PM Trafik- och utformningsförslag
- exploateringsprojekt



Detaljplan Krokslätt - Skola, förskola och bostäder väster om Ebbe Lieberathsgatan

2025-11-21

Namn på uppdrag	Detaljplan Väster om Ebbe Lieberathsgatan
Diarienummer	30034830

Beställare

Exploateringsförvaltningen, Göteborgs Stad

Box 2403

403 16 GÖTEBORG

Vxl 031-368 00 00

Kontaktperson	Armin Gasanin

Konsult	Sweco Sverige AB Skånegatan 3 Box 5397 Göteborg +46 31 62 75 00
Uppdragsansvarig	Emil Iversen och Martin Molin
Handläggare	Malin Boberg och Moa Sundberg

Innehåll

Bakgrund 4
Syfte 4
Geografisk avgränsning 5
Planeringsförutsättningar 7
Teknisk handbok 7
Gaturum och stadskaraktär 10
Tillgänglighet 10
Trygghet och trafiksäkerhet 13
Hastighet 14
Trafik- och utformningsförslag 16
Trafiksystem och trafikdata 17
Sektioner 21
Gaturum och stadskaraktär 24
Trygghet 24
Tillgänglighet 24
Trafiksäkerhet 25
Avsteg från teknisk handbok 25
Bortvalda utformningsalternativ 26
Grönytefaktor 31
Bilagor 32

Bakgrund

Syfte

Syftet med planen är att möjliggöra att området omvandlas från industri/verksamhetsområde till ett område med blandad stadsbebyggelse. Planens syfte är även att lösa bristen på utbildningslokaler och bostadsnära park samt möjliggöra för idrottshall och bostäder med tillhörande gång- och cykelvägar. Ny bebyggelse ska på ett tilltalande sätt ansluta till stads- och landskapsbilden. Planen syftar också till att skapa möjligheter att uppfylla intentionerna i Göteborgs miljö och klimatprogram, bland annat utifrån programmets delmål att skydda arters livsmiljöer, öka biologisk mångfald, minska klimatpåverkan från transporter, säkra en god ljudmiljö och tillgång till grönområden.

Syftet med trafik- och utformningsförslaget är att ta fram PM och ritningar som tydliggör utbyggnad av gator i och i anslutning till planområdet. Handlingarna ska både vara en del av dokumenten som ingår i detaljplanen *Detaljplan för skola, förskola och bostäder väster om Ebbe Lieberathsgatan, inom stadsdelen Krokslätt* samt vara underlag för kommande projektering.

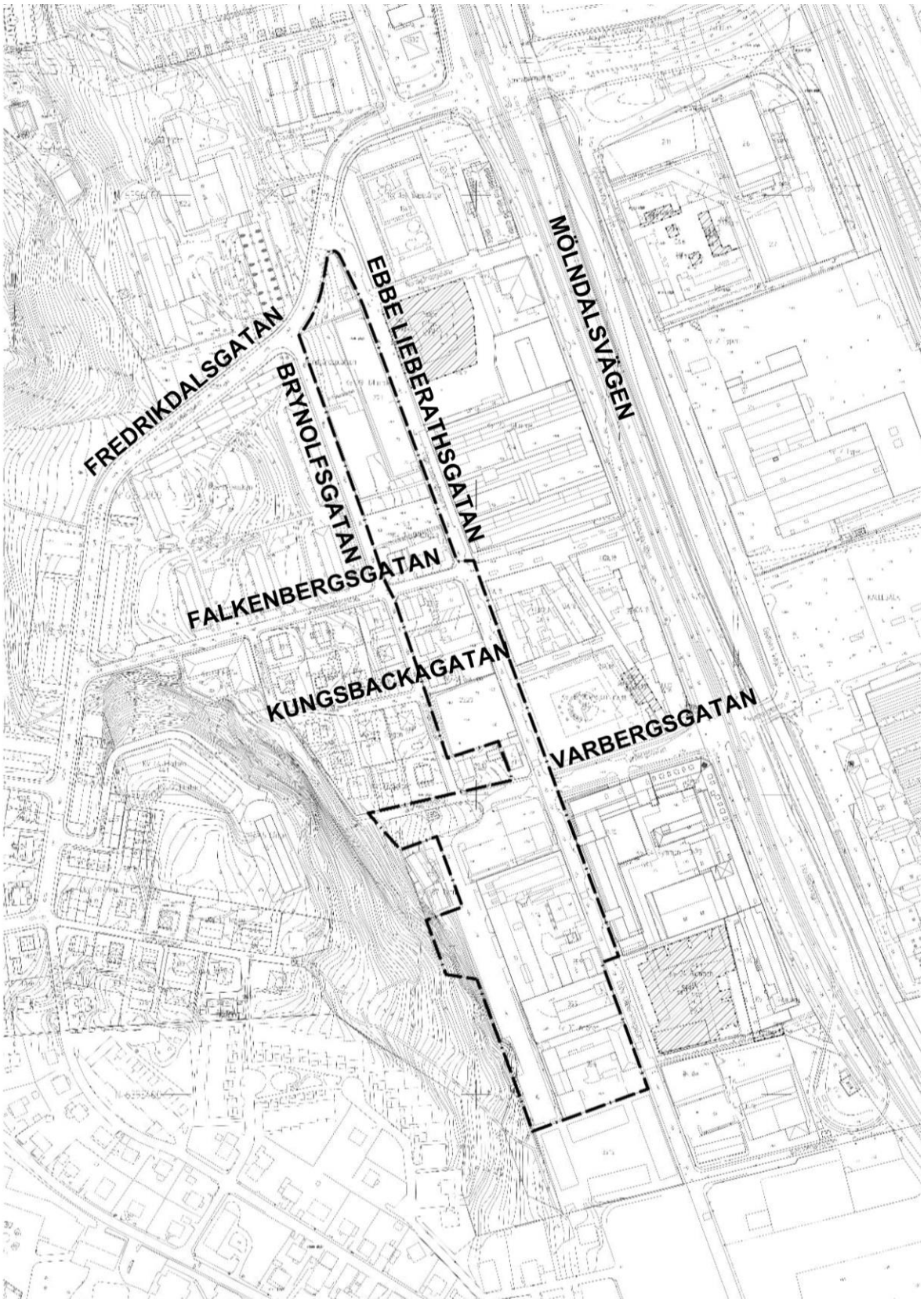
Förslaget skall visa på trygga skolvägar för fotgängare och cyklister.

Geografisk avgränsning

Detaljplaneområdet är lokaliserat i Krokslätt väster om Mölndalsvägen, se Figur 1, och har en preliminär utbredning enligt Figur 2. I samråd med Göteborgs stad har trafikförslaget avgränsats till Brynolfsgatan samt delar av Fredriksdalsgatan, Ebbe Lieberathsgatan, Falkenbergsgatan och Varbergsgatan som faller inom planområdet.



Figur 1 Planområdets lokalisering markeras i rött.



Figur 2. Detaljplaneområde och gator inom och intilliggande detaljplaneområdet. Källa: Stadsbyggnadskontoret Göteborgs Stad, Utkast beslutshandling inför samråd 2024-04-02.

Planeringsförutsättningar

För närvarande är en del av området planlagt för industriändamål samt upptas av parkering vilket inte längre är lämpligt på grund av utvecklingen av bostäder vid närliggande fastigheter.

Området väster om planområdet utgörs av bostadsområden innehållande både flerbostadshus med mindre verksamheter och villabebyggelse. Längs Ebbe Lieberathsgatans norra del har flertalet flerbostadshus tillkommit och gatan har byggts om och angöringsparkering har anlagts på den östra sidan. Angöringsparkeringen på östra sidan Ebbe Lieberathsgatan är smalare än 2,5 meter vilket påverkar möjligheten för större fordon att nyttja dem. En stor del av området öster och söder om detaljplaneområdet utgörs av verksamheter och kontorslokaler och längs Mölndalsvägen finns utbud av restauranger och service.

Fastigheten Krokslätt 23:18 i hörnet mellan Brynolfsgatan och Varbergsgatan lämnas orörd utan intrång på fastigheten.

I följande kapitel beskrivs de planeringsförutsättningar som legat till grund för trafik- och utformningsförslaget.

Teknisk handbok

Arbetet med detta trafikförslag påbörjades 2021 med då gällande teknisk handbok. Utformningen har sedan uppdaterats baserats på teknisk handbok 2025:1. Vissa avsteg kan dock behövas på grund av begränsat utrymme, se kapitlet med trafikförslag.

Fordonstrafik

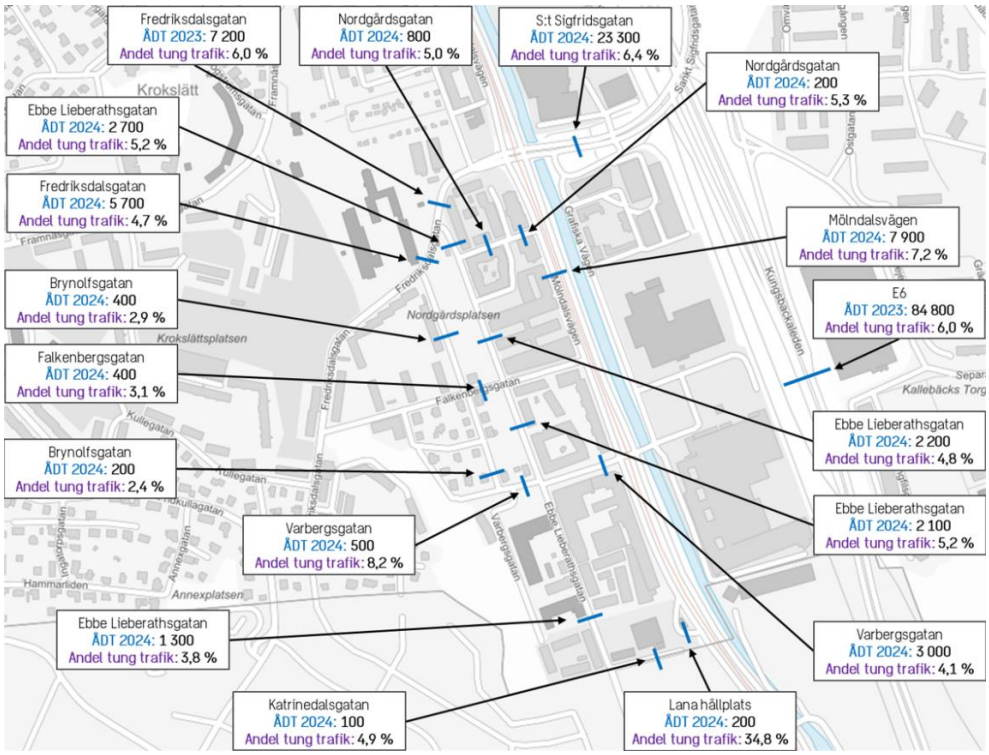
Vägnätet inom planområdet består av mindre lokalgator vilka Göteborgs stad är väghållare för. Det lokala vägnätet kopplar an till större omgivande trafikleder och motorvägar längs Mölndalsvägen och E6.

