



Göteborgs Stad
Trafikkontoret



Bostäder och verksamheter vid Celsiusgatan
Trafikförslag

Dnr: 1302/14
2017-02-03

Bostäder och verksamheter vid Celsiusgatan

Dnr: 1302/14

Medverkande:



Göteborgs Stad
Trafikkontoret

Beställare:

Trafikkontoret Göteborgs Stad
Box 2403
403 16 GÖTEBORG
Vxl 031-368 00 00

Kontaktperson:

Catharina Migell

Konsult:



ÅF Infrastructure
Grafiska vägen 2A
Box 1551
SE-401 51 Göteborg
010-505 00 00
info@afconsult.com

Uppdragsansvarig:

Åsa Nyqvist

Handläggare:

Adam Carlsson

Innehållsförteckning

1	Bakgrund och syfte	4
2	Förutsättningar	4
2.1	Projekt mål	4
2.2	Samhällspåverkande faktorer	5
2.2.1	Stadskaraktär	5
2.2.2	Trafiksystem.....	5
2.2.3	Trafikdata.....	8
2.2.4	Tillgänglighet och framkomlighet	8
2.2.5	Trafiksäkerhet	8
2.2.6	Trygghet.....	8
2.2.7	Miljö	9
2.3	Tekniska faktorer	9
2.3.1	Geoteknik.....	9
2.3.2	Kablar och ledningar samt belysning.....	9
2.3.3	Markfrågor.....	9
3	Beskrivning och analys av alternativ.....	11
4	Måluppfyllelse.....	12
5	Trafikförslag.....	13
6	Konsekvenser av trafikförslag.....	21
6.1	Samhällspåverkande faktorer	21
6.1.1	Stadskaraktär	21
6.1.2	Trafiksystem.....	21
6.1.3	Trafikdata.....	21
6.1.4	Tillgänglighet och framkomlighet	21
6.1.5	Trafiksäkerhet	22
6.1.6	Trygghet.....	22
6.1.7	Miljö	22
6.2	Tekniska faktorer	22
6.2.1	Geoteknik.....	22
6.2.2	Kablar och ledningar samt belysning.....	22
6.2.3	Markfrågor.....	23
7	Bilagor	23

1 Bakgrund och syfte

I Göteborg finns ett stort behov av nya bostäder. Detta är, tillsammans med de visioner som finns att utveckla staden kring älven, bakgrunden till detaljplanen *Eriksberg – Bostäder och verksamheter vid Celsiusgatan*. Detaljplanen syftar till att möjliggöra nya bostäder och verksamheter, men även att skydda kulturhistoriskt värdefulla byggnader. Planförslaget innebär nyproduktion av cirka 600 lägenheter och 1800 kvm lokaler samt en ny förskola med fyra avdelningar. Med den nya bebyggelsen stärks kopplingarna mellan Norra Älvstranden, den planerade bebyggelsen vid Säterigatan och befintliga områden i Lundby.

2 Förutsättningar

Planområdet ligger utmed Norra Älvstranden på Hisingen, några kilometer väster om centrala Göteborg, se Figur 1.



Figur 1. Översiktskarta med planområdet inringat (Bildkälla: Hitta.se)

2.1 Projekt mål

Målen med trafikförslaget är att:

- Skapa angöringsmöjligheter för renhållningsfordon, leveransfordon, färdtjänst, räddningstjänst samt för bilar till parkeringshus till samtliga byggnader
- Skapa allmänna gångstråk genom planområdet
- Säkerställa erforderliga sektionsbredder på gatorna
- Säkerställa god trafiksäkerhet

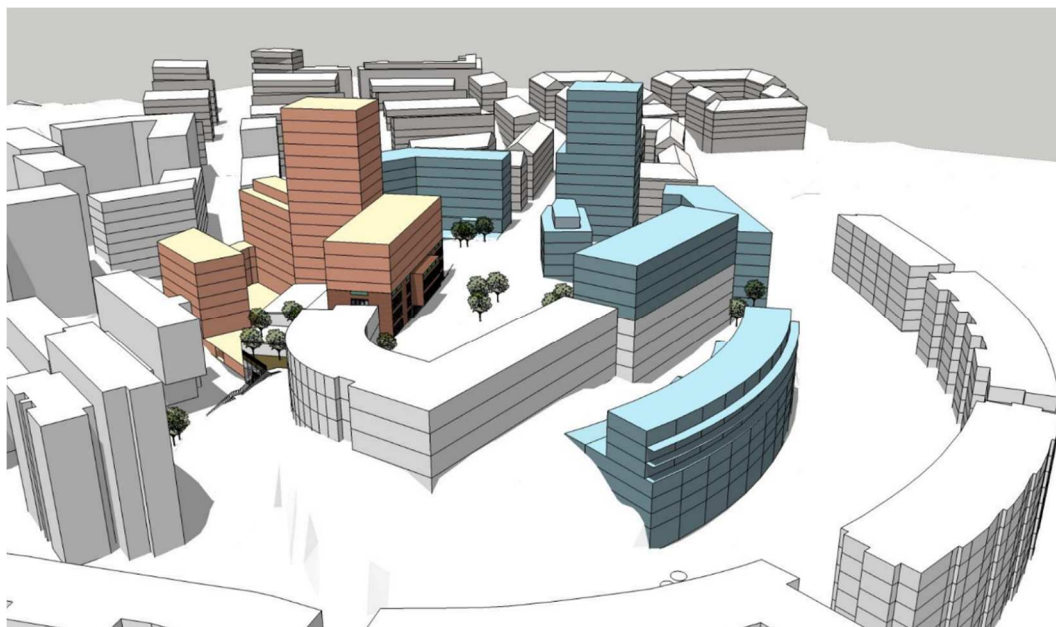
Ovanstående ska göras utan att omöjliggöra en framtida utbyggnad av spårväg på Östra Eriksbergsgatan. Vidare ska kopplingen Bratteråsbacken – Östra Eriksbergsgatan även fortsättningsvis vara stängd för motortrafik. Av

framkomlighetsskäl får bussgatan på Östra Eriksbergsgatan korsas i maximalt tre punkter utmed planområdet och den södra av de två befintliga korsningspunkterna (till bl.a. Friskis och Svettis) behöver vara kvar.

2.2 Samhällspåverkande faktorer

2.2.1 Stadskarakter

Området kring planen har exploaterats etappvis under de senaste åren, detta innebär att större delen av den bebyggelse som finns idag är relativt ny. En övervägande del av bebyggelsen utgörs av flerbostadshus i 5-7 våningar men det finns även ett mindre antal verksamhetslokaler. Planområdet är centrerat på en höjd och breder ut sig ner på slänterna från denna höjd, se Figur 2. Höjdskillnaderna i området är därför mycket stora, med plushöjder som varierar i spannet 3-22 meter.



Figur 2. Översiktsskiss med möjliga nya byggnadsvolymer färgade (Bildkälla: Göteborgs stad)

I berget under den planerade bebyggelsen finns ett bergrum som inte längre är i bruk och dess tidigare användning är okänd. Inom planområdet finns även en del befintlig bebyggelse som också framgår av Figur 2 (vita byggnader). Relativt stora ytor utgörs idag av parkering. I området finns också grönområden och gångstråk som delvis ska bevaras.

