



Göteborgs  
Stad

# Genomförandestudie



## Stadsutveckling Avenyn och Götaplatsen

Dnr SMF-2023-00428

Beslutshandling 2024-09-10

Namn på uppdrag: Stadsutveckling Avenyn och Götaplatsen

Status: Beslutshandling

Medverkande: Birgitta Lööf – projektledare, redaktör  
Per Carlberg – biträdande projektledare  
Johan Blomqvist – biträdande projektledare  
Annelie Svanberg – trafikplanerare  
Anna Boberg – trafikplanerare  
Emma Johansson – landskapsarkitekt  
Anna Thalenius Ihrén – kommunikatör  
Johan Henriksson – arkitekt / Tengbom

Övriga i projektgrupp: Jessika Wassberg – Avenyförningen  
David Fridén – Balder  
Ronny Persson – Bygg-Göta  
Anders Forsling – Wallenstam  
Camila Nyman – Pandox / Elite Park Avenue Hotel  
Jennie Grafström – GöteborgsLokaler  
Mattias Qwint – Higab  
Johanna Adebäck – Göteborg Konst



**Göteborgs  
Stad**

Beställare Stadsmiljöförvaltningen Göteborgs Stad  
Box 2403  
403 16 GÖTEBORG  
Vxl 031-368 00 00

Kontaktperson Birgitta Lööf

Konsulter

## **Nyréns Arkitektkontor**

Nyréns arkitektkontor

Magnus Ladulåsgatan 63  
118 27 Stockholm  
08-698 43 00  
emelie.brunge@nyrens.se  
Emelie Brunge  
Bengt Isling, Joseph Greaves

**Uppdragsansvarig  
Handläggare GFS**



Tyréns  
Lilla Badhusgatan 2  
411 21 Göteborg  
010 452 20 00  
caroline.moller@tyrens.se  
Caroline Möller  
Åsa Lilja mfl

**Uppdragsansvarig  
Handläggare GFS**

GFS baserar sig i huvudsak på Teknisk Handbok, version 23:02.

# Innehåll

Sammanfattning.....	7
1 Bakgrund .....	8
1.1 Syfte, mål och identitet .....	8
1.2 Geografisk avgränsning .....	9
1.3 Angränsande projekt.....	11
2 Planeringsförutsättningar.....	12
2.1 Planförutsättningar .....	12
2.2 Fastighetsägande.....	13
2.3 Stadsrumskaraktär .....	13
2.3.1 Markbeläggning och möblering.....	15
2.3.2 Grönstruktur och träd .....	15
2.3.3 Belysning.....	16
2.3.4 Konst.....	17
2.4 Riksintresse för kulturmiljövården .....	17
2.5 Trafiksystem och trafikdata.....	18
2.6 Trygghet.....	20
2.7 Tillgänglighet .....	20
2.7.1 Lutningar och nivåskillnader.....	20
2.7.2 Jämnhet beläggning och halkrisk .....	21
2.7.3 Entréers tillgänglighet .....	22
2.7.4 Tillgänglighet för synskadade .....	22
2.7.5 Barriärer.....	22
2.7.6 Parkering och angöring.....	22
2.7.7 Räddningstjänst.....	23
2.8 Trafiksäkerhet.....	23
3 Tekniska planeringsförutsättningar.....	23
3.1 Ledningar .....	23
3.1.1 Markvärmelanläggning.....	23
3.1.2 Vatten- och avloppsledningar .....	23
3.1.3 Ledningar för el och opto .....	23
3.1.4 Fjärrvärmeledningar .....	24

3.2	Geoteknik och markförhållanden.....	24
3.3	Miljö.....	24
3.3.1	Dagvatten .....	24
3.3.2	Skyfall.....	25
4	Gestaltning- och trafikförslag .....	28
4.1	Gestaltningssidé.....	30
4.2	Avenyn och Götaplatsen som kulturbärare .....	33
4.3	Riksintresse kulturmiljövård.....	33
4.4	Byggnadsminnen .....	34
4.5	Träd och gröna miljöer .....	34
4.5.1	Träd.....	34
4.5.2	Planteringsytor .....	36
4.6	Belysning.....	37
4.7	Konst.....	39
4.8	Markmaterial.....	40
4.9	Möblering .....	40
4.9.1	Paviljonger och uteserveringar, väderskydd .....	41
4.10	Vatten i stadsrummet.....	41
4.10.1	Synliggjort vatten i stadsrummet .....	41
4.10.2	Dagvatten .....	41
4.10.3	Skyfall.....	42
4.11	Trafiksystem .....	42
4.12	Trygghet och trygghetsskapande åtgärder .....	44
4.13	Gångtrafik .....	44
4.14	Cykeltrafik.....	46
4.15	Kollektivtrafik .....	48
4.16	Biltrafik .....	48
4.17	Parkering och angöring.....	49
5	Konsekvenser av föreslaget gestaltning- och trafikförslag.....	50
5.1	Stadskvaliteter och kommersiella värden .....	50
5.2	Tekniska aspekter .....	50
5.2.1	Trafiklösningar .....	50
5.2.2	Tillgängliga entréer.....	52
5.2.3	Höjdsättning .....	53
5.2.4	Anordningar under mark.....	55

5.2.5	Kontaktledning .....	56
5.3	Geoteknik .....	56
5.4	Miljö.....	56
5.4.1	Dagvatten .....	56
5.4.2	Skyfall/klimatsäkring .....	58
6	Förvaltning.....	60
7	Ställningstaganden .....	61
7.1	Avvägningar och prioriteringar.....	61
7.1.1	Allén på Avenyn .....	61
7.1.2	Andra träd och växter .....	62
7.1.3	Trafik.....	62
7.1.4	Götaplatsen .....	62
7.1.5	Avenyn.....	63
7.1.6	Avsteg från teknisk handbok .....	63
7.2	Måluppfyllelse .....	64
7.3	Förtydliganden/medskick till projektering .....	64
7.3.1	Gestaltning .....	64
7.3.2	Trafik- och gatubyggnad .....	65
7.3.3	Vidare utredning av dagvattensystem och skyfallsanalys.....	68
7.3.4	Höjdsättning av Kvarter 5 .....	68
7.3.5	Belysning och el.....	69
7.3.6	Geoteknik .....	69
7.3.7	Miljö.....	69
7.3.8	Flytt av träd .....	69
7.3.9	Sociala aspekter.....	70
7.3.10	Kommunikation .....	70
7.3.11	Övriga processer.....	71
8	Kostnadsbedömning.....	71
8.1	Antaganden och förutsättningar .....	71
8.2	Totalkostnad.....	71
8.3	Finansiering .....	72
9	Risker .....	72
10	Genomförande/produktion.....	72
10.1	Utbyggnad av allmän plats .....	72
10.2	Dispenser, tillstånd och avtal .....	74

10.3	Produktion.....	76
10.4	Översiktlig tidplan för kommande skeden .....	76
10.5	Kontroll och uppföljning.....	77
11	Förslag till inriktning av fortsatt arbete och beslut.....	77
12	Kommunikation .....	78
13	Källförteckning.....	79
14	Bilagor.....	79

# Sammanfattning

Kungsportsavenyen eller Avenyn som den kallas och Götaplatsen är unika stadsrum i Göteborg och Skandinavien med en mer än hundraårig historia. Deras betydelse som paradgata och evenemangsplats är väl dokumenterat över tid. Vardagslivet har däremot tagit sig olika uttryck genom åren.

Denna genomförandestudie innebär en bearbetning av tävlingsförslaget AveNy med ett fastläggande av kvalitetsnivån för helheten. Den har tillkommit i samverkan mellan Göteborgs stad och fastighetsägarna kring platsen. Inriktningen har varit att skapa förutsättningar för en positionsförflyttning till att bli en grön, öppen och pulserande paradgata för vår tid med plats för det moderna urbana vardagslivet.

Förslaget innebär att nuvarande trafiksituation behålls med prioritering av stadslivet med fotgängare, cyklister och kollektivtrafik samt en måttlig biltrafik för de som har ärenden på platsen. Detta har sammanfattats i en genomarbetad sektion för Avenyn med körbanan i samma läge som idag och breda trädplanterade gångbanor. Gångbanan är indelad i en restaurang- och butikszon närmast fasaderna. Denna följs av en genomgående gångzon följd av en möbleringszon med träd, planteringar och utrustning närmast Avenyns körbana. Restaurang- och butikszonen är uppdelad i en del närmast fasaden som kan ha mer eller mindre inbyggda delar samt en yta framför som ska bli en övergång mot det offentliga stadslivet. Sektionens användning är flexibel och kan möjliggöra för permanent användande för verksamheter för till exempel uteserveringsverandor. Detta skulle kräva byggrätter i detaljplan, och ett sådant förslag har presenterats. I dagsläget är det allmän plats/gata från fasad till fasad och det är detta förhållande genomförandestudien baseras på.

Götaplatsen uppfattas idag som två separata platser. Avsikten är att *hela* Götaplatsen genom att åstadkomma ett sammanhållet stengolv.

En viktig aspekt är att ha ett långt perspektiv för de grundläggande och strukturerande delarna. Vissa element som till exempel möblering kan ha ett kortare perspektiv. Drift och underhåll blir viktiga aspekter och tillräckliga medel behöver avsättas för att upprätthålla kvalitéerna över tid.

Genomförandestudien är ett resultat av god samverkan mellan staden, fastighetsägarna och verksamheterna på Kungsportsavenyen och anger de fortsatta ramarna för utvecklingen. Mycket arbete återstår dock innan en projektering kan starta. Det gäller till exempel återbruk, säkerheten på allmänna platser i staden, sociala frågor och tillgänglighet. För att fånga in dessa och andra kvarstående arbeten har en restlista lagts till rapporten. Beslut om start av ett detaljplanearbete är också något som återstår.

# 1 Bakgrund

Avenyn är ett av Nordens ledande upplevelsestråk och är en viktig plats för göteborgarna såväl som för stadens besökare. Den är en del i stadens identitet. Den nya gestaltningen och upprustningen av Avenyn och Götaplatsen har initierats för att stärka platsens status och attraktionskraft, öka antalet besökare och möjliggöra för verksamheterna utefter att få fler kunder. Samtidigt önskar Göteborgs Stad stärka Avenyn som stråk för fotgängare och cyklister där fler besökare också väljer att stanna.

Projektet är ett uppdrag från kommunfullmäktige, i budget 2021, där stadens stadsutvecklande förvaltningar ska leda arbetet för en upprustning av Avenyn och Götaplatsen, i nära samverkan med Citysamverkan/Avenyförningen och berörda fastighetsägare. Den nya gestaltningen och upprustningen är ett gemensamt projekt med berörda fastighetsägare och samarbetsavtal har tecknats för inriktning, planering och finansiering. I ett gemensamt inriktningsdokument har platsutvecklingens vision och syfte formulerats. Efter detta har en arkitekttävling och upphandling av projekteringsteam genomförts, där en idé och ramverk för det fortsatta arbetet nu formulerats i denna genomförandestudie (GFS).

Projektet bygger därför på att parterna i en gemensam process har tagit fram en inriktning för både arbetet och innehållet. Processen har tagit längre tid än vad som först bedömdes men har bidragit till en stark grund för fortsatt arbete.

Arbetet har bedrivits i en gemensam projektgrupp och med en gemensam styrgrupp. Mindre arbetsgrupper har, i samarbete med konsulterna, förankrat frågor med olika kunskapskällor. Dessa kommer både från näringsverksamheter och andra inom den privata sektorn och från stadens olika expertområden.

## 1.1 Syfte, mål och identitet

Det finns en gemensam vilja hos Göteborgs Stad, fastighetsägarna och de som är verk-samma på paradgatan att utveckla Kungssportsavenyn och Götaplatsen. Det är utgångs-punkten som har resulterat i detta samverkansprojekt som omfattar såväl en fysisk upp-rustning genom denna genomförandestudie (GFS) som en utveckling av förvaltningen, utbudet, mixen av verksamheter, bemötande, kommunikationen och samverkan på paradgatan över tid.

Samverkansprojektet har i arbetet med att ta fram GFSn formulerat en tydlig riktning och en gemensam bild för att ta utvecklingsarbetet av Avenyn vidare till en tydlig positionsförflyttning formulerat i "Avenyn Platsvarumärke – Vision & Position". Arbetet mynnade ut i en vision som lyder "Där Göteborg möter världen". Visionen beskrivs på följande sätt:

*På framtidens paradgata lyfter vi fram det bästa av Göteborg och bjuder in det allra mest spännande från världen omkring oss. Här möts konsten från när och fjärran.*

*Världens smaker möter det västsvenska mathantverket. Internationella varumärken och lokala hjältar. Guldafirande, jubel, parader, demonstrationer. Pulserande nattliv och lugna promenader i solen.*

*På Avenyn vågar man tänka stort. Här samsas nytänkandet med respekten för det tidlösa. Hela gatan är en samspelt enhet, där allt är värt en omväg och där upplevelserna förstärker varandra. Avenyn är 100% göteborgskänsla och en plats där alla känner sig välkomna året runt.*

De ledstjärnor som skall genomsyra vårt gemensamma arbete har konkretiserats i fem punkter;

- Föränderligt och tidlöst
- På Avenyn vågar vi tänka större



- En Aveny
- Värt en omväg
- Året runt

Vikten av att lyckas med genomförandet och att gå från vision till verklighet är central för alla inblandade för då kan vi nå den position och det löfte vi vill ge alla göteborgare och besökare, dvs På Avenyn blir Göteborg större.

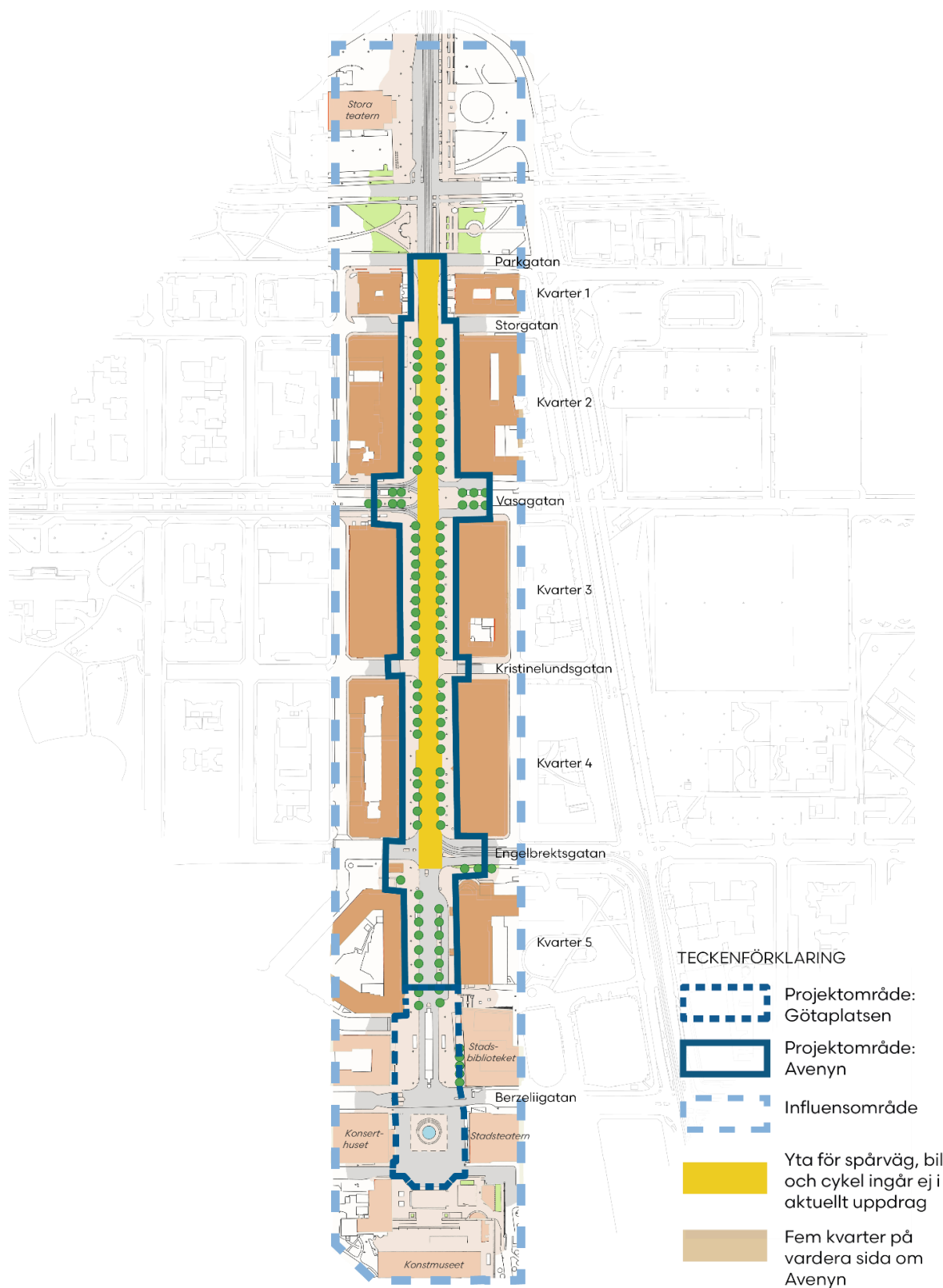
Inför arbetet med GFSn var ovanstående mer detaljerat för själva den fysiska gestaltningen i ett inriktningsdokument (referens) och i programmet för projekttävlingen (referens), d.v.s. att Avenyn och Götaplatsen ska ges ett gestaltningsmässigt uttryck som bekräftar platsens betydelse och återupprättar dess status och skönhet som utåtriktad grön paradgata och mötesplats.

