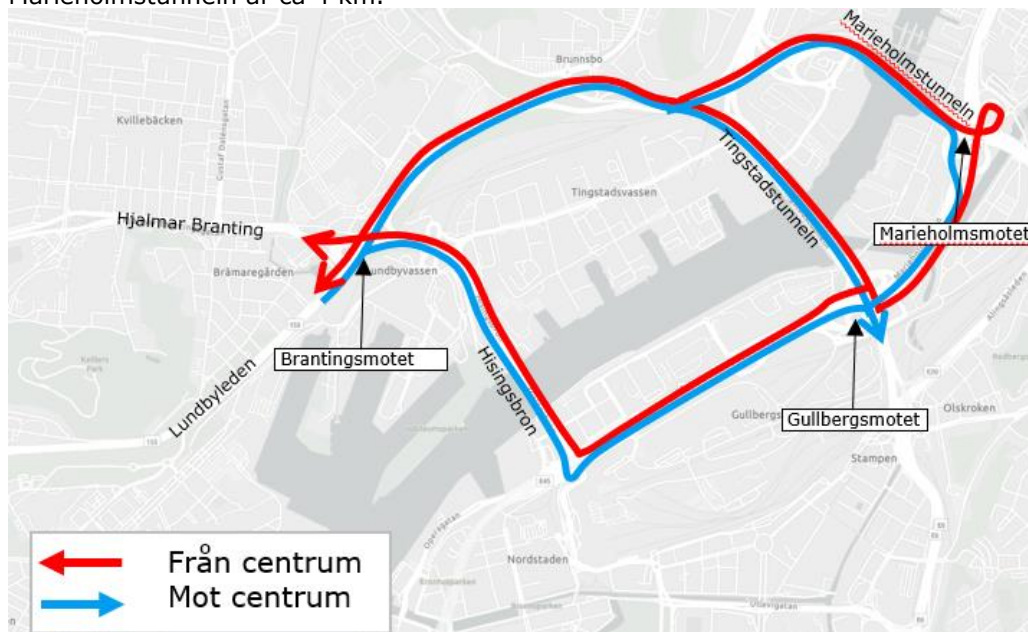
I tabellen nedan redovisas uppmätta flöden på Hjalmar Brantingsgatan och Hisingsbron, samt beräknade flödesvolymen med start- och målpunkter inom Ringön och Frihamnen.

Tabell 1 Uppmätta samt beräknade trafikflöden under hösten 2024 (källa: trängselskatteportaler +TomTom Move Portal)

2024	Hjalmar Branting V Frihamnsmotet		Hisingsbron	
Vardagsdygn	mot Centrum	Från Centrum	mot Centrum	Från Centrum
All biltrafik	11 700	11 500	9 400	9 300
Utan busstrafik	10 700	10 500	9 300	9 200
Trafik mot Ringön	1900			1400
Trafik från Ringön		2600	600	
Trafik mot Frihamnen	700			700
Trafik från Frihamnen		600	800	

2.3 Genomfartstrafik mellan Brantingsmotet och Gullbergsmotet

Genomfartstrafik mot och från Hjalmar Brantingsgatan och Lundbyleden mellan Brantingsmotet och Gullbergsmotet har i normalläge tre alternativa ruttval – via Hisingsbron, via Tingstadstunneln eller via Marieholmstunneln. Sträckan mellan Brantingsmotet och Gullbergsmotet är lika lång via Tingstadstunneln som via Hisingsbron (ca 3 km). Alternativet via Marieholmstunneln är ca 4 km.



Figur 5 Alternativa ruttval för genomfartstrafik mellan Brantingsmotet och Gullbergsmotet under "normal" trafiksituation, dvs när Tingstadstunneln är öppen mot Lundbyleden.

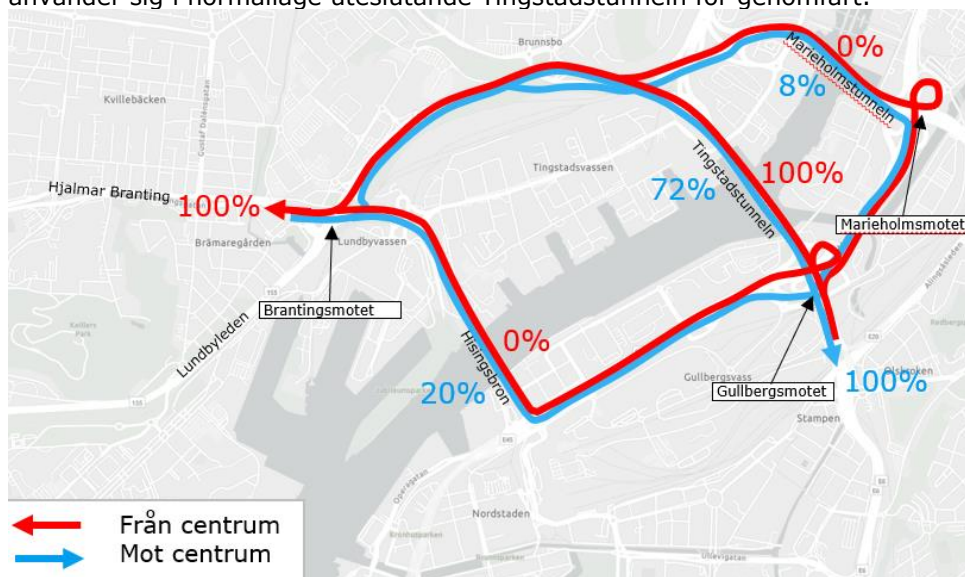
Sedan våren 2022 (17 april) är Lundbyledens anslutning mot Tingstadstunneln stängd. Resor mellan Brantingsmotet och Gullbergsmotet sker sedan avstängning huvudsakligen via Hjalmar Brantingsgatan/Hisingsbron eller via Marieholmstunneln. Trafik kan potentiellt även använda sig av Ringömotet för att ta sig igenom Tingstadstunneln, men med en betydligt krångligare färdväg.



Figur 6 Alternativa ruttval för genomfartstrafik mellan Brantingsmotet och Gullbergsmotet under nuvarande trafiksituation, dvs när Tingstadstunneln är stängd mot Lundbyleden.