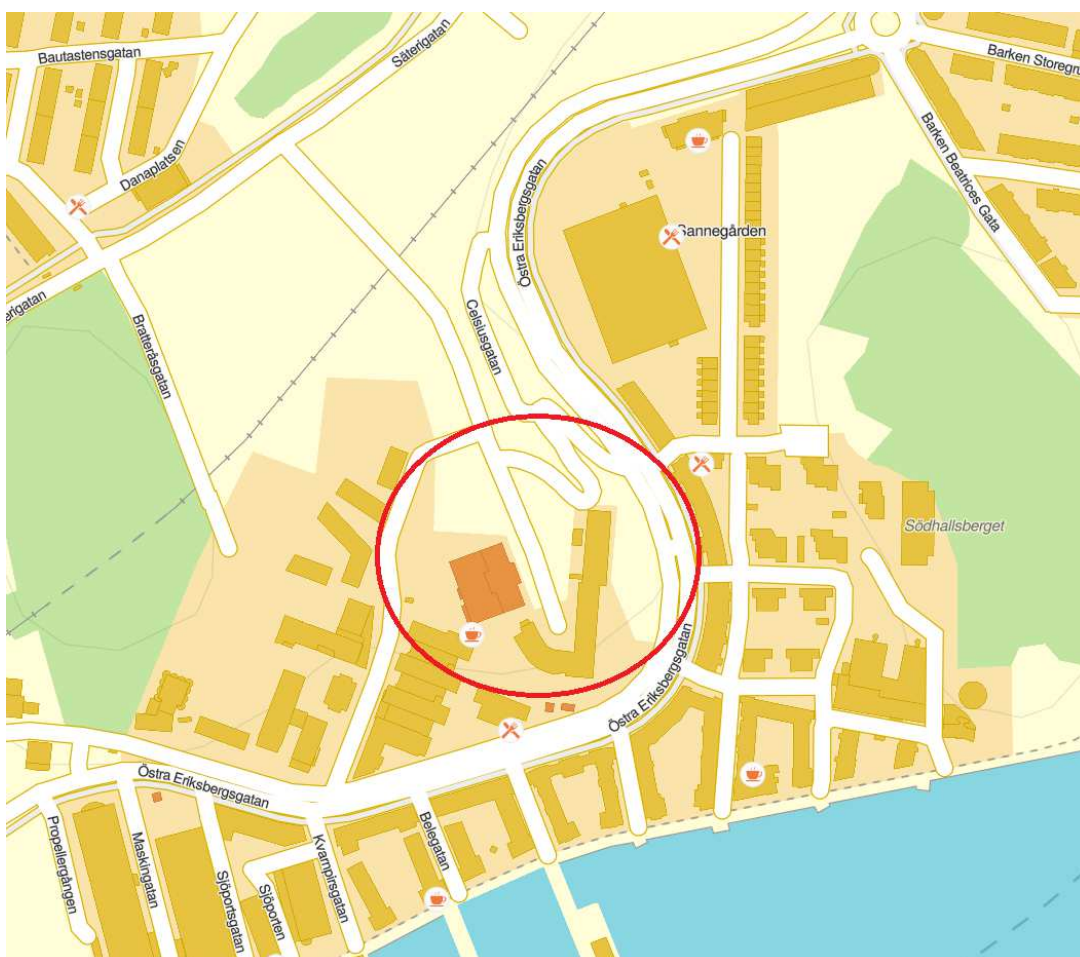
2.2.2 Trafiksystem

Celsiusgatan är en lokalgata som kommer in i planområdet norrifrån och avslutas i söder med en vändplats längst upp på höjden utanför Eriksbergskontoret/Donnergymnasiet (se Figur 3). Trafikmatningen av gatan sker norrifrån via Säterigatan som ligger ca 200 meter norr om planområdet. Strax söder om Säterigatan korsas Celsiusgatan av hamnbanan som under perioden 2019-2023 kommer att byggas om till dubbelspår i tunnel. Till följd av detta kommer området exploateras enligt den nya detaljplanen *Lundby – Järnvägstunnel möjliggör bostäder vid Säterigatan* som i norr angränsar till Celsiusgatans detaljplan. Vid utbyggnad av Säterigatans detaljplan kompletteras Säterigatan med ett

vänstersvängfält vid korsningen med Celsiusgatan för att säkerställa god framkomlighet för busstrafiken på Säterigatan.

I samband med vändplatsen i Celsiusgatans södra ände finns ett mindre antal parkeringsplatser, i övrigt råder parkeringsförbud söder om anslutningen till Bratteråsbacken. På gatans västra sida löper en trottoar. Från Celsiusgatan finns en infart till en avgiftsbelagd parkering på gatans västra sida, samt en koppling österut som via en parkering ansluter till Östra Eriksbergsgatan norr om planområdet. Denna gata används också för angöring till en befintlig byggnad öster om Celsiusgatan samt utgör en del av ett gångstråk i öst-västlig riktning som korsar Celsiusgatan.

Planområdet avgränsas i öst och syd av Östra Eriksbergsgatan samt av Bratteråsbacken väst.



Figur 3 Karta med ungefärligt planområdet (Bildkälla: Eniro.se)

Östra Eriksbergsgatan är huvudgatan genom stadsdelen; på västra resp. norra sidan av gatan finns en avskild bussgata med körfält i båda riktningar. Bussgatan korsas i dagsläget i två punkter av infarter som regleras med ljussignal. En av korsningspunkter är en infart till en parkering som kommer att rivas vid utbyggnad av planen. Den andra korsningspunkten (Figur 4) leder till en

kvartersgata (gemensamhetsanläggning) med anföringsmöjligheter till ett parkeringshus samt till Friskis och Svettis.

I norrgående riktning på Östra Eriksbergsgatan finns parkeringsfickor för korttidsparkering (30 min) utmed hela sträckan som angränsar till planområdet. Söder resp. öster om gatan finns även separerad gång- och cykelbana.



Figur 4. Östra Eriksbergsgatan vid den signalreglerade infarten till gemensamhetsanläggningen (Foto: Julia Emqvist, Trafikkontoret)

Bratteråsbacken är en nybyggd lokalgata som kopplar samman den nya bebyggelsen längs gatan med Celsiusgatan. Gatans lutning uppgår bitvis till 8-9 % och längs den östra sidan finns en 2 meter bred plattsatt gångbana. Parkering tillåts i 10 minuter på hela gatan. Längst i söder avslutas gatan i en vändplats för motortrafik samt en gång- och cykelbana som ansluter till Östra Eriksbergsgatan.

Det finns i dagsläget ingen direkt koppling för motortrafik mellan Östra Eriksbergsgatan och Bratteråsbacken eftersom trafikkontorets utredningar visar att det skulle störa framkomligheten på bussgatan. Detta medför att Bratteråsbacken endast trafikmatas norrifrån, från Säterigatan via Celsiusgatan.

Samtliga gator i området omfattas av en hastighetsbegränsning på 40 km/h som trädde i kraft i december 2015.

Området har goda kopplingar med kollektivtrafik från Östra Eriksbergsgatan och det finns en hållplats i direkt anslutning till planområdet. Hållplatsen trafikeras av stombuss 16 med avgångar var femte minut under morgon- och eftermiddagstimmar. Samma busslinje trafikerar även Säterigatan, där närmsta hållplatsen är Danaplatsen, ca 300 meter nordväst om planområdet.

2.2.3 Trafikdata

Trafikmängden (ÅMVD) på Östra Eriksbergsgatan uppmättes år 2011 till 3 900 fordon norr om Sörhallstorget och 3 300 fordon söder om Sörhallstorget. Trafiken under maxtimmen uppmättes vid samma tid till 370 resp. 300 fordon/timme.

Trafikmätningar saknas på både Bratteråsbacken och Celsiusgatan.

2.2.4 Tillgänglighet och framkomlighet

Området är relativt svårtillgängligt på grund av de stora höjdskillnaderna; det finns många barriärer i form av bergsskärningar och branta slänter. Detta gör att finns begränsade möjligheter att bygga gator och annan infrastruktur. Även Östra Eriksbergsgatan utgör en barriär, främst för motortrafik, då det finns mycket begränsade möjligheter att ansluta till denna norrifrån eftersom det skulle störa kollektivtrafikens framkomlighet. Detta gör att planområdet i princip bara kan nås med motortrafik norrifrån via Säterigatan.

En effekt av höjdskillnaderna är att människor med funktionshinder har svårt att ta sig fram på många platser – gångstråken utgörs till stora delar av trappor eller backar. Planområdet är av samma anledning inte heller lättillgängligt för cyklister annat än norrifrån, där höjdskillnaderna inte är lika påtagliga. Därför är kopplingen till Säterigatan den mest naturliga och tillgängliga entrén till planområdet för samtliga trafikslag.

Framkomligheten för bussarna som trafikerar Östra Eriksbergsgatan bedöms idag som god utan några större korsningspunkter eller andra hinder. Det är en förutsättning för planen att denna framkomlighet inte försämras nämnvärt.

2.2.5 Trafiksäkerhet

Enligt transportstyrelsens olycksdatabas STRADA har det mellan 2006-01-01 och 2015-12-31 inträffat 12 olyckor i, eller i direkt koppling till, planområdet. 7 av olyckorna klassificeras som lindriga och 5 som måttliga. Inga allvarliga olyckor eller dödsolyckor har inträffat i området under tidsperioden. Följande typer av olyckor har inträffat:

- 4 fallolyckor hos fotgängare
- 2 singelolyckor hos cyklister
- 1 olycka genom kollision mellan buss och fotgängare
- 2 olyckor genom kollision mellan cyklist och personbil
- 1 olycka genom kollision mellan mopedist och personbil
- 1 olycka genom kollision mellan buss och personbil
- 1 olycka genom att en stående passagerare föll i samband med att bussen bromsade

En klar majoritet av olyckorna har inträffat på Östra Eriksbergsgatan.

2.2.6 Trygghet

Celsiusgatan är idag belyst med låga belysningsstolpar och är omgiven av mycket grönska; detta i kombination med brist på människor i rörelse kan göra att gatan upplevs som öde och otrygg, speciellt under dygnets mörka timmar. Detta gäller

för stora delar av planområdet som det ser ut idag – det finns många insynsskyddade platser som kan upplevas som mörka och otrygga och detta förstärks av höjdskillnaderna på platsen. Sträckan längs Östra Eriksbergsgatan bedöms som bättre ur ett trygghetsperspektiv eftersom den mänskliga närvaron är högre här; bebyggelsen är tätare och trafikmängderna är större både för motortrafik och GC-trafik.