#### GFSns mål:

- **Stärka Avenyn och Götaplatsen som göteborgarnas stolthet** – en paradgata som med internationell attraktionskraft är målpunkt för hela regionen och besökare från hela världen
- **Skapa väl gestaltade platser** som är attraktiva, inkluderande och trygga året om och dygnet runt.
- **Skapa trafikmiljöer med god trafiksäkerhet och tillgänglighet** där utgångspunkten bör vara att så långt det är möjligt skapa naturliga ledstråk till viktiga målpunkter som en del av gestaltningen.
- **Utveckla platserna som kulturbärare** där nya tillskott ska förhålla sig till platsens historiska karaktär. Kulturhistoriska värden ska stärkas och ny och befintlig konst ska lyftas fram.
- **Utveckla hållbara lösningar** där grönskan bidrar med fler ekosystemtjänster, förbättrad dagvattenhantering och hanterar ett förändrat klimat. Premiera användning av hållbara material och nyttjande av återbruk.
- **Skapa samband mellan de offentliga platserna och verksamheterna** i omgivande bottenvåningar så att de stärker varandra. De offentliga platserna ska vara tillgängliga för alla.
- **Säkra god genomförbarhet** med robusta lösningar som håller över tid och utformas med tanke på framkomlighet och långsiktig förvaltning.

## 1.2 Geografisk avgränsning

Uppdragsområdet för denna GFS utgörs av Kungssportsavenyn från Parkgatan, inklusive tillhörande korsningsplatser vid anslutande tvärgator, upp till och med Götaplatsen. Planerat genomförande omfattar inte ytor för cykel, bil och spårväg, se gulmarkerat i bilden nedan. Uppdragsområdet delas upp i gatan Avenyn respektive Götaplatsen, som har en nedre och en övre del. Delarna ska ses i ett sammanhang men har olika förutsättningar avseende genomförande och finansiering. Området anses ha ett influensområde, som markeras med ljusblå streckad linje i Figur 1.



Figur 1. Uppdragsområde

## 1.3 Angränsande projekt

### 1. Detaljplan för Göteborgs Universitet i Renströmsparken

Gällande detaljplan från 2020 möjliggör för en ny institutionsbyggnad vid Götaplatsen, som kommer vara en del av Konstnärliga fakulteten vid Göteborgs universitet – Nya Konst. Byggnaden kommer få sin huvudentré åt sydväst mot Fågelsången, vilket ställer krav på utveckling och anpassning av denna gata. Genomförande av detaljplanen påverkar trafikrörelser vid Götaplatsen och även till och från Avenyn.

### 2. Västlänken station Korsvägen med uppgång sydöst om Götaplatsen

Den framtida Västlänken station Korsvägen kommer ha sin västra uppgång sydöst om Götaplatsen, vid korsningen Johannebergsgatan/Olof Wijksgatan. Detta ger förutsättningar för en bättre koppling mellan Korsvägen och Götaplatsen. Denna uppgång innebär också att station Korsvägens upptagningsområde blir större där boende och verksamma vid Götaplatsen och Avenyn får förbättrad kollektivtrafikservice.

### 3. Lorensberg - Bostäder och verksamheter vid Lorensbergsparken

Vid Berzeliigatan, gatan som sträcker sig nordöst från Götaplatsen, är en ny detaljplan i startskedet. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra byggnation av nya bostäder, stärka de omgivande gatorna Södra Vägen och Berzeliigatan med nya funktioner i bottenvåningar, säkerställa trygga och tillgängliga stråk förbi och igenom kvarteret samt ersätta befintlig parkering i en ny anläggning. En utveckling av Berzeliigatan med både nya målpunkter och bostäder bedöms positivt för aktuellt projekt med upprustning av Avenyn och Götaplatsen, eftersom det ger förutsättningar för fler människor som befolkar platsen under olika tider på dygnet. Dessutom bedöms Berzeliigatan som den viktigaste kopplingen mellan Avenyn och Evenemangsområdet med arenorna, varför en utveckling längs den här gatan har stor betydelse för att stärka kopplingen. I samband med detta utvecklas och omformas Lorensbergsparken, som får en naturlig koppling till Avenyn.

### 4. Detaljplan för bostäder och kontor inom Lorensberg 53:3, 55:8 mfl inom stadsdelen Lorensberg

En nystartad detaljplan mellan Avenyn och Södra vägen har som syfte att pröva möjligheten för en utökning av bygggrätten med hänsyn till omgivande bebyggelse och kulturmiljö samt att se över användningsbestämmelserna i planen. Detaljplanen innebär ett tillskott av cirka 100 bostäder samt tillkommande ytor för verksamheter så som lokaler och kontor. Detaljplanen bedöms positivt för aktuellt projekt med upprustning av Avenyn och Götaplatsen, eftersom det ger förutsättningar för fler människor som befolkar platsen under olika tider på dygnet.

### 5. Ombyggnad/tillbyggnad av Konstmuseet

Det pågår en detaljplan som syftar till att möjliggöra för om- och tillbyggnad av Göteborgs konstmuseum samt utveckla och säkerställa platsens kulturhistoriska och arkitektoniska värden i alla skalor, från stadslandskapet till detaljerna. Tillbyggnaden ska uppföras söder om befintlig byggnad och utökar museets yta till nästan det dubbla. Samtidigt innebär ombyggnationen att fler ytor inom befintlig byggnad öppnas upp och byggs om för att kunna välkomna fler och med ökad tillgänglighet. Utvecklingen ger förutsättningar för att öka konstmuseets attraktivitet och det i sin tur kan generera fler besökare även till Avenyns restaurang- och butiksverksamheter.

### 6. Engelbrektsgatan; anslutning spårväg samt cykelbana

Engelbrektslänken är en ny spårvägsförbindelse i Engelbrektsgatan mellan Södra Vägen och Skånegatan. För att förbättra framkomligheten för cyklister planeras här en cykelväg nyligen byggts utmed Engelbrektsgatan. Engelbrektslänken har stor betydelse för att minska sårbarheten i

spårvagnsnätet i Göteborg. Engelbrektslänken stärker kopplingen mellan Avenyn och Skånegatan/Evenemangsstråket, eftersom spårvagnslinjerna då inte behöver åka via Korsvägen.

## 7. Spårväg i Allén / Parkgatan

En utredning om ny spårväg i Allén / Parkgatan pågår och ett nytt hållplatsläge i nära anslutning till Avenyn studeras. En ny hållplats vid Avenyn 1 och 2 har avvisats av projektet då det är för trångt. Ett läge på Parkgatan vid Charles Felix Lindbergs plats kan vara aktuellt. Fortsatt samverkan mellan projekten kommer att krävas.



Figur 2. Kartbild visar influensområde för projektet (blå streckad linje) och pågående projekt i omgivningen (gul streckad linje). Ortofoto: Lantmäteriet

## 2 Planeringsförutsättningar

### 2.1 Planförutsättningar

Aktuellt projekt omfattas av gällande detaljplaner enligt nedan. Gällande detaljplaner reglerar markanvändningen för gatan från fasad till fasad som allmän plats-gata med undantag av förträdgårdsmark vid Kungsporsavenyn 1 och Kungsporsavenyn 2 som regleras som kvartersmark. Övre delen vid Götaplatsen regleras idag som allmän plats-torg.

Det finns inga byggrätter för verandor, paviljonger eller kiosker i gällande planer.

Denna genomförandestudie utgår från det som gäller idag, det vill säga att det är allmän plats, vilket begränsar möjligheterna till användning och utformning. Ett förslag om ny detaljplan för att möjliggöra permanenta verandor och paviljonger på Avenyns trottoarer har lämnats till stadsbyggnadsförvaltningen. Prövningen av en detaljplan sker enligt Plan- och bygglagen (PBL) och det är stadsbyggnadsnämnden som fattar beslut i ett sådant ärende. Inga beslut finns i dagsläget.

### *Gällande detaljplan för Avenyn mellan Parkgatan och Storgatan*

- Förslag till ändring av stadsplan för del av stadsdelen Lorensberg i Göteborg, upprättad år 1934, rev år 1937. (1480K-II-2161)

### *Gällande detaljplan för Avenyn mellan Storgatan och Engelbrektsgatan*

- Förslag till ändring av stadsplanen för del av stadsdelen Lorensberg i Göteborg, upprättad år 1970. Planförslaget bestod bland annat av att överföra samtliga förgårdar längs Kungsporsavenyn inom planområdet till allmän plats gata. (1480K-II-3309)

### *Gällande detaljplan mellan Engelbrektsgatan och Berzeliigatan*

- Förslag till ändring av stadsplanen för del av stadsdelen Lorensberg i Göteborg, upprättad år 1936. (1480K-II-2217)
- Förslag till ändring av stadsplanen för del av Kvarteret Torpa m.m. i stadsdelen Lorensberg i Göteborg, upprättad år 1934. (1480K-II-2124)

### *Gällande detaljplan för Götaplatsen söder om Berzeliigatan*

- Förslag till jämkning i stadsplanen för del av stadsdelen Lorensberg i Göteborg, upprättad år 1931. (1480K-II-1477)

## **2.2 Fastighetsägande**

Göteborgs stad äger marken inom Götaplatsen och Avenyn, inklusive marken där restaurangerna har sina uteserveringar. Runt Götaplatsen äger och förvaltar Higab Stadsteatern, Konstmuseet och Konserthuset.

## **2.3 Stadsrumskaraktär**

### **Historisk del av Göteborgs identitet**

Husen längs Avenyn var från början i huvudsak exklusiva bostadshus men detta förändrades under senare delen av 1900-talet. Några hus byggdes om till kontor och i bottenvåningarna tillkom butiker och restauranger. Andra revs och ersattes med nya hus och liknande verksamheter. De tidigare privata förträdgårdarna togs bort 1972. När förträdgårdarna togs bort skapades femton meter breda öppna gångbanor utmed butiksfasaderna. Karaktären på stadsrummet ändrades drastiskt. Efter hand har de öppna ytorna möblerats med diverse sommarverandor, skyltar, belyningsstolpar och skyltskåp, men ett samlat grepp på gaturummets förändring har saknats. Avenyn uppfattas idag bedagad och sliten på ett sätt som inte stämmer med identiteten som paradgata. Under vinterhalvåret upplevs gatan som grå, öde och blåsig.

Avenyn och Götaplatsen har trots det en särskild roll i Göteborgs stadsbild. De är en viktig del i stadens identitet och utgör begrepp som göteborgare och många i omvärlden känner till. Platsen och stadsrummet karaktäriseras av flera delar, bland annat:

- Paradgatan
- Golvet som idag är en sliten markbeläggning som behöver utvecklas
- Gatans väggar som består av byggnader av olika ålder och karaktär
- Gående, vistelse, kollektivtrafik, trafik
- 24 - 7, dvs ett folkliv alla timmar på dygnet
- Shopping-, restaurang- och nöjesgata
- Viktiga kulturinstitutioner

### **Avenyn både stadsrum och paradgata**

Idag är de kvarter som formar Avenyn till viss del sektionerade i olika delar efter innehåll. Viktigt är att gatan innehåller olika typer av utbud för att bredda målgrupperna och möta de olika krav som ställs på gatan över årets alla dagar och dygnets timmar. Det som staden råder över är att skapa förutsättningar för stadslivet, men för att åstadkomma ett attraktivt och blomstrande stadsliv krävs en symbios mellan det kommersiella innehållet och de allmänna ytornas attraktivitet. Avenyn fungerar idag som nöjesgata och är beroende av att restaurangerna fortsatt lockar till sig besökare.

På dagens Aveny saknas attraktiva vistelseytor inom allmän plats som inte kostar besökaren pengar. Det är viktigt att det finns sådana platser som upplevs välkomnande och trygga.

Upprustningen av Kungsportsavenyn och Götaplatsen ska bidra till ett sammanhållet stadsrum med hög arkitektonisk kvalitet och helhetsverkan. Stadsrummet ska upplevas grönt och storslaget samtidigt som det ska vara en mötesplats för alla. Gestaltning och utformning av platsen ska bidra till en funktionell, attraktiv, inkluderande och tillgänglig stadsmiljö. Stadsrummets storskalighet ska synas och upplevas men samtidigt hantera både sommarens trängsel och vintern med färre besökare. Det innebär också att möblering inte i någon större utsträckning ska bryta siktlinjerna längs och tvärs gatan. Samtidigt ska Avenyn gestaltas för att uppfylla det som förväntas av en paradgata, attraktiv både till vardags och vid evenemang.

### **Gaturummets mindre byggnader**

Inom Avenyn finns idag olika fristående mindre byggnader, som till exempel servicebyggnader, kiosker, byggnader kopplade till restaurangernas verksamhet liksom byggnader för gatans teknik. Gestaltningen av fristående byggnader ska bidra till att de i utformning, storlek och placering anpassas till omgivande miljö. Fasad- och takmaterial, liksom utformning i övrigt är idag inte anpassade till gatan i övrigt och med ett formspråk som går in i stadsrummets helhet. I dagsläget saknas byggrätter för mindre byggnader i gaturummet.

### **Uteserveringar**

Uteserveringarna sommartid utgör en förutsättning för god besöksfrekvens, men då verandorna är temporära innebär det att momenten med upp- och nedtagning medför stora kostnader för verksamheterna vilket ger variationer i attraktivitet, i kvalitet och i utformningen. När de inglasade serveringarna tas ned efter säsongen upplevs gatan ödslig och oattraktiv.

Utformning och gestaltning av uteserveringar och andra verksamheter inom projektområdet ska harmoniera med stadsrummets övergripande karaktär och bidra till en helhet. Gestaltningen ska också bidra till upplevelsen av stadsrummet, men ändå inte hindra funktionen av stråken och framkomligheten. Verksamheterna kan tillåtas ha en viss säridentitet, men måste samtidigt fungera väl i paradgatans helhet. Verksamheter som serveringar eller försäljning av blommor även under vinterhalvåret kan vara ett attraktivt och välgörande inslag, inte minst för att öka attraktiviteten under de mörkare månaderna.

### **Götaplatsen**

De monumentala byggnader som omger Götaplatsen håller samman stadsrummet och skapar tillsammans med Poseidonskulpturen en plats som ofta får symbolisera hela staden. Platsen är idag delad av Viktor Rydbergsgatan och Berzeliigatan i en övre respektive nedre del. Upprustningen ska verka för att återskapa en upplevelse av en sammanhållen plats. Samtidigt måste trafiksituationen med relativt mycket biltrafik, svängande bussar och korsande fotgängare och cyklister hanteras på ett trafiksäkert sätt. Götaplatsen ska också bidra till en helhet med Avenyn även om den har andra förutsättningar än Avenyn i övrigt.

Tillsammans utgör Götaplatsen och konstmuseet ett byggnadsminne vilket ställer särskilda krav på möjligheten till omdaning.

Rumsligheten definieras av topografin och av dess omgivande byggnadsvolymer som förutom Konstmuseet utgörs av Konsthallen, Konserthuset och Stadsteatern. Byggnadsminnets skyddsföreskrifter består av sju punkter varav den sjunde rör Götaplatsen.

*”Tillhörande skyddsområde (Götaplatsen) ska hållas i sådant skick att byggnadsminnets utseende och karaktär inte förvanskas. Poseidon med kar och podium ska bevaras liksom omgivande markbeläggning med Fjäråsgnejs. Ingrepp får inte göras i trappor och murar. Ursprunglig armatur i form av praktmaster ska bevaras. Ursprungliga pollare och smidesdetaljer ska bevaras. Markbeläggningsen med klinkers runt stadsteatern ska bevaras.”*

### **2.3.1 Markbeläggning och möblering**

Idag är stenläggningarna inom projektområdet slitna och gatans möblering, skyltning och utrustning känns oorganiserad och bidrar till ett splittrat intryck. Allmänna vistelseytor och mötesplatser har stora brister och många sittbänkar upplevs både otrivsamma och felvända.

Den historiska promenadytan låg mellan trädraden och förträdgårdarna och finns kvar idag. Den har en bredd på ca 2,5 meter vilket är för smalt för dagens användning. De gamla klassiska göteborgshallarna har en fin patina men klarar inte dagens tillgänglighetskrav. Mellan den historiska promenadytan och fasaderna ligger idag kvadratiska betongplattor. Dessa lades 1972 då förträdgårdarna revs. Beläggningsen som helhet är sliten och skadad och ger ett påvert intryck och ökar dessutom risken att snubbla med sina trasiga plattor. Det ligger markvärme under trottoarerna vilket är positivt för att hålla ytorna fria från snö och slask. Anläggningen är dock cirka 50 år gammal och uttjänt i stora delar och behöver ersättas.

Utseende och kvalitet för både markbeläggning, trappor, ramper och möblemang ska stämma överens med stadsrummets karaktär och identitet som paradgata. Det är viktigt att val av material och design ska vara tåliga för förväntade påfrestningar, vara underhållsvänliga och bidra till en tillgänglig stadsmiljö. Möblemang ska bidra till en helhet och generellt hålla en tidlös och stilren design, men kan också kombineras med spännande och lekfulla inslag.

