PM Trafik Katrinedalsgatan

Tillägg till trafikutformningsförslag för Detaljplan för bostäder och verksamheter norr om Katrinedalsgatan

Diarienr: SBF-2023-00494

Datum: 2026-05-05

Version: Version 2

Skapad av: Pontus Fjällman och Armin Gasanin

Fastställd av: Pontus Fjällman

Innehåll

1. Bakgrund 3
1.1. Trafik 3
1.2. Torgytan 4
2. Syfte 5
3. Metod 6
3.1. Platsbesök 6
3.2. Olycksstatistik 8
3.3. Körspår 8
3.4. Interna avstämningar 8
3.5. Riktlinjer 8
4. Resultat 9
4.1. Justerat trafikförslag 9
4.1. Gående 10
4.2. Personbilstrafik 10
4.3. Avfallshantering 11
4.4. Leveranser 12
4.5. Räddningstjänsten och drift 13
5. Slutsats 14

Trafik, parkering, kollektivtrafik och tillgänglighet

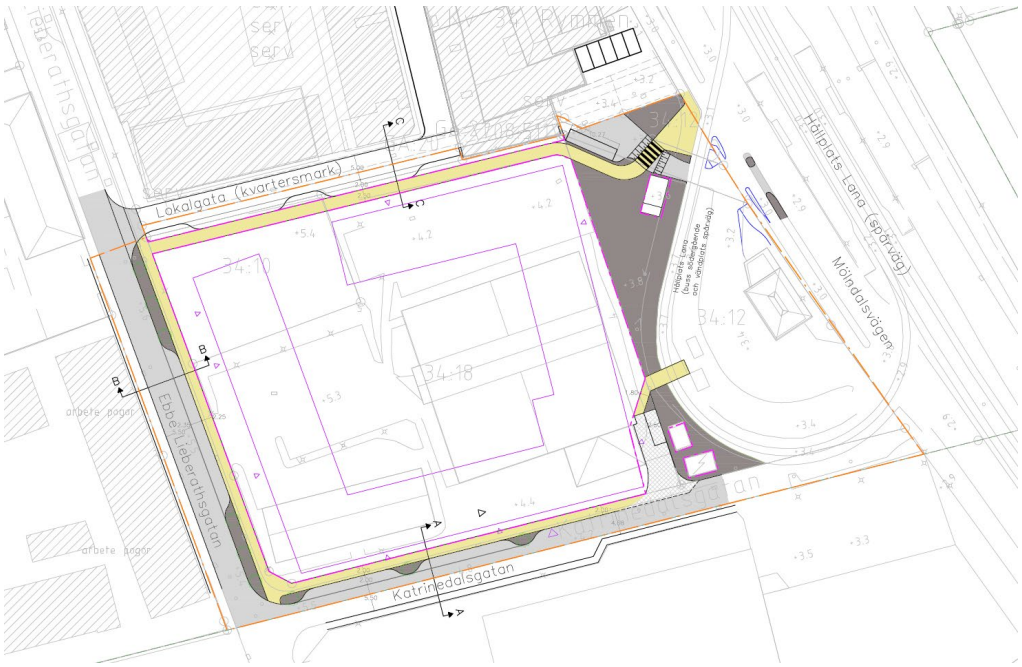
1. Bakgrund

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra nya bostäder med inslag av service och urbana verksamheter i bottenvåningarna samt bidra till en fortsatt utveckling av området från industri och verksamhet till blandstad, ett område av innerstadskaraktär i linje med översiktsplanen. Vändslingan vid Lana får en ändamålsenlig reglering som torg, en mötesplats i staden med bibehållen kollektivtrafikfunktion samt stärkta vistelsevärden och tydligare kopplingar till omgivningen.

I ett tidigare skede har det tagits fram förslagshandlingar för både torget och trafikutformningen för detaljplanen. Under granskningen av dessa har man kommit fram till att trafiksäkerheten och vistelsekvaliteten i området inte når upp till planens ambition. Därför har man sett ett behov av ytterligare åtgärder i trafikutformningen för att stärka torgytan.

