



Gång- och cykelbro Packhuskajen - Hugo Hammars kaj PM Trafik och Landskap

Juni 2025



Titel: Gång- och cykelbro Packhuskajen - Hugo Hammars kaj, PM Trafik och Landskap

Dnr: EXF-2023-01034

Exploateringsförvaltningen, Göteborgs stad, 031-365 00 00

Organisationsnummer: 212000-1355

www.goteborg.se/exploateringsforvaltningen

exploatering@exploatering.goteborg.se

Status på dokumentet: 2025-06-18

Ansvariga tjänstemän: Johanna Lennmalm, Exploateringsförvaltningen

Framsidesbild: Copyright Göteborgs Stad

Konsultbolag som anlitas av Exploateringsförvaltningen: Sweco

Uppdragsnummer Sweco: 30054710

Uppdragsansvarig: Javad Hodayoun

Författare: Elena Dobre, Pontus Jörgensen, Oskar Sköld, Ylva Offerman, Moa Sundberg, Martin Swahn och Christina Thiel.

FÖRORD

Gång- och cykelbro Packhuskajen - Hugo Hammars kaj planeras i syfte att stärka det hållbara resandet och koppla samman staden över älven genom att etablera en ny fast förbindelse över Göta älv.

Gång- och cykelbron i aktuellt läge mellan Hugo Hammars kaj och Packhusplatsen, finns redovisad i översiktsplanen, som en framtida broförbindelse, samt är prioriterad i kommunfullmäktiges budget från år 2023.

Bron är en väsentlig del i uppfyllandet av målen i översiktsplanen om en nära, sammanhållen och robust stad. En stor del av Göteborgs pågående stadsutveckling sker centralt utmed Göta älv vilket förväntas medföra en resandeökning, jämfört med idag då 400 000 resenärer korsar Göta älv varje dygn.

För att minska den stora barriärverkan som älven har idag och möjliggöra en sammanhängande stadskärna kring älvrummet är fler förbindelser prioriterade och nödvändiga. Dessa förbindelser kan samtidigt öka tillgängligheten till älvrummet, så att göteborgarna lättare kan gå och cykla samt möta vattnet.

Arbete pågår nu inom Göteborgs Stad med framtagande av en detaljplan, en genomförandestudie (GFS), en miljödomsansökan samt en designprocess för gång- och cykelbron.

Under år 2022 upphandlade Göteborgs Stads Exploateringsförvaltning konsulten Sweco för framtagande av utredningar och underlag som ska ligga till grund för ovan nämnda handlingar inför kommande beslut om byggnation av gång- och cykelbron.

SAMMANFATTNING

PM Trafik och Landskap redovisar befintliga förhållanden och förutsättningar som påverkar bron och dess landningsplatser ur ett stadsbyggnads- och trafikalt perspektiv. Det beskriver dagens trafiksituation i närområdet och de funktionella trafikala krav och rekommendationer som beaktats vid framtagningen av trafik- och utformningsförslaget.

Packhuskajen är ett historiskt och funktionellt viktigt område i Göteborg. Det är en central plats som kopplas samman med större delar av staden, inklusive centralstationen och Brunnsparken. Området har ett välutvecklat trafiknät för gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik med höga flöden. I nära anslutning ligger Stenpiren resecentrum, som är en viktig kollektivtrafikknutpunkt.

Vid Hugo Hammars kaj är trafikrörelserna år 2024 låga, vilket ger en upplevd hög trafiksäkerhet, men området kan upplevas som ödligt, särskilt på kvällen. Hugo Hammars kaj präglas av sitt industriella förflutna med robusta byggnader och stora öppna ytor. Det finns inga utmärkta ytor på kajen för gång- och cykeltrafik. Gång- och cykelvägar finns på angränsande gator och kollektivtrafiken är tillgänglig inom gångavstånd. Tillgängligheten förbättras ytterligare i samband med att ny spårvägslink öppnar i området omkring årsskiftet 2025/2026 samt att ny färjelänk är öppnad under år 2024 i väntan på en fast broförbindelse.

I dagsläget är avstånden mellan befintliga älvförbindelser relativt stora, vilket bidrar till upplevelsen av Göta älv som en stor barriär. Via Hisingsbron är det cirka fyra kilometer mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj vilket ger en cykelresa på cirka 15 minuter och en promenad på cirka 50 minuter. Det är även möjligt för cyklister att välja färjan från Stenpiren över till Lindholmen och Eriksberg, dock trafikeras färjelinjerna till största del under måndag-fredag och främst under dagtid.

En trafikanalys för den planerade gång- och cykelbron över Göta älv har utförts inom projektet. Analysen visar på ökad cykel- och gångtrafik till och från Hisingen där bron förväntas minska barriäreffekten av Göta älv mellan Hisingen och fastlandet. Prognosen i huvudscenariot för cykeltrafik år 2050 indikerar ett flöde på 17 500 cyklister/vardagsdygn eller 2 200 cyklister i maxtimmen en årsmedelvardag. Fler cyklar under sommaren än genomsnittet under året vilket ger ett dimensionerande flöde på 2 600 cyklister per maximme. Under den dimensionerande maxtimmen beräknas även cirka 730 fotgängare passera över den planerade gång- och cykelbron. Bland dessa fotgängare inkluderas kollektivtrafikresenärer som kan starta eller avsluta sin resa genom att passera över bron till fots samt de som endast går till sin destination.

Den planerade gång- och cykelbron sträcker sig från Packhuskajen till Hugo Hammars kaj i centrala Göteborg. Bron planeras att bli cirka 400 meter lång och ha en gång- och cykelyta på totalt 9 meter fördelat på 4 meter cykel, 4 meter gång samt 0,5 meter avstånd till fast hinder på ömse sida. Gång- och cykelbanan föreslås separeras av målad linje vilket medger en framtida omDispositioning av ytan mellan trafikslagen. Gång- och cykelbron föreslås få en distinkt S-formad design som innefattar två kurvor, som passar in i stadsmiljön och korsar Göta älv och befintlig farled så vinkelrätt som möjligt. Den segelfria höjden är 5,5 meter, vilket resulterar i en längslutning på som mest 4,0 procent vilket motsvarar *mindre god standard* för gångbana/gångyta och cykelbana enligt Göteborgs Stads tekniska handbok.

I och med bron förväntas mängden trafikanter i områdena vid landningsplatserna öka framför allt på Packhusplatsen. För att skapa en tydlig, trygg och trafiksäker miljö, är det viktigt att skapa en situation där cyklisters och gåendes olika hastigheter samspelar, detta kan göras genom att planera så att konfliktpunkter och otydligheter mellan trafikslagen minimeras. Brons landning på Packhuskajen ger i förslaget bra sikt och utrymme för säker passage av gående och cyklister. På Hugo Hammars kaj är omgivande trafikrörelser färre vilket medför hög upplevd trafiksäkerhet.

Innehållsförteckning

1	Inledning	7
	1.1 Syfte.....	7
	1.2 Geografiska avgränsningar.....	7
	1.3 Tematisk avgränsning.....	8
	1.4 Angränsande projekt.....	8
2	Nuläge	10
	2.1 Områdeskaraktär.....	11
	2.2 Trafiksystem.....	12
	2.3 Stadsbildsanalys.....	20
3	Förutsättningar	23
	3.1 Brons placering i centrala Göteborg.....	23
	3.2 Systemperspektiv.....	25
	3.3 Blåljusaktörer.....	28
	3.4 Underhåll och service.....	29
	3.5 Trygghet.....	29
	3.6 Trafikanalys.....	29
4	Trafik- och utformningsförslag	32
	4.1 Bron32.....	
	4.2 Packhuskajen.....	39
	4.3 Hugo Hammars kaj.....	44
5	Konsekvenser	50
	5.1 Brons placering i staden.....	50
	5.2 Trygghet.....	50
	5.3 Trafiksäkerhet.....	50
	5.4 Tillgänglighet.....	51
6	Slutsatser	53
7	Fortsatt arbete	54
	Referenser	55

- Bilaga 1: Planritning EXF-2023-01034-0001
- Bilaga 2: Planritning EXF-2023-01034-0201
- Bilaga 3: Planritning EXF-2023-01034-0205
- Bilaga 4: Planritning EXF-2023-01034-0209A
- Bilaga 5: Planritning EXF-2023-01034-0209B
- Bilaga 6: Längdprofil EXF-2023-01034-2001
- Bilaga 7: Typsektion EXF-2023-01034-3001
- Bilaga 8: Typsektion EXF-2023-01034-3002
- Bilaga 9: Typsektion EXF-2023-01034-3003
- Bilaga 10: Tillgänglighetsplan EXF-2023-01034-8501
- Bilaga 11: Karta över Stadsbildsanalys

1 INLEDNING

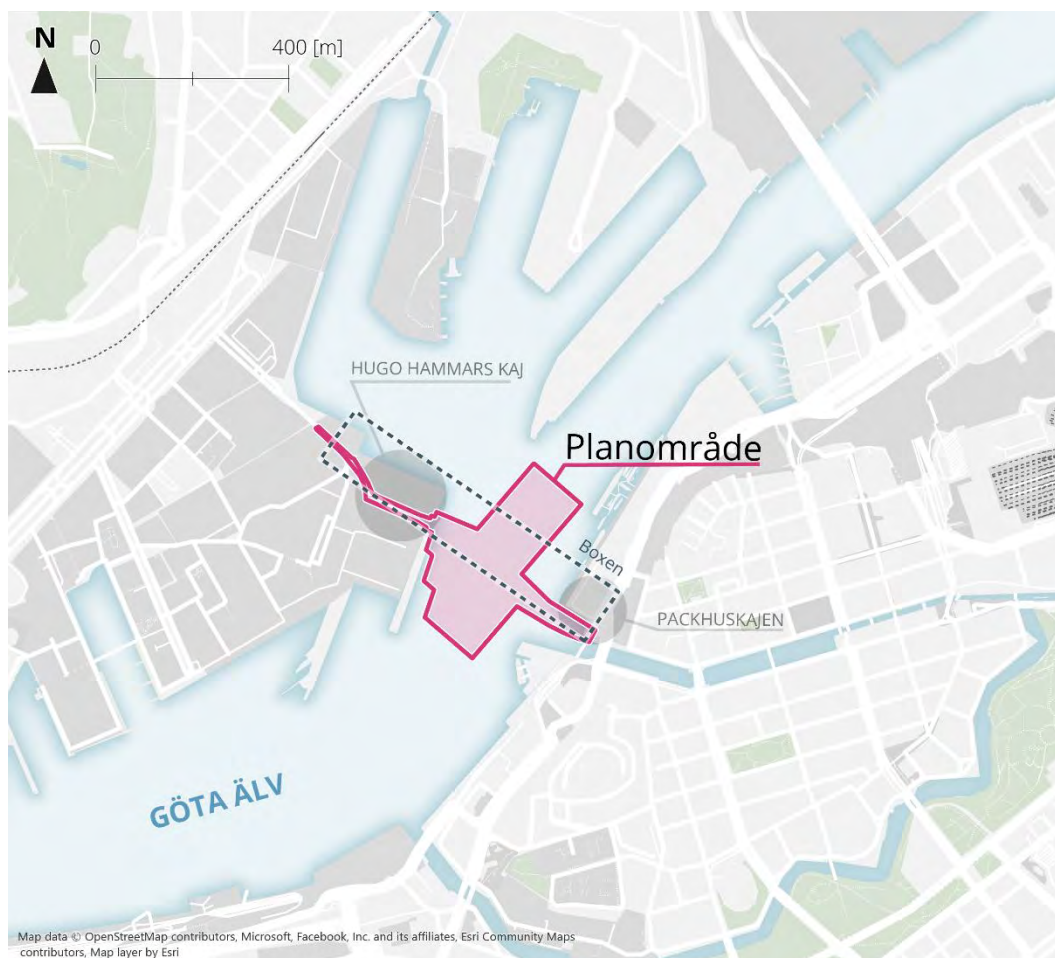
1.1 Syfte

Syftet med denna PM är att redogöra för befintliga förhållanden och förutsättningar som påverkar den planerade gång- och cykelbron samt redovisa den planerade bronns utformning, linjeföring och landningsplats ur ett trafik- och landskapsperspektiv.

1.2 Geografiska avgränsningar

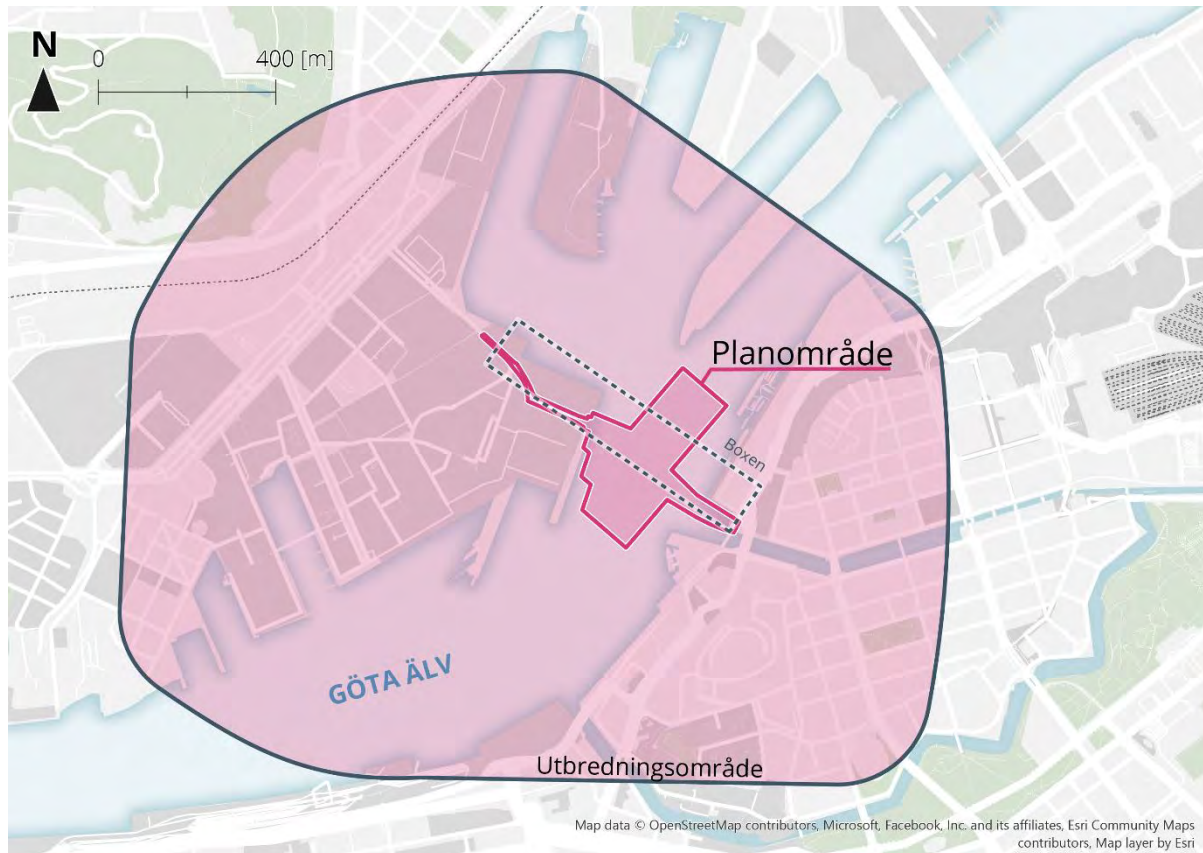
Göteborgs Stads kommunfullmäktige beslutade 2021, i enlighet med Trafiknämndens förslag från 2021, att utreda en gång- och cykelbro mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj. I beslutet pekades ett geografiskt område ut för möjlig placering av bron. Göteborgs Stads översiktsplan från 2022 visar på en framtida gång- och cykelbro inom samma geografiska område. Området redovisas i Figur 1 och benämns inom projektet för boxen. I samma figur redovisas även det föreslagna planområdet för gång- och cykelbron.

Den planerade gång- och cykelbron är cirka 400 meter lång och brokonstruktionen är cirka 10 meter bred. Projektet omfattar också gång- och cykelväg mellan bron och anslutande gång- och cykelvägnät vid Pumpgatan på Norra Älvstranden. På Södra Älvstranden ingår gång- och cykelväg fram till anslutning söderut vid Stora Bommens bro respektive norrut längs Operagatan.



Figur 1. Kartbild över detaljplanområde (röd linje) samt det geografiska området benämnt boxen (streckad linje).

Inventeringar, analyser och undersökningar har för trafik och landskap skett inom ett större område som redovisas i Figur 2.



Figur 2. Kartbild över aktuellt influensområde ur ett trafik- och landskapsperspektiv.

1.3 Tematisk avgränsning

Arbetet med den planerade gång- och cykelbron omfattar utredningar som utgör underlag till en genomförandestudie, miljödömsansökan samt *Detaljplan för gång- och cykelbro över Göta Älv inom stadsdelarna Nordstaden, Tingstadsvassen och Lundbyvassen*.

Ett antal rubriker som vanligen ingår i *PM Trafik- och utformningsförslag* har i denna PM utgått. De har omhändertagits inom arbetet med detaljplanen och miljödömsansökan. Dessa rubriker är:

- Byggtekniska förutsättningar
- Förhållanden under byggtid
- Dispenser, tillstånd och avtal

Teknisk handbok, version 2022:3 (Göteborgs Stad, 2022) ligger till grund för analys av trafikala förutsättningar samt trafik- och utformningsförslaget.

1.4 Angränsande projekt

Det pågår en rad olika utredningar inom närområdena för bronns landningsplatser. Några av dem har beröring på kollektivtrafik som exempelvis Operalänken och hur busstrafikeringen skall ske i framtiden. Det pågår även projekt som är i olika stadier från tidig planering såsom detaljplaner till utbyggnation av olika exploateringsprojekt. I Figur 3 presenteras pågående och planerade projekt i den planerade gång- och cykelbronns närområde.

På fastlandssidan pågår byggnation av Västlänken vid Packhusplatsen. Planering av ombyggnation av området norr om centralstationen och upprustning av kanalmurarna vid Packhuskajen/Stora Hamnkanalen pågår.

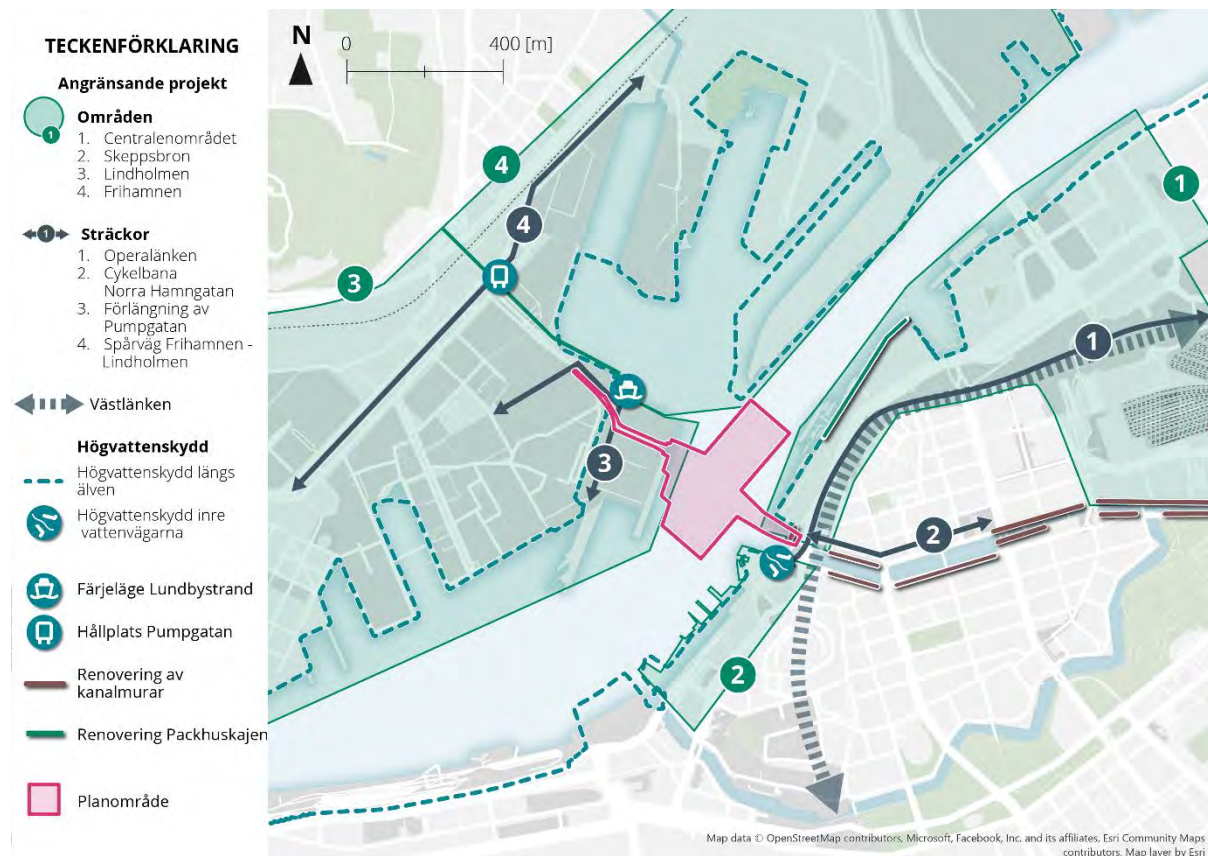
Operalänken är en eventuell ny spårväg mellan Stenpirens hållplats och hållplats vid Nordstan via Operan. En förstudie har genomförts under 2023 som bland annat syftade till att klargöra vissa tekniska förutsättningar för en eventuell framtida spårvägsutbyggnad. Syftet var också att utreda om Operalänken kan klara trafikeringen i spårvagnssystemet vid andra pågående byggprojekt i centrala Göteborg. I översiktsplanen beskrivs Operalänken som en genkoppling mellan Stenpiren och Västlänkens stationslägen och vidare mot Gullbergsvass och Gamlestaden med syftet att avlasta Brunnsparken.

I februari 2025 fattades beslut i Stadsbyggnadsnämnden om att kommande detaljplan Packhusplatsen-Kanaltorget ska säkerställa att busskörfält förbereds för att kunna anlägga spårväg i körfältet mellan Stenpiren och Hisingsbron. Om och i så fall när spåren ska anläggas kommer att utredas vidare.

Staden har även upprättat en stadsmiljöplan i vilken det finns planer på en stärkt gång- och cykelkoppling mellan Packhuskajen och Brunnsparken via Norra Hamngatan.

I närområdet på Hisingen pågår byggnation av spårväg och citybuss längs Lindholmsallén samt byggnation av gata mellan Pumpgatan och Valdemar Noréns gata. I området ligger Elin Svensson gata som ansluter till Pumpgatans förlängning och utgör en genkoppling för cyklister från gång- och cykelbron till Lindholmen. Gatan är under utveckling med planerad byggstart 2025.

Ett färjeläge har byggts vid Keillers kaj (Lundbystrand) som del av *Detaljplan för verksamheter vid Pumpgatan Inom stadsdelen Lundbyvassen i Göteborg*. Färjeläget trafikeras av en färja mellan Lundbystrand och Stenpiren, som finansieras av Göteborgs Stad. En förutsättning för projektet Gång- och cykelbro Packhuskajen – Hugo Hammars kaj är att denna färjelinje inte kommer att trafikera brosnittet när bron är på plats.



Figur 3. Kartbild över angränsande projekt.

2 NULÄGE

I följande kapitel beskrivs den nuvarande stadskaraktern utifrån stadsbild, landskapsbild, befintliga och viktiga karaktärskapande inslag samt historisk utveckling. I nulägesbeskrivningen beskrivs även befintlig infrastruktur för gång-, cykel-, kollektiv-, och motortrafik. Vidare presenteras riksintressen och målpunkter samt en beskrivning av området ur ett trygghet- och trafiksäkerhetsperspektiv.



Figur 4. Kartbild där svartvit markering visar en ungefärlig placering av gång- och cykelbron sett i relation till centrala områden i Göteborg.

I dagsläget är avstånden mellan befintliga älvförbindelser relativt stora, se Figur 4, vilket kan resultera i att färre väljer cykeln som transportmedel vid resor över Göta älv. Via Hisingsbron är det cirka fyra kilometer mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj vilket ger en cykelresa på cirka 15 minuter och en promenad på cirka 50 minuter. Via Älvsborgsbron är avståndet mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj cirka 10 kilometer. Det är även möjligt för cyklister att välja färjan från Stenpiren över till Lindholmen och Eriksberg för att korta ner resans längd.

välkända symboler för Göteborg och syns tydligt från södra älvstranden. I kvarteren längre in mot väster reser sig nya kontors- och hotellbyggnader och bakom dessa ligger Ramberget med en höjd på 87 meter över havet.

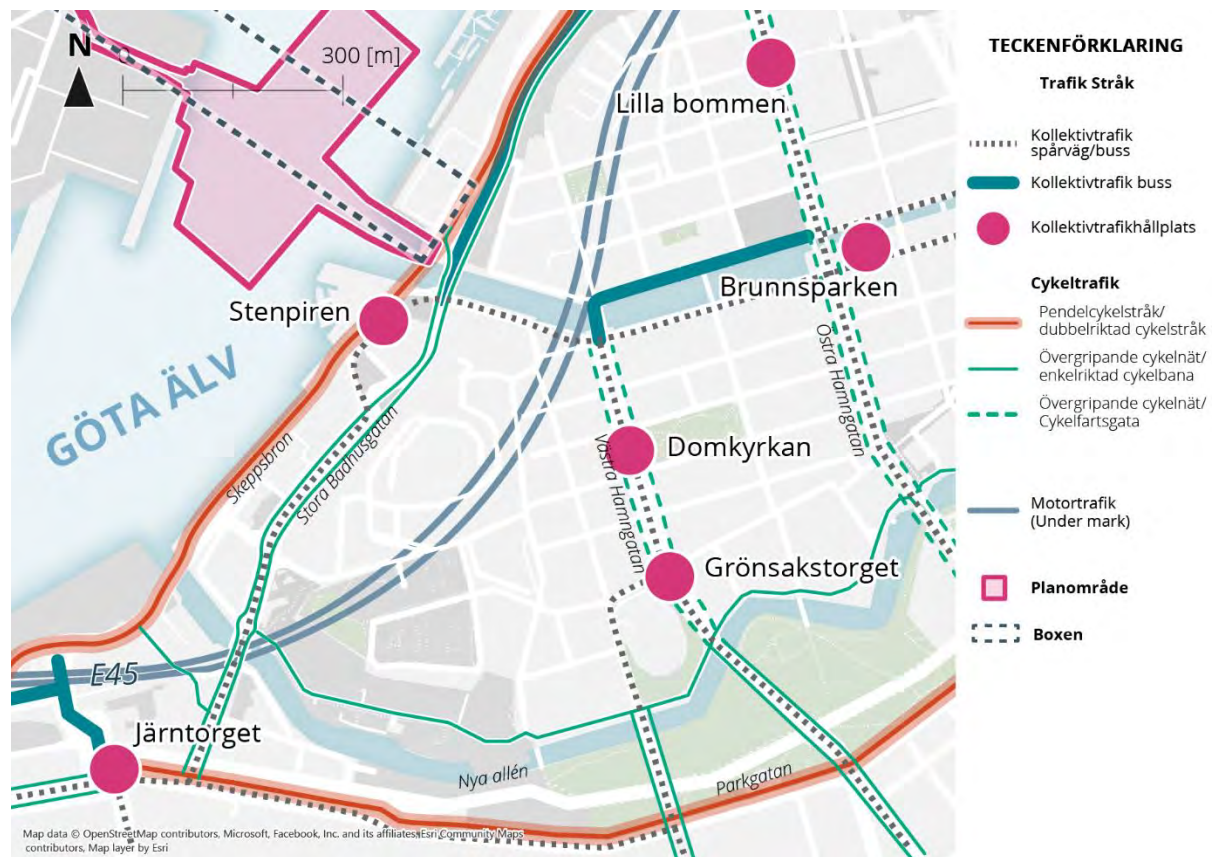
I byggnaderna intill landningsplatsen finns idag konstnärsverksamhet, café och ölbryggeri. Parkering upptar en stor del av de obebyggda ytorna i området och vid kajen ligger ett fartyg som fungerar som tillfälligt boende. Området är främst ett verksamhetsområde och det saknas målpunkter för allmänheten vilket gör att området kan upplevas otryggt under både dag- och kvällstid. På grund av stängsel är kopplingen till vattnet på långa sträckor obefintlig. I området är ett nytt färjeläge, Lundbystrand, under uppförande.