Idag råder dubbelriktad biltrafik inom planområdet förutom på Falkenbergsgatan som, mellan Brynolfsgatan och Ebbe Lieberathsgatan, är enkelriktad i västgående riktning. Väster om Brynolfsgatan är Falkenbergsgatan istället enkelriktad östgående.

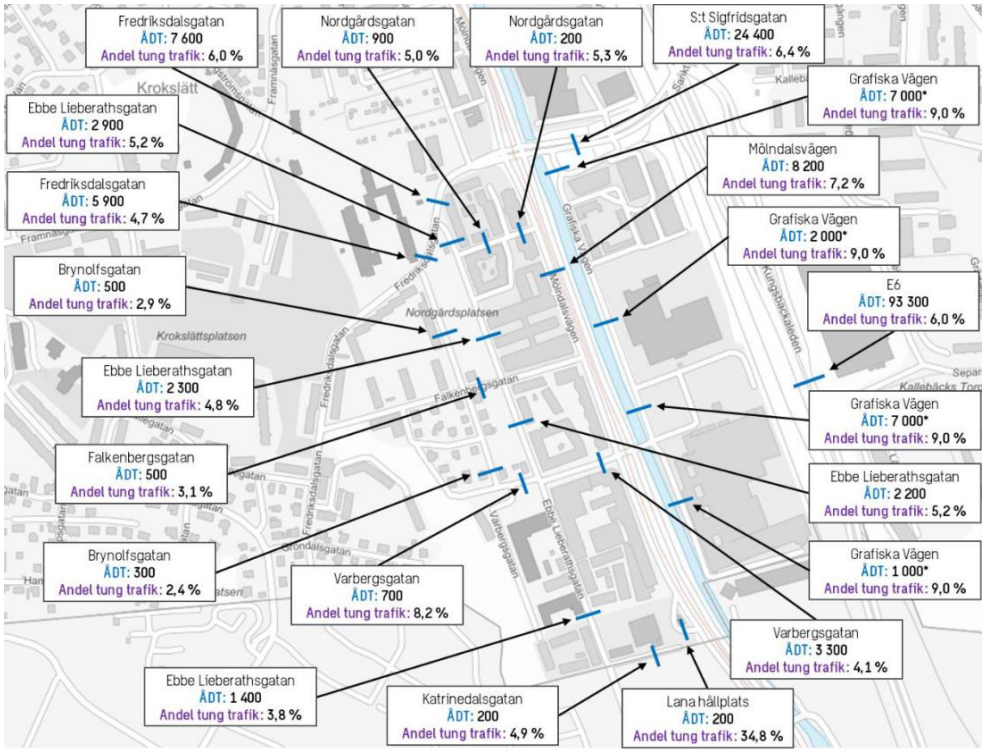
Inom området kommer behov finnas att tillgodose framkomlighet för större fordon med leveranser till matbutik, skolor och andra verksamheter. Det bör även finnas en anpassning för den trafik som skapas vid hämtning och lämning vid skolan samt att det finns angöring nära målpunkter. Fordonstrafiken behöver även anpassas så att trygga skolvägar skapas för oskyddade trafikanter.

Trafikflöden

Motortrafikflöden för nuläge (Figur 3) och efter exploatering av både *Detaljplan Krokslätt - Skola, förskola och bostäder väster om Ebbe Lieberathsgatan* och *Detaljplan Krokslätt - bostäder och verksamheter norr om Katrinedalsgatan* och andra kända detaljplaner har studerats i en separat studie (Figur 4). Modellresultaten för år 2040 visar bland annat att flödena på Fredriksdalsgatan vid Ebbe Lieberathsgatan ökar med cirka 2000 fordon per dygn (cirka 20-30 %), men är inte så detaljerade att det går att exakt hur stor förändringarna blir på Ebbe Lieberathsgatan och övriga lokalgator. Det är dock rimligt att anta att eventuella förändringar i trafiken på dessa lokalgator är relativt små om inte större ändringar av markanvändningen sker.



Figur 3 Nuvarande trafikflöden per dygn (ÅDT) i Mölndalsåns dalgång enligt trafikmätningar på utvalda vägar. Redovisade trafikflöden avser summan av trafiken i båda riktningar. Trafikmätning på E6 är omskalad från ÅDT till ÅMVD med faktor 0,9. Kartkälla: Göteborgs Stad, bearbetad av Sweco 2025.



Figur 4 Trafikflöden för motortrafik per årsmedeldygn (ÅDT) i nuläget om både Detaljplan Krokslätt - Skola, förskola och bostäder väster om Ebbe Lieberathsgatan *och* Detaljplan Krokslätt - bostäder och verksamheter norr om Katrinedalsgatan *byggs ut, samt övriga kända omkringliggande exploateringar. Trafikflöden visas för båda körriktningarna, dock ej på vägar som är riktningsuppdelade som exempelvis E6 och Mölndalsvägen. Kartkälla: Göteborgs Stad, bearbetad av Sweco 2025.*

Gång- och cykeltrafik

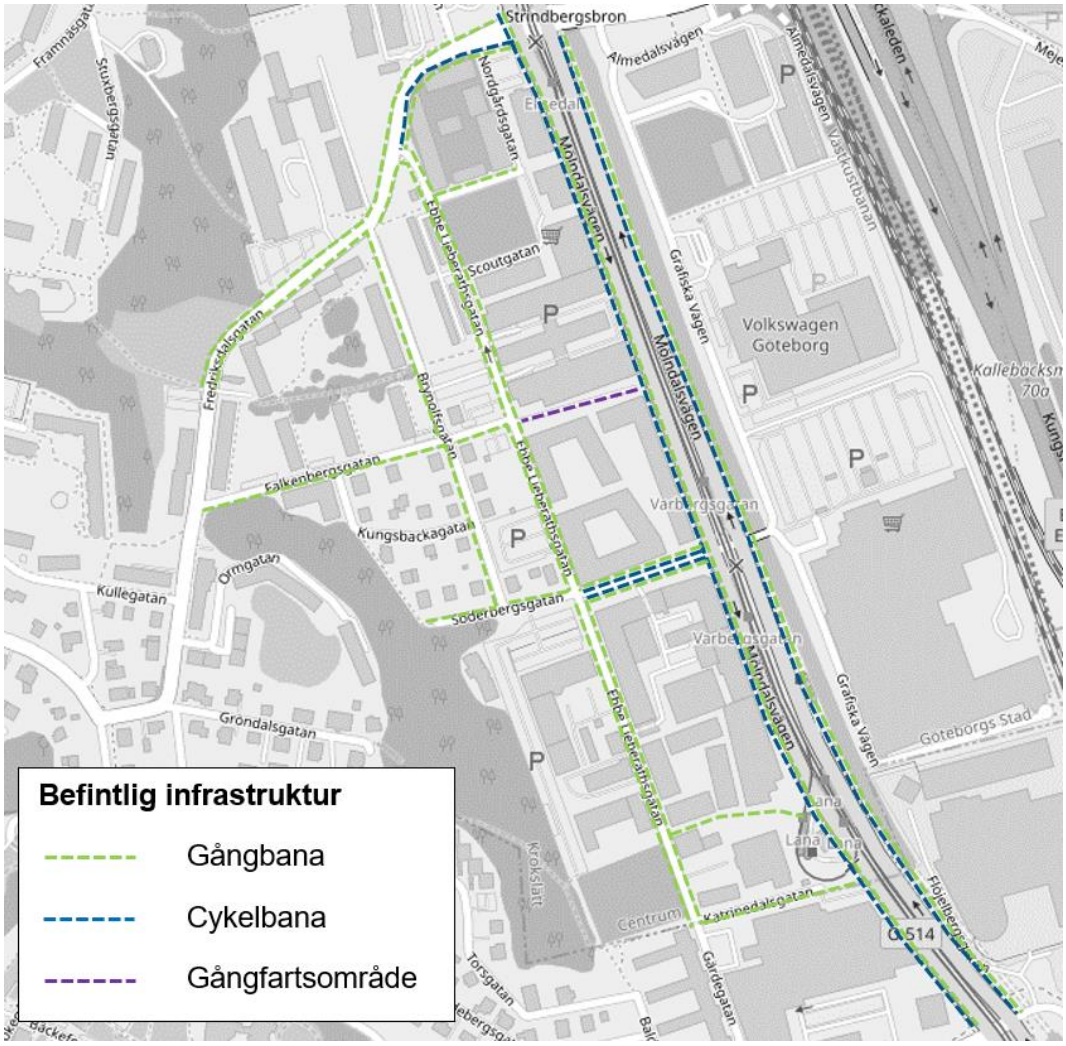
Inom planområdet finns gångbanor avsedda för oskyddade trafikanter. Den samlade gång- och cykelinfrastrukturen för planområdet och anslutande vägnät återfinns i Figur 5. Längs Ebbe Lieberathsgatan finns gångbana på båda sidorna av vägbanan med en bredd av 1,6 meter längs den västra sidan och 2 meter på den östra.

På Brynolfsgatan finns en 1,5 meter bred gångbana längs västra sidan i anslutning till entréer. Längre söderut smalnar gångbanan av ytterligare och uppmäts till cirka 1,3 meter. Mellan Ebbe Lieberathsgatan och Brynolfsgatan finns tvärgående gator med gångbana för de gående. På Falkenbergsgatan mellan Ebbe Lieberathsgatan och Mölndalsvägen har gångfartsområde anlagts.

Cyklister inom området hänvisas till blandtrafik på lokalgatorna.

Planområdet kopplar samman till det övergripande cykelvägnätet via Fredriksdalsgatan samt Varbergsgatan där separerade cykelbanor anlagts. Parallellt med Ebbe Lieberathsgatan löper även pendlingscykelbanan på Mölndalsvägen.

Vid etablering av nya verksamheter och skolor inom området kommer behov finnas att erbjuda trafiksäkra vägar till målpunkter för oskyddade trafikanter, bland annat genom att skapa avsedda gång- och cykelbanor. Vid ökade trafikflöden krävs även trygga passager över körbanorna vilka idag är få.



Figur 5. Befintlig gång- och cykelinfrastruktur.

Gaturum och stadskaraktär

Enligt detaljplanen skall området utvecklas bland annat för att kunna erbjuda skola för barn boende i närområdet och via trygga skolvägar nå dessa.

