



Göteborgs Stad
Trafikkontoret



Trafikutformnings-PM Samrådshandling, Västlänken Station Haga

Bilaga till Detaljplan Västlänken Station Haga med omgivning inom stadsdelarna Haga, Inom Vallgraven, Pustervik samt Vasastaden i Göteborg

Dnr:2506/11
2014-09-30

Namn på uppdraget

Status

Dnr: 2506/11

Medverkande



Göteborgs Stad

Trafikkontoret

Beställare

Kontaktperson



Konsult

Uppdragsansvarig

Handläggare

Trafikutformnings - PM

Samrådshandling

Trafikkontoret Göteborgs Stad

Box 2403

403 16 Göteborg

Vxl 031-368 00 00

Anna Berlin

Catharina Migell (WSP)

WSP Sverige AB

Box 13033

402 51 Göteborg

Vxl +46 70 722 50 00

Björn Öhman

Charlotte Ljung

Innehållsförteckning

1	Bakgrund och syfte	4
2	Förutsättningar	5
2.1	Samhällspåverkande faktorer	7
2.1.1	Stadskaraktär	7
2.1.2	Trafiksystem.....	7
2.1.3	Trafikdata	12
2.1.4	Tillgänglighet och framkomlighet	19
2.1.5	Trafiksäkerhet	19
2.1.6	Sociala värden	20
3	Beskrivning och analys av förkastade alternativ	22
3.1	Förkastade trafikförslag	22
4	Måluppfyllelse	27
5	Trafikförslag	27
5.1	Konsekvenser av trafikförslag	38
5.2	Stadskaraktär	38
5.3	Trafiksystem	38
5.3.1	Trafikdata	39
5.3.2	Tillgänglighet och framkomlighet	40
5.3.3	Trafiksäkerhet	41
6	Kostnader.....	42
7	Underlagsmaterial	42

1 Bakgrund och syfte

En ny stationsetablering intill Hagakyrkan skapar en ny bytespunkt för kollektivtrafik, där resenärer kan byta mellan olika lokala och regionala trafikslag. Fler människor kommer därmed att röra sig här och få tillgång till arbetsplatser, utbildning, handel och service i den angränsande innerstaden. Platsens nya funktion ställer krav på en trafiklösning som medger god tillgänglighet till Station Hagas uppgångar samt en trafikmiljö som främjar en god interaktion mellan olika trafikantgrupper.

Föreliggande Trafikutformnings-PM Samrådshandling ingår som bilaga till Detaljplan för Station Haga med omgivning inom stadsdelarna Haga, Inom Vallgraven, Pustervik samt Vasastaden i Göteborg. Trafikutformnings-PM syftar till att beskriva detaljplanens trafikförslag. Utveckling av trafikförslaget pågår fortfarande varav konsekvenserna fortfarande är under utredning och redovias endast översiktligt i detta PM.

Planområdet sträcker sig från Rosenlundskanalen i norr till Vasagatan och Handelshögskolan i söder och omfattar cirka 7,9 hektar. Det berör riksintresse för kulturmiljövård, Göteborgs innerstad samt riksintresse för kommunikation, Västlänken.

Syftet med detaljplanen är att:

- medge en utbyggnad av Västlänken med tillhörande byggrätter,
- möjliggöra utveckling av stationsläget,
- möjliggöra underjordiska anläggningar för cykelparkering,
- säkerställa stadsbyggnadskvaliteter, kulturhistoriska samt arkitektoniska värden.



Figur 1. Illustrationsbild över planområdet. (Stadsbyggnadskontoret Göteborgs Stad)

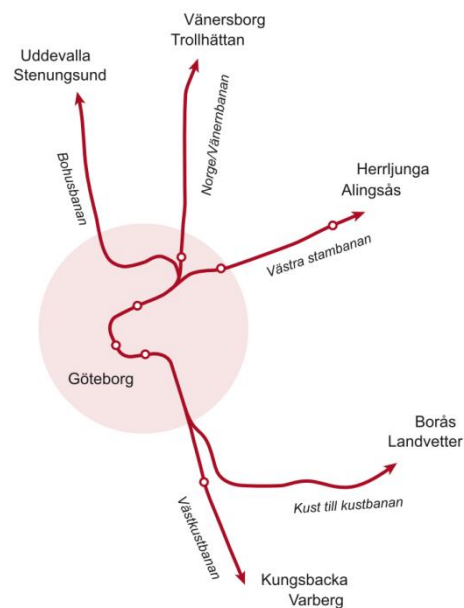
2 Förutsättningar

Göteborgs Stad är inne i en intensiv fas för en utbyggd kollektivtrafik med flera stora pågående och kommande projekt inom ramen för Västsvenska paketet.

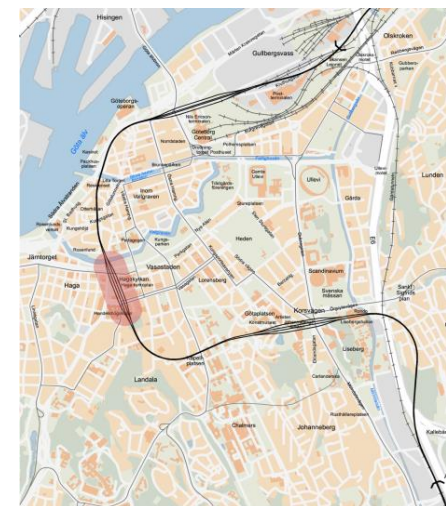
Västlänken är i dagsläget den enskilt största infrastruktursatsningen i Göteborgs Stad och ingår i Västsvenska paketet. Syftet med Västlänken är att öka järnvägens kapacitet så att resandet i Göteborg och Västsverige underlättas. Västlänken är en järnvägstunnel under Göteborg som möjliggör genomgående tågtrafik mellan Olskroken och Almedal. Genom att pendeltåg och regionaltåg inte behöver angöra säckstationen vid Göteborgs Centralstation kan tågtrafiken effektiviseras. Pendeltågssystemen knyts ihop till ett genomgående tågssystem med Västlänkens nya stationer vid Göteborgs Centralstation, Haga och Korsvägen vilket gör att fler områden i Göteborg kan nå utan byten.

Västsvenska paketet är ett samarbetsprojekt för att främja tillväxt samt ett mer hållbart transportsystem i Västsverige. Samarbetspartners är Göteborgs Stad, Västra Götalandsregionen, Göteborgsregionens kommunalförbund (GR), Region Halland, Västtrafik samt Trafikverket.

Figur 2. Bild som visar Västlänkens koppling till regionen. (WSP)



Figur 3. Orienteringsbild över centrala Göteborg och stationerna Centralen, Haga samt Korsvägen. Röd markering visar läget för Station Haga. (WSP)



De övergripande målen för Västsvenska paketet har formulerats gemensamt av de samverkande parterna.

Västsvenska paketet ska bidra till:

- större arbetsmarknadsregion
- en attraktiv kärna och utveckling längs huvudstråken
- en konkurrenskraftig kollektivtrafik
- en god livsmiljö
- att kvalitet för näringslivets transporter förbättras samt förstärker den internationella konkurrenskraften

De övergripande målen tar sin utgångspunkt i både regionala och kommunala politiska församlingar samt de av riksdagen beslutade nationella transportpolitiska målen.

Bland de kommunala dokument som Västsvenska paketets övergripande mål tar avstamp i är Göteborgs Stads tre strategidokument: Trafikstrategi, Grönstrategi och Strategi för utbyggnadsplanering. Tillsammans utgör dessa dokument en viktig del av den strategiska planeringen av stadens markanvändning med syfte att precisera översiktsplanens mål och strategier.

Trafikstrategin är vägledande för hur trafiksystemet i staden ska utvecklas för att uppnå fastlagda mål och möta de utmaningar som staden står inför de närmaste dryga 20 åren. Trafikstrategin fördjupar de delar kring trafik som tas upp i Göteborg Stads översiktsplan. Generellt för Göteborgs Stad innebär detta att målsättningen är att antalet bilresor ska minska med 25 %, antalet gång- och cykelresor ska fördubblas samt en fördubbling av antalet resor med kollektivtrafik fram till år 2035.

Som en vidareutveckling av Trafikstrategin tar Trafikkontoret för närvarande fram ett cykelplan. Målsättningen i cykelplanen är att antalet cykelresor ska tredubblas till år 2025 (relativt 2011 års nivå).

Andra strategiska dokument och arbeten som ligger till grund för planeringen av Västlänken och Station Haga är:

- Målbild Tåg 2035 – konkretisering av Västra Götalands trafikförsörjningsprogram.
- K2020 - ett investeringsprogram samt målbilddokument som tagits fram i samverkan mellan GR, Göteborgs Stad, Västtrafik, Vägverket (Trafikverket), Banverket, Västra Götalandsregionen och med GR som projektägare.
- Stadsutvecklingsprogram för Haga - Vasa. En översyn av trafikstrukturen i ett ännu större område pågår för att säkerställa framtida krav på alla trafikslag i området. För att skapa ett gemensamt ramverk för dessa förändringar och framtida utmaningar pågår arbetet med stadsutvecklingsprogram Haga-Vasa under ledning av stadsbyggnadskontoret. Inom detta arbete diskuteras även möjlig nybyggnation inom delar av området.

Trafiknätsplan för södra centrum. Arbetet med Trafiknätsplanen pågår med syfte att vara en målbild för hur gående, cyklister, kollektivtrafikanter och bilister ska ta sig fram i staden samt hur näringslivets transporter och distribution ska ske i området. Trafiknätsplanen väntas ge ett bättre planeringsunderlag när olika gators framtida funktioner i det större systemet tydliggörs.

Kvalitetsprogram för detaljplaner för Västlänken

För att vägleda arbetet med såväl detaljplaner som gestaltning för de stadsrum som möter järnvägen har Göteborgs Stad tagit fram ett verktyg i form av ett kvalitetsprogram. Programmet beskriver vad som behövs för att uppnå fastställda mål för Västlänken.

Projektmål

Projektmålen har sin grund i Västsvenska paketets effektmål:

- En mer attraktiv kollektivtrafik med ökad kapacitet
- Ökad andel kollektivtrafik
- Minskad andel biltrafik till och i regionkärnan
- Snabba, trygga, enkla gång- och cykelresor
- Förbättrad kvalitet för näringslivets transporter
- Minskade utsläpp
- Minskat buller
- Frigjorda stadsytor och ett rikt stadsliv

2.1 Samhällspåverkande faktorer

2.1.1 Stadskaraktär

Det aktuella planområdet är beläget i centrala Göteborg. Området avgränsas i söder av Gamla stadsbiblioteket, nuvarande Samhällsvetenskapliga biblioteket, samt institutionsområde med Göteborgs universitets olika byggander och ansluter i norr till Kungsparken. I öster avgränsas området av stadsdelen Vasastaden och i väster av stadsdelen Haga. Utredningsområdet sammankopplas till övriga City över Rosenlundskanalen via Rosenlundsbron. Stadsstrukturen och gaturummen i området är mycket tydliga och lättlästa.

Inom området möts fyra värdefulla kulturhistoriska miljöer – vallgravsstråket med Nya Allén, Haga Kyrkoplan, Haga och Vasastaden. Hela området ligger inom riksintresse för kulturmiljö och blandningen av karaktärer och tidsepoker möts och samverkar här.

Haga Kyrkoplan är ett välbesökt parkområde med tillgång till lekplats och attraktiva sittplatser samt flera gångstråk. Inom parken

växer ett stort antal uppväxta träd som bidrar till platsens rekreativevärden. Både i parker, i alléerna och som solitärträd förekommer skyddsvärda träd.

Haga Kyrkoplan förbinder två av den centrala stadens viktigaste alléstråk – Nya Allén och Vasagatan. Haga Kyrkoplan är en viktig oas för barns reaktion och utevistelse. Parken används av flera förskolor och skolor i närområdet i sin dagliga verksamhet.

I norr angränsar området till Kungsparken som karaktäriseras av dubbla trädrader samt gång- och cykelvägar. I stråket förekommer en generation av gamla, ihåliga ädellövträd som är 150-200 år gamla. De södra delarna av Kungsparken som sluttar ner mot Rosenlundskanalen är en populär vistelseyta under sommartid.

Haga Kyrkoplan och Kungsparken omges av trafikerade gator vilket skapar barriärer för både gående och cyklister och bidrar till minskad tillgänglighet och ökad otrygghet. Den stora mängden trafik och breda vägbanor gör att platsen upplevs som fragmenterad och ogästvänlig.

Området har flera viktiga funktioner, dels som en historisk plats, dels som utbildnings- och arbetsplats. Inom Hagaområdet bor cirka 9 600 personer och cirka 10 300 personer har sin arbetsplats i det omedelbara närområdet.

2.1.2 Trafiksystem

Trafiksystemet inom utredningsområdet rymmer ett stort antal trafikanter och många olika trafikslag. Flera viktiga kommunikationsstråk löper genom planområdet och utredningsområdets skiftande stadskaraktär och rumslighet, skapar förutsättningar för ett rikt stadsliv. Den stora mängden trafik och komplexa trafikmiljöer, särskilt i utredningsområdets norra del, utgör dock en tydlig barriär som försvårar framkomlighet för gående och cyklister.

Hagaområdet trafikeras en vanlig vardag av cirka 110 000 resenärer fördelade på de olika trafikslagen gående, cyklisterna, kollektivtrafik och bil.

Gående

Genom Haga Kyrkoplan finns anlagda gångstråk mellan Haga Nygata och Vasagatan samt Haga Nygata och Bellmansgatan. Gångstråken sammanbinder de två angränsande stadsdelarna Haga och Vasastaden samt Järnstorget och Avenyn. Haga Nygata är ett viktigt gångstråk men även ett välbesökt kafé- och shoppingstråk.

Gångstråket Sprängkullsgatan-Rosenlund, löper utmed Sprängkullsgatans västra sida vidare mot City inom vallgraven via Rosenlundsbron. Andra viktiga gångstråk är Allén som löper genom Kungsparken samt Vasagatan. I Kungsparken finns även ett utvecklat nät av gångstigar.

För att korsa Sprängkullsgatan hänvisas gående till två oreglerade övergångsställen med refuger i anslutning till Haga Nygata respektive Haga Östergata samt ett signalreglerat övergångsställe i anslutning till Allékorsningen (korsningen Sprängkullsgatan/Södra Allégatan/Nya Allén/Parkgatan).

Allékorsningen är en komplex trafikmiljö med breda körbanor och stor mängd trafik. För att passera korsningen hänvisas gående, utmed Sprängkullsgatans västra sida, till två signalreglerade övergångsställen samt en oreglerad korsning med det trafikerade cykelstråket i Allén. Korsningen har flera konfliktpunkter med både biltrafik, kollektivtrafik och cykeltrafik.

Gående längs Sprängkullsgatans östra sida, som ska passera Allékorsningen vidare mot City inom vallgraven, hänvisas till två signalreglerade övergångsställen där spårvagnsperrongen i Parkgatan fungerar som refuge.