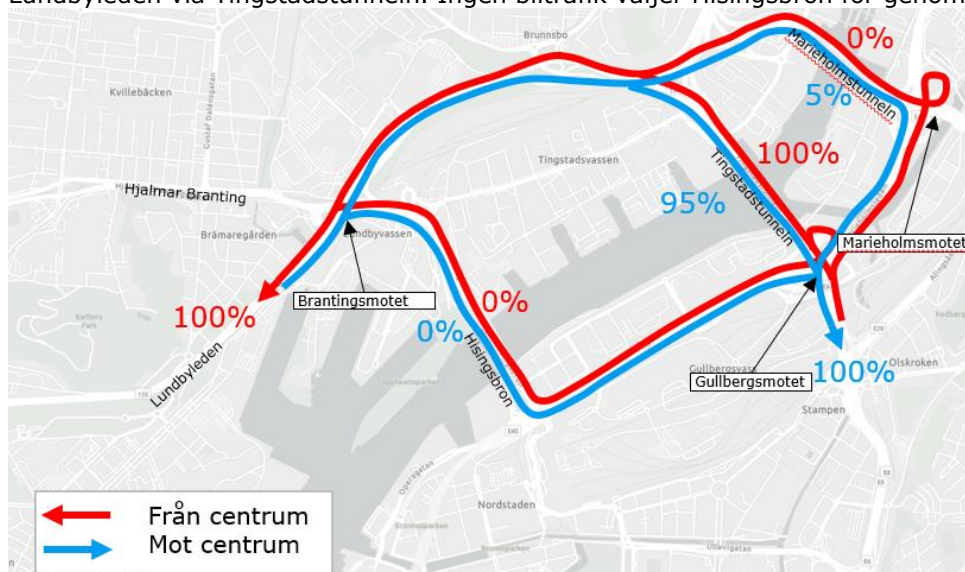
2.3.1 Normalläge (våren 2022)

I Normalläge sker genomfartresor från Centrala Hisingen i riktning mot Gullbergsmotet främst via Tingstadstunneln. Dock observeras en tydlig skillnad om start/målpunkt är utmed *Hjalmar Brantingsgatan* eller utmed *Lundbyleden*. Ett av fem fordon som redan befinner sig på **Hjalmar Brantingsgatan** mot centrum, ligger i normalläge kvar i stråket över Hisingsbron för genomfart mot Gullbergsmotet. Sju av tio fordon färdas via Tingstadstunneln. Biltrafik i riktning från centrum använder sig i normalläge uteslutande Tingstadstunneln för genomfart.



Figur 7 Fördelning av genomfartresor mellan Brantingsmotet och Gullbergsmotet med start och målpunkt utmed Hjalmar Brantingsgatan väster om Brantingsmotet, normalläge (våren 2022) – Tingstadstunneln öppen mot Lundbyleden. (källa: TomTom Move Portal)

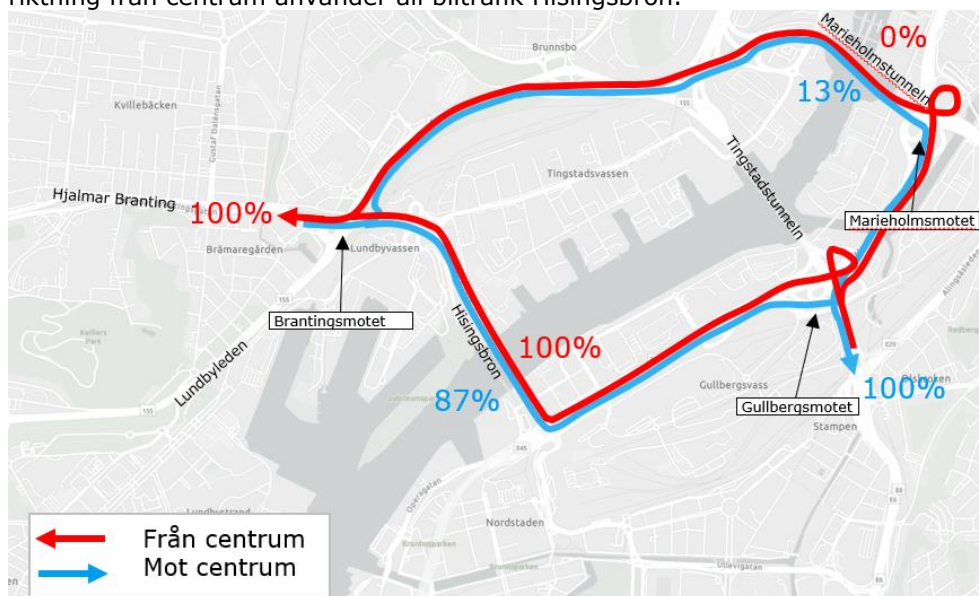
Biltrafik som redan befinner sig på Lundbyleden söder om Brantingsmotet väljer i stort sett uteslutande (95%) Tingstadstunneln som genomfart i riktning mot centrum. En mindre del (5%) använder Marieholmsföbindelsen. Trafik i riktning från centrum använder uteslutande Lundbyleden via Tingstadstunneln. Ingen biltrafik väljer Hisingsbron för genomfart.



Figur 8 Fördelning av genomfartresor mellan Brantingsmotet och Gullbergsmotet med start och målpunkt utmed Lundbyleden söder om Brantingsmotet, normalläge (våren 2022) – Tingstadstunneln öppen mot Lundbyleden. (källa: TomTom Move Portal)

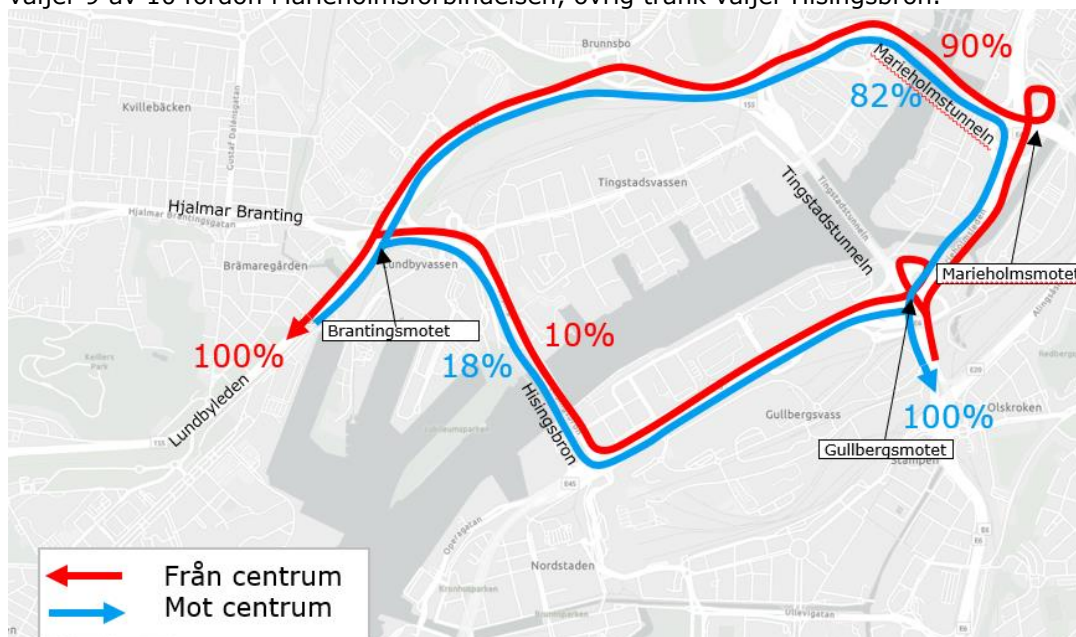
2.3.2 Nuläge (hösten 2024)

I nuvarande trafiksituation (Tingstadstunneln stängd mot Lundbyleden), kan konstateras att nästan 9 av 10 fordon som befinner sig på **Hjalmar Brantingsgatan** i riktning mot centrum väljer Hisingsbron som genomfart. Drygt 1 av 10 fordon använder Marieholmsförbindelsen. I riktning från centrum använder all biltrafik Hisingsbron.