Hugo Hammars kaj planeras inte exploateras förrän om cirka 30 år och det finns ingen planerad utveckling i form av ny byggnation, men området utvecklas med nya hyresgäster och nyttjande av befintliga lokaler.

2.2 Trafiksystem

2.2.1 Packhuskajen

I Figur 6 presenteras befintlig transportinfrastruktur i området vid Packhuskajen. I avsnittets ingående delar ges en beskrivning av den befintliga infrastrukturen för respektive färdmedel.



Figur 6. Kartbild över stråk vid Packhuskajen.

Gångtrafik

Vid Packhuskajen finns idag ett väl utbyggt gångtrafikenät. Gående har möjlighet att röra sig utmed Göta älv på det så kallade Kajstråket och på gångbanor längs med samtliga av de anslutande gatorna till Packhuskajen, så som Stora Bommens bro. För att passera Operagatan hänvisas gångtrafiken till en signalreglerad passage i korsningen mellan Operagatan och Norra Hamngatan.

Cykeltrafik

Längs den östra sidan av Göta älv går idag ett av Göteborgs Stads pendlingscykelstråk. Pendlingscykelstråket utgörs av dubbelriktade cykelbanor längs Skeppsbron och Operagatan. Cykelinfrastruktur finns även i form av enkelriktade cykelbanor längs respektive sida av Stora Badhusgatan. Se Figur 6.

Cykelstråket kopplar ihop de västra delarna av Göteborg med stadens nordöstra delar. Vid platsen för den planerade gång- och cykelbron anslutning vid Packhuskajen kan cyklister via stråket ta sig norrut mot Göteborgsoperan och Gullbergsvass eller söderut mot Järntorget och Majorna. Vid platsen saknas idag cykelkopplingar österut in mot Brunnsparken, men Norra Hamngatan ligger med i stadens planer inom andra projekt att i framtiden utgöra ett cykelstråk.

Nedan presenteras dimensioner för befintlig cykelinfrastruktur i området.

- **Skeppsbron:** Cirka 3,0 meter bred (dubbelriktad). Uppfyller normal standard enligt Teknisk Handbok.
- **Stora Badhusgatan:** Cirka 1,2 meter bred (enkelriktad). Uppfyller låg standard enligt Teknisk Handbok.
- **Operagatan:** Cirka 2,5 meter bred (dubbelriktad). Uppfyller normal standard enligt Teknisk Handbok.

Kollektivtrafik

Stenpiren resecentrum är områdets största knutpunkt. Här trafikerar ett flertal buss- och spårvagnslinjer med slutstation centrala Göteborg, Lindholmen, västra Göteborg, östra Göteborg och nordöstra Göteborg. Stenpiren trafikeras av två expressbusslinjer, tre stadstrafiklinjer och två spårvagnslinjer. Turtätheten vid hållplatsen är mycket hög och avgångar sker i 5-minuterstrafik under högtrafik.

Stenpirens resecentrum är även en hållplats för båttrafik med två färjelinjer. 285 Älvsnabben mellan Lilla Bommens hamn, Stenpiren, Lindholmospiren, Slottsberget, Eriksbergs färjeläge och Klippans färjeläge. Se Tabell 1. Tidtabell 2024 för linje 285 (hämtat februari 2024).

Tabell 1. Tidtabell 2024 för linje 285 (hämtat februari 2024).

Linje 285	Kl. 06.30-9	Kl. 9-14	Kl. 14-18	Kl. 18-19	Kl. 19-23	Kl. 23-06.30
Måndag - fredag	20-minuterstrafik	30	20	30	60	Trafikerar ej
Lördag	Trafikerar ej	30/20	20/30	60	60	Trafikerar ej
Söndag	Trafikerar ej	60/30	30/60	60	60 (sista turen 21)	Trafikerar ej

Linje 286 Älvsnabbare mellan Stenpiren och Lindholmospiren (färjetrafik finansierad av Göteborgs Stad), trafikerar måndag-fredag med 5/8-minuterstrafik. Första turen går 06.20 och sista 19.00. Under lördag och söndag går färjan från cirka kl. 11 till kl. 16 med 20-minuterstrafik.

Ett nytt färjeläge, Lundbystrand, har färdigställts under 2024 och trafikerar med linje 287 till och från Stenpiren med 15-minuterstrafik fram till att den planerade gång- och cykelbron byggs. Färjelinjen finansieras av Göteborgs Stad.

Motortrafik

Motortrafik utan målpunkter i centrala Göteborg hänvisas i första hand till Götatunneln för att ta sig igenom staden. Motortrafik trafikerar primärt Stora Badhusgatan och Operagatan. Under 2023

uppmättes trafikflödet på Stora Badhusgatan i höjd med Stenpiren resecentrum till 7 500 fordon per dygn varav tung trafik var cirka 7 procent.

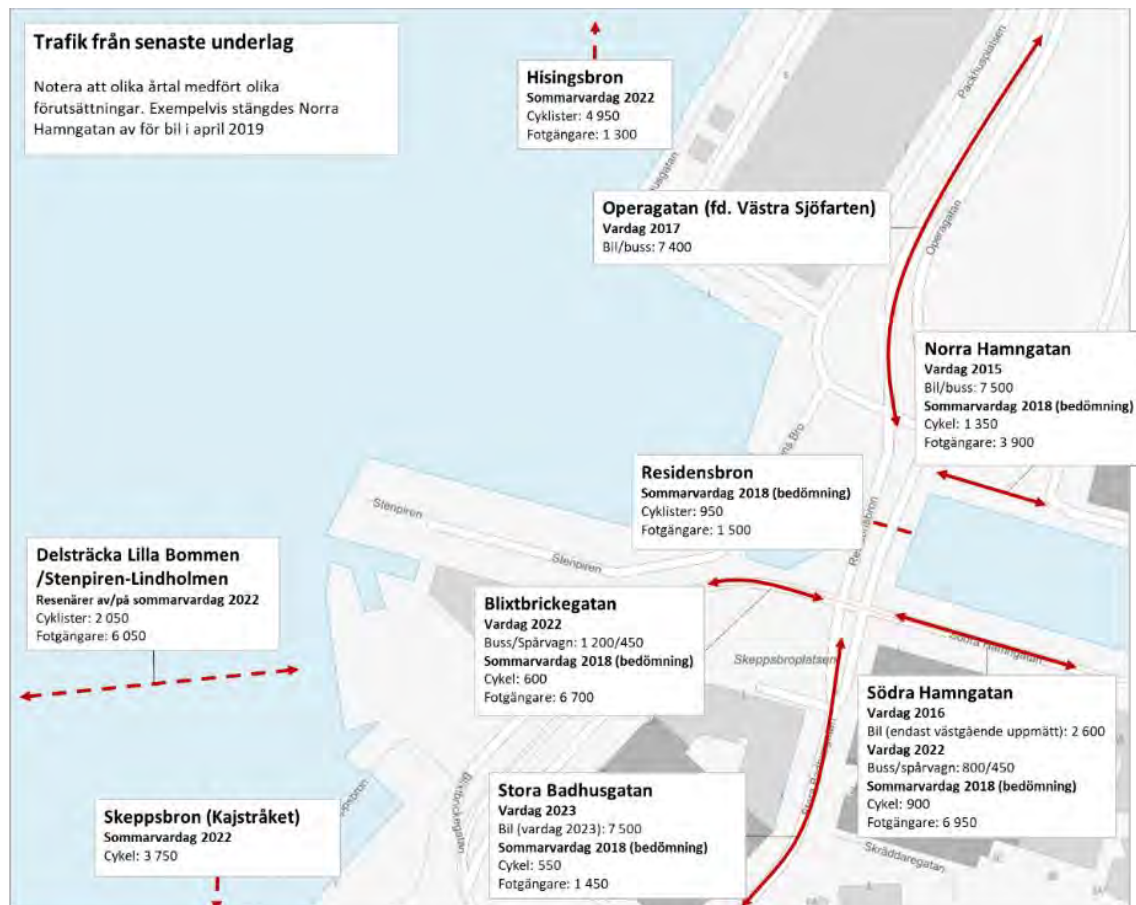
Farligt gods

Det finns inga rekommenderade vägar för farligt gods i anslutning eller närheten av Packhuskajen. Närmsta rekommenderade väg för farligt gods är E6 och Lundbyleden. Farligt gods transporteras på Göta Älv.

Trafikmängder

I Figur 7 presenteras uppmätta trafikflöden vid Packhuskajen. Trafikmätningarna har hämtats från *PM Trafikanalys* (Sweco, 2025-06-18) och visar bland annat att den huvudsakliga cykelströmmen i området är till och från Stenpiren resecentrum.

Sammanställningen i Figur 7 saknar trafikuppgifter på flera av gatorna, exempelvis Stora Bommens bro. För vissa gator saknas uppgifter om specifika flöden, exempelvis cykel på Operagatan. Orsaken är att mätningar inte genomförs på samtliga gator och mätningar som genomförs ofta görs i samband med projekt med specifika syften och då inte för samtliga fordonsslag. Flöden markerade med bedömning utgår från korta stickprovskräkningar genomförda år 2018 som en del i en större inventering av fotgängare och cyklister i Göteborg.



Figur 7. Kartbild över trafikmätningar från olika källor i Packhuskajens närområde.

Riksintressen

Befintliga riksintressen kommunikation på land i närområdet av den planerade gång- och cykelbron utgörs av E45, E6.21 Lundbyleden samt Göteborg Kville - Skandiahallen (Hamnbanan).

I framtiden väntas ett tillkommande riksintresse i området, Västlänken. Västlänken kommer att passera under mark intill Packhuskajen.

Rekreation och friluftsliv

Från Älvsborgsbron till Tingstadstunneln längs Göta älv sträcker sig kajstråket för rörelse och vistelse. Stråket är idag endast tillgängligt på vissa platser och i mindre fragment. Stråket som har lite inslag av grönska passerar områden av flera olika karaktärer och sträcker sig förbi Packhuskajen. När flera av områdena nu omvandlas ökas tillgänglighet till älvkanten och stråken kombineras ofta med högvattenskydd.

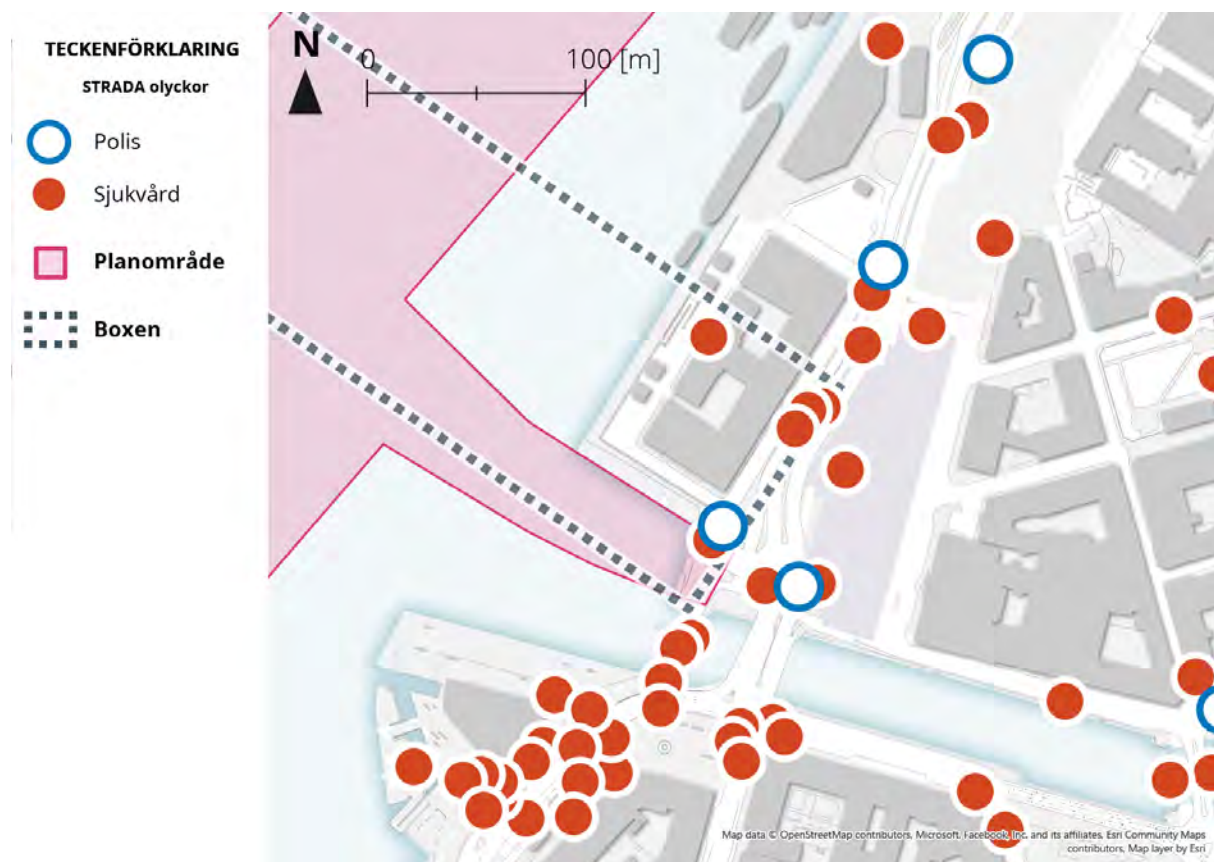
I framtiden är Göteborgs Stads inriktning att gång- och cykelförbindelser ska stärkas längs med stråket och att vistelsevärden tillförs genom återkommande platsbildningar. Enligt Översiktsplan för Göteborg ska stråket ha en karaktär av hårdgjord kaj med inslag av grönt och ekologin längs med älven ska stärkas där så är möjligt.

Säkerhet, olycksstatistik och konfliktpunkter

En sammanställning från Strada över olyckor i nära anslutning till projektområdet redovisas i Figur 8. Olyckorna som redovisas har inträffat mellan år 2015 och 2023. År 2015 valdes som startår eftersom Stenpiren blev en kollektivtrafikknutpunkt det året.

Vid Packhuskajen har ett mindre antal olyckor inträffat under perioden 2015-2023, främst skedde olyckor mellan fotgängare och cyklister. Olyckorna är främst koncentrerade kring Stenpiren, mittersta delen av Stora Badhusgatan och Västra Hamngatan. Statistiken visar på en konfliktpunkt vid Stenpiren samt vid Stora Bommens bro.

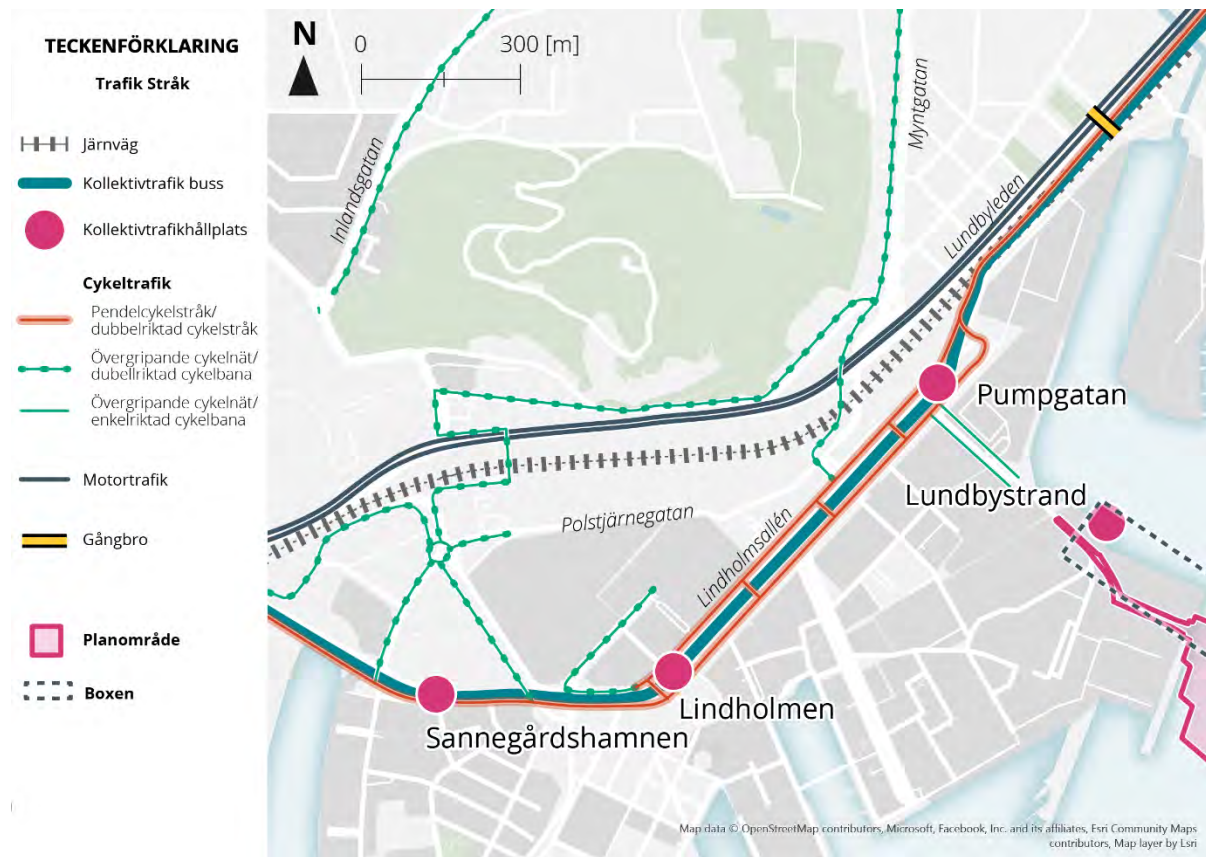
Inom utredningen har ingen analys gjorts av trafiksäkerheten vid korsningspunkter. Vidare har inga analyser gjorts av siktförhållanden, avstånd till fasta hinder, skolvägar och eventuella hastighetsdämpande åtgärder.



Figur 8. Kartbild med inträffade personskadeolyckor intill projektområdet perioden 2015-2022. Röd markering visar olyckor där sjukvård har blivit involverad, och blå markering visar olyckor där polis har blivit involverad. Bilden är baserad på utdrag från STRADA.

2.2.2 Hugo Hammars kaj

I Figur 9 presenteras befintlig transportinfrastruktur i området vid Hugo Hammars kaj. I avsnittets ingående delar ges en beskrivning av den befintliga infrastrukturen för respektive färdmedel.



Figur 9. Kartbild med stråk vid Hugo Hammars kaj.

Gångtrafik

Inom boxen på Hugo Hammars kaj finns idag inga utpekade ytor för gångtrafik. Intill Hugo Hammars kaj ligger ett tidigare industriområde med flera lokalgator som kopplar an till Lindholmsallén. Vid de anslutande vägarna, Pumpgatan och Anders Carlssons gata, finns gångbanor och gångtrafik bedöms förekomma längs samtliga lokalgator.

Längs Lindholmsallén finns gångbanor på båda sidor av allén samt passager vilket gör att möjligheterna att passera över vägen bedöms som goda vid dessa korsningspunkter. Gående och cyklister kan korsa Hamnbanan och Lundbyleden i Lindholmsmotet och Eriksbergsmotet samt via gång- och cykelbron vid Inlandsgatan, samt via en gångbro strax väster om Frihamnsmotet.

Cykeltrafik

I direkt anslutning till och på Hugo Hammars kaj saknas idag cykelbanor, bortsett från en ny tillfällig kombinerad gång- och cykelbana mellan Pumpgatan och det nya färjeläget "Lundbystrand" vid Keillers kaj. Cykelbanor finns vid Pumpgatan, Götaverksgatan och Therese Svenssons gata. Längs Pumpgatan finns enkelriktade cykelbanor på båda sidor av gatan. Centralt i Götaverksgatan och Therese Svenssons gata finns dubbelriktade cykelbanor. Från cykelbanorna kan cykeltrafik ta sig till och från Lindholmsallén där det finns ett pendlingscykelnät. Pendlingscykelnätet möjliggör resande österut mot Hjalmar Brantingsplatsen och centrala Göteborg samt västerut mot Eriksberg.

Nedan presenteras befintliga bredder på cykelinfrastrukturen i projektområdets närområde.

- **Pumpgatan:** Cirka 1,8 meter breda (enkelriktade). Uppfyller normal standard enligt Teknisk Handbok.
- **Götaverksgatan/Therese Svenssons gata:** Cirka 2,5 meter breda (dubbelriktad). Uppfyller normal standard enligt Teknisk Handbok.
- **Lindholmsallén:** Cirka 2,5 meter breda (dubbelriktad). Uppfyller normal standard enligt Teknisk Handbok.
- **Pumpgatan – Keillers kaj:** Cirka 3,0 meter bred (dubbelriktad kombinerad gång- och cykelbana). Uppfyller normal standard enligt Teknisk Handbok.

Kollektivtrafik

Från Hugo Hammars kaj är det cirka 450 meter till närmsta kollektivtrafikhållplats, Pumpgatan. Vid Pumpgatan har kollektivtrafikresenärer möjlighet att resa till centrala Göteborg, Partille, Torslanda, nordöstra och västra Göteborg utan att byte krävs. Pumpgatan trafikeras av sex olika busslinjer och en majoritet av busslinjerna avgår i 10-15 minuterstrafik under högtrafik.

I det nu pågående byggnation av spårväg i Lindholmsallén föreslås Pumpgatan utgöra en hållplats. Hållplatsen kommer då att flyttas från sitt nuvarande läge till ett nytt läge mellan Regnbågsgatan och Pumpgatan. Vid Pumpgatans anslutning till Lindholmsallén planeras en busshållplats. Byggnation av spårväg Lindholmen-Frihamnen pågår och ska vara klar under vinter 2025/2026.

Ett nytt färjeläge, Lundbystrand, har färdigställts under 2024 och trafikerar till och från Stenpiren med 15 minuterstrafik fram till att den planerade gång- och cykelbron byggs. Färjelinjen finansieras av Göteborgs Stad.

Motortrafik

Motortrafik bedöms idag förekomma i liten utsträckning i området direkt i anslutning till Hugo Hammars kaj. Någon genomfartstrafik av motorfordon bedöms inte finnas i området utan de motorfordon som förekommer har en målpunkt vid någon av de lokala gatorna som finns väster om Hugo Hammars kaj eller till den parkering som idag finns på kajen. Det närmsta större stråket för motortrafik är Lindholmsallén. 2019 uppmättes trafikflödet på Lindholmsallén till 3 900 fordon per dygn.

Älvstranden utveckling planerar för utbyggnad av en gata i Pumpgatans förlängning för att kunna nå några av de befintliga byggnaderna som finns på platsen idag och som benämns pannverkstaden och plåtverkstaden. Gatan förväntas anläggas under 2024-2025.

Farligt gods

Det finns inga rekommenderade vägar för farligt gods i anslutning eller närheten av Hugo Hammars kaj. Närmsta rekommenderade stråk på land för farligt gods är Lundbyleden och Hamnbanan samt på Göra älv.

Trafikmängder

I Hugo Hammars kajs direkta närhet saknas uppgifter på hur mycket trafik som rör sig. Området utgörs i nuläget huvudsakligen av verksamheter med målpunktstrafik och trafikmängderna kan därför förväntas vara låga. I området kring Hugo Hammars kaj finns trafikmätningar utförda av Göteborgs Stad vilka visas i Figur 10.



Figur 10. Kartbild över trafikmätningar från Göteborgs Stads mätningar i Hugo Hammar kajns närområde, bildkälla PM Trafikanalys (Sweco, 2025-06-18).

Riksintressen

Ungefär 600 meter nordväst om Hugo Hammars kaj går Lundbyleden och Hamnbanan vilka utgör två riksintressen för kommunikation. Infrastrukturen utgör en barriär i området då motortrafik enbart kan passera stråken via Lindholmsmotet. Gående och cyklister kan korsa Hamnbanan och Lundbyleden i Lindholmsmotet eller via gång- och cykelbron vid Inlandsgatan, Eriksbergsmotet samt via en gångbro strax väster om Frihamnsmotet.

Rekreation och friluftsliv

Från Älvsborgsbron till Tingstadstunneln längs Göta älv sträcker sig ett stråk för rörelse och vistelse. Idag saknas ett sammanhängande stråk men längs stora delar av sträckan finns en tillgänglighet till älvkanten. Stråket som till stor del utgörs av hårdgjorda kajkanter med få inslag av grönska passerar områden av flera olika karaktärer och sträcker sig förbi Hugo Hammars kaj. Enligt översiktsplanen för Göteborg är det i samband med framtida utveckling viktigt att ta tillvara ekosystemtjänster och integrera skydd för älvkanten som en del av kajkantens design. Utvecklingen av platser längs med stråket ska ske med omsorg om de lokala förhållandena och kan införliva gröna element i stadsmiljön.

