

Rapport

Slätt stråk på Haga Nygata

Slutversion

Datum: 2023-03-20

Konsult: ÅF-Infrastructure AB (AFRY)

Projektnummer: D0086795

Uppdragsansvarig: Frida Hallin

Handläggare: Johanna Wennberg, Peter Ekvall, Einar Algotsson,

Granskare: Frida Hallin

Beställare: Namir Rauf, Stadsmiljöförvaltningen



Innehållsförteckning

1	Inledning.....	1
1.1	Bakgrund	1
1.2	Syfte	2
2	Förutsättningar	3
2.1	Utformning	3
2.2	Tidigare utredningar av slätt stråk på Haga Nygata	8
2.3	Befintlig reglering	9
2.4	Befintlig trafikföring	11
2.5	Framtida utveckling i området	14
2.5.1	Västlänken – station Haga.....	14
2.5.2	Eventuella framtida schaktning i anslutning till Haga Nygata.....	15
3	Gestaltning av slätt stråk.....	16
4	Alternativ för trafikreglering.....	17
4.1	Nollalternativ: Gångfartsområde utan slätt stråk	18
4.2	Gångfartsområde med slätt stråk	19
4.3	Gågata med slätt stråk	20
4.4	Förbud mot trafik med annat motordrivet fordon än moped klass II med slätt stråk	23
5	Slutsatser.....	24
6	Referenser.....	26

Bilagor

Bilaga A: Tvärlutningar på Haga Nygata

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Haga Nygata utgör ett viktigt gångstråk genom stadsdelen Haga vars största trafikantgrupp utgörs av fotgängare. Gatan är välbesökt av både turister och göteborgare och har flera målpunkter i form av mindre butiker och caféer. Årligen hålls ett flertal evenemang på gatan som lockar många fotgängare till gatan.

Gatan är idag belagd med gatsten, vilken gör gatan mindre tillgänglig för personer som använder rullstol eller rullator. Det har inkommit ett Göteborgsförslag till Stadsmiljöförvaltningen med önskemål om ett slätt stråk längs med hela Haga Nygata. Haga Nygata och dess tvärgator väster om Sprängkullsgatan är ett riksintresse vilket medför att en förändrad markbeläggning på gatan måste utgöras av gatsten med hänsyn till rådande kulturmiljö.

Idag finns ett slätt stråk på en del av Haga Nygata, Pehr Erikssons plats, mellan Kaponjärgatan och Östra Skansgatan, som består av flammad smågatsten i grå bohusgranit, se figur 1. Stråket ligger mitt i Haga och behöver bindas ihop så att det är möjligt att ta sig från Sprängkullsgatan till Landsvägsgatan och Järntorget, som är en viktig nod i staden.



Figur 1: Schematisk bild av slätt stråk på Haga Nygata.

En, av AFRY, tidigare utredning av slätt stråk längs med hela Haga Nygata visar att störst tillgänglighet för personer som använder rullstol eller rullatorer skulle uppnås om det släta stråkets placerades i gatan mittled, detta för att undvika stora tvärlutningar. Haga Nygata är idag reglerad som ett gångfartsområde, vilket innebär att gatan ska vara utformad så att det tydligt framgår att gående nyttjar hela ytan.

Stadsmiljöförvaltningen har efterfrågat en utredning av vilka regleringar av gatan som både möjliggör slätt stråk och kan minska fordonstrafiken på Haga Nygata.

1.2 Syfte

Stadsmiljöförvaltningen har gett AFRY i uppdrag att utreda möjligheten att lägga ett kontinuerligt slätt stråk längs med hela, eller delar av, Haga Nygata. Stråket måste fungera med planerade hastighetssänkande åtgärder på gatan. Utredningen ska också ge förslag på en förändrad trafikreglering som syftar åt att minska fordonstrafiken på Haga Nygata samt överensstämmer med befintlig och föreslagen utformning. Stor hänsyn ska tas till det kulturhistoriska värdet som finns i stadsdelen.

1.3 Sammanfattning

Haga Nygata är belagd med gatsten och uppdelad i tre sektioner som separeras med rännalar. Gatans nuvarande beläggning, bombering och stora tvärlutning medför att gatan är otillgänglig för personer som använder rullstol, rullator eller permobil. Vid Pehr Erikssons plats ligger sedan ett par år ett slätt stråk som tillkom i samband med ombyggnaden av torget. Det befintliga släta stråket fungerar bra men är lagt i raka förband och bryter tydligt mot omgivande gatans uttryck.

Två förslag på slätt stråk längs med hela Haga Nygata har tagits fram i utredningen. Ett av förslagen innebär att behålla befintligt bågmönster på Haga Nygata. Det andra förslaget innebär att stenläggningen på körytan byts ut till tre tydliga bågar.

Haga Nygata är reglerad som ett gångfartsområde där det råder parkeringsförbud. Regleringen gångfartsområde innebär att gatan måste utformas så att det framgår att gående nyttjar hela ytan. Fordonstrafiken på gatan bedöms vara lågt och bedöms främst utgöras av korsande trafik på anslutande gator samt varuleveranser till verksamheter på Haga Nygata. Flödet av fotgängare bedöms vara relativt högt.

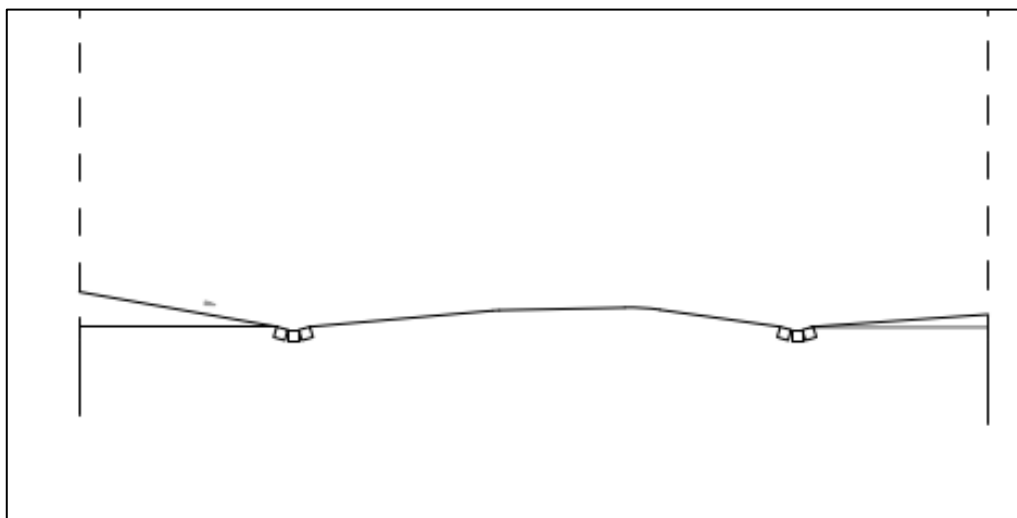
Konsekvenserna av fyra möjliga regleringar på Haga Nygata har utvärderats utifrån påverkan på trafikflödet, möjligheten att anlägga slätt stråk. Nedan listas några av de viktigaste konsekvenserna av respektive reglering.

- Befintlig reglering och utformning: Gångfartsområde utan slätt stråk
 - Haga Nygata är mindre tillgänglig för personer som använder rullstol, rullator eller permobil.
 - Gatans nuvarande utformning uppfyller inte utformningskravet på gångfartsområde.
- Gångfartsområde med slätt stråk
 - Haga Nygata blir mer tillgänglig för personer som använder rullstol, rullator eller permobil
- Gågata med slätt stråk
 - Haga Nygata blir mer tillgänglig för personer som använder rullstol, rullator eller permobil
 - Trafiken på Haga Nygata minskar något då delar av trafiken flyttas.
 - Att reglera gatan som en gågata syftar till att minska trafiken och överensstämmer med det nuvarande beteendet hos trafikanterna.
- Förbud mot trafik med annat motordrivet fordon än moped klass II (C3) med slätt stråk
 - Bedöms inte lämpligt eftersom förbudet är svårt att överblicka
 - Bedöms inte lämpligt om avsikten är att tillåta fotgängare att använda hela gaturummet eftersom gatan inte i första hand är reserverat för fotgängare.

2 Förutsättningar

2.1 Utformning

Haga Nygata löper genom sju kvarter, har en bredd på 7,8 - 8,3 meter och är i sidled uppdelad i tre sektioner, se figur 2. Stråken närmast fasaderna varierar i bredd mellan 1,2 och 2,5 meter. Dessa delar av gatan lutar kraftigt in mot gatans mitt. Mellan gatans mittdel och sidodelar ligger en rännal av tre rader smågatsten. Gatans mittdel (gatans körbana) är kraftigt bomberad. En typsektion av Haga Nygata visas i figur 2. Bilagan är hämtad från tidigare en utredning av slätt stråk på Haga Nygata som AFRY gjorde 2023.



Figur 2: Typsektion för Haga Nygata

Ytskiktet närmast fastigheterna längs med hela Haga Nygata består av råhuggen gatsten satt i en rad längsgående närmast fastigheterna, därefter är stenen i raka skift tvärställd från husen ner till rännalen, se figur 3.

På varje sida om den bomberade körytan löper en rännal, se figur 3. Rännalen består av tre rader råhuggen rektangulär storgatsten som löper utmed gatan.