Figur 9 Fördelning av genomfartsresor mellan Brantingsmotet och Gullbergsmotet med start och målpunkt utmed Hjalmar Brantingsgatan väster om Brantingsmotet, nuläge (hösten 2024) – Tingstadstunneln stängd mot Lundbyleden. (källa: TomTom Move Portal)

Biltrafik som färdas på **Lundbyleden** söder om Brantingsmotet väljer företrädesvis (4 av 5 fordon) Marieholmsförbindelsen som genomfart i riktning mot centrum. I riktning från centrum väljer 9 av 10 fordon Marieholmsförbindelsen, övrig trafik väljer Hisingsbron.



Figur 10 Fördelning av genomfartsresor mellan Brantingsmotet och Gullbergsmotet med start och målpunkt utmed Lundbyleden söder om Brantingsmotet, nuläge (hösten 2024) – Tingstadstunneln stängd mot Lundbyleden. (källa: TomTom Move Portal)

Sammanfattningsvis kan konstateras att Hisingsbron i mindre utsträckning användes som genomfart för resor mellan Brantingsmotet och Gullbergsmotet före avstängningen av Lundbyledens anslutning mot Tingstadstunneln. Genomfartsresor på Hisingsbron sker i större utsträckning när start- och målpunkter ligger utmed Hjalmar Brantingsgatan medan genomfartsresor till och från Lundbyleden företrädesvis sker via Marieholmsförbindelsen.

2.3.3 Restider

Avståndet mellan Brantingsmotet och Gullbergsmotet är ca 3 km oavsett om färdväg sker via Hisingsbron eller Tingstadstunneln. Restider varierar dock med tid på dygnet samt med färdriktning. Generellt observeras restider mellan Brantingsmotet och Gullbergsmotet vara betydligt längre under hösten 2024 än under våren 2022. Trafik på Hjalmar Brantingsgatan i riktning mot centrum föredrar under våren 2022 att ligga kvar på Hisingsbron istället för att köra av i Brantingsmotet mot Lundbyleden (och vidare mot Tingstadstunneln). Restider är också jämförbara, till och med något kortare via Hisingsbron. Under eftermiddagen 2022 var restiden betydligt snabbare via Hisingsbron i riktning mot centrum. Trafik mot Hjalmar Brantingsgatan använde sig under våren 2022 nästan uteslutande av Tingstadstunneln med avsevärt kortare restid. Under 2024 observeras något längre (dock jämförbara) restider ifrån centrum över Hisingsbron. I riktning mot centrum observerades betydligt längre körtider än motsvarande under våren 2022, speciellt under högtrafik på eftermiddagen.

Tabell 2 Restider mellan Brantingsmotet och Gullbergsmotet mot/från Hjalmar Brantingsgatan – våren 2022 respektive hösten 2024 (källa: TomTom Move Portal)

Brantingsmotet till Gullbergsmotet		Våren 2022		Hösten 2024	
		Kl.07:30-8:30	Kl.15:30-16:30	Kl.07:30-8:30	Kl.15:30-16:30
mot centrum	Reslängd (km)	Restid (s)	Restid (s)	Restid (s)	Restid (s)
via Tingstadstunneln	3,2	291	451	<i>avstängd</i>	<i>avstängd</i>
via Hisingsbron	3,2	272	315	386	529
från centrum					
via Tingstadstunneln	3,2	283	211	<i>avstängd</i>	<i>avstängd</i>
via Hisingsbron	3,2	353	<i>Inga resor</i>	369	334

Tabell 3 Restider mellan Brantingsmotet och Gullbergsmotet till/från Lundbyleden – våren 2022 respektive hösten 2024 (källa: TomTom Move Portal)

Brantingsmotet till Gullbergsmotet		Våren 2022		Hösten 2024	
		Kl.07:30-8:30	Kl.15:30-16:30	Kl.07:30-8:30	Kl.15:30-16:30
mot centrum	Reslängd, km	Restid, (s)	Restid, (s)	Restid, (s)	Restid, (s)
via Tingstadstunneln	3,2	174	243	<i>avstängd</i>	<i>avstängd</i>
via Hisingsbron	3,2	280	414	382	549
från centrum					
via Tingstadstunneln	3,2	195	169	<i>avstängd</i>	<i>avstängd</i>
via Hisingsbron	3,2	385	<i>Inga resor</i>	430	389

2.3.4 Analys av volymer av genomfartstrafik

I avsnitten 2.3.1-2.3.3 ovan beskrivs hur andelen genomfartsresor fördelas mellan Hisingsbron, Tingstadstunneln och Marieholmstunneln. I Tabell 4 görs skattningar av volymer av genomfartstrafik som passerar Hjalmar Brantingsgatan väster om Frihamnsmotet (som passerar Trängselskatteportalen mot eller från centrum) samt Hisingsbron. Genomfartstrafik på Hisingsbron innehåller även genomfartsresor mot och från Frihamnen och Ringön (då dessa potentiellt kan nås från andra anslutningar). Ur tabellen kan utläsas att ca 5500 fordon per vardagsdygn kör genomfart mellan Hjalmar Brantingsgatan och Gullbergsmotet samt cirka 6300 fordon per vardagsdygn kör genomfart på Hisingsbron.

Tabell 4 **Analys av genomfartsresor På Hjalmar Brantingsgatan och Hisingsbron.**

2024	Hjalmar Branting V Frihamnsmotet		Hisingsbron	
Vardagsdygn	mot Centrum	Från Centrum	mot Centrum	Från Centrum
Biltrafikflöden	10 700	10 500	9 300	9200
Andel genomfartstrafik mellan Brantingsmotet och Gullbergsmotet	Ca 30%	Ca 20%	Ca 40%	Ca 30%
Genomfartstrafik mellan Brantingsmotet och Gullbergsmotet	3300	2100	3600	2700

2.4 Övriga ruttval genom centrala Hisingen

Cirka en tredjedel av den totala biltrafiken som passerar trängselskatteportalen på Hjalmar Brantingsgatan saknar målpunkt inom centrala Hisingen och kör genomfart mot områden norrut. Genomfartstrafiken fördelar sig med ca en tredjedel mot Tuvevägen och Björlandavägen, respektive ca två tredjedelar västerut (Hjalmar Brantingsgatan väster om Gropegårdsgatan).

Från Tuvevägen sker inga resor mot Lundbyleden i östergående riktning via Hjalmar Brantingsgatan, vare sig under våren 2022 eller hösten 2024. Biltrafiken väljer i huvudsak Leråkersmotet eller Tingsstadmotet (under 2022 även Brunnsbomotet). Nämnvärt är att andelen biltrafik som kör via Tingstadmotet inte verkar ha ökat med Lundbyledens avstängning mot Tingstadstunneln. Motsvarande resrelation till och från Björlandavägen är också den försumbar, dvs ca 1% av resorna.