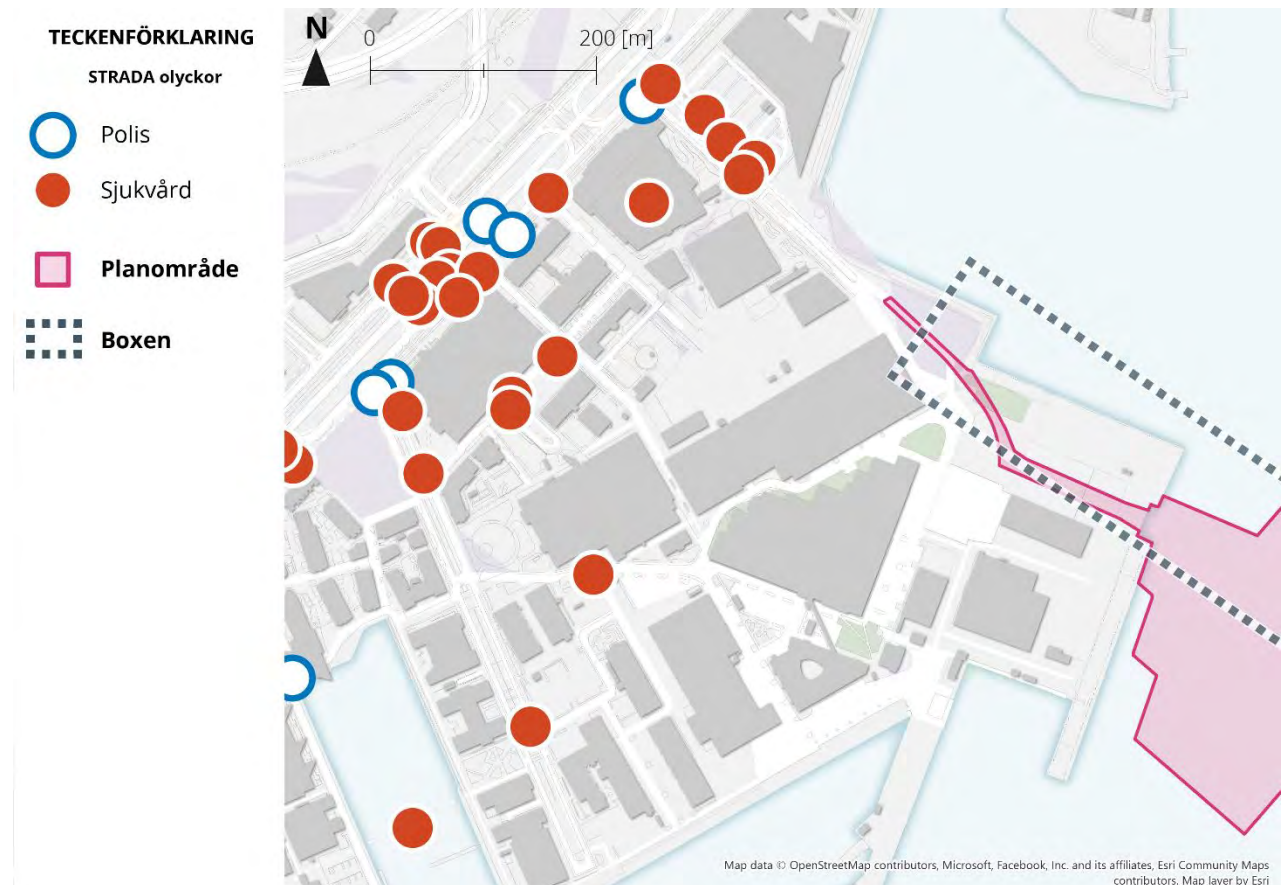
Ungefär 800 meter nordväst om Hugo Hammars kaj ligger Keillers park och Ramberget strax norr om Lundbystrand, se Figur 4. Parken och berget utgör ett populärt rekreationsområde i området.

Säkerhet, olycksstatistik och konfliktpunkter

Inträffade personskadeolyckor i nära anslutning till planområdet för perioden 2015-2022 visas i Figur 11. I och med att det inte finns några större målpunkter eller gång- och cykelbanor på Hugo Hammars Kaj är det få personer som trafikerar ytan. Vid Hugo Hammars kaj har inga trafikolyckor

inträffat under perioden 2015-2023. Vid Lindholmsallén har ett antal olyckor inträffat med en koncentration kring korsning med Regnbågsgatan.

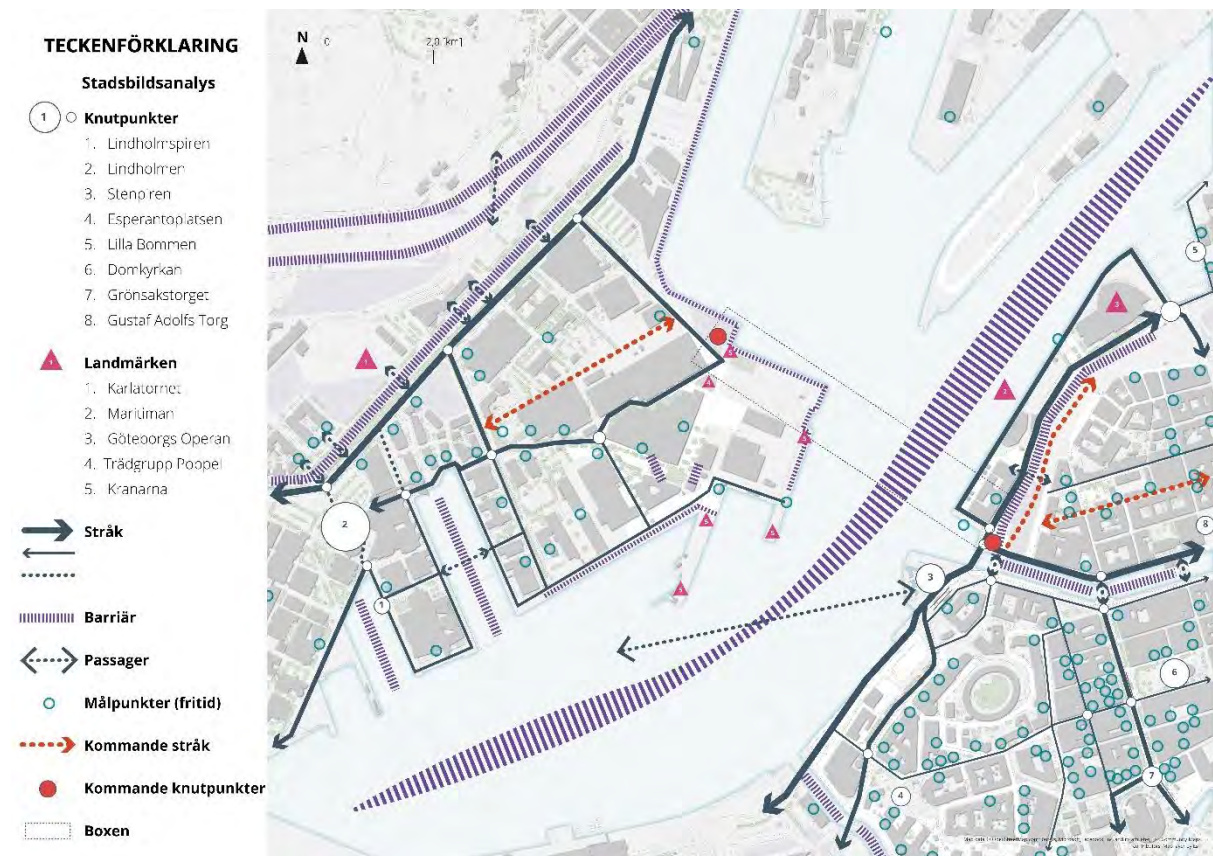
Inom utredningen har ingen analys gjorts av trafiksäkerheten vid korsningspunkter. Vidare har inga analyser gjorts av siktförhållanden, avstånd till fasta hinder, skolvägar och eventuella hastighetsdämpande åtgärder.



Figur 11. Kartbild med inträffade personskadeolyckor nära anslutning till planområdet perioden 2015-2022. Röd markering visar olyckor där sjukvård har blivit involverad, och blå markering visar olyckor där polis har blivit involverad. Bilden är baserad på utdrag från STRADA.

2.3 Stadsbildsanalys

Stadsbildsanalysen som genomförts inom projektet har inspirerats utifrån en metod som ursprungligen utarbetades av stadsplaneraren och arkitekten Kevin Lynch. Analysen är en metod för att förstå hur individer uppfattar och organiserar rymden i ett stadslandskap. Metoden används för att definiera städens struktur och för att analysera hur människor navigerar i staden. Stråk, knutpunkter, barriärer, landmärken, karaktärsområden (zoner), passager och målpunkter har analyserats och identifierats. Se Figur 12.



Figur 12. Kartbild beskrivande genomförd stadsbildsanalys.

2.3.1 Packhuskajen

Stråk

Packhuskajen och dess närområde präglas av flera korsande stråk. Packhuskajen fungerar både som ett promenadstråk i nord-sydlig riktning och som en plats för båtar att lägga till och ta emot passagerare. Längs kajkanten vid Stora Tullhuset är stråket tydligt och definierat men vid Packhusplatsen blir det mer uppluckrat och odefinierat. Stora Hamnkanalen är påtaglig på platsen liksom broarna som korsar den.

Norra och Södra Hamngatan är stråken som kopplar samman Packhusplatsen med den innersta centrumkärnan med Göteborgs centralstation, Nordstan och Brunnsparken. Packhusplatsen ligger i rak riktning mot Norra Hamngatan och är i direkt blickfång vid Kämpebron vid Göteborgs stadsmuseum.

Under senare delen av 1800-talet blev Packhusplatsen och Stora Tullhuset navet i den svenska emigrationen till Amerika. Emigranterna vandrade längs Postgatan, tidigare känd som Sillgatan, som var huvudgatan för emigration med kontor, hotell och restauranger. Vägen ledde dem till Tullhuset och fartygen som skulle föra dem över Atlanten (Hammerman, Wångdahl, & Romilsson, 2023).

Knutpunkter

Stenpirens resecentrum som angränsar till Packhusplatsen i sydväst är områdets största målpunkt och är en viktig knutpunkt för kollektivtrafiken i Göteborg med cirka 12 000 resenärer per dag. Här byter resenärerna färdmedel mellan färjetrafik, buss och spårvagn. Platsen är även populär bland besökare som vill ta sig vidare till andra delar av staden eller besöka någon sevärdhet vid vattnet vilket skapar stora flöden förbi Packhusplatsen.

Barriärer

Trafiken längs Operagatan/Stora Badhusgatan utgör en barriär. Passager för oskyddade trafikanter över gatan är koncentrerade till förlängningen av Södra och Norra Hamngatan. Göta älv utgör en stor barriär mellan Göteborgs centrum och Hisingen, både för pendlare och för turister eftersom kajpromenaderna på båda sidor älven är attraktiva stråk och turistmål. För trafikanter som befinner sig inom utredningsområdet och har målpunkter inom utredningsområdet på andra sidan Göta älv är färjan från Stenpiren den bästa kopplingen över älven idag.

Landmärken & vyer

Packhuskajen möter sammanhängande bebyggelse i Västra Nordstaden som till stor del består av äldre hus så som Kronhuset, Rådhuset, Tyska kyrkan, Ostindiska huset och före detta Sjöbefälskolan/Navigationsskolan. I området finns många byggnader med kulturhistoriskt symbolvärde som också fungerar som landmärken. Längs kajen finns Maritiman, Göteborgsoperan, Läppstiftet och Rosenlundsverket vilka syns på långt håll. Från Packhuskajen och Packhusplatsen har man öppen sikt mot Norra Älvstranden och kranarna samt byggnaderna på Hugo Hammars kaj som avtecknar sig tydligt. Se Figur 19.

Passager

Över Stora Hamnkanalen som skiljer Norra och Södra Hamngatan åt finns passager som är viktiga för flera trafikslag. Även passager över Operagatan är viktiga för att koppla samman de båda sidorna av vägen.

Målpunkter

Hela centrala staden är full av målpunkter som är besökta dygnets alla timmar.

2.3.2 Hugo Hammars kaj

Stråk

Det är idag inte möjligt att röra sig längs kajkanten, då ytan närmast vattnet längs kajen är inhägnad med stängsel och inte möjlig att beträda på grund av belastningsrestriktioner. Det finns inga tydliga gångstråk i direkt anslutning till området kring Hugo Hammars kaj, utan promenerande människor är hänvisade till de stora öde asfaltsytor. Lindholmsallén är det mest dominerande stråket i närområdet och utgör en viktig koppling mellan olika platser på Lindholmen. Detta stråk förstärks av sex rader träd som separerar bussfält från bilkörfält och bilkörfält från gång- och cykelbanorna. Götaverksgatan samt Pumpgatan präglas av trädalléer som utgör tydliga stråk. Utifrån upplevelsemässiga värden och befintliga flöden finns ett stråk som kopplar samman Lindholmen med Hugo Hammars kaj. Stråket går längs med Anders Carlssons gata och fortsätter med Valdemar Noréns gata. Detta stråk upplevs viktigt för både gående och cyklister och har potential att utvecklas till ett än mer attraktivt och livfullt stråk.

Knutpunkter

Den största knutpunkten i området är centrala Lindholmen som är ett kunskapsintensivt och växande område med cirka 30 000 människor som dagligen spenderar sin tid där. Här finns många företag och verksamheter och är en välbesökt plats av studenter och forskare på Chalmers tekniska högskola som har ett campus i närheten. Lindholmen har både färjetrafik och busstrafik som går med täta turer och är en viktig kollektivtrafikknutpunkt. Inom några år finns här även spårväg.

Barriärer

Längs stora delar av kajerna finns barriärer i form av stängsel vilket gör det omöjligt att komma nära vattnet. Även gatorna Lindholmsallén och Lundbyleden är barriärer som avgränsar området från

andra delar av Göteborg. Göta älv utgör en stor barriär mellan den södra och norra älvstranden, både för pendlare och för turister, eftersom kajpromenaderna på båda sidor älven är attraktiva stråk och turistmål. Som gående eller cyklist är färjan från Lindholmen den närmsta kopplingen över älven idag. Även dockorna på Lindholmen utgör barriärer.

Landmärken & vyer

Det mest karaktäristiska på platsen är Götaverkens sex kranar som står på kajen. Från Hugo Hammars kaj har man en vid utsikt över älven och Södra Älvstranden och centrala Göteborg. På Hugo Hammars kaj i anslutning till Valdemar Noréns gata växer en grupp träd. Dessa syns på långt håll och fungerar som landmärke. Det högsta landmärket i området är Karlatornet på Lindholmen med sina 246 meter.

Passager

Passager i området finns i form av gång- och cykelbro över en av dockorna, flera passager över Lindholmsallén samt en trafikplats (Lindholmsmotet) och gångbro över Lundbyleden.

Målpunkter

I anslutning till den tänkta landningsplatsen finns få målpunkter. Något längre in i området finns målpunkter i form av hotell, företag, idrottshall och Sveriges Television. Vid Lindholmens knutpunkt finns många målpunkter i form av arbetsplatser, skolor, kaféer, restauranger, fritidsmålpunkter, bostäder, teater med mera.

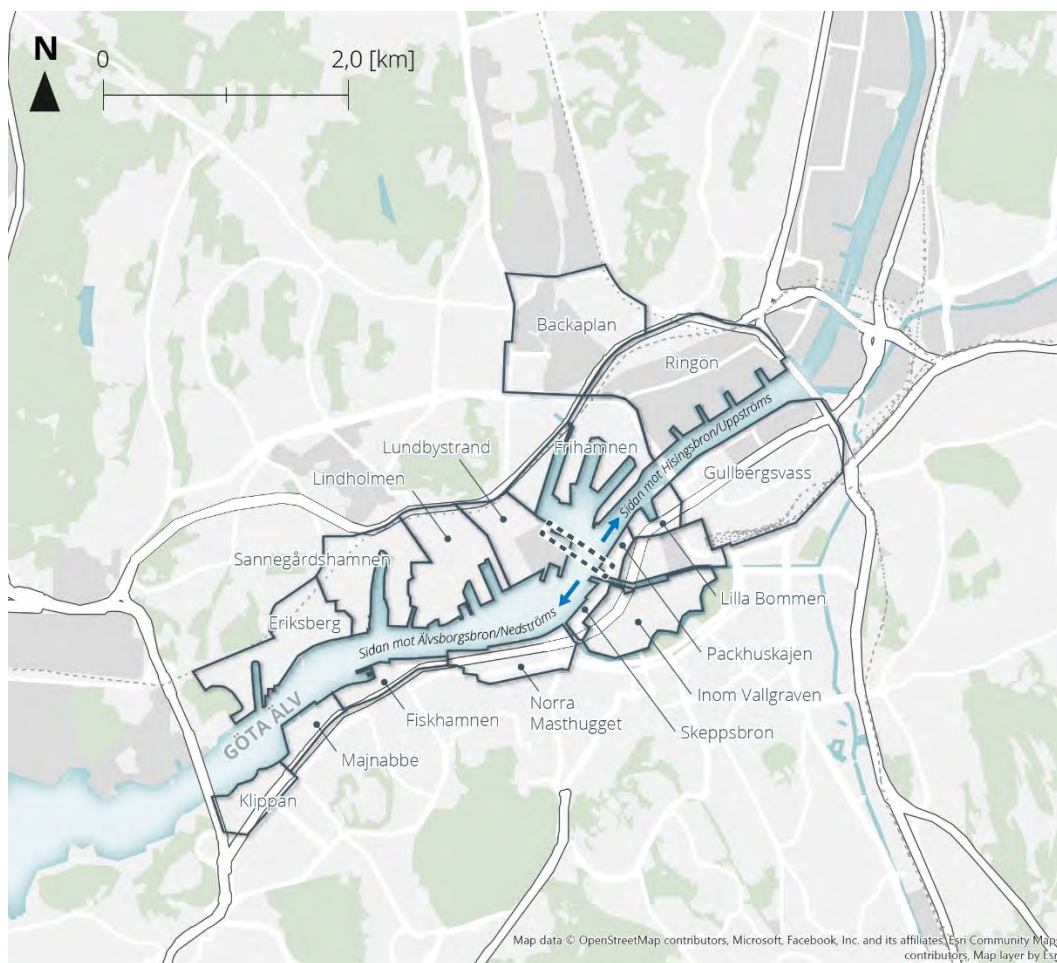
3 FÖRUTSÄTTNINGAR

I följande kapitel beskrivs planeringsförutsättningarna för gång- och cykelbron utifrån en fördjupad karaktärsbeskrivning av landningsplatserna, platsernas betydelse i det befintliga trafiknätet, synpunkter från räddningstjänst, och samt utifrån underhåll och trygghet. Vidare presenteras en sammanfattning från genomförd trafikanalys.

3.1 Brons placering i centrala Göteborg

Gång- och cykelbrons planerade läge i centrala Göteborg markeras i Figur 13. Med tanke på att en stor del av Göteborgs stadsutveckling pågår längs med Göta älv, är det tydligt att behovet av fler kopplingar över älven kommer att öka. Den planerade gång- och cykelbron kommer att förbinda Göteborgs innerstad med Hisingen och sammanlänka Södra Älvstranden med Norra Älvstranden.

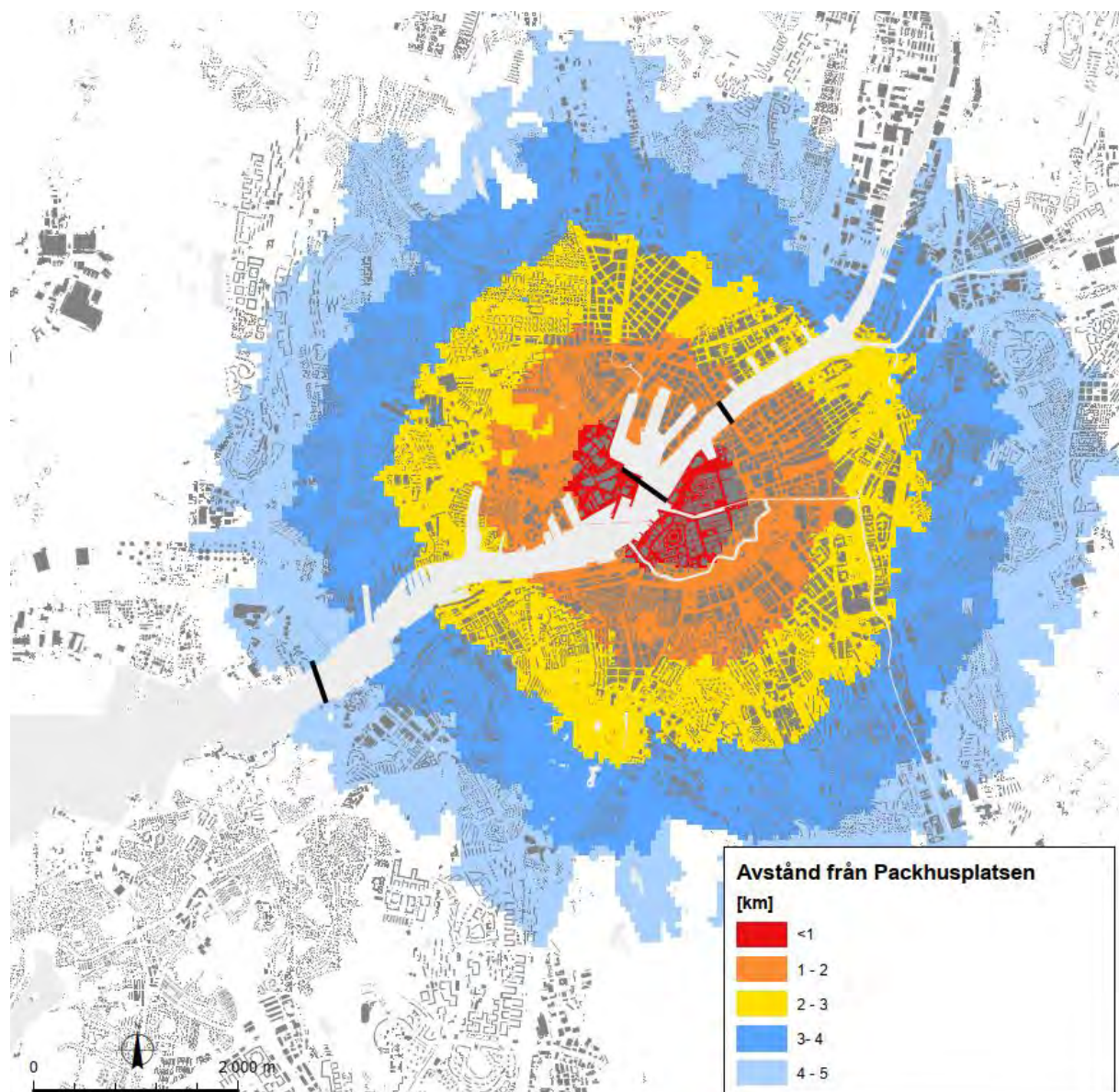
Den planerade förbindelsen över älven spelar en viktig roll i stadens infrastruktur. Gång- och cykelbron ger inte bara tätare koppling över älven utan är också en viktig länk till andra pendelcykelstråk som knyter samman staden i ett större perspektiv. Pendlingscykelnät kännetecknas av en prioriterad framkomlighet och knyter samman större målpunkter som ligger längre från varandra. För att skapa en mer sammanhållen stad och främja ett mer hållbart resande är det avgörande att stadens olika delar binds samman med direkta stråk för gående och cyklister.



Figur 13. Kartbild med ungefärlig placering av gång- och cykelbron sett i relation till centrala områden i Göteborg.

Figur 14 visar upptagningsområdet för en planerad bro mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj. Analysen av upptagningsområdet visar hur långt cyklister och fotgängare kan nå inom olika zoner från bron. Brons centrala placering vid Packhuskajen ger god tillgänglighet till Göteborgs centrala delar, med områden som Vallgraven och Lindholmen inom en kilometers räckvidd. Frihamnen och Gullbergsvass är inom två kilometers avstånd från bron, medan Ringön och Backaplan ligger cirka tre kilometer bort från bron. Den planerade förbindelsen kommer att skapa en stark koppling över älven, integrera innerstaden med Hisingen och gynna större målpunkter på båda sidor av älven. (Göteborgs Stad, Trafikkontoret, november 2017)

På 15 minuter når en cyklist det mörkblåa fältet och på 20 minuter når en fotgängare det orangea fältet sett från Packhuskajen. Ett flöde av gångtrafikanter väntas från och till nordväst, från Brämregården samt från en utfylld del av Frihamnen. Norr om Brämregården, nordöst om den planerade bron, finns en brytpunkt där gående kommer att välja att resa över Hisingsbron i stället för den planerade gång- och cykelbron.



Figur 14. Kartbild med avstånd från Packhusplatsen. (Göteborgs Stad, Trafikkontoret, november 2017).

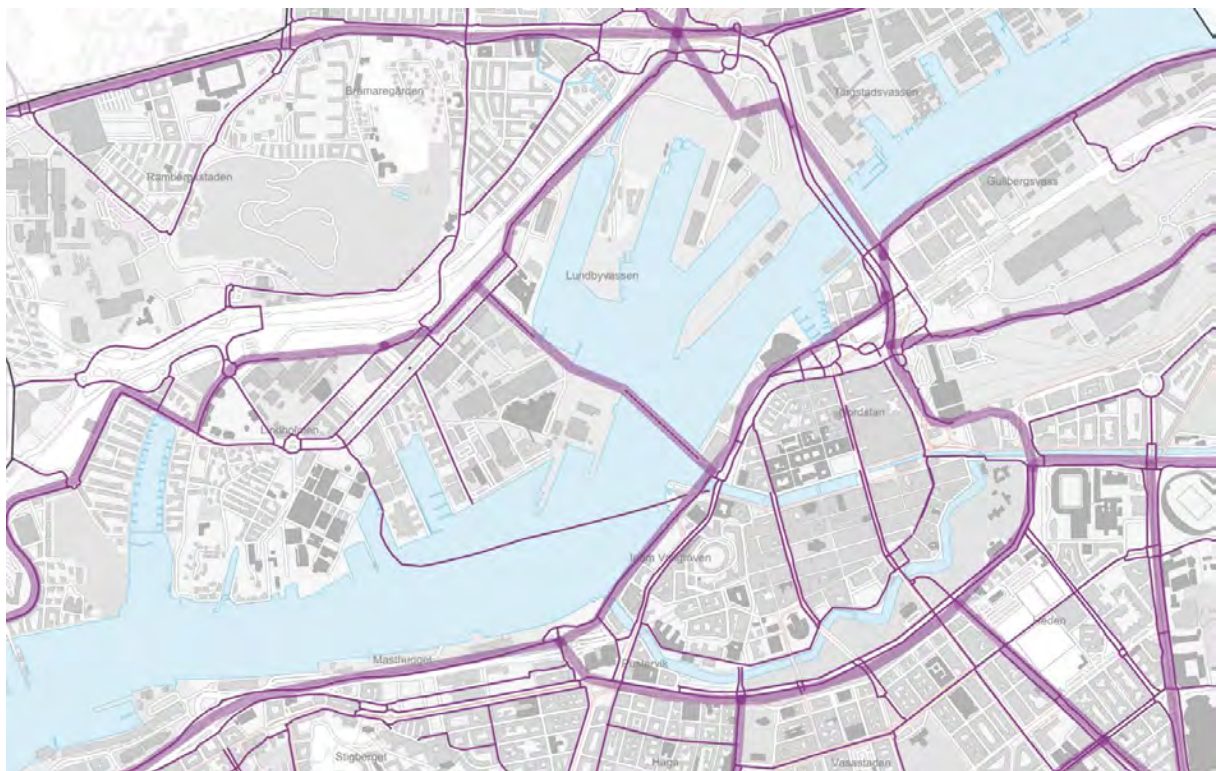
3.2 Systemperspektiv

I arbetet med att skapa en sammanhållen stad enligt översiktsplanen så innebär det att finmaskigheten för gång- och cykelvägar ska förbättras och att hantera fysiska barriärer såsom trafikleder och otillgängliga ytor men även att arbeta med sociala barriärer genom att stärka viktiga mötesplatser och offentliga rum.