Den mittersta delen av gatan är belagd med råhuggen smågatsten i bågsättning, storleken på stenarna varierar något. Det finns ett antal brunnar på ytan som är inramade med smågatsten.



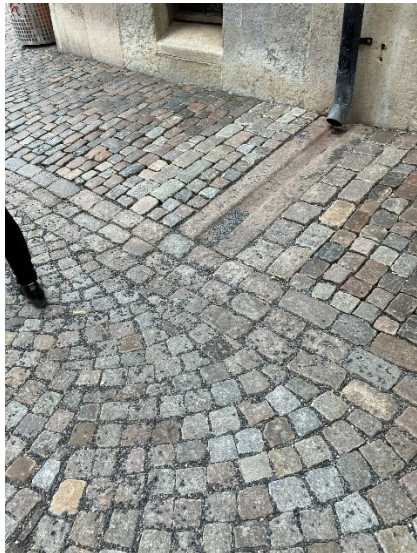
Figur 3: Beläggning på Haga Nygata, vilket består av tre delar, stråken närmast fasaderna, rännalarna samt körytan som består av smågatsten i bågsättning.

Rännaldalen ligger i gatans nivå bortsett från på Haga Nygatas södra sida i kvarteret mellan Västra Skansgatan och Kaponjärsgatan där rännaldalen ligger 6 cm över gatans nivå, se figur 4.



Figur 4: Rännadal på Haga Nygata mellan Västra Skansgatan och Kaponjärsgatan

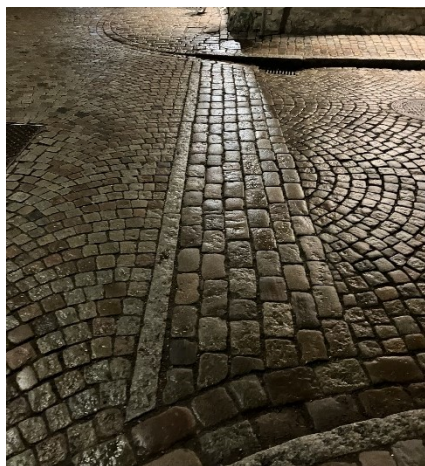
I varje kvarter ligger en granithall med urfasad rännal tvärs gångriktningen, vars djup är ca 1 cm, se figur 5.



Figur 5: Rännal tvärs gångriktningen

Tvärgatorna till Haga Nygata har trottoarer som är upphöjda från körbanorna med 12 cm höga kantstöd. För att ta upp den höjdskillnaden ligger i varje korsning en ramp. Rampen avslutas mot Haga Nygata med ett nollat granitkantstöd, se figur 6

I fyra korsningar mellan Haga Nygata och de tvärgående gatorna Västra Skansgatan, Östra Skansgatan, Skolgatan respektive Husargatan, är beläggningen av smågatsten bruten av en asfaltsyta som är cirka 4*2 meter, se figur 7.

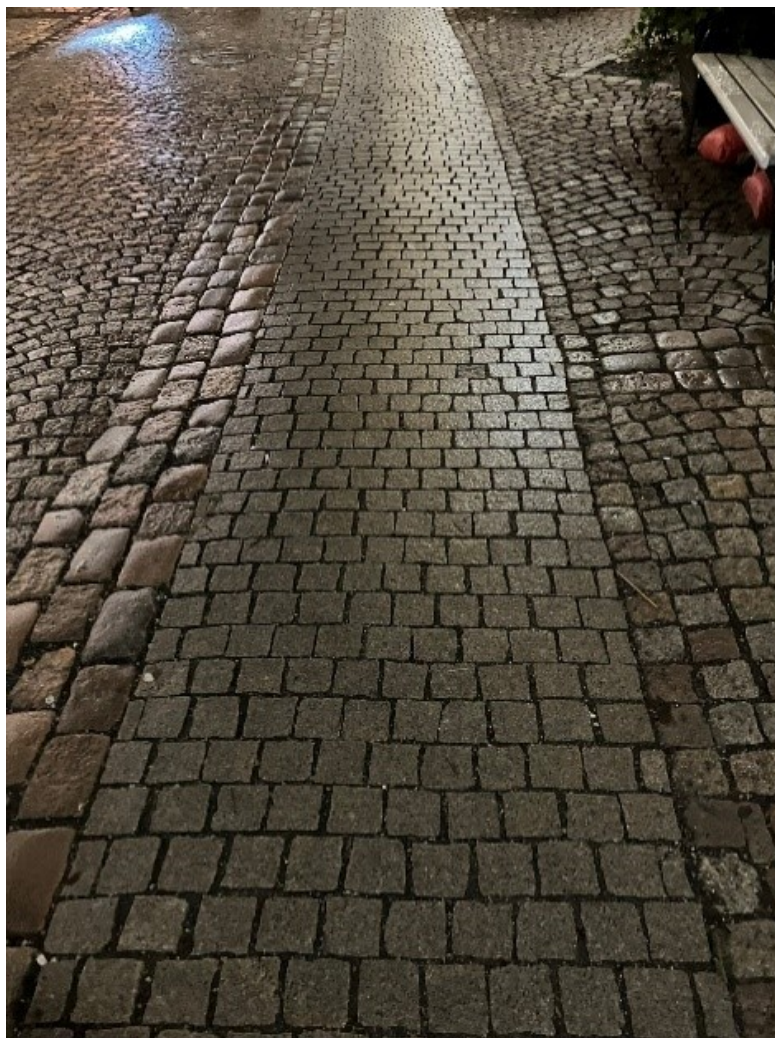


Figur 6: Ramp i korsning mellan Haga Nygatans södra sida och Skolgatan.



Figur 7: Asfaltsyta i korsningen mellan Haga Nygata och Västra Skansgatan

Vid Pehr Eriksson plats finns ett slätt stråk som lades i samband med att torget fick en ny utformning 2019, se figur 8. Det släta stråket är lagt i ett rakt förband på ena sidan om gatans mittdel. Eftersom övriga gatan är lagt i bågformat mönster blir det släta stråket mycket synligt. Det är en fördel att det är lätt att se var det är bäst att rulla, men det bryter mot den ursprungliga utformningen som här är anses mycket viktig ur kulturmiljöhänsen.



Figur 8: Beläggning på slätt stråk på Haga Nygata

Sammanfattningsvis är den kraftiga tvärlutningen, gatans bombering, gatstenens yta och fogens beskaffning faktorer som gör gatan otillgänglig för personer som använder rullstol, rullator eller permobil.

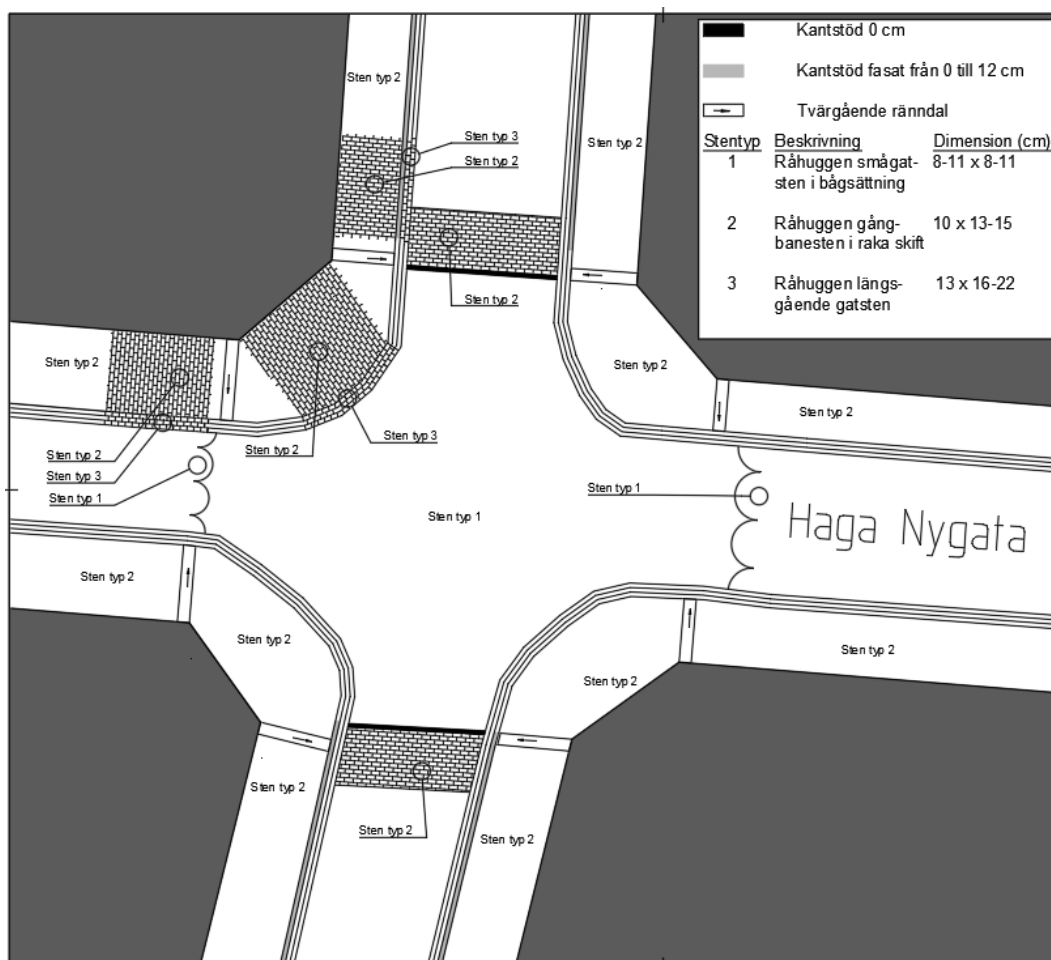
2.2 Inventering av gatstensstorlek

Haga Nygata är belagd med flera olika storlekar av gatsten vilket visas i figur 9. Äldre typer av gatsten dominerar, med ostandardiserade storlekar. Ytorna närmast husen är byggda som smala trottoarer. En längsgående fris går utmed byggnaderna.