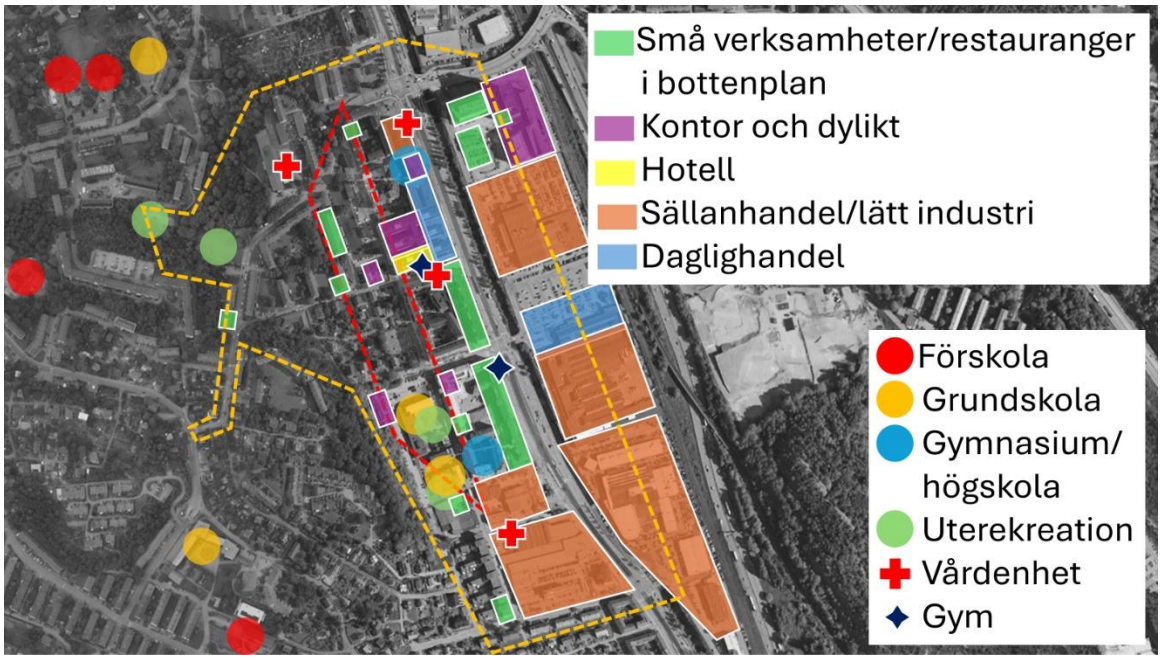
I framtaget trafikförslag bevaras belysning. Nyligen anlagd angöring längs Ebbe Lieberathsgatan kommer heller inte påverkas. Befintliga träd bevaras i stor utsträckning, undantaget det träd strax söder om Fredriksdalsgatan som eventuellt kan påverkas av den breddade gång- och cykelbanan längs Fredriksdalsgatan. Ytterligare utredning av trädets rotutbredning behöver göras för att se ifall trädet går att bevara.

Tillgänglighet

Närliggande planområdet finns flertalet funktioner och målpunkter så som dagligvaruhandel, gym, butiker, restauranger, arbetsplatser och andra verksamheter vilka kan nås via det lokala vägnätet och gångbanor, se Figur 6.

Inom planområdet finns skolor samt kontorslokaler och bostadshus. I nära anslutning till skolorna finns cykel- och gångbana mot Mölndalsvägen och cykelstråk samt spårvagnshållplats. Vid platsbesök identifierades inga avsedda passager över Ebbe Lieberathsgatan för fotgängare i närheten av skolområdet.

För målpunkter öster om utredningsområdet utgör Mölndalsvägen och Mölndalsån barriär vilka kan korsas i höjd med den norra och södra delen av planområdet.



Figur 6 Översikt målpunkter i området.

I nord-sydlig riktning är tillgängligheten god men topografin i tvärgående riktning överstiger gränsvärden för längslutningar och är därför på ett antal sträckor låg.

Befintlig angöringsparkering finns längs Ebbe Lieberathsgatans östra sida, men den är smalare än 2,5 meter.

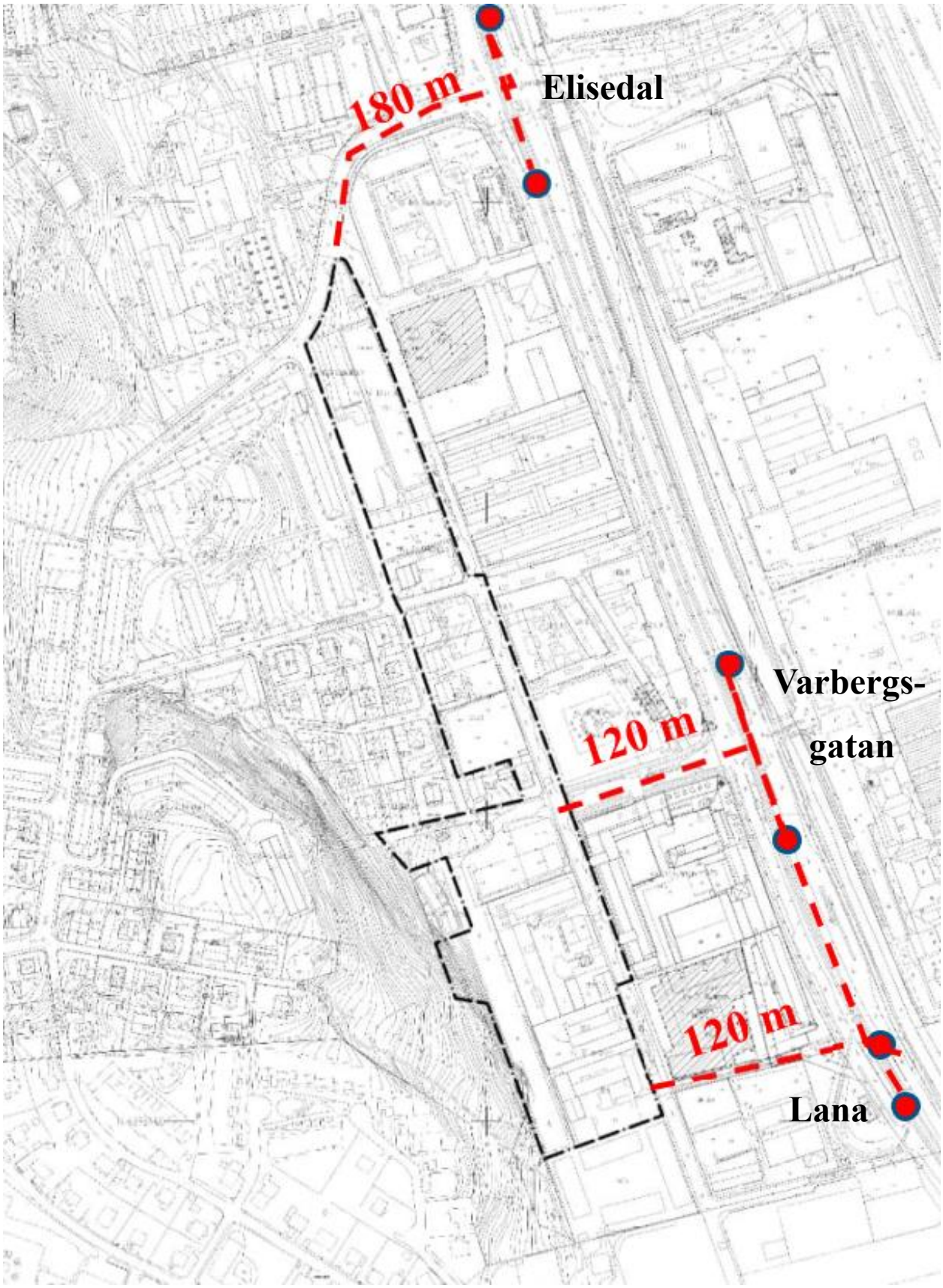
Stor del av ytan utgör planlagt område för industriandamål och består idag av parkering. Inom planområdet kommer nya målpunkter skapas genom att bland annat ytterligare skolverksamhet och olika typer av bostäder tillkommer, vilka kommer ha andra behov av angöring och parkering.

Inga kollektivtrafikhållplatser finns inom planområdet. Tre närliggande hållplatser återfinns längs Mölndalsvägen, se Figur 7.

- Hållplats Elisedal ligger cirka 180 meter från planområdets norra gräns.
- Hållplats Varbergsgatan ligger på Mölndalsvägen söder om hållplats Elisedal cirka 120 meter från plangräns.
- Hållplats Lana finns vid planområdets södra ände, cirka 120 meter från plangräns och trafikeras av både buss och spårvagn.

Tabell 1 På- samt avstigande vid hållplats per dygn. Källa Västtrafik 2024.

Hållplats Varbergsgatan	2900
Hållplats Lana	2023
Hållplats Elisedal	3813



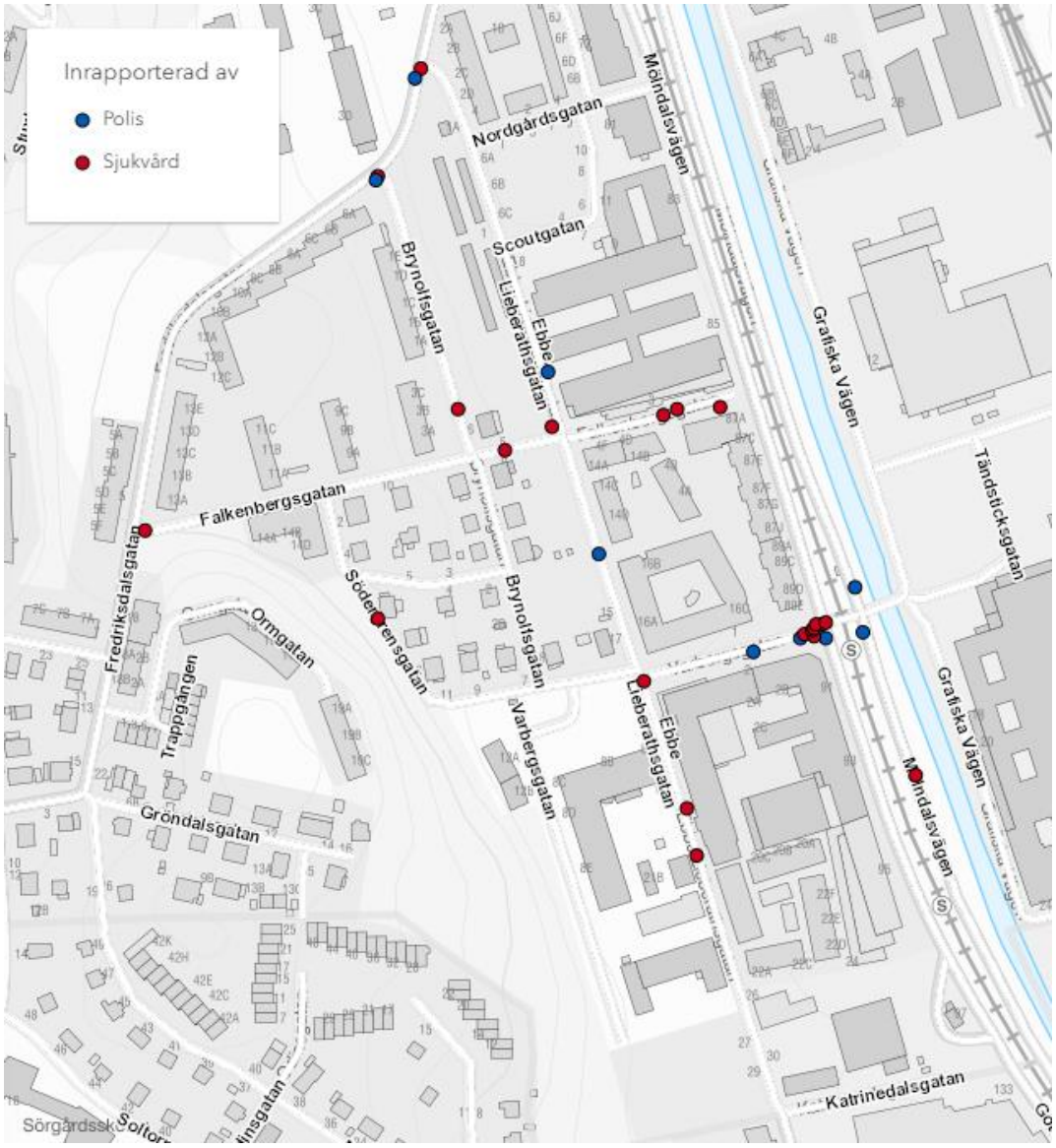
Figur 7. Närliggande kollektivtrafikhållplatser till detaljplaneområde och kortaste avståndet till dessa. Karta: Stadsbyggnadskontoret Göteborgs Stad, Utkast beslutshandling inför samråd 2024-04-02.