### **2.3.2 Grönstruktur och träd**

Från början hade Avenyn grönskande förträdgårdar. Dessa ersattes 1972 av hårdgjorda ytor som tillät att byggnadernas bottenvåningar kunde öppnas mot gatan med nya funktioner. De befintliga lindarna som utgör trädallén i Avenyn är bohuslindor som planterades sent 1990-tal. Majoriteten av träden längs Avenyn har bedömts ha låg vitalitet. De mest troliga orsakerna till trädens dåliga utveckling är att träden har haft begränsade förutsättningar till rotutbredning både vertikalt och horisontellt. Dessutom planterades lindarna i den första typen av skelettjord som anlades i Sverige. Denna typ av skelettjord baserades på att 2/3 sten blandades med 1/3 lerhaltig jord blandades och sedan placerades i växtbädden som komprimeras för att klara bärighet till hårdgjordbeläggning. Erfarenheterna har visat sig att uppbyggnaden av denna typ av skelettjord inte ger tillräckligt tillfredställande förutsättningar till god rotutveckling. Det föreligger också risk att sättningar uppstår i slitlagret till den hårdgjorda beläggningsen. Konsekvenserna av detta förfarande är att etableringen och fortsatt tillväxt hos träd som planteras i denna typ av skelettjord därmed blir osäker. På grund av att skelettjorden får en liten porvolym blir också permeabiliteten låg hos en sådan jord vilket gör att infiltrationen av vatten ned i marken blir trög. Vid långvarig eller kraftig nederbörd finns risken att marken därmed blir vattenmättad vilket kan orsaka syrebrist i marken.



Utmed Avenyn finns ett parti av träd som har utvecklats bra med god vitalitet. Dessa lindar står närmast upp mot Götaplatsen. Anledningen kan ha att göra med att dessa träd står högre upp i terrängen, där underliggande terrass består av en jord med grövre markpartikel-fraktioner. Dessa förutsättningar bidrar till goda dräneringsegenskaper samt att trädrötterna har större möjligheter att utbreda sig djupare ned i marken.

Upprustningen av Avenyn ska bidra till ett mer grönskande stadsrum och ett förbättrat mikroklimat. Träd och annan vegetation ska bidra med ekosystemtjänster och öka platsens attraktivitet.

### 2.3.3 Belysning

Belysningen inom projektområdet bidrar idag inte till en sammanhållen utformning och gestaltning av gaturummet. Belysningen bör i fortsatt arbete ses i en helhet, där både gatubelysning liksom fastigheternas entré- och fasadbelysning samverkar.

#### Befintlig situation Avenyn

Avenyn är väl belyst idag men anläggningen behöver förnyas. Dagens belysning längs Avenyn består av armaturer på linor från fasad till fasad ovan spår område och en femarmad lyktstolpe med glober i gångbanan som skymmer en del av utblickarna längs gatan. Elskåp med säkring sitter högt på omgivande fasader och är svåråtkomliga för driften. Dessa måste tas bort och i stället stå nära marken. Kontaktledning för spårvagn är spända delvis via kontaktledningsstolpar och mellan fasader. Tre stolpar används för matningen av kontaktledningarna idag.

#### Befintlig situation Götaplatsen

Fyra ursprungliga praktmaster med stolpar av brons står på Götaplatsens övre del. På Götaplatsens nedre del står sex nyare praktmaster. Samtliga master är bestyckade med 3 armaturer.



Figur 3.Tv: Praktmast Övre Götaplatsen. Th: Praktmast Nedre Götaplatsen



Belysning av den övre delen av Götaplatsen består av ett sparsmakat ljus från master, byggnader, skärmtak, muren upp mot Konstmuseet, ljussättning av Poseidonstatyn i mitten och ett integrerat ljus i dammen runt Poseidon. Denna ljussättning är prisbelönad och lågmäld, men kan ha brister ur trygghets och tillgänglighetssynpunkt. De nyare praktmasterna på nedre delen med trafik och hållplats har ett betydligt högre ljusflöde. Där finns även ett integrerat ljus i marken, i fontänen och runt den nedre delen av praktmasterna samt i vattenspelet.

### 2.3.4 Konst

Konst är en given del av Avenyn och Götaplatsen och bidrar bland annat till platsens identitet och med konstnärliga kvaliteter och värden till stadsrummet. Befintliga permanenta konstverk inom projektområdet ska stå kvar där de är placerade i dag.

Befintliga konstverk kan i vissa delar behöva bättre förutsättningar för att komma till sin rätt. Det kan handla om ljussättning och även sittmöjligheter för betraktaren. Idag finns följande konstverk inom projektområdet:

- Non-Violence av Cal Fredrik Reuterswärd (Avenyn)
- Karin Boye av Peter Linde (Avenyn)
- Poseidon med brunnskar av Carl Milles (Götaplatsen)

Ovanstående är de fristående konstverken, därtill finns det byggnadsintegrerade verk som också påverkar upplevelsen av det offentliga rummet

- Atlant och Karyatid av Ivar Johnsson (Stadsteatern)
- Muralmålning av Tony Sjöman (Elite Park Avenue hotel)
- Går du ofta hit, eller? av Yvonne T. Larsson (Stadsbiblioteket)

Genomförande och upphandling av ny konst till Avenyn och Götaplatsen löper i en process parallellt med stadsutvecklingsprojektet och är samtidigt nära sammanflätad med detsamma. Den nya konsten finansieras genom enprocentregeln och hanteras enligt kulturnämndens process för konstgestaltningprojekt.

Ny konst till Avenyn och Götaplatsen har formulerats som två separata uppdrag för konstnärer;

- ett uppdrag gällande fysisk konstgestaltning som kan integreras med arkitekturgestaltningen av Avenyn, med syftet att genom nära samverkan med övriga gestaltande kompetenser tillföra ytterligare estetiska och konstnärliga värden till de rumsliga aspekterna, arkitekturen och platsen som helhet
- ett konstnärligt undersökande uppdrag kopplat till Götaplatsen med syftet att skapa ytterligare kontaktytor och lager av förståelse av platsen och det som finns och funnits där

Utgångspunkten för formulerandet av båda uppdragen har varit konstens möjlighet att skapa förutsättningar för att aktivera historiska, arkitektoniska, samhällsliga, politiska och estetiska sammanhang och nya förståelserum.

## 2.4 Riksintresse för kulturmiljövården

Hela projektområdet ingår i riksintresseområde Göteborgs innerstad O 2:1–5 och innehåller några formellt skyddade kulturhistoriskt intressanta enskilda byggnader. Den omgivande bebyggelsen ingår också i det kommunala kulturmiljöprogrammet. Bebyggelse och miljöer inom utpekade bevarandeområden och/eller riksintresseområde är att betrakta som särskilt kulturhistorisk värdefull och ska inte förvanskas.

I beskrivningstexten motiveras projektområdets del av riksintresset särskilt av Göteborgs "stadsbyggande under 1800- och 1900-talen", vilket Kungsportsavenyn och Götaplatsen är mycket goda exempel på.

Bland de fysiska uttryck för riksintresset som ryms i beskrivningstexten (se citat nedan) är flera av relevans för Avenyn och Götaplatsen.

- "Det sena 1800-talets storstadsomdaning och -utbyggnad med anläggningar, områden och bebyggelse som visar på ny samfärdsel teknik, spridningen av olika verksamheter och skilda sociala grupperns levnadsförhållanden."
- "De stora utvidgningsområdena med planmönster, tät stenstadsbebyggelse, gator av olika bredd och karaktär, bestämda hushöjder, parker och trädplanteringar."
- "Det mondäna Vasastaden - Lorensberg - Heden, med breda, trädplanterade huvudgator som Kungsportsavenyn och Vasagatan, de palatslika "parkkvarteren" och den storstadsmässiga, slutna kvartersbebyggelsen med institutioner insprängda bland hyreshusen."
- "1900-talets stadsbyggande och fortsatta utvidgning av staden, med de inledande decenniernas terränganpassade, oregelbundna planmönster, men även fullföljande av rutnätsstaden."
- "Götaplatsen med omgivande kulturinstitutioner."
- "Gatukaraktern med gatsten och gånghällar i bohusgranit samt de rikliga inslagen av grönska i stadsbilden."

## 2.5 Trafiksystem och trafikdata

Avenyn utgör ett eget viktigt stråk som flanörgata. Samtidigt ingår gatan i flera viktiga stråk i staden som är väsentliga att bibehålla och stärka.



Figur 4. Kopplingar för cykeltrafik runt Avenyn

Avenyn utgör även ett viktigt stråk för kollektivtrafiken med både buss och spårvagn. I området finns viktiga hållplatser för spårvagn och buss; hållplats Valand som trafikeras av spårvagnslinje 3, 4, 5, 7, 10, X samt busslinjer 60 och 753, samt hållplats Götaplatsen som trafikeras av busslinje 60. Götaplatsens hållplats trafikeras också av Hop-on hop-off buss. Den nya stationsuppgången för Korsvägen är en framtida målpunkt och ligger strax utanför utredningsområdet

Fordonstrafiken längs gatan är begränsad och har låga flöden. Större flöden finns på de två korsande gatorna Engelbrektsgatan och Viktor Rydbergsgatan/Berzeliigatan. Det pågår angränsande projekt som kan komma att påverka hållplatsernas läge samt trafikföringen på olika sätt, både för bil- och kollektivtrafik. Här förutsätts dock att dagens trafiksystem bibehålls.

### Gång och cykel

Med tanke på de höga gångflödena längs Avenyn bör minst fyra personer kunna gå i bredd. För att det ska vara möjligt krävs ett mått på mellan 4–6 meter. Detta motsvarar det fria gångutrymmet som ska vara fritt från hinder som till exempel papperskorgar, belysningsstolpar, blomlådor och skyltar. Gångbanan görs genomgående med undantag för korsningarna med Vasagatan, Engelbrektsgatan och Viktor Rydbergsgatan/Berzeliigatan.

För upplevelsen av gatan är det viktigt att gångzonen utformas med en rak linjeföring med bibehållen linje utefter möbleringszonen. Även för cykel behöver det finnas stråk med god framkomlighet, fria från hinder, längs hela Avenyn. Med tanke på den relativt låga andelen motorfordon och den låga hastigheten kan cykling även fortsättningsvis ske i blandtrafik men förbi hållplats behövs cykelbanor för att garantera cyklisters framkomlighet och säkerhet.

Antal cykelparkeringsplatser ska minst bibehållas men helst utökas. Stor omsorg behöver läggas på placering och gestaltning av dessa. Även ytor för mikromobilitet som elsparkcyklar behöver beaktas i fortsatt arbete. Samlade cykelparkeringsytor på några av sidogatorna kan avlasta Avenyn liksom cykelparkering på kvartersmark.

Göteborgs stads övergripande mål för cykling är en avsevärd ökning av cyklande och därmed antal cykelresor i staden. Cykling i Göteborg ska vara snabbt, enkelt och säkert. Cykelinfrastrukturen ska vara väl utformad, säker och sammanhängande. Cykelnätet delas in i tre olika klasser; pendlingscykelnät, övergripande cykelnät och lokalt cykelnät. Kraven på framkomlighet och utformning ser olika ut för de olika cykelnäten.

Stråket längs Berzeliigatan/Viktor Rydbergsgatan ingår i pendlingscykelnätet.

Kungsportsavenyn och Götaplatsen med koppling till Fågelsången ingår i det övergripande cykelvägnätet tillsammans med det korsande stråket längs Engelbrektsgatan och Vasagatan.

Principen för cykeltrafiken i utredningsområdet består.



Figur 5. Gångbanan. Se Bilaga 012 Tvärsnitt L-31-2-02 för mått.

## **Angöring**

Angöringsplatser finns på några ställen utmed Avenyn men saknas på sträckan mellan Vasagatan och Kristinelundsgatan där angöring delvis sker på gångbanan. För lastning- och lossning ska nuvarande angöringsplatser behållas.

Räddningstjänstens behov av att ta sig fram och ställa upp fordon invid en fastighet är inte helt tillgodosett idag.

En mer fullständig sammanställning av trafikdata, trafikala förutsättningarna och de olika trafikanternas behov finns i "Förstudie Avenyn, 2022"

## **2.6 Trygghet**

En förutsättning i projektet är att Avenyn ska upplevas som en trygg plats för alla. Polisen måste få möjlighet att kontrollera det nattliv som nattklubbar och andra festlokaler för med sig. Det finns många människor som idag inte ser Avenyn och Götaplatsen som tillåtande och inkluderande. Barn är en målgrupp som saknas idag och barnperspektivet är angeläget att ha med i projektet. Avenyn ska välkomna barn och familjer, där man på ett attraktivt och tryggt sätt ska kunna vistas och umgås över generationsgränserna.

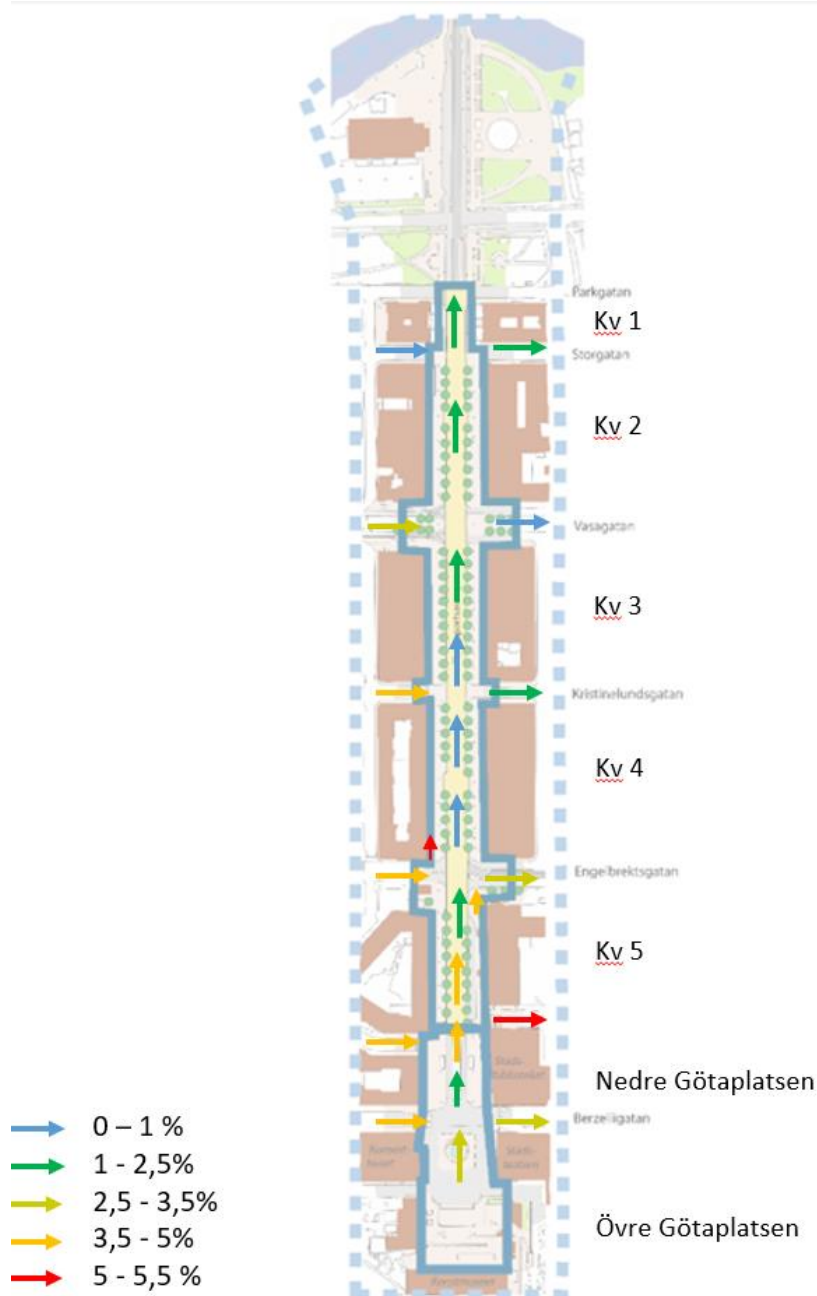
Det är viktigt att Avenyn innehåller olika typer av utbud för att bredda målgrupperna och möta de olika krav som ställs på gatan över årets alla dagar och dygnets timmar och på så vis blir befolkad. Trafiksäkerheten med få fordon som håller låga hastigheter är en annan viktig förutsättning.

## **2.7 Tillgänglighet**

### **2.7.1 Lutningar och nivåskillnader**

Kungsportsavenyn och Götaplatsen är viktiga målpunkter i sig. Längs gatan finns publika målpunkter som museum, teatrar, bibliotek, konstskolor, parker och torg. Butiker och restauranger i området är andra målpunkter som lockar besökare till området. Tillgängligheten längs Kungsportsavenyn och Götaplatsen är därför viktig inom hela området.

Körbanor och befintliga kvarter kommer inte byggas om i detta uppdrag varför dagens längslutningar i området kommer bestå. Teknisk handbok anger gränsvärdet 1,5 % för gångytors lutning. Det finns flera platser inom utredningsområdet där detta inte uppfylls och där lutningarna kommer bestå, se Figur 6.



Figur 6. Gatornas generella längslutningar

De områden som framför allt lutar mer än önskvärt är i vid Götaplatsen i anslutning till Sophus Petersens Backe och marken intill fasaden på Avenyns västra sida i korsningen Engelbrektsgratan-Kungsporsavenyn. I Figur 6 ovan är dessa platser markerade med en röd pil. Även områden med svaga lutningar kan medföra problem. Dock inte för tillgängligheten utan för vattenavrinning (blå pilar i Figur 6 ovan).

### 2.7.2 Jämnhet beläggning och halkrisk

Beläggningen är ojämn på många ställen med ett stort inslag av smågatsten med grov yta som är besvärlig för personer med rörelsehinder. Ojämn beläggning svarar för en stor andel av olyckorna i trafiken och leder ofta till långt lidande för drabbade personer. Markvärme finns idag och, ska även finnas framgent, för att minska halkrisken som is- och snö skapar.