1.1. Trafik

Inför samråd för gällande detaljplan har Sweco tagit fram ett *Trafik- och utformningsförslag* (2024-03-27, se Figur 1). Syftet med detta har varit att skapa tydliga och tillgängliga gator och stråk inom planområdet. Under utredningsstadiet har man identifierat att platsen idag har en låg kvalitet gällande utformning av trafikmiljöer. På flera olika stråk sker konflikter mellan olika fordonsslag och oskyddade trafikanter.



Figur 1 Trafikutformningsförslag framtaget av Sweco.

Några av de åtgärder som utformningsförslaget innebär lyder:

- En flytt av befintlig gångbana ut från dess nuvarande sträckning genom portiken för att möjliggöra en trafiksäker koppling från Ebbe Lieberathsgatan via torget till Mölndalsvägen, separerad från motorfordon.
- En minskning av det totala antalet parkeringsplatser på marknivå från dagens 60 till 5; utöver marknivån finns 30 parkeringsplatser i garaget vars infart finns under portiken. Det får effekten att trafikalstringen till området minskar.
- Tydliga angöringsfickor för transporter och parkering för rörelsehindrade.

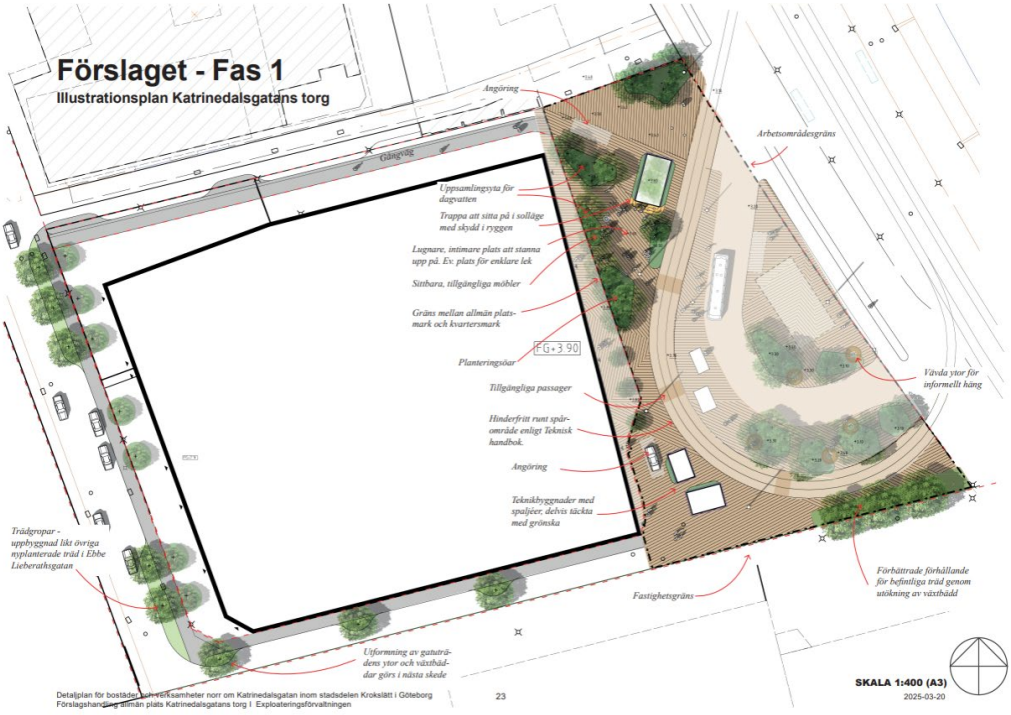
En begränsande faktor för utformningen är den befintliga portiken som leder från lokalgatan mot den nya torgytan vars höjd, 3,6 m, behöver tas i akt när man ser på en ny trafiklösning för området.

