



## ***BILAGA 4 - Centralbad - Trafik och parkering***

Slutversion

2021-01-31

# Innehåll

<b>1</b>	<b>Lägesbedömning - Gullbergsvass .....</b>	<b>3</b>
1.1	Trafik och parkering .....	3
1.1.1	Övergripande trafikstruktur och tillgänglighet .....	3
1.1.2	Dimensioneringsgrunder parkering .....	6
1.1.3	Bedömd färdmedelsandel och trafikstring .....	7
1.1.4	Parkering .....	8
1.1.5	Angöring .....	12
1.1.6	Ambulans och räddningstjänst .....	15
<b>2</b>	<b>Lägesbedömning - Heden .....</b>	<b>16</b>
2.1	Trafik och parkering .....	16
2.1.1	Övergripande trafikstruktur och tillgänglighet .....	17
2.1.2	Parkering och angöring .....	18
<b>3</b>	<b>Lägesbedömning - Ringön .....</b>	<b>20</b>
3.1	Trafik och parkering .....	20

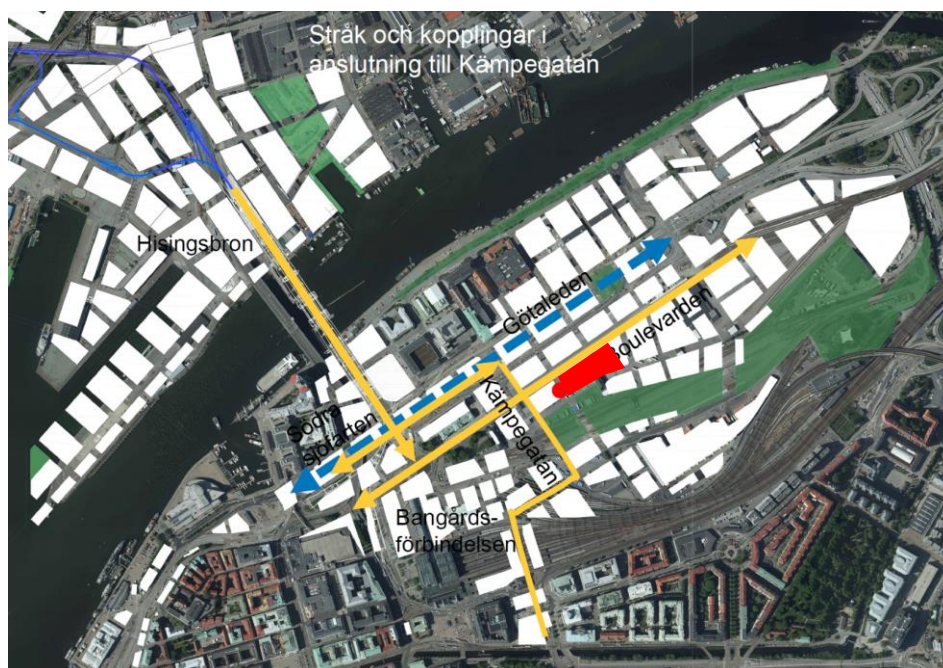
# 1 Lägesbedömning - Gullbergsvass

## 1.1 Trafik och parkering

### 1.1.1 Övergripande trafikstruktur och tillgänglighet

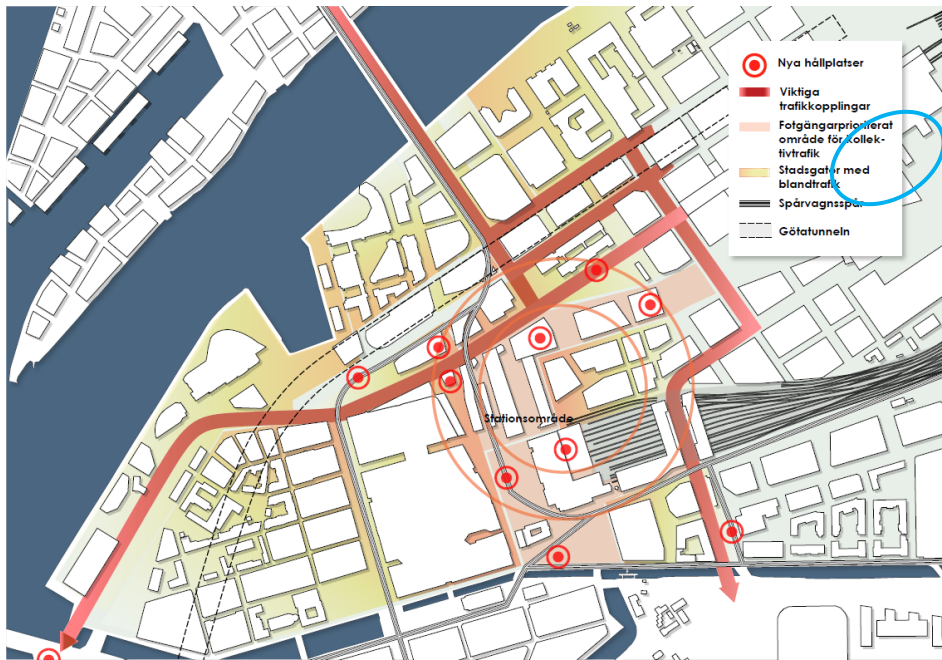
En lokalisering av Centralbadet i Gullbergsvass har förutsättningar att fungera bra för alla trafikslag. Lokaliseringen är positiv utifrån trafikstrategin och hållbart resande då den ligger nära mycket god kollektivtrafik.

Det faktum att Centralbadet även ska bli lokalbad för boende i stadsdelarna Härlanda, Örgryte och Centrum tillgodoses främst genom tillgängligheten med kollektivtrafik, gång och cykel. Badets tomt redan från början planeras med tydliga gång- och cykelstråk mot parken i sydöst och Boulevarden i nordöst då det kommer att bli betydelsefulla stråk när Gullbergsvass byggs ut och byggs samman med Partihallarna/Olskroken/Gamlestaden.



*Huvudstråk för bil- och cykelkommunikation i området kring Centralbadet. Badets ungefärliga läge markerat med röd yta.*

Nedanstående illustration från stadsutvecklingsprogrammet för Centralenområdet sammanfattar olika trafikstråk och kopplingar i den befintliga planeringen fram till och med Kämpegatan. Det föreslagna läget för Centralbadet kan ansluta naturligt till de olika stråken.



*Illustrerade trafikkopplingar och stråk i Centralenområdet och med Centralbadet markerat i blå ring. Illustration från "Centralenområdet – Stadsutvecklingsprogram 2.0" (Stadsbyggnadskontoret, 2016)*

### **Kollektivtrafik**

För kollektivtrafikresenärer är gångavståndet till Västlänkens närmaste uppgång ca 200 meter, till Nils Ericson Terminalen och Centralstationens närmaste spår ca 450 meter och till hållplatsen vid Bergslagsparken/Regionens Hus ca 200 meter. I dagsläget planeras inte för någon hållplats i direkt anslutning till tomten för Centralbadet men detta är något som kan bli aktuellt att lyfta i kommande planarbete.

### **Cykeltrafik**

För cyklister kommer Boulevarden vara det tydligaste stråket för öst/västlig koppling till såväl norra centrum och västra delarna av Göteborg som till Östra delarna Partihallarna och vidare mot Gamlestaden. Med en framtida Bangårdsförbindelse kopplar Kämpegatan tydligt över järnvägsbarriären mot södra/östra Centrum och Heden. För cykeltrafiken är det viktigt att säkerställa gena och säkra kopplingar från det övergripande nätet in till och på själva tomten samt att skapa tillräcklig mängd parkering av god standard.

