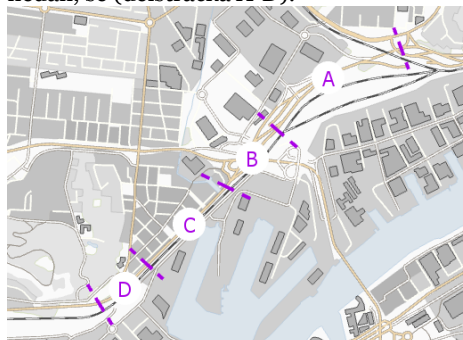


BA23 Övergripande åtgärd:
Överdäckningar/nedsänkning/miljölock/tunnlar på sträckan Lindholmshotellet-Kvillemotet

Längs sträckan Lindholmshotellet – Kvillemotet finns olika delsträckor vilka har olika potential för överdäckningar, miljölock eller tunnlar. potentialen beskrivs nedan, se (delsträcka A-D).



Generellt gäller följande för samtliga delsträckor (endast D skiljer sig vad gäller steg i fyrstegsprincipen och effekter):

Steg i fyrstegsprincipen: 4

Effekt: Bidrar till minskad barriäreffekt av Lundbyleden och Hamnbanan. Den upplevda tryggheten och tillgängligheten mellan områdena på ömse sidor ökar. Minskar bullerpåverkan och bidrar till förbättrad luftkvalité i området.

Rådighet: Göteborgs stad

Stödjer inriktning: 1 & 2, dock med viss osäkerhet, behöver utredas vidare för varje delsträcka.

Ja, ÅVS:en rekommenderar att ny utredning/hantering av åtgärden initieras. Beskrivning av delsträckorna behöver utvecklas. Bland annat kan de ha olika tidsperspektiv beroende på utbyggnadsordning av bebyggelse i området. Vissa åtgärder skulle också kunna genomföras oavsett inriktning. Bör ske i samverkan med Trafikverket.

BA23A	<u>Delsträcka A:</u> Överdäckning/miljölock över Lundbyleden mellan Kvillemotet-Brantingsmotet	Lundbyleden ligger i nedsänkt läge och överdäckning/miljölock skulle kunna vara ett alternativ. Om Lundbyleden och Hamnbanan kan ligga närmare varandra i detta läge samlas barriärerna, vilket möjliggör att och tillskapa ytor för stadsutveckling mot Backaplan.
BA23B	<u>Delsträcka B:</u> Överdäckning av Lundbyleden vid Brantingsmotet	Om Lundbyleden och Hamnbanan kan ligga närmare varandra i detta läge samlas barriärerna och skapar möjligheter för Hjalmar Brantingsgatan att bli ett attraktivt, befolkat stråk med bebyggelse längs gatan. Denna delen skulle behöva hänga ihop med delsträcka C.
BA23C	<u>Delsträcka C:</u> Överdäckning av Lundbyleden/ Lundbyleden i tunnel vid Brämaregården	Potentialen för att skapa en sammanhängande stad med överdäckning i detta avsnitt är låg. För att åstadkomma detta är den mest optimala åtgärden att Lundbyleden och Hamnbanan går i tunnel under både Kvillebäcken och Hjalmar Brantingsgatan (se ex. åtgärd BA22

BA23
D

Delsträcka D:

Bredare
underfart/tunnel vid
Lindholmsmotet/Mynt
gatan

Lundbyleden och Hamnbanan i tunnel längs hela sträckan Eriksbergsmotet – nytt Kvillemot). Ytterligare ett alternativ för att öka potentialen för en sammanhängande stad är att det blir en stadsgata i detta avsnittet.

Steg i fyrstegsprincipen: 3

Effekt: Bidrar till minskad barriäreffekt av Lundbyleden och Hamnbanan. Den upplevda tryggheten och tillgängligheten mellan områdena på ömse sidor ökar.

Rådighet: Göteborgs Stad, Trafikverket

Stödjer inriktning: 1

Innebär att befintliga underfarter under Lundbyleden och Hamnbanan vid Lindholmsmotet breddas och blir mer attraktiva och mer gena kopplingar där gång- och cykel har högre prioritet än idag (se exempelvis åtgärd BA17 *Förbättrad GC-förbindelse Frihamnen-Ättestupan*).

Steg i fyrstegsprincipen: 3

Effekt: Bidrar till minskad barriäreffekt av Lundbyleden och Hamnbanan. Den upplevda tryggheten och tillgängligheten mellan områdena på ömse sidor ökar.

Rådighet: Göteborgs Stad, Trafikverket

Stödjer inriktning: 1