Figur 11 **Översiktsbild över placering av befintliga trängselskatteportaler på Hjalmar Brantingsgatan mellan Brantingsmotet och Frihamnsmotet. (källa: Google maps)**

3. Framtida trafikförhållanden (efter 2028)

3.1 Återöppning av Lundbyleden mot Tingstadstunneln samt utbyggnad av Kvillemotet

I samband med återöppnandet av Lundbyledens koppling mot Tingstadstunneln förutsätts biltrafiken återgå till sitt normalläge, dvs. naturligt återflytta sig från Hjalmar Brantingsgatan och Hisingsbron för genomfart mellan Brantingsmotet och Gullbergsmotet. Baserat på genomförda restidsanalyser i avsnitt 2.3.3 görs bedömningen att all genomfartstrafik som färdas på Lundbyleden mellan Brantingsmotet och Gullbergsmotet (mot respektive från centrum) kommer att återflyttas till Tingstadstunnelns koppling mot Lundbyleden. Trafiken på Hjalmar Brantingsgatan kan i viss mån välja att ligga kvar över Hisingsbron så länge restiden är jämförbar eller kortare.

I Tabell 5 redovisas uppmätta flöden (vardagsdygn) på Hjalmar Brantingsgatan och Hisingsbron, andelen genomfartstrafik till och från Gullbergsmotet samt den totala bedömda volym som kan återföras. Flödena representerar trafiknivåerna för år 2024 och är således inte indexerade till 2028 års nivå. I tabellen anges även en uppskattning av den trafik som har målpunkt i, eller passerar genom, Frihamnen och Ringön och som potentiellt kan flyttas över till Tingstadstunneln. Utgångspunkten för de redovisade flödena är att all trafik till och från Lindholmen som idag kör genom Frihamnen i stället leds via Lundbyleden, och därmed inte belastar Hjalmar Brantingsgatan eller Hisingsbron

Tabell 5 Potentiell överflytt av genomfartsresor från Hisingsbron till Tingstadstunneln.

2028	Hjalmar Branting V Frihamnsmotet		Hisingsbron	
Vardagsdygn	mot Centrum	Från Centrum	mot Centrum	Från Centrum
Biltrafikflöden innan överflytt	10 700	10 500	9 300	9200
Andel genomfartstrafik mellan Brantingsmotet och Gullbergsmotet	Ca 30%	Ca 20%	Ca 40%	Ca 30%
Andel trafik till/från Ringön	17%	25%	8%	17%
Andel trafik till/från Frihamnen	7%	6%	9%	7%
Initial återflytt till Tingstadstunneln vid återöppnande (efter sommar 2028)	-3100	-2100	-3600	-2700
Potentiell ytterligare överflytt till Tingstadstunneln från Frihamnen/Ringön	-500	-500	-400	-400

3.2 Utbyggnad av Kvillemotet

Utöver den återföring av biltrafik som redovisas i tabellen ovan bedöms det finnas ytterligare potential att omleda genomfartstrafik från Hjalmar Brantingsgatan och Hisingsbron med målpunkt i centrala staden. Alternativa rutter kan i första hand gå via Tingstadstunneln, men även via Älvsborgsbron. Utbyggnaden av Kvillemotet förväntas underlätta resor från bland annat Björlandavägen, Tuvevägen och Kvillebäcken, vilket skapar förutsättningar för att trafik från områden norr och väster om Centrala Hisingen i större utsträckning väljer Kvillemotet och Tingstadstunneln framför Hjalmar Brantingsgatan och Hisingsbron. Denna potential ökar om restiderna mellan alternativen blir mer jämförbara.

Vid noggrannare analys av hur resorna i dessa områden ser ut under 2022 respektive 2024 konstateras att:

- Trafik till/från **Björlandavägen** (väster om Gustav Dahléns gatan) använder i liten omfattning Hisingsbron (ca 5%) varav ca hälften av denna trafik är genomfart mot

- Gullbergsmotet, dvs trafik redan med i redovisade tabeller. En liten andel av resorna har målpunkt i centrum (ca 2%). En omfördelning till Tingstadstunneln skulle minska trafiken över Hisingsbron med ca 300 fordon per vardagsdygn, dvs förhållandevis låga flöden.
- Trafik till/från **Tuvevägen** använder relativt frekvent Hisingsbron (ca 12–17%) varav enbart ca 1–2%-enheter är genomfart mot Gullbergsmotet. Huvuddelen av resorna över Hisingsbron har målpunkt inom Vallgraven eller andra centrala delar. Hög potential finns därmed till ytterligare överflytt av trafik från Hisingsbron till Tingstadstunneln. Trafikvolymerna bedöms som **måttliga**, dvs 700–800 fordon per vardagsdygn
 - Trafik till/från östra **Kvillebäcken** (Hjalmar Brantingsgatan väster om Gustav Dahléns gatan) använder i relativt hög grad Hisingsbron (mellan 19 och 28%), varav ca två tredjedelar är genomfart mot Gullbergsmotet och en tredjedel med målpunkt i centrum. Effekten av en överflytt av denna genomfartstrafik med ytterligare ca 1000 fordon per dygn bedöms som **måttlig**. Möjligheten till att flytta över denna trafik via Tingstadstunneln bedöms dock som förhållandevis **låg**, då alternativt vägval för denna trafik är att ta sig igenom Gustav Dahléns gatan och vidare ut via Kvillemotet. Detta ruttval är både längre och sannolikt betydligt långsammare då viss trängsel råder utmed Gustav Dahléns gatan under högtrafik.

Sammantaget bedöms öppnandet av Kvillemotet i sig innebära små förändringar för trafiken på Gustaf Dahléns gatan och Hjalmar Brantingsgatan väster om Kvillebäcken. Tingstadstunnelns öppnande i sig bedöms vara avgörande för omfördelning av flöden. Dock kommer sannolikt Kvillemotets genomförande i sig att förbättra framkomligheten i vägnätet runt Backaplan och ut mot Lundbyleden.

För att ytterligare avlasta Hjalmar Brantingsgatan med riktning både mot Lundbyleden och Hisingsbron kan alternativa vägval väster om Kvillebäcken och centrala Hisingen behöva studeras i fortsatta arbeten. Stråket Björlandavägen och dess koppling mot Kvillemotet samt stråket via Älvsborgsbron kan få ökad betydelse för trafikföringen i utredningsområdet.

4. Analys av förslag till utbyggnad inom Program för Frihamnen och del av Ringön

4.1 Bebyggelse, Vagnät, Trafikalstring

Inom område Frihamnen och Ringön planeras för utbyggnad med blandad stadsbebyggelse innehållande ca 4 000 bostäder, 145 000 BTA kontor samt 50 000 – 80 000 BTA verksamheter. Fördelning av ytor mellan Frihamnen och Ringön är ca 65% utbyggnad i Frihamnen och ca 35% utbyggnad på Ringön. Stadens ambition är att området ska ha en mycket låg bilanvändning, motsvarande ca 5% av det totala antalet nya resor. I rapporten redovisas genererade flöden både med 5% samt 10% bilanvändning.

Göteborgs stad har, med stöd av Trafikverkets alstringsverktyg, beräknat det tillskott av person- respektive yrkesresor med bil som den planerade utbyggnaden kan ge upphov till. Vid en antagen bilanvändning om 5 procent uppskattas alstringen till cirka 3 500 bilresor per vardagsdygn, medan en bilanvändning om 10 procent motsvarar cirka 6 000 bilresor per vardagsdygn.

För att tillgodose områdets framtida resandebestånd planeras utbyggnad av ytterligare spårvagnslinjer genom Frihamnen, med planerad driftsättning i december 2025, samt kompletterande cykelinfrastruktur. Bilparkering avses i huvudsak samlas i gemensamma parkeringsanläggningar, i stället för att placeras under respektive byggnad. Parkeringsplatser för angöring och rörelsehindrade planeras dock att tillhandahållas på gator och inom kvarteren.