### **Gående**

Gångtrafiken kommer innan den vidare utbyggnaden av Gullbergsvass att i huvudsak komma från de olika kollektivtrafiknoderna i Centralenområdet samt från arbetsplatserna i närområdet och vid tävlingsevenemang även från parkeringsanläggningar i området. Centralenområdet är från början planerat för stora gångflöden. Det föreslagna läget för badet kan enkelt anslutas till de tunga gångstråken kring Västlänkens östra uppgång, stråken genom Region City och stråket genom parken.



Förväntade gångflöden i Centralenområdet 2035 som kan förlängas till det föreslagna läget för Centralbadet (i blå ring). Illustration från "Centralenområdet – Stadsutvecklingsprogram 2.0" (Stadsbyggnadskontoret, 2016)

Det viktigaste för gångflödena är att lösa gena, säkra och tydliga korsningar med Kämpegatan och Torsgatan samt tillräckliga ytor vid entrén för att kunna ta omhand den stora publiken vid evenemang. Konflikten mellan gående och andra trafikslag vid passagen av Kämpegatan identifierades redan i "Centralenområdet – Stadsutvecklingsprogrammet 2.0" (Stadsbyggnadskontoret, 2016) som en plats som behöver extra omsorg i utformningen. I den fortsatta planeringen behöver det även klargöras om korsningen med Kämpegatan och Torsgatan sker i en eller två punkter, vilket bland annat har att göra med utformningen av parkmarken väster om Kämpegatan och närliggande byggnader.

### Bil-, buss och lastbilstrafik

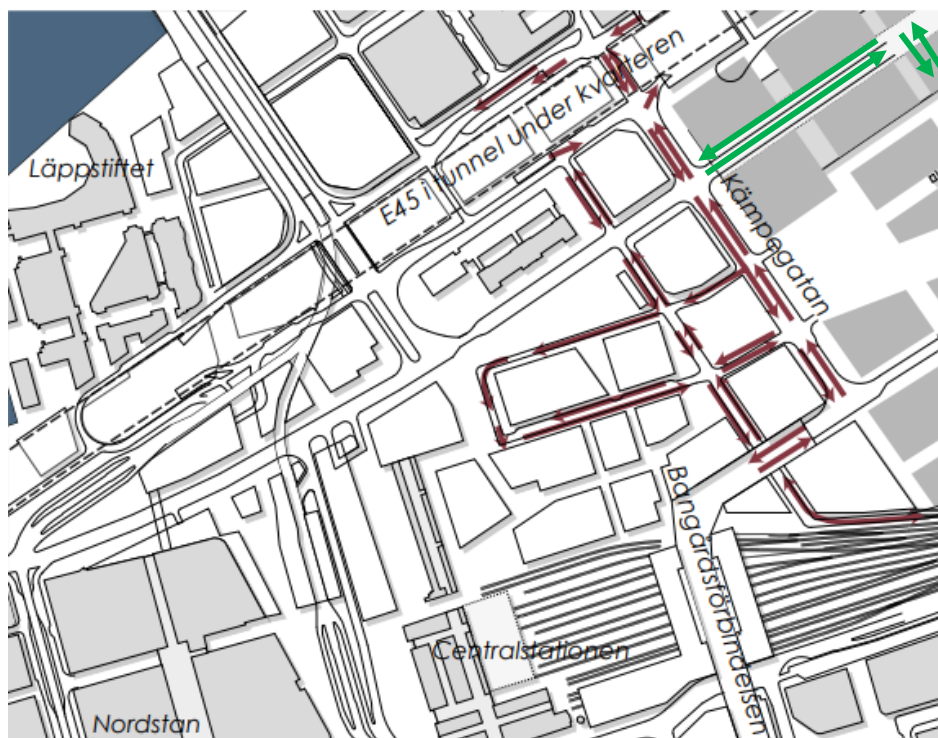
För biltrafik ger närheten till Centralenområdets angoringspunkter, en möjlig framtida Bangårdsförbindelse och de båda anslutningarna till E45 vid Stationsmotet och Falutorget en god kapacitet och flexibilitet. Kämpegatan och Boulevarden är utpekade som huvudstråk och kommer att dimensioneras utifrån detta.

Den föreslagna dispositionen av Centralbadets tomt har bilparkeringen, buss- och lastbilspangeringen lokaliserad i öster. Detta innebär att avståndet blir ungefär lika stort till Stationsmotet som till Falutorget vilket ger hög kapacitet



och redundans samt och avlastar Centralenområdet och Kämpegatan. Parkeringen och angöringen angörs från en tvärgata till Boulevarden (som ännu ej fått ett namn). Fördelen med detta är att området kring Kämpegatan och Centralenområdets angöring avlastas trafik som inte har den målpunkten. Nackdelen är att denna tvärgata till Boulevarden har lägre dignitet än Kämpegatan och också är tänkt som bostadsgata. Utformningen av denna gata samt dess anslutning till Boulevarden behöver studeras vidare i den fortsatta planeringen.

I det inledande skedet, innan Boulevarden och Gullbergsvass är fullt utbyggt, matas badet troligen från Stationsmotet enligt nedan. Fördelen med detta är också att de gemensamma parkeringsnoderna som först är utbyggda kommer att ligga i anslutning till Kämpegatan.



*Föreslagen trafikföring mellan E45 Götaleden och angöringen till Centralenområdet i rött. Möjlig angöring till Centralbadet i grönt.*

Utformningen av Boulevarden är inte klar för delen förbi badet. Mest överblickbart och tydligt blir systemet om vänstersväng ut på Boulevarden är tillåten. Om Boulevarden utformas med principen höger-in-höger-ut hänvisas utgående trafik från badet via Boulevarden österut till Falutorget för vidare färd på E45 Götaleden.

### 1.1.2 Dimensioneringsgrunder parkering

För att i detta skede kunna bedöma behovet av bil- och cykelparkering samt angöring av olika slag, har besöksmängden en miljon besökare/år brutits ner utifrån följande antaganden. Antagandena görs för två typdagar "normaldag" och "tävlingsdag" där tävlingsdagen utgörs av fullsatt anläggning med fulla

läktare. Fallet med en mindre tävling som inte drar fullsatta läktare specificeras inte men torde landa mellan de två typdagarna avseende parkeringsefterfrågan.

### **Normaldag (motion, nöje, rehab och utbildning)**

- 1 miljon besökare om året varav 60 % till bad och 40 % till gym/relax.
- Badet och gymmet har lägre beläggning i juli. Antaget 50 % jämfört med övriga månader.
- Gymmet har högre beläggning de ”mörka” månaderna sept-nov och jan-mars. Antaget 130 % jämfört med övriga månader.
- Beläggningen är jämn över alla veckans dagar helg som vardag.
- Både bad och gym har som högst beläggning eftermiddag/kväll kl. 16-19.
- 15 % av dagens inpasseringar antas ske i maxtimmen.<sup>1</sup>
- Genomsnittlig besökstid är 1,5 tim i såväl bad som gym (från in- till utpassage inklusive omklädning).
- Samåkningsgraden i bil är 1,5 person/bil inklusive förare.

Med antagandena ovan fås ett dagligt besökarantal på 3 000 personer under månaderna sept-mars, och ca 10 % lägre övriga månader. Antalet inpassager i maxtimmen blir 460 personer/timmen och antalet samtidigt närvarande besökare i anläggningen blir 680 personer. Detta antal stämmer väl överens med de antal skåp i omklädningsrummen som aktuellt program beskriver. 3 000 personer per dag ligger i nivå med antagandet i förstudien (april 2020) medan timvärdena är en vidareutveckling av det resonemanget i denna fördjupade studie.