Trottoarens yta består av gångbanesten i raka skift, tvärställda gångriktningen. På vissa ställen bryts mönstret för att markera en port in till innergårdarna. Entrédörrar är inte markerade, men har i många fall ett eller flera trappsteg upp till entrédörr, trappsteget sticker på flertalet ställen ut i gångbanan och annonserar entrén. På trottoarytorna finns även tvärgående rännstenar i granit.

Ränndalarna skiljer det som är byggt som trottoar från körbanan. Ränndalarna är en svacka, byggda i storgatsten.

Körbanan är uppbyggda i bågmönster med smågatsten. bågmönstret har två hela bågar och en halv båge på var sida.

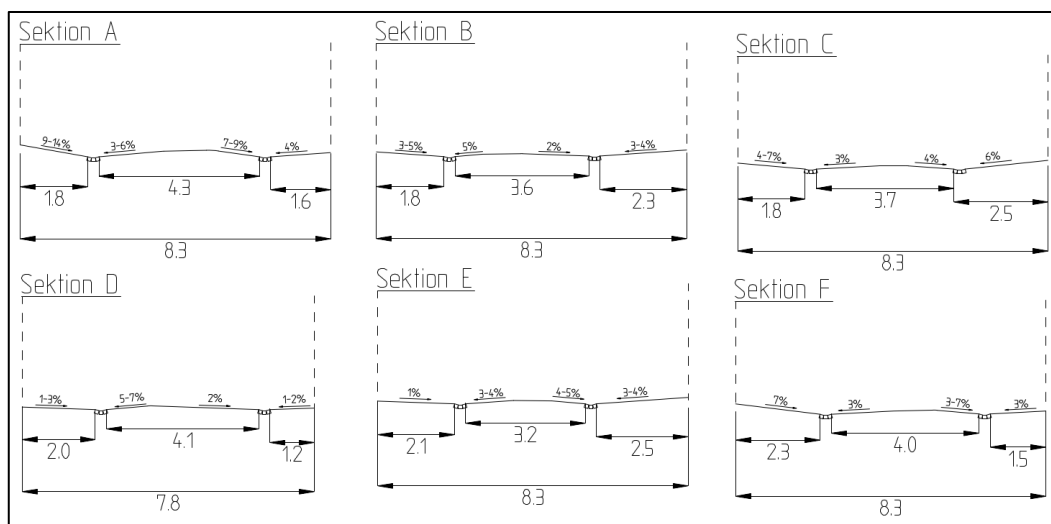


Figur 9: Stensättning i typkorsning Haga Nygata.

2.3 Tidigare utredningar av slätt stråk på Haga Nygata

AFRY har tidigare utrett förutsättningar för ett slätt stråk på Haga Nygata under våren 2023. Två förslag togs fram: ett förslag med slätt stråk i mitten på gatan och ett förslag med slätt stråk närmast husfasaderna. Det nya släta stråket som presenterades i utredningen föreslogs bindas ihop med befintligt slätt stråk på Pehr Erikssons plats. Ytterligare ett alternativ vore att låta det nya släta stråket löpa parallellt med befintligt slätt stråk i gatans mitt längs Pehr Erikssons plats. Detta skulle medföra ett bredare slätt stråk. Det befintliga släta stråket är satt i rakt förband och det nya släta stråket föreslås sättas i bågsättning vilket innebär att anslutningen mellan stråken i så fall måste studeras vidare. Detta alternativ skulle dock medföra en högre tvärlutning på det sammanbundna släta stråket än om det läggs i gatans mitt. Att komplettera befintligt slätt stråk på Pehr Erikssons plats med ett slätt stråk i gatans mitt skulle dock innebära en större kostnad än att ansluta det nya släta stråket till befintligt.

I utredningen mättes befintliga tvärlutningar på Haga Nygata, se figur 10 och bilaga A. Eftersom tvärlutningarna på Haga Nygata överstiger Göteborgs stads tekniska handboks högsta rekommenderade tvärlutning på 2%, vore den mest lämpliga placeringen av ett slätt stråk på gatans plattaste del, i gatans mittdel. Dessutom skulle en placering i mitten innebära att uteserveringar och gatuskyltning inte utgör hinder för det släta stråket. Haga Nygata är reglerad som ett gångfartsområde. Ett gångfartsområde ska enligt 10 kap. §8 i Trafikförordningen (SFS nr: 1998:1276) utformas så att det tydligt framgår att gående nyttjar hela ytan. Ett slätt stråk på Haga Nygata skulle dela upp ytan i olika delar. Därför behöver gatan eventuellt regleras om för att ett slätt stråk ska kunna anläggas.



Figur 10: Tvärlutningar på Haga Nygata. Seksionsmarkeringar visas i bilaga A.

2.4 Befintlig reglering

Haga Nygata är reglerad som gångfartsområde. På Pehr Erikssons plats, mellan Kaponjärgatan och Östra Skansgatan, finns fyra granitpollare som utgör en fysisk avspärning för biltrafik, se figur 11. Generellt förbud mot att parkera fordon gäller på hela Haga Nygata samt korsande tvärgator inom området Zon Haga som avgränsas av Södra Allégatan, Sprängkullsgatan, Pilgatan och Landsvägsgatan, se figur 12.



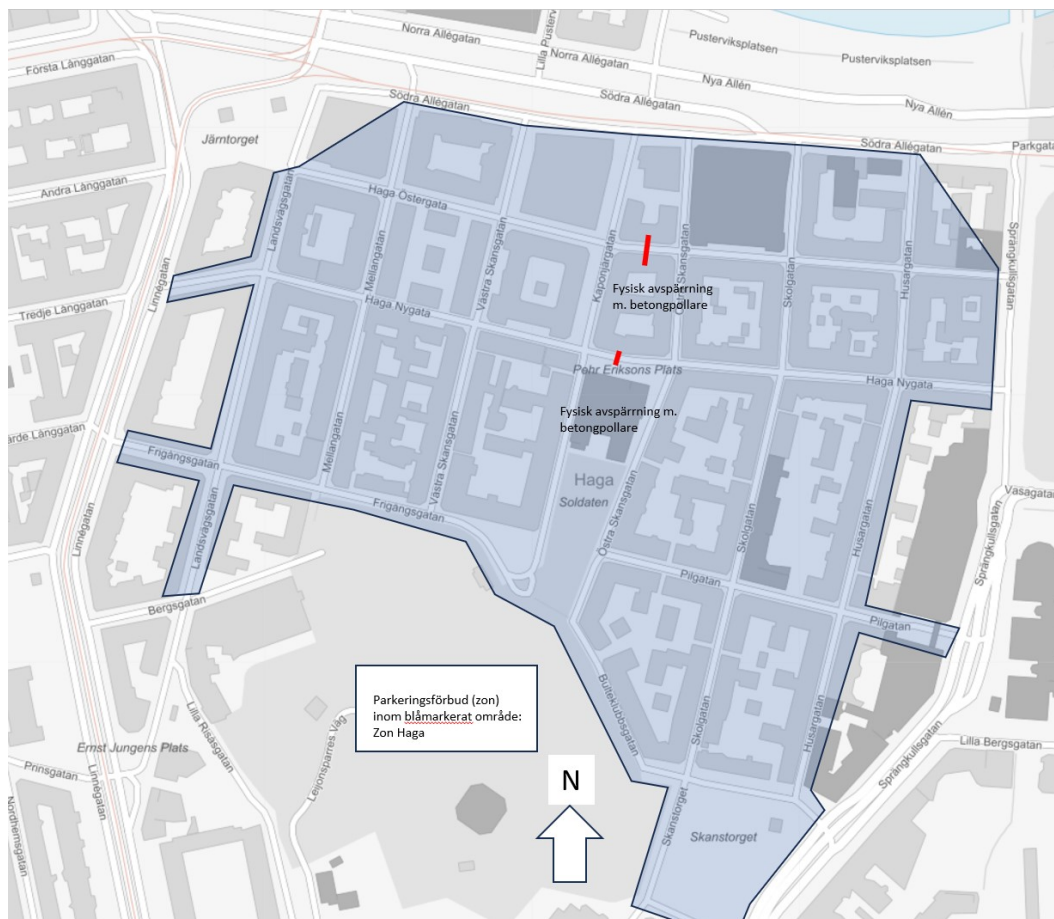
Figur 11: Befintlig trafikreglering på Haga Nygata och intilliggande tvärgator. Parkeringsmöjligheter saknas på Haga Nygata. Gällande parkeringsregleringar visas i figur 13.

Förbud mot trafik med annat motordrivet fordon än moped klass II gäller på de delar av Mellangatan, Västra Skansgatan, Kaponjärgatan, Östra Skansgatan, Skolgatan och Husargatan som ligger söder om Haga Nygata. Transport till fastigheter tillåts dock i detta område.