2.2.7 Miljö

Inga miljötekniska utredningar har genomförts i samband med trafikförslaget.

2.3 Tekniska faktorer

2.3.1 Geoteknik

Inga geotekniska utredningar har genomförts i samband med trafikförslaget.

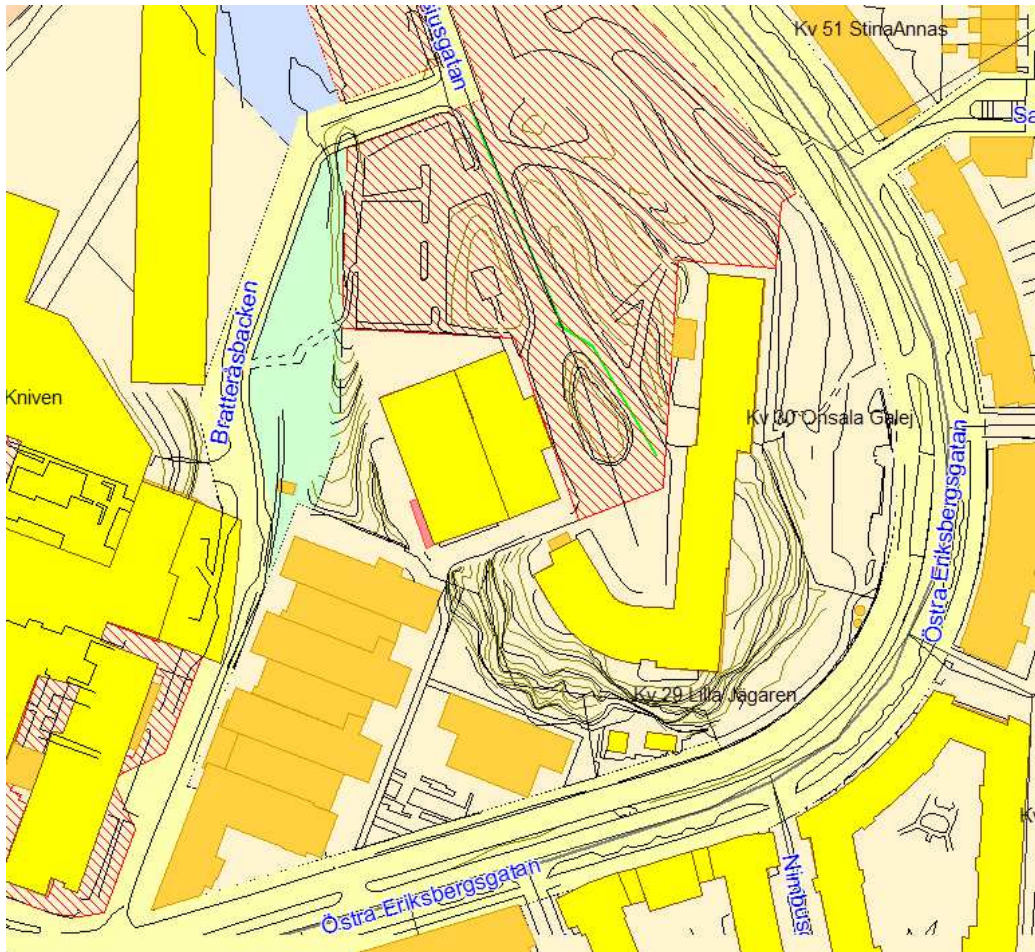
2.3.2 Kablar och ledningar samt belysning

Göteborgs stad, Göteborg Energi och Skanova äger ledningar i planområdet. Enligt Ledningskollen finns inga ledningar i Celsiusgatan utan dessa ligger främst i Östra Eriksbergsgatan och Bratteråsbacken. Placering samt ledningstyper framgår av ledningskartan, som bifogas digitalt.

2.3.3 Markfrågor

Planområdet är 2,4 hektar stort och omfattar sex befintliga fastigheter. I dagsläget finns ingen detaljplan för området.

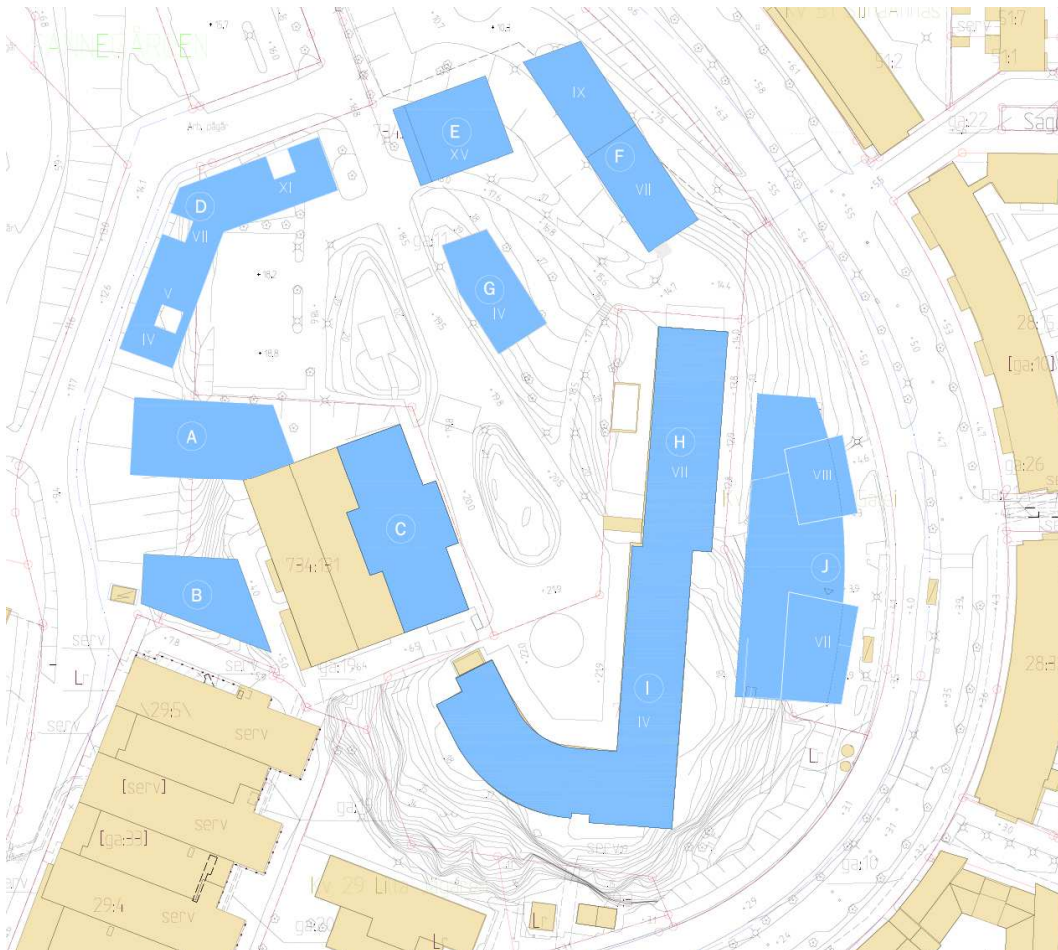
Bratteråsbacken och Östra Eriksbergsgatan ägs av Trafiknämnden medan Celsiusgatan samt de befintliga parkeringarna är en gemensamhetsanläggning. Park och naturnämnden äger en fastighet öster om Bratteråsbacken och resten av marken är privatägd. Översiktliga ägandeförhållanden framgår av förvaltningskartan i Figur 5.



Figur 5. Förvaltningskarta. ljusgult = trafiknämnden, grönt = park och naturnämnden, röd skraffering = gemensamhetsanläggning

3 Beskrivning och analys av alternativ

Utöver nollalternativet har ett trafikförslag tagits fram. Under detaljplanearbetet har stor vikt lagts på att säkra allmänna gångstråk samt skapa angöringsmöjligheter till den planerade bebyggelsen. Flera olika alternativ för angöring har studerats till hus J och F, från Östra Eriksbergsgatan, och till hus B, från Bratteråsbacken.



Figur 6. Planerad exploatering, hus C, I och H är befintliga men kommer att byggas på

Eftersom antalet möjliga infarter från Östra Eriksbergsgatan är begränsade behöver dessa placeras strategiskt för att tillfredsställa de krav och behov som exploateringen medför. Detta innefattar bland annat att skapa angöringsmöjligheter till parkeringshus och entréer (inom 25 meter) samt för leveranstransporter, renhållningsfordon och räddningstjänst. Olika placeringar av infarter har diskuterats och skissats på. Bland annat har ett alternativ studerats där en infart placeras vid den norra delen av hus F. Detta alternativ slopades på grund av platsbrist, dåliga siktförhållanden samt att hus J behöver angöringsmöjligheter både norrifrån och söderifrån på grund av en planerad livsmedelsbutik. För hus F har även angöring från Celsiusgatan studerats, vilket slopades på grund av platsbegränsningar och stora höjdskillnader.