### 2.7.3 Entréers tillgänglighet

Ett stort antal av entréerna mot Kungssportsavenyn uppfyller inte krav på tillgänglighet. Det kan finnas steg eller nivåskillnader och lutningar som är svåra att klara med rullstol eller rollator. En del av entréerna är tillgänglighetsanpassade genom ramper som ligger på den allmänna gångbanan. I arbetet med denna GFS har en inventering av områdets entréer gjorts. (*Inventering av entréer – Avenyn 2024*)

### 2.7.4 Tillgänglighet för synskadade

Det saknas kontinuerliga ledstråk i området. Övergångsställen och passager av körbanor har sänkt kantsten för personer med rörelsehinder men brister på många ställen i utformningen för synskadade. Passager över spår (utom på Vasagatan) har gula plattor och pollare som varsellinje. Även möblering och ojämnheter i beläggning innebär svårigheter för synskadade.

Hållplatsernas utformning för tillgänglighet varierar. Spårvagnshållplatsen längs Kungssportsavenyn har vita plattor i framkant som kontrastmarkering. Mot Vasagatan är det i stället taktila plattor i linje med väderskydd som ledstråk. Vid hållplats Götaplatsen är det också taktila plattor som ledstråk till övergångsstället söder om hållplatsen och till entrén till biblioteket.

### 2.7.5 Barriärer

Avenyn har låga trafikflöden och det är enkelt för gående att få en tidslucka mellan fordonen. Söder om Engelbrektsgatan är det både två kollektivtrafikfält och två gemensamma körfält för bil och cykel som ska korsas. Det finns inga refuger mellan de olika körfälten att stanna till på för gående som korsar gatan. Det kan därför, trots låga trafikflöden, vara svårt och otryggt att korsa gatan för personer med funktionsnedsättning men också för barn och äldre. Dessa hänvisas då till de ordnade passager som finns på ett fåtal platser längs sträckan. Passagen över Avenyn vid Vasagatan är en särskild komplex oreglerad korsningspunkt där även svängande spårvagnstrafik tillkommer.

Större flöden av biltrafik finns på de korsande gatorna; Parkgatan, Engelbrektsgatan och Berzeliigatan/Viktor Rydbergsgatan. Passagerna för gående över Parkgatan och Engelbrektsgatan är signalreglerade och för Berzeliigatan/Viktor Rydbergsgatan är det oreglerade övergångsställen med mittrefug.

### 2.7.6 Parkering och angöring

Möjligheterna för angöring till fastigheterna är begränsade längs Avenyn och Götaplatsen. Längs kvarter 2 - 4 finns en lastplats per kvarter och sida av gatan. De flesta verksamheter längs Avenyn har sin varuförsörjning från Teatergatan respektive Lorensbergsgatan eller intilliggande tvärgata. Några nyttjar lastplatserna längs Avenyn. Ett fåtal verksamheter uppger att de kör och angör på Avenyns gångbanor, t ex värdetransporter, utställningsbilar till showrooms. Sophämtning och tömning av fettavskiljare sker från Teatergatan, Lorensbergsgatan och Avenyns tvärgator. Elite Park Avenue och restaurangerna i samma kvarter har gemensamt varuintag från Engelbrektsgatan.

Parkering och angöring för rörelsehindrade finns i första hand på de korsande gatorna.

I hållplatskvarteren mot Avenyn och Vasagatan finns ingen möjlighet att angöra på gatan. Den angöring som inte kan lösas från bakgator sker därför på gångbanorna.

Ett fåtal platser för kortare parkering (30 minuter) finns på Storgatan, Vasagatan öster om Avenyn, Kristinelundsgatan, Engelbrektsgatan väster om Avenyn, Berzeliigatan öster om Avenyn.

På Geijersgatan, Viktor Rydbergsgatan och Stenhammarsgatan finns några parkeringsplatser för längre besök och boendeparkering. Övrigt parkeringsbehov löses på fastighetsmark i området. Platser för parkering av motorcykel finns på några ställen längs Avenyn i gångbanans möbleringszon.

### 2.7.7 Räddningstjänst

Avenyns gångbanor ska fungera för uppställning av räddningsfordon. Gångbanorna behöver därför kunna trafikeras av olika typer av räddningsfordon, exempelvis stegbil vid brand. I korsningarna behöver därför fordon kunna köra in på gångbanorna och det begränsar hur pollare och stolpar kan placeras.

Övre delen av Götaplatsen dimensioneras för brandfordon i relationerna Gösta Rahms gata - Övre delen av Götaplatsen samt Stenhammarsgatan – Övre delen av Götaplatsen.

## 2.8 Trafiksäkerhet

Oskyddade trafikanter har varit inblandade i en stor majoritet av de olyckor som skett längs Avenyn. Över hälften av alla olyckor utgjordes av singelolyckor med fotgängare. Att skapa jämna och halkfria ytor är därför en viktig förutsättning för att undvika olyckor.

Konfliktpunkter mellan olika trafikanter finns framför allt i korsningarna med Vasagatan, Engelbrektsgatan och Viktor Rydbergsgatan/Berzeliigatan. För vidare beskrivning av dessa samt olycksstatistik, se "Förstudie Avenyn 2022".

Teknisk handbok anger krav på sikt i trafikmiljön. I bilaga på Ritning T31-1-02 visas sikttrianglar inom vars yta skymmande föremål inte får placeras. Höjden på planteringar inom dessa ytor får inte överstiga 60 cm över gångbanans nivå.

## 3 Tekniska planeringsförutsättningar

### 3.1 Ledningar

#### 3.1.1 Markvärmeanläggning

Gångbanorna på båda sidor om Avenyn är försedda med vattenburna värmeslingor för att hålla gångbanor snö- och isfria. Värmeanläggningen är ansluten till distributionsledningar för fjärrvärme. Markvärmeanläggningen ägs och driftas av Stadsmiljöförvaltningen. Anläggningen är relativt ålderstigen, ca 50 år, och uttjänt i stora delar även om den fortfarande fungerar. Möjlighet finns att i delar renovera/byta ut värmeslingorna där det är absolut nödvändigt men när ytskikten utmed gatan byts ut bör man byta ut anläggningen.

#### 3.1.2 Vatten- och avloppsledningar

Ledningar för dag- och spillvatten samt allmänna vattenledningar är belägna längs med Avenyn. En större kombinerad ledning för dag- och spillvatten är placerad i det södergående körfältet och leder avloppsvatten uppifrån Götaplatsen ned till Parkgatan och vidare mot nordväst. Den kombinerade ledningen är den djupast liggande ledningen. Täckning över ledningen är ungefär 2 meter. Byte av ledning kommer att kräva schakter på mellan 3 – 3,5 meter. Att flytta eller schakta fram denna bedöms som kostsamt.

#### 3.1.3 Ledningar för el och opto

Markförlagda ledningar för el är beläget i gångytorna på båda sidor om Avenyn. Ledningsägare är Göteborgs Energi. Normalt förlägningsdjup är ca 0,6 meter under markytan.

Tele-/Optoledningar tillhörande Skanova finns på båda sidor om gatan. Förlägningsdjup är, liksom för elledningar, ca 0,6 m under befintlig mark. Även på övre delen av Götaplatsen går ett stråk med större ledningar som är belägna i kulvert.

### 3.1.4 Fjärrvärmeledningar

Ledningar för fjärrvärme är beläget i korsande gator. Förutom distribution av fjärrvärme till omgivande fastigheter är även ovan nämnda markvärmeanläggning ansluten till fjärrvärmeledningarna. Ledningarna är normalt förlagda med ca 0,8 meters täckning. Fjärrvärmeledningarna tillhör Göteborg Energi. Huvudstråken för fjärrvärme är belägna i Berzeliigatan samt Engelbrektskatan, som korsar Kungssportsavenyn. Ledningarna är belägna i betongkylvertar som är kostsamma att flytta på.

## 3.2 Geoteknik och markförhållanden

Jordlagerföljden inom området utgörs huvudsakligen av fyllningsjord följt av postglacial lera, som vilar på friktionsjord ovan berg. Jordmäktigheten varierar mellan cirka 5 - 10 m kring Götaplatsen i söder och cirka 25 - 40 m vid Parkgatan i norr, med ökande jorddjup generellt från sydväst mot nordost. Söder om Vasagatan, på den västra sidan av Avenyn, minskar jorddjupet lokalt till cirka 1 - 5 m, enligt utförd inventering.

Fyllningsjordens mäktighet är generellt inom kvarteren kring Avenyn cirka 0,5 och 2 m tjock. Ytliga jordprover inom området visar på en fyllningsjord som utgörs av ett lager av mullhaltig sand följt av sandig och siltig torrskorpelera.

Lerlagrets övre del består av torrskorpelera, cirka 1 - 2 m. Den vattenmättade lerans mäktighet uppgår till mellan 0 och 25 m eller mer och lerans skjuvhållfasthet uppskattas till mellan 10 och 40 kPa, ökande mot djupet.

Lerprofilen bedöms tidigare ha varit belastad med ca 20 kPa mer än dagens förhållanden, vilket motsvarar en normal- till svagt överkonsoliderad lera. Grundvattenytan i undre och övre magasin ligger i medeltal cirka 2,5 m under markytan (Vattenigoteborg.se).

Områdets sättningbenägenhet följer jordlagrens ökande mäktighet. Vid Götaplatsen i söder, där jorddjupet uppgår till cirka 5 - 10 m, uppskattas jordlagren sätta sig med cirka 1 mm/år, medan det närmast Parkgatan i norr förekommer sättningshastigheter upp till 5 mm/år (Sättningskartan.se). Befintliga byggnader har, främst i den norra och centrala delen av Avenyn, grundlagts med pålar av trä eller betong. Inom flertalet av de fastigheter som grundlagts med träpålar har grundförstärkning utförts. I kvarteren närmast Götaplatsen vilar befintliga byggnader huvudsakligen på plintar eller grundmurar på berg. Längs med större delen av gatan förekommer tecken på sättningsskador på äldre fasader, vilket indikerar att sättningar pågår, troligtvis till följd av tidigare uppfyllnader och nutida grundvattenförändringar.

## 3.3 Miljö

### 3.3.1 Dagvatten

Dagvatten i området hanteras med konventionellt system där vatten samlas in via rännstensbrunnar som i huvudsak är belägna i kanten av körbanorna intill kantstenen. Samtliga rännstensbrunnar antas ha sandfång. Från brunnarna leds dagvatten till kombinerade avloppsledningar som leder vattnet vidare till avloppsreningsverk innan utsläpp till recipient.

I och med att dagvattnet leds till kombinerade ledningar, finns risk att avloppsvatten översvämmar exempelvis källare i samband med kraftiga regn. Sådan problematik förekommer längs Avenyn, enligt uppgifter från fastighetsägare. Överbelastning av systemet kan också leda till att orenat avloppsvatten leds till vattendrag och påverkar miljön negativt där. Göteborgs stads tekniska handbok anger att "kombinerade system ska bytas till duplikatsystem om inte Kretslopp och Vatten



önskar något annat” (TH 12EA Dagvatten, Göteborgs stad, 2022). Kretslopp och Vatten har angett att det är önskvärt med anläggande av nya dagvattenledningar för att möjliggöra framtida separering.

Miljöförvaltningen i Göteborgs stad ställer krav på rening av dagvatten enligt dokumentet ”Reningskrav för dagvatten” version 2.0 daterad 2021-03-11. Tabell 1 visar en översiktlig vägledning för behov av dagvattenrening. Området bedöms falla under kategorin ”Medelbelastad yta”, som inkluderar bland annat centrumområden och vägar med ÅDT 2000 - 8000. Eftersom avledningen sker till kombinerat system, bedöms recipienten som mindre känslig. Resultaterande reningsbehov under befintliga förhållanden blir således ”Enklare rening”, som syftar till avskiljning av partiklar genom exempelvis översilning genom växtlighet eller fördröjning. Oavsett om dagvatten fortsättningsvis leds till kombinerat system eller om separation är möjlig (vid separation leds dagvatten till en annan recipient), så bör åtminstone enklare rening och fördröjning av dagvatten ordnas i området. Eftersom ingen dagvattenrening sker i dagsläget, betraktas all tillkommande rening som positiv gentemot befintliga förhållanden. Reningsanläggningar för dagvatten behöver anmälas till miljöförvaltningen.

Tabell 1. Matris för dagvattenrening, från Reningskrav för dagvatten, version 2.0. För mycket känsliga recipienter gäller riktvärden, för känsliga och mindre känsliga recipienter gäller målvärden för de ämnen som finns och riktvärden för resterande ämnen. Blå celler markerar de fall som behöver anmälas till miljöförvaltningen.

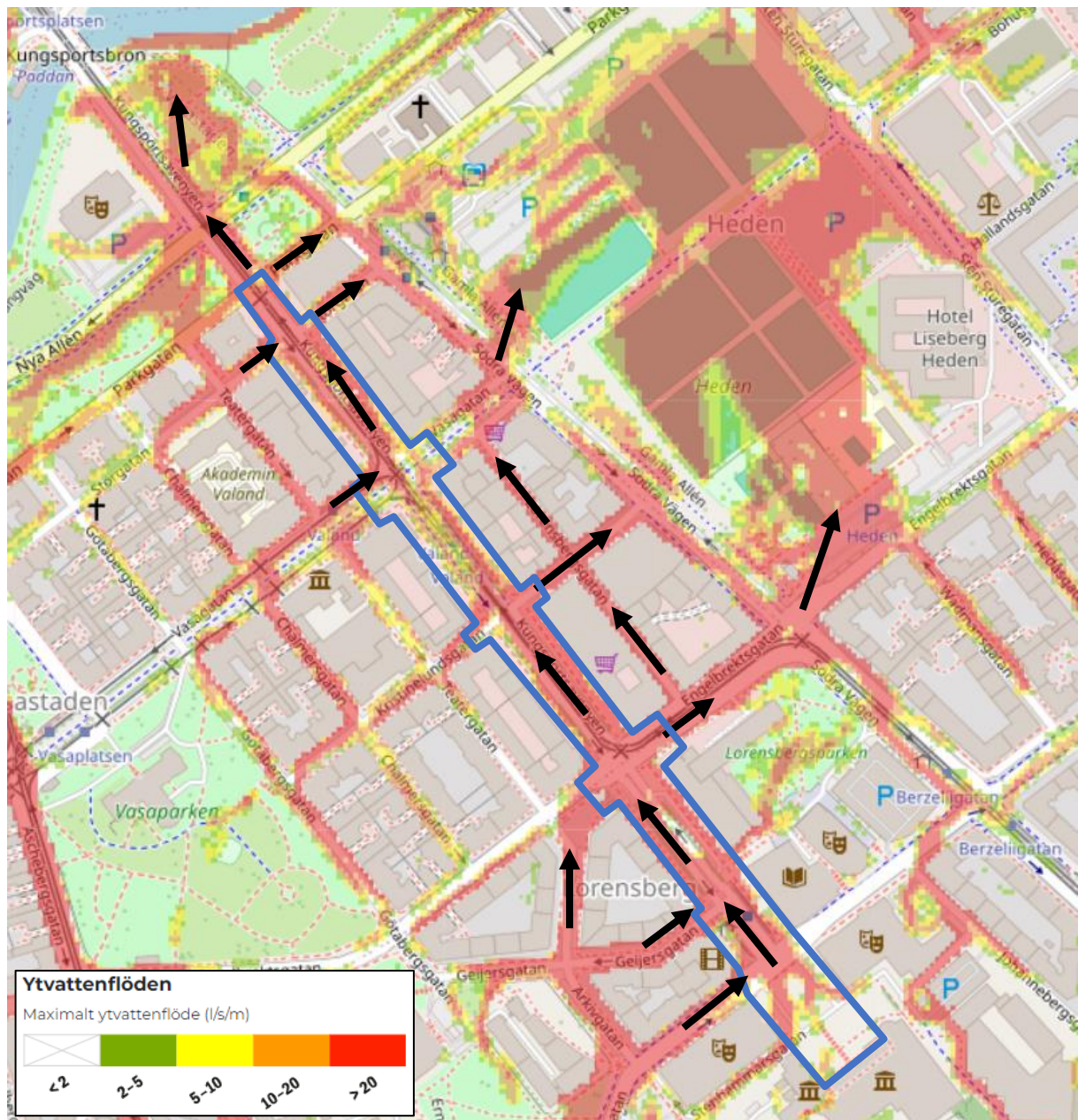
Recipient	Hårt belastad yta	Medelbelastad yta	Mindre belastad yta
Mycket känslig	Omfattande rening	Rening	Enklare rening*
Känslig	Rening	Enklare rening	Fördröjning
Mindre känslig	Rening	Enklare rening	Fördröjning

\*Villor, park och andra grönytor undantas anmälningsplikten.