Trygghet och trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten i närområdet har analyserats utifrån utdrag från STRADA för en tioårsperiod mellan 2011–2020. STRADA står för Swedish Traffic Accident Data Aquisition och är en databas med olycksstatiskt för trafikolyckor som rapporterats in av polis eller sjukvård. I Figur 8 presenteras alla inrapporterade incidenter under perioden.

Totalt har 26 olyckor rapporterats in mellan 2011–2020. Majoriteten av olyckorna är registrerade som måttliga eller lindriga olyckor, inga allvarliga olyckor eller dödsolyckor har inträffat. De måttliga olyckorna utgörs främst av singelolycka med fotgängare och de lindriga utgörs främst av singelolycka med fotgängare och singelolycka med cyklist.

Olyckor förekommer fördelat över området men en viss ökning av olyckor syns i korsningspunkten Varbergsgatan – Mölndalsvägen.



Figur 8. Inrapporterade olyckor av polis och sjukvård mellan 2011–2020. Källa: STRADA, 2021.

Hastighet

I Figur 9 visas hastighetsgränser inom planområdet samt för omgivande vägnät.



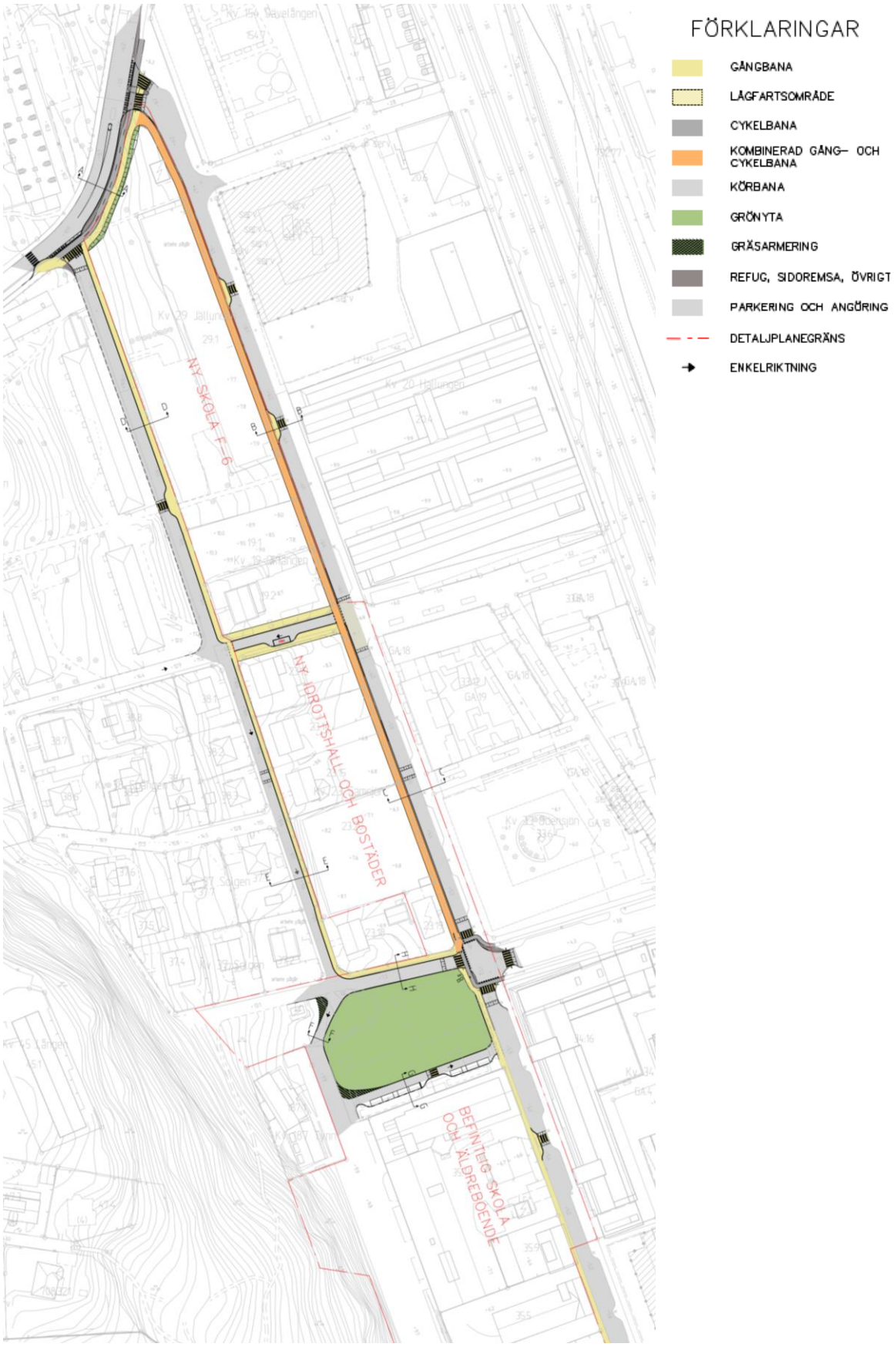
Figur 9. Hastighetsbegränsning. Källa: NVDB, 2024-02-12.

Inom utredningsområdet gäller hastighetsgräns om 50 km/h, bortsett från Falkenbergsgatan, mellan Ebbe Lieberathsgatan och Mölndalsvägen, där gångfart råder. De aktuella gatorna är med i stadens utredning om gator där hastigheten föreslås sänkas till 30 km/h. Farthinder finns i form av gupp finns på flera platser längs på Ebbe Lieberathsgatan vilket innebär att rekommenderad hastighet till stor del redan är 30 km/h. Uppmätta hastigheter presenteras i Tabell 2.

Tabell 2 Hastighetsmätningar 2024

Var är mätningen gjord	Medelhastighet km/h	85-percentil km/h
Brynolfsgatan, Göteborg, söder Fredriksdalsgatan	27	33
Brynolfsgatan, Göteborg, norr Varbergsgatan	22	27
Ebbe Lieberathsgatan, Göteborg, sydost Fredriksdalsgatan	24	30
Ebbe Lieberathsgatan, Göteborg, söder Scoutgatan	27	34
Ebbe Lieberathsgatan, Göteborg, Söder Falkenbergsgatan	27	33
Ebbe Lieberathsgatan, Göteborg, norr Katrinedalsgatan	25	31
Fredriksdalsgatan, Göteborg, Norr Brynolfsgatan	33	39
Katrinedalsgatan, Göteborg, öst Gärdegatan	25	31
Nordgårdsgatan, Göteborg, öst Ebbe Lieberathsgatan	17	20
Varbergsgatan, Göteborg, öst Brynolfsgatan	14	16
Varbergsgatan, Göteborg, väst Mölndalsvägen	27	34

Trafik- och utformningsförslag



Figur 10. Översikt framtaget trafikförslag norra detaljplaneområdet.

Framtaget trafikförslag avser Brynolfsgatan, Ebbe Lieberathsgatan, Falkenbergsgatan, Fredrikdalsgatan och Varbergsgatan. Trafikförslaget utgår från befintligt gatunät men befintliga gator justeras i bredd för att få till nya sektioner och funktioner. Längs Ebbe Lieberathsgatans östra sida har nybyggnation och arbeten med nya gångbanor och angöringsytor genomförts vilket påverkar val av utformning för resterande del av Ebbe Lieberathsgatan.

Antaganden kring sikt och övrig trafiksäkerhet intill skolan bygger på att hastigheten på gatorna ska sänkas till 30 km/h

Som dimensionerande fordon har generellt normal lastbil LBn 12 meter, använts för att säkerställa framkomligheten för bland annat sopbilar och lastbilar. Vidare är möte mellan personbil och normal lastbil dimensionerande trafiksituation på sträckor. Korsningar utformas i utrymmesklass C där svängande lastbil sveper över delar av motriktat körfält. Korsning Fredriksdalsgatan/Ebbe Lieberathsgatan utformas i utrymmesklass A vilket innebär att lastbilar inte sveper över motriktat körfält eller refuger/GCM-banor. Ett undantag är Falkenbergsgatan mellan Brynolfsgatan och Ebbe Lieberathsgatan som dimensionerats för minibuss, Lbm 7 meter. Andra undantag är korsningarna Brynolfsgatan/Falkenbergsgatan samt Brynolfsgatan/Kungsbackagatan som är delvis, respektive helt dimensionerade för sopbil, Los 9 meter.

Huvudprincipen i förslaget är att fordonstrafik till och från de nya fastigheterna i största mån ska hålla sig på Ebbe Lieberathsgatan. Ett undantag är lastbilstrafik till skolan som ska angöra på Brynolfsgatan norr om Falkenbergsgatan som hänvisas till att köra in via Falkenbergsgatan västerifrån.

Huvudstråk för cyklister genom området är via en 3,0 meter bred kombinerad gång- och cykelbana längs Ebbe Lieberathsgatan mellan Varbergsgatan i söder och Fredriksdalsgatan i norr. Anledningen till att en kombinerad gång- och cykelbana förordas framför att behålla cykel i blandtrafik som idag är på grund av att det är en skolväg. Söder om Varbergsgatan finns inga cykelbanor utan bara gångbanor på grund av platsbrist. Längs Brynolfsgatans östra sida föreslås en gångbana med bredd 2,0 meter. Längs Brynolfsgatans norra del ersätter denna gångbana den befintliga gångbanan på västra sidan som är av låg standard och leder fotgängare bakom parkerade fordon. Falkenbergsgatan föreslås få gångbanor med 3,0 meters bredd på ömse sida av vägen, på sträckan mellan den nya skolan och idrottshallen. Längs Fredriksdalsgatan leds cyklister via en separerad 2,4 meter bred cykelbana till befintlig cykelbana öster om korsningen med Ebbe Lieberathsgatan.