En separat utredning (daterad 2016-05-23) har genomförts för att lösa angöringen till parkeringshuset i hus B, se bilaga 5 – Angöring till hus B. Initialt förutsattes all angöring ske från Bratteråsbacken för att inte störa kollektivtrafiken på Östra

Eriksbergsgatan, samtidigt som det befintliga parkeringshusets koppling till Östra Eriksbergsgatan skulle upprätthållas. Förutsättningarna har ändrats sedan utredningen gjordes vilket möjliggjorde en enklare lösning som framgår av ritning samt avsnitt 5 – Trafikförslag. De förutsättningar som ändrades var:

- Trafiken till parkeringshuset tillåts använda befintlig infart från Östra Eriksbergsgatan.
- Angöringsgatan behöver ej vara allmän, endast gångstråket görs allmänt.

4 Måluppfyllelse

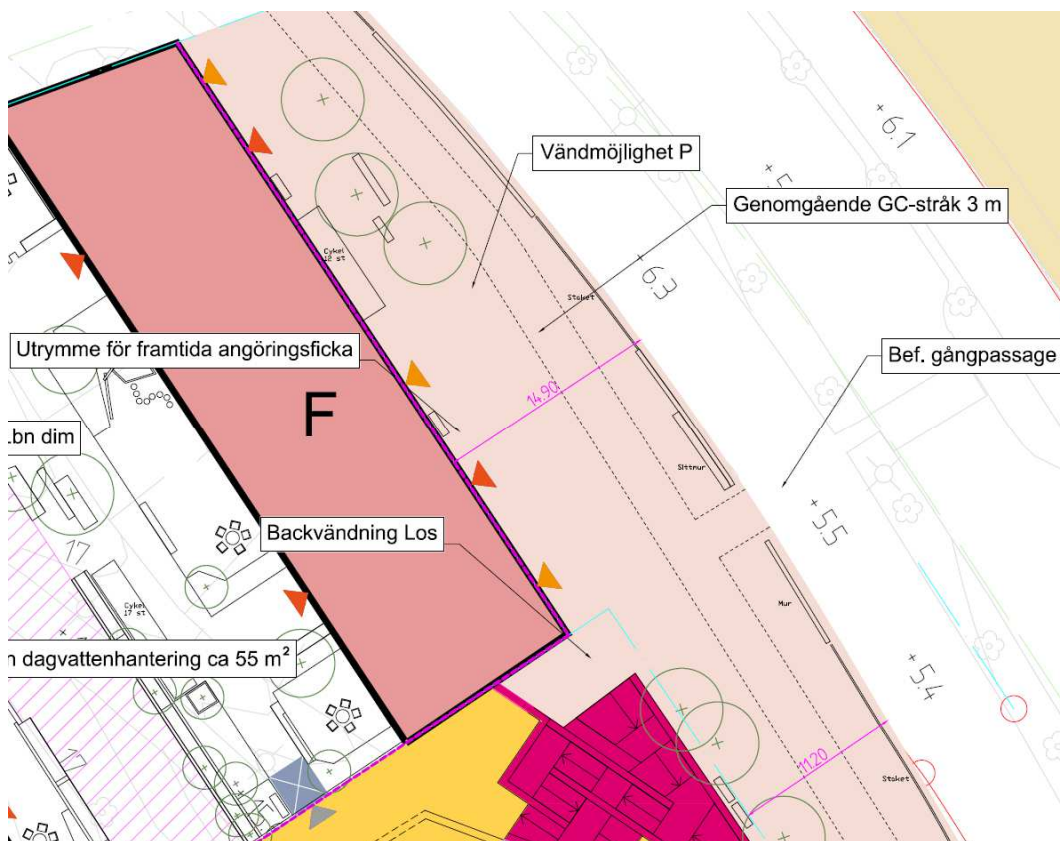
Trafikförslaget uppfyller, till skillnad från nollalternativet, samtliga mål och kriterier som specificerades i 2.1 – Projekt mål. Detta innebär att trafikförslaget möjliggör den planerade bebyggelsen genom att skapa angöringsmöjligheter för nödvändiga fordon. I trafikförslaget säkerställs även allmänna gångstråk som gör området tillgängligt för fotgängare. Det skapar god framkomlighet och trafiksäkerhet för samtliga trafikslag utan att omöjliggöra en framtida spårväg, eller störa befintlig kollektivtrafik, på Östra Eriksbergsgatan.

5 Trafikförslag

Östra Eriksbergsgatan

Eftersom det finns planer för utbyggnad av spårväg på Östra Eriksbergsgatan behöver angöringsmöjligheter säkerställas både för befintlig sektion (skede 1) och för en framtida spårsektion (skede 2). En grov skiss har tagits fram för sektionen för att bestämma bredden på spårreservatet, skissen redovisas i Bilaga 6 – Framtida spårsektion. I denna sektionsbredd tas även höjd för GC-passager, hållplatslägen samt angöringsfickor utmed den nya bebyggelsen. Spårreservatet gör att fastighetsgränsen behöver läggas ca 9-15 meter ifrån befintlig bussgata.

Skede 1 – Befintlig sektion



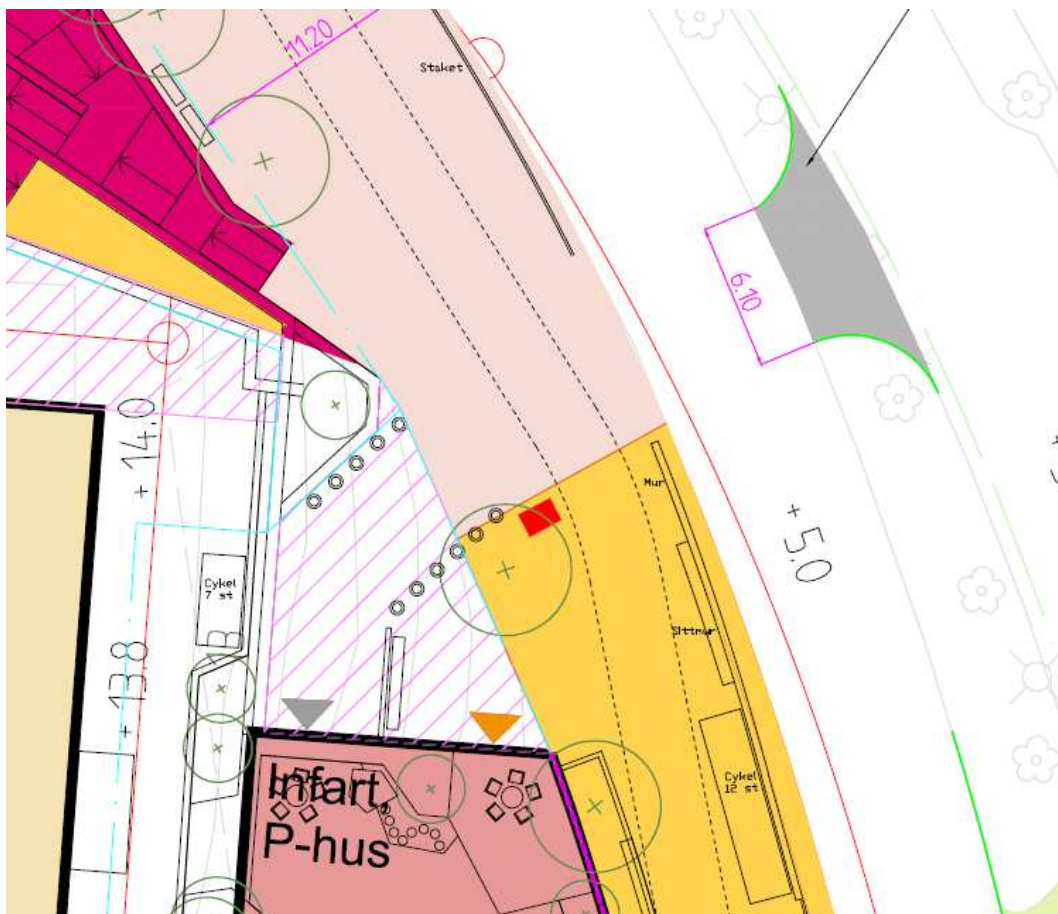
Figur 7 Lågfartsgata utanför hus F

Ytan mellan bussgatan och den nya bebyggelsen (se Figur 7) utnyttjas i skede 1 för att tillgodose kraven på angöring till de nya bostäderna och verksamheterna i hus F och J. Detta görs genom en ny lågfartsgata som utformas för låga trafikmängder och låga hastigheter; utrymmet delas även med GC-trafikanter. Gatan föreslås vara belagd med marksten och möbleras med träd, bänkar, cykelställ etc. enligt gestaltungsförslag från Radar. En utgångspunkt i gestaltningen av ytan har varit att möjliggöra, men inte inbjuda till, motortrafik.