Placeringen av gång- och cykelbron vid Packhusplatsen ger närhet till många centrala målpunkter. Områden som Centralenområdet, Skeppsbron, Masthuggskajen, Lindholmen kommer att genomgå omvandling med byggnation av många nya bostäder och arbetsplatser. En konsekvens av detta är flödena människor av ökar, vilket förstärker bron som en viktig länk i transportsystemet.

Centralenområdet är en betydelsefull entré till Göteborg och regionen för både besökande och verksamma där det finns regional, nationell, internationell kollektivtrafik. Gång- och cykelbron kan utgöra en viktig del av kopplingen vidare mot Lindholmen och Hisingen från stationsområdet. Närheten till kollektivhållplatserna vid Stenpirens resecentrum på fastlandssidan och Pumpgatan vid Lindholmsallén på Hisingssidan bidrar till möjligheterna till att använda gång- och cykelbron som en del av resan.

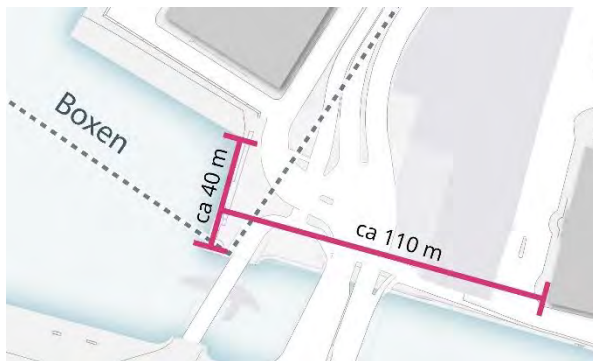
I Figur 15 visas gång- och cykelvägnätet i centrala Göteborg. Den planerade gång- och cykelbron finns utmarkerad som en del av det framtida pendlingscykelstråket. Idag har gång- och cykeltrafikanter möjlighet att ta sig över Göta älv mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj, antingen via färjetrafik mellan Lindholmen och Stenpiren eller via Hisingsbron eller Älvsborgsbron.



Figur 15. Kartbild med gång- och cykelvägnätet i centrala Göteborg. Den planerade gång- och cykelbron finns utmarkerad som en del av det framtida pendlingscykelstråket. Hämtad från Göteborg Stads Översiktsplan (Göteborgs stad, 2022).

När det gäller kollektivtrafiken i området bör det finnas goda kopplingar till Göteborgs central och de kommande Västlänkstationerna, Järntorget samt vid centralstationen, för att ytterligare stärka pendlingsmöjligheterna i området. Som nämns i kommande kapitel finns det viktiga kollektivtrafikpunkter, Stenpirens resecentrum och Lindholmen.

3.2.1 Fördjupad karaktärsbeskrivning Packhuskajen



Figur 16. Ungefärlig storlek på Packhusplatsen.

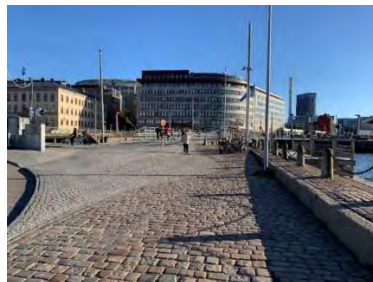
Material

Platsen domineras av hårdgjorda ytor i gatsten och asfalt med kantstöd i sten. Vid kajen finns bryggkonstruktioner och dykdalber av trä, se Figur 19. I vattnet finns en låg brygga av trä. Längs Packhusplatsen finns träkonstruktioner och terrassering av kantstöd samt stödmurar av sten med stentrappa.

Längs med Packhuskajen finns ett högvattenskydd i form av en upphöjd stenmur, Figur 17. Här är formspråket rakt med få detaljer medan det vid Packhusplatsen är av en mindre skala med detaljer så som pollare med kätting av delvis historisk karaktär.



Figur 17. (till vänster) Bild av kajen utanför Stora Tullhuset i riktning mot Göteborgsoperan. Högvattenskydd i sten.



Figur 18. (mitten) Bild av markbeläggning av sten.



Figur 19. (till höger) Bild över vy mot Hugo Hammars kaj. Dykdalber.

Möblering/Utrustning

Vid Packhusplatsen finns möblering i form av elskåp, bildäck som påkörningsskydd vid kajen, gatlyktor av modern karaktär och parksoffor i äldre stil. Vidare finns granitpollare med kätting, pollare för förtöjning och lyktstolpe av äldre karaktär med linspända armaturer. Vid Stora Bommens bro finns räcken av galvaniserat stål.



Figur 20. (till vänster) Bild av träbrygga utanför Stora Tullhuset.



Figur 21. (till höger) Bild av pollare i sten med kätting och pollare för förtöjning. Nivåskillnader.

Vegetation

I området finns mycket lite anlagd vegetation. Det gröna inslaget som finns består av en mindre gräsyta i öst-västlig riktning, se Figur 22 och Figur 23.

Flöden av människor/Livfullhet

Område är befolkat av människor till fots och med cykel under stora delar av dygnet. Platsen har besökts en vardagsmorgon i maj och då passerade ett relativt stort flöde av människor till fots och till cykel.



Figur 22. (till vänster) Bild av gatumiljön och trafiken utgör en barriär mellan Norra Hamngatan och Packhuskajen.

Figur 23. (till höger) bild av anlagd vegetation.

3.2.2 Fördjupad karaktärsbeskrivning Hugo Hammars kaj



Figur 24. Ungefärlig storlek på ytan vid Hugo Hammars kaj.

Material

Platsen domineras av stora öppna ytor med asfalt och grus.

Möblering/Utrustning

Platsen är före detta industrimark och utrustningen på platsen består av stängsel som ska hindra obehöriga för att beträda utvalda områden. Det finns även spår av den tidigare hamnverksamheten i form av spår i marken, balkar, kvarlämnade redskap och vagnar.

Vegetation

I området finns en cirka 880 m² stor gräsyta med pelarformade träd, svartpoppel (*Populus Nigra*). Träden står tätt och det finns ingen anlagd sittyta. Trädplanteringen som fungerar som landmärke har en rumsbildande och orienterande karaktär men bjuder inte in till vistelse. Se Figur 27.

Utöver trädplanteringen finns ingen anlagd vegetation. Det gröna inslaget som finns består av ruderatmark med gräs, örter och sly.

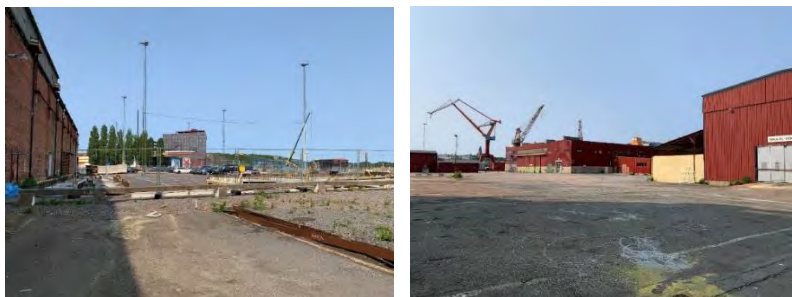
Flöden av människor/Livfullhet

Platsen är öde och bär spår av nedlagd industriverksamhet, se Figur 26. Det är en otrygg miljö utan vare sig målpunkter eller människor. Miljön upplevs otrygg och ogästvänlig och kan upplevas som stadens baksida.



Figur 25. (till vänster) Bild över vy mot södra älvstranden.

Figur 26. (till höger) Bild av ruderatmark med spår av varvsverksamhet.



Figur 27 (till vänster) Stängsel och trädplantering med popplar i fonden

Figur 28 (till höger) Byggnader av industrikaraktär och kranar

3.3 Blåljusaktörer

3.3.1 Räddningstjänst och ambulans

Räddningstjänsten har behov av att trafikera bron men den ses inte som en räddningsväg mellan fastlandet och Hisingen, närliggande Hisingsbron används för denna funktion. Räddningstjänstens krav innebär att bron behöver kunna trafikeras av fordon med en vikt på upp till 3,5 ton (H/L/B 2,6/6,9/2,2 m). Räddningstjänsten behöver inte kunna vända på bron. Tillgänglighet till bron vid högvatten innebär att räddningstjänsten kan köra upp med fordon på bron upp till 20 cm vatten. Om bron är avstängd på grund av högvatten ska det inte heller finnas behov av räddningsinsats på bron. Insats vid vattnet kan bli aktuellt. Räddningsbåt behöver kunna använda brons ledverk som anöringspunkt, dock krävs ingen access till brons körbana från ledverken. Ambulansen har inga egna krav utan hänvisar till räddningstjänstens krav.

3.3.2 Polis

Polisen behöver kunna trafikera bron med utryckningsfordon där Räddningstjänstens fordon är dimensionerande. Polisen förordar att inkörningsskydd placeras för att förhindra obehörig trafik på bron och andra publika ytor där människor vistas för att försvåra eventuella terroråd. Polisen förordar även att bron, dess tillfartsramper och omkringliggande miljö utformas så att undanskymda platser och dåligt upplysta platser undviks.

3.4 Underhåll och service

Gång- och cykelbron kommer att trafikeras av plogbilar och fordon som används för sandning. Fordonen är cirka 1,8 meter breda och väger upp till 6 ton. Fordonen behöver inte ha vändmöjligheter på bron men det bör finnas en uppställningsplats i anslutning till brons rörliga delar.

3.5 Trygghet

Vid utformning av gång- och cykelbron behöver trygghetsperspektivet beaktas. Trygghet handlar om människors upplevelse av en plats, exempelvis hur de bedömer risken att råka ut för en trafikolycka eller att utsättas för ett brott. Trygghet kopplas ofta till säkerhet, där trygghet handlar om hur människor uppfattar säkerheten på en plats medan säkerhet handlar om platsens faktiska säkerhet. Det är viktigt att platserna där bron startar och landar är trygga platser där många människor vill vistas. Ett större antal människor kan bidra till att öka uppmärksamheten på området och på så sätt öka tryggheten samtidigt kan för många människor på en begränsad yta också orsaka oro för exempelvis ficktjuvar. En trygg gatumiljö är överblickbar och lätt att orientera sig i. Tydlig vägvisning och god belysning är viktiga aspekter att beakta vid utformning ur ett trygghetsperspektiv. Vidare bidrar belysning till att människor kan känna sig sedda och se andra även under kvällar och nätter. Höga trafikflöden påverkar också den upplevda tryggheten av en plats. Därför är det viktigt att tydligt markera vilka ytor som gång- respektive cykeltrafiken väntas nyttja.

3.6 Trafikanalys

Under arbetet med den planerade gång- och cykelbron har en trafikanalys tagits fram som analyserar antalet cyklister och gående på bron år 2050. Analysen beskrivs i sin helhet i *PM Trafikanalys* (Sweco, 2025-06-18).

Prognoserna baseras på Göteborgs Strategiska Modell, GSM, och Sampers. Valt huvudscenariot är GSM 2050 där 2023 års utbyggnadsprognos fram till 2050 finns inlagd.

3.6.1 Cykeltrafik på planerad gång- och cykelbro

Inom trafikanalysen visar samtliga framtagna resandeprognoser att antalet cyklister till och från Hisingen, över Göta älv, ökar när en gång- och cykelbro införs i det föreslagna läget. Det indikerar att bron har en potential att minska barriären som Göta älv utgör och skapa ett större utbyte mellan Hisingen och fastlandet.

Analysen resulterade i ett cykelflöde, år 2050, på den planerade bron enligt huvudscenariot GSM 2050 på 17 500 cyklister/dygn. Vilket ger cirka 2 200 cyklister i maxtimmen vid fördelning av dygnsflöde för en årsmedelvardag (ÅMVD). Fler cykelresor genomförs under sommarhalvåret jämfört med genomsnittet över ett helt år. Ökas flödet som redovisas för maxtimmen till ett sommarvardagsdygn ges ett dimensionerande maxtimmesflöde på 2 600 cyklister i timmen.



Figur 29. Diagram med dygnsfördelning av cykelflöde över den planerade gång- och cykelbron i huvudscenariot år 2050. Hämtat från PM Trafikanalys.

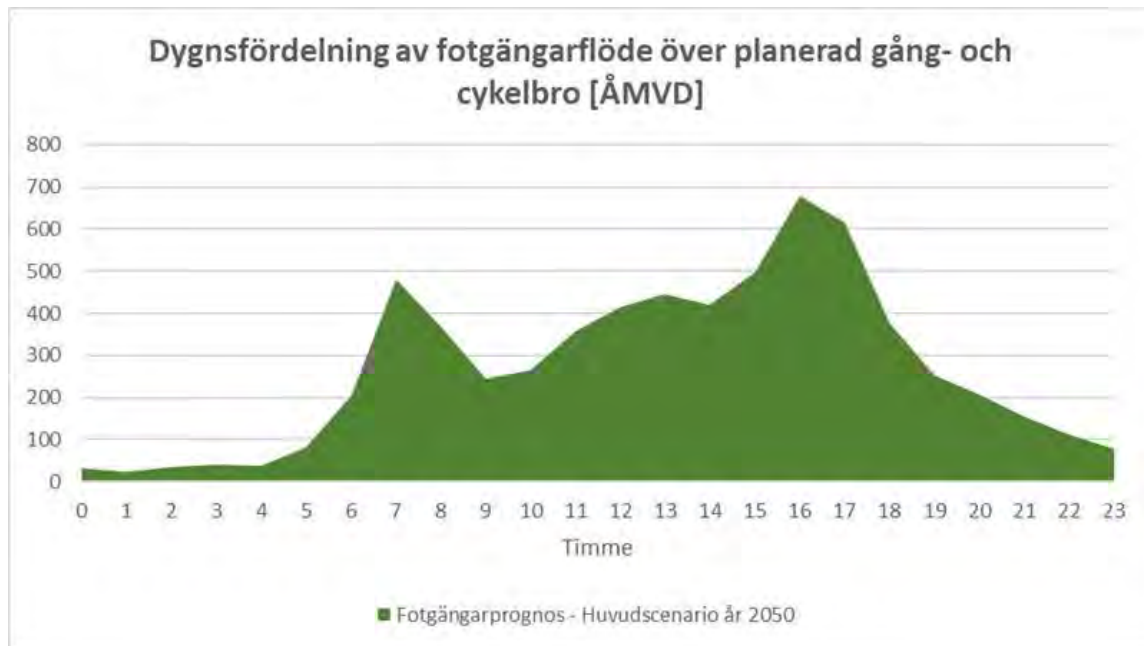
För att säkerställa att den planerade gång- och cykelbron både kan hantera och vara en bidragande faktor i en omställning till ett mer hållbart resande rekommenderas den planerade gång- och cykelbron minst dimensioneras enligt huvudscenariots maxtimmeflöde, 2 600 cyklister per timme.

3.6.2 Gångtrafik på planerad gång- och cykelbro

I trafikanalysen redovisas tre räkneexempel för fotgängarflöde på den planerade gång- och cykelbron år 2050.

- Utgående från fotgängarflödet på Hisingsbron år 2022 med antagen trafikutveckling till år 2050
- Utgående från överflyttning från färja och trafikutveckling till år 2050
- Utgående från en bibehållen fördelning mellan fotgängare och cyklister som Hisingsbron 2022 i scenariot med 2 200 cyklister i maxtimmen

Räkneexemplen resulterar i ett spann på 2 800-5 300 fotgängare per vardagsdygn. Utöver fotgängare förekommer även kollektivtrafikresenärer som kan starta eller avsluta sin resa genom att passera över bron till fots. Inkluderas dessa kan det totala antalet fotgängare komma att vara dubbelt så stort, vilket på ett vardagsdygn resulterar i ett spann om 5 500-10 700 fotgängare. I spannet väljs räkneexemplet som resulterar i 6 400 fotgängare som huvudscenario. Fördelas dessa över ett dygn enligt dygnsfördelningen av fotgängare på Hisingsbron år 2022 ses i Figur 30 hur fotgängarflödet i antal över den planerade gång- och cykelbron kan variera under ett årsmedelvardagsdygn år 2050.



Figur 30. Diagram med dygnsfördelning av fotgängarflöde över planerad gång- och cykelbro i huvudscenariot år 2050 [ÅMVD]. Hämtat från PM Trafikanalys.

Under maxtimmen under ett årsmedelvardagsdygn uppgår i huvudscenariot fotgängarflödet till cirka 680 fotgängare. Under en sommarvardag på Hisingsbron 2022 genomfördes cirka 8 % fler fotgängaresor än genomsnittet för året. Tas hänsyn till detta ökar flödet under maxtimmen till 730 fotgängare. Fotgängarflödet kan dock komma att stundvis bli högre i takt med att kajstråken utvecklas och flanörer utan specifika mål med sin resa nyttjar bron för att korsa Göta älv.

4 TRAFIK- OCH UTFORMNINGSFÖRSLAG

”Bron ska vara ett angenämt blickfång för göteborgarna under lång tid, kanske hundra år, och behöver därmed upplevas som en naturlig del i stadsbilden.”

Underlag för inriktningsbeslut, Trafikkontoret Göteborgs stad.

4.1 Bron

4.1.1 Generell beskrivning

Den planerade bron går från kaj vid Packhusplatsen, strax norr om Stora Bommens bro, parallellt med Packhuskajen och träbryggan framför Stora Tullhuset och korsar farleden i Göta älv innan den når Hisingen och Hugo Hammars kaj. Bron får en längd om cirka 400 meter och en yta för gående och cyklister på 9 meter fördelat på 4 meter cykel, 4 meter gång samt 0,5 meter avstånd till fast hinder på ömse sida. Landningen på kaj vid Packhusplatsen medger goda kopplingar mot Stenpiren i söder, Norra Hamngatan i öster och Stora Tullhuset i norr. På Hisingen ansluter en gång- och cykelväg i brons förlängning som kopplas ihop med befintlig infrastruktur vid Pumpgatan.

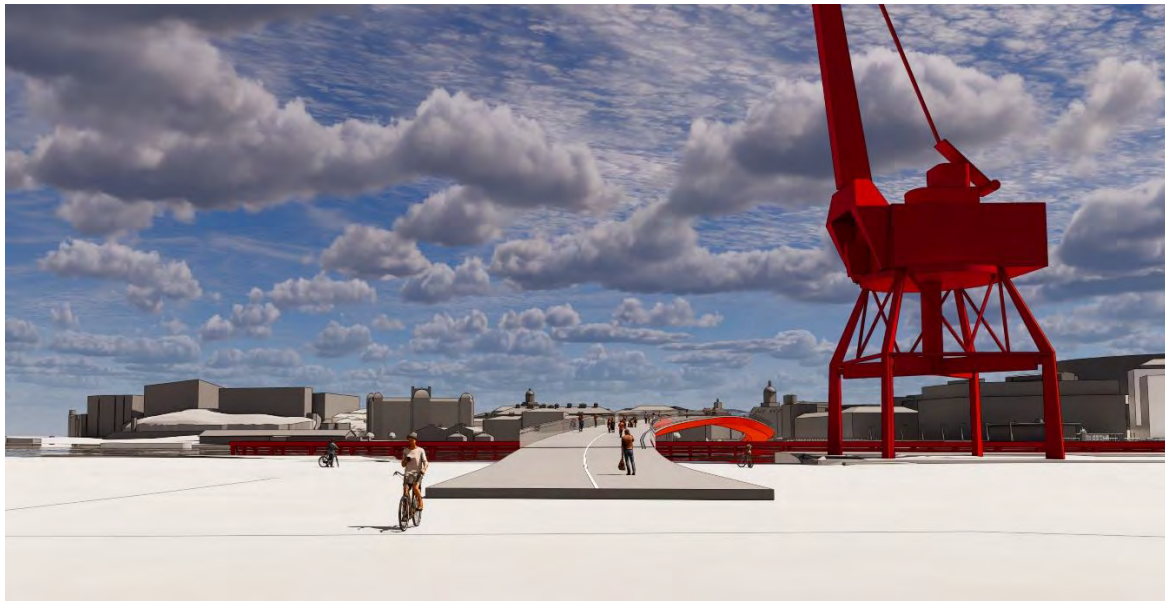
4.1.2 Stadsbild

Föreslagen bro sveper i en böljande S-form från Packhuskajen till Hugo Hammars kaj, en design som både följer de redan existerande byggnaderna på älvsträndernas riktning och samtidigt strävar efter att korsa farleden så vinkelrätt som möjligt, se Figur 31. Denna dubbla anpassning säkerställer att bron har en självklar form och smälter in väl i älvrummet.



Figur 31. Kartbild med en visualisering av en möjlig lösning för bro och ledverk inom detaljplanen.

När bron betraktas uppifrån framstår dess linje som mjukt flödande, men bron får en extra dimension när hänsyn tas till dess vertikala profil. Detta bidrar till en stark visuell närvaro, särskilt i vyer över bron sett från kajerna. Dess form gör att den sticker ut som en framträdande och estetiskt tilltalande del i stadslandskapet, synlig från många platser i staden. Se Figur 32 och Figur 33.



Figur 32 Illustration av bron på Hugo Hammars kaj, vy mot fastlandet. Färg och form på bron är under arbete och bilden visar inte en färdig gestaltning.



Figur 33. Illustration av bron på Packhusplatsen, vy mot Hisingen. Färg och form på bron är under arbete och bilden visar inte en färdig gestaltning.

Sett från vattnet framstår bron som relativt låg jämfört med resten av staden, vilket ger den potential att integreras på ett respektfullt sätt i stadsbilden. Dess kurvatur är inte urskiljbar från vattnet utan i stället ter sig bron som en svag båge. Se Figur 34 och Figur 35.



Figur 34. Illustration av bron från vattnet mot nordost och den centrala staden. Färg och form på bron är under arbete och bilden visar inte en färdig gestaltning.



Figur 35. Illustration av bron från vattnet mot nordost och den centrala staden. Färg och form på bron är under arbete och bilden visar inte en färdig gestaltning.



Figur 36. Illustrativ sektion ungefär halvvägs mellan Packhuskajen och toppen på bron.

4.1.3 Grönytefaktor

Grönytefaktor är ett planeringsverktyg som används för att kvantifiera och säkerställa en viss mängd gröna ytor i projekt inom Göteborg stad. Ytor får olika poäng baserat på bland annat deras ekologiska värde. Poängen summeras sedan och divideras med den totala ytan av området för att få fram ett värde mellan 0 och 1. Ett högt värde indikerar på en stor andel gröna ytor.

Hårdgjorda ytor har definierats som arean på bron samt ytorna på Hugo Hammars kaj och Packhuskajen som ingår i planområdet. Arean för vattenyta har definierats som area av Göta Älv cirka 10 meter ut från bron på ömse sida.

Grönytefaktor för planområdet beräknades till 0,4, vilket kan jämföras med Göteborgs stads målbild om en grönytefaktor på 0,35 för översiktsplanens delområde *Innerstaden*.

4.1.4 Tekniska utformningsprinciper

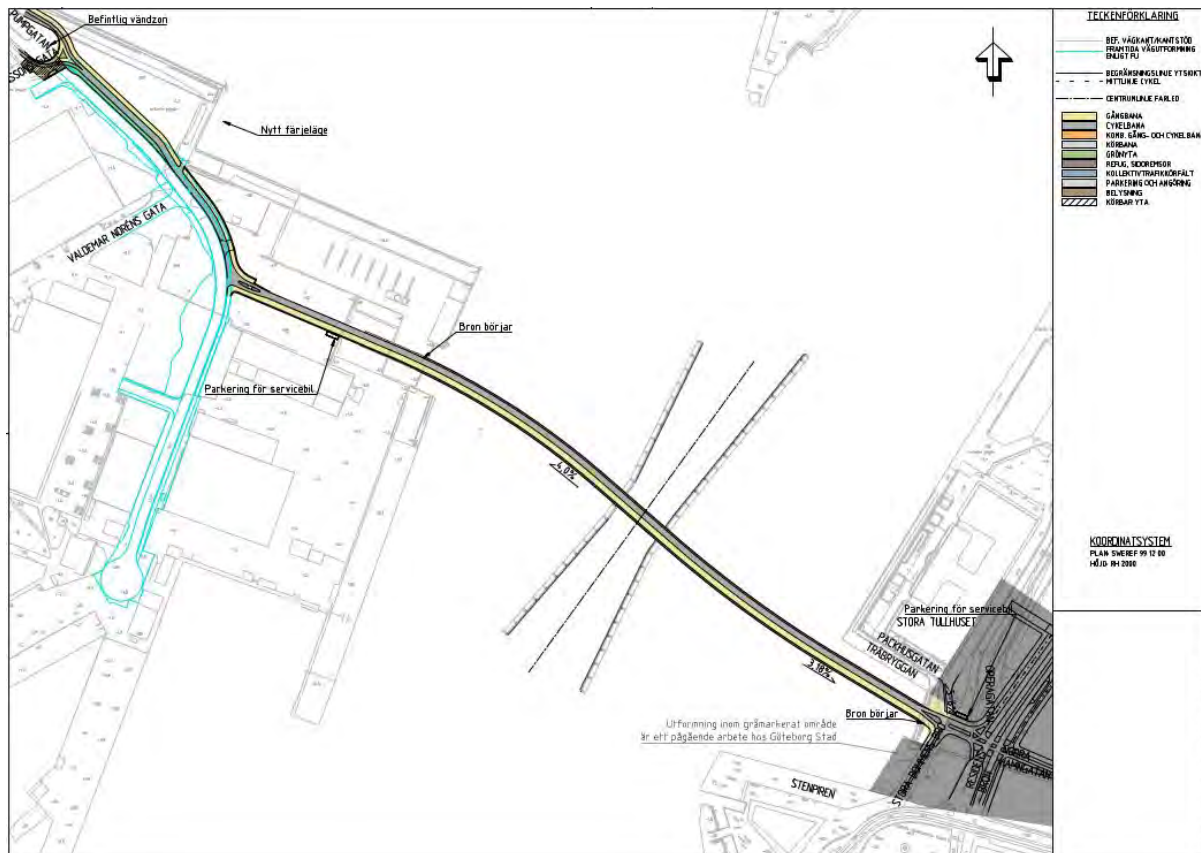
Mått

Den planerade gång- och cykelbron är cirka 400 meter lång och cirka 10 meter bred inklusive konstruktion. Sektionen för bron är uppdelad på 4 meter för gående, 4 meter för cyklister samt 0,5 meter som avstånd till fast hinder på ömse sidor av bron. Se Figur 39. Inriktningen är att skapa en yta på bron utan avskiljande fasta konstruktioner, till exempel ett räcke, mellan gående och cyklister. Detta för att möjliggöra en framtida omDisposition av ytan mellan trafikslagen.