Haga Nygata är dubbelriktad men enkelriktning gäller på ett antal av tvärgatorna till Haga Nygata. Enkelriktning för all trafik gäller söderut på Landsvägsgatan. Bergsgatan är enkelriktad i östlig riktning mellan Linnégatan och Landsvägsgatan. Sträckan mellan Södra Allégatan och Haga Östergata är enkelriktad för all trafik söderut på Skolgatan, norrut på Haga Östergata samt söderut på Mellangatan. Sträckan mellan Södra Allégatan och Haga Östergatan är enkelriktad för all norrgående trafik på Kaponjärgatan och enkelriktad för att södergående trafik på Skolgatan.

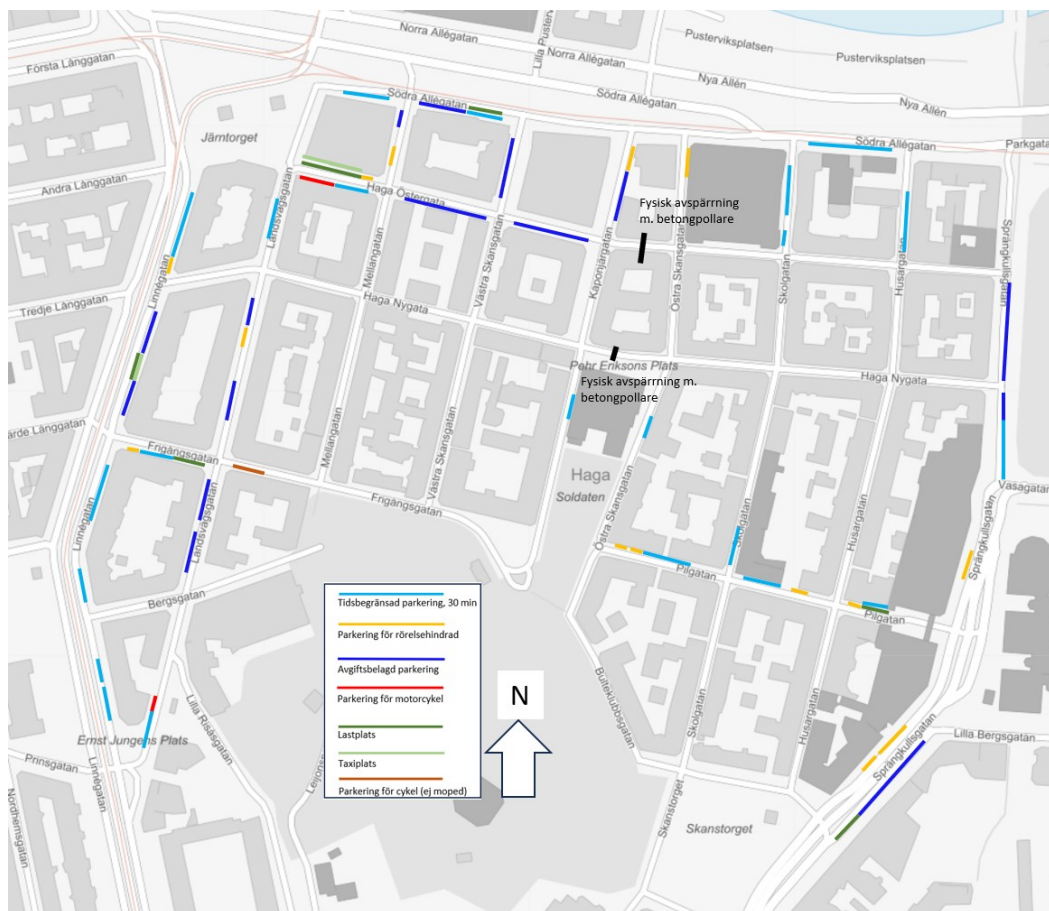
Södra Allégatan är enkelriktad österut för all trafik. Mellan Södra Allégatan och Haga Östergata råder förbud mot trafik med alla motordrivna fordon förutom moped klass II söderut på Kaponjärgatan och Husargatan. På Haga Östergata är trafik västerut tillåten för alla fordon. Trafik i östlig riktning är förbjuden för alla motordrivna fordon

utom moped klass II mellan Mellangatan och Landsvägsgatan. All trafik västerut mellan Linnégatan och Landsvägsgatan på Frigångsgatan är enkelriktad. Cykel och moped klass II tillåts färdas i alla riktningar förutom på de gator som är reglerade med enkelriktning. Längs med den enkelriktade Landsvägsgatan finns dock en dubbelriktad cykelbana.



Figur 12: Parkeringsförbud (område) råder inom blåmarkerat område (Zon Haga)

Särskilt anordnad parkering för cykel på gata finns på Frigångsgatan. Särskilt anordnad parkering för motorcykel finns på Haga Östergata.



Figur 13: Gällande parkeringsregleringar

2.5 Befintlig trafikföring

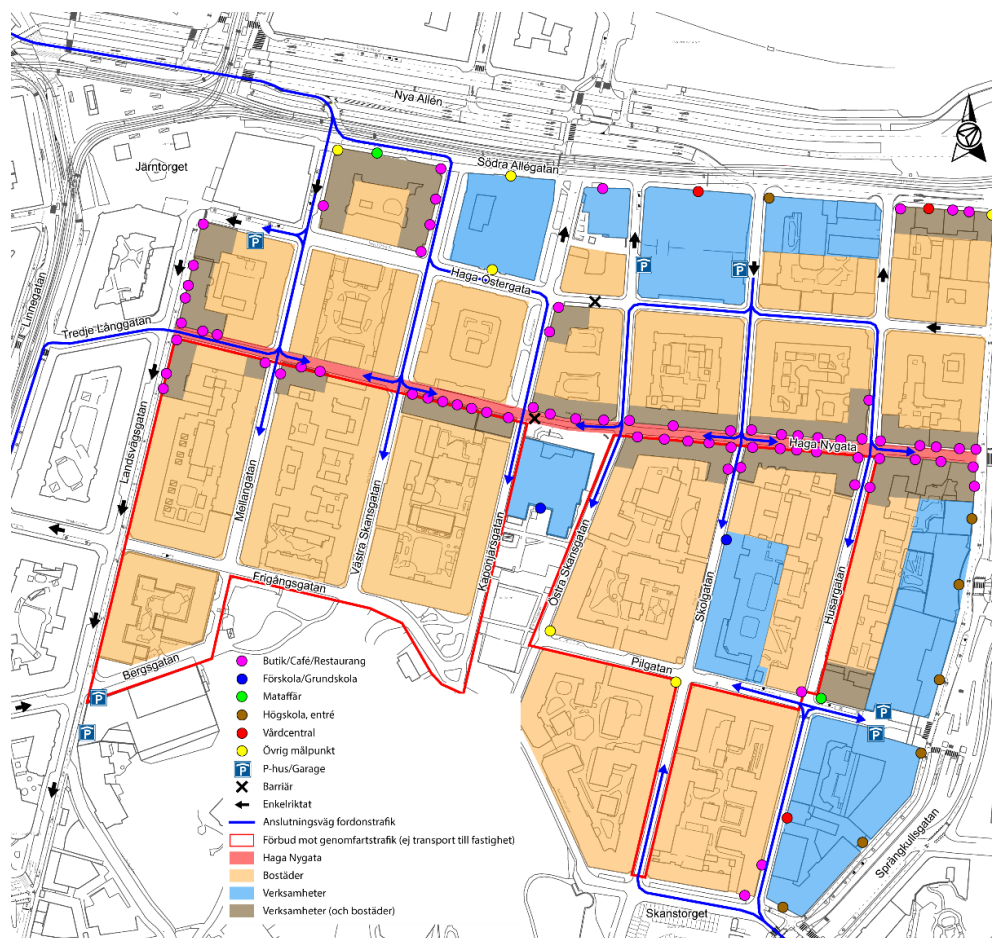
Uppgifter om trafikmängder på Haga Nygata och anslutande gator har inte funnits tillgängliga under arbetet med denna utredning. Trafikflödet längs med Haga Nygata bedöms dock vara lågt och utgörs i huvudsak av leveranser till verksamheter och tillfällig angöring till bostäder. Fordonshinder placerade mellan Kaponjärsgatan och Östra Skansgatan förhindrar genomfart mellan Landsvägsgatan och Sprängkullsgatan. Vidare bedöms såväl befintlig reglering som gestaltning och nuvarande användning av Haga Nygata bidra till att parallellgator hellre används för genomfart på kortare sträckor. Fordonstrafiken på Haga Nygata bedöms därmed huvudsakligen utgöras av korsande trafik på anslutande tvärgator.

I övrigt hänvisas bilister till parkering på tomtmark, i form av fem parkeringshus/garage placerade i utkanterna av området, två vid Pilgatan, ett vid Landsvägsgatan, ett vid Haga Östergata och ett vid Kaponjärsgatan/Östra Skansgatan. Dessa kan nästan uteslutande nås direkt från Landsvägsgatan, Sprängkullsgatan och Södra Allégatan, alternativt via någon av de tvärgator som korsar Haga Nygata. I de flesta fall är det varken nödvändig eller kortare väg att ansluta till parkeringarna genom att köra längs med Haga Nygata, med ett undantag. Den närmaste vägen mellan Linnégatan och garaget vid Haga Östergata, för trafik söderifrån, är att köra via Tredje Långgatan, därefter längs med Haga Nygata i ett kvarter för att sedan svänga vänster in på Mellangatan, se figur 14. **Fel! Hittar inte referensskälla..** Detsamma gäller även för anslutning mellan Linnégatan och övriga delar av nordvästra Haga. Med

befintlig reglering på Landsväggsgatan liksom gatorna söder om Haga Nygata är enda alternativa vägen via Järntorget och Nya Allén.