Trafiksystem och trafikdata

Ebbe Lieberathsgatan

Ebbe Lieberathsgatans körbana på sträckan mellan Varbergsgatan och Fredriksdalsgatan är idag cirka 5,8-6,0 meter bred och smalnas i trafikförslaget av till 5,5 meter med ytterligare avsmalningar vid övergångsställen till 3,5 meter. Anledningen till avsmalningen är för att minska hastigheten på förbipasserande fordon längs en annars mycket rak vägsträcka med många barn i rörelse samt för att öka tillgänglig yta för skolan. Den ökade mängden fordonstrafik på gatan till följd av byggnation av skola och bostäder bedöms inte kräva en bredare vägsektion. Intrånget på kvartersmark blir cirka 1,5 meter. Ytterligare 0,5 meter hinderfri bredd krävs inom fastighetsmarken enligt teknisk handbok. Teknikhus samt fjärrvärmeluftare behöver flyttas vilket kan medföra behov av justering av planbestämmelser, vilket behöver hanteras i detaljplanen.

Söder om Varbergsgatan kommer gångbanan på västra sidan även fortsatt begränsas av byggnader till bredden 1,7 meter så sektionen ändras inte mot nuläget. Undantaget är den planerade parken just söder om Varbergsgatan där gångbana kan breddas. Det tillkommer även två avsmalningar med upphöjt övergångsställe tvärs Ebbe Lieberathsgatan i detaljplanens södra del.

Eftersom parkeringsytan söder om Varbergsgatan omvandlas till park behövs en ny angöringsslinga för att nå fastigheterna intill parken. Denna enkelriktas och leds ut på Ebbe Lieberathsgatan söder om parken

Med anledning av geotekniska förutsättningar har ramperna vid farthindren på Ebbe Lieberathsgatan getts en längd på 1,25 meter.

Fredriksdalsgatan

Fredriksdalsgatans körbana föreslås smalnas av från dagens dryga 9 meter till 8,0 meter plus refug för att minska intrång på skolans kvartersmark. I övrigt behålls dagens funktion.

På Fredriksdalsgatans mellan korsningarna med Ebbe Lieberathsgatan och Brynolfsgatan föreslås en 2,4 meter bred cykelbana, med en 0,5 meter bred skiljeremsa mot motortrafiken. Denna bredd är lämplig för övergripande cykelnät och kan i undantagsfall användas för pendelcykelstråk, och överensstämmer med befintlig bredd på cykelbana nordost om Ebbe Lieberathsgatan. Intill den föreslås en gångbana som är 2,5 meter bred med hänsyn till att gångflödena bedöms kunna bli stora. Utanför gångbanan föreslås en möbleringszon på 1,5 meter för att rymma belysning och eventuella bänkar. Den befintliga belysningen på nordvästra sidan av Fredriksdalsgatan bedöms inte räcka för att lysa upp gångbana på södra sidan och med hänsyn till backens lutning bedöms det vara lämpligt med någon sittplats för gående.

De båda korsningarna utformas med cykelöverfart och övergångsställe. Väster om Brynolfsgatan ansluter cykelöverfarten dock till en gångbana, som på sikt planeras byggas ut till cykelbana, men med befintlig utformning behöver cyklister cykla ut i körbanan i denna korsning. Rampen ut mot Fredriksdalsgatan är ritad 1,4 meter bred vilket stämmer med Teknisk handbok 2021:2 som gällde vid uppdragsstart, men är något smalare än 2,25 meter som anges i nu gällande version. Cykelbanan och gångbanan behöver sidoförflyttas för att ansluta till passagerna och söder om Ebbe Lieberathsgatan är radierna 40 meter vilket är rekommenderat för pendlingscykelvägar. Norr om Brynolfsgatan är radierna i stället 20 meter på grund av platsbrist, vilket är en standard som bedöms vara acceptabel för övergripande cykelnät, men inte rekommenderad för pendelcykelstråk. Dessa radier är mindre snäva än tidigare förslag vilket medför att de inte bromsar upp cyklisterna inför cykelöverfarterna lika mycket, vilket kan öka risken för kollision med motorfordon något, men samtidigt minskar det risken för att cyklister kör omkull eller kolliderar med varandra, fotgängare eller motorfordon på grund av tvära sidoförflyttningar.

Intrånget på södra sidan blir cirka 4,5 meter. Breddningen av vägrummet medför att ett träd riskerar att påverkas. Det innebär även att två stycken ”svanhalsar” för luftning av ledningar komemr behöva flyttas. Ytterligare utredning krävs

På grund av höjdskillnad kommer en slänt från breddningen av Fredriksdalsgatan att behöva anläggas. Släntens utbredinng blir mellan 1,5-2,5 meter (lutning 1:3). Slänten kommer delvis att hamna på framtida kvartersmark, men så länge den inte lutar brantare än 1:3 påverkas inte Fredriksdalsgatan. Framtida ändring av marknivåer kommer kräva marklov

Falkenbergsgatan

I förslaget behålls Falkenbergsgatans befintliga enkelriktning för motortrafik mot Brynolfsgatan. Även cykeltrafik kan behöva enkelriktas beroende på hur fastigheter placeras med hänsyn till sikttrianglar. Körbanans bredd minskas till 3,5 meter, vilket gör det tydligare att gatan är enkelriktad, vilket antagligen kommer att förbättra regelefterlevnaden. Längs gatans norra sidan skapas en angöringsficka med utrymme för 3 personbilar och 1 minibuss, Lbm 7 meter, för att säkerställa en plats för parkering för rörelsehindrade (PRH) i anslutning till skolans entré. I kommande skede behövs lutningskrav för PRH säkerställas då det idag lutar mär än 7 % upp mot Brynolfsgatan och det kommer påverka hela gatans sektion och även byggnadernas höjdsättning. På ömse sidor Falkenbergsgatan föreslås gångbanor med 3,0 meter bredd. Minst en av gångbanorna, förslagsvis den som inte ligger intill parkeringsfickan, behöver ligga på allmän platsmark. Hinderfri bredd saknas på allmän platsmark, vilket är ett avsteg från teknisk handbok.

Korsningen med Ebbe Lieberathsgatan föreslås utformas som lågfartsområde, som en förlängning av det befintliga gångfartsområdet på Falkenbergsgatans östra del

Brynolfsgatan

På Brynolfsgatan, norr om Falkenbergsgatan, utformas gatan för att fortsatt tillåta dubbelriktad trafik. För att skapa tillräcklig bredd, 5,5 meter, för körbanan tas befintligt kantstöd längs västra sidan bort och ersätts med en skiljeremsa med bredd 1 meter. Det medför att befintlig gångbana längs västra sidan tas bort. Gångbanan utgörs idag av låg standard med smal bredd, cirka 1,3 meter, och ersätts med en gångbana längs gatans östra sida på 2,0 meter. Ytterligare 0,5 meter hinderfri bredd krävs inom fastighetsmarken enligt teknisk handbok.

Med anledningen av planer för skola/skolgård fanns inte utrymme att behålla den befintliga gångbanan samtidigt som en ny gångbanan skapades längs östra sidan, vilket förordades i första hand. Därmed försämras tillgängligheten till entréer till fastigheter på västra sidan, men gångstråket blir säkrare. Det befintliga övergångsstället tvärs Brynolfsgatan, vilket kopplar till gångstråk genom bostäder väster om Brynolfsgatan samt vidare österut genom park, kompletteras med upphöjning samt avsmalning. Med förslaget för Brynolfsgatans norra del medför att befintlig längsgående parkering på östra sidan behöver utgå. Fritt utrymme på 6,5 meter för backrörelser för befintlig tvärställd parkering på västra sidan bevaras.

Brynolfsgatan söder om Falkenbergsgatan smalnas av till 3,5–3,9 meter för att anpassas till enkelriktad trafik i riktning mot Varbergsgatan samt för att möjliggöra en ny gångbanan på 2,0 meter längs östra sidan Brynolfsgatan. Ytterligare 0,5 meter hinderfri bredd krävs inom fastighetsmarken enligt teknisk handbok. Körbanan är på en del av sträckan 3,9 meter med anledning av anpassning till fastighetsgräns samt för att ge ytterligare bredd för att hantera svängande fordon i korsningarna. Befintlig parkering längs gatans västra sida utgår. Den befintliga gångbanan längs gatans västra sida påverkas inte i trafikförslaget. Korsningarna mellan Brynolfsgatan och Kungsbackagatan samt Falkenbergsgatan är snäva varför de dimensionerats för sopbil, Los 9 meter. Lastbil, Lbn 12 meter, skulle medföra för stora svep över gångbanor samt risk för att fastna. Även för sopbil sker mindre svep över gångbanor vid högersväng in på Brynolfsgatan varför ruttplanering bör anpassas för att undvika detta. Körspårskontroll visar dock att inga hjulspår förekommer inom gångbanorna.

Varbergsgatan

Varbergsgatans funktion bibehålls jämfört med dagens men körbanan smalnas av från cirka 6,0-6,5 meter till 5,5 meter och en 2 meter bred gångbana anläggs längs norra sidan med 0,5 m skiljeremsa mot fastigheter för hinderfri bredd.