1.2. Torgytan

Inför detaljplanens granskning har White arkitekter tagit fram en förslagshandling för *Allmän plats Katrinedalsgatans torg* (2025-03-20, se Figur 2) som illustrerar hur man kan möblera en torgyta där man vill skapa vistelsekvaliteter utifrån de förutsättningar som det tidigare trafikförslaget i Figur 1 skapat. De kommer fram till följande slutsats:

> Syftet att skapa ett sammanhållet torg har inte kunnat uppnås då torgytan delas upp av spårväg, busshållplats och utfarter. Den rådande trafiksituationen resulterar i färre ytor för vistelse samt försämrar tryggheten, grönytefaktorn, trafiksäkerheten och tillgängligheten. Ambitionen har trots ovan nämnda svårigheter varit att ta fram ett förslag som gör det mesta av rådande förutsättningar med förhoppningar om en större förändring för den norra och östra delen i framtiden. (s. 32)

Den rådande trafikutformningen är en begränsande faktor för ambitionen att skapa ett torg med hög vistelsekvalitet.



Figur 2 Förslag på utformning av torgyta framtaget av White arkitekter.

2. Syfte

Syftet med detta PM är att utreda ett tillägg till trafikutformningsförslaget som förbättrar trafiksäkerheten och möjliggör en högkvalitativ torgyta. Eventuella ändringar av trafikutformningen får inte hindra relevanta trafikala funktioner och denna text kommer beskriva hur områdets trafik kan fungera efter en sådan åtgärd.

3. Metod

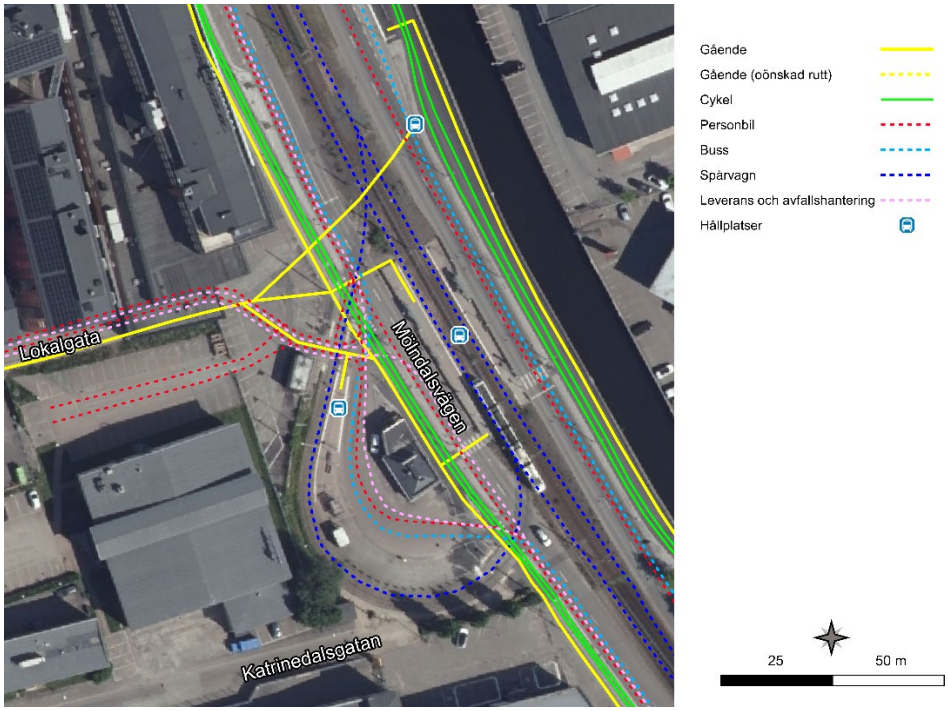
3.1. Platsbesök

Som del av utredningen har två platsbesök utförts. Dessa utfördes:

1. Onsdagen den 30 april 2025 kl. 09-11.
2. Onsdagen den 21 maj 2025 kl. 09-11.

Vid dessa platsbesök dokumenterades den befintliga trafiksituationen. Ett antal problem antecknades under tiden:

- På en och samma yta ska i princip samtliga transportsätt korsa varandra. Detta inkluderar: gående, cyklister, kollektivtrafik (både buss och spårvagn), transporter och personbilar (se Figur 3).



Figur 3 Karta över stråk som utnyttjas av olika fordonsslag och oskyddade trafikanter, såväl anvisade som otillåtna stråk.