### **Tävlingsdag**

- Upp till 2 000 i publik. Exempelvis långbane-SM.
- Infaller huvudsakligen på helger.
- Bilandel 50 % för publiken.<sup>2</sup>
- Samåkningsgrad 3 person/bil inklusive förare.<sup>3</sup>

### **1.1.3 Bedömd färdmedelsandel och trafikallsträng**

*Trafikstrategin* (2014) ligger som utgångspunkt för Göteborgs strategiska planering och dimensioneringen av framtida trafikinfrastruktur med planeringsåret 2035. För beräkning av framtida färdmedelsfördelning, och därmed trafikallsträng för respektive färdmedel, används beräkningsverktyget Resekalkyl<sup>4</sup> som tar utgångspunkt i Trafikstrategin. Med antagandet om att Centralbadet öppnar 2026 behöver dock planeringen även beakta aktuella

<sup>1</sup> Maxtimmen i dagens Valhallabad är kl 17-18 med 13% av de dagliga inpasseringarna exkl simskolor/föreningar (data från Valhalla onsdag 2020-02-05). För att även ta i beaktande simskolor/föreningar som troligen har en hög topp kvällstid ökas detta till 15% i Centralbadet.

<sup>2</sup> Bilandelen till äventyrsbadet i Lisebergs Jubileumsprojekt bedömdes i detaljplanearbetet till 55 %. I publikationen "Evenemangsområdet – Parkeringsstruktur för områdets verksamhetsutbud" (Trafikkontoret, 2006) bedömdes bilandelen till idrottsevenemang i Scandinavium, Gamla Ullevi och Nya Ullevi till mellan 40 och 65 %.

<sup>3</sup> I publikationen "Evenemangsområdet – Parkeringsstruktur för områdets verksamhetsutbud" (Trafikkontoret, 2006) antas samåkningsgraden för publik till Ullevi, Scandinavium, Liseberg och Världskulturmuseet till 3,5 personer/bil och till Svenska Mässans publika mässor till 2,5 personer/bil.

<sup>4</sup> <https://resekalkyl.tkqbg.se/>, 2020-12-18

färdmedelsandelar idag då flera av de önskade effekterna av trafikstrategins målstyrda planering ännu inte hunnit falla ut år 2026.

Som utgångspunkt för dimensioneringen i denna förstudie har Resekalkyls område ”Centrum” samt lokaltyp ”Kultur” använts då det bedömts som mest relevanta kategorien. Vid normaldagen med i huvudsak motions- och utbildningsverksamhet kan cykelandelen till den aktuella verksamheten antas vara högre än vad Resekalkyl anger med argumenten att verksamheten lockar många ungdomar samt att personer som motionerar regelbundet också i högre grad reser med cykel. Avseende dimensionering av cykelparkering tas det därför höjd för dubbla den bedömda färdmedelsandelen för cykel.

Sammantaget ger detta följande bedömda färdmedelsfördelning för år 2018<sup>5</sup> respektive 2035.

	<b>2018</b>	<b>2035</b>
Bil	28 %	13 %
Kollektivtrafik	35 %	41 %
Cykel	7 % (14 %)	11 % (22 %)
Gång	30 %	36 %

Med utgångspunkt i färdmedelsandelarna ovan och 3 000 personer per månad under månaderna sept-mars fås nedanstående antal resor per normaldag. Varje besökare alstrar två resor var.

	<b>Resor per dag år 2035</b>
Bil	762 (i 508 fordon med 1,5 personer/bil)
Kollektivtrafik	2 430
Cykel	672
Gång	2 136

#### 1.1.4 Parkering

I den fortsatta planeringen (detaljplan och bygglov) kommer parkerings- efterfrågan att behöva utredas med utgångspunkt i ”Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad” (Stadsbyggnadskontoret, 2018). Då ett badhus inte utgör en av de fördefinierade verksamheterna i riktlinjerna kommer det att behöva hanteras som en så kallad ”Särskild utredning”. Där beräknas bil- och cykelparkeringsefterfrågan utifrån bedömt antal samtidigt närvarande anställda och besökare, deras bedömda bil- respektive cykelreseandel samt resulterande antal fordon som behöver parkeras. Beräkningarna i denna förstudie använder samma angreppssätt men är fortfarande översiktliga. Resonemangen kommer därför att behöva fördjupas i den fortsatta planeringen.

All bil- och cykelparkering ska lösas på den egna fastigheten men i det fortsatta arbetet bör extra vikt läggas vid att få en gestaltning som upplevs ”flyta ihop” med den allmänna parken i söder.

<sup>5</sup> Senaste året med fullständig statistik är 2018 varför det används som ”nuläge” i verktyget Resekalkyl.



## Bilparkering

Utgångspunkten i förslaget är att bilparkering för *normaldagen* löses på den egna fastigheten medan bilparkeringsbehovet för *tävlingsdagen* kan täckas genom att utöver den egna fastigheten även nyttja öppna besöksparkeringar på annan kvarterersmark i närområdet.

Med antagandena under ”Dimensioneringsgrunder” ovan blir efterfrågan på bilparkering under normaldagen 60 platser i 2035-scenariet vilket motsvarar ca 1 500 m<sup>2</sup>. Totalt redovisas 67 bilplatser som markparkering på illustrationsplanen, d.v.s. ett litet överutbud. I samband med detaljplaneringen kommer det slutliga antalet parkeringar läggas fast i en mobilitets- och parkeringsutredning.

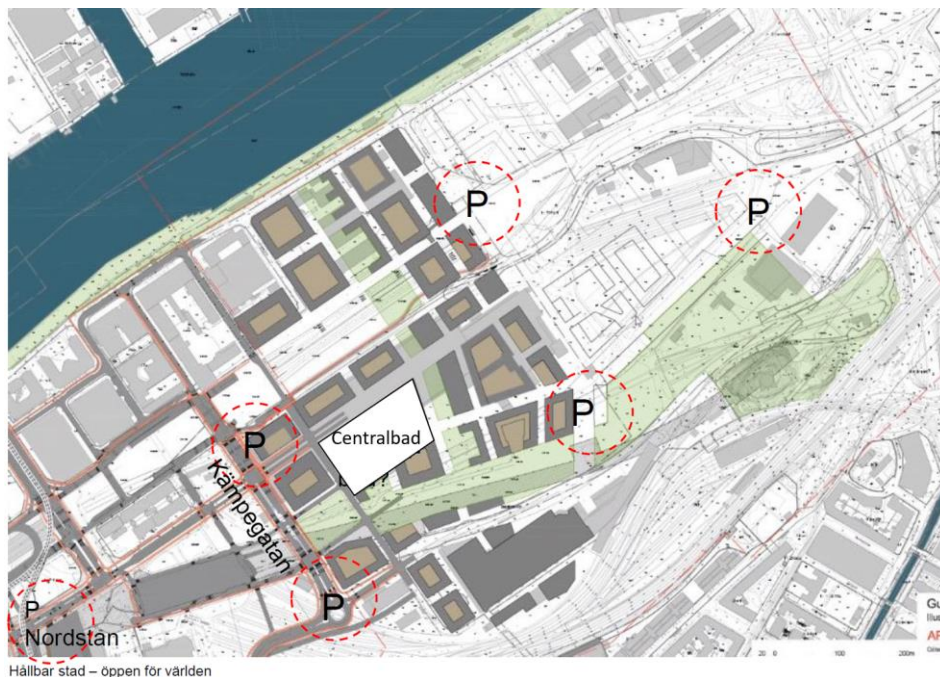
Möjligheten finns även att förlägga bilparkeringen för normaldagen i parkeringshus/parkeringsgarage på annan fastighet i närområdet/grannkvarter. Detta förutsätter i så fall ett långsiktigt avtal (minst 25 år) med en annan fastighetsägare om att säkerställa tillgängligheten till 60 platser för Centralbadets besökare. Om ett sådant avtal ska täcka platsernas hela investeringskostnad kan det handla om 200 000 - 500 000 kr/plats att jämföra med 20 000 - 50 000 kr/plats för anläggning av markparkering på den egna fastigheten. Då kvarteren i närheten av Centralbadet ännu inte fått sina program eller är planlagda har det inte varit möjligt att föra sådana dialoger eller konsekvensbeskriva ett sådant avtalsupplägg i denna förstudie. Möjligheten kan utredas vidare i den fortsatta planeringen.