Målpunkter i Haga har inventerats genom skrivbordsstudie och redovisas i figur 14. Längs Haga Nygata består målpunkterna huvudsakligen av mindre verksamheter så som caféer, butiker och restauranger. Varuleveranser bedöms huvudsakligen ske från gatan. Andra målpunkter, till exempel skola, vårdcentraler och mataffärer, är mer utspridda med störst förekomst längs områdets utkanter. Hur leveranser är fördelade under dagen är inte känt, men det varierar sannolikt kraftigt då det finns ett stort antal verksamheter av olika typer längs gatan. Den tidsmässiga fördelningen av leveranser bedöms dock inte ha någon stor betydelse för aktuell utredning.

Några fältobservationer av gång- och cykeltrafik har inte gjorts inom ramen för detta uppdrag. Hela området bedöms ha förhållandevis hög andel gångtrafik, till följd av områdets karaktär, men det huvudsakliga gångstråket antas gå i östvästlig riktning längs Haga Nygata. Cykeltrafiken bedöms också gå i östvästlig riktning, mellan cykelstråken längs Landsväggsgatan och Sprängkullsgatan, men sprids sannolikt mer mellan Haga Östergata, Haga Nygata och Frigångsgatan. Det är emellertid svårt att bedöma cykeltrafikens volymer i öst-västlig riktning. Även om pendelcykelstråket i Nya Allén sannolikt utgör stommen i områdets cykelnät erbjuder de öst-västliga gatorna i Haga gena kopplingar mellan Linnéstaden och Vasastaden. De låga trafikmängderna i området kan också bjuda in till cykling, samtidigt gatubeläggningen med hög andel gatsten kan ha motsatt effekt. I norr finns inga anslutande cykelbanor varför cykeltrafik från det hållet bedöms låg.



Figur 14: Huvudsakliga befintliga anslutningsvägar för angöring med motorfordon till parkeringsplatser, verksamheter och bostadsfastigheter samt målpunkter på gatan.

2.6 Framtida utveckling i området

2.6.1 Västlänken – station Haga

Under sommaren 2019 fick detaljplanen för Station Haga laga kraft. Planområdet inkluderar Sprängkullsgatan som ansluter till Haga Nygatas östra ände, se figur 15. Stadsbyggnadskontoret, 2018, skriver att syftet med detaljplanen är att möjliggöra utbyggnaden av Västlänken och station Haga, en av de tre underjordiska stationerna för järnvägstunneln Västlänken, samt att möjliggöra underjordiska anläggningar för cykelparkering.



Figur 15: Illustrationsritning från detaljplan över planområde för Haga station där Haga Nygata, Station Haga och Rosenlundsbron har markerats ut. Planområdet visas med röd streckad linje.

Utifrån detaljplanen och dess bilaga "Trafik-PM" listas några konsekvenser för fotgängare i området (Stadsbyggnadskontoret, 2018), (Trafikkontoret, 2016).

- Föreslagna trafiklösningar i planområdet stärker gång- och cykelstråk mellan Haga, Vasastaden och området innanför Vallgraven.
- Haga Nygata utgör ett viktigt gångstråk mellan station Haga och Järntorget.
- Studier av hur den dimensionerande trafiksituation på Haga station kan se ut visar att cirka 50% av de avstigande på Haga Station fortsätter till sin resa till fots. Av dessa har ca 40% en målpunkt söder eller väster om stationsläget.
- En ny bro för fotgängare föreslås över Rosenlundsgatan till Arkitektgatan vilket kommer att utgöra ett naturligt gångstråk mellan Haga och stadscentrum.
- Utbyggnaden av station Haga kommer sannolikt att öka antalet människor som rör sig i anslutning till planområdet. Detta kommer troligtvis förändra hur människor rör sig i området vilket kan skapa behov av utveckling av nya och befintliga gångstråk.

2.6.2 Eventuella framtida schaktning i anslutning till Haga Nygata

Enligt information från Göteborg energi finns det elledningar i korsningen mellan Landsvägsgatan och Haga Nygata. Dessa ingår i ett ombyggnadsprojekt med en föreslagen genomförandetid om fem år. Ombyggnationen kommer innebära schaktning i korsningen.

3 Gestaltning av slätt stråk

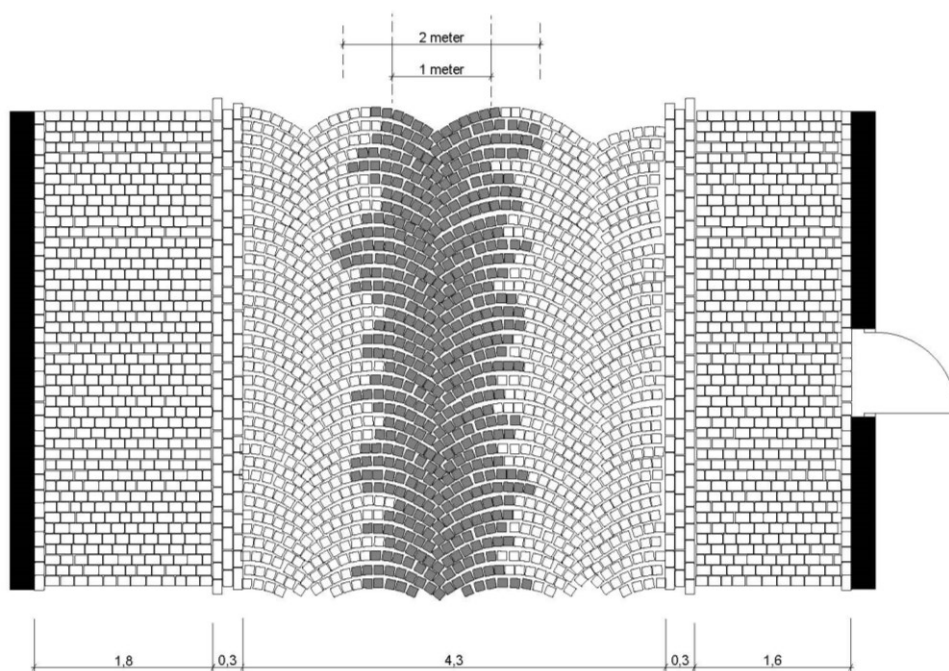
Ett slätt stråk som är minst 1 meter brett kan göras på flera sätt. I figur 16 och 17 presenteras två förslag. Det släta stråket placeras i gatans mittersta del där tvärlutningen är som minst, se placering i figur 18.

Förslag 1: Befintligt bågmönster har bibehållits och krysshamrad sten har ersatt den ursprungliga i ett stråk i mitten. Kanterna på stråket är ojämna så att gatan inte lika tydligt delas in i ytterligare längsgående ränder.

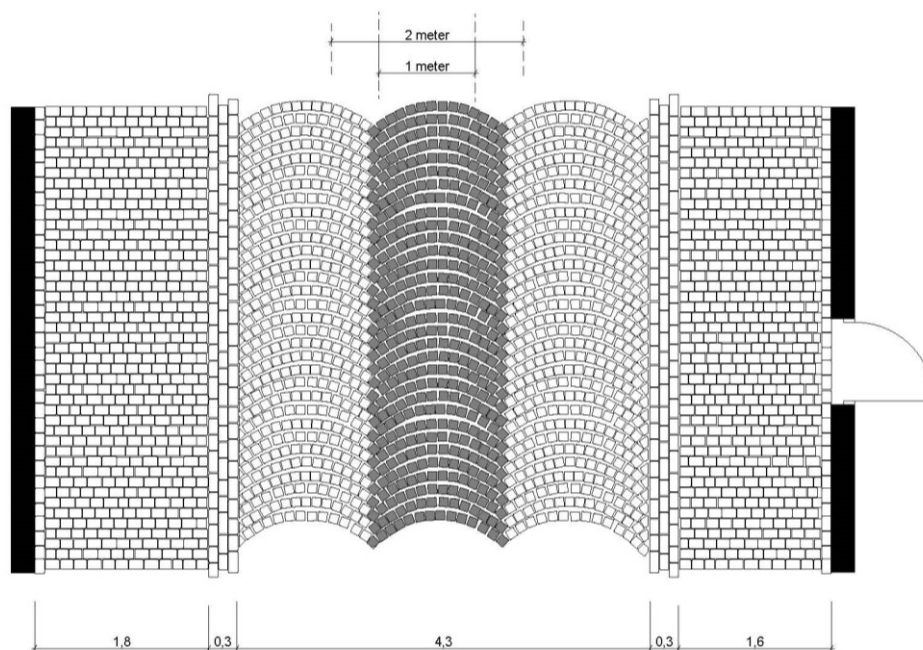
Förslag 2: Här har stenläggningen byts ut till tre tydliga bågar. Den mittersta har krysshamrad sten och bildar då ett tydligt slätt stråk i mitten.