### 3.3.2 Skyfall

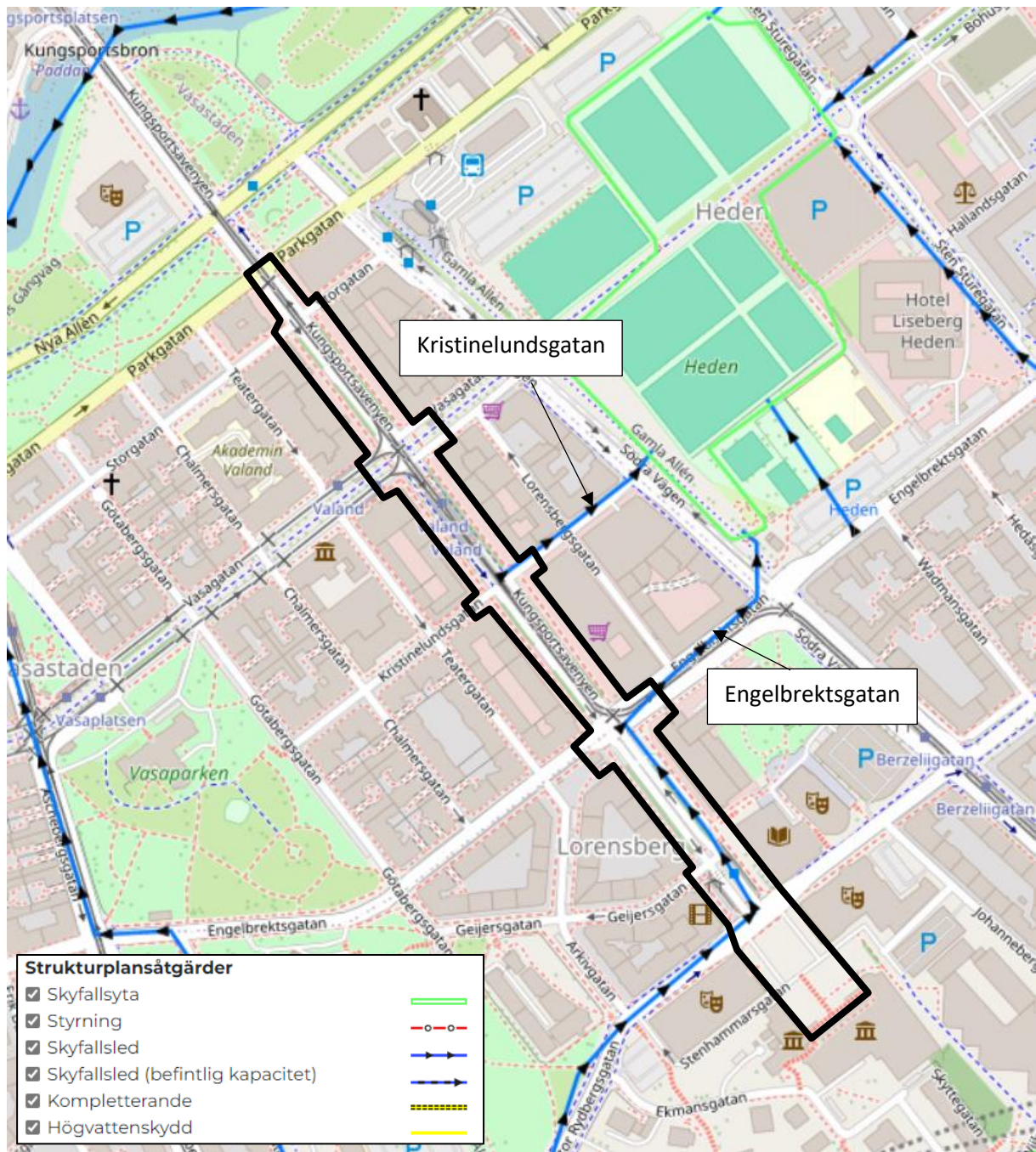
Göteborgs stads skyfallsanalys, som baseras på ett fiktivt klimatanpassat 100-årsregn, indikerar relativt begränsade vattendjup i området vid skyfall (Göteborgs Stad, 2020). Vattendjup över 0,2 m, som enligt TTÖP (Göteborgs stad, 2019) kan medföra framkomlighetsproblem, förekommer endast punktvis i utredningsområdet. Därför bedöms inte finnas några betydande framkomlighetsproblem på Avenyn till följd av vattendjup vid skyfall. Betydande vattenflöden kan dock komma att belasta området söderifrån (Figur 7). De största vattenflödena söderifrån bedöms fördelas via Viktor Rydbergsgatan, Geijersgatan och Arkivgatan.

På sträckan från Götaplatsen till korsningen med Engelbrektsgatan rinner vatten till stor del norrut längs Avenyn. Här är enda sträckan där Avenyn är utpekad som framtida skyfallsled i Göteborgs stads strukturplan (Figur 8). En stor del av flödet på gatan avviker via Engelbrektsgatan och Kristinelundsgatan, som båda är utpekade som framtida skyfallsleder. Skyfallsvatten som rinner norrut via Avenyns tvärgator söder om Vasagatan bedöms till stor del hamna inom Heden. På sträckan mellan Vasagatan och Parkgatan förväntas vatten komma söderifrån från Vasagatan, Storgatan och Parkgatan och rinna till stor del via Avenyn med visst utflöde via Storgatan och Parkgatan. Vatten som fortsätter längs Avenyn samt rinner norrut via tvärgatorna norr om Vasagatan bedöms i huvudsak hamna i Bältesspännarparken och Fattighusån (Vallgraven).



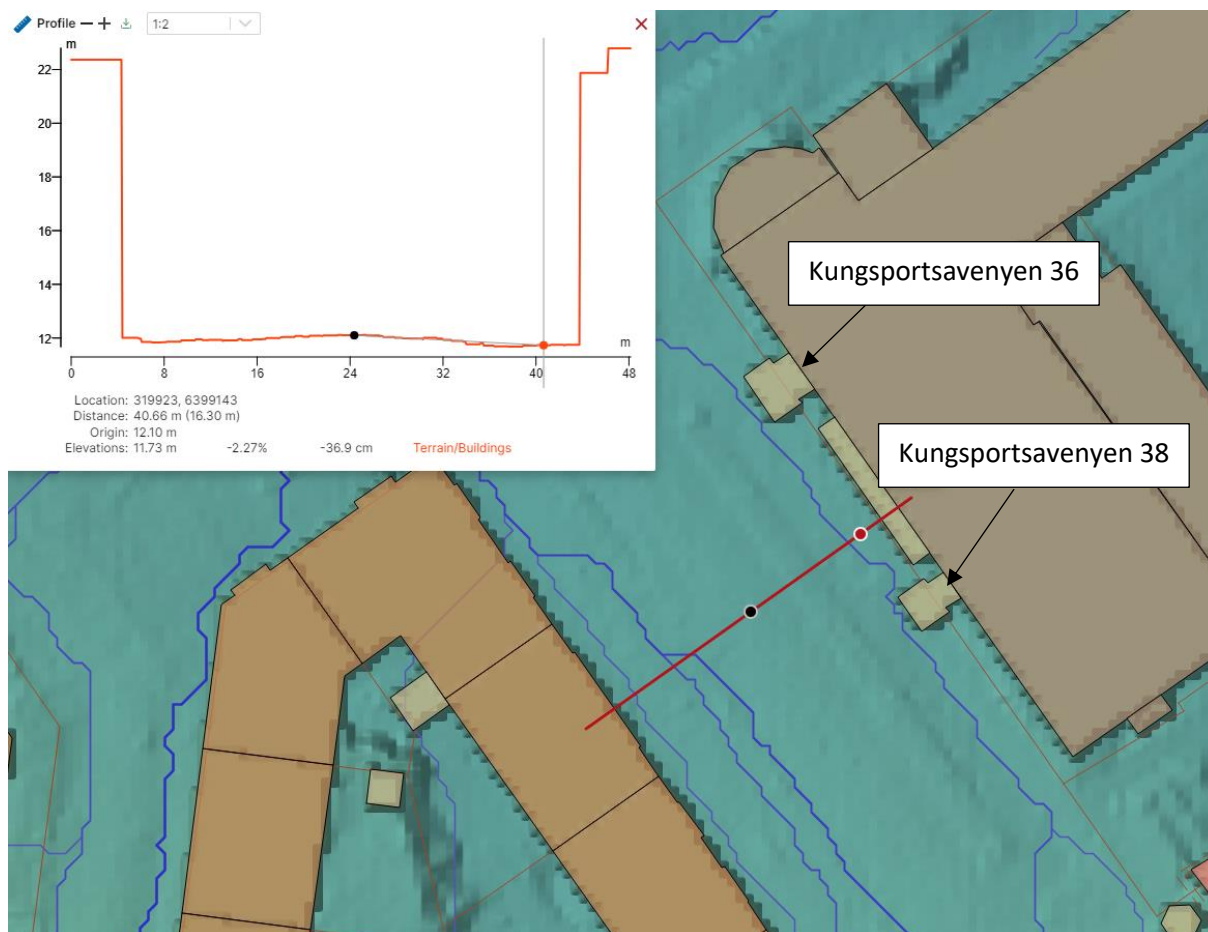
Figur 7. Skyfallsflöden enligt Göteborgs stads skyfallsmodell. Området ungefärligt ritat i blått. Tillflöden till området väntas ske söderifrån. Utflöden sker mot norr. Norr är uppåt i figuren.





Figur 8. Strukturplansåtgärder. Området ungefärligt ritat i svart. En del av Avenyn samt tre tvärgator: Viktor Rydbergsgatan, Engelbrektsgatan och Kristinelundsgatan är utpekade som framtida skyfallsleder. Norr är uppåt i figuren.

I hela området behöver befintliga flöden beaktas och påverkan på dem till följd av förslaget beskrivas. På de platser där funktionen skyfallsled har pekats ut i strukturplanen (Figur 8), bör förslaget om möjligt bidra till att stärka gatornas funktion att fungera som skyfallsled. Lantmäteriets höjddata visar att befintliga marknivåer är högre på körbanan än på gångbanorna i nivå med Avenyn 36 och 38 (Figur 9).



Figur 9. Sektion med marknivåer på Avenyn vid adresserna Kungsportsavenyen 36 och 38. Höjddata från Lantmäteriet. Körbanan är cirka 0,3 - 0,4 m över befintlig gångbana vid byggnad. Blå linjer illustrerar rinnvägar vid skyfall enligt analys i Scalgo Live.

## 4 Gestaltungs- och trafikförslag

### Övergripande gestaltungsförslag, utformning och trafik

Förslaget innebär att Avenyns gångbanor och Götaplatsen byggs om för att motsvara 2000-talets förväntningar på attraktivitet och användbarhet för ett av Göteborgs viktigaste offentliga rum. Körbanorna på Avenyn och de korsande gatorna påverkas marginellt. Trafiken förs fram i huvudsak som idag. Avenyns gångbanor som korsar lokalgator görs genomgående för att prioritera gående och folklivet längs gatan, utom på Vasagatans västra del och Engelbrectsgatan. Kvarteren har nummerats 1 - 5 från norr till söder. De genomgående och tydliga gångstråken, de båda genomgående trädraderna och byggnadernas fasader som blir mer synliga är de viktigaste arkitektoniska elementen i förslaget.

Förslagen finns redovisade i Bilaga 001 Landskap.

#### Kvarter 1

Kvarter 1 förändras endast marginellt. Befintliga beläggningar föreslås restaureras, justeras och återanvändas. Trädallén förlängs genom det kvarteret.

#### Kvarter 2 - 5

Gångbanorna får en delvis ny indelning i tre cirka fem meter breda zoner som, från fasad, benämns; Restaurang- och butikszon, Gångzon samt Möbleringszon närmast körbanan. Ytorna får nya granitbeläggningar.

I kvarter 3 ges resenärerna mer plats genom att hållplatsernas väntytter breddas och förlängs något. Kioskerna i Vasagatans mitt föreslås rivas eller flyttas för att ge plats för gång- och cykelbana som klarar stora flöden av gående och cyklister.

Cykelstråket längs Engelbrektsgränd som korsar Avenyn har under utredningstiden byggts om till en dubbelriktad cykelbana på gatans södra sida. Korsningen med Engelbrektsgränd byggts om och anpassas till den nya cykellösningen. Den lokala angöringsgränd i kvarter 5 slopas tillsammans med körfältet för högersväng för att ge plats för gångbanor och vistelse.

#### *Restaurang- och butikszonen*

Restaurang- och butikszonen ska ge plats för entréer till lokaler och trapphus. Hur detta ska lösas tillgängligt är i första hand fastighetsägarnas ansvar. Det kan som idag ändå krävas lösningar som påverkar gatumarken. Det är inte i detalj studerat i denna GFS. Inom zonen kan placeras uteserveringar som står direkt på den nya markbeläggningen. Hela eller delar av dem skulle kunna förses med markiser på de platser där dessa kan få permanent bygglov som fasadändring. Eventuella höj- och sänkbara glasväggar får inte placeras närmare Gångzonen än 1,3 meter för att ge plats för en så kallad parisisk sittning som bjuder in från gatan och tillför kvalitéer till det offentliga rummet.

Avenyn är liktydigt med restauranger, klubbar och caféer inte bara för göteborgare utan även för besökare nationellt och internationellt. Därför har för denna del av projektet flera olika alternativa möjligheter diskuterats. Stadsmiljöförvaltningen har i juni 2023 lämnat ett förslag att inleda ett detaljplanearbete för att tillåta permanent bebyggelse innanför de 1,3 meterna närmast Gångzonen. Start av ett planarbete beslutas av annan myndighet, stadsbyggnadsnämnden, och är en prövning enligt Plan- och bygglagen.

Förslaget som lämnats in till stadsbyggnadsförvaltningen har formulerats: Genom att skapa *byggrätter på kommunal kvartersmark* kan omfattning och kvalitetskrav formuleras så att permanenta verandor, paviljonger och i kombination med öppna uteserveringar både skapar en trygghet för aktörernas planering och investeringar och uppfyller stadens behov av att öka kvaliteten på uteserveringarnas viktiga inslag i stadsmiljön.

Gatans förutsättningar i hela sin längd varierar och det finns lägen som inte bör bebyggas. Det finns också byggnader som, inte minst av kulturhänsyn, inte kan byggas på med verandor. I kvarter 5 på västra sidan är zonen för smal för att rymma verandor.

Eventuella förändringar genom ett planarbete med nya byggrätter kan inrymmas i föreslagen struktur.

#### *Gångzonen*

Gångzonen är bred och generös för att ge plats för gatans gångflöden. Den är genomgående förbi kvarteren 2–5. Gångzonen förläggs närmare fasaden än idag för att skapa en bättre kontakt mellan gående, fasaderna och verksamheterna.

#### *Möbleringszonen*

I Möbleringszonen placeras trädraderna, belysningsstolpar, cykelställ, konst, gatumöbler mm. Där tas delar av dagvattnet omhand lokalt.

#### *Götaplatsen*

Götaplatsen rustas upp för att åter bli ett helt torg och en monumental mötesplats som en värdig avslutning av Avenyn. Hela Götaplatsen förses i projektet med en ny sammanhållande grå granitbeläggning, med det återuppbyggda historiska korset av mörkare Fjäråsgnejs. All asfalt på torgytorna tas bort. Körytorna minskas så långt möjligt och körriktningen över torget ändras så att

motortrafiken endast kör ut från torget till Viktor Rydbergsgatan och Berzeliigatan. Möjligheten att köra framför Konstmuseets trappa slopas för allmän biltrafik. Syftet är att minska biltrafiken på torget. Ytorna av Fjäråsgnejs kring Poseidon lyfts upp för att skapa en plan och tillgänglig yta som hindrar körtrafik. Trapporna mot Konserthuset och Stadsteatern breddas och Götaplatsen förses med fler sittplatser, bland annat en uppvärmd bronsbänk, och ett vattenspel.

Busshållplatserna ligger kvar i den nedre delen av Götaplatsen. Väderskydden har bytts ut mot en typ som anpassats till övrig möblering av gaturummen. Körbanorna på nedre Götaplatsen delas upp av refuger för att öka säkerheten och framkomligheten för gående.

### *Trafik*

Spårvägens och Avenyns körbanor ingår inte i gatans upprustning men körbanan påverkas där kantsten sätts i nytt läge eller byts ut. Ny placering av dagvattenbrunnar, kontaktledningsstolpar och fundament och eventuell ledningsomläggning kan också innebära ett behov att gräva i gatan. För att undvika beläggningsskarvar i körytan och för att få en snygg helhet på den upprustade gatan bör det övervägas att åtminstone fräsa befintliga körbanor och lägga en ny topp om en upprustning av hela körytan ligger långt fram i tiden.

Valands hållplats på Avenyn föreslås byggas om genom att plattformarna breddas och förlängs något utan att påverka spårens läge. Det innebär påverkan på kollektivtrafiken under byggtiden och att teknik kopplat till hållplatsen behöver justeras och uppdateras.

Då gatans nivå och befintliga nivåer intill byggnader i stort är givna är möjligheterna begränsade att påverka gatans höjdsättning för att klara Teknisk handboks gränser för tvärfall och längslutningar på gångbanor.

Antalet lastfickor bibehålls längs Avenyn norr om Engelbrektsgränd. Lastfickornas längd och placering har anpassats för att inte skapa alltför långa luckor i trädraderna. I fortsatt arbete bör förslaget ses över för att optimera träd- och stolpplacering för kontaktledning och belysning avseende lastfickornas funktion.

Kontaktledningsstolparna föreslås bytas ut till master för linspänd kontaktledning gemensamt med utliggare för gatubelysningen.

## **4.1 Gestaltningssidé**

### **Vad kännetecknar framtidens paradgata?**

Avenyn som framtidens paradgata bygger vidare på gatans historia med dess rumsliga struktur som visat sig fungera för historiens skiften. Behovet av att mötas är inte mindre idag än när gatan var ny. I vår tid är paradgatan liksom då en plats där man tar sin promenad och där man vill se och synas. Vi lever nu i Kultur- och upplevelseepoken, där balans i livet och sökande efter nya upplevelser står i centrum. Besöksnäringen kretsar mer och mer kring att ta del av lokala matupplevelser och andra kulturuttryck samtidigt som handeln blir mer upplevelsebaserad i e-handelns fotspår. Förflyttningen har påskyndats av Covid-19, men drivs av megatrender som digitalisering, och automatisering.