- Skolbarnens rutt mellan Lanas hållplats och Kunskapsskolan har flera brister:
    - Många barn genar Mölndalsvägen på olämpliga platser.
    - Vägen genom portiken saknar tydlig separerad gångbana
    - Rutten korsas av flera andra fordonsslag (exempelvis transporter som i Figur 4).

Figur 4 Bild tagen på plats där backande leveransfordon tar samma rutt som skolbarn passerar mellan hållplats och skola.

- Utformning och skyltning av in- och utfart till parkering upplevs som otydlig. Både personbilar och transporter tar vägar som är otillåtna och korsar andra fordons yta på olämpliga vis (se Figur 3).
- Den nya gångrefugen, vid in- och utfarten till parkeringen, hindrar bussar från att kunna ställa sig i linje med hållplatsen (se Figur 5). Detta gör att bussar inte klarar de tillgänglighetskrav som exempelvis ska möjliggöra att personer med rörelsehinder ska kunna ta sig till och från bussen på ett bra sätt.

Figur 5 Parkerad buss som inte klarar att ställa sig i linje med hållplats.

3.2. Olycksstatistik

Som del av utredningen har ett utdrag ur Transportstyrelsens olycksdatabas Strada hämtats ut och granskats. Antalet olyckor som rapporterats under perioden 2015–2024 är 13 vilket innebär att mer än en olycka per år registreras hos Polisen och/eller sjukvård. Av dessa är den vanligaste orsaken till olycka möten mellan fotgängare och motorfordon.

3.3. Körspår

För att säkerställa framkomlighet för viktiga funktioner har körspår för ett nytt trafikförslag tagits fram i applikationen AutoTURN i AutoCAD.

3.4. Interna avstämningar

Samtliga ändringar i trafikförslaget har stämts av med relevanta tjänstemän och aktörer för att säkerställa åtgärdens genomförbarhet. Dessa inkluderar:

- Exploateringsförvaltningen
    - Trafikspecialister
    - Landskapsarkitekt
    - Projektledare
- Stadsbyggnadsförvaltningen
    - Projektledare
    - Planarkitekt
- Stadsmiljöförvaltningen
    - Trafikregleringsenheten (för både angöring och trafiksignaler)
    - Gata och spår
    - Drift
- Kretslopp- och vatten
    - Avfallshantering
- Exploatören