Utmed Parkgatan, i höjd med Smyrnakyrkan, finns ett signalreglerat övergångsställe som leder till spårvagnsperrongen vid hållplats Hagakyrkan.

Cykel

Inom utredningsområdet finns tre betydelsefulla cykelstråk: Sprängkullsgatan-Rosenlund, Vasagatan och Alléstråket. Samtliga cykelstråk ingår i Göteborgs Stads pendlingscykelnät. Generellt bedöms standarden på cykelbanorna inom planområdet som otillräckliga för att klara dagens behov. Särskilt i Allékorsningen, där två stora cykelstråk möts, uppstår svårigheter i form av konflikter mellan korsande cyklister samt köbildningar på grund av korta kömagasin (sträckan mellan signalen och korsande cykelstråk).

Cykelstråket utmed Sprängkullsgatan är utformat som dubbelriktad cykelbana men övergår till enkelriktad cykelbana över Rosenlundsbron. Norrgående cykeltrafik hänvisas till andra sidan Rosenlundsbron i korsningen Sprängkullsgatan/Nya Allén.

Cykelparkeringar finns främst vid Handelshögskolan utmed Vasagatan.

Kollektivtrafik

Inom planområdet finns hållplats Hagakyrkan i Parkgatan mitt emot Hagakyrkan. Hållplatsen är en viktig bytespunkt för spårvagnstrafik och trafikeras av följande spårvagnslinjer: 1,3,6,9 och 11.

Inom planområdets södra del finns ytterligare en spårvagnshållplats, Handelshögskolan, som trafikeras av spårvagnslinje 2. Spårvägen kommer österifrån från Vasagatan och svänger söderut på Haga Kyrkogata.

Busstrafiken genom området trafikerar Sprängkullsgatan, Parkgatan och Nya Allén. Busslinjerna som kör genom utredningsområdet består av lokalbuss 25, stombusslinje 761 och expressbuss Rosa express. Det finns ingen busshållplats inom området idag.

Bil

Gatunätet i området är huvudsakligen från 1800-talets andra hälft med tydlig inspiration från det parisiska esplanadsystemet. Detta återspeglas i områdets rutnätsplan som strålar ut från Rosenlunds-kanalen med långa, raka gatuperspektiv som ramar in de rektangulärt formade kvarteren. Gatunätets struktur och nuvarande bredder är i stort de samma som i 1886-års stadsplan.

I planområdet sammanstrålar Sprängkullsgatan, Vasagatan, Haga Kyrkogata, Parkgatan, Södra Allégatan, Norra Allégatan och Nya Allén. Haga Kyrkogata är en lokalgata med enkelriktad trafik söderut från Storgatan. Södra Allégatan, Nya Allén, Sprängkullsgatan och Parkgatan ingår i Göteborgs Stads huvudvägnät för biltrafik och utgör viktiga tvärförbindelser mellan Göteborgs västra- och östra stadsdelar.

Sprängkullsgatan sträcker sig i nord-sydlig riktning och sammanbinder Skanstorget med City via Rosenlundsbron. Bortsett från en kortare sträcka i anslutning till Vasagatan är Sprängkullsgatan utformad med tre körfält, två i riktning mot Rosenlund och ett i motsatt körriktning. Av de två norrgående körfälten fortsätter endast ett rakt fram i korsningen med Parkgatan. Skyltad hastighet är 50 km/h.

Södra Allégatan är skyltad som huvudled och tillåter endast trafik i östlig riktning mot Viktoriagatan. Från Järntorget är gatan utformad med två körfält. Skyltad hastighet är 50 km/h.



Figur 4. Översiktsbild av trafiksystemet. (Stadsbyggnadskontoret Göteborgs Stad)

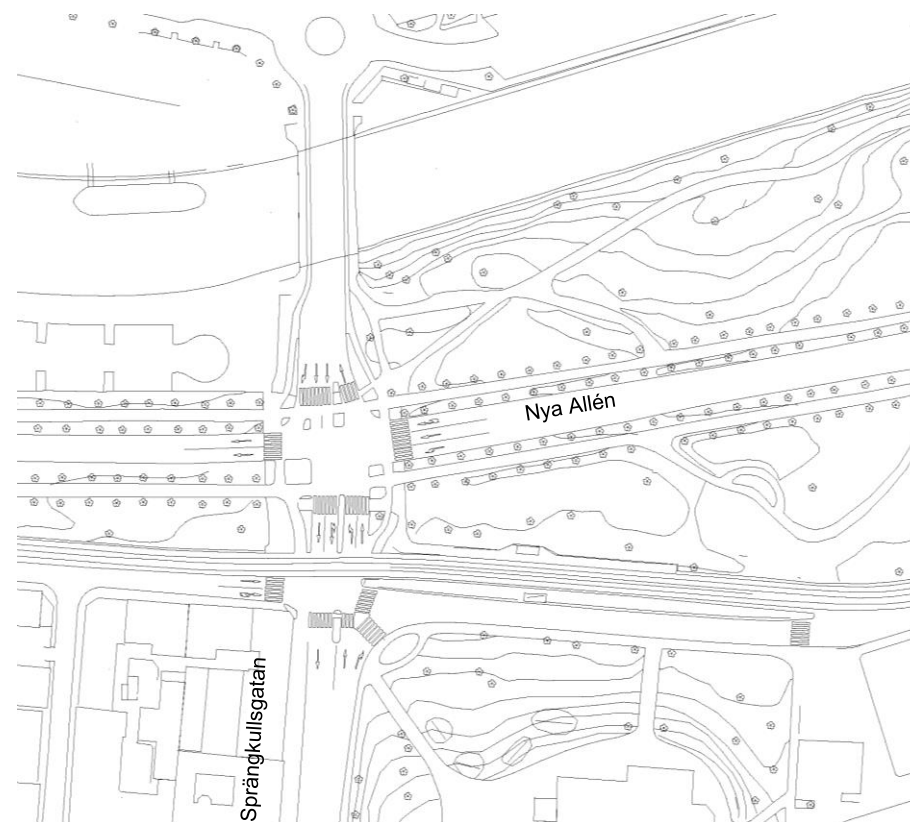
Nya Allén är skyltad som huvudled och är enkelriktad för trafik i västlig riktning. Gatan är utformad med tre körfält öster om korsningen med Sprängkullsgatan och med två körfält väster om.

Haga Kyrkogata är enkelriktad i södergående riktning mot Vasagatan. Skyltad hastighet är 50 km/h.

Korsningen Sprängkullsgatan/Allégatorna består av två signalreglerade korsningar, Sprängkullsgatan/Södra Allégatan/Parkgatan och Sprängkullsgatan/Nya Allén. Gång- och cykelpassagera i korsningen är signalreglerade och försedda med refuger. I norrgående riktning är korsningen Sprängkullsgatan/Södra Allégatan/Parkgatan utformad med två tillfarter och två utfarter. Tillfarterna består av ett genomgående och ett högersvängfält och utfarterna är utformade som ett för genomgående trafik och ett vänsterkörfält. Den andra korsningen som utgör Allékorsningen (Sprängkullsgatan/Nya Allén) är i norrgående riktning utformad med en utfart för genomgående trafik.

I södergående riktning är korsningen Sprängkullsgatan/Nya Allén utformad med tre tillfarter varav två är genomgående och ett är för vänstersvängande fordon. Korsningens utfarter består av ett blandkörfält för genomgående och vänstersvängande trafik och ett särskilt högerkörfält. Korsningen Sprängkullsgatan/Södra Allégatan/Parkgatan har i södergående riktning två utfarter.

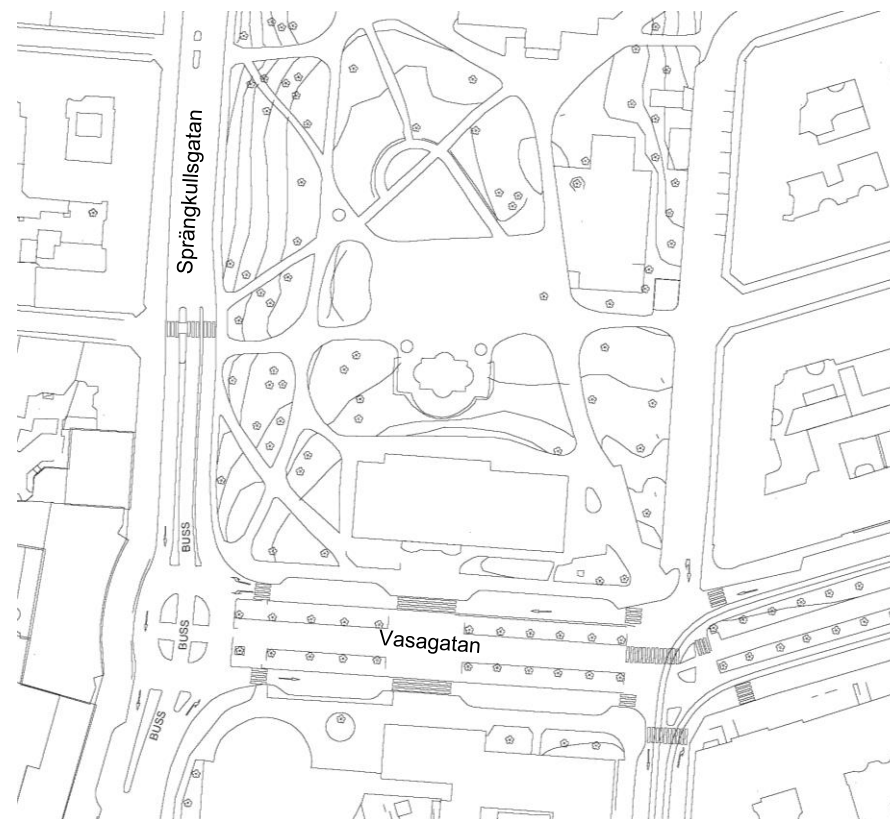
I korsningen Vasagatan/Sprängkullsgatan har trafik från Vasagatan väjningsplikt mot Sprängkullsgatan.



Figur 5. Befintlig utformning av Allékorsningen. (WSP)

Korsningen Sprängkullsgatan/Vasagatan är utformad som en signalreglerad trevägskorsning. I korsningen har Sprängkullsgatan två tillfarter ett genomgående och ett vänsterkörfält samt två utfarter. I korsningen har Vasagatan ett körfält i vardera körriktningen. Gång- och cykelpassager i korsningen är signalreglerade.

Längs Haga Kyrkogata och på platsen framför Smyrnakyrkan finns i dagsläget sammanlagt ca 67 parkeringsplatser för boende och tidsbegränsad parkering för besökare. Inom planområdet finns även en parkeringsplats vid Pusterviksplatsen som i dagsläget utgör bilparkering längs hela kajen bort mot Järntorget. Viss parkeringsmöjlighet finns även längs Vasagatan samt framför Samhällsvetenskapliga biblioteket.



Figur 6. Befintlig utformning av korsningen Sprängkullsgatan/Vasagatan. (WSP)

2.1.3 Trafikdata

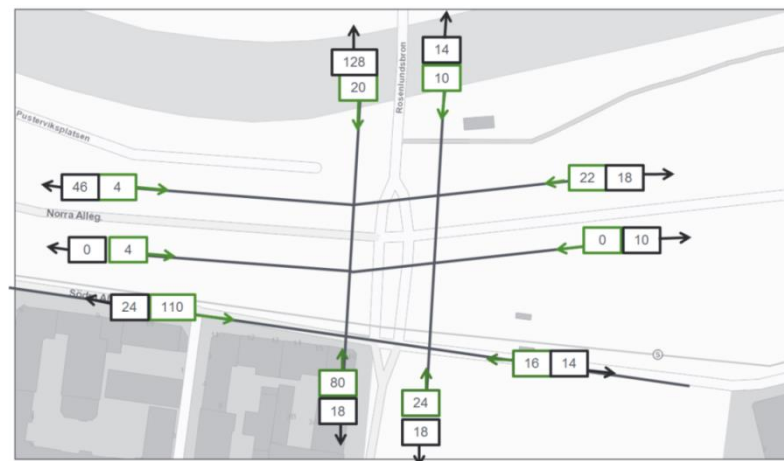
I följande avsnitt listas och presenteras data för de olika trafikslagen gående, cyklister, kollektivtrafik och bil. Totalt trafikeras Hagaområdet av cirka 110 000 resenärer en vanlig vardag.

Gående

Trafikräkningar av gångflöden i området har genomförts vid flera tillfällen. Under hösten 2013 har räkningar gjorts i området från videofilm för att ta fram underlag till trafiksimuleringar som gjorts i samband med planarbetet för Station Haga (WSP). Ytterligare trafikräkningar har utförts i samband med genomförd tillgänglighetsanalys för Västlänken (*Stadslivsanalys för Västlänken, För tillgänglighet och tryggare mötesplatsen kring uppgångarna, Spacescape, Trivector, White arkitekter daterad 2014-02-21*) och stadslivsanalys för centrala Göteborg (*Stadslivet i centrala Göteborg, Göteborgs Stad, 2012*).

Trafikmätningarna visar att de större gångstråken inom området går igenom stadsdelen Haga mellan Centrum och Linnéstaden. De största gångflödena är uppmätta mellan hållplats Hagakyrkan och över Rosenlundsbron i riktning mot City inom vallgraven.

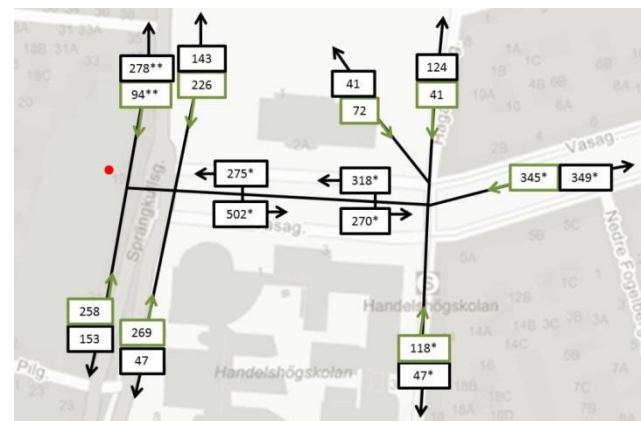
En mer överskådlig bild över gångtrafiken i Hagaområdet redovisas i figurerna 7, 8 och 9. Flöden markerade med en asterisk (*) överensstämmer inte med varandra i avseende på vinter- eller sommartrafik, alternativt är förmiddagstrafik redovisad.