Framtidens paradgata betonar inte den monumentala arkitekturen men förvanskar för den skull inte Avenyns eller Götaplatsens historia. Den har plats för olika typer av evenemang, parader, demonstrationer, konserter, marknader men också en vardagsanvändning med mer lekfulla inslag. För det behövs omöblerade och generella ytor eller ytor där möblerna kan tas bort. Det behövs också anpassade ytor för lek och goda sittmöjligheter.

En beläggning utan råkylade stor- och smågatstenar är också något som hör till vår tid. Paradgatan har en utformning som är tillgänglig för alla med släta markmaterial utan alltför mycket fogar och bygger på naturliga ledstråk där detta är möjligt. I framtidens paradgata är urban grönska som skuggar marken, sänker temperaturen och tar hand om vatten ett självklart inslag. Grönskan ska klara framtidens utmaningar i form av torka och andra extremväder samt befarade sjukdomsangrepp.

### **Göteborgs gröna paradgata och mötesplats**

Avenyn och Götaplatsen får en ny chans att bli Göteborgs och kanske landets främsta paradgata och mötesplats med mat, nöjen, handel och kultur som dragare och ett vardagsliv med trafik som fungerar bra. Projektet bygger vidare på platsens långa historia med en omtolkning av gångbanornas uppdelning i förträdgård, gånghallar och trädrad till Restaurang- och butikszon, Gångzon och en grön Möbleringszon.

Den övergripande idén handlar om Avenyns skönhet och lockelse. Den fanns och finns delvis kvar i den rumsliga tydligheten med träden i rader, grönskan i förträdgårdarna, den stegrande topografin, symmetrin och den kavalkad av historiska byggnader från hela 1800-talets andra hälft till idag som kantar gatan. Förslaget bygger vidare på Avenyn som mötesplats genom att skapa trevnad för alla utan att förlora det rumsliga greppet. Hela upplägget kännetecknas av vitalitet, folkliv och händelser hela året.

I projektet blir Götaplatsen en hängplats till vardags med nya lekfulla funktioner och vistelse med olika tillfälliga och semipermanenta tillägg. Träden får en ny chans att växa och bli stora tillsammans med grönskan i planteringsytorna som tar hand om dagvatten. Avenyn som mötesplats får också en ny start genom att uteserveringarna får en ny utformning som harmonierar med byggnadernas gestaltning och ger möjlighet till attraktivitet året runt.

### **Hållbarhet**

Avenyns stomme ska vara långsiktigt hållbar medan andra delar kan vara mer eller mindre flyktiga. Genom att i formgivningen utgå från och inspireras av platsens rika historia i de olika tilläggen blir förändringarna sömlöst inpassade och harmoniska. Vissa åtgärder som trädraderna och kantstenens placering som skiljer gångyta från köryta ska hålla i hundratals år. De mindre träden kommer inte att kunna bli lika gamla. Växtligheten i planteringsytorna under allt större trädkronor behöver efterhand anpassas till växtplatsens förändrade ljustillgång. Trappanläggningarna på Götaplatsen har lång hållbarhet, medan sittbänkar och andra gatumöbler har betydligt kortare livslängd och kan väljas på ett friare sätt. I den nya utformningen är regnpaviljongerna, kioskerna och gatumöblerna en del av aha-känslan, de kan få sticka ut i formgivningen och vara samtida. Belysningen som är så viktig för tryggheten får en placering som är långsiktig, medan armaturerna har en kortare livslängd på grund av den tekniska utvecklingen. Till det kommer alla tillfälliga arrangemang med livslängd från en säsong, en månad, en vecka eller en dag som behöver få platser som är flexibla och har lämplig infrastruktur.

### **En grön Aveny**

Avenyn ska bli grönare igen. Träden i trädraderna placeras i linje med de sparade träden i kvarter 5. Det innebär att kantstenen mot gatan flyttas något utåt i kvarter 1–4 för att ge plats för träden. Många träd planteras i planteringsytor. De som står i hårdgjord yta förses med trädgaller alternativt planteras i en yta med grus, vilket kommer att utredas vidare. Träden får en tidsenlig skelettjordsuppbbyggnad med biokol vilket ger bra tillväxt. Jorden kring befintliga träd förbättras. Valet av trädarter beskrivs i avsnitt 4.5.1.



## **Dagvatten**

Dagvatten tas tillvara som en resurs och positivt tillskott i gestaltningen. I ombyggnadsförslaget leds regnvattnet från gångbanorna in i planteringsytorna. Planteringsytorna utformas främst för att bli praktrabatter men de kommer även att kunna ta omhand om dagvattnet.

Göteborg vill profilera sig som en stad som bejakar regnet, därför används öppna dagvattenrännor där det går med hänsyn till tillgänglighet. Till det läggs vattenspelet uppe på Götaplatsen, dricksvattenfontäner längs Avenyn och regnpaviljonger (se Bilaga 001 Landskap) som skyddar mot regn och gestaltar regnflödet med sin taklösning.

## **Sambanden mellan bottenvåningars verksamheter, uteserveringar och omgivande offentliga rum**

Avenyn ska fortsatt fungera som nöjesgata och är beroende av att restaurangerna lockar till sig besökare. I förslaget redovisas en lösning som ersätter de inglasade uteserveringarna som bara får finnas under sommarhalvåret med en flexibel lösning. Denna bygger på en sektion som kan möjliggöra både permanenta uteserveringar och permanenta påbyggnader. Permanenta påbyggnader förutsätter en detaljplan. Permanenta öppna uteserveringar kan byggas direkt på markbeläggningen under parasoller eller bygglovspliktiga fasadmarkiser med en möjlig glasvägg som väderskydd vilket staden bedömer följa gällande lagstiftning. Glasavskärmning/vägg byggs i båda lösningarna med ett avstånd på 1,3 m från Gångzonen.

Förslaget med paviljonger i möbleringszonen bygger på att det finns intresse från fastighetsägarna att tillföra paviljonger eller kiosker med nytt innehåll. Paviljongerna kräver byggrätt i detaljplan. I förslaget redovisas två mindre kiosker samt två regnpaviljonger. Övriga platser förses med anslutningar för el och vatten men lämnas tills vidare tomma för att ge en flexibilitet och även möjliggöra mindre evenemang. I framtiden kan paviljonger byggas på dessa platser om det finns planstöd och intresse för det hos privata aktörer.

Bilaga 001 Landskap illustrerar principer för de olika förutsättningarna.

## **Förstärka och förlänga flöden**

Flödena av gångtrafikanter mattas idag av längs Avenyn upp mot Götaplatsen. För att skapa nya flöden och förlänga de befintliga hela vägen upp till Götaplatsen behöver stråket bli mer händelserikt. Människans behov av sinnlig stimulans är stort och det gäller att mängden stämmer överens med den hastighet som man rör sig i. I promenadfart vill vi människor ha nya intryck ungefär var fjärde sekund, eller var tionde meter, för att inte bli uttråkade. Händelserna behövs främst i ögonhöjd, varför innehållet och uttrycket i byggnadernas bottenvåningar är särskilt väsentliga. Ur ett kommersiellt perspektiv samverkar detta med att underlätta flöden in och ut ur verksamheterna. Många fungerande handelsplatser jobbar därför med mått på gångarna inomhus på omkring 5 meter. Det är dessa mått som skapar kontakt och interaktion mellan gata och innehållet i bottenvåningarna. Genom att Avenyn är cirka 44 meter bred samverkar östra och västra sidan marginellt ur ett kommersiellt perspektiv. Om paviljongerna byggs bör det gå att skapa en viss dubbelsidighet längs delar av Avenyn i en mänsklig skala som gör promenaden mer händelserik. De uppmuntrar till vistelse och skapar förutsättningar för kommersiella verksamheter och ett bra stadsliv.

Att addera några små kiosker anpassade till gatans gestaltning verkar vara en framkomlig väg som inte är planstridig. Här kan permanenta lov kombineras med säsongslav för kiosker som endast är i bruk under sommar eller vinterhalvåret.



### **Götaplatsen som destination, Power of ten**

Power of Ten är en metod utarbetad av Project for Public Spaces, som utgår ifrån att en attraktiv plats behöver ha minst 10 besöksanledningar. En Power of Ten-analys gjordes i tävlingskedet för det vinnande förslaget AveNy som bearbetats i denna GFS. Den ska uppmärksamma om en plats har tillräckligt med utbud av upplevelser för att få folk att vistas där. Analysen ska även se hur en förändring kan förbättra mängden attraktioner och kvalitén på utbudet. I förslaget har detta synsätt lagts på Götaplatsen för att öka attraktionen och ge fler anledningar att besöka platsen. Genom att göra Götaplatsen flexibel finns en stor potential att aktivera den med tillfälliga arrangemang. För detta behövs en generös plats men också tillägg som möjliggör att tex kunna koppla på el och vatten eller fundament för tex utomhusbio osv.

### **Arenakopplingens utmaningar och möjligheter**

Vid storskaliga arrangemang i de omgivande arenorna skapas stora personflöden. Dessa är både en utmaning och en möjlighet genom att Avenyn är stor nog att svälja stora folkmassor. Förutsättningen för att detta ska fungera är en väl anpassad infrastruktur samt en god dialog med arrangörer och ordningsmakten. Med erforderlig hänsyn till säkerhetsaspekterna kan positiva möten skapas.

## **4.2 Avenyn och Götaplatsen som kulturbärare**

### **Evenemang och kultur**

De stora arrangemangen som Pride, demonstrationer och konserter har redan idag sin plats längs Avenyn och på Götaplatsen och en produktionsapparat finns som gör det möjligt att jobba med den oprogrammerade öppna ytan med nivåskillnaderna. I förslaget skapas även några platser för de mindre evenemangen och vardagsanvändningen med det lekfulla vattenspelet.

Både Konserthuset och Stadsteatern får breddade trappor som kan användas för att bryta igenom scenrummet. Offentlig bio kan ordnas av någon av biograferna. Vattenspelet kan bli en vattenorgel som bygger på ett samarbete med Konserthuset. Små gatubibliotek i kiosker är möjliga och en lästrappa kan skapas utanför Stadsbiblioteket mot Poesiplatsen med statyn av Karin Boye. Scenkonst kan underlättas genom regleringen av trafiken kring Poseidon som får en bilfri sida mot Konstmuseet. Nya informella sittplatser skapas, bland annat den uppvärmda bronsbänken.

Möbleringszonen längs Avenyn kan till exempel användas för tillfälliga utställningar från Valands konstskola. Det ges också möjligheter för tillfälliga mindre arrangemang på andra ställen längs gatan genom att det finns oprogrammerade platser för paviljonger eller scener. Framdragning av el och vatten kan anpassas exempelvis till konstutställningar eller performance-platser, kanske i kombination med servering.

## **4.3 Riksintresse kulturmiljövård**

En stor del av Avenyns identitet och de värden som förknippas med gatan kommer från dess historiska kontext som en paradgata från förra sekelskiftet och tidigt 1900-tal. Detta är viktigt att värna om och lyfta fram i den nya Avenyn. I utformningen omtolkas de ingående delarna på ett nytt sätt, utan att skada riksintresset, med ett tydligt förhållningssätt till kulturhistoriska värden på platsen. Förslaget är medvetet utformat med avsikten att dess åtgärder på Avenyns och Götaplatsens rumsvolymer, liksom dessas markyta, snarare förstärker riksintressets uttryck.

De kulturhistoriska grundkvaliteterna har därför varit angelägna att lyfta fram och utveckla i förslaget:

- Uppdelningen av gaturummet med Restaurang- och butikszonen, Gångzon, Möbleringszon och trafikyta är i förslaget en fri förnyelse av Avenyns ursprungliga sektion där Restaurang- och butikszonen har ersatt förgården
- Gångzonen med sina släta hallar placeras närmare fasaderna med sina verksamheter. Fasaderna kan ses och upplevas
- Markytornas gestaltning fungera som en ”uppförstorad” omtolkning av den traditionella Göteborgskaraktären med hallar. Återbrukad gatsten och rätt val av kulör på stenen återkopplar till historien
- Trädraderna är fortsatt Avenyns rumsliga stomme. Trädradens placering invid kantstenen hör till kulturhistorien
- Val av träarter. Parklind hör till kulturhistorien men ersattes av Bohuslind på 1990-talet. I förslaget redovisas fyra arter med likartad storlek och arkitektur
- Förträdgårdarna finns kvar i de båda nordliga kvarteren. För de övriga kvarteren skapas på dess plats en cirka 5 meter bred förgårdszon med plats för uteserveringar, entréytor, försäljningsytor och vegetation
- Gatugrönskan som fanns innan ombyggnaden 1972 är något som återigen kan tillföras Avenyn. I förslaget får Möbleringszonen generösa planteringsytor som en nytolkning av de historiska förträdgårdarna
- Götaplatsen som en öppen arena som tydligare hänger ihop i *hela* sin omfattning, med Poseidon i en central position med en vacker, återhållsam och riktningslös stenbeläggning med Fjäråsgnejsen kring Poseidonfontänen som stomme
- Götaplatsens pollare med kätting, urnor och handledare har inspirerat utformningen av tillkommande detaljer
- Rumsligheten kring Götaplatsen justeras med förändringar av höjderna kring Poseidon för att styra bort biltrafiken och för en bättre vardagsanvändning med bättre tillgänglighet

## 4.4 Byggnadsminnen

Det långsträckta stadsrummet Avenyn avslutas i söder med den högre belägna Götaplatsen med Göteborgs konstmuseum som ett visuellt och rumsligt crescendo. Tillsammans utgör Götaplatsen och konstmuseet ett byggnadsminne.

Påverkan på byggnadsminnet har avhandlats med Länsstyrelsen och kommunens antikvarier. I processen har utformningen finslipats. De formklippta lindarna från tävlingsförslaget har tagits bort. Nivåerna kring Poseidon har justerats genom att det översta trappsteget i den runda trappan får råda över den utjämnade ytan. Efter ett slutligt samrådsmöte under våren kommer ansökan om tillstånd till ändring av byggnadsminnet att lämnas till Länsstyrelsen.

## 4.5 Träd och gröna miljöer

### 4.5.1 Träd

Vid planering för ny utformning av Avenyn föreslås att bohuslindarna i kvarter 5 behålls. Övriga träd föreslås att fällas eller flyttas och bytas ut mot nya träd som förses med stora växtvolymmer med växtsubstrat som ger tillfredställande etablering och utveckling. För att utöka rotutbredningen under omgivande hårdgjorda beläggningar, kommer överbyggnaden till belagda ytor byggas upp med sorterat bergkross, där även dagvatten förs in i överbyggnaden. Denna typ av konstruktion bidrar därmed till bättre växtförutsättningar för träden och samtidigt till att större dagvattenmängder kan tas om hand lokalt.

En gata av Avenyns dignitet behöver stora träd för att komma till sin rätt. Det gäller både ur en kulturhistorisk kontext och för att anpassas till skalan och bredden på gaturummet.

Förslaget innehåller träd och planteringsytor som finns i Möbleringszonen i kvarteren 2 – 5 samt enstaka mindre träd i Restaurang- och butikszonen. Planteringsytor har inte tidigare funnits i allén. I kvarter 1 finns inga träd idag men i förslaget tillkommer tre träd på var sida av gatan. Motivet till att föra in vegetation här är att förträdgårdarna i de båda första kvarteren till stor del är bebyggda och hårdgjorda. Den trädplanterade paradgatan får genom detta en tydligare början helt nere vid Parkgatan.

För att få stora träd behövs goda växtbetingelser så att träden ska få den tillväxt som är önskvärd. I en upprustad Aveny är det viktigt att träden ges stort utrymme under mark för att utvecklas optimalt. Till följd av att de nya träden i kvarter 1 - 4 placeras med samma avstånd till gatans mittlinje som i kvarter 5 hamnar träden på många ställen längre ifrån den nya kantstenslinjen. På andra ställen flyttas kantstenen ut och körbanan minskar, med maximalt 30 cm.

Trädvalet kräver eftertanke och kunskap om forskningsläget. Klimatförändringar och potentiella sjukdomar spelar roll. Parklind, *Tilia x europaea*, vore på många sätt det kulturhistoriskt självklara valet. Parklinden hör till Avenyn och är avenyernas träd. Det finns dock en risk med parklinden då den är så vanlig och många varnar för vad som skulle hända om en lindsjuka skulle uppstå. Eftersom träden i kvarter 5, som är bohuslind, blir kvar blir det ändå inte en genomgående art om man väljer parklind.

Därför föreslås följande alternativ;

Kv 1; *Acer platanoides* 'Eurostar' - skogslönn

Kv 2; *Ostrya carpinifolia* - humlebok

Kv 3; *Quercus petraea* - bergek

Kv 4; *Tilia tomentosa* 'Brabant' - silverlind

Kv 5; Befintlig *Tilia platyphylla* - bohuslind. Kompletteras med två flyttade bohuslindar i gott skick från kvarter 2 - 4.

Gemensamt för dessa arter är att de är dokumenterat bra gatuträd, de blir relativt stora och de har en sinsemellan liknande volym och arkitektur. Samtliga av de föreslagna arterna har en liknande livslängd. Bohuslinden och bergeken är vildväxande i Göteborg. Alla träd ska bli cirka 15-20 meter höga, 10-15 meter breda och ha ett likadant formspråk i krona. Träden ska ge en sammanhållen stringens och bilda en stabil stomme som tydligt ramar in Avenyn.