För att stråket skall vara så slätt och stabilt som möjligt är det viktigt att fogarna i det släta stråket görs med specialfog och inte med enbart sättsand/flis. Det för att stenarna inte skall ruckas och fogarna inte urholkas. Det är viktigt att läggningen görs omsorgsfullt med så täta fogar som möjligt. Utredning om vilken typ av specialfog pågår i på Stadsmiljöförvaltningen i Göteborg.

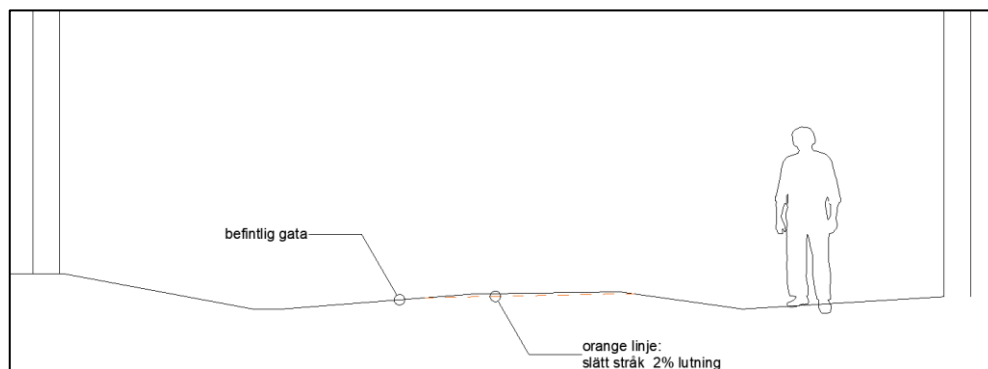
Vidare utredning om hur stråket möter i korsningar utreds i ett senare skede.



Figur 16: Princip stenläggning för slätt stråk förslag 1. De mörka gatstenarna är krysshamrade, övriga stenar är lika befintliga, råkilade.



Figur 17: Princip stenläggning för slätt stråk förslag 2. De mörka gatstenarna är krysshamrade, övriga stenar är lika befintliga, råkilade.



Figur 18: Placering av det släta stråket i Haga Nygatas tvärsnitt.

4 Alternativ för trafikreglering

Syftet med utredningen är att undersöka regleringsalternativ som syftar till att minska mängden trafik på Haga Nygata och som samtidigt möjliggör anläggning av ett slätt stråk.

Konsekvenser av trafikregleringarna listade nedan har utretts på Haga Nygata

1. Nollalternativ: gångfartsområde utan slätt stråk
2. Gångfartsområde med slätt stråk
3. Gågata med slätt stråk
4. Förbud mot trafik med annat motordrivet fordon än moped klass II med slätt stråk

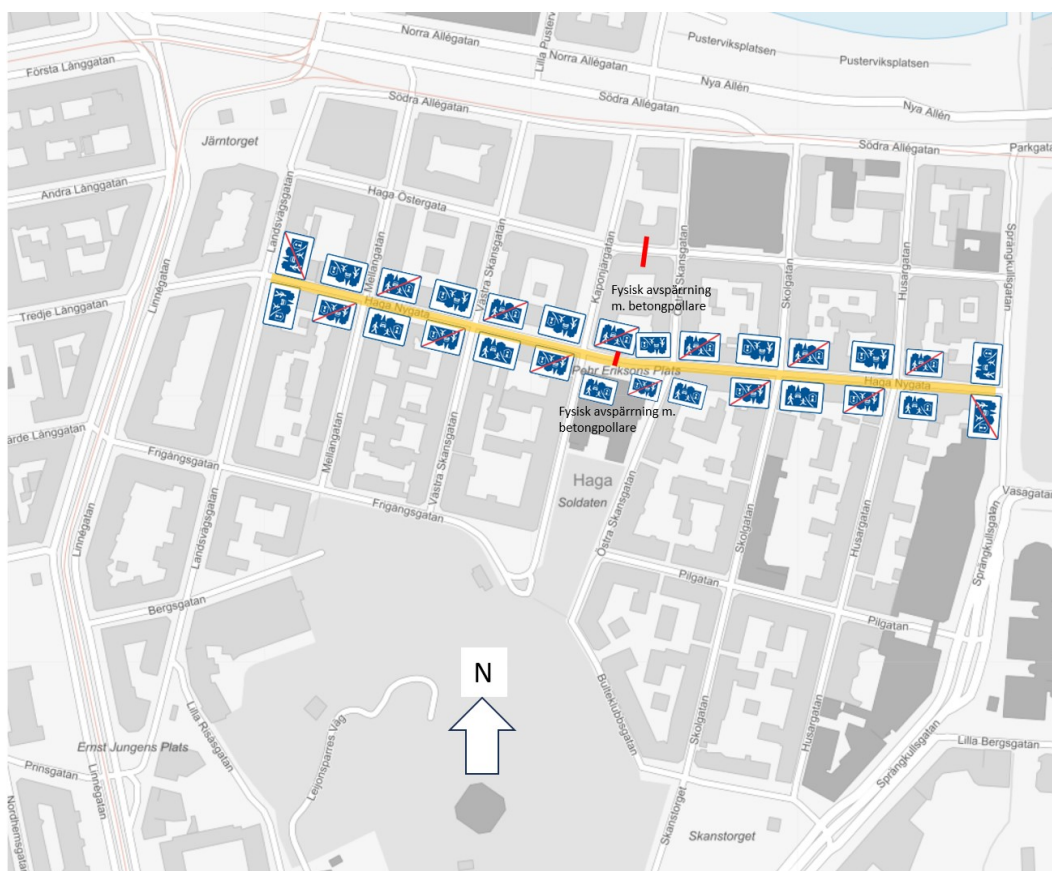
4.1 Nollalternativ: Gångfartsområde utan slätt stråk

Nollalternativet innebär att behålla både befintlig reglering som gångfartsområde och befintlig markbeläggning på Haga Nygata, se schematisk beskrivning av befintlig reglering i figur 19. Nuvarande markbeläggning skiljer sig längs med gatans tvärsnitt eftersom kör- och gångyta separeras med rännal, se avsnitt 2.1. Gatans utformning är dock inte sådan att det framgår att det är olämpligt att föra fordon med högre hastighet än gångfart. Därmed uppfylls inte de krav på utformning som finns på gångfartsområde enligt 10 kap. §8 i Trafikförordningen. Det är ett vanligt förekommande problem med många gångfartsområden och inte på något sätt unikt för Haga Nygata. Det är heller inte aktuellt att upphäva regleringen, även om utformningskravet inte uppfylls.

10 kap 8§: "En väg eller ett område får förklaras som gångfartsområde endast om det är utformat så att det framgår att gående nyttjar hela ytan samt att det inte är lämpligt att föra fordon med högre hastighet än gångfart".

Gångfart finns inte definierat i lagtext men är generellt ansett som en hastighet mellan 5-7 km/tim.

Nollalternativet innebär att gatan förblir mindre tillgänglig för personer som använder rullstol eller rullator. Mängden trafik på Haga Nygata bedöms förbli samma som tidigare.



Figur 19: Schematisk placering av vägmärken för reglering av Haga Nygata som gångfartsområde

4.2 Gångfartsområde med slätt stråk

Att tillföra ytterligare en längsgående indelning, som ett slätt stråk innebär, skulle inte göra utformningen mer överensstämmande med de krav som ställs på ett gångfartsområde. Utformningen idag är inte heller enligt utformningskraven men den eftersträfvade effekten att gående vistas över hela gatans bredd uppnås ändå i praktiken.

Detta alternativ bedöms inte påverka befintlig fordons- och gångtrafik på Haga Nygata eller anslutande gator, eftersom nuvarande reglering kvarstår. Trafikmängder på omringliggande gator bedöms inte heller påverkas. En möjlig önskad effekt är att det släta stråket kan komma att trafikeras av cyklister som upplever det som mer komfortabelt än omgivande gatsten. Det kan också leda till något ökad cykeltrafik längs med Haga Nygata. Sammantaget skulle detta ha en viss negativ effekt på rörelsehindrades framkomlighet.

Alternativet säkerställer att boende och verksamheters angöringsbehov inte påverkas negativt. All trafik har fortsättningsvis tillåtelse att trafikera Haga Nygata. Detta innebär att trafik utan ärenden längs Haga Nygata kan komma att trafikera sträckan vilket kan innebära viss mängd "onödig" trafik. Vilka mängder det handlar om är oklart i dagsläget.

Haga Nygatas karaktär idag, med en relativ trång yta mellan fasader med entréer mot gatan, gör att den klassas som ett integrerat frirum där motorfordon har möjlighet till inkörning men med stor hänsyn till de oskyddade trafikanterna. Beteendet hos både

oskyddade trafikanter och fordonsförare är i praktiken redan det som är önskvärt på ett gångfartsområde utan möblering. En omreglering från gångfartsområde till gågata är dock mer passande för hur gatans nuvarande och framtida anspråk eftersträvas, där ett huvudsyfte är att minska mängden trafik.