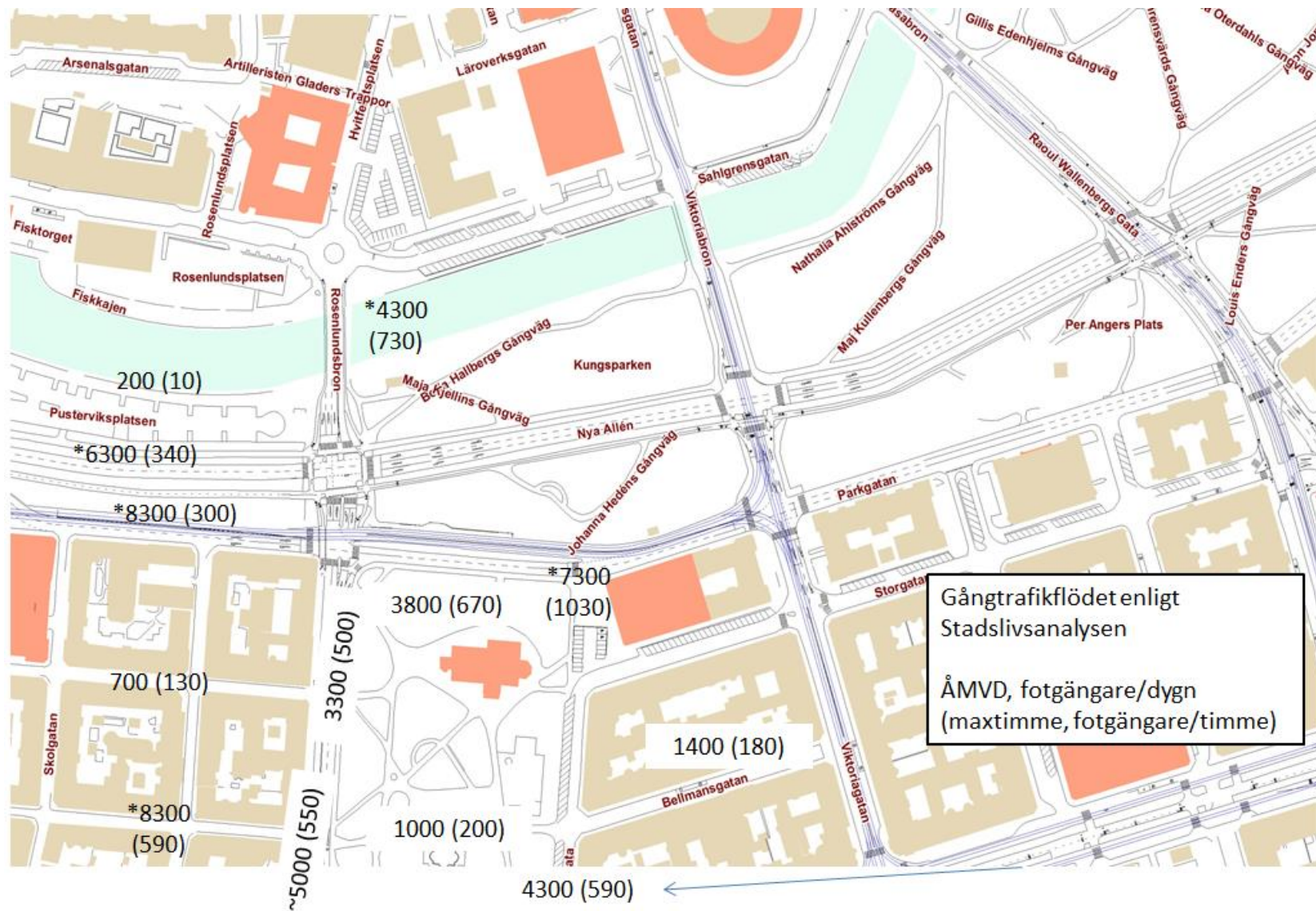
Figur 7. Gångflöde under maxtimme vid norra Haga 2013 grundat på mätning på förmiddagarna 2 och 3 december 2013. (WSP)

* Trafiken på gångbanorna (2 eller 3 st på markerade stråk) har här slagits ihop. En stor andel av gångtrafikanterna under maxtimmen har Handelshögskolans byggnader som mål.

** Många av dessa trafikanter går till/från Universitetets byggnad vid röd markering.



Figur 8. Dagens gångflöde under maxtimme vid norra Haga en representativ förmiddag tidig höst 2013 (Trafikkontoret Göteborgs Stad/WSP). I flödena ingår endast förbipasserande gående. Gående till eller från spårvagnshållplatsen är inte inräknade.



Figur 9. Gångtrafik Haga enligt stadslivsanalysen redovisade som årsmedeldygnstrafik och under maxtimme 2012.

Cykel

Göteborgs Stad genomför cykelräkningar regelbundet. Inom Göteborgs Stad finns totalt 18 fasta mätpunkter som detekterar cykelflödet på olika platser i staden. Inom planområdet finns ett räknesnitt beläget på Vasagatan (punkt 6006) och på Nya Allén (punkt 6028). Resultatet av mätningarna är redovisade som dygnstrafik. Cykelflödena inom planområdet är generellt mycket stora. Noterbart är att Vasagatan är den gata med högst cykelflöde bland de 18 mätpunkterna i staden.

Mätpunkt	År 2010	År 2011
6006 – Vasagatan	3820	3843
6028 – Nya Allén	2719	2831

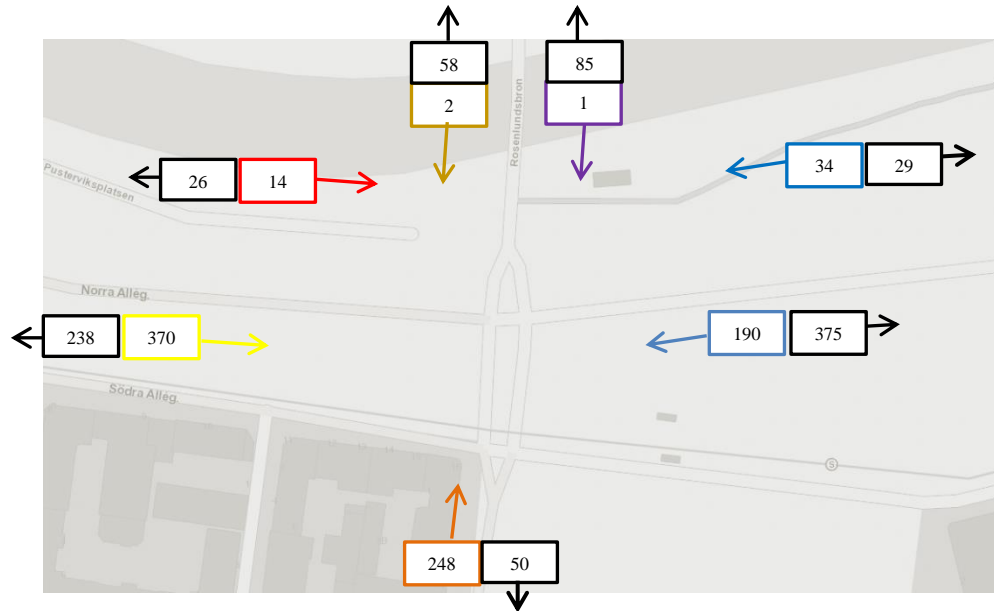
För att komplettera befintliga mätningar genomfördes år 2013 två trafikräkningar i området. Resultatet redovisas i figur 10 och figur 11.

I figur 12 redovisas resultatet av mätningar utförda som underlagsmaterial stadslivsanalysen för Göteborg. Flöden markerade med en asterisk (*) överensstämmer inte med varandra i avseende på vinter- eller sommartrafik, alternativt är förmiddagstrafik redovisad.

Biltrafik

Trafikkontoret i Göteborg genomför räkningar av biltrafikens storlek kontinuerligt på trafiknätets olika delar. För anslutningar kring planområdet redovisas de senaste mätningarna se figur 13 sidan 16. I figuren redovisas årsmedelvardagsdygnet som är medelvärdet av dygnstrafikflöden i respektive gatusnitt för alla helgfria måndagar till fredagar. Inom parantes redovisas motsvarande dimensionerande eftermiddagstrafik, det vill säga maximalt belastade timme under eftermiddagen

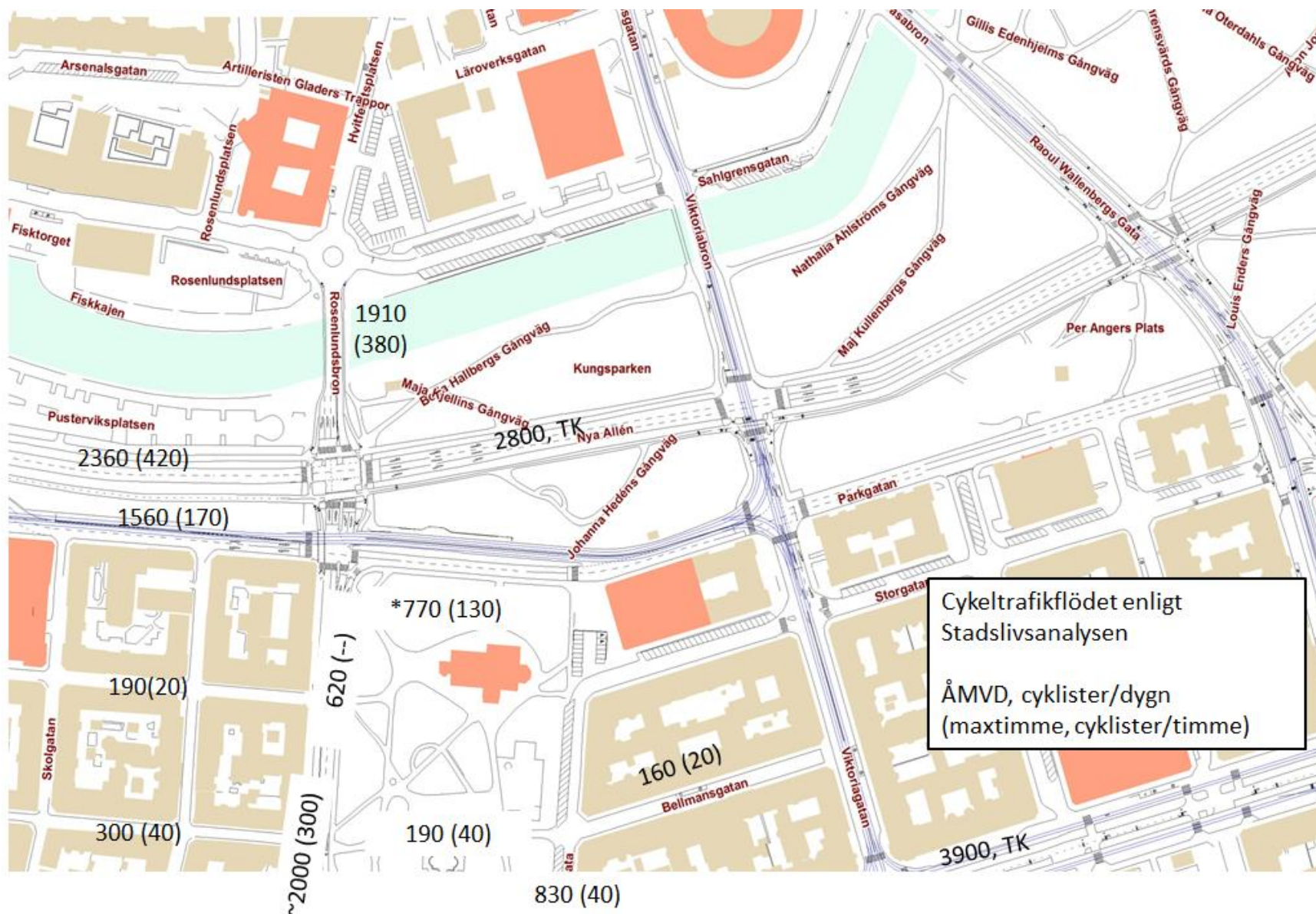
Flödena kan anses relativt lika för respektive riktning för de olika anslutningarna. Dock skiljer sig flödet i anslutningen vid Viktoriabron relativt mycket. Denna skevhet är sannolikt en effekt av enkelriktningar i området.



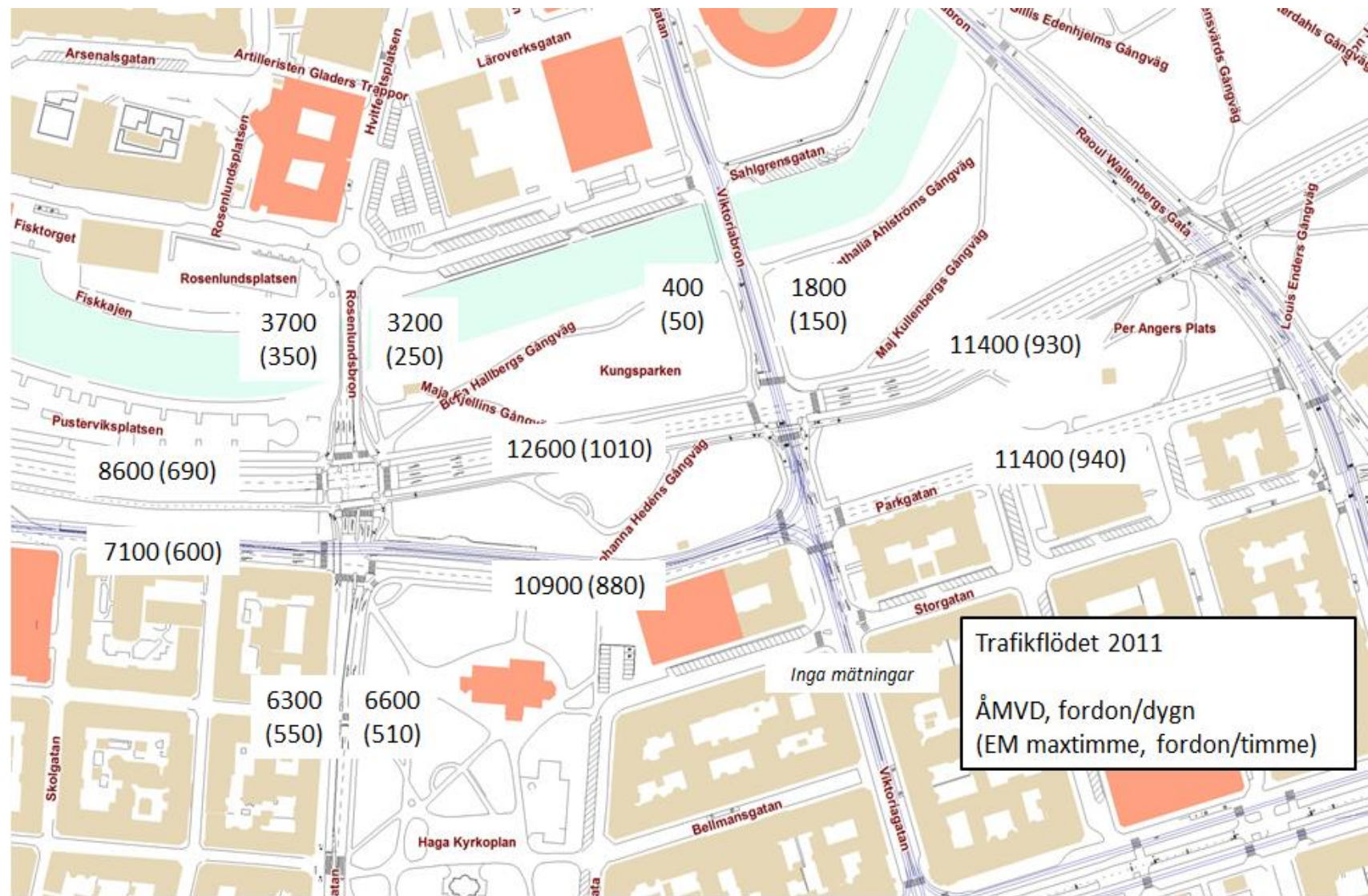
Figur 10. Cykelflöden under maxtimme vid norra Haga, Allékorningen en representativ förmiddag 17 september 2013. (Trafikkontoret Göteborgs Stad/WSP)



Figur 11. Cykelflöden under maxtimme i södra Haga, korsningen Sprängkullsgatan/Vasagatan, baserat på trafikräkningar under 2 och 3 december 2013. (WSP)



Figur 12. Cykeltrafikflöden enligt stadslivsanalysen redovisade som årsmedeldygnstrafik och under max timme 2012.