Med en blinkning till den rika växtlighet som fanns på förgårdsmarken planteras enstaka mindre träd i kanten av gångstråket. Det har i arbetet med GFS:en visat sig svårt att få plats med många träd i detta läge, men det kan ändå vara värt ett försök. De kan skapa en kontrast mot den strikta trädraden. Olika arter kan förekomma med olika aspekter såsom blomning och bladfärg och kan ha en kortare livslängd. Här finns många möjliga alternativ som kan uppfylla kravet på ekosystemtjänster och bättre mikroklimat som kompletterar trädraden. Både flerstammiga och högstammiga träd kan användas. De mindre träden bidrar till att frammana känslan av 1800-talets lummiga förträdgårdar.

Planteringsytorna i Möbleringszonen skapar låg grönska under ögonhöjd i vistelseytorna. De är inte högre än att man kan se över dem till andra sidan Avenyn. De bäddar in sittplatser där alla kan slå sig ner bland blommande perenner eller sköna vinterståndare alltefter årstid. De fångar regnvatten och gör mikroklimatet behagligare. Karaktären skapas av tidstypisk urban grönska med klippta låga vintergröna häckar som skydd mot trafikytan och friväxande frodiga perenner som kommer att

skötas som så kallade praktrabatter. Bevattningssystem ska undersökas. De skyddas mot slitage med låga planteringsräckan.

Bilaga 003 Växtgestaltning och Bilaga 004 Alléträd för principer och innehåll, innefattar även illustrationer och planer.

#### **4.5.2 Planteringsytor**

Planteringsytorna byggs upp som praktplanteringar enligt stadens definition. De består av följande delar;

- En stabil strukturbildande grund med pålitliga och robusta buskar och perenner som klarar olika tillgång på vatten, ljus och näring på växtplatsen.
- Påbyggnad med kombinationer av mer flärdfulla och färgstarka växter som kan bytas ut efter några år när sol-/skuggförhållanden förändrats (5 - 6 år).
- Tydlig årstidsvariation som byggs upp av olika kombinationer av perenner, buskar och lökväxter som bidrar under alla årstider med vårfärging, sommarprakt, höstfärger och vinterfint.

#### **Förebilder**

Som inspiration och förebild till planteringsytorna används Avenyns förträdgårdar som fanns kvar fram till 1972 då de sista togs bort. Inspirationen ligger framför allt i de principer som karaktäriserade trädgårdarna men också i de växter som användes flitigt.

#### **Principer för uppbyggnad av planteringarna.**

Principplan, se Bilaga 003 Växtgestaltning.

- Stabilt 'skelett' av bland annat formklippt idegran och blommande samt städsegröna buskar i kombination med en bas av robusta, långlivade, klumpbildande perenner med bred ståndortsamplitud.
- Marktäckande perenner i kanterna som ser till att jorden hålls täckt i kombination med mer säsongsbundna vävare som säkerställer variation i blomning från vår till höst.
- Beroende på planteringsytans storlek kan det vara aktuellt att kombinera perenner och gräs i en så kallad naturalistisk plantering. Dvs att de ingående arterna inte sätts i grupper utan blandas i en speciell mix som upprepas och som i sig bidrar till en mindre sårbar plantering.
- Växtkombinationerna är samma på båda sidor, men eventuellt med ett större innehåll av skuggfördragande växter på avenyns västra sida samt att antalet växter/arter varierar beroende på vad som är rimligt i förhållande till planteringsytans storlek och antal träd.
- Kombinationerna upprepas i princip längst med Avenyns längdsträckning.

#### **Växtbäddsuppbyggnad – se ritning Sektion växtbäddar**

#### **Fuktighetshållande substrat på växtbädden**

På växtbädden bör någon form av fuktighetshållande substrat läggas, med syfte att förhindra avdunstning men även för att förhindra ogräs första tiden.

#### **Skötsel och succession – förändring över tid**

Robusta växter har valts där större andelen av dem kan klara en viss fluktuation vad gäller växtbäddens vatteninnehåll.

- Ett **bevattningssystem** bör anläggas för att planteringen skall hålla en jämn fuktnivå, särskilt under längre torrperioder. Ett system med fuktmätare är tidsbesparande, men det är viktigt att det finns en regelbunden översyn på systemet om det av någon anledning slutar fungera.
- **Skötselgångar/trampstenar i planteringarna** behövs i de större planteringarna med syfte att underlätta skötseln.
- **Förändring över tid:** Planteringen måste uppdateras varefter träd, buskar och häckar växer till sig. Ett flertal perenner måste bytas ut efter några år mot mer skuggtåliga arter och arter som bättre klarar rotkonkurrens. En lösning med någon form av rotspärr som förhindrar/fördröjer att trädens rötter konkurrerar ut buskar och perenner bidrar det till en mer hållbar plantering
- **Vissa 'örhängen' och säsongsbetonade växter tex lök kan behöva ersättas regelbundet** för att planteringarna skall leverera och bli den praktplantering som är tänkt
- **I planteringsytorna som ligger under befintliga sparade lindar** blir det tufft att etablera ett fältskikt av buskar och perenner. Praktplanteringskonceptet får ersättas med en mer robust plantering med en större andel tåliga marktäckande buskar och möjligtvis en bård av en marktäckande perenn

## 4.6 Belysning

### Belysning och ett tryggt nattliv

Göteborgs paradgata lyser kanske allra starkaste på kvällar och nätter och så ska det vara även i fortsättningen. Här firar, festar och dansar folk på kvällar och nätter, tar en bit mat eller går på teater. Det måste kännas tryggt, säkert och ljust. Belysningsförslaget bygger vidare på det existerande som har tillräckligt med ljus, utom på Götaplatsen, men behöver bli festligare. Förslaget innehåller moderna och energisnåla armaturer som placeras i möbleringszonen. I möbleringszonen, längs körytan placeras nya master med belysning. Längs gångzonen placeras en rad med nya parklyktor på stolpe.

Ljusstyrkorna ska vara rimliga för att klara trygghetsaspekten, men inte alltför höga. Detta för att minska elförbrukningen och i mindre utsträckning störa omgivande bebyggelse. Armaturer kan vara både fasta och temporära. Föreslagna regnpaviljonger förses med belysning och blir som lyktor i gatan.

Götaplatsens belysning i den södra delen är prisbelönt, dämpad och väl anpassad till byggnadsminnet och kulturhistorien. Praktmasterna på Götaplatsen ska moderniseras och rustas upp. På övre delen av Götaplatsen förses de om möjligt med funktionsbelysning för evenemang.

### Ny gestaltning

Förslaget innebär en rensning av linor i luften för både belysning och kontaktledning, samt förbättrad tillgänglighet till elskåp som idag sitter på fasad. En ny paradstolpe föreslås mellan träden både för belysning och spårvagnarnas kontaktledning (c-c avstånd cirka 25 m). Paradstolpen fungerar även för eventbelysning. En ny dubbelarmad lyktstolpe placeras längs gångstråket, förskjutet i förhållande till paradstolpen. Lyktstolpen säkerställer att det blir tillräckligt ljus längs gångbanan.

### Ny paradstolpe mellan träden

Den nya paradstolpen är stommen i det nya belysningsförslaget. Den monteras mellan vartannat träd längs Avenyn (cirka 25 m c-c avstånd). Den ska ha följande funktioner/egenskaper (se även skiss i Bilaga 002 Belysning)

- Avtrappad stolpe. Höjd 10 m. Basen ska likna befintliga kontaktledningsstolpar. Eventuellt kan delar av de gamla stolparna återanvändas
- Montering av parklykta på arm vid 4 m höjd
- Integrerat uttag med konstant ström för event
- Montering av fästen för kontaktledning vid 5 m höjd
- Montering av fästen för banér på övre delen av stolpen
- Krokarna på övre delen för infästning av linor/eventljus
- Luckor för säkringar och annat behov av el
- Montage av spotlight på övre delen, för event och för extra behov av ljus vid korsningarna
- Montage av gatlykta på ca 7-8 m höjd mot spårområde och körbana
- Krona på toppen, enligt ritning från Göteborg Stad
- Godstjocklek ska vara dimensionerad för alla funktioner. Stolpen ska komma i två varianter: en standardstolpe som klarar ovan specifikation och en kraftigare som klarar extra belastning för kontaktledning, till exempel vid korsningarna
- Material; varmförzinkat stål som målas i en grågrön kulör
- Val av armatur kommer att göras i projekteringskedet. För detta kommer provbelysningar att vara nödvändiga. Se Bilaga 002 Belysning för exempel

#### **Dubbelarmad lyktstolpe längs gångstråket**

En standardlykta monteras dubbelt på en lägre parkstolpe längs med gångzonen, förskjutet i förhållande till paradstolpen.

- Avtrappad stolpe i 2 delar i samma familj som paradstolpen
- Standardlykta liknande den i Brunnsparken
- Höjd cirka 4 m. Ljuspunkthöjd ca 4.5 m
- Stolpen kan kläs med en mindre krona i toppen
- Material; varmförzinkat stål som målas i en grågrön kulör
- Val av armatur kommer att göras i projekteringskedet. För detta kommer provbelysningar att vara nödvändiga. Bilaga 002 Belysning för referenser

#### **Götaplatsen**

Runt om den övre delen av Götaplatsen finns de fyra institutionerna Stadsteatern, Konstmuseet, Konsthallen och Konserthuset samt en restaurang. Vid evenemang monteras stora scener i trappan upp mot Konstmuseet. Göteborg & Co önskar vid dessa tillfällen ett utrymningsljus och ett bättre allmänljus på terrasserna.

Samtliga praktmaster ska vara kvar och bestyckas med nya armaturer. Praktmasterna på nedre delen av Götaplatsen behöver flyttas för att inte stå mitt i förlängningen av gångzonen från Avenyn. Utrymningsljus skulle kunna lösas med att bestycka en armatur per mast med bredare ljusspridning. Denna tänds enbart vid behov och är annars släckt. Behov av eluttag vid event undersöks. Placering görs i samråd med staden, Göteborg & Co med flera.

#### **Korsningar och övergångställen**

Extra ljus vid korsningar och övergångställen hanteras i form av extra paradstolpar eller med spotlights från intilliggande stolpar och master.

#### **Eventljus**

För att få ett eventljus längs Avenyn föreslås en styrbar RGB-armatur på toppen av varje paradstolpe som lyser mot gångzonen. På så sätt finns en möjlighet att programmera olika scenarier och enkelt

styra ett eventljus. Det kommer att kräva provbelysningar för att välja armaturtyp, effekt och spridning.

Krokar ska finnas på paradstolparna för att temporärt kunna spänna slingor/linor mellan paradstolpen och fasaden på befintliga krokar som finns för den nuvarande linspända belysningen. Uttag för temporära armaturer ska finnas på stolpen. Denna lösning kräver en skylift för montering av linor. På vissa specifika ställen längs Avenyn där det förekommer platser för event kan extra ljus eller gobo-projektorer monteras på paradstolpen.

Val av armaturer kommer att göras i projekteringskedje. Se Bilaga 002 Belysning för exempel.

### **Ledningar**

Elskåp för säkring av belysning ligger på tvärgatorna och i skåp som sitter på fasad. Dessa är svåråtkomliga och ska tas bort. En del skåp finns därutöver längs Avenyn. Deras funktion och ägare undersöks under projekteringskedjet. Hela elanläggningen måste vidare ses över under projekteringskedjet. Målet är att det inte ska förekomma elskåp längs Avenyn, utan bara på tvärgatorna.

Huvudstråk för nya ledningar förläggs längs gångbanan på ömse sidor av Avenyn, ungefär i linje med lyktstolparna. Nya säkringsinsatser kommer att sitta i varje stolpe.

### **Skyltning**

Idag består skyltningen för evenemang längs Avenyn av dubbla banér som monteras på kontaktledningsstolpar och på grupper av flaggstänger. Antalet kontaktledningsstolpar med banér är 10. Flaggstängerna ligger på gångbanan i grupper av tre vid några korsningar. Antalet flaggstänger är 35. Förslaget utgår ifrån skyltning med dubbla banér på de nya paradstolparna. Banéren placeras tvärs Avenyns huvudriktning för bäst synbarhet. Antalet blir 52.

### **Integrerat ljus**

Idag finns integrerat ljus på Götaplatsen kring Poseidon, i muren upp mot Konstmuseet, i markbeläggning, fontän och praktmast på nedre Götaplatsen samt i väderskydden på hållplatserna. I förslaget finns integrerat ljus i regnpaviljong och väderskydd/skärmtak vid hållplatserna.

### **Fasadbelysning**

Idag är fasadbelysning ojämnt förekommande. Ljus från skyltfönster och fönster belyser gatan. Detta kommer eventuellt att utvecklas vidare och samordnas i ett särskilt projekt.

### **Belysning av konst**

De befintliga konstverken är belysta med spotlights som ska ses över. Det nya konstverket som består av fem delar kan till exempel belysas med strålkastare från närmaste paradstolpe eller parkstolpe. Den frågan får diskuteras vidare med konstnären under projekteringskedjet.

## **4.7 Konst**

Under arbetet med genomförandestudien har samverkan mellan utvald konstnär för Avenyn och övriga involverade parter skett med särskilt fokus på placering och rumsliga, trafikala och tekniska förutsättningar. Föreslagen konstgestaltning består i nuvarande form av fem delar placerade på båda sidor av Avenyn fördelat över tre kvarter. Exakt placering och fördelning över gatans sträckning kommer vidare utredas och beslutas om i kommande projektering och då även frågan om ett av konstverken kan flyttas till kvarter 5, västra sidan.

Beslut om godkännande av skissförslag gällande ny konstgestaltning till Avenyn tas inom ramen för konstgestaltungsprojektet och hanteras således inte inom GFS-arbetet. En förutsättning för

kommande arbete med den integrerade konstgestaltningen för Avenyn är en fortsatt nära samverkan mellan konstnär och övriga involverade parter.

Konstnär till uppdraget om ny konst till Götaplatsen upphandlas under kvartal 1 och 2 2024 och beslut om mindre konstnärliga tillägg på platsen tas således i ett senare skede. En central utgångspunkt för kommande konstnärligt arbete på Götaplatsen är platsens kulturhistoriskt höga värde där nya tillägg ska göras med stor försiktighet.

## 4.8 Markmaterial

### Sten på de breda gångbanorna och på Götaplatsen

Idén med valet av beläggningar i gångbanan är att tolka om den gamla Avenyn med sitt sammanhållna golv, som ursprungligen var grus, med gångbana av göteborgska gånghallar. Gångbanorna består i förslaget av Restaurang- och butikszon, Gångzon och Möbleringszon. Gångzonen består av bredare hallar än normalt i Göteborg och är infattade av sågad och flammad eller kryssharnad smågatsten för att ansluta till den klassiska typen av gångbana i Göteborg. Hallarna utförs med flammad yta och klippta fogsidor som ger ett lite ålderdomligt uttryck. De breda hållarna balanserar skalan i stadsrummet och blir en uppskalad version av de ursprungliga hallarna. Hela beläggningen är slät och tillgänglig där folk rör sig och sitter. Den ska vara lätt att sköta. Beläggningen består därför i Möbleringszonen och Restaurang- och butikszonen med några undantag av släta granitytor med stenar av mindre storlekar. De kan läggas med storgatsteshällar eller storgatsten. Huvudsakligen består den av grå och gråroda graniter från Bohuslän som blandas i ytorna. I färg liknar de Göteborgs äldre stenbeläggningar.

Götaplatsen delas i fyra delar av ett kors av den mörka, lokala Fjäråsgnejsen som ursprungligen fanns på platsen. En av delarna finns kvar idag och är en del av byggnadsminnet. Ytorna mellan korsets delar får en ny beläggning av som har en ljusare grå granit än den som används på Avenyn för att kontrastera mot korset av Fjäråsgnejs. Granitytorna läggs av granithällar med flammad yta och klippta fogsidor i så kallat Romerskt förband vilket är ett sätt att lägga stenen utan att tydliga riktningar uppstår. Detta kan sägas vara inspirerat av den grusyta som ursprungligen låg på platsen som inte heller hade någon tydlig huvudriktning. Trappanläggningen kring Poseidon utformas så att den befintliga ytan av Fjäråsgnejs kan återanvändas i sin helhet kring statyn. Statyn förändras inte men lyften av trappstegen, utom det sista och nya steg som läggs till i en fyrkant gör att många informella sittplatser skapas och ytan fredas från trafik utan att pollare behöver användas. Trapporna framför Konserthuset och Stadsteatern vidgas ut mot torget för att skapa ett bredare vilplan närmast fasaderna med plats för uteserveringar och andra sätt för institutionerna att komma fram på torget.

Befintlig återvunnen sten används där det är möjligt.

Beläggningarna skyddas mot körskador genom att överbyggnaden dimensioneras och packas på rätt sätt. På Götaplatsen har förstärkningslagret förutsatts kunna behållas men måste kontrolleras med avseende på dimensionerande trafiklast. Vidare ska storleken på beläggingsstenen anpassas till trafikens rörelser. Det kan tex gälla på Götaplatsen där mönstret kan bestå av stenar som är större eller mindre. Vidare infogas balkar som spänner in ytorna på lämpligt sätt. Detta gäller för ytorna på gångbanorna och stensatta körytor vid nedre delen av Götaplatsen.

## 4.9 Möblering

Förslaget till möblering innehåller många informella sittplatser där man kan sitta utan att betala för konsumtion. Det består av ställen i gaturummet, i första hand i möbleringszonen, där det går att



stanna, sitta, ”hänga” och titta. Där placeras sköna bänkar av trä med en stålstomme med och utan ryggstöd och armstöd en bit från trafikytorna. Vid vissa sittplatser finns fasta bord placerade.