4.3 Gågata med slätt stråk

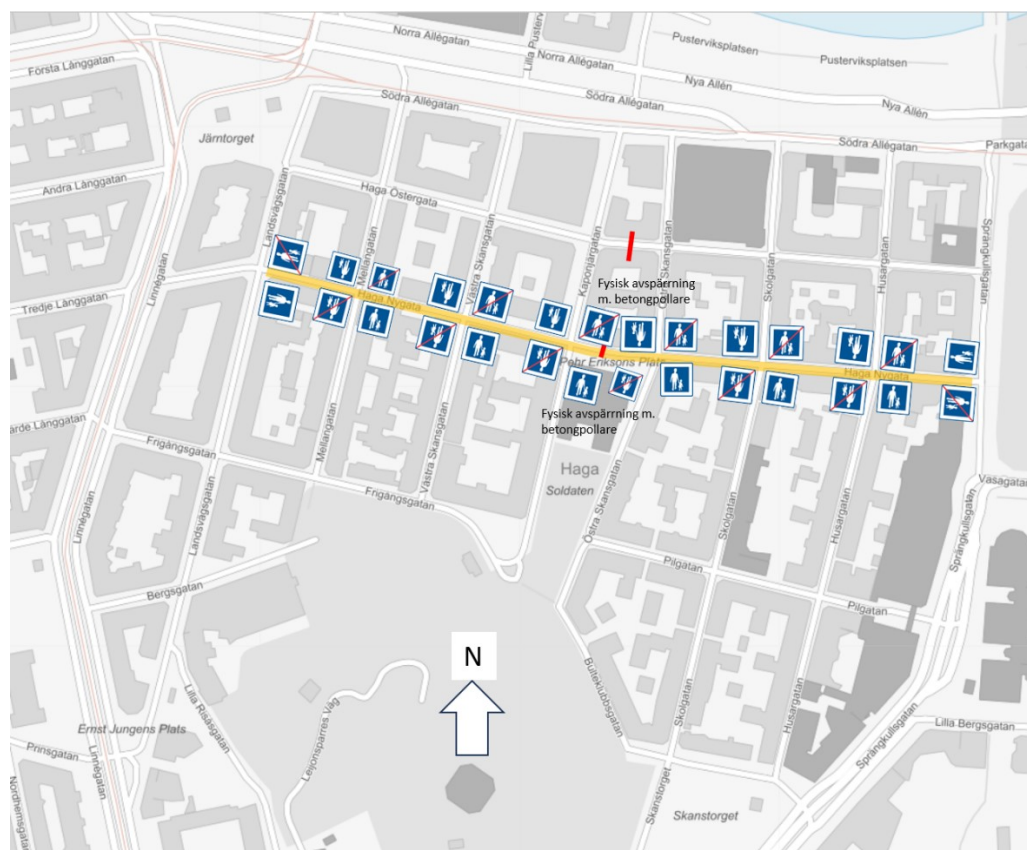
En gågata har inga krav på utformning eller utformning vilket innebär att ett slätt stråk går att kombinera med denna reglering, se schematisk beskrivning av reglering i figur 20. Med anledning av det relativt stora flödet av fotgängare på Haga Nygata så kan gågata vara en lämplig och till viss del självförklarande reglering.

På gågata får endast fordon med följande syften trafikera gatan:

- Varuleveranser till eller från butiker eller motsvarande vid gågatan.
- Transporter av gods eller boende till eller från adress vid gågatan.
- Transporter av gäster till eller från hotell eller motsvarande vid gågatan.
- Transporter av sjuka eller rörelsehindrade personer till eller från adress vid gågatan.

På en gågata tillåts endast fordon färdas på gatan för att korsa den. Dock är även genomfartstrafik med cykel tillåten. Regleringen tillåter även tre timmars parkering av fordon med parkeringstillstånd för rörelsehindrade.

En gågata skulle både möjliggöra slätt stråk och minska trafiken på Haga Nygata.



Figur 20: Schematisk placering av vägmärken för reglering av Haga Nygata som gågata

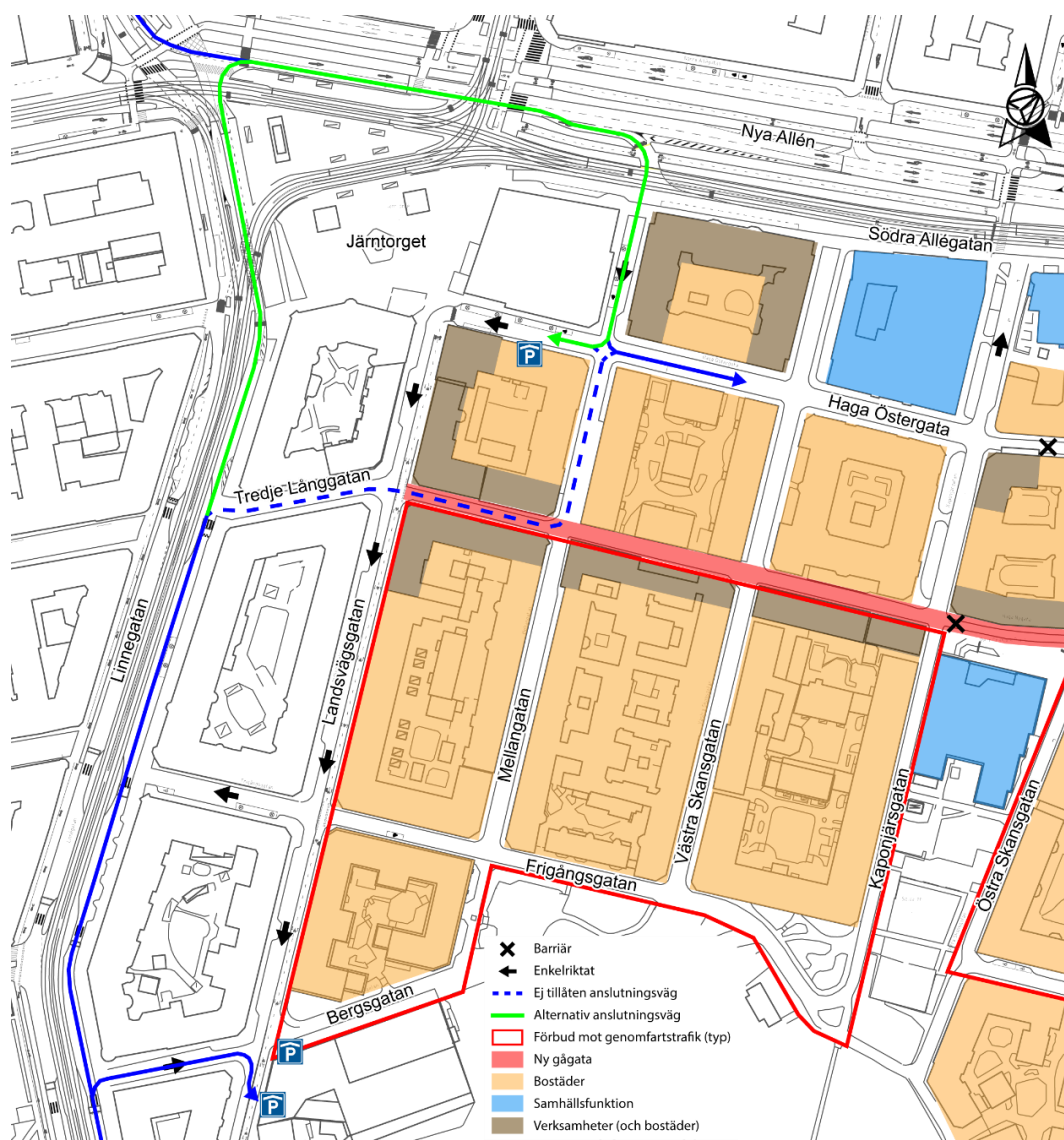
Med ny reglering som gånggata kan transporter till och från verksamheter och bostäder ske på samma sätt som i nuläget. Det kommer även fortsatt vara tillåtet att med fordon korsa Haga Nygata för att nå exempelvis parkering eller bostad i södra delen av Haga, under förutsättning att dessa fordon har övriga tillstånd.

Den mest påtagliga konsekvensen ur trafikföringssynpunkt är påverkan på närmaste anslutningsväg från Linnégatan till målpunkter i nordvästra Haga, bland annat garaget vid Haga Östergata, se figur 21. Eftersom genomfartstrafik längs med en gånggata inte är tillåten, kommer fordonstrafik söderifrån på Linnégatan inte kunna ansluta till det aktuella området via Haga Nygata. Alternativa vägar längs parallell- och tvärgator saknas i och med befintlig enkelriktning på Landsvägsgatan liksom reglering i området söder om Haga Nygata. Detta innebär att fordonstrafikanter som kommer söderifrån på Linnégatan måste ta en omväg via Järntorget och Nya Allén, för att i stället ansluta till Mellangatan norrifrån. Utöver att medföra en kortare omväg innebär den alternativa körvägen att förare måste passera tre korsningar som annars hade undvikits, varav två är reglerade med trafiksignal. Berörda fordon bedöms utgöra en mindre del av den totala trafiken på Linnégatan och i Nya Allén. Den ökade belastningen i de aktuella korsningarna till följd av den nya regleringen bedöms vara liten.

Trafikmiljön kring Haga Nygata påverkas positivt, i och med att en del av fordonstrafiken flyttas till infarten från Södra Allégatan.

På samma sätt som i föregående alternativ kan det släta stråket dock komma att trafikeras av cyklister, samt leda till något ökad cykeltrafik längs med Haga Nygata. Sammantaget skulle detta ha en viss negativ effekt på rörelsehindrades framkomlighet.