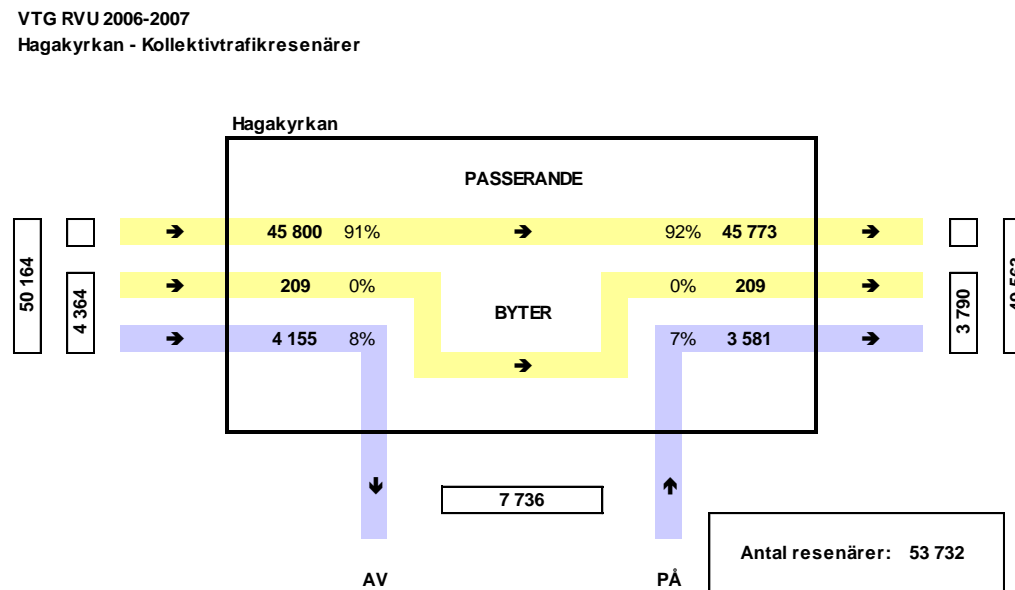
Figur 13. Biltrafikflöden år 2011 inom planområdet och omgivande gator.
(Trafikkontoret Göteborgs Stad)

Kollektivtrafik

I slutet av 2006 och början på 2007 genomförde Västtrafik en omfattande resvägundersökning, RUS, tidigare benämnt som resvaneundersökning, RVU. Undersökningen genomfördes i form av intervjuer på lokaltrafikens fordon och hållplatser.

Hållplatsen Hagakyrkan domineras av spårvagnstrafik.

Enligt undersökningen som genomfördes stiger det av respektive på 7 700 unika resenärer ett kollektivtrafikfordon vid hållplatsen. Endast en ytterst liten del, 200 resenärer (2,7 %), har hållplatsen som bytesplats (av- respektive påstigande). Ungefär lika delar, 3 600 – 4 200 resenärer har Hagakyrkan som mål- eller startpunkt på sin resa. Flödet av kollektivtrafikresenärer presenteras schematiskt nedan, se figur 14.



Figur 14. Flödesschema kollektivtrafikresenärer, Hagakyrkan, resultat av genomförd RUS 2006-2007.

2.1.4 Tillgänglighet och framkomlighet

Göteborgs Stad och Trafikverket har tagit fram flera rapporter som utreder planförslagets konsekvenser på tillgängligheten och framkomligheten inom planområdet (*Stadslivsanalys för Västlänken, För tillgänglighet och tryggare mötesplatsen kring uppgångarna, Spacescape, Trivector, White arkitekter daterad 2014-02-21*) och stadslivsanalys för centrala Göteborg (*Stadslivet i centrala Göteborg, Göteborgs Stad, 2012*). En bild från dessa analyser finns ett par sidor fram, se figur 15. Däremot har ingen trafiksimulering genomförts för att analysera dagens framkomlighet för biltrafik inom planområdet.

Planområdet domineras av trafikintensiva miljöer. Särskilt i planområdets norra delar skapar den trafikintensiva miljön fysiska barriärer. Delar av Kungsparken är i dag avskärmd på grund av trafiken utmed Allégatorna. Staketet vid hållplatsen Hagakyrkan förstärker barriäreffekten och gör spårvagnshållplatsen svår-tillgänglig. Likaså bidrar den omgivande trafikdominerade miljön till att många vistelseytor i Kungsparken saknar attraktiva vistelseskvaliteter. Framkomligheten för cyklister och fotgängare påverkas även negativt av att gång- och cykelbanor på vissa sträckor är underdimensionerade.

I planområdets södra delar är trafiksituationen mindre dominerande och oskyddade trafikanters framkomlighet bättre. På Vasagatan har biltrafiken en underordnad betydelse och det finns stora utrymmen för fotgängare och cyklister att röra sig på.

Generellt är tillgängligheten inom planområdet längs gatorna god med upprustade gång- och cykelytor. Däremot är tillgängligheten sämre längs gångvägarna kring Hagakyrkan då höjdskillnader gör det svårare att ta sig fram. Tillgängligheten till hållplatsen anses godtagbar. Däremot är tillgängligheten till Kungsparken sämre på grund av höjdskillnader.

I intervjustudier med elever framgår att Haga och Haga Kyrkoplan utmärker sig som skyddade zoner där barnen kan röra sig

förhållandevis fritt. Det gäller i synnerhet den inhägnade lekplatsen i Hagaparken som har hög säkerhet enligt föräldrar vars barn använder platsen. Haga upplevs som säkert och barnvänligt tack vare den begränsade biltrafiken.

Från intervjuerna framkom även att Sprängkullsgatan upplevs som osäker och svår att ta sig över. Barnen uttrycker att svårigheterna beror både på bilarna och på cyklisterna. Spårvagnshållplatsen Hagakyrkan är ytterligare en plats som upplevs problematisk. De trafikerade gatorna som omger hållplatsen försvårar framkomligheten och föräldrar som annars tillåter sina barn att ta sig runt på egen hand i staden känner att platsen är olämplig och osäker utifrån ett barnperspektiv.

2.1.5 Trafiksäkerhet

Inom planområdet finns flertalet komplexa trafikmiljöer med ett stort antal konfliktpunkter mellan olika trafikslag och trafikanter. För gående innebär även den faktiska mängden trafik i sig en barriär och därmed ett trafiksäkerhetsproblem.

Särskilt utsatta konfliktpunkter inom planområdet är:

- korsningen Sprängkullsgatan och Allégatorna är komplicerad till följd av flera signalfaser och mycket korsande trafik,
- två oreglerade övergångsställen över Sprängkullsgatan - Haga Nygata samt vid Haga Östergata,
- smala cykelbanor längs Sprängkullsgatan,
- underdimensionerade cykelytor i Allékorsningen,
- flera konfliktpunkter i Allékorsningen. Stor risk för konflikter mellan korsande cykelstråk samt mellan cyklister och gående,
- spårvagnshållplats Hagakyrkan.

Analys av rådande trafiksäkerhetssituation bygger på utdrag ur det nationella systemet för rapportering av trafikolyckor, STRADA. STRADA är ett informationssystem som hämtar uppgifter om trafikolyckor från två olika källor – polis- och sjukhusrapporterade olyckor. Under perioden 2001-2010 har framför allt trafikolyckor inträffat i korsningen Sprängkullsgatan-Allégatorna, vid övergångsstället mellan Haga Nygata och Haga Kyrkoplan samt i korsningen Vasagatan-Viktoriagatan.

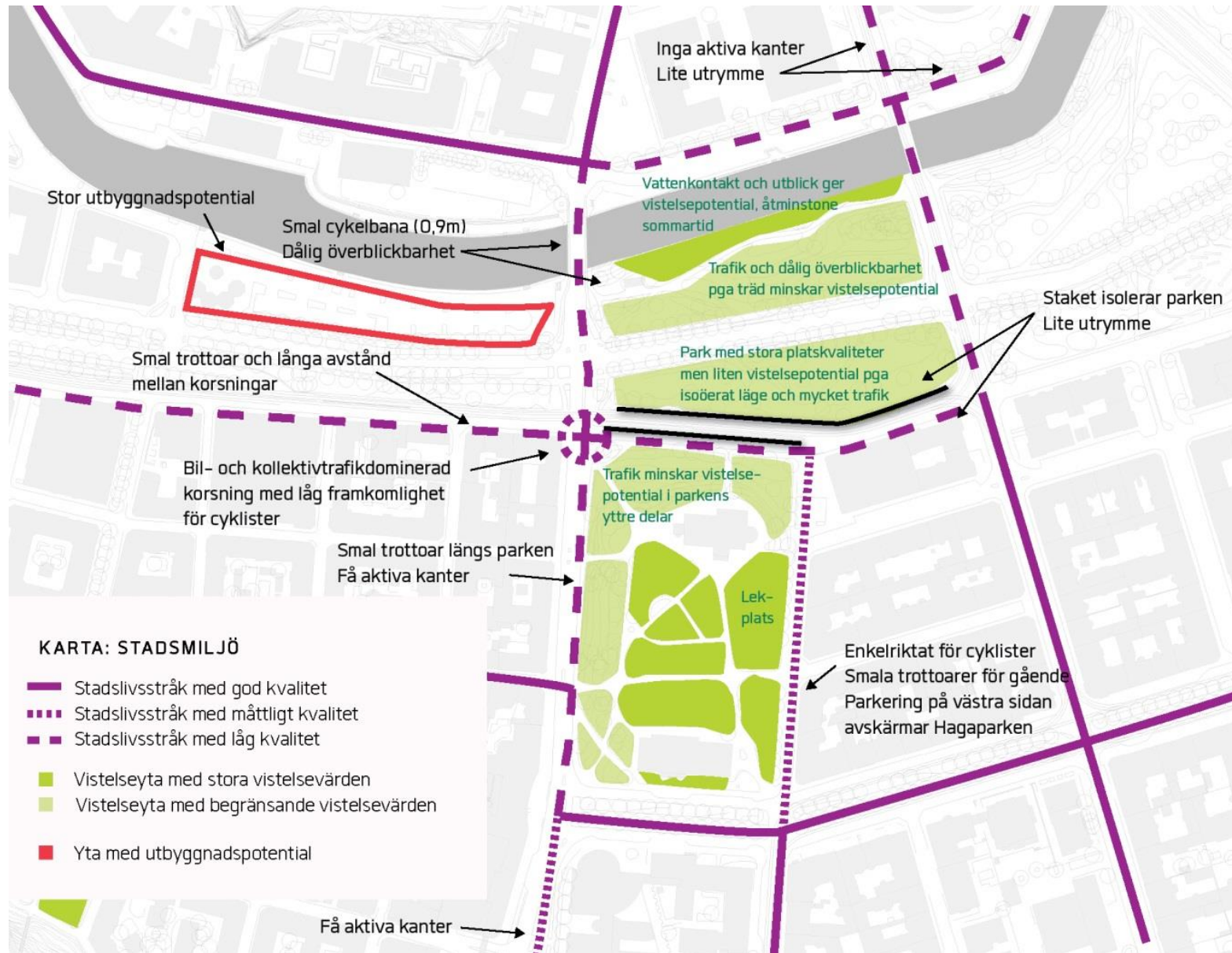
2.1.6 Sociala värden

En social konsekvensbeskrivning (SKA) och en barnkonsekvensbeskrivning (BKA) har gjorts på planförslaget utifrån Göteborgs Stads verktyg för social konsekvensbeskrivning och barnkonsekvensbeskrivning. Resultaten har sammanställts i *Social konsekvensbeskrivning och barnkonsekvensbeskrivning, Detaljplaner för Västlänken, Station Haga 2014-09-26*.

Planområdet har ett centralt och välintegrerat läge och karaktäriseras av en utvecklad stadsstruktur med mycket rörelse och ett rikt vardagsliv. Området har en utpräglad identitet och stora kulturhistoriska värden. En blandning av funktioner såsom bostäder, arbetsplatser, skolor, handel och service samsas i närmiljön. Miljön rymmer många olika trafikslag och andelen gående och cyklister är hög. Flera viktiga kommunikationsstråk löper genom området.

Mitt emellan de planerade entréerna till stationen ligger Haga Kyrkoplan - ett grönt stadsrum och en mötesplats med stor betydelse för boende, studerande och förskolebarn i området. Stråket Haga Nygata-Vasagatan sträcker sig genom området med ett stort flöde av gång- och cykeltrafikanter som rör sig mellan de östra och västra delarna av staden.

Allén är ett viktigt stråk för bilar och cyklister men fungerar samtidigt som en barriär mellan områdets norra och södra delar. Passagerna över Allén är besvärliga och området upplevs som otryggt på kvällstid.



Figur 15. Bilden visar stadsmiljöanalys för Haga. Illustration ur "Stadslivsanalys för Västlänken, För tillgängligare och tryggare mötesplatser kring uppgångarna", Spacescape, Trivector, White arkitekter daterad 2014-02-21.

3 Beskrivning och analys av förkastade alternativ

Under planeringsarbetet har en mängd olika lägen för uppgångar från stationen studerats. Olika möjliga uppgångslägen har tillkommit genom samarbete mellan berörda förvaltningar inom Göteborgs Stad som deltar i projektets detaljplaneprocess. Parallellt med Göteborgs Stads planeringsprocess har Trafikverket undersökt de olika uppgångslägena utifrån stationens perspektiv och förutsättningar. Utifrån valt planförslag har olika trafiklösningar studerats för att på bästa sätt integrera den nya stationen med befintliga kommunikationsstråk och staden i övrigt.