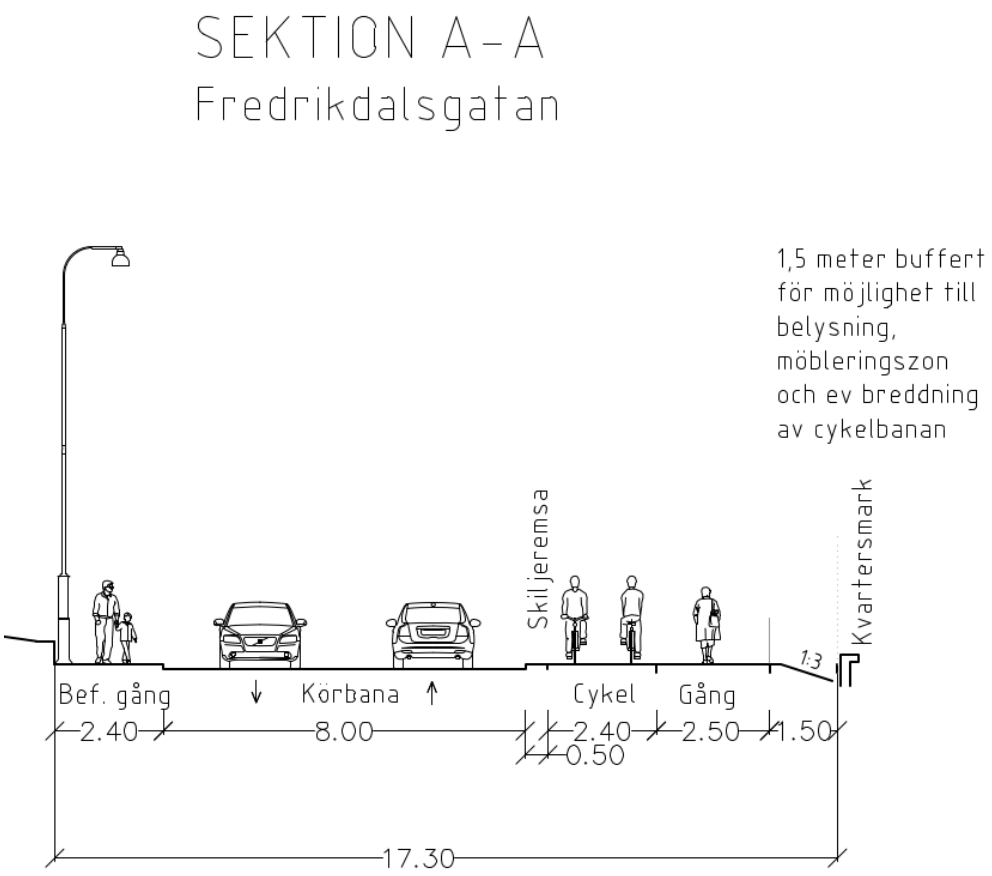
Infarten till fastigheterna söder om Varbergsgatan flyttas västerut till Brynolfsgatans förlängning och skapar därmed en fyrvägskorsning. Infarten görs enkelriktad och 4 meter bred för att rymma svep från lastbil, Lbn 12 meter. Infartens nya läge bedöms medföra att en alm samt tre mindre träd behöver tas bort. Därtill bedöms ytterligare cirka tre träd påverkas.

Det behövs gångkopplingar mellan Brynolfsgatan och fastigheterna söder om Varbergsgatan, framförallt den byggnasd som tidigare inrymt engelska skolan. Detta förutsätts lösas genom parken men hanteras inte i detta trafikförslag.

Sektioner

Nedan beskrivs normalsektioner för vägarna i trafikförslaget. Se bilaga 2 och 4 för mer information och placering av sektionsmarkeringar.

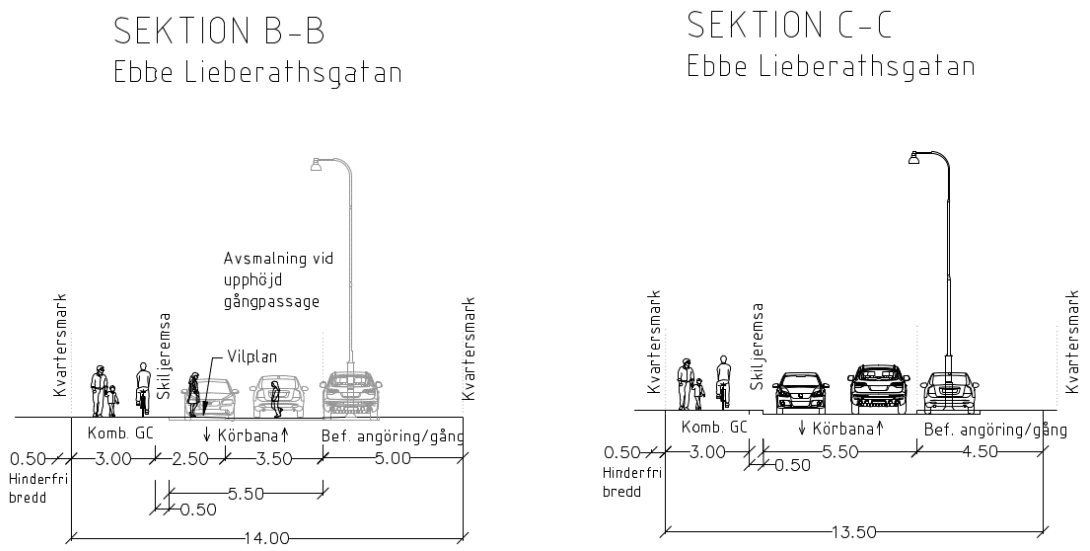
Sektion A, Fredriksdalsgatan



Figur 11. Sektion A-A. Fredriksdalsgatan mellan Brynolfsgatan och Ebbe Lieberathsgatan.

Fredriksdalsgatans körbanebredd är idag bredare än vad som behövs. Den föreslås smalnas av till 8,0 meter vilket ger utrymme för svepande fordon. Dagens trottoar på den södra sidan ersätts med en skiljeremsa på 0,5 meter följt av en 2,4 meter bred dubbelriktad cykelbana och 2,5 meter gångbana. Utanför gångbanan förslås en 1,5 meter bred möbleringszon för belysning och eventuella bänkar samt för att hantera slänter. Den nya sträckan cykelbana ansluts till befintlig cykelbana öster om korsningen med Ebbe Lieberathsgatan och möjliggör en framtida förlängning av separerad cykelbana vidare västerut längs Fredriksdalsgatan.

Sektion B och C, Norra delen av Ebbe Lieberathsgatan

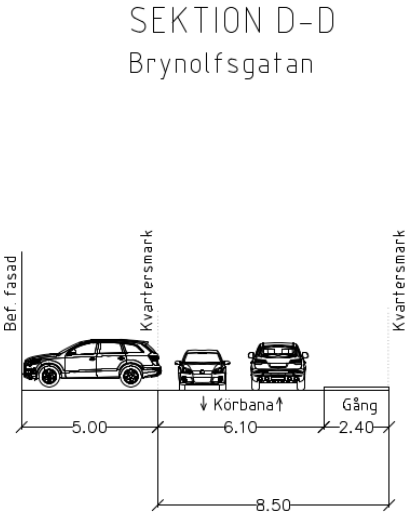


Figur 12. Sektion B-B och C-C. Ebbe Lieberathsgatan mellan Fredriksdalsgatan och Varbergsgatan. Sektion B-B avser avsmalning vid gångpassager.

Nybyggd angöringsyta på gatans östra sida behålls, körbanan smalnas av till 5,5 meter och en 3 meter bred kombinerad gång- och cykelbana anläggs på västra sidan längs skolfastigheten. En viktig aspekt att ha i åtanke vid utformning av byggnadens entréer är att dörruppslag inte får ske ut i gångbanan. Detta kan lösas antingen med indrag av entréer eller en remsa med obebyggd kvartersmark närmast gångbanan. Avsmalningar av körbanan till 3,5 meter föreslås i gångpassager.

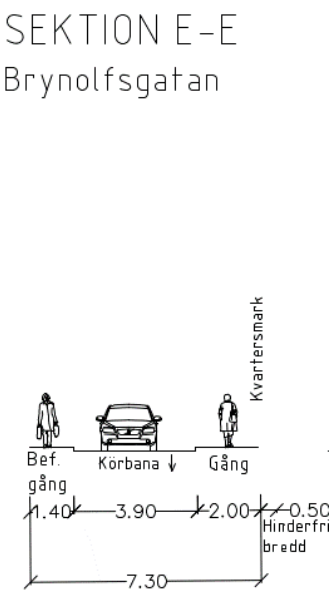
Sektion D, Brynolfsgatan, norra delen

På Brynolfsgatan, norr om Falkenbergsgatan, utformas gatan för att fortsatt tillåta dubbelriktad trafik. För att skapa tillräcklig bredd, 5,5 meter, för körbanan tas befintligt kantstöd längs västra sidan bort och ersätts med skiljelinje cirka 0,5 meter närmare parkeringen. Längs östra sidan skapas en ny gångbana med bredd 2,0 meter. Befintlig gatuparkering behöver därmed utgå.



Figur 13. Sektion D-D Brynolfsgatan mellan Fredrikdalsgatan och Falkenbergsgatan.

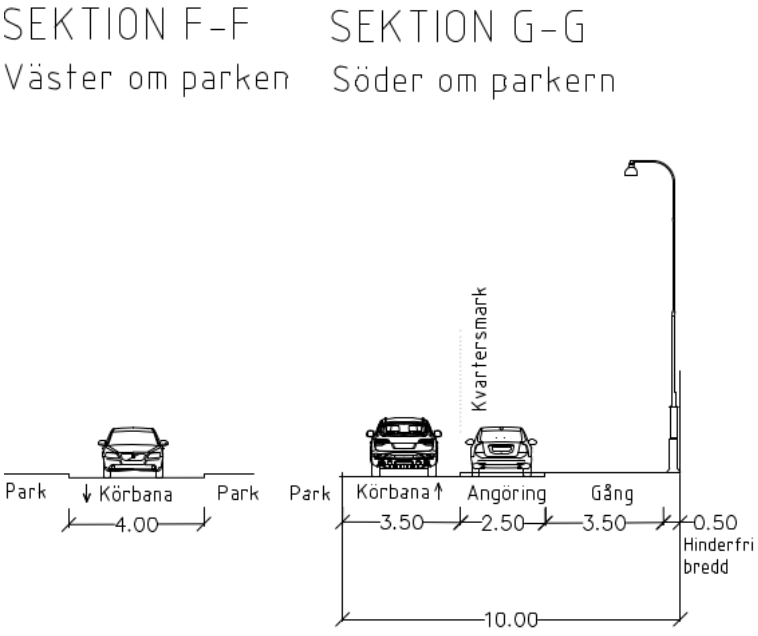
Sektion E, Brynolfsgatan, södra delen



Figur 14 Sektion E-E. Brynolfsgatan mellan Varbergsgatan och Kungsbackagatan.

Brynolfsgatan söder om Falkenbergsgatan smalnas av, och enkelriktas, för motortrafiken och kompletteras med en gångbana på 2,0 meter längs gatans östra sida. Det medför att gatuparkering behöver utgå.

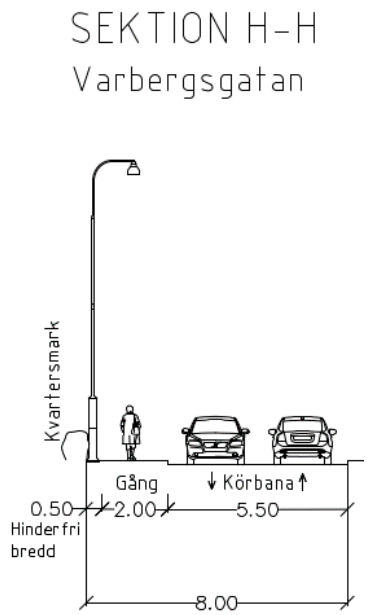
Sektion F och G, vid parken



Figur 15. Sektion F-F : Infart från Varbergsgatan till angöringsgata
Sektion F-F: Utfart från angöringsgata till Ebbe Lieberaths gata.

En ny angöringsgata anläggs från Varbergsgatan. Den är enkelriktad och bred nog för att hantera svep från lastbil, Lbn 12 meter. Utmed fastigheten som tidigare huserade Engelska skolan finns yta för parkeringsfickor på kvartersmark för att kunna hantera angöring och PRH.