Med antagandet att Centralbadet öppnar 2026 kommer det i den fortsatta planeringen även att behöva tas höjd för parkeringsbehovet utifrån Resekalkyls scenario för 2018. Med färdmedelsandelen 2018 blir efterfrågan 130 bilplatser. Då det vid badets öppnande av allt att döma kommer att finnas gott om obebyggd mark öster om badet föreslås en temporär markparkering om 50–70 platser anläggas under en övergångsperiod. Den temporära ytan behöver regleras i avtal med berörd fastighetsägare under 5–10 år eller tills ytorna utvecklas som en del av Gullbergsvass-projektet. Iordningställandet av ytan bör kunna självfinansieras genom parkeringsavgift.

För *tävlingsdagen* blir bilparkeringsbehovet med antagandena under kapitel 1.1.2 *Dimensioneringsgrunder parkering* 450 platser för evenemanget. Detta kan jämföras med Got Events bedömning i den tidigare förstudien om behovet 300 - 600 bilparkeringsplatser vid regiontävlingar och 500 - 1 000 bilparkeringsplatser vid rikstävlingar typ långbane-SM. För att möjliggöra att i alla fall delar av den övriga anläggningen har normal verksamhet parallellt med tävlingen föreslås dessa platser räknas utöver de 60 platserna på tomten. Enligt riktlinjerna för mobilitet och parkering (2018) är acceptabelt gångavstånd för besökare till verksamheter 700 meter. För stora, sällan förekommande, publika evenemang bör dock ännu längre gångavstånd kunna accepteras.

Eftersom Centralenområdet kommer att ha en stor andel kontor och andra verksamheter kommer där finnas en stor efterfrågan på besöksparkering under dagtid vardagar. Till detta kommer behovet av parkering kopplat till de stora järnvägsstationerna Västlänken och Centralstationen. När Centralbadet har tävlingar, främst på helger, är dock efterfrågan från dessa kundgrupper lägre

varför en del dessa platser bör kunna nyttjas för publik till tävlingen. Detta är också den planeringsprincip som gällt i arbetet med Centralenområdet hittills. I ”Parkering av bil och cykel i Centralenområdet i Göteborg år 2035” (Stadsbyggnadskontoret/Trivector, 2015) skriver man att det i Centralenområdet kommer finnas 350 - 400 parkeringsplatser för resenärerna och att: ”Korttids-parkeringen kan med fördel användas som evenemangsparkering kvällstid, precis som idag.”. Sammanfattningsvis antas därför det parkeringsbehov som finns för Centralbadets tävlingsdag kunna lösas inom de i närområdet planerade parkeringsnoderna/öppna parkeringsanläggningarna som vardera planeras få i storleksordningen 300 - 700 platser.



*Skissade lägen för större parkeringsnoder/öppna parkeringsanläggningar i Centralenområdet och Gullbergsvass inklusive befintlig parkeringsanläggning vid Nordstan. Illustration från Stadsbyggnadskontoret.*

När Centralbadet öppnar 2026 bör en eller ett par av de planerade noderna utmed Kämpegratan vara i drift. Däremot rymmer dessa troligen inte hela behovet på 450 platser vid ett fullstort evenemang. Här blir, på samma sätt som för det initiala normaldagsbehovet, förslaget att anlägga temporära markparkeringar på ytor öster om Centralbadet i en övergångsperiod. Evenemangsparkering kan dessutom vara av ännu mer temporär karaktär så länge de, och gångvägen dit, är tydligt skyltade, trafiksäkert utformade och tillgänglighetsanpassade.

Huvudmannaskapet för de planerade parkeringsnoderna i Centralenområdet och Gullbergsvass är ännu inte klarlagt. Däremot bör det sammantaget i området finnas en marknad för en parkeringsaktör, kommunal eller privat, att bygga och förvalta parkeringsanläggningar som finansieras helt genom parkeringsavgifter. Därmed bedöms det inte finnas anledning att ta upp en investeringskostnad för dessa evenemangsplatser i kalkylen för Centralbadet.

## Parkering för rörelsehindrade (PRH)

Av det totala beräknade behovet av bilparkering bör 3 % utföras som parkering för rörelsehindrade. Dessa ska anläggas inom 25 meter från en tillgänglighetsanpassad entré. För *normaldagen* blir detta 2 platser och för *tävlingsdagen* 13 platser. Att anlägga 13 PRH-platser inom 25 meter från entrén är dock inte rimligt. Idag har Valhallabadet 4 PRH-platser plus 2 vid Valhalla Sporthallar-/Wallenstamhallen. Scandinavium har 4 PRH-platser plus de 2 vid Valhalla Sporthallar/Wallenstamhallen som är desamma som ovan. Vid Centralbadet bedöms därför 6 PRH-platser vara tillräckligt. Möjlighet att utöka antalet bör finnas om behovet skulle visa sig bli större.

## Cykelparkering

Enligt samma resonemang som för bilparkering ger antagandena under kapitel 1.1.2 *Dimensioneringsgrunder parkering* samt beräknade färdmedelsandelar ett cykelparkeringsbehov under *normaldagen* på 120 platser. Dessa ska ligga i nära anslutning till entréer i ett väl synligt läge med god belysning. Cykelställen ska möjliggöra fastlåsning i ramen samt placeras så att det är lätt att parkera sin cykel. De får gärna ha väderskydd. Med vinkelrät uppställning i dubbla rader motsvarar detta ca 200 m<sup>2</sup> om alla cyklar är normala. Det blir allt vanligare med större cykelvarianter som lådcyklar, trehjuliga cyklar och cyklar med kärra varför ytan bör utökas för att även rymma dessa typer. Tio platser för större cykeltyper ger behov av ytterligare 60 m<sup>2</sup>. På illustrationsplanen redovisas totalt 250 m<sup>2</sup> cykelparkering direkt sydöst om entrén.<sup>6</sup>

Det scenario som ligger till grund för antagandena för *tävlingsdagen* är en nationell simtävling med fullsatta läktare. Till en sådan tävling förväntas en stor andel av publiken komma från andra städer än Göteborg och därmed troligen inte cykla. För detta fall bedöms den beräknade cykelandelen år 2035 på 11 % vara tillräcklig även för publiken. Den mest cykelalstrande tävlingstypen är troligen en ungdomstävling med lokalt eller regionalt deltagande där många tävlande och publik bor i Göteborg. För detta scenario bedöms cykelandelen till dubbelt så stor som det beräknade 2035-scenariot, alltså 22 %. De två typerna av tävling ger ett beräknat cykelparkeringsbehov på 220 - 440 platser men maxbehovet uppkommer troligen ett fåtal gånger per år. Rekommendationen blir därför att bygga att bygga 100 - 150 fasta cykelplatser utöver behovet på 120 platser för *normaldagen* samt att skaffa beredskap för att vid enstaka tillfällen etablera ytterligare 100 - 200 temporära platser på mark som i normalfallet används till annat.