3.1 Förkastade trafikförslag

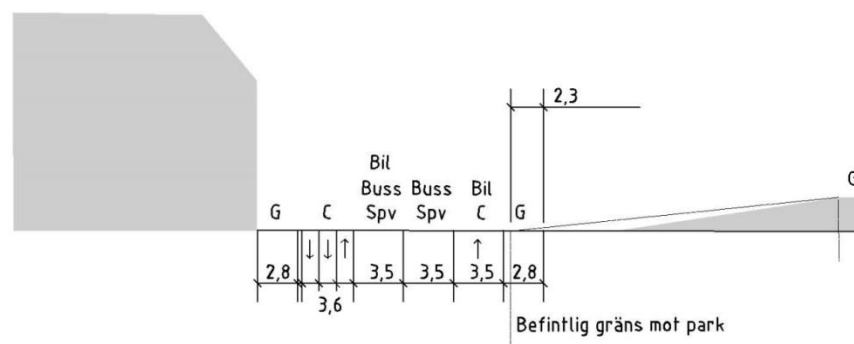
Flera trafikförslag har tagits fram och studerats där olika funktioner och aspekter bedömts. Förslagen har inledningsvis tagits fram i skissform för att utreda om förslaget uppfyller kraven med avseende på funktion, kapacitet, framkomlighet och ytbehov. De mest intressanta förslagen har sedan studerats närmare med hjälp av mikrosimulering.

Sprängkullsgatan

I ett tidigt skede i processen studerades möjligheten för framtida spårvagnstrafik i Sprängkullsgatan. Detta gjordes för att testa denna eventualitet som kommit upp i det pågående arbetet med en trafiknätsplan för södra Centrum. En sådan lösning kräver dock en betydande breddning av Sprängkullsgatan och därmed ett större intrång i Haga Kyrkoplan. I detta alternativ testades en separat cykelbana med ett cykelfält i riktning mot centrum och ett cykelfält i motsatt riktning. Ett cykelfält i norrgående riktning förslags anläggas som ett blandkörfält där cyklister och bilister delar på ett körfält (cykelfartsgata) för att minimera intrånget i Haga Kyrkoplan. Förslaget har gångbanor på båda sidor av Sprängkullsgatan. Förslaget skulle innebära att Sprängkullsgatan får en ny

totalbredd på 20 meter vilket innebär ett fysiskt intrång i Haga Kyrkoplan med 2,3 meter, se figur 16.

Det stora intrånget som detta förslag skulle medföra bedömdes få mycket stora negativa konsekvenser på områdets kulturhistoriska värden samt innebär att flera stora och värdefulla träd skulle behöva flyttas eller tas bort. Sammatagen bedöms förslaget medföra mycket negativa konsekvenser och förkastades.



Figur 16. Sektion Sprängkullsgatan, studerat alternativ med möjlighet för framtida spårvagnstrafik. (WSP)

För att minska intrånget i Haga Kyrkoplan studerades ett förslag där Sprängkullsgatan får en smalare sektion genom att bil- och busstrafiken får dela ett körfält i vardera riktningen. Cykelstråket längs Sprängkullsgatan enkelriktas varav det norrgående stråket hänvisas till ett cykelfält mitt i gatan. Förslaget förutsätter att den genomgående trafiken i Allékorsningen, i riktning mot City, stängs av och norrgående trafik i Sprängkullsgatan endast tillåts svänga höger i korsningen. Denna lösning innebär att Sprängkullsgatan får en sektion på 17,4 meter.

Genom att stänga av för korsande biltrafik i Allén förenklas Allékorsningen betydligt och en ny sammanhängande park- torgyta kan skapas. Prioriteringen av cyklister och fotgängare skapar förutsättningar för en mer urban och representativ utformning av Sprängkullsgatan.

En enkelriktning av cykeltrafiken längs Sprängkullsgatan stärker cykelstråket. Placeringen av cykelfältet mitt i Sprängkullsgatan har dock negativa konsekvenser på trafiksäkerheten då cyklister får bilister på båda sidor om sig. Påtaglig risk för konflikt mellan cyklister och bilister. Skisser gjordes även på ett enkelriktat cykelfält norrut närmast Haga Kyrkoplan. Förslaget medför ett mindre intrång i Hagaparken. Förslaget förkastades.

Haga Kyrkogata

Ett förslag har studerats med bussgata i Haga Kyrkogata med hållplatsläge vid Smyrnatorget. Hållplatsläget blir således delat med spårvagnstopp i Parkgatan och ett nytt busstråk i Haga Kyrkogata. Detta studerades då dessa idéer kom upp i pågående arbete med trafiknätsplan för södra Centrum. Förslaget innebar en möjlighet att undvika betydande intrång i Kungsparken. Förslaget innebar en möjlighet att skapa en lungnare trafikmiljö utmed Sprängkullsgatan genom att förflytta trafik, främst kollektivtrafik, från Sprängkullsgatan till Haga Kyrkogata. Ett annat syfte var att möjliggöra en förbättrad framkomlighet för gående och cyklister längs Sprängkullsgatan utan intrång i Hagaparken.

Förslaget presenteras nedan i figur 17. Haga Kyrkogata bibehåller i förslaget sin nuvarande bredd men ytan omfördelas för att ge utrymme till två busskörfält och en ny gångbana längs västra sidan av gatan. Förslaget innebär att snedställd bilparkering utmed gatan försvinner. Befintlig längsgående bilparkering blir kvar, cirka 15 bilplatser. Enkelriktad biltrafik tillåts från Storgatan.

Förslaget innebär negativa konsekvenser på orienterbarheten för de resenärer som ska byta kollektivtrafikslag eller mellan kollektivtrafik och Västlänken. Långa avstånd mellan hållplatslägena ger även en sämre tillgänglighet till kollektivtrafiken samt skapar behov att korsa Parkgatan för att kunna byta mellan olika kollektivtrafikslag. Ett delat hållplatsläge medför att hållplatsen får en försämrad funktion som kollektivtrafikknutpunkt jämfört med ett samlat hållplatsläge.

För att säkerställa god kapacitet för vänstersvängande busstrafik från Parkgatan till Haga Kyrkogata utformas Parkgatan med endast ett körfält på sträckan förbi korsningen för att sedan åter utformas med två körfält fram till Viktoriagatan. Detta har negativa konsekvenser på kapaciteten för biltrafiken på Parkgatan.

Förslaget förkastas på grund sämre förutsättningarna att skapa en attraktiv kollektivtrafikknutpunkt och de negativa konsekvenserna på biltrafikens kapacitet i Parkgatan. En ny bussgata i Haga Kyrkogata får även en stor påverkan på gatans nuvarande karaktär och funktion och området bedöms mindre trafiktåligt än Sprängkullsgatan.

Hållplats Hagakyrkan och Allékorsningen

Flera utformningsförslag av hållplatsläge Hagakyrkan har studerats.

Ett förslag som har utretts är en dubbelhållplats med separat busskörfält i anlutning till torgytan framför Västlänkens huvuduppgång. Förslaget presenteras i figur 18 nedan.

Hållplatslösningen kräver en betydande breddning av Parkgatan och därmed ett stort intrång med stor påverkan på den känsliga kultur- och parkmiljön i Kungsparken. Lösningen innebär att Parkgatan får en sektion på 30 meter då den förutsätter två perronger för att tillåta att buss- och spårvagnstrafik ska kunna stanna i ett samlat hållplatsläge. Den breda sektionen förstärker den befintliga barriäreffekten och den dominerande trafikmiljön. Denna lösning förkastas i ett tidigt skede.

Nya Allén

Ett alternativ har studerats där Nya Allén har två körfält mellan Viktoriagatan och Rosenlundsbron. Efter korsningen med Sprängkullsgatan fortsätter båda körfälten rakt fram.

Sträckan mellan Viktoriagatan och Rosenlundsbron är relativt kort och därmed känslig för kapacitetspåverkande tillägg. Kombinationen av en ny signalreglerad gångpassage på sträckan mellan Viktoriagatan och Rosenlundsbron och att begränsa biltrafiken till två körfält har mycket negativa konsekvenser på biltrafikens kapacitet. Om en passage planeras över Nya Allén krävs det att de tre körfälten behålls för att klara kapaciteten.

Förslaget med två körfält på Nya Allén förkastas på grund av de negativa konsekvenserna på biltrafikens kapacitet.

4 Måluppfyllelse

Detta kapitel kommer att kompletteras i det fortsatta arbetet.

5 Trafikförslag

Trafikförslaget utgår från förutsättningen att biltrafiken inte kommer att öka fram till år 2035 från dagens nivå. Cykeltrafiken väntas dock öka kraftigt de kommande åren och trafikförslaget tar höjd för en tredubbling av cykeltrafiken år 2035. Under planprocessens gång har staden tagit fram en cykelplan som nu efter sommaren är ute på en remissomgång. Denna plan har föreslagit målen att 2025 har antalet cykelresor tredubblats och tre av fyra göteborgare tycker att Göteborg är en cykelvänlig stad. Med anledning av detta måste det övervägas om trafikförslaget ska ta höjd för mer än en tredubbling av cykeltrafiken. Detta studeras i det fortsatta arbetet.

Spårvagnstrafiken i trafikförslaget är något reducerad inom planområdet jämfört med i nuläget eftersom den nya spårvägs-länken över Skeppsbron fördelar om trafiken till/från Järntorget. Västtrafik planerar för 30 turer i varje riktning under maxtimmen jämfört med 33 turer i dagsläget. Vad gäller busstrafiken planerar Västtrafik en utökning till 26 turer i varje riktning under maxtimmen jämfört med 16 turer idag.

Nollalternativ

Nollalternativet är ett referensalternativ för att bedöma konsekvenserna på detaljplanernas föreslagna markanvändning. Nollalternativet beskriver områdets sannolika utveckling i området om inte planförslagen genomförs. Nollalternativet är inte en beskrivning av aktuella förhållanden eller ett antagande om oförändrat tillstånd, utan inkluderar de åtgärder och de förändringar som kan förväntas även utan att detaljplanerna genomförs.

Syftet med nollalternativet är att skapa en referensram som gör det lättare att särskilja konsekvenser som uppstår vid genomförandet

Samrådshandling 2014-09-30

av planerna, det vill säga etableringen av Västlänken, från konsekvenser som beror på regionens och stadens utveckling i övrigt.

Övergripande har nollalternativet för de aktuella detaljplanerna bedömts utgöras av en situation som i stor utsträckning liknar det valda alternativet för Västlänkens utbyggnad men med den skillnaden att Västlänken och dess följdutbyggnader inte ingår. För planområdet förutsetts att trafikutformningen i ett nollalternativ har i huvudsak dagens utformning.

Västlänkens stationsuppgångar

Station Haga kommer att ligga under Haga Kyrkoplan och försörja delar av City innanför vallgraven samt de sydvästra delarna av centrala Göteborg, främst genom anslutande kollektivtrafik. De planerade 250 meter långa plattformarna kommer att sträcka sig från Parkgatan i norr till Vasagatan och kvarteret Enen i söder.

I Station Haga planeras uppgångar i de norra och södra delarna av plattformarna. I norr förläggs huvuduppgången i Allén och en mindre uppgång i Pustervik samt trappa och cykelnedgång i Haga Kyrkoplan respektive i Allén norr om Södra Allégatan. I söder planeras en uppgång i Handelshögskolans hörn, korsningen Vasagatan - Haga Kyrkogata.

Strax väster om uppgången vid Pustervik föreslås plats för angöring av färdtjänst, taxi, ett fåtal parkeringsplatser för korttidsparkering samt yta för räddningstjänstens fordon. Dessa behövs för den lugna händelsen/övningen i anslutning till angreppsväg och serviceschakt med ett maxavstånd till entrén på 25 m. Det rör sig om två platser som ska kunna rymma typfordon med storleken 9,4 x 2,55 m. Dessa två platser kan samutnyttjas med exempelvis taxi och färdtjänst, det viktiga är att platsen kan utrymmas snabbt, att det finns en förare i fordonen som tillfälligt står här. Utöver dessa två platser behöver räddningstjänsten en möjlighet att anordna en yta på 500 kvadratmeter utanför serviceschaktens entréer och stationens angreppsvägar för den stora

händelsen ”räddning”. Detta kan ordnas på gatemark mellan Nya Allén och Rosenlundsbron samt på Haga Kyrkogata precis utanför Handelshögskolans hörn. I anslutning till uppgången anordnas även parkering för rörelsehindrade samt cykelparkering för cirka 50 cyklar. Uppgången vid Pusterviksplatsen kommer huvudsakligen att användas av resenärer som har sitt mål i City innanför vallgraven dit det är enkelt att ta sig via Rosenlundsbron. Enligt planförslaget utformas uppgången med rulltrappor och hiss.

I nära anslutning till cykelstråket i Allén föreslås en uppgång från cykelgarage som finns på en yta i den västra delen av det övre mellanplanet. Uppgången planeras som en vanlig trappa utan väderskydd, med en flack ramp för att leda cykeln. Enligt planförslaget bör trappan ha en bekväm lutning och uppta maximalt 80 kvadratmeter.

Den nya kollektivtrafikhållplatsen Hagakyrkan ligger norr om Parkgatan och sträcker sig mellan korsningen med Sprängkullsgatan i väster och förlängningen av stråket i Haga Kyrkogata förbi torget utanför Smyrnakyrkan in i Kungsparken i öster. Området består av hållplatser för spårvagn och buss, uppgång från Västlänken samt ett torg som rymmer kommunikations- och vistelsezoner för kollektivtrafikresenärer och andra passerande och besökande.

Det övergripande trafiksystemet

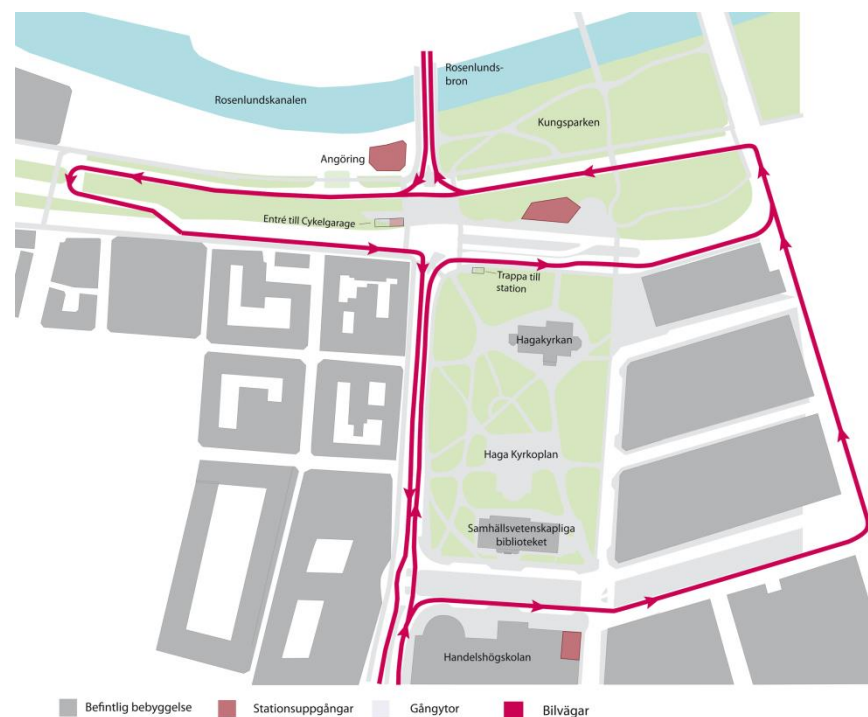
Trafikförslaget redovisas i figur 20 nedan.