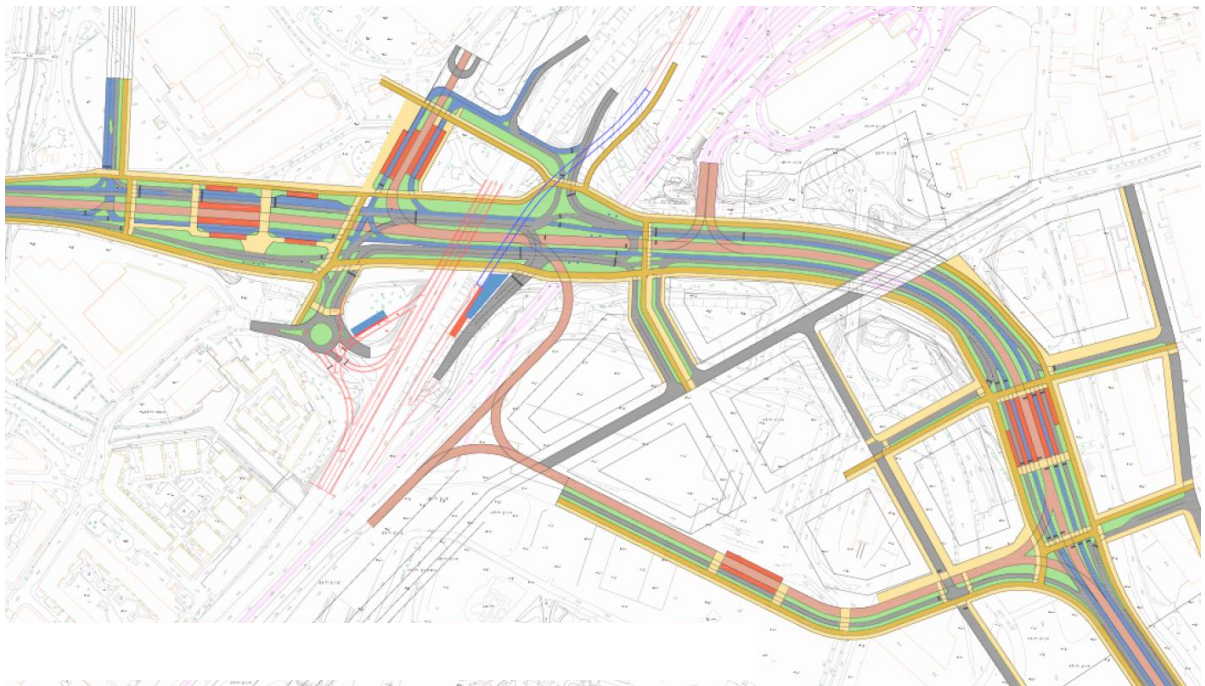
Figur 12 Översiktlig bild av kommande kvartersstruktur i samband med utbyggnader av Frihamnen och Ringön (källa: Göteborgs stad)

4.2 Ny utformning av Hjalmar Brantingsgatan

I samband med utbyggnader inom Ringön och Frihamnen planeras stråket Hjalmar Brantingsgatan öster om Kvillebäcken samt Hisingsbron få en ny vägutformning för att bättre understödja tillgängligheten till området och tona ner stråket som genomfart.

Frihamnsmotet kommer att byggas om i ett nytt utförande med brokoppling mot Ringögatan i öst-västlig riktning. Hjalmar Brantings gatan och Hisingsbron kommer att få en tydligare kvartersstruktur med ett flertal medlöpande in- och utfarter för biltrafiken i plan. Biltrafikens utrymme reduceras från två körfält till ett körfält per riktning.

Befintlig påfartsramp från Hjalmar Brantingsgatan ner mot Lundbyleden i riktning mot centrum kommer att förläggas längre österut med ny trafiksignal i höjd med medlöpande infart mot Frihamnen. Trafik mellan Ringön och Frihamnen kommer att ledas planskilt över Hjalmar Brantingsgatan respektive under Hisingsbron. Separata anslutningspunkter för spårvagnstrafik kommer att finnas genom Frihamnen (rött). Busstrafiken kommer att gå i separata busskörfält (blått).

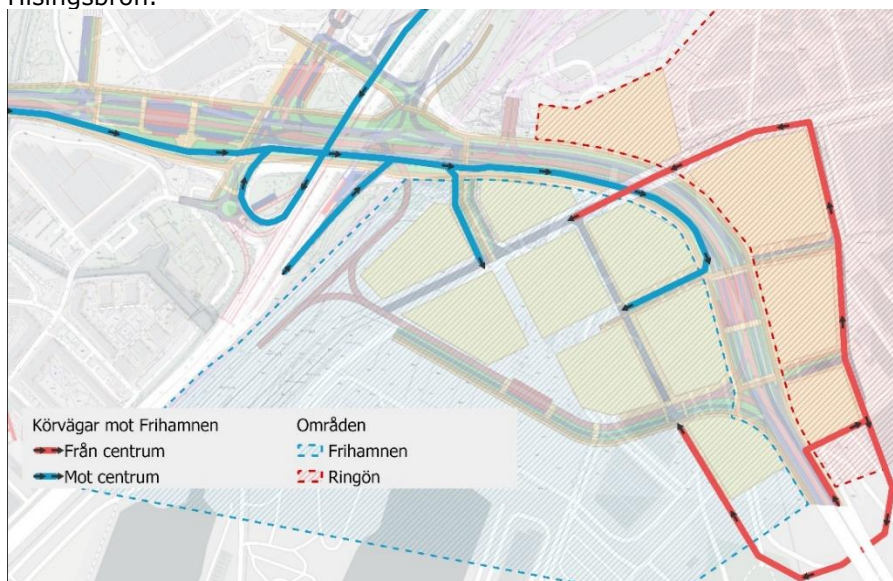


Figur 13 Förslag till ny utformning av Hjalmar Brantingsgatan och Hisingsbron (källa: Göteborgs stad)