Gestaltungsförslaget inkluderar även en fysisk avgränsning mellan lokalgatan och bussgatan i form av stenmur och skyddsräcke som sätts växelvis för att skapa en säker trafikmiljö för oskyddade trafikanter. Reglering av lågfartsgatan bör utredas i projekteringskedet.

Nya lägen för infarter från Östra Eriksbergsgatan föreslås vara direkt norr respektive direkt söder om hus J (se ritning 1301/14-0001). Eftersom infarterna korsar bussgatan krävs signalreglering av dessa.

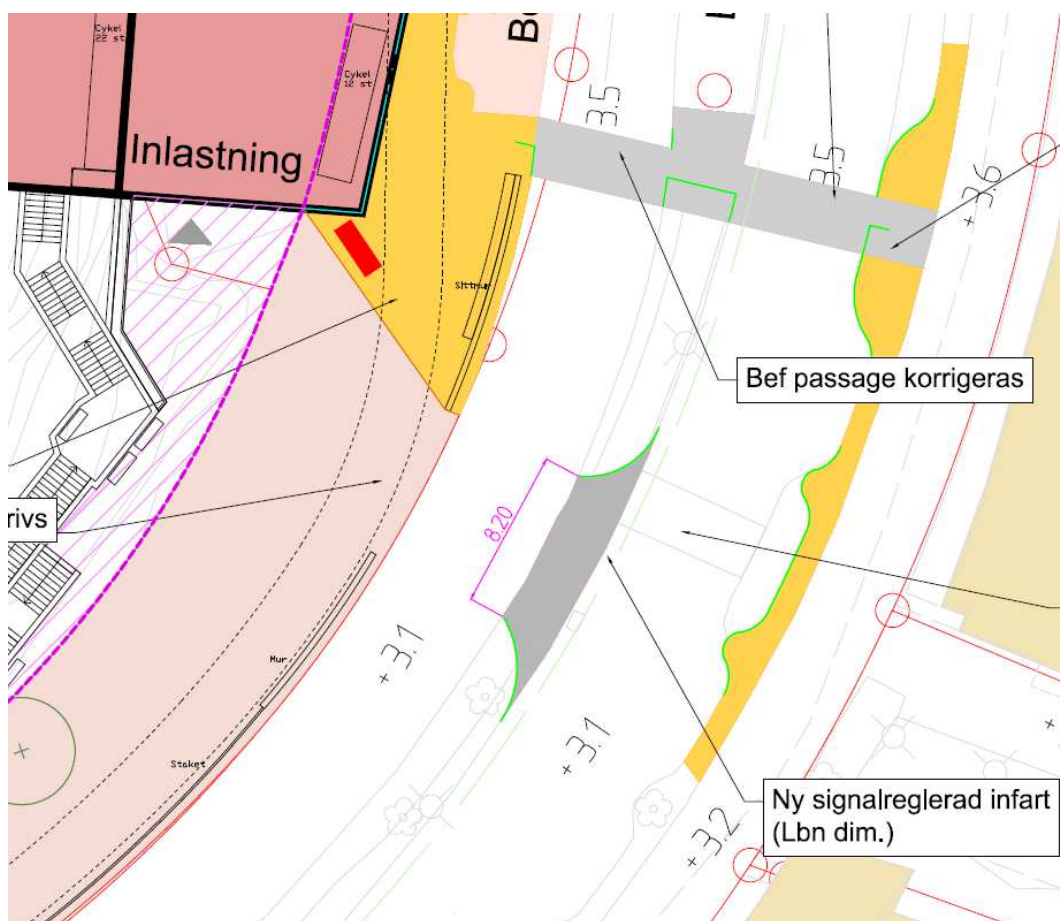
Infarternas lägen har tagits fram i samråd med arkitekten (Radar). Den norra infarten (Figur 8) möjliggör angöring till det föreslagna parkeringshuset i hus J samt till entréerna på östra sidan av hus F (via lågfartsgatan). Dimensionerande fordon är räddningsfordon (Lu) samt renhållningsfordon (Los). Sophämtning planeras ske från västra fasaden för hus F, via Celsiusgatan. All angöring till hus J förutsätts kunna lösas från norra resp. södra fasaden samt via parkeringshuset.



Figur 8 Ny infart till lågfartsgata och parkering i hus J

Den södra infarten (Figur 9) är avsedd för varuleveranser till den livsmedelsbutik som planeras i bottenplan på hus J, dimensionerande fordon till denna är normallastbil (Lbn, 12m).

En gångpassage behöver tas bort eftersom den hamnar i konflikt med den södra infarten till hus J. Denna återskapas dock ett tiotal meter norr om den befintliga, vilket också medför åtgärder på parkeringsfickorna på gatan. Den nya gångpassagen tillgänglighetsanpassas enligt teknisk handbok.



Figur 9 Ny infart till livsmedelsaffärens lastintag

Skede 2 – Framtida spårvägssektion

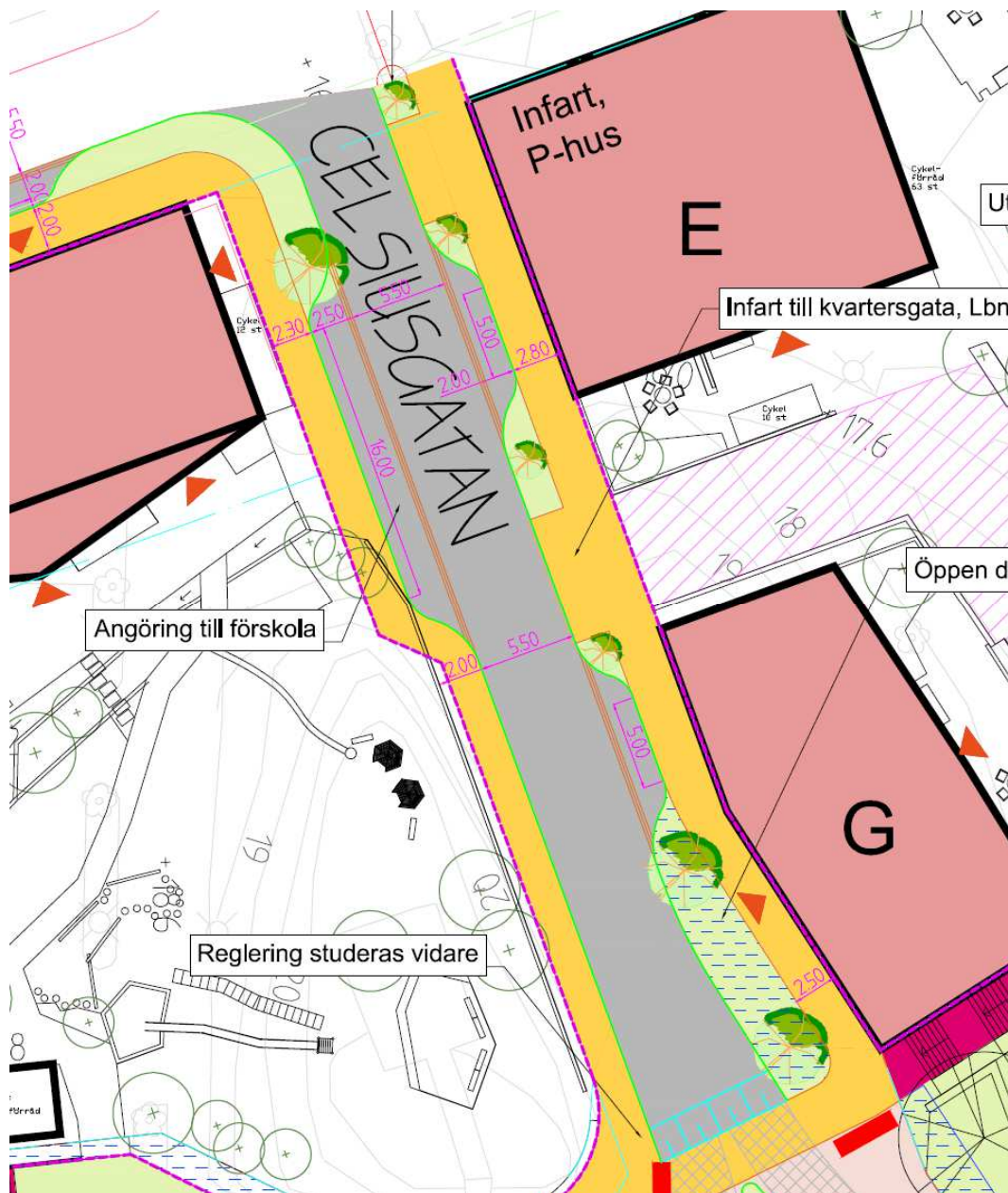
Det framtida skedet kommer att kräva infarter i samma lägen som i skede 1, dessa kommer dock i skede 2 bara vara tillgängliga norrifrån för att undvika korsningar med spårtrafiken. Eftersom lågfartsgatan kommer att tas bort i samband med utbyggnaden krävs en ny lösning för att tillgängliggöra entréerna utmed den östra fasaden på hus F. Detta görs genom angöringsfickor utmed Östra Eriksbergsgatan, utrymme för fickor har säkerställts vid placering av byggnaderna (se Bilaga 6 – framtida spårvägssektion).