Gatorna Nya Allén, Parkgatan, Norra och Södra Allégatan samt Sprängkullsgatan bibehåller dagens funktion som huvudgata. Enligt trafikförslaget föreslås ett nytt gång- och cykelstråk längs Haga Kyrkogata. Föreslagen utformning av Haga Kyrkogata stärker dagens funktion som lokalgata då gatan i trafikförslaget har en sektion som tydligare prioriterar fotgängare och cyklister.

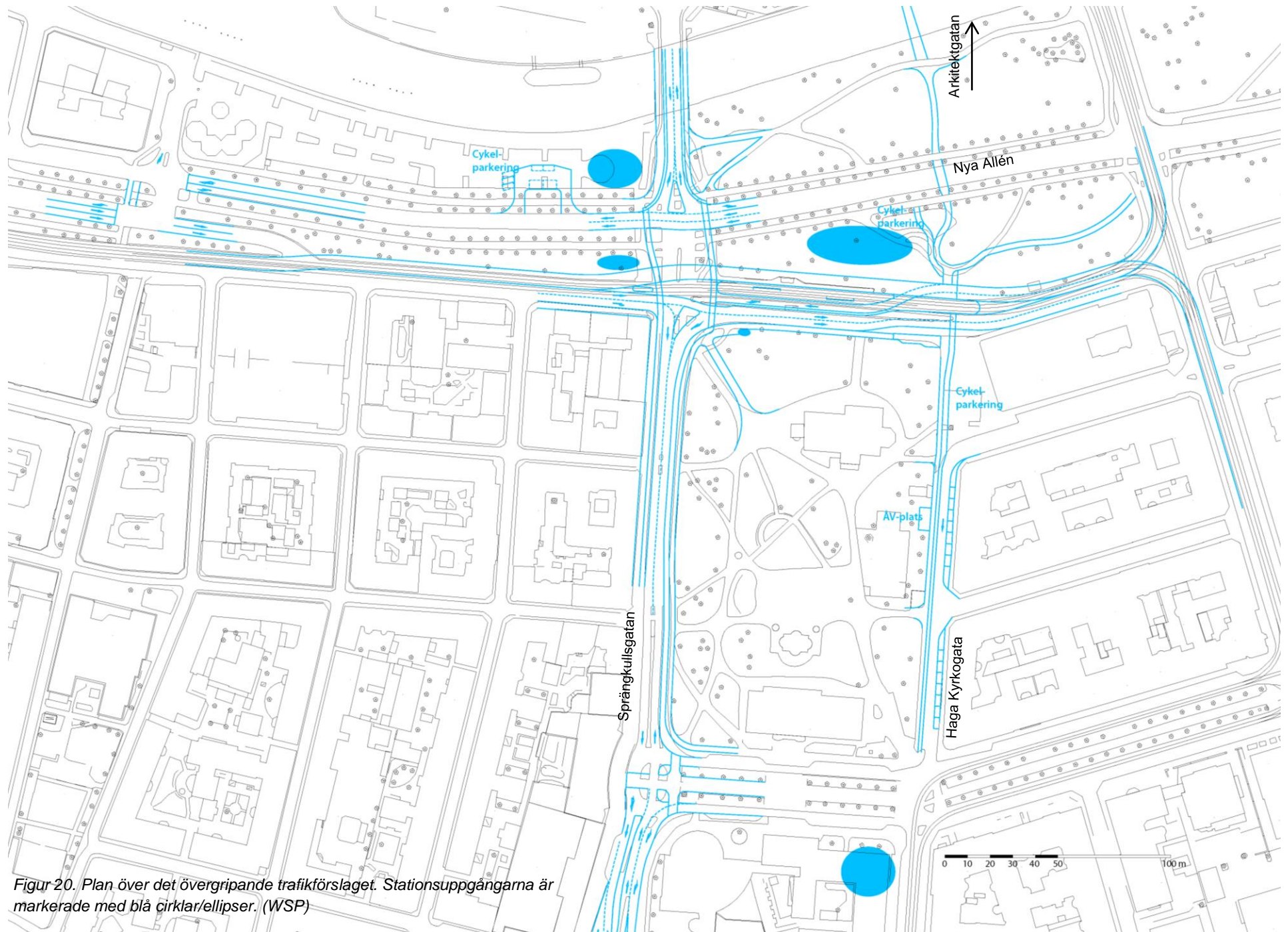
Lokalgatan framför Smyrnakyrkan får en ny funktion som torg.

I trafikförslaget samlas spår- och busstrafik i befintligt spårvagnshållplatsläge Hagakyrkan i Parkgatan.

Allékorningen föreslås få en förenklad utformning genom att möjligheten för biltrafik att köra genom Allén i nord-sydlig riktning tas bort. Biltrafik som önskar svänga vänster i korsningen, för att komma till Nya Allén, hänvisas till att köra via Viktoriagatan, antingen via Vasagatan eller via Parkgatan. Utmed Nya Allén i höjd med Pusterviksgatan föreslås ett nytt vänstersvängkörfält för att möjliggöra för u-sväng i väst, se principskiss i figur 19.



Figur 19. Biltrafik genom Allén borttagen och bilden visar föreslagen lösning med u-svängar i öst och väst. (WSP)



Figur 20. Plan över det övergripande trafikförslaget. Stationsuppgångarna är markerade med blå cirklar/ellipser. (WSP)

I förslaget ingår ett nytt gångstråk i förlängningen av Haga Kyrkogata och Arkitektgatan med en ny gångbro över Rosenlundskanalen. Det nya gångstråket föreslås kopplas till befintlig grusstig längs med Rosenlundskanalen. Utmed Haga Kyrkogata fram till Kungsparken kan cykeltrafik tillåtas i stråket. I Kungsparken separeras fotgängare och cyklister genom att cyklister hänvisas till ett cykelstråk strax väster om det nya gångstråket. Det nya cykelstråket ansluter till befintligt cykelstråk i Allén.

Det nya gångstråket stärker kopplingen mellan planområdet och City inom vallgraven och föreslås fungera som alternativt stråk till gångstråket längs Sprängkullsgatan samt öka tillgängligheten till Kungsparken och Västlänken. För att göra plats för bredare gång- och cykelbanor på Rosenlundsbron omfördelas befintlig sektion. Antalet körfält för biltrafik föreslås att reduceras till endast ett körfält i vardera riktningen. Enligt den antikvariska utredning som gjorts för Rosenlundsbron får inte bron breddas utan ska bevaras med samma bredd som idag.

Korsningen mellan Allégatorna och Viktoriagatan har kvar samma utformning som idag med undantag av att en vänstersväng för biltrafik möjliggörs. Detta kommer att studeras mer i detalj i det fortsatta arbetet med förslaget.

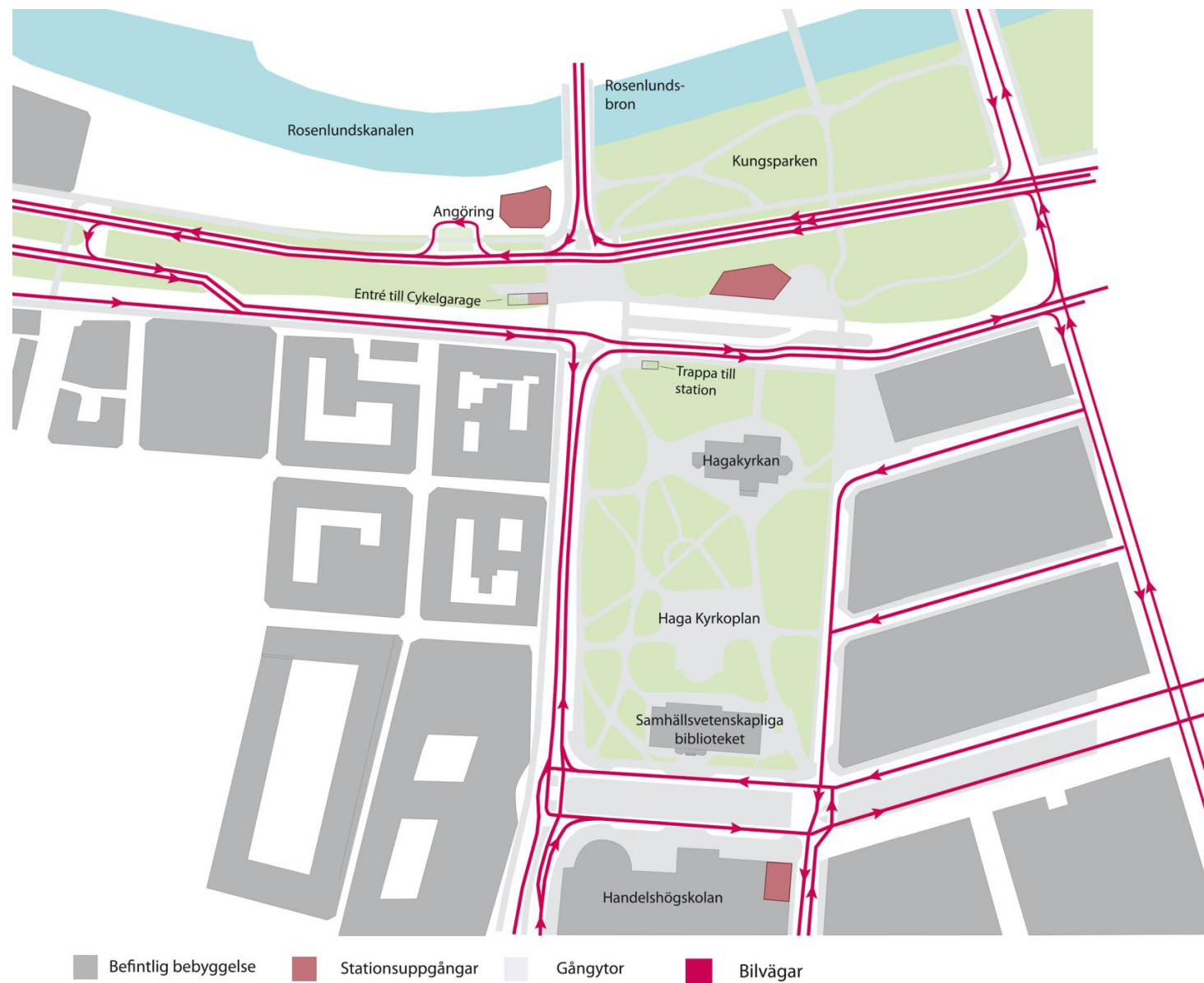
Det övergripande trafiksystemet för de olika trafikslagen illustreras i figur 21, 22 och 23.



Figur 21. Det övergripande trafiksystemet för gång- och cykel enligt trafikförslaget. (WSP)



Figur 22. Det övergripande trafiksystemet för kollektivtrafik enligt trafikförslaget. (WSP)



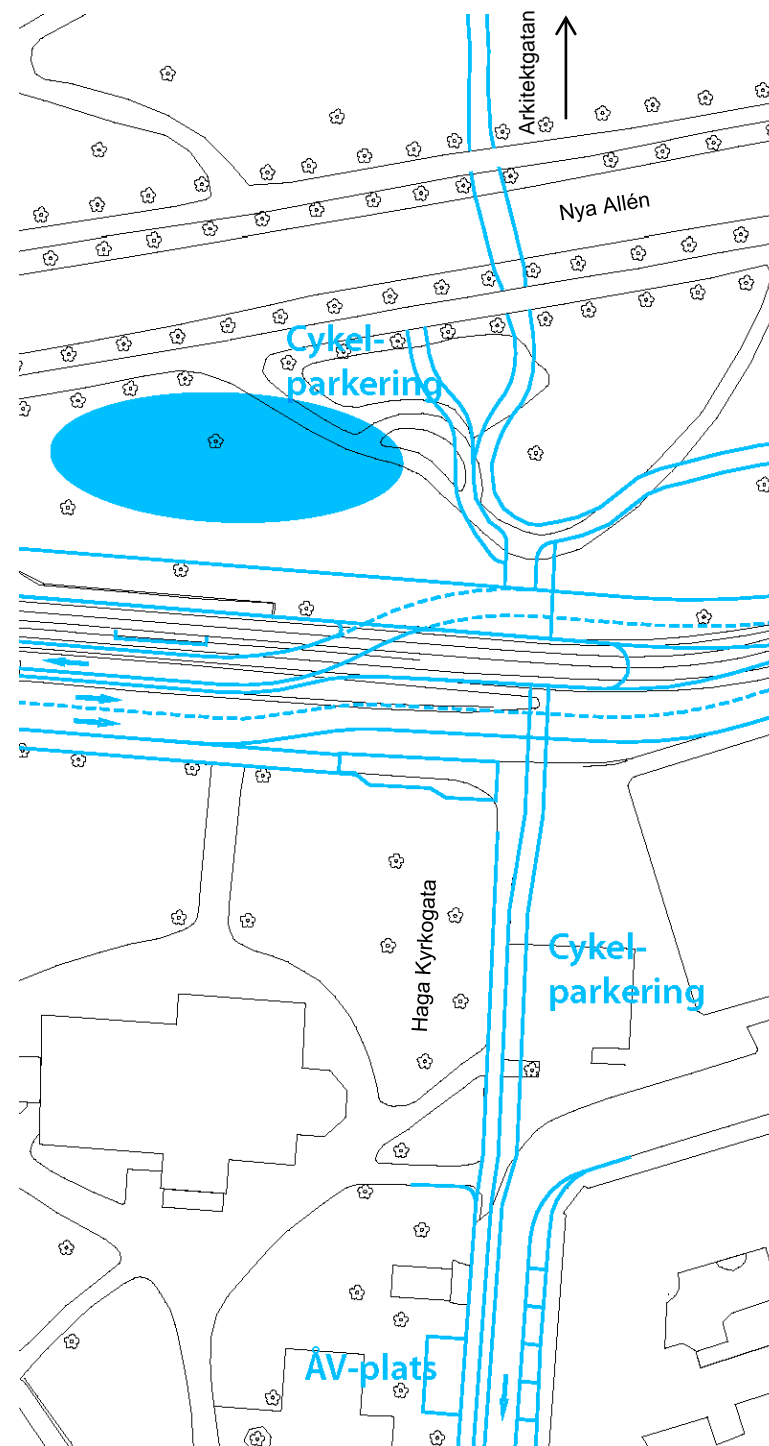
Figur 23. Det övergripande trafiksystemet för biltrafik enligt trafikförslaget. (WSP)

Haga Kyrkogatas utformning enligt trafikförslaget framgår av figur 24.