Linjedragning

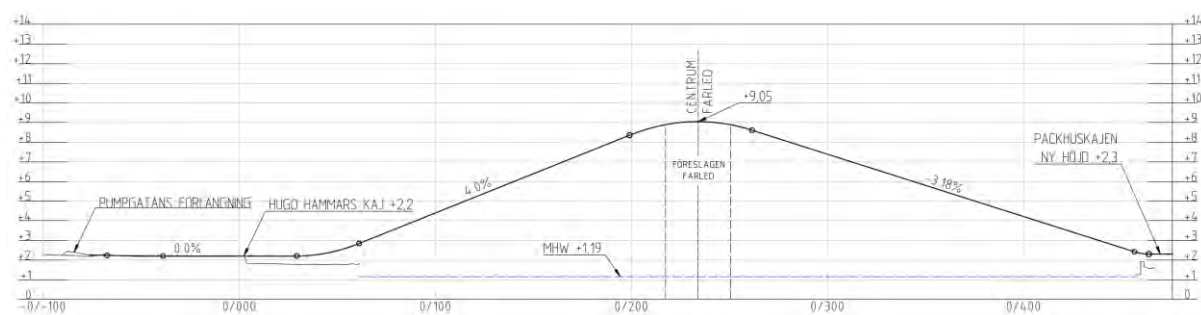
Den planerade brons linjedragning har utformats med utgångspunkterna att vid Hugo Hammars Kaj lämna Pråmkajen vinkelrätt och landa på kaj vid Packhusplatsen parallellt med träbryggan utanför Stora Tullhuset, se Figur 37. Bron har utformats med två kurvor med horisontalradie 750 meter på delen mot Packhuskajen och 506 meter på delen mot Hugo Hammars kaj. Detta medför att cyklister får en god linjeföring med behagliga riktningförändringar och möjlighet att göra omkörningar i kurvorna utan att det upplevs som smalt. Två horisontalkurvor är fördelaktigt för samspelet med brons längdprofil och skapar en estetiskt och funktionellt god utformning. Bron korsar farleden i Göta älv med en vinkel på cirka fem grader. Att korsa farleden så nära vinkelrätt som möjligt är en ytterligare en utgångspunkt för utformning av brons linjeföring i syfte att begränsa längden på den öppningsbara delen av bron.

Längdprofilen består av tre vertikalkurvor för att minimera antalet element som bron består av. Bron lämnar land med konkava kurvor för att sedan stiga till farleden där ramperna möts med en konvex kurva. Vertikalkurvorna har utformats med så stora radier som möjligt sett till omgivningsförutsättningar som till exempel segelfri höjd och byggharhet. Se Figur 38 samt Bilaga 1.



Figur 37. Ritning över den planerade bron linjedragning från Hugo Hammars Kaj till Packhuskajen. Bron har utformats med två kurvor med horisontalradie 506 och 750 meter.

Den segelfria höjden på 5,5 meter och höjd överkant körbana på +9,05 medför att bron får en längslutning på 4,0 procent från Hugo Hammars kaj och 3,18 procent från Packhuskajen (som jämförelse lutar Hisingsbron som mest 4 procent.) Dessa lutningar bedöms enligt *Teknisk Handbok* medföra en *mindre god standard* för gångbana/gångyta och cykelbana (under 2,5 procent är *god* och över 4 procent är *låg standard*). Vald lutning är en av flera parametrar i bron utformning. Andra parametrar är exempelvis segelfri höjd, placering av landningsplatser samt bron linjeföring och längd. Se Figur 38 samt Bilaga 6.



Figur 38. Bild över bron längdprofil från Hugo Hammars kaj (vänster i bild) till Packhuskajen (höger i bild). Observera att profilen är höjdförställd 1:10 varpå lutningar framstår som brantare än i verkligheten.

4.1.5 Sektion

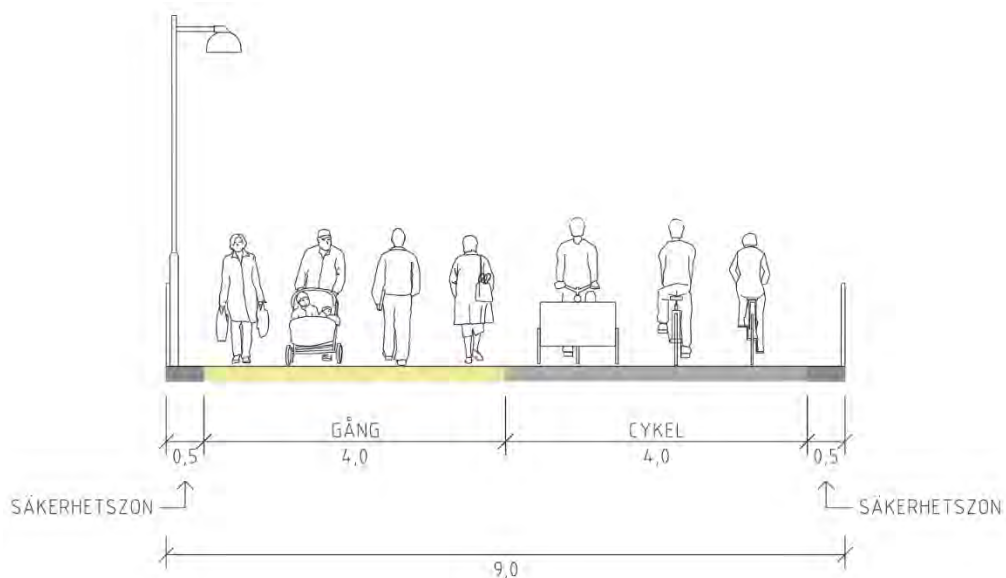
Det dimensionerande flödet (maxtimme ett sommarvardagsdygn) kommer år 2050 att vara 2 600 cyklistar i timmen. Göteborgs Stads tekniska handbok anger att för dubbelriktat pendlingscykelnät med ett flöde över 1 000 cyklistar i maxtimmen bör cykelbanan vara 4,8 meter bred. *Teknisk handbok* definierar inga krav på specifika bredder för gångbanor relaterat till antal gående. Det skrivs att vid *Stort gångflöde* bör gångbanan vara som minst 4 meter bred. Vidare skrivs det att *prioriterade gångstråk* och *platser med stora vistelsekvalitéer* bör ha en bredd på minst 4 meter.

Göteborgs Stads inriktningsbeslut för detta projekt har varit en bredd på bron av 4 meter för cyklister och 4 meter för gående. I avvägning mellan investeringskostnad och framkomlighet för dem som nyttjar bron föreslås brons körbara yta vara 9 meter. Bedömningen är att föreslagen bredd på bron kommer att tillgodose de krav på yta som gående och cyklister har.

Vald sektion för bron utgörs av en gångbana placerad nedströms och en dubbelriktad cykelbana placerad uppströms. Gångbanan får en bredd av 4 meter och cykelbanan 4 meter med 0,5 meter avstånd till fast hinder på ömse sida. Separeringen mellan gående och cyklister föreslås ske genom målad linje, eventuellt kan olika materialval göras för att tydligare skilja trafikslagen åt. Möjlighet finns att justera fördelningen mellan gående och cyklister. Bron föreslås vara bomberad med 1,5 procent tvärfall vilket gör att vatten kan rinna ut i Göta älv. Tvärfallets storlek är en avvägning mellan möjligheten att avvattna bron och komforten för gående och cyklister. I syfte att begränsa eller helt ta bort risken att vatten rinner ner på Packhusplatsen har 1,5 procent valts.

Eftersom cykelbanan placeras uppströms på bron ges inte gångtrafikanter åtkomst till denna sida om det inte anläggs vistelseytor. Den föreslagna vistelseytan uppströms på bron kommer dock medföra att gående rör sig över cykelbanan. Generellt är det av vikt att arbeta med utformningen av de olika färdmedlens ytor så att människor förstår var de förväntas vistas. För att skapa en yta med flexibilitet kommer separeringen av gång- och cykelbana inte ske med fast hinder eller konstruktion.

Föreslagna bredder medger god framkomlighet. På gångbanan kan flera personer i bredd möta varandra utan att behöva nyttja cykelbanan. På samma sätt kan flera cyklistar mötas samtidigt på cykelbanan.



Figur 39. Föreslagen sektion på gång- och cykelbron (gångbana placerad nedströms).

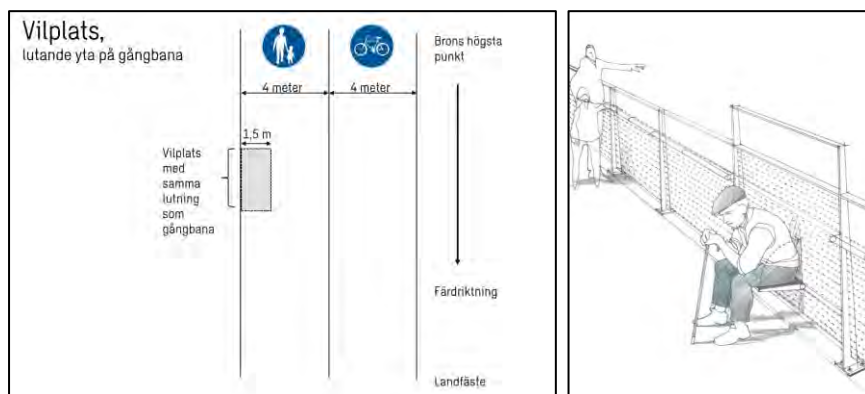
4.1.6 Vilplatser

Det finns få målpunkter i gång- och cykelbrons omedelbara närhet som innebär möjlighet att sitta ner och vila. Människor som kommer att passera över bron behöver ha en viss förmåga att röra sig. Brons totala längd tillsammans med sträckorna vid respektive landfäste för att nå fram till bron, innebär att det bör finnas platser att vila för dem som har begränsad rörlighet eller mindre ork, exempelvis barn. Utöver den utpekade platsen intill den öppningsbara delen av bron, föreslås därför särskilda vilplatser som erbjuder möjlighet att sitta ner. En till två anordnade vilplatser på respektive sida av brons höjdpunkt bedöms vara lämpligt. Det skulle ge ett avstånd på mellan 60 och 100 meter mellan vilplatserna.

Några utformningsprinciper har studerats översiktligt och lett fram till det förslag som beskrivs nedan.

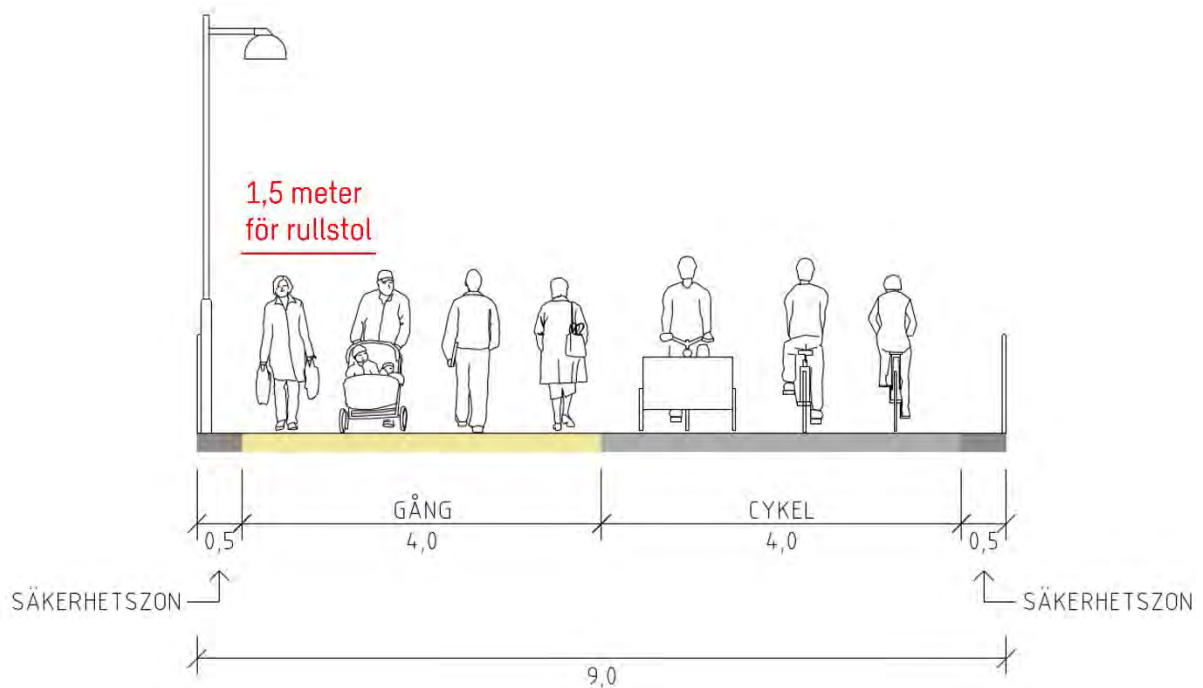
Vilplatsernas lutning följer brons lutning. På det sättet undviks höjdskillnader i form av klackar eller trappsteg i gångbanan. Höjdskillnader medför risk att gående snubblar och faller. Klackar eller trappsteg försvårar också för passage med rullstol eller barnvagn, samt vid snöröjning av gång- och cykelbron, varför förslaget innebär att vilplatserna följer brons lutning.

Varje vilplats utrustas med en eller två sittplatser. De utformas som fällstolar för att inte göra intrång på gångbanans yta när de inte används. För att inte riskera att sittplatserna inbjuder till klättring och risk att falla över räcket, behöver räcket ha en högre höjd vid sittplatserna, alternativt att en annan form av skyddsanordning monteras. Fällstolarna monteras så att sittytan är horisontell och inte lutande, för att öka bekvämligheten, se Figur 40.



Figur 40 Vänster: Schematisk skiss över ytbehov för vilplats. Höger: Skiss vilplats på bro.

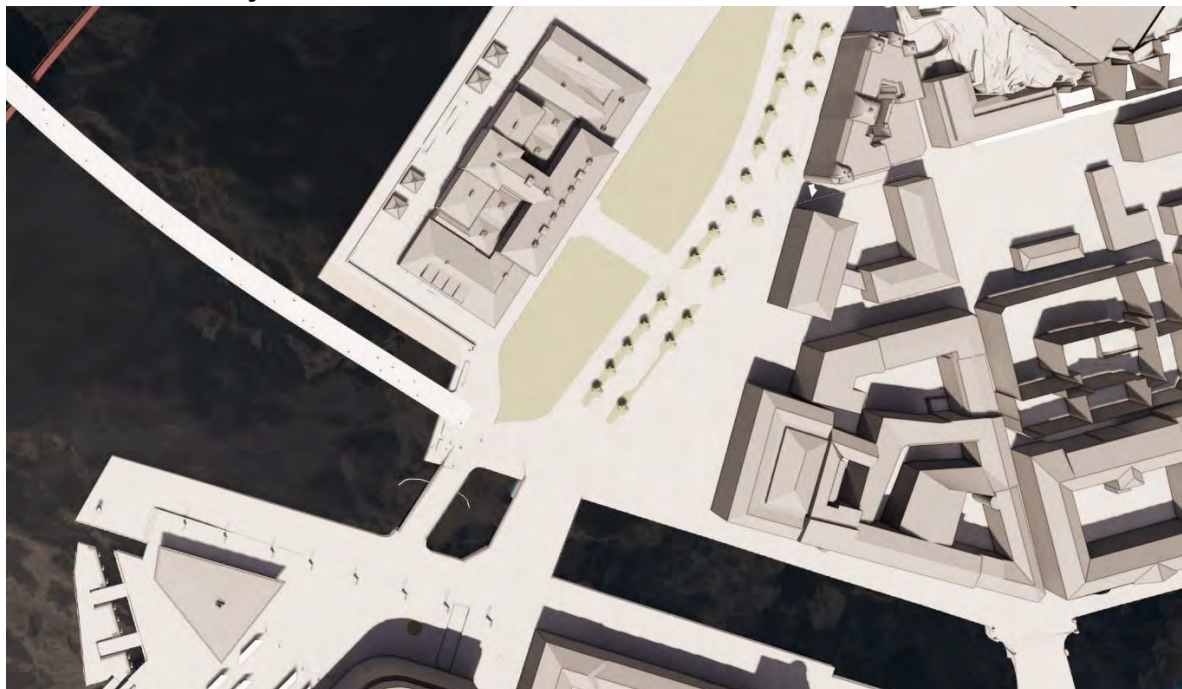
Varje vilplats beräknas ta 1,5 meter i anspråk av gångbanans 4 meter, se Figur 40. Det lämnar 2,5 meter för passerande fotgängare, vilket bedöms vara tillräckligt för att kunna mötas med barnvagn och/eller rullstol. Avsmalningen sker på begränsade sträckor och i realiteten endast när gående använder vilplatserna, vilket får anses vara acceptabelt. Risken för att passerande gående måste gå över på cykelbanans yta bedöms som liten.



Figur 41. Föreslagen sektion med möjlig yta för rullstol att stanna alternativt vilplats.

Utöver de anordnade vilplatserna kommer det vara möjligt att stanna med både barnvagnar, rullstolar och rollatorer var som helst längs hela brosträckan. Vilplatserna bör synliggöras för gående, till exempel kan fällstolarna förses med skylt och instruktion som syns i uppfällt läge.

4.2 Packhuskajen



Figur 42. Kartbild med vy över området kring Packhuskajen.

4.2.1 Stadsbild

Riktning mot hjärtat av Göteborg

Gång- och cykelbron ansluter till Packhuskajen vid kaj vid Packhusplatsen, vilket skapar en harmonisk förlängning av Norra Hamngatan och leder rakt in mot Göteborgs hjärta. Bron är placerad för att uppnå ett balanserat samspel med träbryggan, kajområdet och det omgivande stadslandskapet. Se Figur 43.



Figur 43. (till höger) Bild av vy mot Packhuskajen där bron möter land.

Figur 44. (till vänster) bild av vy från toppen av bron mot Packhuskajen.

Samspel med kajstråk

Med en kommande specifikt utformad landningsplats undviker bron direkt konkurrens med det befintliga promenadstråket längs högvattenskyddet. För gående på kajstråket skapas ett generöst utrymme som möjliggör en mental förberedelse inför samverkan med trafiken från bron. Denna förberedelse kan ytterligare underlättas av en tydlig platsgestaltning som erbjuder en unik karaktär precis innan mötet med brotrafikanterna.

Respekt för historiska delar

Landningsplatsen på kaj vid Packhusplatsen har bland annat valts för att säkerställa ett respektfullt avstånd till de historiska konstruktionerna Stora Tullhuset, Packhuskajen, träbryggan, Stenpiren och Stora Bommen. Packhusplatsen är ett område som genomsyras av både nutida och förgångna tiders aktiviteter, vilket återspeglas i de befintliga träkonstruktionerna, dykdalberna och de olika typerna av pollare. De historiska konstruktionerna är värdefulla kulturbärare och erbjuder en möjlighet att föra samman det förflutna med det nya i utformningen av brons landningspunkt. Genom att varsamt integrera dessa element i det nya projektet kan man bevara och lyfta fram områdets historiska arv, samtidigt som man ger bron en ännu större betydelse och förankring i platsens historia, vilket kommer att förhöja den visuella upplevelsen och tillföra ett lager av kontextuell rikedom. Se Figur 45.

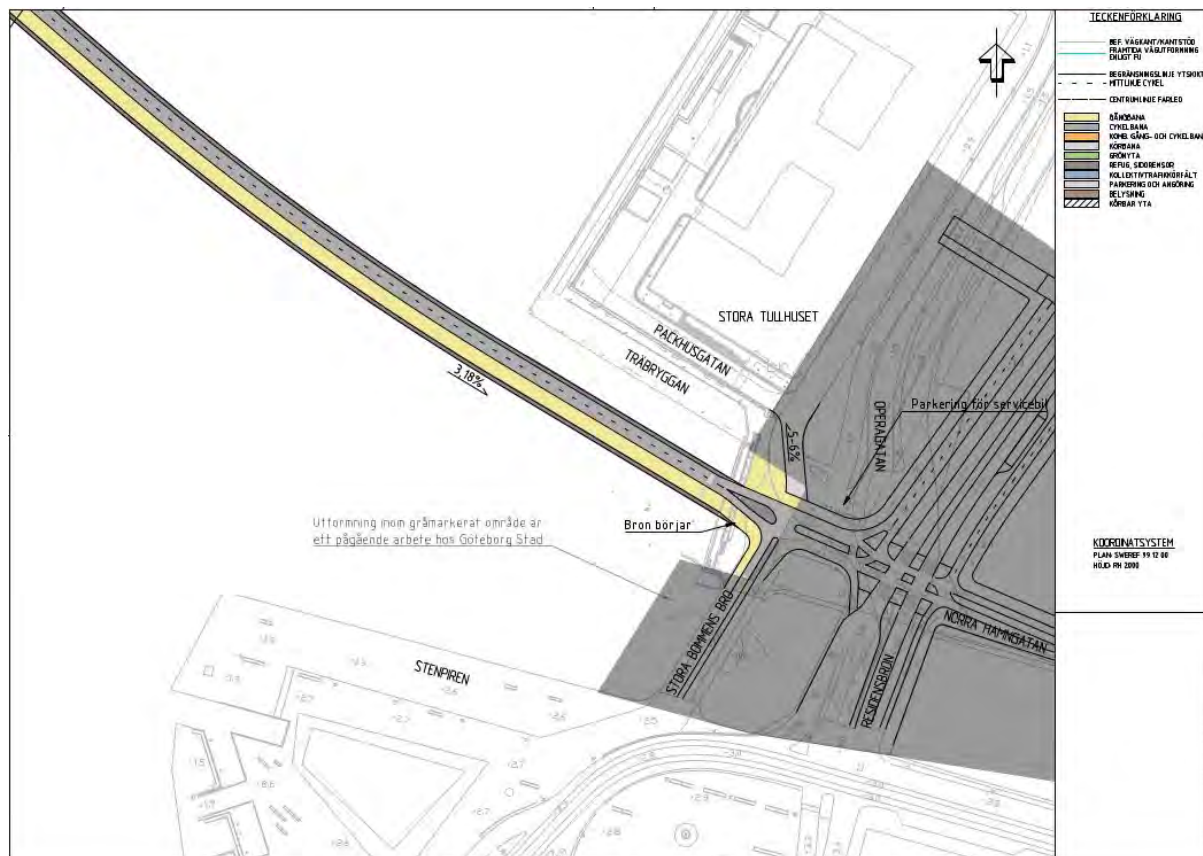


Figur 45. Bilder över historiska inslag vid Packhuskajen

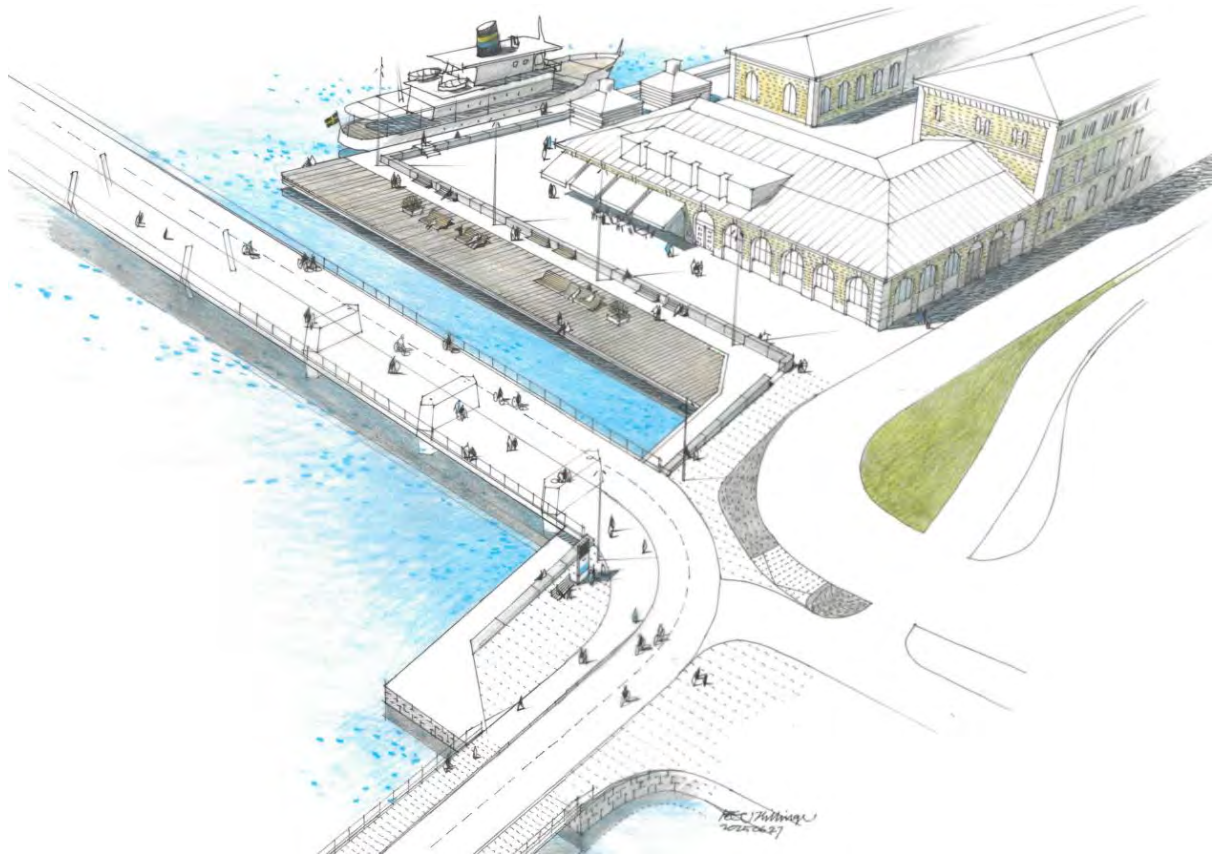
4.2.2 Trafik

Bron ansluter på kajen vid Packhusplatsen, anslutningspunkten ger möjlighet till generösa siktlinjer vilket ger god överblick och orienterbarhet, inte minst Norra Hamngatan som på ett naturligt sätt knyts ihop med bron. Landningen sker på +2,3 meter vilket medför att nivån är cirka 1,4 meter högre än Packhusgatan och 0,3 meter lägre än Stora Bommens bro. Höjdskillnaderna innebär att lutningen

mellan Packhusgatan och bron blir cirka 5-6 procent. I Figur 46 presenteras ett möjligt trafikförslag efter byggnation av Boulevarden och ombyggnation av Norra Hamngatan. Utformning av anslutningen kommer att utredas vidare i samband med utvecklingen av området i ny detaljplan. Se *Bilaga 4* för planritning.



Figur 46. Ritning för gång- och cykelbrons landningsplats med en förskjuten korsning för cykeltrafiken. Trafikutformning utanför planområdet är ett pågående arbete hos Göteborg Stad.



Figur 47. Skissförslag Packhuskajen.