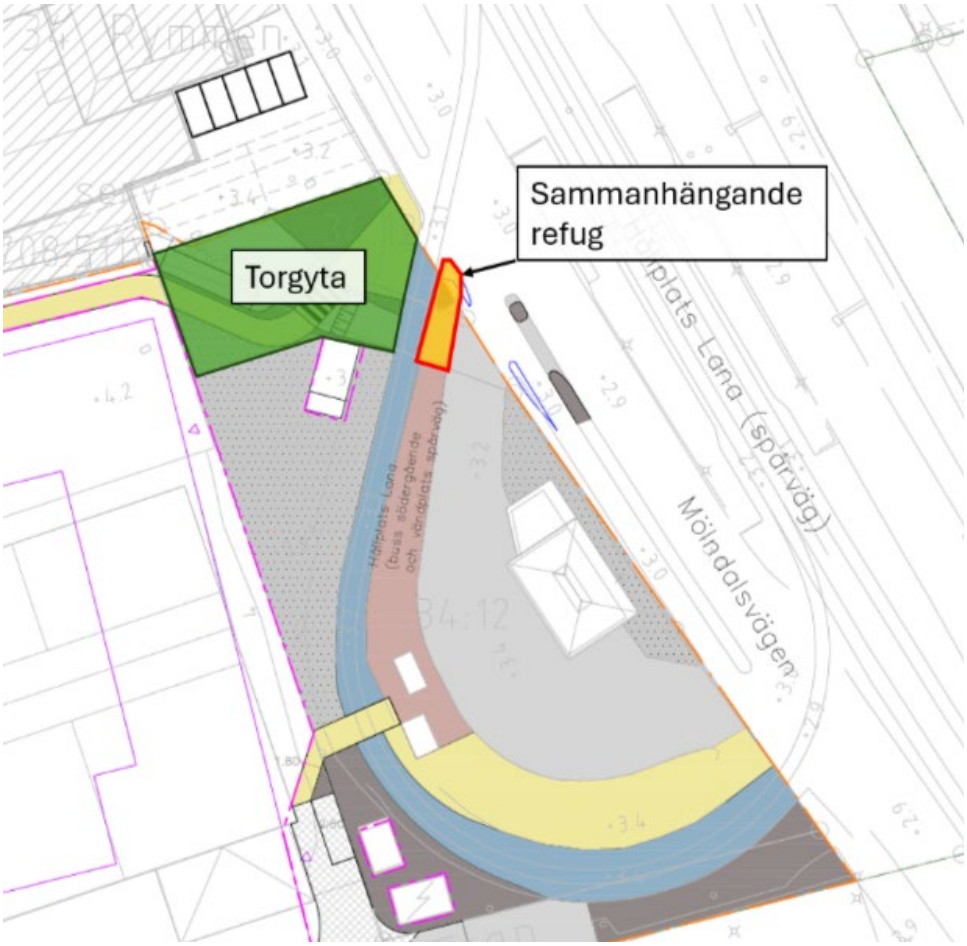
3.5. Riktlinjer

Detta PM utgår från stadens gällande styrande dokument. Dokumenten nedan är särskilt beaktade:

- Översiktsplan för Göteborg
- Göteborgs riktlinje för skötseldrift och gestaltning av stadsmiljöer
- Teknisk handbok 2024:2

4. Resultat

4.1. Justerat trafikförslag



Figur 6 Trafikutformningsförslag med ändring av befintlig in- och utfart mellan torgyta och Mölndalsvägen.

In- och utfart från Mölndalsvägen föreslås stängas genom att gångpassagens refug förlängs fram till busshållplatsens plattform (se Figur 6). För torgytan skulle det innebära att den inte behöver separeras av en genomgående körbana utan utformas som ett sammanhängande torg. Det innebär även att övergångsstället och gångbanan i den tidigare skissen tas bort (se följande rubrik 4.1 Gående för hur den nya lösningen ska fungera).

En viss framkomlighet för motorfordon kommer dock behöva bibehållas så ytan som tidigare utformats som körbana kommer inte att kunna möbleras med fasta objekt. Däremot kommer det innebära att dagliga genomgående flöden av personbilar och leveranser kommer förvinna.

4.1. Gående

Då gångbanan från det tidigare utformningsförslaget tas bort i förmån för en mer renodlad shared space-yta får man utnyttja andra metoder för att styra gångflödet. Två mål är viktiga när man gör det:

- Undvika konflikter med leveranser och avfallshantering.
- Inte bjuda in till otillåtna passager över Mölndalsvägens körbana och spårväg (likt de som uppmärksammats under platsbesök, se Figur 3)