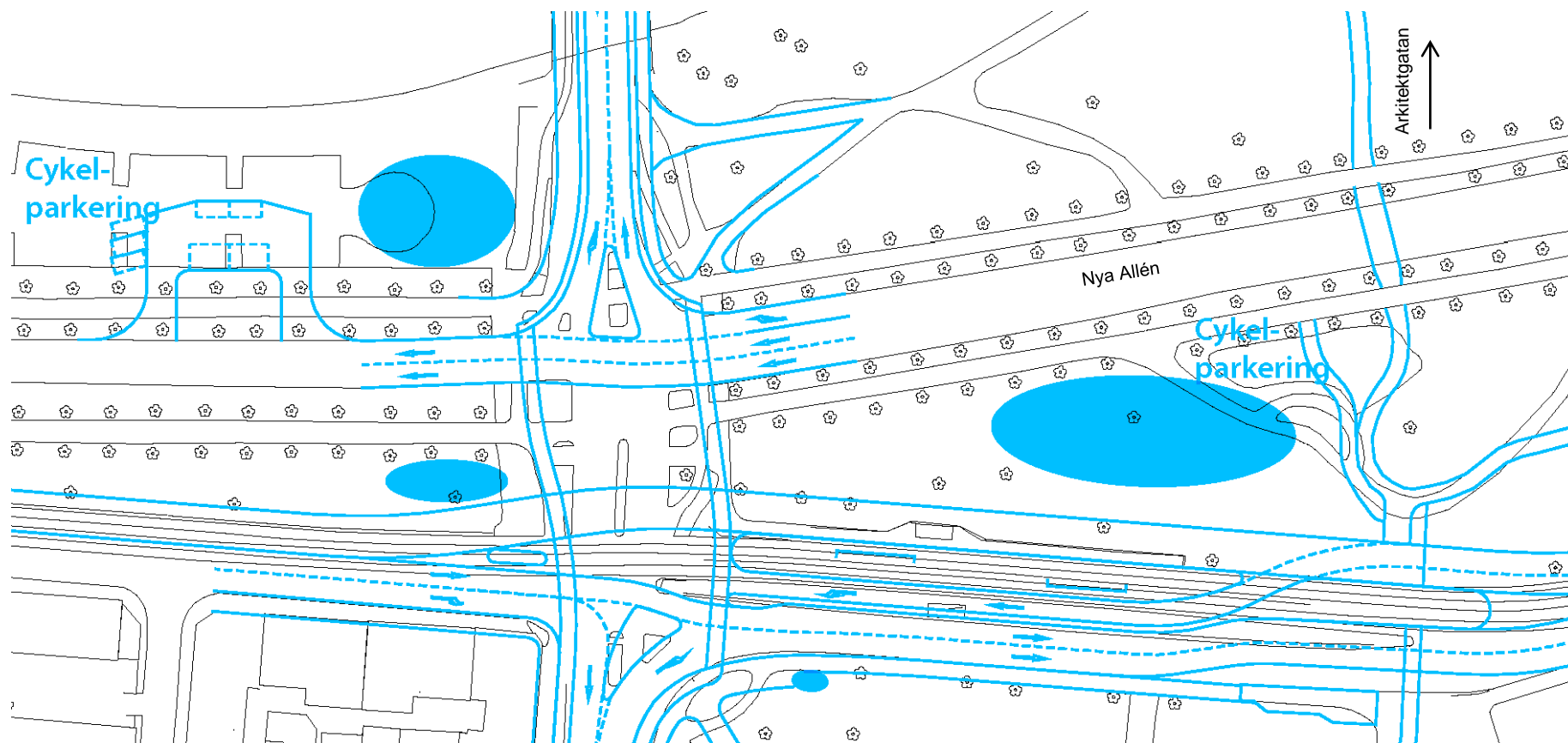
Haga Kyrkogata föreslås behålla sin karaktär av lokalgata och gatubredden anpassas efter nuvarande gräns mot Haga Kyrkoplan. Gående och cyklister prioriteras i förslaget högre än idag genom att ett nytt gång- och cykelstråk planeras längs med Haga Kyrkoplan. Dessa två trafikantslag väntas öka mycket framöver och behöver mer utrymme än idag. Cyklisterna får därmed en enkelriktad cykelbana norrut och samsas med biltrafiken på den enkelriktade gatan söderut. På sträckan över Smyrnatorget föreslås att cykelstråket dubbelriktas.

Det nya gång- och cykelstråket längs Haga Kyrkogata innebär att antalet bilparkeringsplatser utmed gatan minskas från dagens 67 till cirka 15 bilplatser.

Enligt trafikförslaget förlängs den nya gång- och cykelbanan, utmed Haga Kyrkogata, till Arkitektgatan via en ny gångbro över Rosenlundskanalen. I Kungsparken planeras cykelbanan ansluta till cykelstråket i Allén. Gångpassagera över Parkgatan och Nya Allén föreslås regleras med signal.



Figur 24. Planillustration av Haga Kyrkogata. (WSP)Haga Kyrkogata



Figur 25 Planillustration av Allékorsningen, kollektivhållplats Hagakyrkan. (WSP)

Allékorsningen

Allékorsningens utformning enligt trafikförslaget framgår av figur 25.

I trafikförslaget föreslås att Allékorsningen förenklas genom att den genomgående trafiken i nord-sydlig riktning tas bort. Det bildas då två separata trevägskorsningar med egna signalfaser. I den södra trevägskorsningen har Södra Allégatan ett körfält för genomgående trafik rakt fram och ett högersvängfält.

Efter korsningen fortsätter två körfält mot Viktoriagatan, varav det från Sprängkullsgatan är ett kombinerat bil- och kollektivtrafikkörfält fram till Smyrnakerkan, där körfältet övergår till två bilkörfält.

I trafikförslaget föreslås att cykelstråket Sprängkullsgatan-Rosenlund enkelriktas utmed Sprängkullsgatan och vidare genom Allékorsningen.

Allégatorna och Hållplats Hagakyrkan

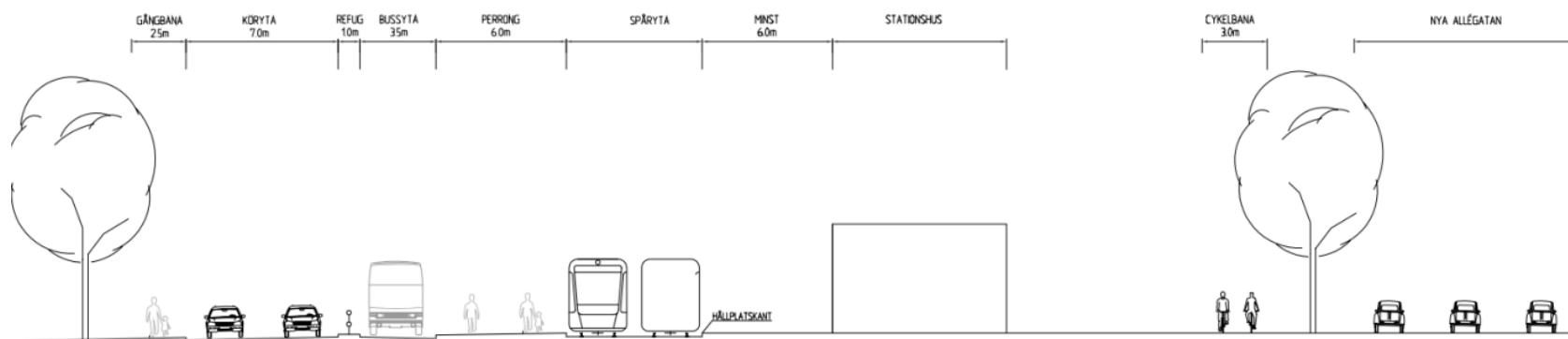
Enligt trafikförslaget behåller Nya Allén dagens tre körfält mellan Viktoriagatan och Rosenlundsbron. Korsningen med Rosenlundsbron utformas med ett högersvängfält. Efter korsning fortsätter två körfält västerut mot Järntorget. I motsatt körriktning planeras två körfält på Södra Allégatan och på Parkgatan.

Hållplatsen Hagakyrkans utformning enligt trafikförslaget framgår av figur 25 och figur 26.

Befintlig spårvagnshållplats i Parkgatan bildar en ny samlad kollektivtrafikhållplats med både buss- och spårvagnsstopp med direkt koppling till Västlänken. Hållplatsen föreslås ha två hållplatslägen som skiljs från varandra av en 6 meter bred perrong mitt i Parkgatan och en perrong i anslutning till den planerade torgytan framför Station Hagas huvuduppgång i Kungsparken. Mittperrongen trafikeras av södergående busstrafik. För att kunna angöra hållplatsen hänvisas busstrafiken till att använda ett särskilt kollektivtrafikkörfält på Parkgatan och passera genom mittperrongens östra del för att sedan svänga in på Sprängkullsgatan efter hållplatsstoppet. Kollektivtrafikkörfältet separeras från mötande biltrafik med hjälp av en 1 meter bred skyddsbarriär.

Enligt trafikförslaget stannar spårvagnstrafik västerut vid ett hållplatsläge i anslutning till den planerade torgytan intill Station Hagas huvuduppgång i Kungsparken. Spårvagnstrafik från Järntorget österut angör hållplatslägen vid den föreslagna mittperrongen.

Busstrafik österut föreslås stanna på en yta framför den signalreglerade gång- och cykelpassagen i höjd med Smyrnatorget.



Figur 26. Sektion genom kollektivtrafikhållplats i Parkgatan. (WSP)

Sprängkullsgatan

Sprängkullsgatans utformning enligt trafikförslaget framgår av figur 27.

Sprängkullsgatan föreslås behålla dagens bredd där den smalaste sektionen är 17,4 meter men med en tydligare prioritering av gående och cyklister. Gatan utformas som en tvåfältsgata, där bil- och kollektivtrafik delar körfält. På sträckan mellan Vasagatan och Parkgatan tillkommer enkelriktade cykelbanor på båda sidor om gatan. Befintliga gångbanor föreslås bli bredare än idag. Gångpassagera i höjd med Haga Nygata och Haga Östergata behåller dagens utformning.

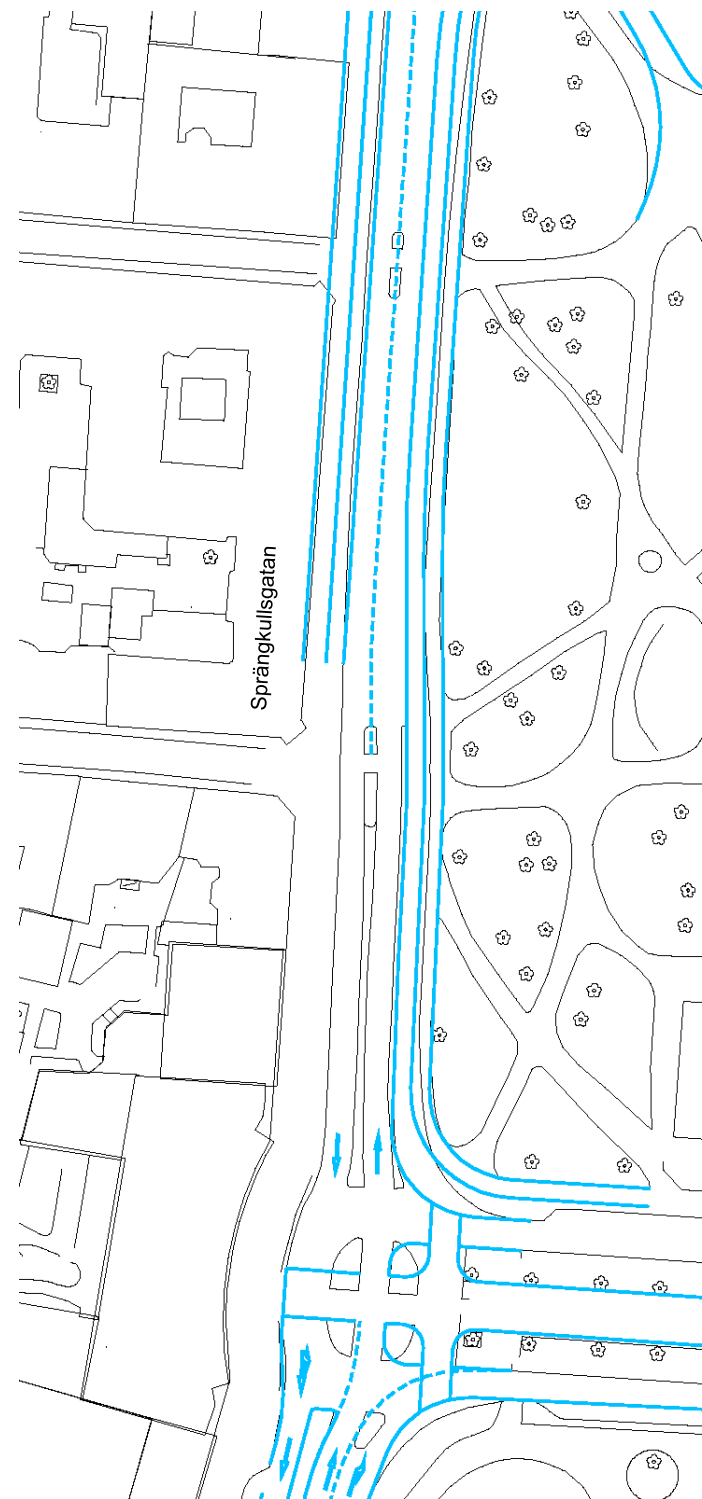
Tillgänglighet

Markmaterialet bör vara plant för att minska risken för snubbelolyckor och bör också utnyttjas för att tydliggöra och särskilja ytor för gående och andra trafikslag. Detta är mycket viktigt för förståelsen av och orienterbarheten på platsen.

Den nivå som den fortsatta planeringen bör riktas in på är Nivå 1 enligt Göteborgs Stads tillgänglighetsplan; där personer med nedsatt rörelseförmåga och personer med synnedsättning ska kunna nå alla identifierade målpunkter längs huvuddelen av gångvägnätet. En tillgänglighetsplan planeras att upprättas senare i detaljplane-processen.

Tillgängligheten för rörelsehindrade och synskadade tillgodoses genom anpassade passager, anpassade hållplatser med kanstensänkningar och taktila stråk med anpassade lutningar på ramper och vilplan där så erfordras. Infarternas bredder anpassas och parkeringsplatser för rörelsehindrade anordnas vid entréer där så är möjligt. Gångbanor hålls fria från onödiga hinder.