Sektion H, Varbergsgatan



Figur 16. Sektion. H-H. Varbergsgatan mellan Brynolfsgatan och Ebbe Lieberathsgatan.

Körbanan smalnas av till 5,5 meter för att ge utrymme till en bredare gångbana.

Gaturum och stadskaraktär

Då detaljplanens syfte är att utreda lämplighet kring anläggning av skolverksamhet är anpassningen för oskyddade trafikanter och barn viktig i utformningen av trafikförslaget. Vikt har lagts vid gång- och cykelbanor som kopplar till planerad skolverksamhet och att god standard tillgodoses. Dagens bredare gator med smala gångbanor/trottoarer görs om till smalare körbanor med mer utrymme för fotgängare och cyklister.

Trygghet

Gatusektionen längs framför allt Ebbe Lieberathsgatan kan uppfattas som smal och instängd med fasader nära gatan på båda sidor. Det är därför viktigt att arbeta med belysningen längs gatan och gestaltning av byggnader för att skapa en trygg plats. Längs Fredrikdalsgatan kan ytterligare belysning och bänkar behövas på södra sidan för att öka tryggheten.

Tillgänglighet

Möjligheter att skapa bra stråk för rörelsehindrade och synskadade längs Ebbe Lieberathsgatan anses som goda eftersom längslutningen är låg och naturliga ledstråk kan skapas med husfasader och inhägnad av skolgårdar.

Däremot är kopplingarna i öst-västlig riktning svåra för framför allt personer med rörelsehinder eftersom gatorna har en brant lutning. Byggnaderna anläggs i suterräng vilket innebär att man ska ta sig en våning upp på en sträcka av cirka 50 meter. Eftersom gatorna ligger likt det befintliga gatunätet är möjligheterna att välja en längre väg och därmed minska lutningen små.

Trafiksäkerhet

Passager för fotgängare föreslås i största mån utföras som upphöjda övergångsställen då många barn kommer röra sig i området. Längs Ebbe Lieberathsgatan föreslås även avsmalningar i samband med övergångsställena eftersom gatan är mycket rak och annars kan uppmuntra till en högre hastighet för motorfordon.

Avsteg från teknisk handbok

Konstaterade avsteg:

- Hinderfri bredd för GC-bana vid teknikhuset väster om Ebbe Lieberathsgatan vid Fredriksdalsgatan uppfylls ej.
- Sikttriangel för korsning Brynolfsgatan och Varbergsgatan uppfylls inte på grund av befintliga fastigheter. Det är dock mycket låg trafik där, och siktkraven uppfylls inte i nuläget.
- Just norr om korsning Brynolfsgatan och Varbergsgatan uppfylls inte kraven på hinderfri bredd intill föreslagen gångbana på grund av befintlig häck.

Potentiella avsteg:

- Framtagna sikttrianglar förutsätter att hastigheten sänks till 30 km/h på Ebbe Lieberathsgatan, Brynolfsgatan, Falkenbergsgatan och Varbergsgatan.
- Hindersfri bredd för GC-bana längs västra sidan Ebbe Lieberathsgatan uppfylls inte inom allmän platsmark
- Sikttriangel för eventuell östergående cykling på Falkenbergsgatan till Ebbe Lieberathsgatan uppfylls inte med föreslagen utformning av idrottshall.
- Söder om Varbergsgatan kommer gångbanan på västra sidan även fortsatt begränsas av byggnader till bredden 1,7 meter så sektionen ändras inte mot nuläget. Ingen skiljeremsa mot fastigheter.

Bortvalda utformningsalternativ

Angöring till skolan på västra sidan Ebbe Lieberathsgatan med ombyggnad av Ebbe Lieberathsgatans östra sida

I tidigt skede av utredningen (före år 2024) undersöktes alternativ med större ingrepp på Ebbe Lieberathsgatan där de nyanlagda angöringsytorna på den östra sidan av gatan togs bort. I stället föreslogs angöring på gatans västra sida närmast skolan. Förslaget innebär fördelar för trafiksäkerheten eftersom barn som hämtas och lämnas vid skolan inte behöver korsa vägen för att komma till byggnaderna.

Alternativet valdes bort eftersom ingreppet på nybyggd infrastruktur på östra sidan inte ansågs ekonomiskt försvarbart. I stället lades upphöjda övergångsställen och avsmalningar av körbanan till på Ebbe Lieberathsgatan för att öka trafiksäkerheten och minska hastigheten på fordon.

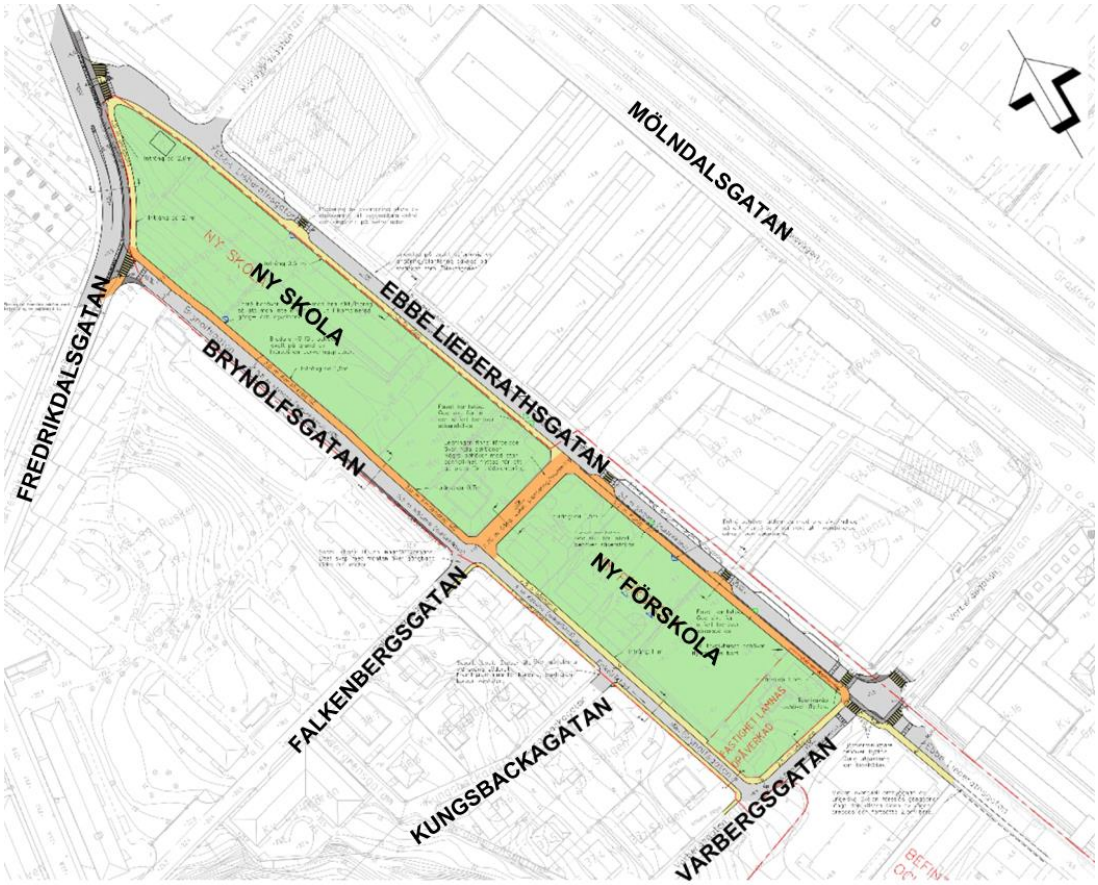
Angöring till skolan på västra sidan av Ebbe Lieberathsgatan

Våren 2025 föreslogs ett alternativ med längsgående parkering för cirka 16 bilar för skolan längs Ebbe Lieberathsgatans västra sida från Falkenbergsgatan och norrut. Nybyggda delar på östra sidan av Ebbe Lieberathsgatan skulle inte justeras i detta alternativ. Falkenbergsgatan kan göras helt bilfri mellan föreslagen skola och idrottshall. Ett sådant förslag skulle ha flera fördelar jämfört med att ha angöring till skolan på Falkenbergsgatan:

- Tillgänglighetsanpassad parkering placeras på plan mark i stället för i backe.
- Ingen motortrafik leds in på Falkenbergsgatan mellan skolan och idrottsplatsen vilket skulle medföra ökad trafiksäkerhet.
- Ytan som krävs för parkering, körbana och gångytor skulle troligtvis bli mindre och därmed medge en större skolgård och fler elever på skolan.

Detta alternativ valdes dock bort på grund av att Göteborgs stad inte tillåter att skolans angöringsparkering placeras på allmän platsmark.

Gång- och cykelbana längs Brynolfsgatan och Falkenbergsgatan



Figur 17. Framtaget trafikförslag 2022-05-18. Gångytor i gult, kombinerad gång- och cykelbana i orange och nybyggnationer i blått.

Ett komplett trafikförslag togs fram 2022-05-18 som avsåg Ebbe Lieberathsgatan och Brynolfsgatan samt Fredrikdalsgatan, Varbergsgatan och Falkenbergsgatan.

Huvudprincipen i förslaget var att fordonstrafik till och från de nya fastigheterna i största mån ska hålla sig på Ebbe Lieberathsgatan. Huvuddelen av ankommande till fots eller med cykel västerifrån skulle ledas in på Brynolfsgatan till skolgård och entréer som ligger i markplan vilket är en våning över parkeringsgaragen.

Huvudstråk för cyklister genom området skulle bestå av en 3,0 meter bred kombinerad gång- och cykelbana längs Ebbe Lieberathsgatan mellan Varbergsgatan i söder och Falkenbergsgatan samt längs Brynolfsgatan mellan Falkenbergsgatan och Fredriksdalsgatan i norr. Längs Fredriksdalsgatan skulle cyklister ledas via en separerad 2,4 meter bred cykelbana till befintlig cykelbana öster om korsningen med Ebbe Lieberathsgatan. Kombinerade gång- och cykelbanor på Ebbe Lieberathsgatan och Brynolfsgatan föreslogs kopplas ihop med en kombinerad gång- och cykelyta längs Falkenbergsgatan där motordriven fordonstrafik annat än moped klass II skulle förbjudas. Ytan föreslogs utformas med växtlighet och möblering som håller ner hastigheten för cykel- och moped.

Detta förslag valdes bort främst på grund av att förutsättningarna ändrats.

Separerad cykelbana i stället för kombinerad GC

Ett förslag togs fram med separerad gång- och cykelbana längs stråket som i huvudförslaget pekas ut som kombinerad för att underlätta och uppmuntra cykling till och från området. Alternativet valdes bort då cykelbanan endast skulle tillgodose det lokala behovet för området och inte genomgående cykeltrafik. Dessutom innebar det ett större ingrepp på tillgänglig exploaterbar mark, generellt sett ca 2 meter mer än valt alternativ på hela sträckan.