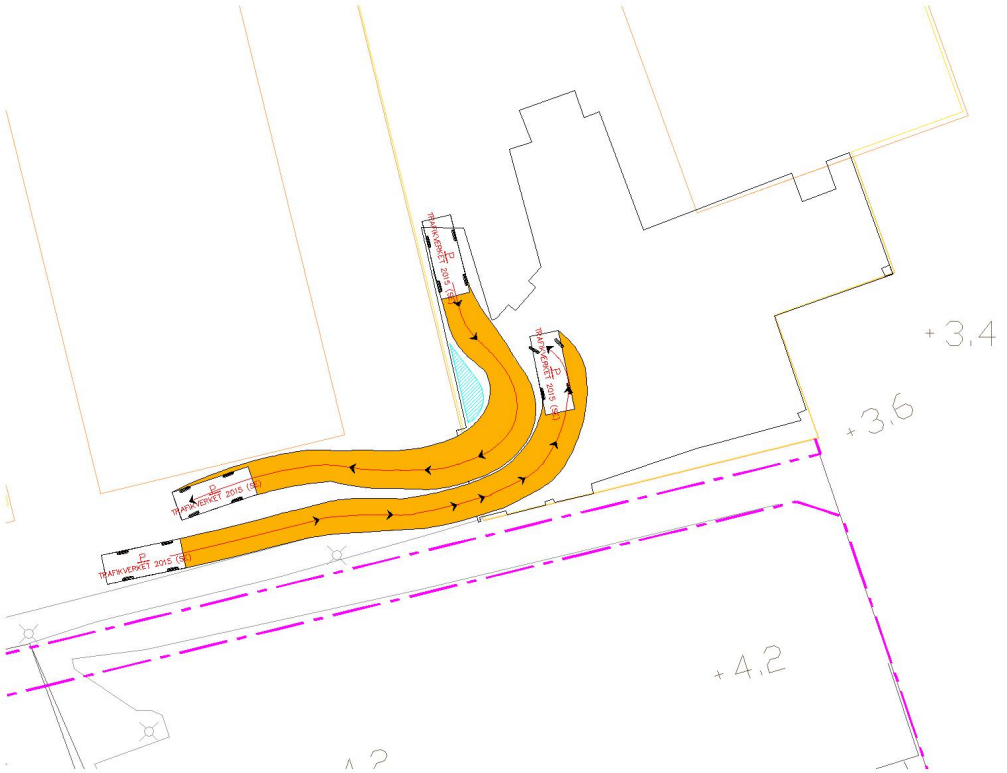
Metoden för att styra flödet kan vara att möblera torgytan så att den blockerar den typen av passager man vill undvika och lämnar öppna ytor som upplevs som inbjudande för gående att utnyttja. Riktningen för flödet kan man se nedan (Figur 7). Istället för en rak linje i östlig västlig riktning bör den krökas i lite sydlig riktning för att leda gående till passande passager över Mölndalsvägen. Det kan vara en lämplig yta att anlägga taktila ledstråk på.

Figur 7 Förslag på rutt som man bör styra gångflöden att ta efter att in- och utfarten tas bort.

4.2. Personbilstrafik

Utan den befintliga in- och utfarten kommer samtlig personbilstrafik som ska till parkeringen norr om torgytan trafikera via Ebbe Lieberathsgatan och lokalgatan norr om planområdet. Det kommer leda till något ökat tryck på dom gatorna men det motiveras av en säkrare trafikmiljö kring Mölndalsvägen. I och med att antalet parkeringsplatser blir färre minskar även trafikalstringen till området.

En utmaning blir för de personbilar som ska till och från garaget under portiken. Enligt körspår nedan klarar två personbilar att mötas men det är väldigt trångt (se Figur 8). Det är rimligare att mötande fordon väntar in varandra. För att underlätta denna mötessituation och tydliggöra en bättre linjeföring föreslås en spärrmålning som gör att fordon tar ut högersvängen. Eftersom trafikflödena kommer bli väldigt låga på denna sträcka kommer den fortfarande vara trafiksäker. Lösningen möjliggörs av att gångbanan i det nya trafikförslaget flyttas ut söder om portikens vägg.