Cykeltrafik

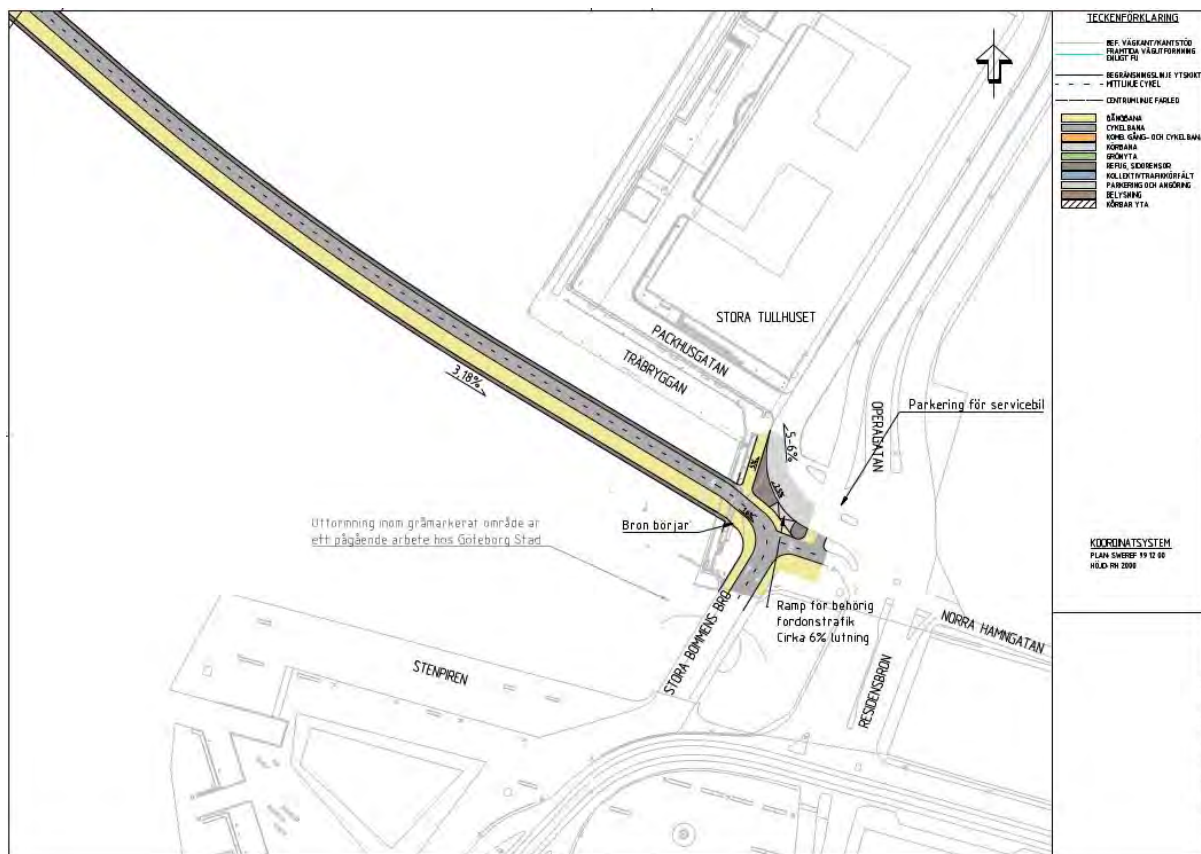
I förslaget ges cyklister i väst-östlig riktning hög framkomlighet då cyklister i övriga relationer behöver lämna företräde och göra en riktningsförändring. Med en eventuell ombyggnad av Norra Hamngatan skulle cyklister, och gående, erbjudas ett mycket attraktivt stråk mellan Hisingen och centrala Göteborg. Cyklister i nord-sydlig riktning får däremot en sämre framkomlighet i och med den förskjutning korsningen. Prognosarbetet visar på att det kan förväntas stora flöden av cyklister på platsen vilket har lett till att utformningen består av flertalet körfält inklusive svängfält, som vid vissa tider på dygnet kan bli högt belastade. Utformningen är anpassad till situationen utifrån kapacitet och vägval, i kommande skeden behöver detta arbete fördjupas kring till exempel kring orienterbarhet och trafiksäkerhet.

Gångtrafik

Trafikförslaget erbjuder flertalet öar i cykelinfrastrukturen för att ge gående chansen att korsa en körriktning i taget. Utformningen ger god och säker framkomlighet för de gående största delen av dygnet. I rusningstid kan det däremot bli svårt att hitta luckor att korsa cykelflödena. De två förmodat största gångstråken, väst-östlig riktning samt väst-sydlig riktning kommer fungera bra alla tider på dygnet. Kajstråket mellan Stora Tullhuset och den nya bron ges möjligheter att hållas intakt i görligaste mån. Korsningen mellan gång- och cykelbron och kajstråket sker på en plats som medger god sikt och hög trafiksäkerhet.

Brons anslutning till befintlig utformning på Packhusplatsen

Trafikförslagets koppling till Norra Hamngatan kommer att förändras över tid i takt med att området byggs om. Utredningsarbete pågår i området hos Göteborgs Stad. En möjlig principutformning för gång- och cykelbrons landningsplats utan en eventuell Boulevard och omdanad Norra Hamngata, presenteras i Figur 48. Utformningen har utgått från att koppla ihop den nya bron med befintlig utformning. I detta skede bedöms kopplingen mellan bron och Stenpiren vara den viktigaste och generera de största strömmarna av gående och cyklister. Kopplingen mot Norra Hamngatan finns men utan utpekad cykelstråk. Förslaget ger god framkomlighet för gående och cyklister till och från bron. Däremot behöver framkomligheten för cyklister i nord-sydlig riktning beaktas. Vidare blir magasinet mellan brofästet och signalkorsningen på Operagatan kort vilket skulle kunna innebära köbildning vissa tider på dygnet. Gående till och från Stora Tullhuset ges bra kopplingar i alla riktningar. Se *Bilaga 5* för planritning.



Figur 48. Ritning anslutning till befintlig trafikutformning.

4.3 Hugo Hammars kaj

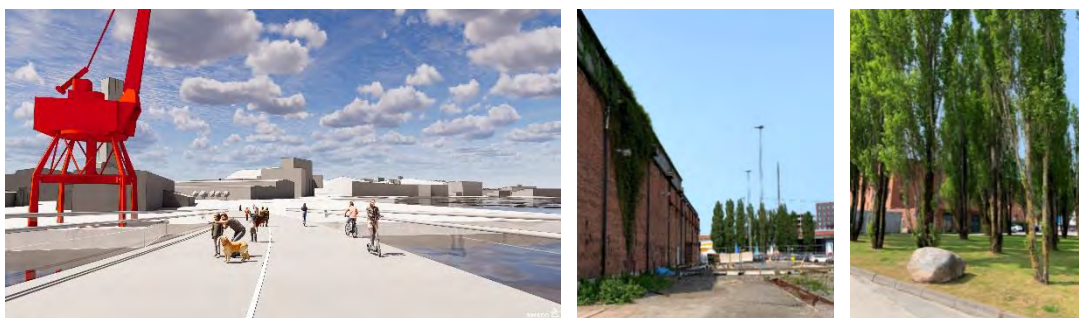


Figur 49. Kartbild med vy över området vid Hugo Hammars kaj.

4.3.1 Stadsbild

Trädplantering i fonden

Vid Hugo Hammars kaj når bron land vid den före detta sjösättningsrampen med riktning mot en grupp uppvuxna popplar i gräsyta, vilket bidrar till en naturlig och estetiskt tilltalande ankomst. Trädplanteringen bjuder inte in till vistelse men har en rumsbildande och orienterande funktion och ger ett fint perspektiv från bron. Att etablera träd i den här typen av miljö är både kostsamt och tar lång tid och det är därför viktigt att popplarna bevaras i det kortare perspektivet. Popplar är snabbväxande träd och har en livslängd på cirka 60 år och vid en vidareutveckling av området längre fram i tiden finns det därför möjlighet att tänka nytt om ytan. Se Figur 50.



Figur 50. Bild till vänster: Vy mot Hugo Hammars kaj där bron möter land. Bild i mitten: Kallförrådet med trädplantering i fonden. Bild till höger: Trädplantering i fonden av bronns landningsplats.

Byggnaden Kallförrådet

Brons förlängning passerar förbi Kallförrådet vars tegelfasad med vackra detaljer och en klätterväxt, ett vildvin, ger riktning mot kopplande stråk mot Pumpgatan och Lindholmen.

Kulturell länk

Kranarna står som ikoniska silhuetter mot himlen och vittnar om Göteborgs rika skeppsbyggerihistoria. De harmoniserar med gång- och cykelbron samt Kallförrådet i en grupp av

strukturer, där varje element bidrar till en väl avvägd skala och en förståelig ordning. Tillsammans väver de en berättelse av platsens förflutna och nutid, vilket gör området både överskådligt och fyllt av sammanhang. Se Figur 51 och Figur 52.



Figur 51. Bild av vy från toppen av bron mot Hugo Hammars kaj.



Figur 52. Bild av vy mot bron när den möter land på Hugo Hammars kaj.

Bron har också potential att agera som en kulturell länk till platsens förflutna genom att framhäva den tidigare sjösättningsrampen som en gång präglade Hugo Hammars kaj. På detta sätt kan bron inte bara fungera som en passage utan även som en historieberättare som förmedlar kunskap om områdets arv.

Stödjer kommande stadsutveckling

Med den utvalda landningsplatsen underlättar bron en vidareutveckling av Hugo Hammars kaj. Det skapas ett utrymme för stadsutvidgning både norrut och söderut om bron, vilket innebär att bron integreras som en del av stadsbebyggelsen snarare än att placeras i utkanten av den. Genom att bli en

naturlig del av stadsmiljön, kan bron att bidra till områdets liv och rörelse och därmed öka dess attraktionskraft.

4.3.2 Trafik

Föreslagen trafikal utformning innebär att gång- och cykelbron passerar över kajkanten vid Hugo Hammars kaj på nivå +2,8. Detta innebär att rampen mellan kajkant och befintlig marknivå på cirka +2,2 meter blir cirka 60 meter. Vidare kan marken i framtiden komma att höjas, se avsnitt 4.3.3 *Höjning av nivån för landanslutning vid Hugo Hammars kaj*, nedan.

På Hugo Hammars kaj väntas gångtrafikanter röra sig till och från bron dels från sydväst vid området kring Lindholmen Science Park, dels från Pumpgatan och Lindholmsallen, samt området kring Sveriges Television och verksamheterna däromkring.



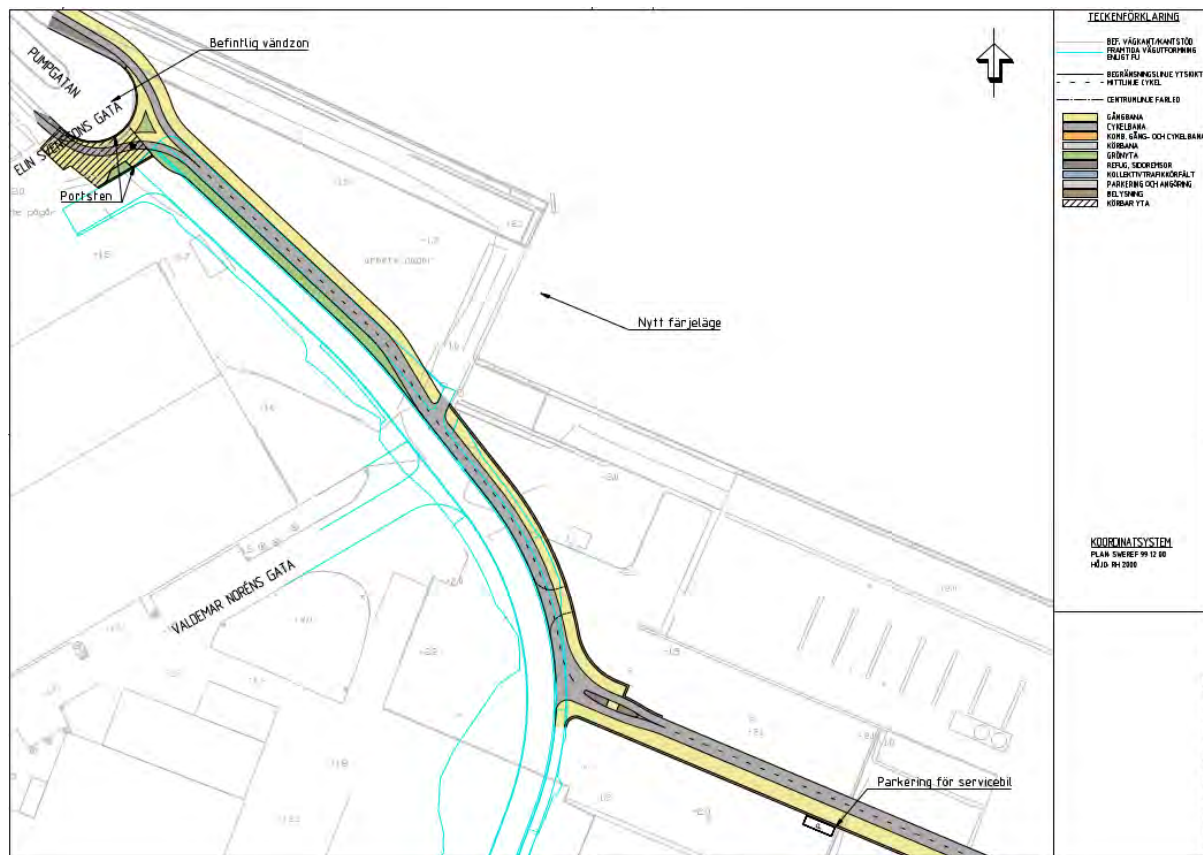
Figur 53 Ritning anslutning Hugo Hammars kaj.

På kajen fortsätter gång- och cykelbanan med samma bredder som gång- och cykelbron. På södra sidan föreslås belysning samt en parkeringsplats för servicebil. Anslutning av gång- och cykelbanan på kajen sker till ny gata i Pumpgatans förlängning, vilken har anlagts under 2024-2025. Längs med gatans nordöstra sida föreslås en ny fyra meter bred dubbelriktad cykelbana, en tre meter bred gångbana samt belysning. Gång- respektive cykelbanan är åtskilda från körbanan med 10 centimeter hög kantsten och längs med sträckan finns det flera möjligheter att göra en infart till angränsande fastighet öster om gång- och cykelbanan. Ett förslag på lämplig placering samt körspår för tung lastbil ses i Figur 54. Värderingen av denna placering kan komma att justeras om fastigheten utvecklas.



Figur 54 Möjlig infart till angränsande fastighet öster om gång- och cykelbana längs Pumpgatans förlängning, samt körspår för tung lastbil (Lbn, 12 meter lång).

Norr om nytt färjeläge vid Keillers kaj ändras gatans utformning och gång- respektive cykelbanan åtskiljs från körbanan av en 2–2,5 meter bred grönremsa, som tar upp höjdskillnad i förhållande till befintlig torgyta dit avvattning sker. Den dubbelriktade cykelbanan avslutas strax söder om Elin Svenssons gata där anslutning kommer att ske till befintliga enkelriktade cykelbanor och gångbanor på vardera sida om Pumpgatan. Förslagsvis görs anslutningen genom en upphöjd plattbelagd yta där motorfordon har möjlighet att korsa i låg hastighet. Arbetet med denna del är ett pågående arbete inom Göteborgs Stad. Byggnation av gång- och cykelbana utmed Pumpgatans förlängning kan komma att ske i olika etapper, analys och diskussion kring detta pågår. Se *Bilaga 2* och *8–9* för planritning och typsektioner. I Figur 53 och Figur 55 presenteras möjligt trafikförslag i plan för Hugo Hammars kaj.



Figur 55. Ritning gång- och cykelbana nordöst om kommande förlängning av Pumpgatan.

4.3.3 Höjning av nivån för landanslutning vid Hugo Hammars kaj

Befintlig marknivå på Hugo Hammars kaj ligger på cirka +2,2. Vid en eventuell framtida exploatering på Hugo Hammars kaj så kommer marknivåerna att ses över för att minska sårbarheten för översvämning. En höjning av marknivåerna kommer leda till att rampen från brons landfäste kortas ned då höjdskillnaden mellan bro och omgivande mark minskar.

Trafik

Segelfri höjd under bron, samt brons konstruktionstjocklek ger en högsta punkt om +9,05 för bron där den korsar föreslaget läge för farleden. Utifrån detta har marknivå för brons anslutning till land vid Hugo Hammars kaj utretts i ett spann mellan +2,8 och +3,4. Om höjden på bron när den passerar fastland på Hisingen höjs resulterar det i en lägre lutning på profilen på bron, från cirka 4,0 procent till 3,5 procent. Det skulle påverka gång- och cykeltrafikanter positivt. Höjdskillnad mellan bron där den passerar över kajkant och befintlig marknivå tas upp på land med en ramp som sträcker sig mellan cirka 60 och 85 meter in på land bakom kajkant.

En landning på nivå +3,4 innebär cirka 85 meter lång ramp för att nå befintlig marknivå på Hugo Hammars kaj. Detta kan ses som ett stort hinder och försämrar därmed tillgängligheten för gående längs med en framtida kajpromenad. Eftersom flanörerna längs med kajpromenaden inte går lika strukturerat som det gående över bron bedöms den förbättrade lutningen som en sammantagen förbättring av tillgängligheten för gående och cyklister.

Stadsbild

Ju längre in på Hugo Hammars kaj som bron landar desto längre behöver kajflanörer avvika från kajkanten. Om Kallförrådet utvecklas och eventuellt öppnas upp mot bron behöver en sådan avvikande tur inte vara negativ om det finns liv och aktiviteter att ta del av längs vägen. Brons ramp på land kan på sidorna öppnas upp med trappor så att rörliga personer kan ta en genväg över bron i

stället för att gå runt rampen, och det skulle medföra en ännu mindre störning på flanerandet. Att kajpromenaden bryts är dock inte ett alltför stort problem och en behaglig och bra lutning och kurvatur på bron torde överträffa möjligheten att följa kajens linje i ett sträck.

Det är fördelaktigt om lutningen på bron är så lika som möjligt på båda sidor om toppen, vilket skapar en känsla av jämnt motstånd åt båda håll och ingen riktning är mer arbetsam än annan. Ur en estetisk synvinkel blir bron mer balanserad om tyngdpunkten är jämn och lutningarna är desamma åt båda riktningarna.

5 KONSEKVENSER

5.1 Brons placering i staden

Med sin tydliga koppling till befintligt pendelcykelstråk, kommande gång- och cykelstråk längs Norra Hamngatan samt närhet till Stenpiren resecentrum i söder och Centralenområdet i norr är brons landningsplats på Packhussidan väl placerad. På Hisingssidan finns goda möjligheter till kopplingar till pendelcykelstråk i Lindholmsallén via Pumpgatan och dess förlängning. Kopplingen mot den befintliga passagen för oskyddade trafikanter under Lundbyleden nås via Pumpgatan och Lindholmsallén. Även här är landningsplatsen väl placerad i förhållande till befintligt cykelnät.

Kollektivtrafiken i form av färja kommer inte trafikera Göta älv i den planerade gång- och cykelbrons snitt efter brons öppnande och under delar av byggtiden. Västtrafiks färjetrafik kommer dock trafikera nedströms bron och kan vi behov även trafikera uppströms broläget. Brons placering är väl avvägd för att möjliggöra god kollektivtrafik över Göta älv.

5.2 Trygghet

Packhuskajen

I rusningstid kommer Packhusplatsen vara en plats med mycket folk i rörelse. Trafikanter som kommer från flera olika riktningar och med färdriktning i olika väderstreck. Trafikutformningen behöver lägga stor vikt vid att skapa trygghet i form av upplevd trafiksäkerhet. Det görs bäst genom att sänka cyklisternas hastighet och planera flödena så att antalet konfliktpunkter minimeras samtidigt som orienterbarheten och regelefterlevnaden blir god.

Bron landar mitt på kajen vilket ger god sikt åt alla håll och en god överblick, vilket i sin tur ger trafikanter tid att anpassa sig till situationen. Dessutom finns det gott om plats för gående på båda sidor om cykelbanan, så det blir inte trångt eller finns någon risk att bli stående på en otrygg yta. Brons relativt flacka lutningar bidrar till att hålla nere hastigheten när man närmar sig Packhusplatsen, vilket ökar tryggheten för de flöden som korsar varandra. De korsande flödena från Stora Bommens Bro samt Operagatan, tillsammans med de kurvor som finns på platsen, bidrar även de till sänkt hastighet.

Hugo Hammars kaj

Det är mycket få trafikantrörelser på Hugo Hammars kaj vilket medför att upplevd trafiksäkerhet kommer vara hög. Däremot kan platsen med få närliggande verksamheter upplevas som ödslig och därmed otrygg, särskilt kvällstid. Den öppna platsen och befintliga belysningsmaster bidrar i varje fall till överblickbarhet och god belysning.

5.3 Trafiksäkerhet

I avsnittet beskrivs rekommenderat utformningsförslag ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Någon riskanalys för spårväg har inte genomförts inom projektet och förväntas inte krävas.

Packhuskajen

På Packhuskajen kommer bron landa in i en trafikmiljö med flera trafikslag och korsande flöden. Vid stora flöden av gång- och cykeltrafikanter kan det uppstå otydligheter om färdriktning och företräde. I rusningstid finns det kortare tid att korsa varandras flöden och brådska kan medföra chansningar. För att uppnå en trafiksäker miljö på Packhusplatsen behöver tempot sänkas och flödena ordnas med fysisk utformning och reglering så att det blir tydligt för alla trafikanter. Trafiksäkerheten i korsningspunkterna bör beaktas vidare i detaljplanering och projektering.

Göta älv

På gång- och cykelbron ges gång- och cykeltrafiken varsin yta att nyttja. Trafiksäkerheten bedöms som god uppe på bron förutsatt att trafikanter nyttjar de ytor som förväntas av dem. För att uppnå

detta är det viktigt att arbeta med utformningen av ytan på bron samt dess anslutningspunkter. Uppe på bron kan tydlig separering uppnås genom målning och olika materialval, detta för att särskilja ytor för gående och cyklister. Vid anslutningspunkterna är det viktigt att arbeta med utformningen så att gång- och cykeltrafikanter leds till sina förväntade ytor redan innan de når bron. Om eventuella vistelseytor anläggs på sidan uppströms bron kommer gående att behöva ges möjlighet att nå dessa.

På broar kan det lätt bli halt vid temperaturer runt fryspunkten vilket kan leda till fallolyckor för gång- och cykeltrafikanter. Lutningarna är relativt flacka men bidrar till högre hastigheter som i sin tur ökar risken för att halka. Kurvorna på bron är stora och ska inte nämnvärt bidra till ökad risk att välta med cykel. Det är viktigt att halkbekämpa bron under kallare perioder för att undvika olyckor.

Hugo Hammars kaj

Vid landningsplatsen på Hugo Hammars Kaj finns det ingen befintlig trafik nedanför brofästet utan den nås först efter knappt 200 meter vid den kommande förlängningen av Pumpgatan. Med ett långt avstånd till övriga trafikanter och trafikslag ges trafikanterna chans att förbereda sig och anpassa hastigheten. Dessutom finns det inga direkt korsande trafikflöden precis nedanför brofästet, vilket ytterligare minskar risken för konflikter och ökar säkerheten för alla trafikantgrupper. Denna utformning möjliggör också för gående att på ett säkert sätt korsa cykelbanan på flera olika platser när det dyker upp luckor i cykelflödet. Sammanlagt bedöms trafiksäkerheten som mycket god.

Trafikförslaget och detaljplanen möjliggör för en in-/utfart över gång- och cykelbanan mellan anslutningen till Pumpgatans förlängning och färjeläget. Vid exakt placering och utformning av in-/utfart behöver trafiksäkerheten beaktas.

Anslutningen till Pumpgatan innebär en förändring från dubbelriktad till enkelriktade cykelbanor. I det fortsatta arbetet med utformning av platsen behöver trafiksäkerheten beaktas.

5.4 Tillgänglighet

I avsnittet beskrivs tillgängligheten på Packhusplatsen, på bron och på Hugo Hammars kaj. Se även *Bilaga 10 Tillgänglighetsplan*.



Figur 56 Tillgänglighetsplan.

Packhuskajen

Platsen har vissa höjdskillnader mellan landningsplats för bron och Stora Tullhuset (cirka 1,4 meter) vilket ger en lutning på 5-6 procent. Stråket bedöms vara tillgängligt för rörelsehindrade och synskadade. Placering av ledstråk behöver ses över i den slutliga utformningen. På platsen finns ett antal konfliktpunkter mellan cyklisterna och gående, utformningen av platsen behöver därför studeras vidare i det fortsatta arbetet. Tillgängligheten över föreslagna Boulevard föreslås hanteras med signalreglerade passager.

Göta älv

Bron bedöms vara tillgänglig för stora grupper av människor med olika typer av rörelsebegränsningar men inte för alla. Synskadade bedöms kunna nyttja bron och placering av ledstråk behöver ses över i den slutliga utformningen. Bredden på bron bedöms medge goda möjligheter för gående, cyklisterna, rullstolsanvändare och permobilanvändare att röra sig på bron. En permobil räknas som cykel i trafikförordningen om de körs snabbare än gångfart och trafikerar då cykelbanan. Körs en permobil i gångfart räknas den däremot som gående och trafikerar gångbanan. Eftersom de flesta permobiler är mellan 60 och 70 centimeter breda, medger både gångbanan och cykelbanans bredd ett utrymme på drygt 3 meter för att möta och passera en permobil på respektive bana.

För att säkerställa att det finns möjlighet till vila har vilplatser föreslagits, se 4.1.6.

Hugo Hammars kaj

Området är flackt och det är inga problem att uppnå tillgänglighet för rörelsehindrade och synskadade längs gång- och cykelbanan. Placering av ledstråk behöver ses över i den slutliga utformningen. En konfliktpunkt i korsningen med föreslagna gata i nordväst har identifierats, denna korsning behöver utformas med hänsyn till tillgänglighet. Vidare har det identifierats en konfliktpunkt i korsningen med cykelbanan till det nya färjeläget, samt en konfliktpunkt i höjd med Therese Svenssons gata där gående behöver korsa cykelbanan för att ta sig i öst-västlig riktning.

I det fall en in-/utfart anläggs på sträckan mellan anslutningen till Pumpgatans förlängning och färjeläget kommer det innebära ytterligare en konfliktpunkt.