Alternativ för korsning Brynolfsgatan – Kungsbackagatan

Kretslopp och vatten på Göteborgs Stad har framfört önskemål om att sophämtning skulle ske i nedförsbacke längs Kungsbackagatan, det vill säga österut. Något som inte medgavs i tidigt framtagna utformningsförslag utan att fordonet sveper kraftigt över gångbanan i korsningen Kungsbackagatan – Brynolfsgatan.

Tre alternativ undersöktes för att hantera problemet innan lösningen som presenteras i trafikförslaget valdes:

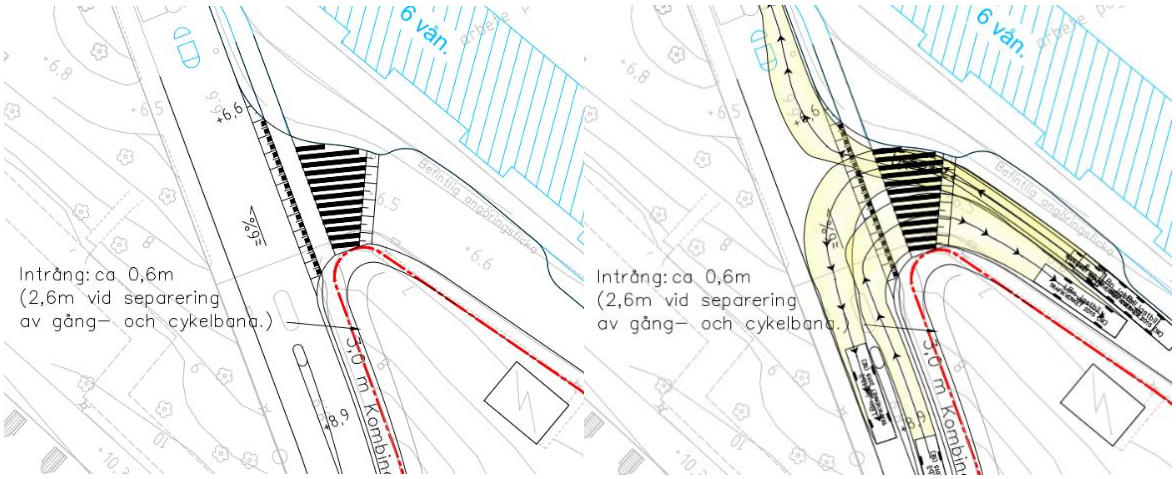
- Huvudalternativet var länge att ha en smal skiljeremsa på 0,5 meter närmast fastigheterna i väster följt av en enkelriktad 4,0 meter bred körbana söderut och en 2,5 meter bred gångbana längst i öst. Förslaget innebär att sopbilar inte klarar svängen söderut från Kungsbackagatan till Brynolfsgatan och att de i stället tvingas köra i uppförsbacke västerut på Kungsbackagatan.

- Brynolfsgatan behålls som dubbelriktad på sträckan med en körbanebredd på 5,5 meter vilket skulle medge sväng i korsningen utan att svepa över gångbanan. Med en 2,5 meter bred gångbana på den östra sidan av vägen i stället för en smal trottoar på den västra som idag innebar förslaget ett större intrång på exploaterbar mark. Sektionen blir också för bred för passagen vid fastigheten Krokslätt 23:18 som lämnas orörd enligt uppdragets förutsättningar.

- Gångbana behålls på västra sidan och enkelriktad körbana på den östra vilket ger mer utrymme för svängande fordon. Förslaget valdes bort på grund av försämrad trafiksäkerhet. Sikten i korsningen är mycket skymd av höga murar och med en ökad mängd fotgängare och speciellt barn på gångbanan som i så fall korsar Kungsbackagatan ansågs det riskabelt ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Mindre justering av korsning Fredriksdalsgatan – Ebbe Lieberathsgatan

En alternativ utformning av korsningen mellan Fredriksdalsgatan och Ebbe Lieberathsgatan togs fram utan mittrefug för att ge mindre markintrång på skolans yta samt en kortare väg för gående och cyklister. Större svepande fordon kan då tillåtas utnyttja delar av motriktat körfält vilket kortar av sträckan som behöver korsas. Dimensionerande mötessituation är dock ändå att en lastbil av typen LBn och en personbil kan mötas i korsningen. Vinsterna i minskad svepyta är mycket små jämfört med huvudalternativet, endast cirka en meter totalt på hela korsningen. På grund av vinkeln mellan gatorna blir det ändå ett glapp mellan svepytorna där refugen annars placeras. Sträckan som en fotgängare behöver ta sig utan väntyta blir dessutom lång även om den totala sträckan blir kortare. Den alternativa utformningen rekommenderades därför ej.

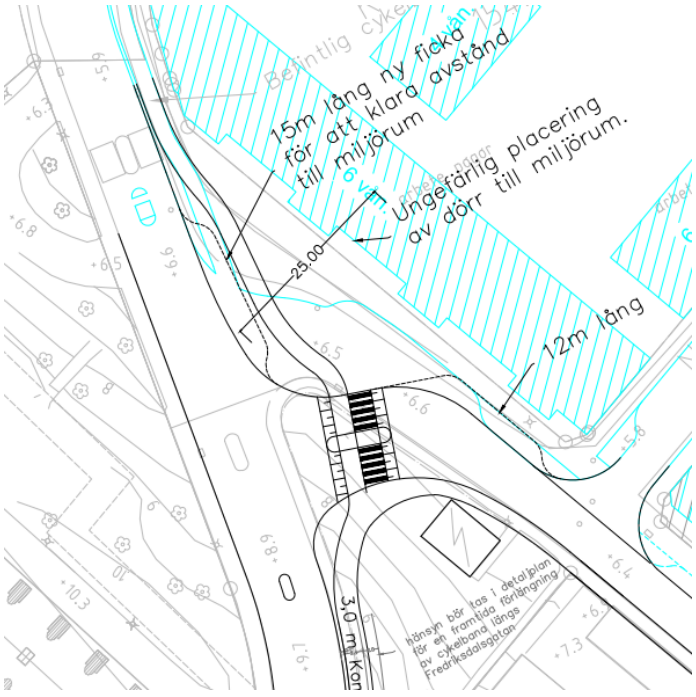


Figur 18. Alternativ utformning av korsning Fredriksdalsgatan – Ebbe Lieberathsgatan. Med körspår till höger i bilden.

Större justering av korsning Ebbe Lieberathsgatan – Fredriksdalsgatan

Ett alternativ där korsningspunkten mellan Ebbe Lieberathsgatan och Fredriksdalsgatan flyttas längre åt sydväst undersöktes för att få en mer vinkelrät korsning och därmed en mindre svepyta för svängande fordon. Detta skulle innebära bättre sikt mellan gående/cyklister och motorfordon samt ge en kortare passage för fotgängare och cyklister.

Alternativet valdes bort eftersom det troligtvis innebär stora höjdjusteringar i området runt korsningen för att klara av höjdskillnaden mellan Fredriksdalsgatan och Ebbe Lieberathsgatan samt till intilliggande fastigheter. Dessutom hamnar angöringsficka på Ebbe Lieberathsgatan för långt från miljörummet i den befintliga byggnaden öster om korsningen så att en ny angöringsficka behöver anläggas.



Figur 19. Alternativ med större justering av korsningen mellan Fredriksdalsgatan och Ebbe Lieberathsgatan.

Breddad gångbana längs Ebbe Lieberathsgatan söder om Varbergsgatan

Det har föreslagits att gångbanan på västra sidan av Ebbe Lieberathsgatan ska breddas även söder om Engelska Skolan från 1,7 meter till 2,5 meter. Den begränsas dock delvis av befintliga byggnader och det har nyligen uppförts nya byggnader som fortsatt begränsar möjligheten att bredda gångbanan in på kvartersmark.

Falkenbergsgatan

I utformningen av Falkenbergsgatan, mellan Ebbe Lieberathsgatan och Brynolfsgatan, valdes dimensionering för lastbil, Lbn 12 meter, bort med anledning av att det krävde en bredare körbanebredd och större radier för svängande fordon in på Falkenbergsgatan.

In- och utfarter för fastigheter söder om Varbergsgatan

Det har prövats olika förslag för infart och angöring vid fastigheter söder om Varbergsgatan.

- Att behålla infarten i befintligt läge hade gett mindre intrång på träd och erbjudit bättre svängmöjligheter, men i detaljplaneförslaget har det i stället prioriterats att skapa så stor sammanhängande parkyta som möjligt
- Att förlägga infarten väster om almen med en förhoppning att den skulle kunna fredas i förslaget. Detta innebär en lokal avsmalning av vägen vid läget för almen. Alternativet valdes bort med anledning av att det inte kunde säkerställas att almen kunde behållas samtidigt som det inte medgav en tillräckligt bra trafikal lösning.
- Att anlägga en vändplats med in och utfart från Ebbe Lieberaths gata. Det hade dock tagit mer parkmark i anspråk.

För utfarten till Ebbe Lieberathsgatan tog ett förslag fram med en större sikttriangel vid byggnadens hörn vilket medförde att utfarten förskjuts något längre norrut vilket medförde större intrång på planerad parkyta. Detta förslag hade varit mer trafiksäkert och förenligt med stadens riktlinjer för sikttrianglar för gator med hastighetsgräns 40 km/h. Detta förslag valdes bort av kommunen för att prioritera parkyta och förutsätter att sikttriangel för hastighetsbegränsning 30 km/h kan användas då det är rekommenderad hastighet 30 km/h och det föreslås hastighetsbegränsande åtgärder nära utfarten både i norr och i söder.

Grönytefaktor

Grönytefaktor har inte behandlats i trafikförslaget med motiveringen att endast mindre justeringar sker på allmän platsmark. Trafikförslaget föreslår generellt att hårdgjorda ytor i form av körbana eller längsgående parkering görs om till hårdgjord yta i form av gång- och cykelbanor med visst intrång på befintlig kvartersmark. Eftersom exploaterbar yta för skolan med tillhörande utomhusmiljöer ska maximeras begränsas möjligheten att öka grönytefaktorn på allmän platsmark.

Bilagor

Bilaga 1 – MM-Analys av behov och påverkan Detaljplan Krokslätt - Skola, förskola och bostäder väster om Ebbe Lieberathsgatan

Bilaga 2 – Trafikförslag Detaljplan Krokslätt - Skola, förskola och bostäder väster om Ebbe Lieberathsgatan

Bilaga 3 – Körspår och sikttrianglar till trafikförslag Detaljplan Krokslätt - Skola, förskola och bostäder väster om Ebbe Lieberathsgatan

Bilaga 4 – Sektioner till trafikförslag Detaljplan Krokslätt - Skola, förskola och bostäder väster om Ebbe Lieberathsgatan

Bilaga 5 – Tillgänglighetsplan Detaljplan Krokslätt - Skola, förskola och bostäder väster om Ebbe Lieberathsgatan