De temporära platserna kan antas bli aktuella vid de arrangemang som kommer att använda sig av de 1 000 flexibla läktarplatserna. De fasta platserna bör ha möjlighet att låsa fast ramen samt gärna väderskydd. De temporära evenemangsplatserna bör kunna ha enklare standard men ändå vara tydligt utmärkta och avgränsade för att inte riskera att vålla problem för t ex synskadade.

<sup>6</sup> Ytbehoven per cykelplats kommer från "Cykelparkeringsguide - Till dig som planerar och bygger fastigheter" (Trafikkontoret, 2020)

Sammanfattningsvis behöver följande cykelparkeringar rymmas på tomten. Ytkraven beror i hög grad på hur parkeringen anordnas på respektive plats.

	Antal	Yta	Kvaliteter	Förslag på illustrationsplanen
Normaldagen	120 + 10 lastcyklar	250 - 350 m <sup>2</sup>	Nära entrén, väl belysta, lättåtkomliga, ramlås, väderskyddade	Sydöst om entrén, ca 250 m <sup>2</sup>
Publik	100 - 150	170 - 350 m <sup>2</sup>	Väl belysta, lättåtkomliga, ramlås, med fördel fördelade åt såväl öst som väst om entrén	Utmed Torsgatan vid sydvästra fasaden samt i gränsen mot, eller i, parken i söder
Publik, max-evenemang	100 - 200	170 - 350 m <sup>2</sup> (står tätare i temporär uppställning utan ramlås)	Temporär anläggning på ytor som normalt används till annat. Väl skyltat.	

Ett alternativ för max-situationen är att hänvisa cykelparkering till de parkeringsplatser som planeras i kvarteret mellan Kämpegatan och Västlänkens östra uppgång. Erfarenheten säger dock att det är svårt att hänvisa cykelparkering längre än något kvarter bort från målpunkten varför risken istället blir ”laglös” cykelparkering i parken eller på andra ytor där cyklarna riskerar att stå i vägen för synskadade, utryckningsfordon etc.

På senare år har användningen av delade elsparkcyklar ökat explosionsartat och parkeringen av dessa blir ofta stökig. I anslutning till målpunkter som ett bad bör ytor för parkering av elsparkcyklar tydligt märkas upp och skyltas redan från början. Särskild omsorg bör läggas vid att få denna parkeringsplats avgränsad för att inte vålla problem för synskadade och rörelsehindrade.

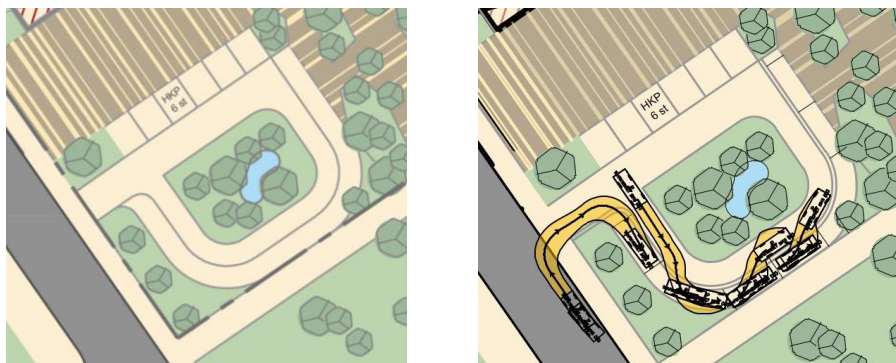
Ett Centralbad bör ge resandeunderlag för att staden även lokaliserar en station i låncykelsystemet i anslutning till badet. Dessa ligger normalt på allmän platsmark och ingår inte i planeringen av tomten men skulle kunna ligga utmed Torsgatan eller i anslutning till parken öster eller väster om Torsgatan.

### 1.1.5 Angöring

#### Hämta och lämna med bil

Framför allt kvällstid i samband med träningspass i badhuset och gym bedöms behovet av bilangöring för hämta/lämna till 5–10 platser. Mer exakt uppskattning förutsätter mer kunskap om planerade träningstider, åldersgrupper etc. I förslaget till tomtdisposition föreslås plats för hämta/lämna i slingan vid

entrétorget som bedöms rymma 5–6 bilar. För ökad kapacitet kan slingan få ökad radie/omkrets och därmed fler platser alternativt att den utförs med snedparkering. Varje sådan utökning behöver dock avvägas mot andra anspråk som t ex grönska. I slingan kan även någon eller några platser reserveras för taxi och tårtdjäst då dessa platser ligger nära entrén och utförs utan kantsten mellan angöring och entré.



*Illustration av bilangöring i slingan söder om entrétorget. Körspår till höger. Ytan föreslås utföras som en zon med parkeringsförbud utan uppmålade rutor för bästa flexibilitet och kapacitet.*

### **Bussangöring**

Med bussangöring avses chartrade bussar antingen i samband med skolelevers besök under dagtid eller tillresta föreningar/lag i samband med tävlingar. Dagtid med tillresande skolklasser kan det handla om tiotalet angöringar om dagen men sällan fler än en buss i taget. I samband med tävlingar anger Got Event i den förra förstudien behovet av ca fem bussar vid nationella tävlingar och färre på mindre tävlingar.

I förslaget till tomtdisposition föreslås bussangöringen ske samordnat med angöringen av transporter i den östra delen av tomten. Vändmöjligheten har dimensionerats för att möjliggöra vändning av normal boggibuss (Bb 15 meter).



*Illustration av vändning med boggibuss på den östra delen av tomten. Resenärer går söderut till det tvärgående stråket och vidare till huvudentrén.*

Vändplatsen och angöringen är bara avsedd för av- och påstigning. Långtidsuppställning av bussar under t ex. en tävlingsdag förutsätts ske på annan plats.



En kompletterande möjlighet till bussangöring är att anlägga en bussficka utmed tvärgatan i tomtens nordöstra hörn. En sådan ficka bör göras 3,5 meter djup och 50 meter lång och förutsätter att gatustrukturen och korsningarna runt badets tomt dimensioneras för möjligheten att köra bussar runt kvarteret. Detaljerna kring detta behöver utformas i samverkan med Trafikkontoret i ett kommande detaljplanearbete med tillhörande trafikförslag.



*Utredningsskiss på en bussficka på tomtens nordöstra hörn. Utformningen behöver utredas vidare i samverkan med Trafikkontoret.*

### **Transporter**

Transporter till och från anläggningen antas utgöras av sopor, driftsmaterial för vattenbehandling, varor till eventuell försäljning och café samt eventuellt tvätt. Totalt sett bedöms det bli aktuellt med en eller några få angöringar per dag. Dimensionerande fordon i förslaget till tomtdisposition har varit lastbil (Lps 16 meter).



*Illustration av vändning med en 16 meters lastbil på den östra delen av tomten.*

### **Utredningsskiss med flexibel angöringsyta utmed Torsgatan**

I det fortsatta planarbetet och arbetet med trafikförslaget kunna det kunna diskuteras en möjlighet till en flexibel yta utmed Torsgatan och byggnadens västra fasad för buss- och bilangöring. Denna skulle i så fall vara ett komplement till bussangöringen på östra delen av tomten samt till de

hämta/lämna-platser som föreslås i slingan vid entrétorget skulle. Om en angoringsficka, 3,5 meter djup och 50 meter lång, anläggs här, skulle den kunna användas flexibelt för bussangöring dagtid och/eller vid evenemang och som kompletterande hämta/lämna-platser på övrig tid. Detta förutsätter dock att den cykelparkering som redovisats här kan ersättas på annan plats. Fickan ska dessutom avvägas mot andra anspråk som t ex. gatuträden och grönskan på den här platsen samt det faktum att fasaden på denna sträcka är uppglasad. Utformningen behöver utredas vidare i samverkan med Trafikkontoret.