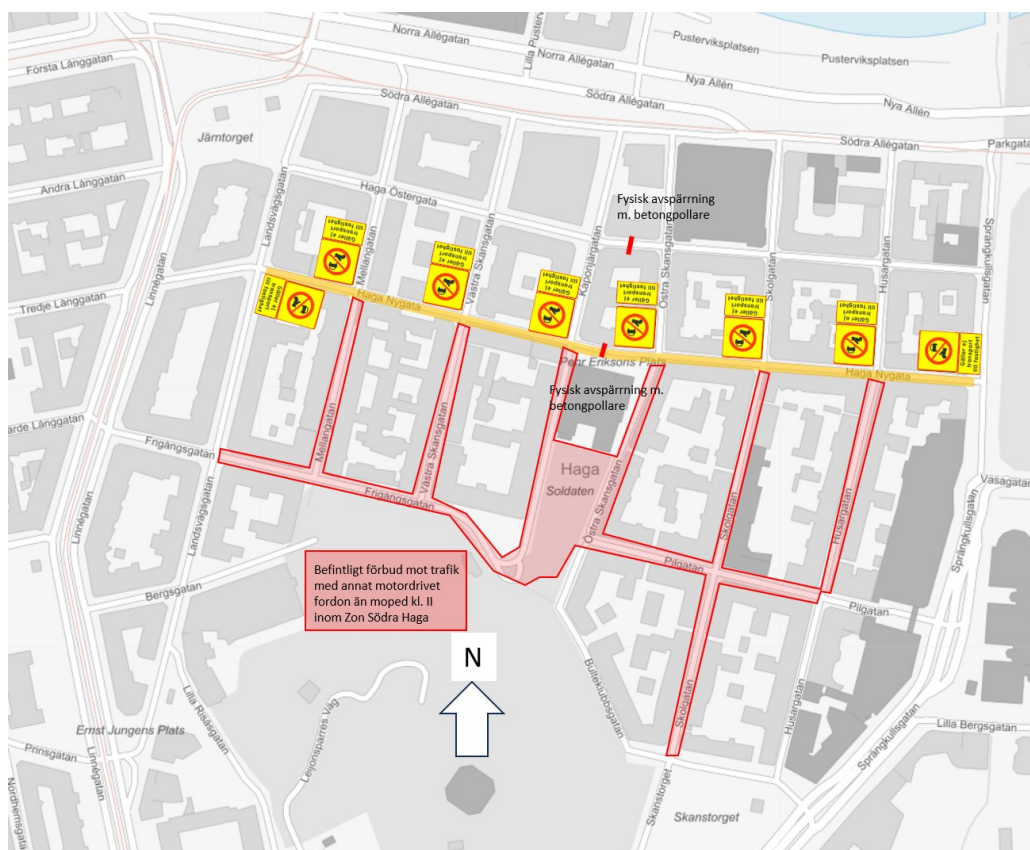
Haga Nygata som gånggata innebär en skärpt reglering jämfört med övriga alternativ eftersom endast fordon med ovanstående syften tillåts trafikera gatan. Som med all reglering krävs en kombination av fysisk utformning samt möjlighet för polis att övervaka sträckan.



Figur 21: Anslutningsväg mellan Linnégatan och nordvästra delen av Haga för trafik söderifrån, som blir otillåten med ny reglering gånggata. Alternativ anslutningsväg via Järntorget markeras i grönt.

4.4 Förbud mot trafik med annat motordrivet fordon än moped klass II med slätt stråk

Ytterligare ett regleringsförslag är att förbjuda all trafik med annat motordrivet fordon än moped klass II på Haga Nygata genom en utökning av Zon Södra Haga, se schematisk bild av reglering i figur 22. På grund av behovet av transporter till verksamheter och butiker längs Haga Nygata kan regleringen undanta dessa transporter. Detta görs med tilläggstavlan "gäller ej transport till fastighet", likt Zon Södra Haga. Denna reglering ger samma konsekvenser på trafikföringen som en gånggata ger, se rubrik 4.3. Nackdelen med denna typ av förbud är svårigheten att kontrollera efterlevnaden. På Haga Nygata skulle ett sådant förbud behöva täcka en lång svåröverblickbar sträcka, vilket gör det ännu svårare att kunna kontrollera. Det är även olämpligt om avsikten är att tillåta fotgängare att använda hela gaturummet eftersom gatan inte i första hand är reserverat för fotgängare. Detta förslag utreds därför inte vidare.



Figur 22: Schematisk placering av vägmärken för förbud mot annat motordrivet fordon än moped klass II på Haga Nygata

5 Slutsatser

Den här utredningen har visat vilka förutsättningar som finns för att anlägga ett slätt stråk på Haga Nygata, med hänsyn till gatans beläggning och reglering.

Två förslag på slätt stråk har tagits fram i utredningen. Ett av förslagen innebär att behålla befintligt bågmönster på Haga Nygata. Det andra förslaget innebär att stenläggningen på körytan byts ut till tre tydliga bågar.

Tidigare utredning av Haga Nygata har visat att det släta stråket bör placeras i mitten av gatan för att minimera tvärlutningarna på det släta stråket. Placeringen av det släta stråket medför att gatan delas upp i ytterligare olika ytor, vilket innebär att de krav på utformning av gångfartsområde enligt Trafikförordningen även fortsättningsvis inte uppfylls. Det har dock nämnts tidigare att den befintliga utformningen inte klarar de formella kraven för utformning av gångfartsområde, men fungerar bedömt i praktiken väl då de oskyddade trafikanterna tillåts nyttja hela ytan. I tabell 1 sammanställs andra alternativ för trafikreglering på Haga Nygata, huruvida dessa alternativ möjliggör anläggande av slätt stråk samt vilken påverkan annan reglering har på befintlig trafik.

Syftet att minska trafikflödet uppnås med den hårdare regleringen gågata och blir mer en formalisering av ett redan aktivt beteende hos trafikanterna. Att behålla regleringen som gångfartsområde innebär fortsatt allmän tillgång för alla trafikslag men eftersom syftet är att minska trafiken på Haga Nygata, uppnås detta inte med befintlig gångfartsområdesreglering. Det är därför lämpligare att reglera Haga Nygata som gågata.

Typ av åtgärd	Fördelar	Utmaningar
Nollalternativ: Gångfartsområde utan slätt stråk		- Haga Nygata förblir mindre tillgänglig för personer i rullstol - Kraven på utformning av ett gångfartsområde i Trafikförordningen uppfylls inte på Haga Nygata idag
Gångfart- sområde med slätt stråk	Haga Nygata blir tillgängligt för personer i rullstol.	- Beläggningen på Haga Nygata delas upp i fler sektioner, därmed frångås utformningskraven på gångfartsområden ytterligare - Åtgärden kan bjuda in till ökad cykling längs det släta stråket, med negativ påverkan på rörelsehindrade.
Gågata med slätt stråk	- Ingen utformningskrav av markbeläggning - Haga Nygata blir tillgängligt för personer i rullstol och rullator - Trafiken på Haga Nygata minskar något då delar av den flyttas till andra gator.	- Fordonstrafikanter med målpunkter i nordvästra Haga som kommer söder ifrån på Linnégatan måste ta en omväg via Järntorget och nya Allén eftersom Haga Nygata ej kan användas för att nå Haga Östergata - Den ökade belastningen på omkringliggande gatunät till följd av den nya regleringen bedöms vara liten. - Eventuell oönskad uppställning av fordon med parkeringstillstånd för rörelsehindrade - Åtgärden kan bjuda in till ökad cykling längs det släta stråket, med negativ påverkan på rörelsehindrade.
Förbud mot trafik med annat motordrivet fordon än moped klass 2 (C3) med slätt stråk	- Ingen utformningskrav av markbeläggning - Haga Nygata blir tillgängligt för personer i rullstol - Trafiken på Haga Nygata minskar eftersom en del av trafiken flyttas till Haga Östergata	- Fordonstrafikanter med målpunkter i nordvästra Haga som kommer söder ifrån på Linnégatan måste ta en omväg via Järntorget och nya Allén eftersom Haga Nygata ej kan användas för att nå Haga Östergata - Det är svårt att säkerställa att förbudet följs - Den ökade belastningen på Norra Allégatan och Järntorget till följd av den nya regleringen bedöms vara liten.

Tabell 1: Sammanfattning av konsekvenserna av de olika regleringsförslagen

6 Referenser

- SFS nr: 1998:1276. (u.d.). *Trafikförordning*. Hämtat från
https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/trafikforordning-19981276_sfs-1998-1276/
- Stadsbyggnadskontoret. (2018). *Detaljplan för Västlänken, station Haga med Inom Vallgraven, Puastervik och Vasastaden i Göteborg*. Hämtat från
www.goteborg.se: <https://goteborg.se/wps/portal/start/goteborg-vaxer/sa-planeras-staden/plan-och-byggprojekt>
- Stadsmiljöförvaltningen. (den 01 10 2023). *Teknisk handbok*. Hämtat från
<https://tekniskhandbok.goteborg.se/>: <https://tekniskhandbok.goteborg.se/>
- Trafikkontoret. (2016). *Bilaga till Detaljplan för Västlänken, station Haga med omgivning inom stadsdelarna Haga, Inom Vallgraven, Pustervik samt Vasastaden i Göteborg - Trafik-PM*. Hämtat från www.goteborg.se:
<https://goteborg.se/wps/portal/start/goteborg-vaxer/sa-planeras-staden/plan-och-byggprojekt>