Celsiusgatan och Celsiusplatsen

Celsiusgatan föreslås ha en 5,5 meter bred körbana samt minst 2 meter breda plattsatta gångbanor på båda sidorna av gatan, se Figur 10. Längs gatan föreslås även angöringsfickor för att skapa tillgänglighet till de nya byggnaderna.

Angöringsfickan på gatans västra sida är främst avsedd för renhållningsfordon, varuleveranser samt hämtning/lämning av barn till förskolan i hus D.

Angöringsfickorna på östra sidan av gatan tillgängliggör entréerna till hus E och G. Tidsreglering av samtliga fickor bör utredas i projekteringen.



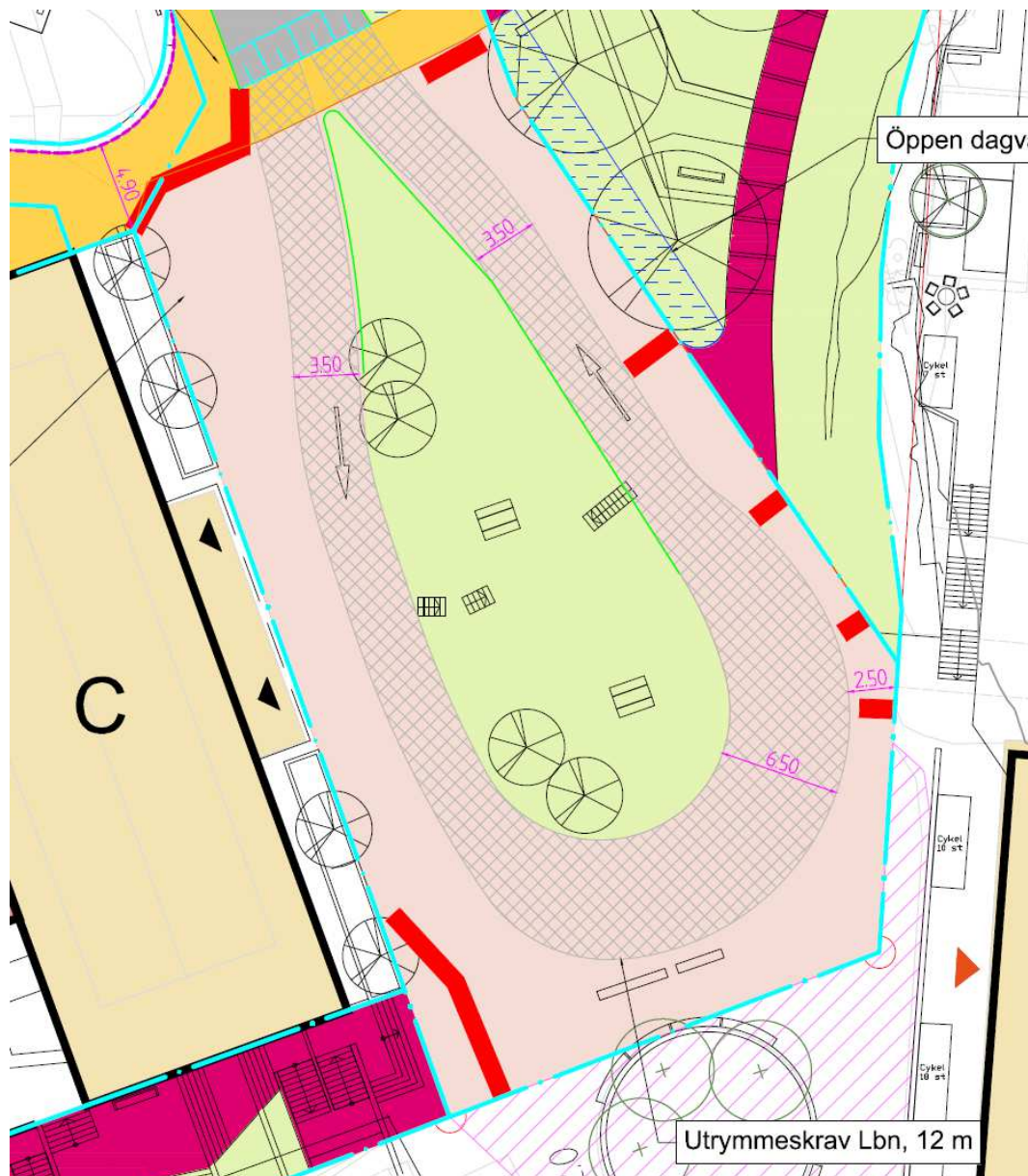
Figur 10 Celsiusgatan

Strax intill korsningen med Bratteråsbacken placeras infarten till ett parkeringsgarage som planeras under hus E och F. Gångbanan förbi infarten görs genomgående, men med sänkt eller fasad kantsten, för att skapa en tydlig utformning där gående prioriteras.

Sophämtning från hus E, F, G och H förutsätts ske via kvartersgatan mellan husen. Kvartersgatan kan även komma att utnyttjas av större fordon vid enstaka tillfällen och är därför dimensionerad för normallastbil (Lbn, 12 m).

Sju nya träd föreslås i de refugytor som skapas på gatan; fyra av dessa träd ligger i direkt anslutning till infarter och behöver därför vara uppstammade för att inte skymma sikten. Refugerna görs gröna och vissa av dem planeras fungera som öppna dagvattenlösningar; detta utreds vidare i projekteringen.

Celsiusplatsen (Figur 11) utformas som en platsbildning där trafikslagen samsas om samma yta. Platsen beläggs med marksten och möbleras enligt gestaltningsförslag från Mareld. Angöring till hus A för t.ex. sopbil och färdtjänst förutsätts ske från Celsiusplatsen, vid nordöstra hörnet av hus C. eftersom möjligheterna att lösa detta från Bratteråsbacken är begränsade.



Figur 11 Celsiusplatsen

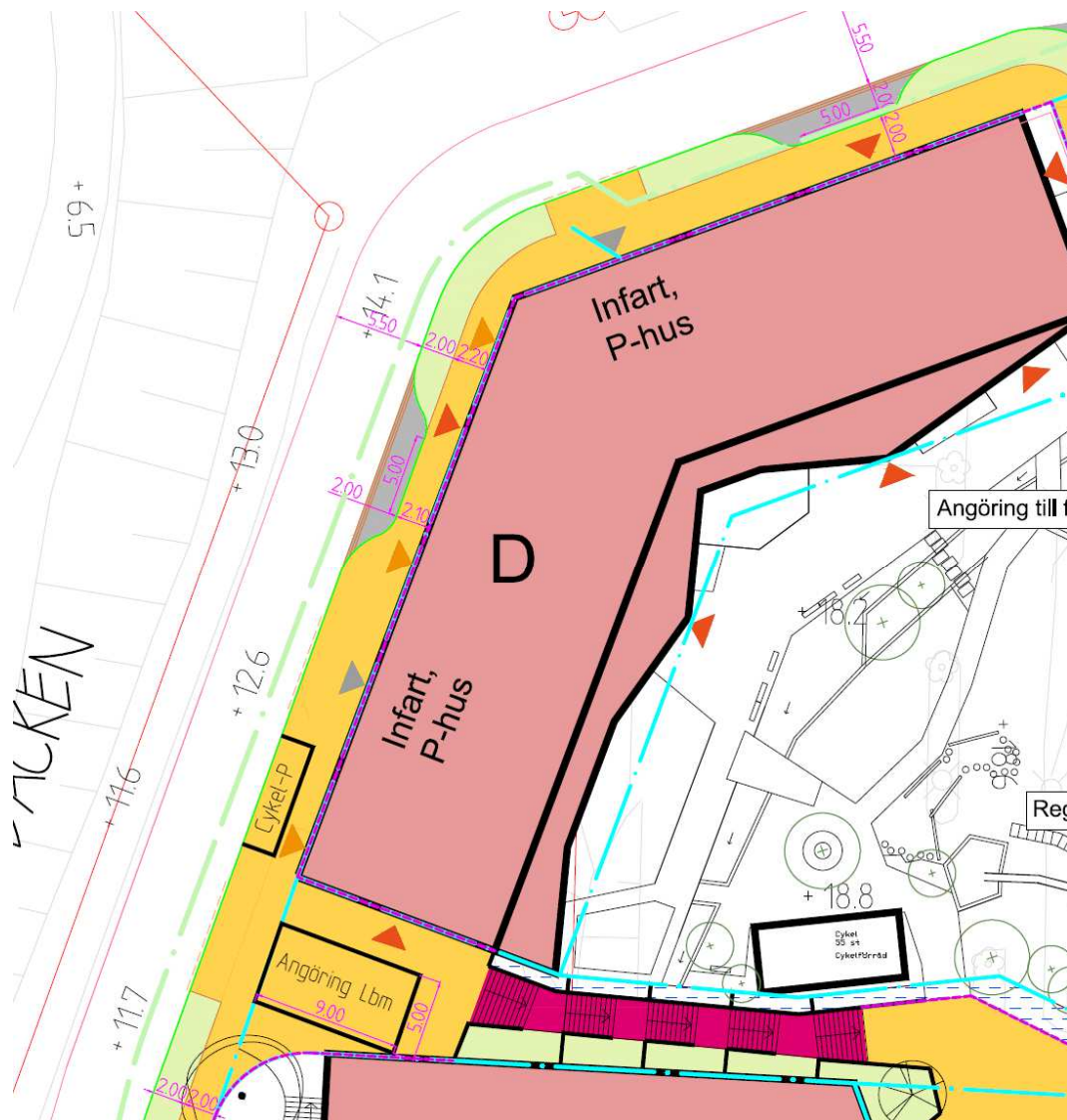
Motorfordon bör, likt idag, köra motsols runt den befintliga grönytan i mitten av platsen. Grönytan förlängs något norrut för att tydliggöra denna körriktning samt förhindra att ytan används som vändplats. Detta är viktigt eftersom platsen korsas av ett gångstråk i samma punkt. Reglering av Celsiusplatsen samt behov av eventuell korttidsparkering bör utredas vidare. Om korttidsparkering ska tillåtas på platsen bör fysiska hinder placeras ut enligt ritning (schematiskt, se röda streck) för att förhindra att parkerade fordon blockerar gångstråken. Generellt visar markeringarna för fysiska hinder platser som är identifierade som konfliktpunkter mellan oskyddade trafikanter och motortrafik på lågfartsgatorna,