*Utredningsskiss på en kombinerad bussficka och hämta/lämnplatser utmed Torsgatan. Utformningen behöver utredas vidare i samverkan med Trafikkontoret.*

### **1.1.6 Ambulans och räddningstjänst**

I händelse av incidenter med behov av ambulans till byggnaden används företrädesvis entrén i öster mot vändplanen. Här kan brandbilar vända och ambulansen transportera eventuellt skadade utan att behöva passera gäster genom huvudentrén. Det tvärgående stråket utmed södra fasaden bör också vara körbart för räddningstjänsten, eventuellt avgränsat med pollare, men tillgängligheten för räddningstjänsten runt och intill byggnaden behöver utredas i detalj i det fortsatta arbetet.

## 2 Lägesbedömning - Heden

### 2.1 Trafik och parkering

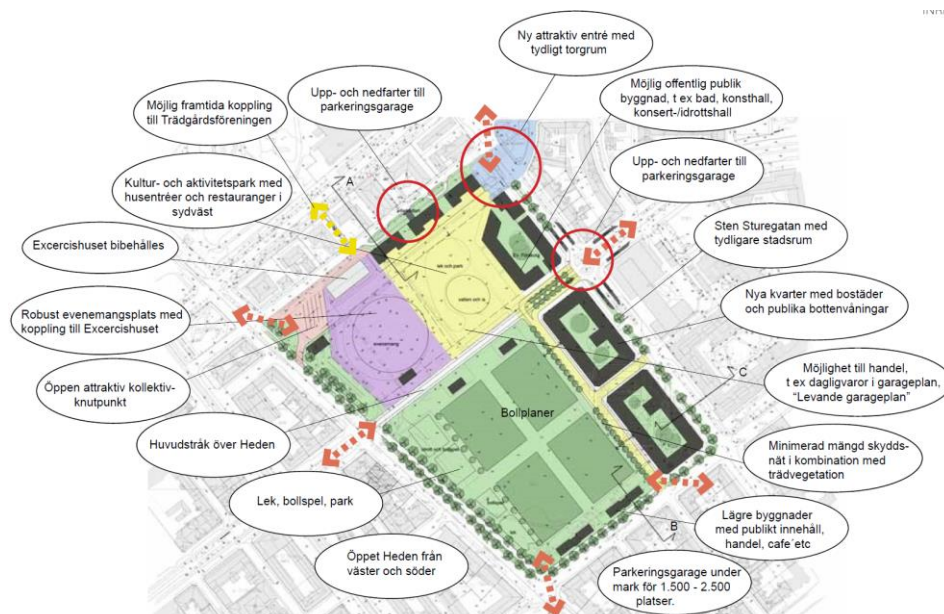
Följande beskrivning utgår från att samma byggnad som den fördjupade förstudien föreslår på Gullbergsvass istället läggs i det norra hörnet av Heden. I detta kapitel beskrivs således konsekvenserna av en sådan lokalisering med all annan indata såsom besökstal, trafikalstring, parkeringsbehov etc., likt det som beskrivits i den fördjupade förstudien för läget i Gullbergsvass. Hypotetiskt öppningsår på Heden är 2028. Om lokaliseringen inom Heden förändras kan konsekvenserna komma att bli annorlunda.

I figuren nedan syns byggnadsarean för Centralbadet lokaliserat i det norra hörnet av Heden med entrén vänd mot gångstråket tvärs Heden mellan Vasagatan och Bohusgatan. Den föreslagna placeringen av byggnaden i norra hörnet av Heden stämmer väl överens med tankarna från inriktningsdokumentet *”Utveckling av Heden i Göteborg”* (Stadsbyggnadskontoret, 2015) men Centralbadets byggnad är väsentligt större. Konsekvensen blir också att angöring, parkering och andra anspråk utanför byggnaden inte ryms i strukturen varför en lokalisering här ändå går emot inriktningsdokumentet på flera punkter.



*Illustration av den byggnadsarea om Centralbadet skulle ta i anspråk lokaliserat på norra Heden om byggnaden är densamma som för läget på Gullbergsvass.*





Sammanfattande situationsplan från inriktningsdokumentet "Utveckling av Heden i Göteborg" (Stadsbyggnadskontoret, 2015)

### 2.1.1 Övergripande trafikstruktur och tillgänglighet

Denna lokalisering och utgångspunkten att övriga förslag från inriktningsdokumentet ska gälla ger otillräckliga ytor för angöring och tillgänglighet runt byggnaden som hamnar klämt mellan befintliga gator och gång- och cykelstråk. Fortsatt utredning krävs för att klargöra hur byggnaden bör utformas, riktas och lokaliseras i samspel med entrépunkter och övergripande stråk för att möjliggöra en god tillgänglighet.

Dagens trafikstruktur med de enkelriktade gatorna Nya Allén, Parkgatan och Södra Vägen, gör dessutom att omvägar och U-svängar kan krävas för att möjliggöra in- och utfart till badet från alla håll i staden. Trafikföringen behöver troligen fokuseras mot Bohusgatan, Sten Sturegatan och Skånegatan/Ullevigatan på motsvarande sätt som dagens markparkering på östra Heden matas. Detta tillsammans med en anslutning mot Parkgatan är också den princip som beskrivs i inriktningsdokumentet för angöringen till möjligt framtida parkeringsgarage under Heden.

Som tidigare nämnts är Ullevimotet redan idag hårt belastat och all kommunal planering och exploatering behöver förhålla sig till att det motet och E6 inte får överbelastas.

Huvudentrén mot det befintliga gång- och cykelstråket tvärs Heden ger korta avstånd och gen väg för gående och cyklister. Stråket ansluter till övergripande nät i alla riktningar även om specifika korsningar och konfliktpunkter kan behöva ses över för ökad trygghet och trafiksäkerhet

Heden upplevs som ett centralt läge men trots det finns ingen hållplats i Centralbadets direkta närhet. Gångavstånden för kollektivtrafikresenärer blir relativt långa beroende på i vilken riktning och med vilken typ av kollektivtrafik

man vill resa. Till expressbusshållplatsen på Södra Vägen är det knappt 300 meter och till spårvagnshållplatsen vid Valand 350 meter. Till spårvagnshållplats Ullevi Södra på Skånegatan är det 450 meter och till Korsvägen och kommande station för Västlänken cirka 900 meter. Åkareplatsen, Centralstationen och Nils Ericson Terminalen nås på 800 - 1 000 meter.

Som lokalbad för stadsdelarna Härlanda, Centrum och Örgryte är Heden ett tillgängligt läge tack vare det etablerade gång- och cykelstråket över Heden mellan Vasagatan och Bohusgatan och anslutande nät.

## 2.1.2 Parkering och angöring

Parkering för rörelsehindrade, platser för hämta/lämna och transporter behöver komma ända in mot byggnaden och det normala kravet är att alla sådana funktioner ska ske på kvartersmark. I det föreslagna läget är det inte möjligt med mindre än att ytterligare mark utmed byggnadens sydvästfasad tas i anspråk med in- och utfart mot Parkgatan (höger in, höger ut).