4.3 Beskrivning av resrelationer mot och från Ringön och Frihamnen

4.3.1 Trafik mot Frihamnen

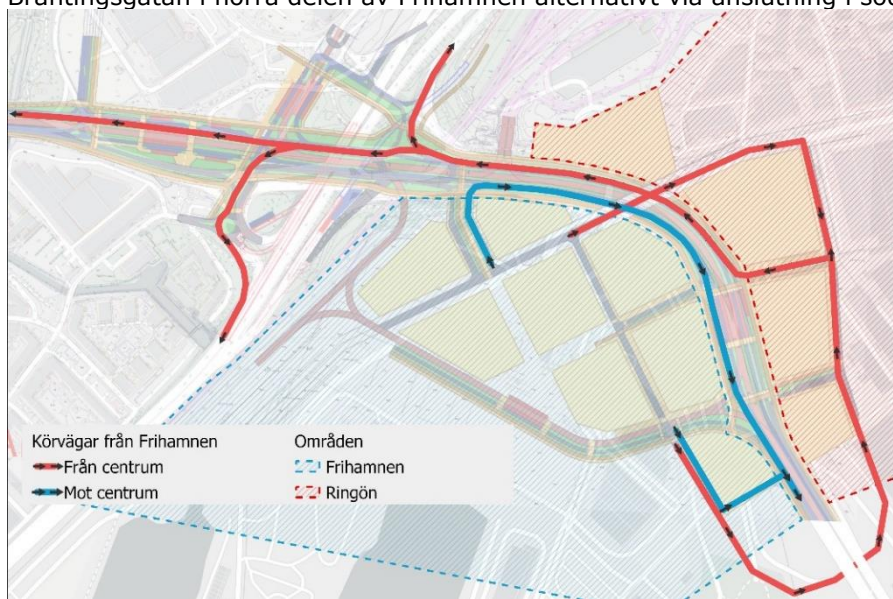
Trafik mot Frihamnen i riktning från centrum kommer att ledas in via medlöpande anslutning på Hisingsbron, norrut/söderut genom Ringön och via nya förbindelser in mot Frihamnen. Två planskilda kopplingar mellan Ringön och Frihamnen kommer att finnas. En under Hisingsbron i söder samt en via Ringöbron i norr. Trafik mot Frihamnen i riktning mot centrum kommer att ledas in från Hjalmar Brantingsgatan i norra delen av Frihamnen alternativt via ny anslutning på Hisingsbron.



Figur 14 Föreslagna körvägar för biltrafiken mot Frihamnen

4.3.2 Trafik från Frihamnen

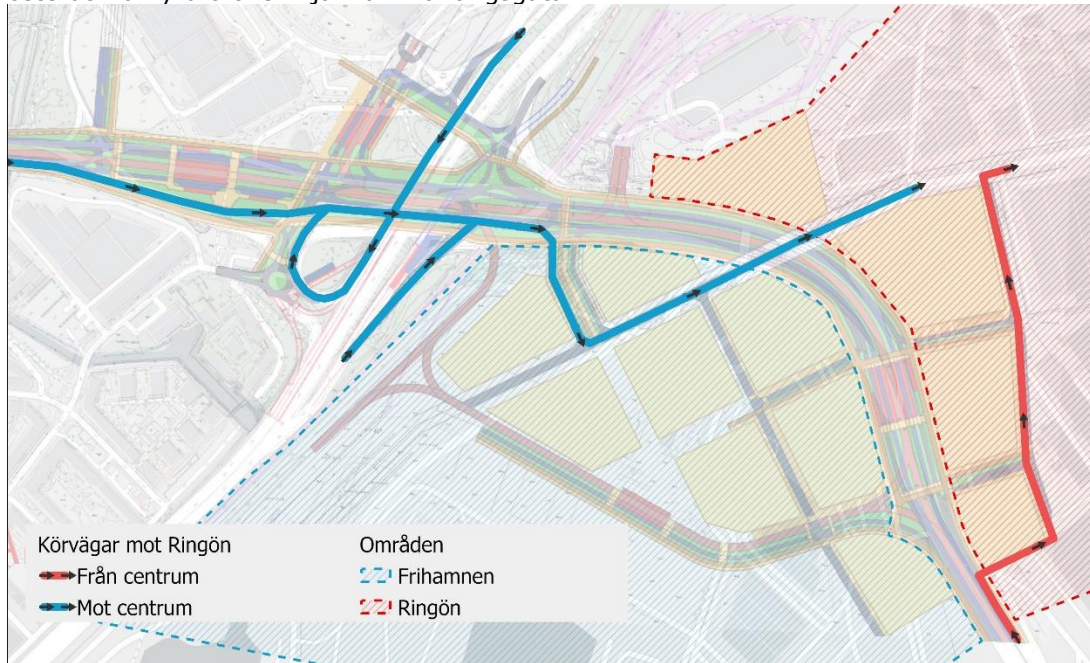
Trafik från Frihamnen i riktning från centrum kommer att ledas ut via ny medlöpande anslutning på Hisingsbron. Trafik från Frihamnen i riktning mot centrum kommer att ledas ut mot Hjalmar Brantingsgatan i norra delen av Frihamnen alternativt via anslutning i söder på Hisingsbron.



Figur 15 Föreslagna körvägar för biltrafiken från Frihamnen

4.3.3 Trafik mot Ringön

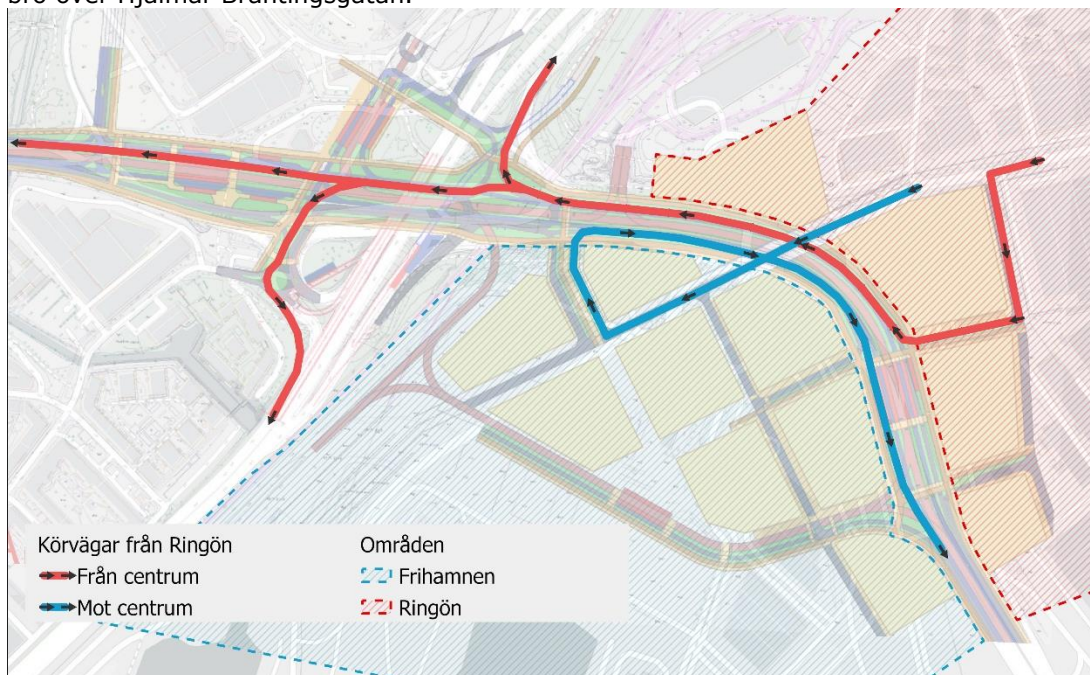
Trafik mot Ringön i riktning från centrum kommer att ledas in via ny anslutning på Hisingsbron. Trafik mot Ringön i riktning mot centrum kommer att ledas in i norra delen av Frihamnen och österut via ny bro över Hjalmar Brantingsgatan.



Figur 16 Föreslagna körvägar för biltrafiken till Ringön

4.3.4 Trafik från Ringön

Trafik från Ringön i riktning från centrum kommer att ledas ut via medlöpande anslutning norrut på Hjalmar Brantingsgatan. Trafik från Ringön i riktning mot centrum kommer att ledas in via ny bro över Hjalmar Brantingsgatan.