6 SLUTSATSER

- Brons placering är väl anpassad till befintliga gång- och cykelstråk i staden.
- Den planerade gång- och cykelbron sträcker sig från Packhuskajen till Hugo Hammars kaj i centrala Göteborg. Bron planeras att bli cirka 400 meter lång och ha en gång- och cykelyta på totalt 9 meter, fördelat på 4 meter cykel och 4 meter gång och 0,5 meter vingelmån på ömse sida.
- Gång- och cykelbron föreslås få en distinkt S-formad design som innefattar två kurvor och korsar Göta älv och befintlig farled så vinkelrätt som möjligt. Den segelfria höjden är 5,5 meter.
- Sedd från Göta älv är den planerade bron lägre än omgivande stad och ter sig som en låg båge. Upplevd från Norra och Södra Älvstranden bidrar bron till att bron blir inbjudande och blir ett intressant blickfång i stadsbilden.
- Brons landning på Packhuskajen ger i förslaget bra sikt och utrymme för passage av gående och cyklister. Utformning av platsen med hänsyn till orienterbarhet och trafiksäkerhet behöver studeras i det fortsatta arbetet.
- Packhuskajen är ett historiskt och funktionellt viktigt område i Göteborg och är en central plats med kopplingar till stora delar av staden, inklusive centralstationen och Brunnsparken. Brons placering på Packhuskajen harmonierar med övrig stadsbebyggelse i området och blir en förlängning av Norra Hamngatan.
- Vid Hugo Hammars kaj är trafikrörelserna få år 2024, vilket ger en upplevd hög trafiksäkerhet, men området kan kännas ödsligt, särskilt på kvällen. Hugo Hammars kaj har få verksamheter och präglas av sitt industriella förflutna med robusta byggnader och stora öppna ytor. Brons föreslagna landning på Hugo Hammars kaj möjliggör en kommande stadsutveckling både norr och söder om bron, vilket kan bidra till områdets liv och rörelse och därmed öka dess attraktionskraft.
- En trafikanalys för en planerad gång- och cykelbro över Göta älv har utförts inom projektet. Analysen visar på ökad cykel- och gångtrafik till och från Hisingen där bron förväntas minska barriären Göta älv mellan Hisingen och fastlandet. Prognosen för cykeltrafik år 2050 indikerar ett flöde på 2 200 cyklister i maxtimmen en årsmedelvardag. Fler cyklar under sommaren än genomsnittet under året vilket ger ett dimensionerande flöde på 2 600 cyklister per timme. Under maxtimmen ett årsmedelvardagsdygn beräknas fotgängarflödet bli cirka 680 fotgängare. Under en sommarvardag på Hisingsbron 2022 genomfördes cirka 8 % fler fotgängarresor än genomsnittet för året. Tas hänsyn till detta ökar flödet under maxtimmen till 730 fotgängare.

7 FORTSATT ARBETE

I det fortsatta arbetet med gång- och cykelbron föreslås utformningen av anslutningspunkterna arbetas vidare med. Både inom projekteringen av bron och i angränsande projekt behöver frågeställningar som landningsplatser, trygghet och Vision Älvstaden utvecklas.

Attraktiva landningsplatser

Med gång- och cykelbron finns stor möjlighet för fler människor att upptäcka stadens båda älvstränder. Flöden av människor som rör sig över bron skapar trygghet och genererar nya verksamheter och initiativ både där bron landar och längre in i områdena. När landningsplatserna utvecklas behöver de få en omhändertagen och uttrycksfull gestaltning som förstärker brons och kajstråkens attraktivitet. Konst har möjlighet att bidra till att förstärka och förtydliga bron och dess landningsplatser.

Låta platsernas historia synas i gestaltningen

Båda älvstränderna bär starka spår av Göteborgs historia. På Hugo Hammars kaj finns spår av varvsstaden Göteborg med kranar och sjösättningsramp och på Packhussidan finns spår av Göteborg som handels- och sjöstad. Gestaltningen av brons landningsplatser kan med fördel ta avstamp i den historiska karaktären och lyfta fram och förstärka den.

Trygghet

Trygghet är viktigt att ta hänsyn till i gestaltning av bro och landningsplatser. Platserna där bron startar och landar behöver vara attraktiva, trygga och bra belysta så att många människor vill vistas på dem. På Hugo Hammars kaj är utmaningen stor eftersom bron landar i ett område med få verksamheter. På Packhuskajen finns både Stenpiren och flera etablerade verksamheter som ger stadsliv och dessutom är avståndet till Norra Hamngatan inte långt. Bron behöver ha bra belysning och en gestaltning som inte ger skymda platser eller ytor där det går att gömma föremål.

Vision Älvstaden – möta vattnet och möjliggöra för ett sammanhängande kajstråk

Älvstaden är Nordens största stadsutvecklingsprojekt med en vision att ”hela” staden, möta vattnet och stärka den regionala kärnan och en inkluderande, grön och dynamisk stad ska skapas. För att ge människor möjlighet att möta vattnet får bron inte bli en barriär som hindrar kajpromenaderna utan bör i stället bidra till att fler personer upptäcker stråket längs kajerna. Trappor och bryggor som erbjuder fysisk kontakt med älven kan med fördel placeras i anslutning till brons landningsplatser. Här skulle man kunna doppa tårna i vattnet eller angöra med båt.

REFERENSER

Göteborgs Stad. (2007). *Detaljplan för Gång- och cykelbro över Göta älv Antagandehandling.*

Göteborgs Stad. (2022). *Teknisk handbok.* Hämtat från Teknisk handbok: <https://tekniskhandbok.goteborg.se/Arkiv/2022-3/>

Göteborgs stad. (2022). *Översiktsplan.*

Göteborgs Stad, Trafikkontoret. (november 2017). *Nyttoanalys av nya gång- och cykelbroar över Göta älv.*

Hammerman, M., Wångdahl, L., & Romilsson, S. (2023). *Kulturmiljöutredning Detaljplan för gång- och cykelbro över Göta Älv.*

Origo Group. (2019). *Ombordundersökning Älvsnabbaren.*

Stintzing, M., Hidemark, J., Bodin, A., & Nyström, S. (2022). *Arkitektens handbok.*

Sweco. (2025-06-18). *PM Trafikanalys.*

BILAGA 1



UPPDRAG

Gång- och cykelbro Packhuskajen - Hugo Hammars
kaj

DOKUMENT

PM Trafik och Landskap

BILAGA

Planritning 1:1000 EXF-2023-01034-0001

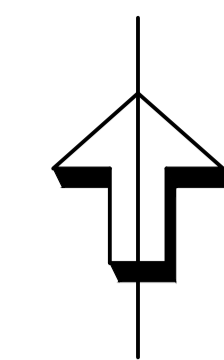
UPPDRAGSNUMMER

30054710



TECKENFÖRKLARING

- BEF. VÄGKANT/KANTSTÖD
- FRAMTIDA VÄGUTFORMNING ENLIGT FU
- BEGRÄNSNINGSLINJE YTSKIKT
- CENTRUMLINJE FARLED
- CENTRUMLINJE GC-BRO
- GÅNGBANA
- CYKELBANA
- KOMB. GÅNG- OCH CYKELBANA
- KÖRBANA
- GRÖNYTA
- REFUG, SIDREMSOR
- KOLLEKTIVTRAFIKKÖRFÄLT
- PARKERING OCH ANGÖRING
- BELYSNING
- KÖRBAR YTA



KOORDINATSYSTEM
 PLAN: SWEREF 99 12 00
 HÖJD: RH 2000

Rev. ANT. ÄNDRINGEN AVSER. DATUM. SIGN.

GENOMFÖRANDESTUDIIE
 GFS GC-BRO ÖVER GÖTA ÄLV

A	Sweco AB
K	ELU AB
R	Sting AB
E	
L	
M	
V	
T	SWECO AB
K9	
K10	

UPPDRAG NR 30050768	RITAD/KONSTR. AV P. J / C T	HANDLÄGGARE M S / C T
DATUM 2025-06-18	UPPDRAGSANSVARIG J. HOMAYOUN	GRANSKAD AV Å. KINELL

TRAFIK- OCH UTFORMNING
 PLANRITNING

Göteborgs Stad
 Exploateringsförvaltningen

FÖR.V. HANDLÄGGARE
Johanna Lennmalm

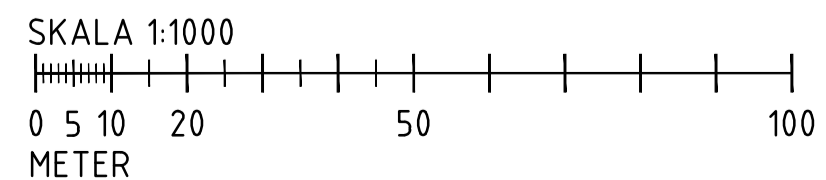
FÖR.V. DIARIENR
EXF-2023-01034

FORMAT
A1

SKALA
1:1000

RITNINGNUMMER
EXF-2023-01034-0001

Rev. BaTManNr. NNNNN



Utformning inom gråmarkerat område är ett pågående arbete hos Göteborgs Stad

Ritning: C:\temp\p\sweco\arkiv\0702301\EXF-2023-01034-0001.dwg Skapad av: Thea Christa 2025-09-26 11:21

BILAGA 2



UPPDRAG

Gång- och cykelbro Packhuskajen - Hugo Hammars
kaj

DOKUMENT

PM Trafik och Landskap

BILAGA

Planritning EXF-2023-01034-0201

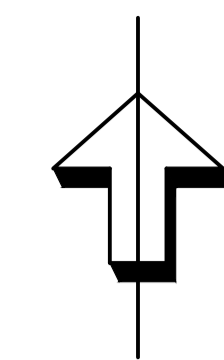
UPPDRAGSNUMMER

30054710



TECKENFÖRKLARING

- BEF. VÄGKANT/KANTSTÖD
- FRAMTIDA VÄGUTFORMNING ENLIGT FU
- BEGRÄNSNINGSLINJE YTSKIKT
- - - MITTLINJE CYKEL
- CENTRUMLINJE FARLED
- GÅNGBANA
- CYKELBANA
- KOMB. GÅNG- OCH CYKELBANA
- KÖRBANA
- GRÖNYTA
- REFUG, SIDREMSOR
- KOLLEKTIVTRAFIKKÖRFÄLT
- PARKERING OCH ÅNGÖRING
- BELYSNING
- KÖRBAR YTA



KONNEKTION RITNING -04
 KONNEKTION RITNING -01

KOORDINATSYSTEM
 PLAN: SWEREF 99 12 00
 HÖJD: RH 2000

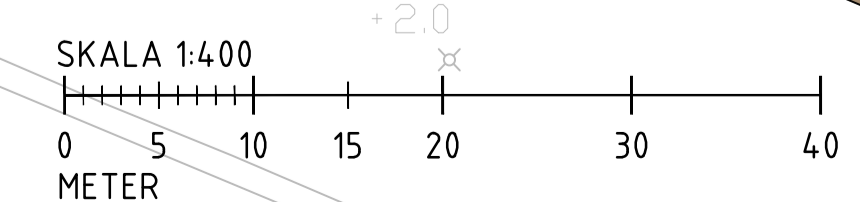
Rev.	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN

GENOMFÖRANDESTUDIÉ
 GFS GC-BRO ÖVER GÖTA ÄLV

A	Sweco AB	
K	ELU AB	
R	Sting AB	
E		
L		
M		
V		
T	SWECO AB	
K9		
K10		
UPPDRAG NR	RITAD/KONSTR. AV	HANDLÄGGARE
30050768	P. J. / C. T.	M. S. / C. T.
DATUM	UPPDRAGSANSVARIG	GRANSKAD AV
2025-06-18	J. HOMAYOUN	A. KINELL

KONNEKTION RITNING -01
 KONNEKTION RITNING -02

Parkering för servicebil



Göteborgs Stad
 Exploateringsförvaltningen
 FÖR.V. HANDLÄGGARE: Johanna Lennmalm
 FÖR.V. DIARIENR: EXF-2023-01034

TRAFIK- OCH UTFORMNING PLANRITNING

FORMAT	SKALA	RITNINGNUMMER	REV.
A1	1:400	EXF-2023-01034-0201	

Ritning: C:\temp\gfs\sweco\verko\020201\01\EXF-2023-01034-0201.dwg Skapad av: Thea Christa 2025-09-26 11:53

BILAGA 3



UPPDRAG

Gång- och cykelbro Packhuskajen - Hugo Hammars
kaj

DOKUMENT

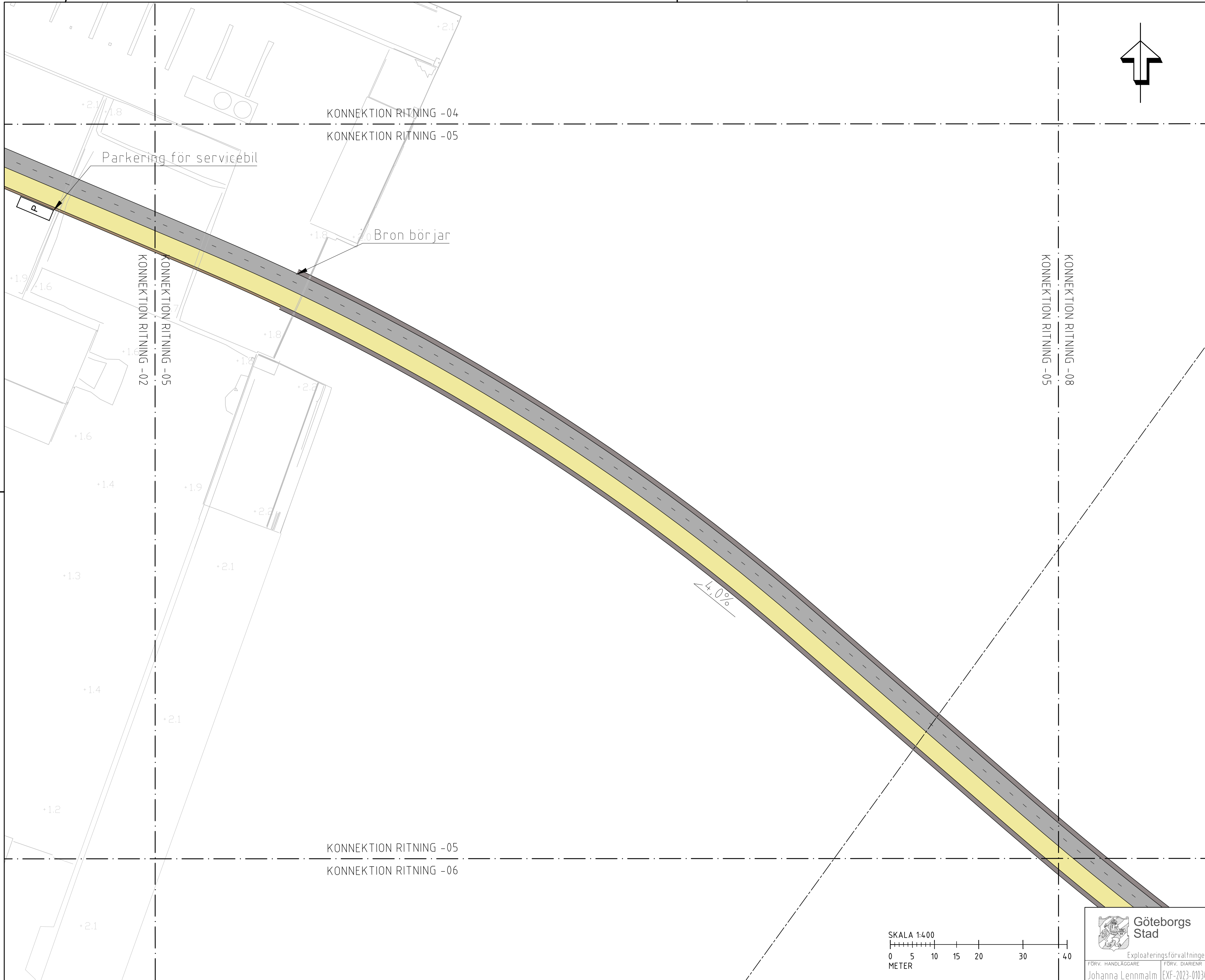
PM Trafik och Landskap

BILAGA

Planritning EXF-2023-01034-0205

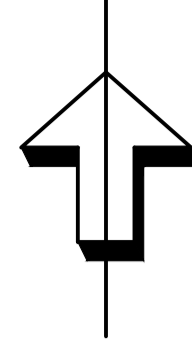
UPPDRAGSNUMMER

30054710



TECKENFÖRKLARING

- BEF. VÄGKANT/KANTSTÖD
- FRAMTIDA VÄGUTFORMNING ENLIGT FU
- BEGRÄNSNINGSLINJE YTSKIKT
- MITTLINJE CYKEL
- CENTRUMLINJE FARLED
- GÅNGBANA
- CYKELBANA
- KOMB. GÅNG- OCH CYKELBANA
- KÖRBANA
- GRÖNYTA
- REFUG, SIDREMSOR
- KOLLEKTIVTRAFIKKÖRFÄLT
- PARKERING OCH ÅNGÖRING
- BELYSNING
- KÖRBAR YTA



KOORDINATSYSTEM
 PLAN: SWREF 99 12 00
 HÖJD: RH 2000

Rev.	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN

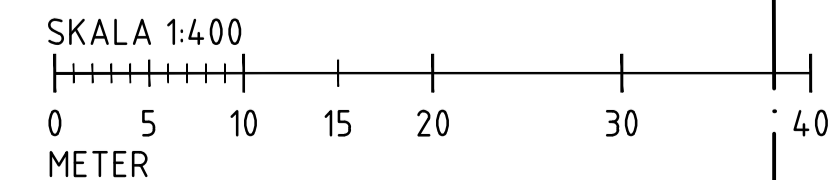
GENOMFÖRANDESTUDIÉ
 GFS GC-BRO ÖVER GÖTA ÄLV

A	Sweco AB
K	ELU AB
R	Sting AB
E	
L	
M	
V	
T	SWECO AB
K9	
K10	

UPPDRAG NR 30050768	RITAD/KONSTR. AV P. J / C. T.	HANDLÄGGARE M. S / C. T.
DATUM 2025-06-18	UPPDRAGSANSVARIG J. HOMAYOUN	GRANSKAD AV Å. KINELL

TRAFIK- OCH UTFORMNING
 PLANRITNING

Göteborgs Stad
 Exploateringsförvaltningen



FÖRV. HANDLÄGGARE Johanna Lennmalm	FÖRV. DIARIENR EXF-2023-01034	FORMAT A1	SKALA 1:400	RITNINGNUMMER EXF-2023-01034-0205	BaTManNr 	REV.
---------------------------------------	----------------------------------	--------------	----------------	--------------------------------------	--------------	----------

BILAGA 4



UPPDRAG

Gång- och cykelbro Packhuskajen - Hugo Hammars
kaj

DOKUMENT

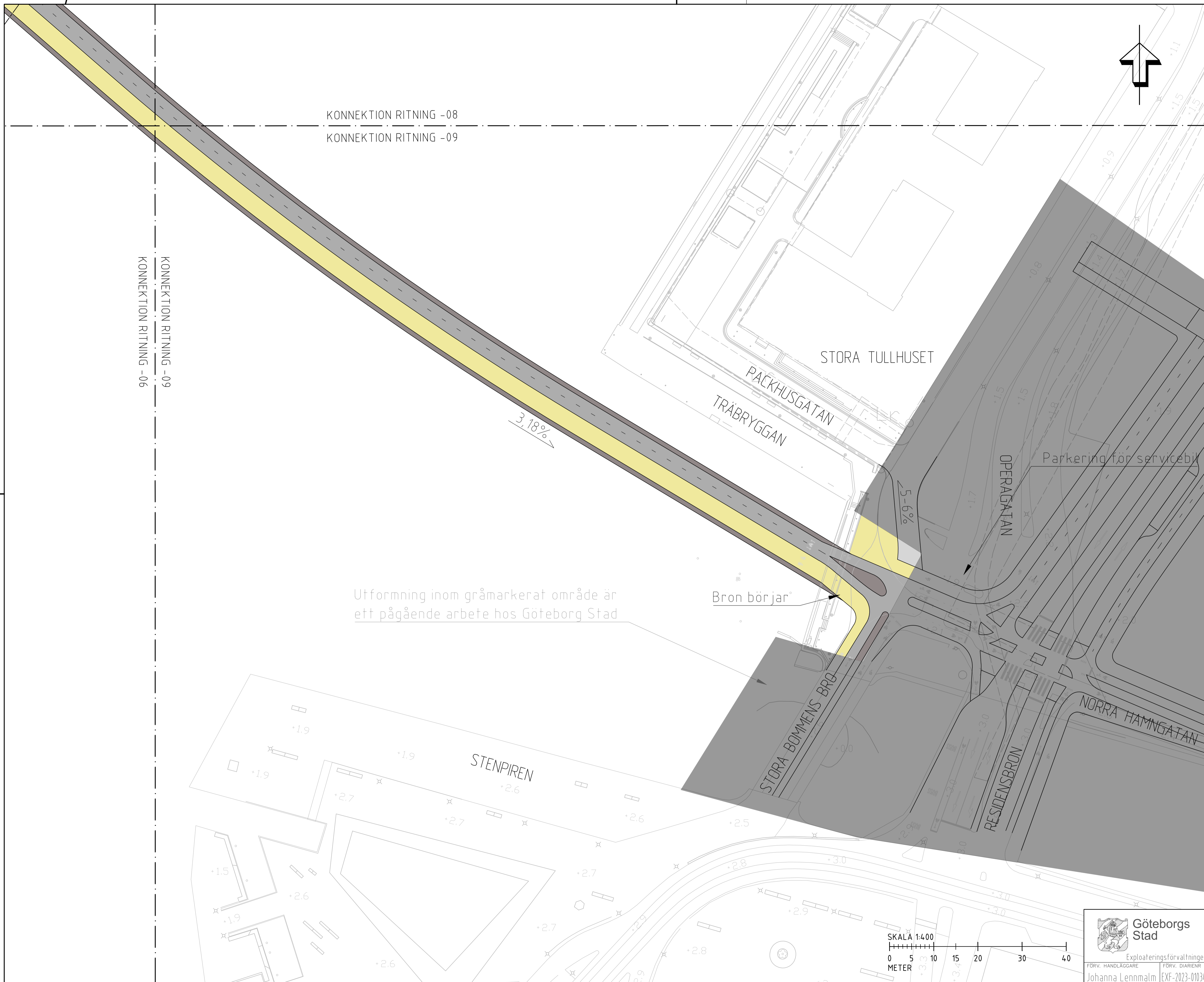
PM Trafik och Landskap

BILAGA

Planritning EXF-2023-01034-0209A

UPPDRAGSNUMMER

30054710



KONNEKTION RITNING -08
 KONNEKTION RITNING -09

KONNEKTION RITNING -09
 KONNEKTION RITNING -06

Utformning inom gråmarkerat område är ett pågående arbete hos Göteborgs Stad

Bron börjar

TECKENFÖRKLARING

- BEF. VÄGKANT/KANTSTÖD
- FRAMTIDA VÄGUTFORMNING ENLIGT FU
- BEGRÄNSNINGSLINJE YTSKIKT
- - - MITTLINJE CYKEL
- CENTRUMLINJE FARLED
- GÅNGBANA
- CYKELBANA
- KOMB. GÅNG- OCH CYKELBANA
- KÖRBANA
- GRÖNYTA
- REFUG, SIDOREMSOR
- KOLLEKTIVTRAFIKKÖRFÄLT
- PARKERING OCH ÅNGÖRING
- BELYSNING
- KÖRBAR YTA

COORDINATSYSTEM
 PLAN: SWEREF 99 12 00
 HÖJD: RH 2000

Rev.	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN

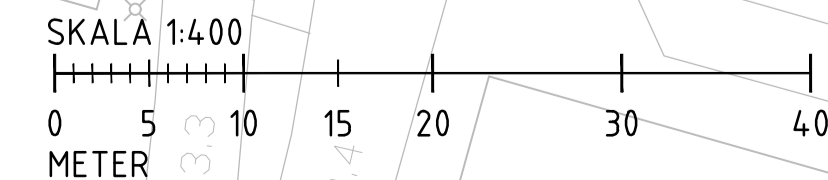
GENOMFÖRANDESTUDIÉ
 GFS GC-BRO ÖVER GÖTA ÄLV

A	Sweco AB
K	ELU AB
R	Sting AB
E	
L	
M	
V	
T	SWECO AB
K9	
K10	

UPPDRAG NR 30050768	RITAD/KONSTR. AV P. J. / C. T.	HANDLÄGGARE M. S. / C. T.
DATUM 2025-06-18	UPPDRAGSANSVARIG J. HOMAYOUN	GRANSKAD AV Å. KINELL

TRAFIK- OCH UTFORMNING
 PLANRITNING

Göteborgs Stad
 Exploateringsförvaltningen
 Förv. Handläggare: Johanna Lennmalm
 Förv. Diarienumr.: EXF-2023-01034



Ritning: C:\temp\gfs\sweco\verko\00702\01\EXF-2023-01034-02\02\plan\Stigard_24_1124_01.dwg
 Skapad av: Thel. Chraliza
 2025-06-18 13:30

BILAGA 5



UPPDRAG

Gång- och cykelbro Packhuskajen - Hugo Hammars
kaj

DOKUMENT

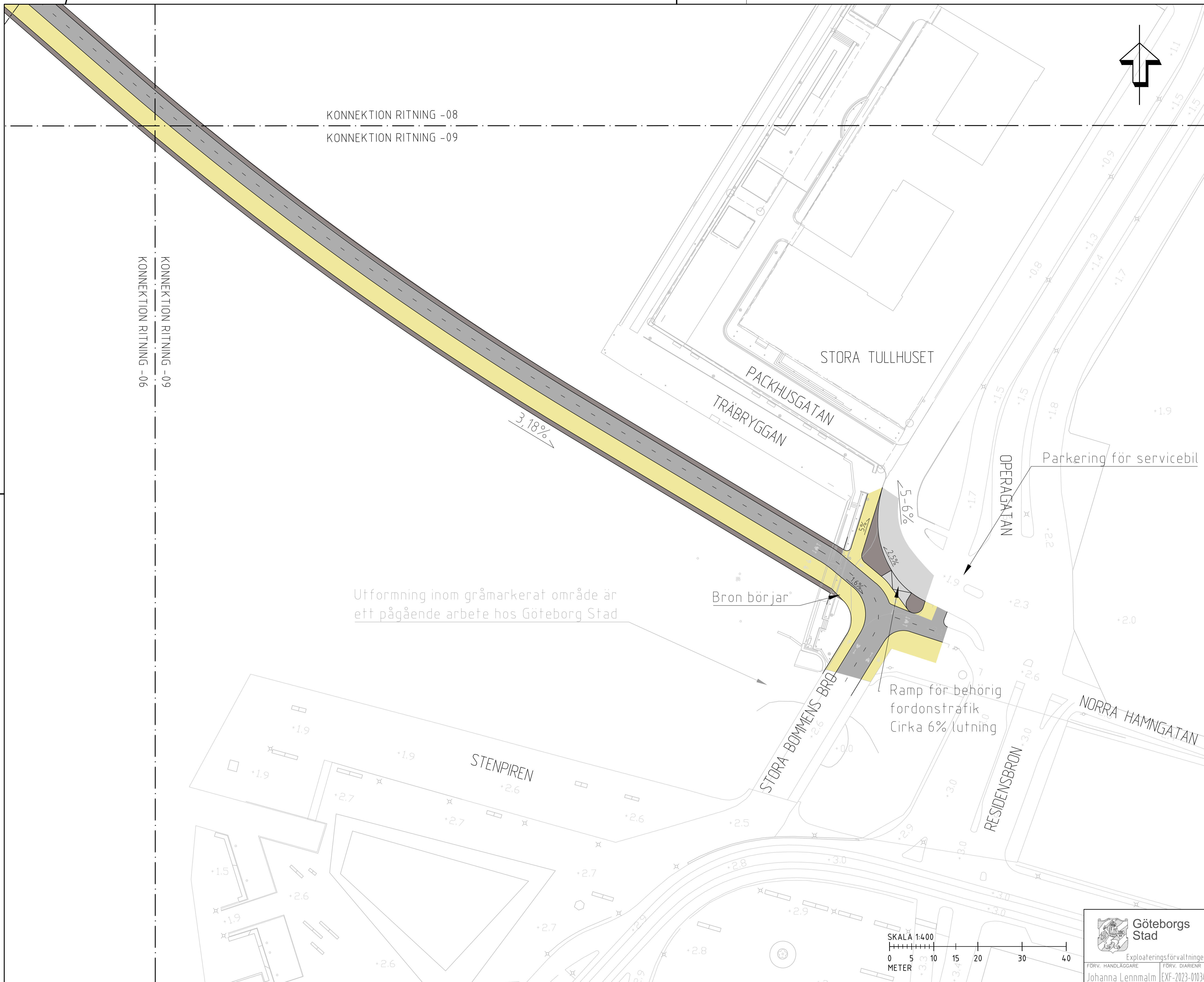
PM Trafik och Landskap

BILAGA

Planritning Anslutning till befintligt EXF-2023-01034-
0209B

UPPDRAGSNUMMER

30054710



KONNEKTION RITNING -08
 KONNEKTION RITNING -09

KONNEKTION RITNING -06
 KONNEKTION RITNING -09

Utformning inom gråmarkerat område är ett pågående arbete hos Göteborg Stad

Bron börjar

Ramp för behörig fordonstrafik
 Cirka 6% lutning

Parkering för servicebil

TECKENFÖRKLARING

- BEF. VÄGKANT/KANTSTÖD
- FRAMTIDA VÄGUTFORMNING ENLIGT FU
- BEGRÄNSNINGSLINJE YTSKIKT
- - - MITTLINJE CYKEL
- CENTRUMLINJE FARLED
- GÅNGBANA
- CYKELBANA
- KOMB. GÅNG- OCH CYKELBANA
- KÖRBANA
- GRÖNYTA
- REFUG, SIDOREMSOR
- KOLLEKTIVTRAFIKKÖRFÄLT
- PARKERING OCH ÅNGÖRING
- BELYSNING
- KÖRBAR YTA