En alternativ lösning kan vara att anlägga en lokalkörbana mellan badet och de smala byggnaderna mellan Parkgatan och badet. En sådan lokalkörbana kan få en infart från Parkgatan (höger in) och utfart mot Sten Sturegatan men resultatet blir en angöring på motstående sida badet från där huvudentrén planeras. Dessutom kräver detta en passage av en idag välanvänd cykelbana vilket normalt ska undvikas. Denna princip avstyrks av Trafikkontoret och angöringsmöjligheterna behöver studeras vidare tillsammans med lokalisering av entré/entréer och tänkta huvudstråk runt byggnaden.

De ytor som behövs för cykelparkering (se motsvarande kapitel under Trafik och parkering för Gullbergsvass) ryms inte heller de mellan byggnaden och omgivande befintlig struktur. Önskemålet är att lägga cykelparkering nära entrén vänd mot överordnat cykelnät. Även här skulle ytan sydväst om byggnaden behöva tas i anspråk för att få plats med tillräcklig mängd cykelparkering på kvartersmark.

När det gäller angöring för transporter till Centralbadet behöver detta studeras vidare tillsammans med omgivande bebyggelse och trafikstruktur. Strävan är att inte blanda tunga och stora fordon med angöring för besökare, framför allt inte vid målpunkter som lockar många barn och unga.

För angöring med chartrade bussar bör den befintliga bussterminalen i västra hörnet av Heden kunna nyttjas. Den funktionen finns även med i inriktningsdokumentet om än i annorlunda form. Här krävs samordning med Västtrafik för att säkerställa att den ordinarie kollektivtrafiken inte påverkas om även charterbussar släpps in på terminalområdet.

I inriktningsdokumentet för Heden var planen att bilparkering sker under mark och i källare under de tillkommande kvarteren. I inriktningsdokumentet nämns totalt 1 500 - 2 000 platser i två underjordiska plan att jämföra med dagens ca 1 000 platser eller drygt 1 300 efter bygget av det temporära parkeringsdäcket. Det är mycket kostsamt och tekniskt utmanande att förlägga bilparkering i källare under Centralbadet. Vid en lokalisering på Heden behöver bilparkerings-



behovet för normaldagen därför lösas antingen på mark på den egna fastigheten, som därmed behöver utökas, eller i en samlad anläggning på annans fastighet. Trots att Heden idag har ett stort antal besöksplatser kan inte Centralbadets behov på 60 platser utan vidare förläggas till dessa platser. När badet är tänkt att öppna 2028 kommer av allt att döma det temporära parkeringsdäcket utmed Sten Sturegatan att finnas och ha bidragit med ett tillskott på ca 350 platser i närområdet. Dessa platser är inte örönmärkta för några särskilda kundgrupper men då parkeringsdäckets bygglov löper ut 2029, eventuellt efter en förlängning 2034, är det ingen långsiktig lösning. Om badets parkeringsbehov för en normaldag förläggs till samnyttjade anläggningar på Heden blir det även en utmaning att säkerställa badets besökarens tillgång till dessa platser under de tider då det pågår stora evenemang på Heden.

Sammantaget saknas idag en samlad bild av hur besöksplatserna på och nära Heden används av befintlig verksamhet på konstgräsplanerna, tidigare bandyplanen etc. och en vidare utredning krävs för att bedöma hur om och i så fall hur stor del av Centralbadets behov som kan samnyttjas med befintliga anläggningar på kort och lång sikt

För scenariot med tävlingar och publik på Centralbadet bör besöksparkering kunna lösas på samma sätt som beskrivits i den fördjupade förstudien för Gullbergsvass. Med acceptabelt gångavstånd för besökare på upp till 700 meter nås utöver hela Hedens parkeringsanläggningar även Nya Ullevi, Stora Teatern, P-hus City, P-hus Skånegatan och P-hus Lorensberg (som dock har positivt planbesked för omvandling). Men med 1 000 meters gångavstånd nås alla parkeringsanläggningar i Gårda inklusive P-hus Focus samt P-hus Nordstan.

## 3 Lägesbedömning - Ringön

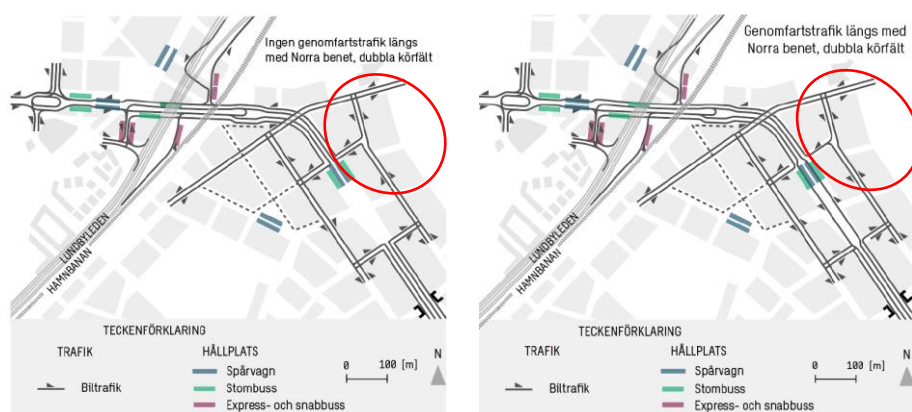
### 3.1 Trafik och parkering

Följande beskrivning utgår från att samma byggnad som den fördjupade förstudien föreslår på Gullbergsvass istället läggs på Ringön nordöst om Hjalmar Brantingsgatan, söder om Ringögatan. I detta kapitel beskrivs således konsekvenserna av en sådan lokalisering med all annan indata såsom besökstal, trafikalsstring, parkeringsbehov etc lika det som beskrivits i den fördjupade förstudien för läget i Gullbergsvass. Om lokaliseringen inom Ringön förändras kan konsekvenserna komma att bli annorlunda.

#### 3.1.1 Övergripande trafikstruktur och tillgänglighet

Den närmaste omgivningen till den tänkta lokaliseringen utgörs av storskaligt trafiklandskap och småindustrier. Hjalmar Brantingsgatan är redan idag en del av stomcykelnätet med god standard för cyklister.

Som även beskrivs i *Bilaga 5 "Platsspecifika förutsättningar"* står det aktuella området inför en stor omvandling de närmaste åren. Trafiksystemet kring Hållplats Frihamnen Norra, nya Hjalmar Brantingsgatan och Ringöbron har utretts i *"Planeringsförutsättningar 2.0 för Hjalmar Brantingsstråket"* (Stadsbyggnadskontoret m fl., 2018) samt i påföljande *"PM Trafik och gestaltning Hjalmar Brantingsstråket"* (Sweco/Trafikkontoret, 2020). In i planarbetet *"Frihamnen Detaljplan 2"* finns två alternativa lösningar där biltrafiken går samlat i stråket igenom hållplatsen eller där biltrafiken leds på gatorna ett kvarter ifrån Hjalmar Brantingsgatan och därmed inte belastar hållplatsen. Oavsett vilket alternativ som slutligen blir resultatet av planeringen utgör gatorna i anslutning till den föreslagna tomten för Centralbadet viktiga länkar i ett sammanhållet trafiksystem för Hisingsbron, Ringön, Frihamnen, Lindholmen och Hjalmar Brantingsgatan.