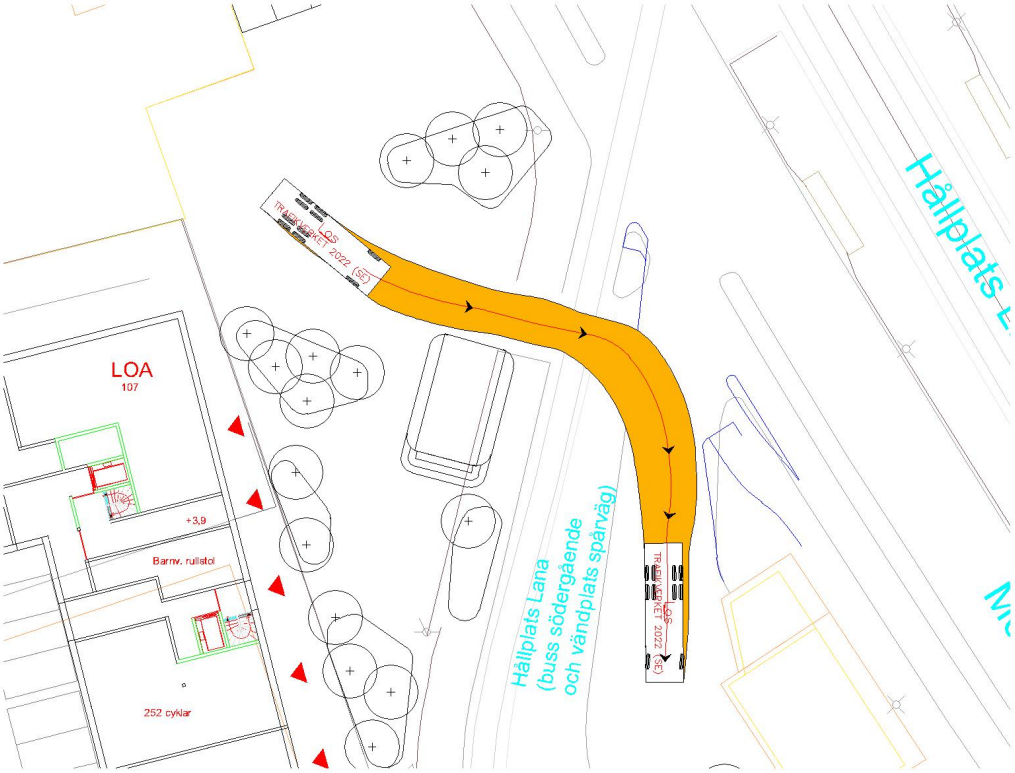


Figur 8 Körspår som illustrerar två personbilar som åker in och ut samtidigt vid portiken. Ny separerad gångbana i lila söder om körspår.

4.3. Avfallshantering

Idag löses avfallshantering under portiken för Hedlunds lokaler. De kommer in från Ebbe Lieberathsgatan via lokalgatan och förbi bommen som är på plats idag, efter tömning åker de ut genom utfarten mot Mölndalsvägen.

Med den nya utformningen är tanken att de åker in via lokalgatan och Ebbe Lieberathsgatan och sedan åker ut över en fasad kantsten var den nuvarande in- och utfarten till området finns. Denna lösning fungerar utan problem enligt körspår men det är viktigt att inte placera vägutrustning i svepet för körspåret (se Figur 9). Nya verksamheter vid torgytan kommer kunna lösa tömning av fettavskiljare på en angöringsyta vid torget. Denna lösning har blivit godkänd av handläggare på Kretslopp- och vatten.



Figur 9 Körspår som illustrerar en sopbil (LOS) som åker ut över fasad kantsten var befintlig utfart byggs igen.