KOORDINATSYSTEM
 PLAN: SWEREF 99 12 00
 HÖJD: RH 2000

Rev.	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN

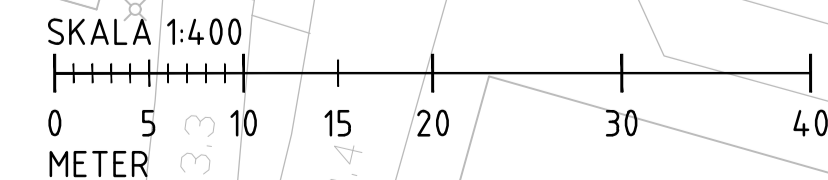
GENOMFÖRANDESTUDIIE
 GFS GC-BRO ÖVER GÖTA ÄLV

A	Sweco AB
K	ELU AB
R	Sting AB
E	
L	
M	
V	
T	SWECO AB
K9	
K10	

UPPDRAG NR 30050768	RITAD/KONSTR. AV P. J. / C. T.	HANDLÄGGARE M. S. / C. T.
DATUM 2025-06-18	UPPDRAGSANSVARIG J. HOMAYOUN	GRANSKAD AV Å. KINELL

Göteborgs Stad
 Exploateringsförvaltningen
 Förv. Handläggare: Johanna Lennmalm
 Förv. Diarienumr.: EXF-2023-01034

FORMAT	SKALA	RITNINGNUMMER	REV.
A1	1:400	EXF-2023-01034-0209B	



Ritning: C:\temp\gfs\sweco\verko\00702\01\EXF-2023-01034-0209B.dwg Skapad av: Thel. Utvärderad: 2025-06-18 13:31

BILAGA 6



UPPDRAG

Gång- och cykelbro Packhuskajen - Hugo Hammars
kaj

DOKUMENT

PM Trafik och Landskap

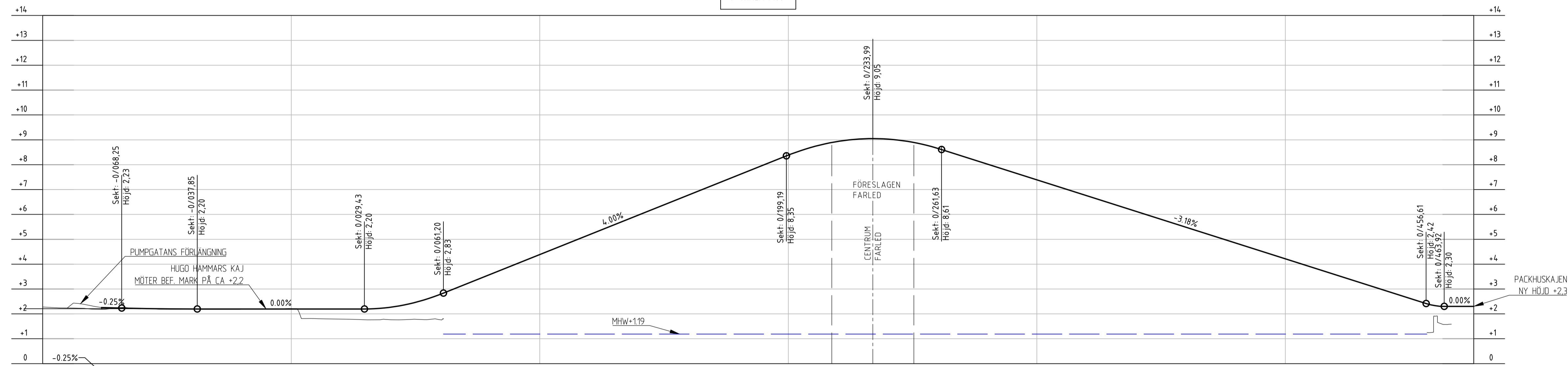
BILAGA

Längdprofil EXF-2023-01034-2001

UPPDRAGSNUMMER

30054710

PROFIL: A20
H-SKALA 1:1000
V-SKALA 1:100



PROFILDATA		RV 11857.21	0.00%	RV 795.00	4.00%	RV 870.00	-3.18%	RV 230.00	0.00%																			
PROFILLINJE		2.21	2.20	2.20	2.20	2.27	2.79	3.59	4.39	5.19	5.99	6.79	7.59	8.39	8.94	9.03	8.66	8.03	7.39	6.76	6.12	5.49	4.85	4.21	3.58	2.94	2.33	
LÄNGDMÄTNING	-0/100		0/000		0/100		0/200		0/300		0/400																	
PLANDATA		L 37.15		L 37.15		R 506.00 L 159.14		L 65.61		R 750.00 L 130.79		L 83.09																

Rev.	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
------	-----	-----------------	-------	------

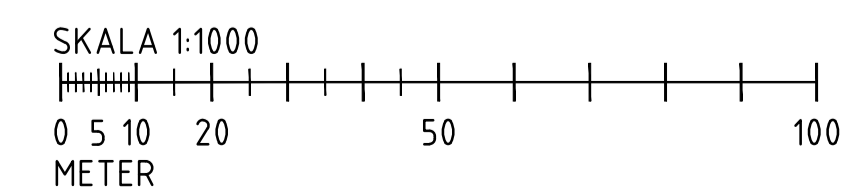
GENOMFÖRANDESTUDIÉ
GFS GC-BRO ÖVER GÖTA ÄLV

A	Sweco AB
K	ELU AB
R	Sting AB
E	
L	
M	
V	
T	SWECO AB
K9	
K10	

UPPDRAG NR 30050768	RITAD/KONSTR. AV C T / A Y	HANDLÄGGARE M S / C T
DATUM 2025-06-18	UPPDRAGSANSVARIG J. HOMAYOUN	GRANSKAD AV Å. KINELL

Göteborgs Stad
Exploateringsförvaltningen
FÖRV. HANDLÄGGARE
Johanna Lennmalm
FÖRV. DIARIENR
EXF-2023-01034

FORMAT A1	SKALA 1:100 1:1000	RITNINGNUMMER EXF-2023-01034-2001	REV. TH2022.3
--------------	--------------------------	--------------------------------------	------------------



Ritning: C:\temp\sweco\arkiv\0702301\EXF-2023-01034-2001.dwg Skapat av: Thel. Chandra 2025-09-26 15:58

BILAGA 7



UPPDRAG

Gång- och cykelbro Packhuskajen - Hugo Hammars
kaj

DOKUMENT

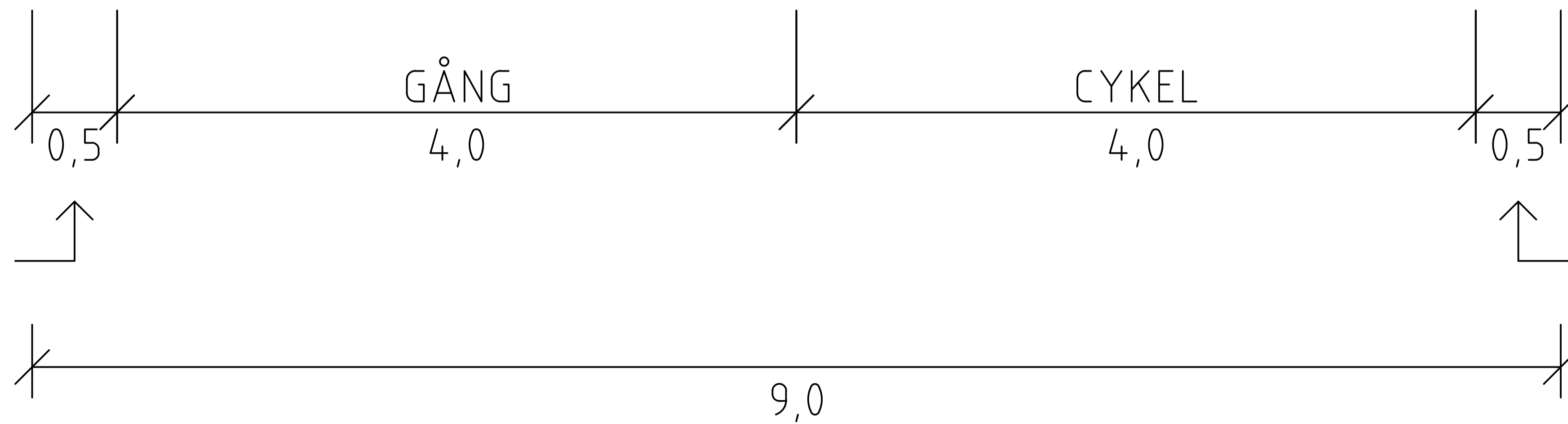
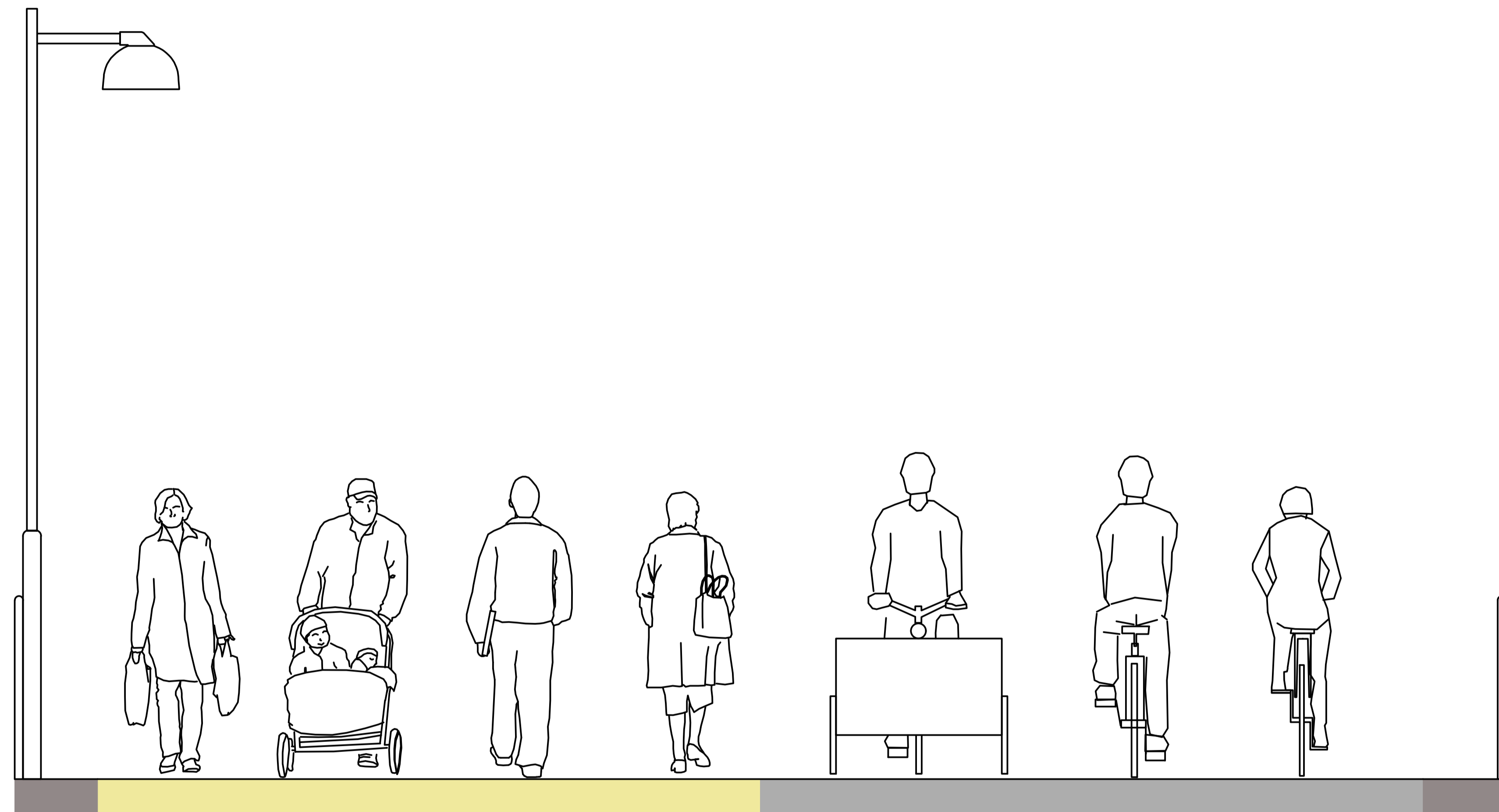
PM Trafik och Landskap

BILAGA

Typsektion EXF-2023-01034-3001

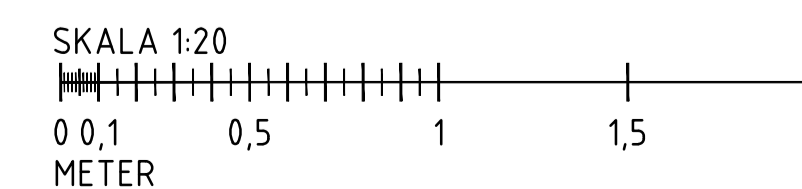
UPPDRAGSNUMMER

30054710



SÄKERHETSZON

SÄKERHETSZON



Göteborgs Stad
Exploateringsförvaltningen

FÖRV. HANDLÄGGARE: Johanna Lennmalm
FÖRV. DIARIENR: EXF-2023-01034

Rev.	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
GENOMFÖRANDESTUDIÉ				
GFS GC-BRO ÖVER GÖTA ÄLV				

A	Sweco AB
K	ELU AB
R	String AB
E	
L	
M	
V	
T	SWECO AB
K9	
K10	

UPPDRAG NR 30050768	RITAD/KONSTR. AV P. JÖRGENSEN	HANDLÄGGARE M.S / C.T
DATUM 2025-06-18	UPPDRAGSANSVARIG J. HOMAYOUN	GRANSKAD AV Å. KINELL

TRAFIK- OCH UTFORMNING
TYPSEKTION

FÖRM. HANDLÄGGARE	FÖRM. DIARIENR	FORMAT	SKALA	RITNINGNUMMER	REV.
Johanna Lennmalm	EXF-2023-01034	A1	1:20	EXF-2023-01034-3001	

BILAGA 8



UPPDRAG

Gång- och cykelbro Packhuskajen - Hugo Hammars
kaj

DOKUMENT

PM Trafik och Landskap

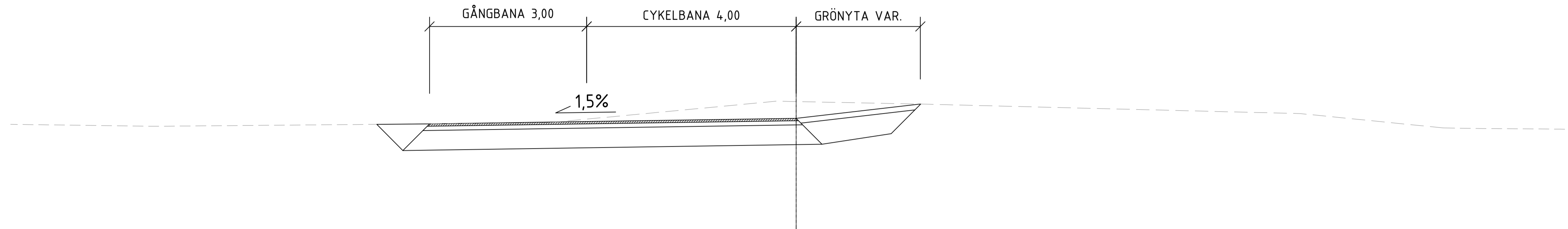
BILAGA

Typsektion EXF-2023-01034-3002

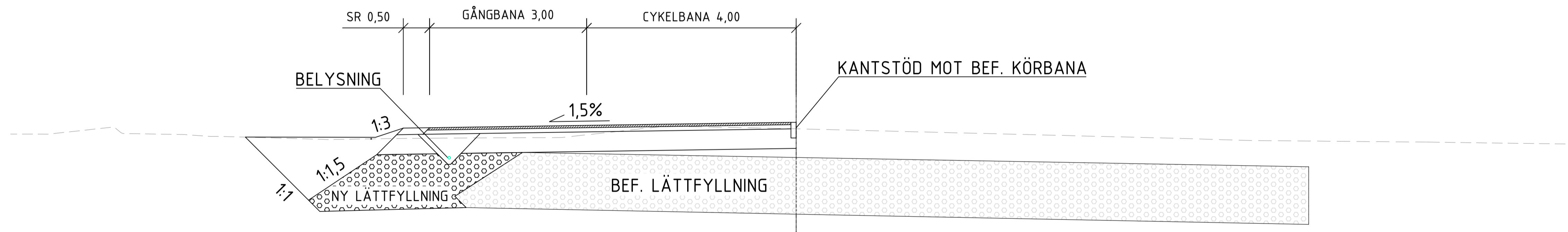
UPPDRAGSNUMMER

30054710

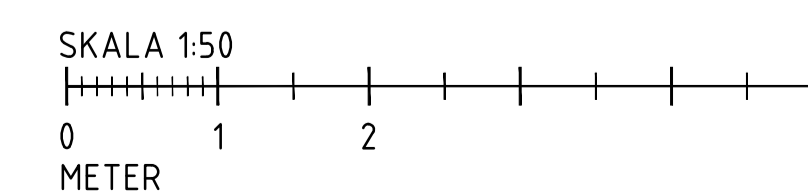
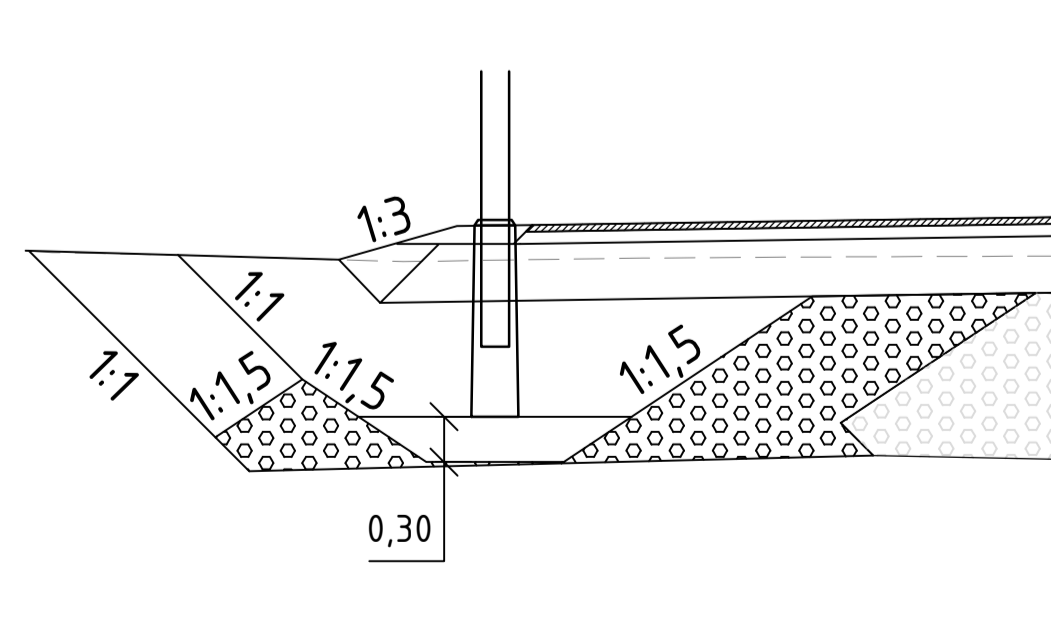
ÖVERBYGGNAD PÅ ISO-BETONG
0/000 - 0/130



ÖVERBYGGNAD PÅ BEF. LÄTTFYLLNING
SAMT KOMPLETTERING MED NY LÄTTFYLLNING
0/140 - 0/160
0/175 - 0/205



UTFÖRANDE AV BELYSNINGSFUNDAMENT I LÄTTFYLLNING



Göteborgs Stad
Exploateringsförvaltningen
FÖR V. HANDLÄGGARE: Johanna Lennmalm
FÖR V. DIARIENR: EXF-2023-01034

Rev.	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN	
GENOMFÖRANDESTUDIEN					
GFS GC-BRO ÖVER GÖTA ÄLV					
A		Sweco AB			
K		ELU AB			
R		Sting AB			
E					
L					
M					
V					
T		SWECO AB			
K9					
K10					
UPPDRAG NR	30050768	RITAD/KONSTR. AV	A. YDREGÅRDEN	HANDLÄGGARE	C. THIEL
DATUM	2025-06-18	UPPDRAGSANSVARIG	J. HOMAYOUN	GRANSKAD AV	A. KINELL
FÖR V. HANDLÄGGARE		FORMAT	SKALA	RITNINGNUMMER	REV.
Johanna Lennmalm		EXF-2023-01034	A1	1:50	EXF-2023-01034-3002

TRAFIK- OCH UTFORMNING
TYPSEKTION

BaTManNr: NNNNN
BaTManNr: NNNNN

TH2022:3

BILAGA 9



UPPDRAG

Gång- och cykelbro Packhuskajen - Hugo Hammars
kaj

DOKUMENT

PM Trafik och Landskap

BILAGA

Typsektion EXF-2023-01034-3003

UPPDRAGSNUMMER

30054710

BILAGA 10



UPPDRAG

Gång- och cykelbro Packhuskajen - Hugo Hammars
kaj

DOKUMENT

PM Trafik och Landskap

BILAGA

Tillgänglighetsplan EXF-2023-01034-8501

UPPDRAGSNUMMER

30054710



TECKENFÖRKLARING

- BEF. VÄGKANT/KANTSTÖD
- FRAMTIDA VÄGUTFORMNING ENLIGT FU
- BEGRÄNSNINGSLINJE YTSKIKT
- CENTRUMLINJE FARLED
- TILLGÄNGLIGT STRÅK FÖR RÖRELSEHINDRADE
- - - TILLGÄNGLIGT STRÅK FÖR SYNSKADADE
- EJ TILLGÄNGLIGT STRÅK FÖR RÖRELSEHINDRADE
- SIGNALREGLERAT ÖVERGÅNGSSTÄLLE
- KONFLIKTPUNKT

MÅLPUNKT

KOORDINATSYSTEM
 PLAN: SWEREF 99 12 00
 HÖJD: RH 2000

Rev.	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN

GENOMFÖRANDESTUDIÉ
 GFS GC-BRO ÖVER GÖTA ÄLV

A	Sweco AB
K	ELU AB
R	Sting AB
E	
L	
M	
V	
T	SWECO AB
K9	
K10	

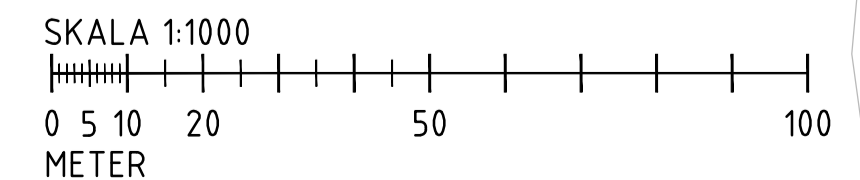
UPPDRAG NR 30050768	RITAD/KONSTR. AV P. JÖRGENSEN	HANDLÄGGARE MS / CT
DATUM 2025-06-18	UPPDRAGSANSVARIG J. HOMAYOUN	GRANSKAD AV Å. KINELL

TILLGÄNGLIGHETSPLAN
 PLANRITNING

Göteborgs Stad
 Exploateringsförvaltningen

FÖRV. HANDLÄGGARE: Johanna Lennmalm
 FÖRV. DIARIENR: EXF-2023-01034

FORMAT	SKALA	RITNINGNUMMER	REV.
A1	1:1000	EXF-2023-01034-8501	



Utformning inom gråmarkerat område är ett pågående arbete hos Göteborgs Stad

Ritning: C:\temp\gfs\sweco\verksamhet\0202301\EXF-2023-01034-8501.dwg Skapad av: Thea Christensson 2025-09-05 11:50

BILAGA 11



UPPDRAG

Gång- och cykelbro Packhuskajen - Hugo Hammars
kaj

DOKUMENT

PM Trafik och Landskap

BILAGA

Karta över Stadsbilsanalys

UPPDRAGSNUMMER

30054710

TECKENFÖRKLARING

Stadsbildsanalys

1

Knutpunkter

1. Lindholmspiren
2. Lindholmen
3. Stenpiren
4. Esperantoplatsen
5. Lilla Bommen
6. Domkyrkan
7. Grönsakstorget
8. Gustaf Adolfs Torg

1

Landmärken

1. Karlatornet
2. Maritiman
3. Göteborgs Operan
4. Trädgrupp Poppel
5. Kranarna



Stråk



Barriär



Passager



Målpunkter (fritid)



Kommande stråk



Kommande knutpunkter



Boxen