*Två alternativa trafikeringsskizor för motorfordonstrafik, utan trafik genom hållplatsen Frihamnen Norra till vänster samt med trafik genom hållplatsen till höger. Badets ungefärliga läge i röd ring. Illustrationer från "PM Trafik och gestaltning Hjalmar Brantingsstråket" (Sweco/Trafikkontoret, 2020)*

Tillgängligheten till platsen skiljer sig mellan situationen idag och en framtida situation. Idag angörs hållplats Frihamnen av spårvagnslinjerna 5, 6, 10 och 13 men hållplatsen är en av få i Göteborg som inte är tillgänglighetsanpassade utan nås endast via trappor. Gångavståndet till hållplats Frihamnen är ca 250 meter. På Ringögatan i direkt anslutning till den tänkta lokaliseringen går buss 47 och på hållplats Frihamnporten ca 350 meter bort stannar ett stort antal busslinjer inklusive stombuss 16 och expressbuss X1 mellan Torslanda och Partille. Gångavståndet till knutpunkt Hjalmar Brantingsplatsen med ett stort kollektivtrafikutbud är drygt 600 meter. I framtiden kommer området omdanas till en tät innerstadsmiljö och den nya hållplatsen i Frihamnen kommer att bli en av stadens mest trafikerade vilket ger badet en mycket god tillgänglighet.

Vid en lokalisering på Ringön behöver den fortsatta planeringen beakta den övergripande trafikstruktur för biltrafik och kollektivtrafik som beskrivits i *"Planeringsförutsättningar 2.0 för Hjalmar Brantingsstråket"* och *"PM Trafik och gestaltning Hjalmar Brantingsstråket"* enligt ovan. Konsekvenserna avseende tid och kostnad för eventuella Anpassningar i detta system är starkt knutna till den exakta lokaliseringen och går inte att bedöma i dagsläget. Klart är att Centralbadet så som det skissats i denna förstudie är väsentligt större än de kvarter som varit utgångspunkten i arbetet med ovanstående studier. Det gör att maskvidden i gatunätet blir större än vad som hittills planerats och det finns risk för längre körvägar för många resenärer i det övergripande nätet. Detta behöver studeras vidare i den fortsatta planeringen.

Hjalmar Brantingsgatan har idag, och kommer fortsatt ha, en lutning från Hisingsbron och norrut in under framtida Ringöbron. Lutningen styrs av flera parametrar såsom Hisingsbrons norra fäste, fri höjd under Ringöbron samt lutningskrav för spårvägen vid hållplats respektive på sträcka. Detta gör sammantaget att kvarteren nordöst om gatan kommer att ha några meters höjdskillnad utmed den sydvästra fasaden och en skillnad i markhöjd mellan Hjalmar Brantingsgatan i väster och Ringögatan i norr på upp till ca 6 meter. Ju längre in i strukturen åt öster badet läggs desto mindre blir dessa skillnader på tomten.

I framtiden planeras nya hållplats Frihamnen Norra inom drygt 100 meter från den föreslagna lokaliseringen. Denna hållplats kommer bli en av de största i Göteborg och förbereds för upp emot 160 avgångar i maxtimmen med buss och spårvagn. Utöver detta finns planer på expressbussangöring i anslutning till Brantingsmotet 400 – 500 meter från badet. Detta ger Centralbadet en mycket god tillgänglighet med kollektivtrafik men det går idag inte att säga hur mycket av denna trafik som är igång till badets öppning.



*Framtida beräknat antal avgångar per hållplatsläge under maxtimmen, uppdelat på trafikslag. Föreslagen lokalisering i röd oval. Illustration från "PM Trafik och gestaltning Hjalmar Brantingsstråket" (Sweco/Trafikkontoret, 2020)*

Den direkta närheten till Hjalmar Brantingsgatan och framtida hållplats Frihamnen Norra ger även utmaningar. Mellan hållplatslägena och badets entré går ett övergripande cykelstråk med beräknat cykelflöde på 3 500 cyklar/dygn som behöver korsas på ett trafiksäkert sätt och utan att påverka cyklisternas framkomlighet. Beroende på vilken trafikeringslösning som slutligen väljs i området kan gående även behöva korsa stora biltrafikflöden på sin väg mellan hållplatsen och entrén. I den fortsatta planeringen behöver badets entrépunkt och ytorna framför entrén studeras tillsammans med bil- och cykeltrafikflödena på Hjalmar Brantingsgatan och tänkta huvudstråk runt byggnaden för att inte ge trafiksäkerhets- eller framkomlighetsproblem.

Tillgängligheten med bil till platsen är idag god med möjlighet att nå överordnat vägnät via Brantingsmotet till Lundbyleden eller Ringögatan/Salsmästaregatan till Tingstadsmotet. Även i framtiden ges tillgänglighet via Brantingsmotet även om trafiksystemet i framtiden kan komma att innebära enkelriktningar, rundkörningar och minskat antal vänstersvängar över spåren på Hjalmar Brantingsgatan.

### 3.1.2 Parkering och angöring

På samma sätt som för läget på Heden är Centralbadets byggnad så stor att det blir svårt att rymma parkering för rörelsehindrade, platser för hämta/lämna och transporter ända in mot byggnaden utan att ta ytterligare yta i den finmaskiga stadsväven i anspråk. Det naturliga är att huvudentrén önskas läggas mot hållplatsen i sydväst medan de möjliga ytorna för angöring ligger i syd och öst. I den fortsatta planeringen behöver sådan angöring prövas planeras i samverkan med Trafikkontoret och Stadsbyggnadskontoret. Arbetet med planeringsförutsättningarna och trafikförslaget för Hjalmar Brantingsgatan har gett att ingen angöring till kvarteren kan ske från Hjalmar Brantingsgatan utan måste för badets del ske från norra-, östra eller södra sidan.

Idag finns inga allmänna bilparkeringsanläggningar i området. All parkering sker på kvartersmark kopplat till verksamheterna i området. Om Centralbadet inte kan lösa all sin parkering på den egna fastigheten kan man avtala om den hos fastighetsägare i närheten. Gemensamma, samlade parkeringsanläggningar på kvartersmark är också den huvudinriktning som gäller för utvecklingen i Frihamnen på lång sikt. Sådana eventuella parkeringsavtal med andra fastighetsägare ska vara långa, minst 25 år. Tydlig skyltning, trygghet och säkerhet blir viktigt om parkeringen förläggs i områden som inte naturligt förknippas med besöksparkering.

På samma sätt finns det för *tävlingsdagen* stora hårdgjorda ytor i Frihamnen, Ringön och delvis Backaplan att nyttja för evenemangsparkering på kort sikt men även här blir det svårare och svårare vartefter dessa ytor bebyggs. En samordnad planering av parkeringsutbudet mellan områdes aktörer behövs över tid och i samband med kommande detaljplanering.

På lång sikt är ambitionen att Frihamnen ska ha mycket låga parkeringstal för såväl boende som verksamheter. De bilparkeringsplatser som ändå behövs är tänkta att samlokaliseras i gemensamma anläggningar, gärna i nära anslutning till överordnat gatunät och Hjalmar Brantingsgatan. Fortsatt utredning behövs för att avgöra om och i så fall hur dessa anläggningar kan användas för Centralbadets *normaldag* och/eller *tävlingsdag*.

Även de cykelparkeringsplatser som krävs för *normaldagen* ska lösas på den egna fastigheten. Även här behöver det i den fortsatta planeringen tas höjd för dessa ytor i samband med lokalisering av entré, eventuella entréytor etc. Vid evenemang som sker sena kvällar eller på helger skulle ett visst samnyttjande kunna ske med cykelparkeringsplatsen vid hållplats Frihamnen Norra. Den parkeringen torde användas främst av pendlare och därmed under kontorstid. Fortsatt utredning behövs för att avgöra om och i så fall hur stort detta samnyttjande kan vara.