4.4. Leveranser

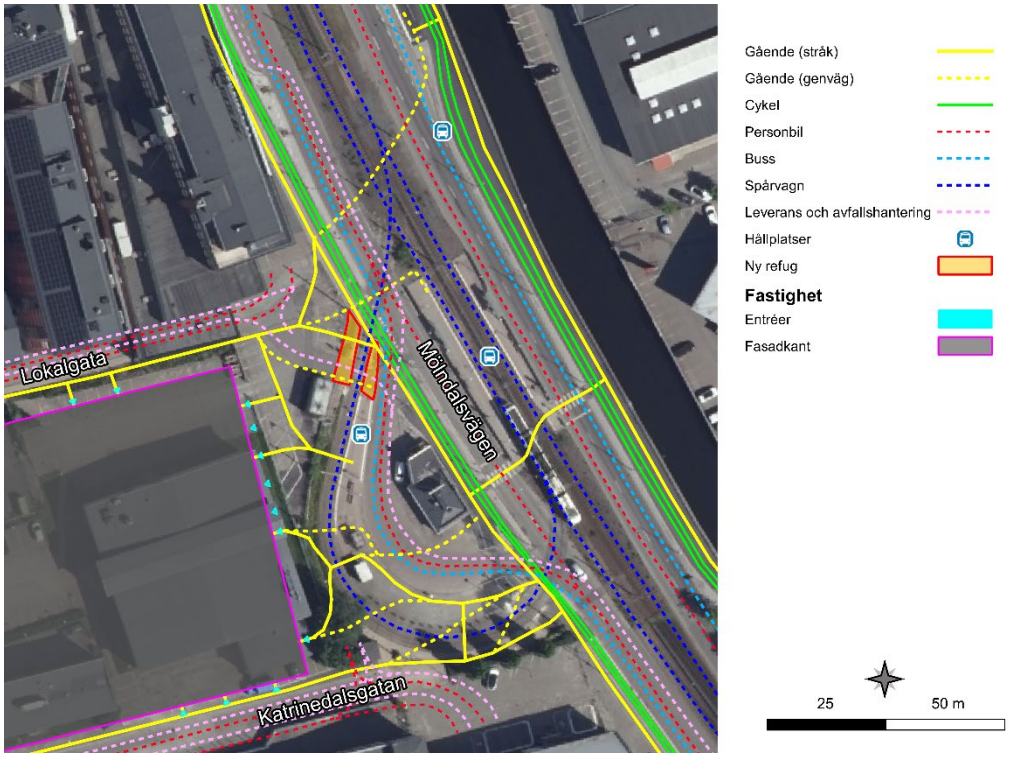
För befintliga verksamheter sker en del leveranser under portiken via in- och utfart från Mölndalsvägen[1]. Med stängd in- och utfart kommer leveranser till både befintliga och nya verksamheter behöva gå via Ebbe Lieberathsgatan, på samma sätt som för avfallsfordon enligt kapitlet ovan. På torgytan planeras en verksamhet tillkomma som kommer alstra leveranstrafik via samma rutt.

För leveranser med större fordon (Lbn, normalstor lastbil) saknas en trafiksäker lösning både idag och med ny torgyta, oavsett om in- och utfart tas bort. Befintlig in- och utfart klarar inte svepet från en Lbn och det saknas vändyta inne i området. Därför bör de leveranser med större fordon som ska till fastigheterna norr om torgytan stanna i den gulmarkerade ytan nedan (se Figur 10) var en 30 min parkeringsyta finns idag. Denna lösning har stämts av och godkänts av handläggare på Trafikregleringsenheten på Stadsmiljöförvaltningen.

[1] Se 3.1 Platsbesök för den negativa påverkan på trafiksäkerheten i området av nuvarande lösning.

Värbergsgatan
Ebbe Lieberathsgatan
Mölndalsvägen
Mölndalsvägen
Mölndalsvägen

5. Slutsats



Figur 11 Stråk i området efter att torget etablerats och in- och utfarten byggts om till en sammanhängande refug. Att jämföra med Figur 3.

Byggnationen av ett nytt torg kommer innebära förändringar för trafikmönster i området (se Figur 11). Fler personer förväntas röra sig i området och nya stråk till och från den befintliga hållplatsen är troligt. Utöver de stråk vi planerar att leda gående till, genom bland annat möblering av grönytor, är det troligt att de hittar genvägar som kan hamna i konflikt med andra fordonsslag.

Det är därför viktigt att minska mängden trafik av andra slag i området. Genom att ta bort den befintliga in- och utfarten från Mölndalsvägen förbättras trafikmiljön i kontrast till vad som finns idag. Skolvägen blir säkrare då gående skolbarn har färre korsande fordon att förhålla sig till och separeras från motorfordon vid portiken och torgytan.

Den trafikala nackdelen med utformningen är en ökad belastning på Ebbe Lieberathsgatan och lokalgatan. Men nackdelarna med det nya förslaget motiveras av förbättringen vid Mölndalsvägen.

Att få bort dagliga rörelser av genomgående trafik från torget skapar möjligheter för utformningen av den ytan som höjer vistelsekvaliteten för det nya området. Den förbättrade kvalitén på torgytan förväntas få positiva följdeffekter på närliggande verksamheter, exempelvis finns möjligheter för uteserveringar och sociala mötesplatser. Det bidrar till att uppnå detaljplanens syfte om stärkta vistelsevärden och tydligare kopplingar till omgivningen för torget om att skapa.