Figur 27. Planillustration över Sprängkullsgatan. (WSP)



5.1 Konsekvenser av trafikförslag

En vidareutveckling av trafikförslaget pågår och därför är arbetet med framtagandet av konsekvensbeskrivning inte klar i detta skede.

Konsekvenser av förslaget trafikförslag analyseras med avseende på flera olika aspekter; framkomlighet, trafiksäkerhet, stadskaraktär och påverkan på sociala värden.

Planförslagets sociala konsekvenser har analyserats i en särskild social- och barnkonsekvensanalys (*Social konsekvensbeskrivning och barnkonsekvensbeskrivning, Detaljplaner för Västlänken, Station Haga, Göteborg Stad, Norconsult, 2014-09-26*) och Stadslivsanalys (*Stadslivsanalys, För tillgängligare och tryggare mötesplatser kring uppgångarna Spacescape, Trivector, White arkitekter, 2014-02-21*). För att säkerställa att barnperspektivet beaktas har även Trafikverket tagit fram en motsvarande Barnkonsekvensanalys som omfattar en intervjustudie.

Trafikanter framkomlighet analyseras genom trafiksimuleringar i flera etapper med hjälp av mikrosimuleringar.

5.2 Stadskaraktär

Föreslagna trafiklösningar stärker och förtydligar gång- och cykelstråken som sammankopplar planområdet med övriga delar av Haga, Vasastaden och City innanför vallgraven. Detta möjliggörs genom en tydlig prioritering av gående och cyklisters framkomlighet och därmed skapas förutsättningar för en mer integrerad och lugnare trafiksituation. Särskilt i den norra delen av planområdet, där de stora trafikmängderna i dagsläget dominerar stadsbilden, bidrar trafikförslaget till att minska biltrafikens barriäreffekter. Den känsliga stads- och kulturmiljön inom planområdet innebär dock att flera av åtgärderna kopplade till Västlänken riskerar att få stora respektive mycket stora konsekvenser på kulturmiljön och stadsbilden. Etableringen av en ny järnvägsstation medför att värdefull parkmark kommer att tas i anspråk och kulturhistoriska samband försvinner när nya

anläggningar skär igenom befintliga kulturmiljöer. Särskilt planerade byggnader för uppgångarna i norr, med utökade hårdgjorda ytor för knutpunkten Hagakyrkan, samt påverkan på trädbeståndet i Kungsparken och norra delen av Haga Kyrkoplan bedöms medföra mycket stora konsekvenser på stadsbilden och de kulturhistoriska värdena inom planområdet.

5.3 Trafiksystem

Gående

Detta kapitel kommer att kompletteras ytterligare i det fortsatta planarbetet.

Förenklingen av Allékorsningen ger färre konfliktpunkter med biltrafik. Konflikter mellan gående och cyklisterna i Allén kvarstår och måste studeras vidare.

Gena gångstråk behövs från alla väderstreck till Västlänkens uppgångar. Föreslagen trappa i västra hörnet på Haga Kyrkoplan är en viktig förbindelse till Station Haga.

Det föreslagna gångstråket i nord-sydlig riktning ökar tillgängligheten till Kungsparken/Västlänkens huvuduppgång och City inom vallgraven.

Genom det föreslagna gångstråket längs Haga Kyrkogata ökar tillgängligheten till Haga Kyrkoplan från Vasastaden.

Cykel

För att kunna möta den ökande mängden cyklister föreslås i trafikförslaget att befintliga cykelbanor utmed Sprängkullsgatan breddas samt att cykelströmmarna enkelriktas för att skapa tydligare stråk. För att avlasta cykelstråket i Sprängkullsgatan föreslås även att en ny cykelbana anläggs i Haga Kyrkogata som ansluter till cykelstråket i Allén öster om Västlänkens huvuduppgång i Kungsparken. Vidare påverkar Allékorsningens nya utformning cykelnätets funktion positivt då den minskar antalet korsningsflöden med biltrafik samt förenklar korsningspunkten mellan huvudcykelstråken i nord-sydligriktning och cykelstråket i Allén.

Kollektivtrafik

Den föreslagna kollektivtrafikhållplatsen Hagakyrkan skapar ett samlat hållplatsläge för buss- spår och regionaltrafik. Den nya bytespunkten förutsätter att busstrafik från Viktoriagatan som ska söderut trafikerar Parkgatan istället för som idag i Nya Allén. Genom att samla kollektivtrafiken i ett hållplatsläge blir bytespunkten tydligare, mer lättorienterad och mer tillgänglig för kollektivtrafikresenärer.

Dubbelriktad busstrafik i Parkgatan skapar dock en trafiksituation med en ny korsningspunkt mellan buss- och spårvagnstrafik när bussen måste korsa mötande spårvagnstrafik för att angöra hållplatsläget.

Biltrafik

Genom förslaget avstängning för korsande trafik i nord- sydlig riktning i Alléstråket begränsas svängmöjligheter för biltrafik. Detta har kompenseras genom en möjlighet att göra u-sväng i väst i höjd med Pusterviksgatan. I öst föreslås att denna u-sväng görs i befintlig korsning Parkgatan/Viktoriagatan, se bild 17. Den exakta utformningen av denna vänstersväng behöver studeras vidare.

5.3.1 Trafikdata

Genomförda simuleringar utgår från ett antal förutsättningar vad gäller antalet trafikanter, val av körväg och signalutformningar.

Mängden biltrafik förutsätts inte öka från 2013 års nivåer fram till år 2035. Mängden biltrafik har tagits fram i området genom dels trafikmätning hösten 2013 samt trafikräkning. En viss osäkerhet råder fortfarande kring dagens trafikmängder på Viktoriagatan. I fortsatta analyser bör kompletterande trafikmätningar på Viktoriagatan genomföras för vidare analyser av framkomligheten i korsningen. Cykeltrafiken antas däremot öka, baserat på de mål som Staden har för cykeltrafik, en tredubbling av cykeltrafiken år 2013 har därför analyserats.

I analysen av framkomligheten i Allékorsningen utgår trafikmodellen från följande förutsättningar:

- För att säkerhetsställa att framkomligheten i Allékorsningen är tillräcklig har all trafik bevarats och den trafiken som vill korsa Alléstråket hänvisas till att göra u-sväng i väster respektive öster om Allékorsningen. I det fortsatta analysarbetet bör en djupare studie i form av en makroanalys genomföras för att utreda hur förenklingen av Allékorsningen påverkar omlagringen av trafiken.
- I analysen av kollektivtrafikens framkomlighet i Allékorsningen ges ingen prioritering i signalregleringen för buss- och spårvagnstrafik.
- Förmiddagens maxtimme är satt som dimensionerande trafikmängd vid framtagande av trafikförslaget. Därefter har trafikförslaget testats för biltrafik med eftermiddagens maxtimme som dimensionerande trafikmängd (gäller endast för biltrafik).
- Fotgängare och cyklister är endast inlagda i modellen på övergångsställen i Allékorsningen och i gångpassagerna i

Parkgatan och Nya Allén i det nya stråket i Haga Kyrkogatans förlängning.

- Korsningen Viktoriagatan/Allégatorna har samma utformning som idag. Korsningen är signalreglerad med samma omloppstid och samma fastider som signalen har i nuläget.

5.3.2 Tillgänglighet och framkomlighet

Simuleringarna har fokuserat på framkomlighet för bil- och kollektivtrafik i planområdets norra delar och då särskilt i anslutningen till den nya kollektivtrafikhållplatsen Hagakyrkan i Parkgatan, Allégatorna och Allékorsningen. Analysen av trafikslagets framkomlighet har genomförts i form av jämförelser mellan uppmätta medelrestider.

För att analysera trafikförslagets påverkan på bil- och kollektivtrafikens framkomlighet, vid en eventuell framtida ökning av trafikmängder inom planområdet, har en särskild känslighetsanalys genomförts. Framkomligheten testades gradvis vid ökade biltrafikflöden.

Gående

Trafikförslaget medför en förbättring av gåendes framkomlighet inom hela planområdet. I den norra delen är förbättringarna särskilt tydliga där breddning av gångbanor på Sprängkullsgatan och förenklingen av Allékorsningen stärker och förtydligar gångstråket. Prioriteringen av gående i Sprängkullsgatan skapar även förutsättningen för en lugnare och trevligare gatumiljö att vistas i.

Den nya gångbanan utmed Haga kyrkogata bildar en länk i ett nytt gångstråk som sammankopplar planområdet med City innanför vallgraven via en ny gångbro över Rosenlundkanalen. Detta tillgängliggör ett gaturum för gående som i dagsläget har mycket låg attraktivitet. Förslaget innebär även att tillgängligheten förbättras till en del av Kungsparken som tidigare varit avskuren från Haga Kyrkoplan av Allégatorna.

Det nya gångstråket är i linje med Göteborgs Stads intentioner att minska vallgravens barriäreffekt genom att skapa nya kopplingar över vattnet.

Cykeltrafik

Stora cykelströmmar ställer höga krav på kapacitetsstarka korsningslösningar i cykelnätet. Inom planområdet gäller detta särskilt i korsningen mellan Alléstråket och cykelstråket i Sprängkullsgatan och i korsningen Vasagatan/Sprängkullsgatan.

Föreslagna åtgärder i Allékorsningen enligt trafikförslaget förbättrar förutsättningarna för att lösa konfliktpunkten mellan de stora cykelstråken i Allékorsningen men korsningspunkter är fortfarande problematiska ur både framkomlighets- och trafiksäkerhetssynpunkt och behöver utvecklas ytterligare.

Trafikförslaget är i linje med remissen till Göteborgs Stads cykelplan och signalerar en tydlig prioritering av cykeltrafiken inom planområdet och stärker huvudcykelstråket i Sprängkullsgatan. Detta görs dels genom att föreslå att cykelstråket enkelriktas, dels genom breddning av cykelbanorna på sträckan mellan Vasagatan och Allékorsningen. Föreslagna förenklingar av Allékorsningen bidrar också till en bättre tillgänglighet och framkomlighet eftersom antalet konflikter minskar mellan cyklister och biltrafik. Konfliktpunkten mellan de två cykelstråken i Allén kvarstår dock.

En övergripande analys för hur man ska hantera de stora cykelstråken i Allékorsningen har genomförts där olika förslag på cirkulationslösningar har studerats. Konfliktpunkten kräver dock vidare analyser för att finna en optimal lösning över tid.

Trafikförslagets faktiska påverkan på cyklisternas framkomlighet är dock oklart på grund av den stora ökningen av cyklister som förväntas fram till 2035.

Kollektivtrafik

Framkomligheten för spårvagnstrafiken i Allékorsningen ökar i trafikförslaget. Förenklingen av Allékorsningen medför att spårvagnstrafik kommer endast i konflikt med gång- och cykeltrafik i stråket Sprängkullsgatan- Rosenlund. Allékorsningens nya utformning har även positiv påverkan på södergående busstrafik. För att undersöka möjligheten att ytterligare öka busstrafikens framkomlighet i Allékorsningen kan framtida analyser genomföras där södergående busstrafik prioriteras med en egen signal i korsningen.

Framkomligheten för kollektivtrafiken i den nya kollektivtrafik-hållplatsen Hagakyrkan är beroende av möjligheten av att två fordon (gäller både buss och spårvagn) kan angöra hållplatsen samtidigt. Detta gäller fordon i båda riktningarna. I genomförda simuleringar kan endast två spårvagnar i riktning mot Järntorget angöra hållplatsen samtidigt men inte i motsatta riktningen. Detta har negativ påverkan på spårvagnstrafikens framkomlighet. I det fortsatta utredningsarbetet ska möjligheten för att två fordon kan angöra hållplatsen samtidigt studeras vidare.

Biltrafik

U-svängen väster om Allékorsningen i höjd med Pusterviksgatan har analyserats översiktligt. Föreslagen u-sväng är signalreglerad och ingår i den gröna vågen som ges biltrafiken i Nya Allén. Enligt simuleringarnas förutsättningar medför denna lösning acceptabel framkomlighet. Detta utgår från dagens målbild. Skulle en framtida exploatering i anslutning till Pustervikskajen medföra en ökad trafikallsträng behöver trafikförslaget studeras vidare.

U-sväng i öst har på motsvarande sätt analyserats översiktligt för att kontrollera framkomligheten. Resultatet visar att dagens korsningsutformning och signalreglering fungerar ur ett framkomlighetsperspektiv. Dock behöver Viktoriagatans framkomlighet analyseras ytterligare då tillförlitlig trafikflöde saknas där.

Resultatet av genomförda simuleringen av Allékorsningen visar att dagens bilister kan bevaras i området och att framkomligheten ändå är acceptabel. I det försatta utredningsarbetet bör Allékorsningens påverkan på trafikens omlagring i gatunätet studeras vidare genom en makroanalys.

Ny signalreglerad gångpassage har negativ påverkan på bilisters framkomlighet i Nya Allén. Då simulering visar att den föreslagna signalreglerade gångpassagen över Nya Allén påverkar framkomligheten och leder till svårare körfältsbyten.

Framkomligheten bedöms fortfarande vara på en acceptabel nivå. En förutsättning för att uppnå acceptabel framkomlighet är dock att trafiksignalerna på sträckan mellan Viktoriagatan och Allékorsningen är sammankopplade för att uppnå bästa möjliga kapacitet.

5.3.3 Trafiksäkerhet

Detta kapitel kommer att kompletteras i det fortsatta arbetet.

Gående

Cyklister

Kollektivtrafik

Biltrafik

6 Kostnader

Detta kapitel kommer att kompletteras i det fortsatta arbetet.

7 Underlagsmaterial

Analys av upplevelsevärden - kring Västlänkens stationslägen för Västlänken, Ramböll 2014-06-18

Stadslivsanalys för Västlänken, för tillgängligare och tryggare mötesplatser kring uppgångarna, Göteborgs Stads Stadsbyggnadskontoret, Spacescape, Trivector och White arkitekter AB 2014-02-21

Kvalitetsprogram För detaljplaner för Västlänken, Järnvägstunneln & Stationerna Centralen, Haga, Korsvägen, Göteborgs Stad, White arkitekter AB, 2014- 02-25

Social konsekvensbeskrivning och barnkonsekvensbeskrivning, Detaljplaner för Västlänken, Station Haga, Göteborgs Stad, Norconsult, 2014-09-26

Järnvägsplaner Olskroken planskildhet och Västlänken, Göteborgs Stad Västra Götalands län, Barnkonsekvensanalys, TRV 2013/92333 februari 214

Kulturmiljöunderlag för detaljplaner för Västlänken, Fördjupad kulturmiljöbeskrivning för Haga Kyrkoplan med omgivning, Antiquum AB, 2014-09-19

PM Trafikanalys, 2014-08-12, WSP

Funktionsanalys, Nulägesbeskrivning Haga, WSP, 2013-10-07