där trafikslagen delar på utrymmet. Dessa platser bör tydliggöras och säkras upp genom möblering för att säkerställa trafiksäkerhet och framkomlighet för oskyddade trafikanter.

Bratteråsbacken

Den befintliga gångbanan längs Bratteråsbackens östra sida flyttas 2 meter österut för att ge utrymme åt angöringsfickor, grönytor och cykelparkering. Två angöringsfickor föreslås i anslutning till hus D för att tillgängliggöra entréerna till bostäderna och den framtida förskolan. Ytterligare en ficka läggs vid hus B, denna är främst avsedd för sophämtning. Fickorna bör utformas i enlighet med Säterigatans detaljplan avseende materialval etc.

Det finns två infarter till parkeringshuset som planeras ligga i hus D, en via den norra fasaden och en via den västra, se Figur 12. Inget siktskymmande får placeras i refugytorna i anslutning till dessa. Även dessa infarter utformas med genomgående gångbana samt sänkt eller fasad kantsten.



Figur 12 Angöring till hus D från Bratteråsbacken

Det finns en önskan från bl. a. Stadsbyggnadskontoret att plantera träd i de grönytor som anläggs utmed gatan. Detta skulle dock kräva flytt av det ledningsstråk som ligger längs östra sidan av gatan, vilket hade medfört stora kostnader.

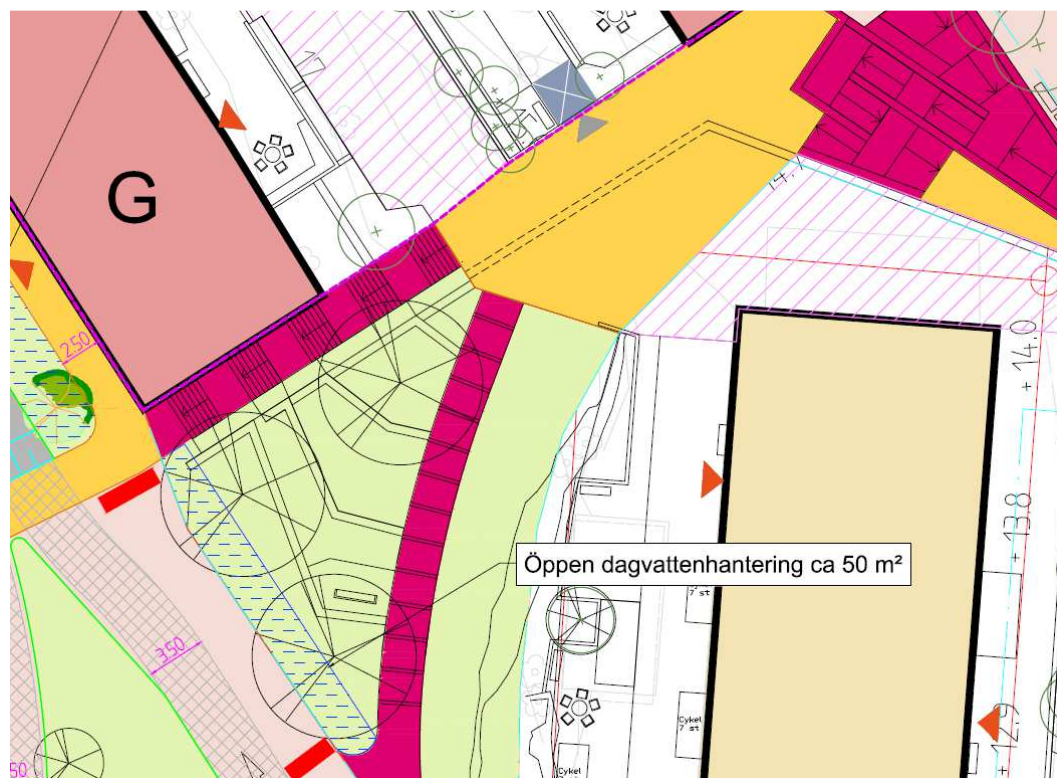
Trappan som idag går mellan Bratteråsbacken och den befintliga parkeringen rivs och ersätts av ett nytt trappstråk mellan hus A och hus D (benämnd "västra trappan" nedan). Där trappan startar i väst planeras en angöringsyta som är avsedd för leveranser till verksamhetslokalen som planeras i hus A. Angöringsytan är dimensionerad för minibuss (Lbm).

Östra och västra trappstråket

För att tillgängliggöra planområdet för gångtrafikanter skapas allmänna trappstråk mellan Bratteråsbacken och Östra Eriksbergsgatan via Celsiusplatsen.

Trappstråken utformas enligt förslag från Mareld. Längs västra trappan samt i grönytan vid östra trappstråket planeras öppen dagvattenhantering, detta utreds vidare i projekteringen.

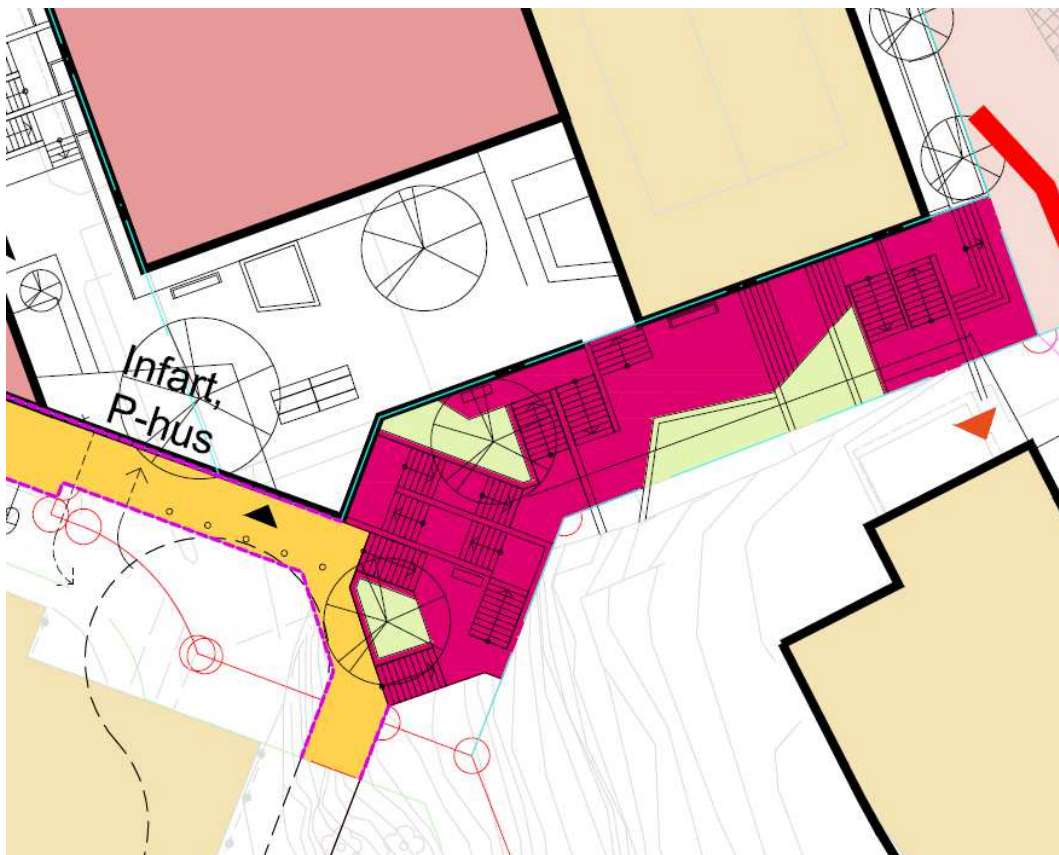
Östra trappstråket utgörs av två trappor från Celsiusplatsen som båda landar i en platsbildning mellan hus H och hus F (Figur 13). Mellan de två trapporna anläggs en terrasserad grönyta som delvis planeras att utnyttjas för öppen dagvattenhantering. Platsbildningen kopplas samman med Östra Eriksbergsgatan via ytterligare en trappa. I samband med denna trappa planeras även en hiss för att skapa en bättre tillgänglighetsanpassning för människor med funktionshinder. Trafikkontoret har sagt nej till att äga en sådan hiss av driftskäl och exploitören utreder därför alternativa lösningar på kvartersmark.