Figur 17 Föreslagna körvägar för biltrafiken från Ringön

5. Konsekvenser för vägnätet

5.1 Trafikflöden efter utbyggnad av del av Frihamnen och Ringön

All genomfartstrafik mellan Brantingsmotet och Gullbergsmotet som idag färdas via Hjalmar Brantingsgatan och Hisingsbron bedöms återflyttas till Tingstadstunneln och sitt normalläge. Trafik som kör genomfart i Frihamnen till Lindholmen förutsätts flyttas ut på Lundbyleden och inte använda sig av Hjalmar Brantingsgatan/Hisingsbron. Trafik som kör genomfart på Ringön förutsätts flyttas bort till Tingstadsmotet.

Som beskrivet i avsnitt 4, beräknas planerad utbyggnad av Program för Frihamnen och del av Ringön att generera mellan 3 500 och 6 000 nya bilresor per dygn (med 5% eller 10% bilanvändning). Utbyggnad kommer dock att ske på delvis bebyggda ytor. Nuvarande trafik till dessa ytor bedöms stå för ca 10% av trafiken till såväl Ringön som Frihamnen. Dessa trafikvolymerna har räknats av vid sammanställning av nettotillskottet från utbyggnaden.

I Tabell 6 och Tabell 7 nedan visas sammanställning av beräknade flöden på Hjalmar Brantingsgatan (omedelbart öster om Lundbyleden) och Hisingsbron i 2024 års trafikflöden, med återflytt av genomfartstrafik till Tingstadstunneln, omledning av genomfartstrafik inom Frihamnen och Ringön samt med planerad utbyggnad av Program för Frihamnen och del av Ringön. Ytterligare avräkning av biltrafik i enlighet med avsnitt 3.2 har inte gjorts. Aktuella vägar i anslutning till utredningsområdet trafikeras med mellan 7% och 11% under maxtimman. I samråd med Göteborgs stad har 7% använts som schablon för beräkning av framtida flöden under maxtimma.

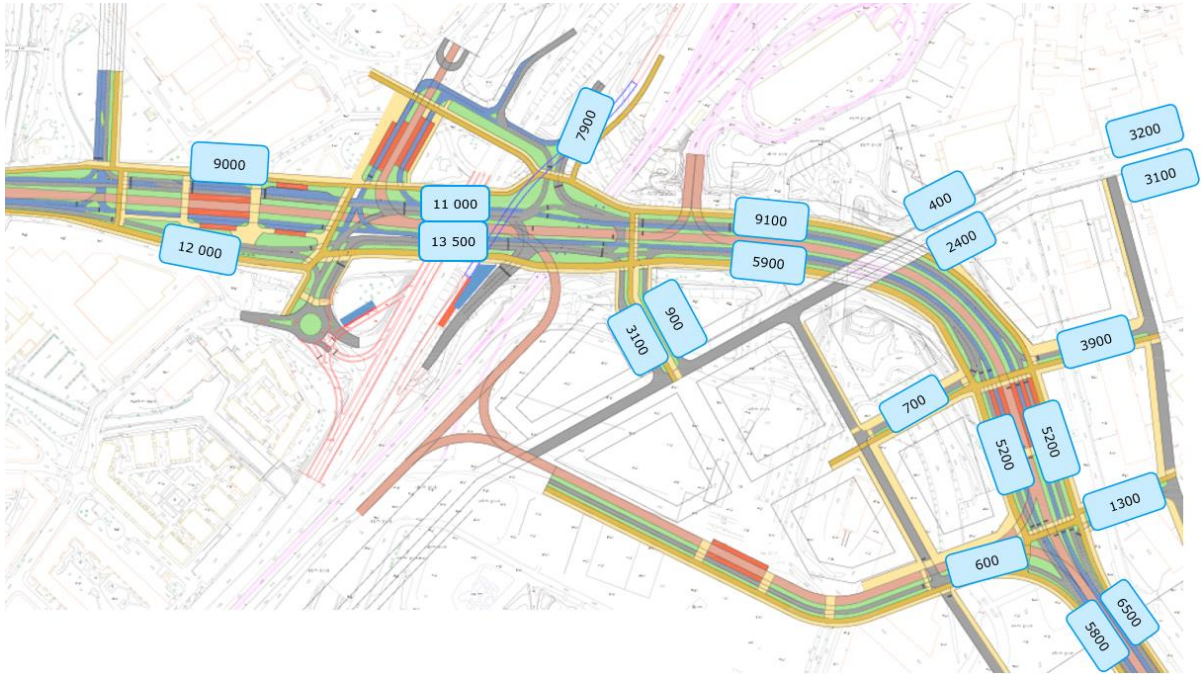
Tabell 6 Beräknade riktningsuppdelade biltrafikflöden på Hjalmar Brantingsgatan (omedelbart öster om Lundbyleden) och Hisingsbron med återflytt av genomfartstrafik till Tingstadstunneln och aktuellt planområde fullt utbyggt (trafikallstring 10%)

	Hjalmar Brantingsgatan		Hisingsbron	
	mot Centrum	Från Centrum	mot Centrum	Från Centrum
vardagsdygn	9100	10 300	5800	6700
maxtimma	650	725	400	475

Tabell 7 Beräknade riktningsuppdelade biltrafikflöden på Hjalmar Brantingsgatan (omedelbart öster om Lundbyleden) och Hisingsbron med återflytt av genomfartstrafik till Tingstadstunneln och aktuellt planområde fullt utbyggt (trafikallstring 5%)

	Hjalmar Brantingsgatan		Hisingsbron	
	mot Centrum	Från Centrum	mot Centrum	Från Centrum
vardagsdygn	8100	9000	5600	6500
maxtimma	550	625	400	450