Figur 13 Östra trappstråket, mellan Celsiusplatsen och Östra Eriksbergsgatan

Södra trappstråket och gångstråket/kvartersgatan söder om hus B

Ytterligare ett allmänt gångstråk skapas från Bratteråsbacken, via en trappa, till Celsiusplatsen söder om hus B och C (se Figur 14). Detta stråk omfattas även av den separata utredningen som gjordes för ytan söder om hus B, (se bilaga 5 – Angöring till hus B). Den slutliga lösningen blev att ett minst tre meter brett allmänt gångstråk säkras i planen, men att körbanan även fortsättningsvis hamnar på privat mark. Angöring till parkeringshuset samt befintlig verksamhet i hus C sker från Östra Eriksbergsgatan enligt arkitektens förslag (se ritning). Kvartersgatan kopplas inte samman med Bratteråsbacken, eftersom man då öppnar en möjlig länk för genomfartstrafik mellan Östra Eriksbergsgatan och Bratteråsbacken.



Figur 14 Södra trappstråket, mellan Celsiusplatsen och Kvartersgatan söder om hus B

6 Konsekvenser av trafikförslag

6.1 Samhällspåverkande faktorer

6.1.1 Stadskaraktär

Trafikförslaget möjliggör den planerade bebyggelsen vilket i sin tur bidrar till att områdets karaktär förändras. Vid en framtida exploatering får området en mer stadsmässig karaktär då dagens parkeringar och grönytor byts ut mot relativt tät bostadsbebyggelse tillsammans med verksamhetslokaler och parker. Det skapar också en starkare koppling mellan Norra Älvstranden och den planerade bebyggelsen norr om planområdet.

6.1.2 Trafiksystem

Förslaget omfattar främst lokalgatorna kring den nya bebyggelsen och väntas därför inte ha någon större inverkan på trafiksystemet i stort. Exploateringen kommer dock bidra till en ökad belastning på Säterigatan, vilket hanteras genom ett nytt vänstersvängfält i Säterigatans detaljplan.

En befintlig signalreglerad infart från östra Eriksbergsgatan flyttas samtidigt som ytterligare en läggs till. Dessa infarter kan dock bara användas för angöring till de nya byggnaderna – de möjliggör ingen genomfartstrafik eller ändrade trafikströmmar.

Något som däremot skulle medföra förändrade trafikströmmar vore om Bratteråsbacken kopplas samman med Östra Eriksbergsgatan, vilket kan bli aktuellt då hamnbanan byggs om. Planområdet kommer då även kunna nå söderifrån för motortrafik. Konsekvenser för kollektivtrafikens framkomlighet bör utredas vid ett sådant scenario.

Exploateringen tar ett relativt stort antal allmänna parkeringsplatser i anspråk. En del av dessa ersätts genom de parkeringshus som planeras, men totalt sett väntas tillgängligheten till parkering minska. Möjliga konsekvenser av detta är att människor letar alternativa parkeringsmöjligheter eller väljer andra transportmedel.

6.1.3 Trafikdata

Den nya bebyggelsen kommer sannolikt att generera viss trafik men i övrigt väntas inte trafikförslaget medföra några större förändringar på de befintliga trafikflödena.

6.1.4 Tillgänglighet och framkomlighet

De nya trappstråken gör att den nya bebyggelsen blir mer tillgänglig för fotgängare. Tillgängligheten för människor med funktionsnedsättning är dock fortsättningsvis låg till följd av de stora nivåskillnaderna.

Ett nytt GC-stråk skapas ut med Östra Eriksbergsgatans västra sida där minst 3 meters fri bredd säkerställs på lågfartsgatan. Det nya stråket är viktigt för att för att skapa tillgänglighet till den nya bebyggelsen. Bitvis behöver GC-trafikanterna här dela utrymmet med motortrafik; detta bedöms dock inte påverka framkomligheten för GC-trafikanterna nämnvärt då mängden motortrafik antas vara mycket liten.

De nya byggnadernas entréer har genom trafikförslaget gjorts tillgänglig för leveransfordon, räddningstjänst, renhållningsfordon, färdtjänst etc.

Dimensionerande fordon för respektive plats framgår av ritning 1302/14-0001. I trafikförslaget säkerställs även angringsmöjligheter till de parkeringshus som planeras i de nya byggnaderna.

Framkomligheten för motortrafiken på Östra Eriksbergsgatan kommer sannolikt påverkas något av att ytterligare en signalreglerad infart tillförs. Effekten av denna bedöms vara liten på grund av de väntat låga trafikmängderna på infarten.

6.1.5 Trafiksäkerhet

Trafikförslaget medför att sikten i korsningar och vid infarter uppfyller de krav som ställs i Teknisk Handbok. Den nya södra infarten till hus J medför att väderskyddet på busshållplatsen i södergående riktning behöver flyttas något för att uppfylla siktkraven.

Fotgängare prioriteras på de platser där motortrafiken korsar gångstråken, till exempel vid infarter. Ett befintligt farthinder återskapas i trafikförslaget där Celsiusgatan korsas av det allmänna gångstråket. Detta tillsammans med att grönytan förlängs norrut på platsen för att förhindra vändrörelser är åtgärder för att höja trafiksäkerheten på platsen. Där gatan övergår till en platsbildning behöver GC-trafikanter samsas om utrymmet med motortrafiken; detta tydliggörs genom gestaltning och ev. reglering.

6.1.6 Trygghet

Trafikförslaget omfattar flera nya allmänna gångstråk som planerats med trygghet som en av de huvudsakliga utgångspunkterna. Materialval, belysning och tillgänglighet är några av de faktorer som ska bidra till att gångstråk och trappstråk känns inbjudande att använda. Detta väntas också få en positiv effekt på den upplevda tryggheten.

Överlag bidrar den ökade exploateringsgraden trygghetskänslan genom att fler människor kommer att röra sig i området.

6.1.7 Miljö

Exploateringen kommer att kräva omfattande åtgärder på berget, främst utmed Östra Eriksbergsgatan. Genomförbarhet samt risker kopplade till detta utreds i kommande skeden.

6.2 Tekniska faktorer

6.2.1 Geoteknik

Inga geotekniska utredningar har genomförts i samband med trafikförslaget

6.2.2 Kablar och ledningar samt belysning

I trafikförslaget förutsätts flytt av den befintliga pumpstationen som ligger strax söder om hus J; nytt läge för denna utreds i projekteringen. Denna flytt medför sannolikt även andra åtgärder på ledningsnätet.

Både gator och gång- resp. trappstråk kommer att kräva ny belysning samt kabel för denna. Även avvattning av de nya ytorna kommer sannolikt att kräva vissa ledningsåtgärder.

Den transformatorstation som ligger vid det sydvästra hörnet av hus B kommer att flyttas till följd av exploateringen. Detaljplanen rymmer dock ett nytt läge för

denna, ca 20 meter söder om det befintliga. Detta medför även åtgärder på ledningarna kopplade till transformatorstationen.

6.2.3 Markfrågor

Trafikförslaget har tagits fram under detaljplaneskedet och syftar delvis till att ligga till grund för den nya detaljplanen för området. Celsiusgatan, lågfartsgatan utmed Östra Eriksbergsgatan samt flera av de allmänna gångstråken ligger på mark som idag är privatägd. Fastighetskontoret hanterar de marklösenfrågor som är aktuella för planens genomförande.

7 Bilagor

Bilaga 1 Kostnadsbedömning

Bilaga 2 Kostnadsbedömningsformulär

Bilaga 3 Samrådslista och tidplan

Bilaga 4 Ritning 1302/14-0001

Bilaga 5 Angöring till hus B

Bilaga 6 Framtida spårvägsektion