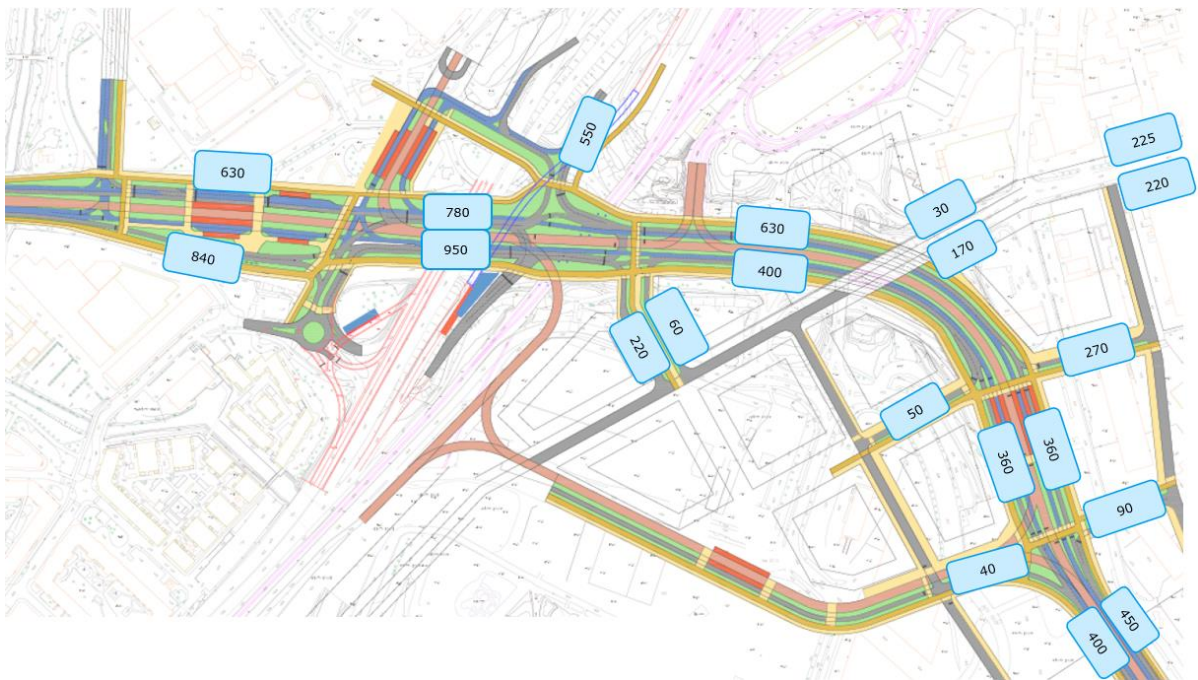
I Figur 18 redovisas beräknade flöden fördelat på de olika vägavsnitten i anslutning till utredningsområdet med målsättningen om 5% trafikallstring från utbyggnad i Frihamnen och Ringön. Värt att notera är att flöden blir väldigt riktningsstyrda i det analyserade vägnätet då flertal medlöpande anslutningspunkter används (observera att avrundning till närmaste 25-tal för maxtimme trafik kan resultera i samma värden).



Figur 18 Föreslaget vägnät med beräknade vardagsdygnsflöden (5%) bilanvändning.

I det föreslagna vägnätet har den allmänna biltrafikens kapacitet i princip halverats, dvs. från två till ett körfält per riktning. Stråket har även utformats med flera korsningspunkter över Hjalmar Brantingsgatan, samt med korsande spårväg. I samråd med staden görs en övergripande bedömning att föreslagen vägutformning kan hantera cirka 600 fordon per körfält under maxtimma. Beroende på signalställning, kollektivtrafikprioritering, samt reglering av gång- och cykeltrafikflöden kan kapaciteten öka något.

I Figur 19 redovisar beräknade maxtimflöden (med 5% bilanvändning från bebyggelseförslaget). Konstateras kan att vissa partier utmed Hjalmar Brantingsgatan kan få flöden som närmar sig kapacitetstaket. I redovisade flöden observeras stora skillnader i riktningsuppdelning, vilket har att göra med förslagen utformning med medlöpande in- och utfarter samt omfördelning av trafik från Hisingsbron till Tingstadstunneln.



Figur 19 Föreslaget vägnät med beräknade timflöden under maxtimma (5% bilanvändning)

Avsnittet över Hisingsbron beräknas få något lägre belastning än Hjalmar Brantingsgatan. Nedsatt framkomlighet för trafiken på Hjalmar Brantingsgatan i anslutning till Brantingsmotet, kan öka attraktiviteten för alternativa ruttval via Kvillemotet och Tingstadstunneln. Köbildning utmed Hjalmar Brantingsgatan kan potentiellt även innebära att trafik mot och från Ringön respektive Frihamnen i större utsträckning använder sig av Hisingsbron som primär tillfart, vilket kan öka trafiken genom centrum. För att göra bättre bedömningar kring föreslaget vägnäts framkomlighet behöver mikrosimulering eller motsvarande göras i fortsatta arbeten.

6. Slutsatser av studien

Avstängningen av Lundbyledens koppling mot Tingstadstunneln har flyttat över genomfartstrafik till Hjalmar Brantingsgatan och Hisingsbron. Återöppningen av Tingstadstunneln (med utbyggnad av Kvillemotet) bedöms återflytta denna genomfartstrafik bort från Hisingsbron och tillbaka till Lundbyleden. Potential bör finnas till att minska genomfartstrafiken på Hjalmar Brantingsgatan och Hisingsbron ytterligare, via reducerad framkomlighet för biltrafiken i enlighet med stadens framarbetade förslag. Alternativt ruttval via Lundbyleden och Tingstadstunneln kan bli attraktivare när Hjalmar Brantingsgatan och Hisingsbrons funktion som genomfart tonas ner.

Planerad utbyggnad enligt Program för Frihamnen och del av Ringön kommer att ske i ett skede när Lundbyledens anslutning mot Tingstadstunneln har återöppnat och biltrafiken återgått till ett normalläge över Hisingsbron. Föreslagen utformning av Hjalmar Brantingsgatan och Hisingsbron genom utredningsområdet innehåller utmaningar för biltrafikens framkomlighet med i princip halverad vägkapacitet. Åtgärden ligger dock i linje med stadens övergripande ambitioner om att minska biltrafiken i centrum till förmån för alternativa och mera hållbara transportslag.

Ambitionen med en mycket låg bilanvändning (5%) för kommande exploatering inom Frihamnen och Ringön beräknas ge förhållandevis lågt tillskott av biltrafik till vägnätet. Framtida trafikflöden på Hjalmar Brantingsgatan och Hisingsbron är beräknade till ca 6000 fordon per vardagsdygn färre än nuvarande trafikflöden. Även trafiken mot och från Ringön respektive Frihamnen kan trots ökad exploatering generera flöden av nuvarande storleksordning, dock under förutsättning att genomfartstrafik mot Lindholmen respektive Tingstad försvinner från området. Skulle andra planeringsförutsättningar komma att gälla för denna trafik kan trafikflöden över Hisingsbron bli högre än redovisat. Just denna fråga behöver studeras vidare, då ökad i stället för minskad genomfartstrafik inom Frihamnen, kan ha betydande påverkan på redovisade flöden på vägnätet både inom Frihamnen samt över Hisingsbron.

Cirka hälften av alla bilresor som passerar Hjalmar Brantingsgatan väster om Frihamnsmotet har målpunkter i de centrala delarna av staden. Resoneras kan att potential finns till att flytta över bilresor från redan befintlig bebyggelse till andra färdmedel för att minska trafikbelastningen. Dock svårt att bedöma effekten av hur öppnandet av Kvillemotet kommer att påverka trafiken på Hjalmar Brantingsgatan. För att få en betydande avlastning kommer resor från områden väster om Kvillebäcksområdet sannolikt behöva använda alternativa vägar som Björlandavägen för att kunna avlasta Hjalmar Brantingsgatan. Överflytt av resor till Älvsborgsbron kan också bidra till avlastning i stråket. Hur stora trafikflöden i sin helhet blir på de olika delsträckorna utmed Hjalmar Brantingsgatan respektive Hisingsbron, kommer att bero på detaljutformningen av stråket, framkomligheten i alternativa rutter

Som tidigare nämnts bör påtalas att analysen gjorts utifrån dagens trafikföring samt flöden. Analysen tar inte hänsyn till övrig tillkommande stadsutveckling och dess trafikalstring som sker på båda sidor om Göta älv, heller inte till förändrade behov och resebeteenden. Redovisade trafikflöden bör därför användas med försiktighet.