Det finns sittbänkar på Götaplatsen mot den rundade befintliga muren. Den föreslagna uppvärmda bänken av brons blir en attraktion. De nya trapporna med sina postament fungerar som informella sittplatser. Urnor för att styra trafiken är inspirerade av de befintliga urnorna och pollarna som finns i trappan mot Konstmuseet. De befintliga praktmasterna på den nedre delen av Götaplatsen flyttas något, förbättras och förses med sittytor av trä i basen.

För projektet skapas en familj av utemöbler som består av sittmöblerna, planteringskydden, cykelställena, papperskorgarna, dricksfontänerna, regnpaviljongerna, väderskydden för kollektivtrafiken och kioskerna. Se Bilaga 001 Landskap.

#### **4.9.1 Paviljonger och uteserveringar, väderskydd**

I förslaget finns flera typer av paviljonger, kiosker och väderskydd som har en gemensam formvärld. De byggs i rundade former. De har tak som trappas av. De byggs i brons eller målat stål och glas.

Paviljongerna togs fram till tävlingen och är fortsatt en möjlighet. Men än så länge finns ingen byggherre för dem. De kräver huvudsakligen byggrätt i detaljplan vilket inte finns i dagsläget. Följande paviljonger och tak finns med i genomförandestudien;

- Kiosker som har en ringa storlek och som med sitt innehåll och sin gestaltning kan medges på allmän platsmark
- Regnpaviljonger, se kiosker
- Väderskydd för spårvagnshållplatsen i kvarter 3
- Väderskydd för busshållplatsen på Götaplatsen

Se Bilaga 001 Landskap.

## **4.10 Vatten i stadsrummet**

### **4.10.1 Synliggjort vatten i stadsrummet**

Mellan Möbleringszon och Gångzon finns i förslaget en öppen ränna av granit som tar emot det mesta av vattnet från gångbanan. Det vattnet leds till planteringsytorna. Till rännan kopplas dricksvattenfontäner. Överskottsvatten från dem leds till rännan via en rund, grund damm. Regnpaviljongernas takavvattning kopplas via en liknande damm till rännan. På Götaplatsen anläggs ett vattenspiel som avvattnas mot en avvattningsränna söder om platsen runt Poseidon. Se Bilaga 001 Landskap för detaljer.

### **4.10.2 Dagvatten**

Dagvatten från gångbanan samlas generellt upp i en ränna i skärning mellan Gångzon och Möbleringszon (se Figur och Bilaga 008 Avrinningsplan). Utformningen av rännan anpassas så den inte utgör ett hinder ur tillgänglighetssynpunkt för att exempelvis nå möbleringszonen. Rännan leder i första hand till planteringar. Planteringsytorna utformas främst för att bli praktrabatter men de kommer att kunna ta omhand dagvattnet. I andra hand leds vattnet till rännstensbrunnar som leder vidare in i det luftiga förstärkningslagret för fördröjning och rening samt vattentillförsel för växterna. Brunnarna kan utgöra kombinerade luftnings- och dagvattenbrunnar.

Luftigt förstärkningslager samt skelettjord anläggs under Gångzon och Möbleringszon och utförs som kontinuerliga anläggningar per kvarter. Djupet på lagret varierar för att bibehålla vatten till gatuträd (se sektioner L-31-2-01 respektive L-31-2-02).

Längs Avenyn föreslås nya separata dagvattenledningar som ska avleda dagvatten som kommer från gaturummet. Detta är samråd med Kretslopp och Vatten. Ledningarna föreslås läggas under gångzonen på vardera sida om gatan. Anslutningar görs till kombinerad ledning vid Parkgatan.

Dagvatten från Götaplatsen hanteras genom traditionell avvattning i rännstensbrunnar och slutna ledningar.



Figur 10. Principillustration för dagvattenhantering. Vatten från gångzonen leds via ränna till planteringar (1). Vatten från körbanan leds till brunnar med sidointag (2) och vidare till öppet förstärkningslager under gångbanan.

### 4.10.3 Skyfall

Skyfall föreslås hanteras likt för befintliga förhållanden. En viktig generell princip är att i största möjliga mån bibehålla relativt hög kantsten mellan körbana och gångbana samt säkerställa marklutning från byggnader mot gångbana och körbana. Upphöjningar i form av upphöjda övergångsställen och genomgående gångpassager kan påverka avrinningsvägarna i området.

För att säkerställa möjlighet till skyfallsled på Kristinelundsgatan hålls kantstensnivån mot körbanan lägre vid denna korsning (se Avrinningsplan).

## 4.11 Trafiksystem

Trafiksystemen behålls i stort som idag. Mindre justeringar i trafiklösningar föreslås enligt nedan. Körriktningar i området redovisas på ritning T-31-1-01.

Lokalkörbanan vid kvarter 5 på östra sidan av Avenyn (utanför Elite Park Avenue) tas bort till förmån för ett bredare gångstråk och vistelseytor.

Högersvängfältet från Avenyn mot Engelbrektskatan österut föreslås utgå och korsningen anpassas till den nybyggda cykelbanan på Engelbrektskatan. Om det är många fordon som svänger höger samtidigt som det är ett stort flöde av gående som korsar gatan finns det en risk att bussarnas framkomlighet då minskar. Gångbanan på Engelbrektskatan norra sida är mycket smal. I förslaget har gångbanan inte breddats. I fortsatta studier inför den kommande projekteringen bör möjligheten

att slopa ett bilkörfält för att ge plats för en bredare gångbana studera tillsammans med konsekvenserna av den slopade högersvängen.

Trafikföringen kring och på övre delen av Götaplatsen föreslås justeras i syfte att minimera biltrafiken runt Poseidon. Trafikriktningen enkelriktas så att endast utfart mot Viktor Rydbergsgatan/Berzeliigatan tillåts och möjligheten att köra runt Poseidon stängs. Tillfarten till övre delen av Götaplatsen blir via Gösta Rahms gata och Stenhammarsgatan. Trappan vid parkeringsplatsen och övergångsstället över Viktor Rydbergsgatan i Konserthusets västra hörn behöver byggas om för att ge plats för lastbilar att köra in på Stenhammarsgatan.

I dagens lösning kör många turistbussar upp på Götaplatsen för ett kortare stopp, och det kan komma flera bussar samtidigt. Denna trafik kommer i förslaget inte kunna stanna på Götaplatsen. Bussuppställning 30 min föreslås i södra delen av kvarter 5. Längs Berzeliigatan och Viktor Rydbergsgatan kan fler bussuppställningsplatser dagtid också övervägas för att underlätta för turistbussars stopp vid Götaplatsen.



*Figur 11. Viktor Rydbergsgatan/Stenhammarsgatan. Övergångsställe och trappa från parkering som behöver byggas om för att ge plats för omvänd körriktning med infart till Stenhammarsgatan. Dimensionerande typfordon LBN. Foto: Lucy Morgan*

För att ge plats för de nya trädens rotklumpar smalnas körbanorna på Kungsporsavenyn ner till 3,3 meter mellan Parkgatan och Engelbrektsgatan. Idag varierar bredden på körbanorna mellan 3,7 och 4,1 meter på detta avsnitt.

Justeringarna av gatans kantlinjer i korsningar innebär att signalstolpar behöver flyttas eller bytas ut vid korsningarna med Parkgatan och Engelbrektsgatan.

Cykelbanan vid hållplats Valand dras längre från gatan för att ge mer plats för resenärer vid hållplatsen. Cykelbanorna är idag 1,4 meter breda. Ny bredd är 1,6 meter på den östra sidan och 1,74 meter på den västra sidan. Mellan hållplatsen och cykelbanan placeras cykelställ.

Vasagatans viktiga gång- och cykelstråk förbättras. Gående och cyklister separeras och cykelbanan breddas till 3,6 meter. Förslaget förutsätter att de kioskbyggnader som finns där kan tas bort. Då skapas också behövliga ytor för cykelparkeringar.

Parkeringsplatserna på Stenhammarsgatan föreslås i ett första skede vara kvar. För att minska allmän biltrafik på övre Götaplatsen och endast tillåta nyttotrafik är det på sikt önskvärt att ta bort platserna.

## 4.12 Trygghet och trygghetsskapande åtgärder

Projektet innehåller en rad åtgärder som ska öka tryggheten.

- Förbättrad belysning.
- Uteserveringarnas minskade djup och avstånd för att inte skapa ”prång”.
- Prioritering av gångtrafik och plats för vistelse, mer befolkade platser.
- Bättre sikt längs gångzonen.
- Minskad biltrafik på övre Götaplatsen ger ökad trygghet/säkerhet för gående och cyklister.

Övervakningskameror kommer att läggas till. Säkerhetsåtgärder / terrordskydd kommer att läggas till. Detta kommer att analyseras och utarbetas under nästa skede. Åtgärderna ska anpassas till platsen och helhetsförslaget.

## 4.13 Gångtrafik

Hela utredningsområdet är en målpunkt i sig och innehåller många publika målpunkter och viktiga hållplatser. Tillgängligheten är därför generell viktig. I förslaget har ytor för gående och vistelse därför prioriterats. Gångytorna har rensats från möblering för att skapa större ytor för gångstråken och öka orienterbarheten och kontakten med målpunkterna längs gatan. Fler platser att stanna till på har skapats.

Körbanorna och fastigheterna ska inte byggas om och lutningarna i området kommer i princip bestå. I kvarter 5 på östra sidan av gatan där lokalgatan framför Elite Park Hotel slopas och ersätts av gångytorna ligger byggnaderna lågt i förhållande till gatan och större lutningar än riktlinjerna anger kan krävas. Även marken längs fasaden mot västra sidan av Avenyn, i hörnan Engelbrektgatan/Avenyn är brant och förmodligen svår att förbättra i fortsatt arbete (foto i kapitel 5.2.3). Se Figur 6 med gators lutningar i kapitel 2.7.1.

Ledstråk ska i så stor utsträckning som möjligt vara naturliga, som exempel att man kan följa fasader, murar etcetera och i andra hand konstruerade genom taktila och kontrasterande beläggningar. Konstruerade ledstråk kommer behövas och kommer inte kunna undvikas längs Avenyn och Götaplatsen. Ledstråken ansluts till hållplatser, passager och övergångsställen.

Ytorna på Avenyns gångbanor breddas och beläggningarna görs släta och tillgängliga med bredare gånghallar och sågad och flammad gatsten. Gatorna blir fortsatt uppvärmda med markvärme som byggs om. Det ger plats för större flöden av gående och är viktiga åtgärder för att minska risken för fallolyckor. Fallolyckor är den i särklass vanligaste olyckstypen inom utredningsområdet (Förstudie Avenyn, 2022-01-21, bilaga 2 Olyckskartor). Även beläggningen på vistelseytorna vid sidan av de genomgående gångstråken får slät och tillgänglig beläggning. Ny belysning förbättrar också situationen för gående i utredningsområdet.





Figur 12. Läge och utformningsprinciper för korsande gångstråk

Där gångbanorna korsar anslutande lokalgator görs de genomgående så att det blir tydligt att gående prioriteras och att den korsande biltrafiken väjer för gående. Kanten mot körbanan utförs av portsten för att gående, cyklister och biltrafik ska kunna passera till och från lokalgatan. Passager och övergångsställen utformas enligt Teknisk handbok.

Vid passager för gående ska kantstenens synliga höjd vara 0 cm för att förenkla för personer med nedsatt rörlighet.

Vid övergångsställen ska en del av passagen ha en ramp för personer med nedsatt rörlighet med 0 cm synlig kantstenshöjd och en del med en kännbar kant med 6 cm synlig höjd för synskadade enligt typlösningar i Teknisk Handbok.

Refuger vid övergångsställen är 2 m breda.

Korsningarna med Parkgatan och Engelbrectsgatan är signalreglerade och därmed är övergångsställen i anslutning till dessa korsningar också signalreglerade. Passager för gående vid Vasagatan över Kungsportsavenyn som ligger i anslutning till hållplatsen utformas som gångpassager över spår. För det viktiga stråket längs Vasagatan utformas passagen som en gångpassage över körbanan för bil, spår och cykeltrafik.

För att underlätta för gående att korsa Avenyn behövs gångpassager. Det kan göras genom att utföra kantstenen med 0 cm visning, alternativt utförs passager med flackt lutande portsten.

Obevakade övergångsställen planeras som idag, två på ömse sidor om busshållplatsen på nedre delen av Götaplatsen samt i anslutning till Berzeliigatan och Viktor Rydbergsgatan. Läget för

övergångsstället på Viktor Rydbergsgatan i anslutning till Stenhammarsgatan behöver justeras för att klara omvänd trafikriktning med infart från Viktor Rydbergsgatan.

Obevakade övergångsställen hastighetssäkras genom upphöjning. Övergångsstället över nedre delen av Götaplatsen närmast Viktor Rydbergsgatan ligger så nära korsningen att hastigheten blir så låg att upphöjning inte behövs.

## 4.14 Cykeltrafik

Dimensionerande fordon för cykeltrafik är lastcykel 90 cm bred.

### **Stråket längs Avenyn, Götaplatsen och Fågelsången (övergripande cykelnätet)**

Cykling längs Avenyn sker fortsatt i blandtrafik. Det är acceptabelt eftersom flödet av bilar är lågt och bilarna håller låg fart. Den nya körbanebreddens innebär att personbilar kan passera cyklar i låg fart. Om utveckling på sikt leder till fler cyklister på Avenyn kan det övervägas att körbanorna utformas som cykelfartsgator.

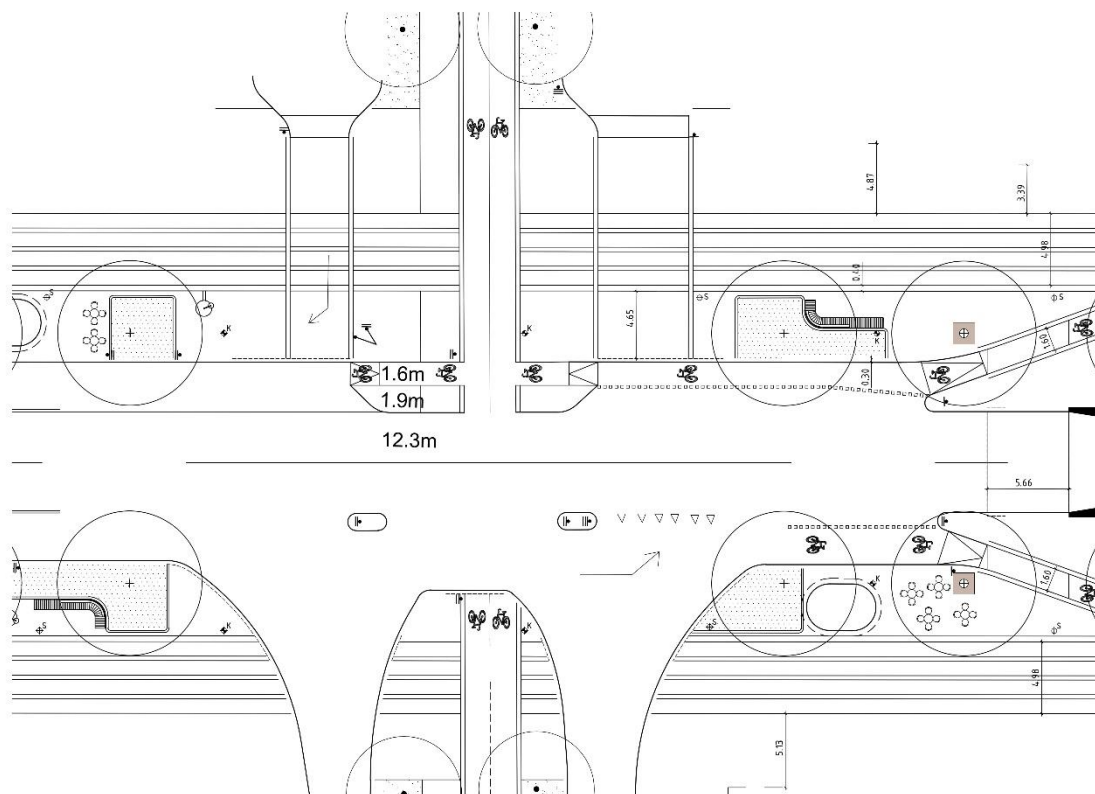
Förbi hållplats Valand leds cykeltrafiken bakom hållplatsen på enkelriktade cykelbanor. Dessa breddas något utifrån dagens mått och med acceptabla radier i svängarna. Kollektivtrafikresenärer som korsar cykelbanan styrs genom möblering till passager i hållplatsens båda ändar för att minska konflikterna mellan gående och cyklister.

På Avenyn söder om Engelbrektsgratan och på nedre Götaplatsen är biltrafikens flöde större och är idag ca 4 000 fordon/dygn. Det ligger i överkant för att cykel i blandtrafik ska vara lämpligt. Biltrafikens hastighet är låg och inga olyckor mellan cykel och motorfordon har rapporterats in. Ställningstagandet är därför att gångytor, vistelse och bevarande av befintliga träd prioriteras före utrymme för separata cykelbanor. För framtiden är det viktigt med en övergripande strategi i staden så att biltrafiken inte ökar på detta avsnitt. Vid Götaplatsens hållplats utformas körbanan så att cyklar kan passera buss som stannat vid hållplatsen.

På övre delen av Götaplatsen prioriteras platsens gestaltning och kulturvärden framför separat cykellösning. Cykling sker därför i blandtrafik på torget. Hur in- och utfarten över kantstenen utformas och placeras är viktigt för cyklisternas orienterbarhet och bekvämlighet men också för att minska konflikterna med gående vid övergångsställen.

### **Stråket längs Vasagatan (övergripande cykelnätet)**

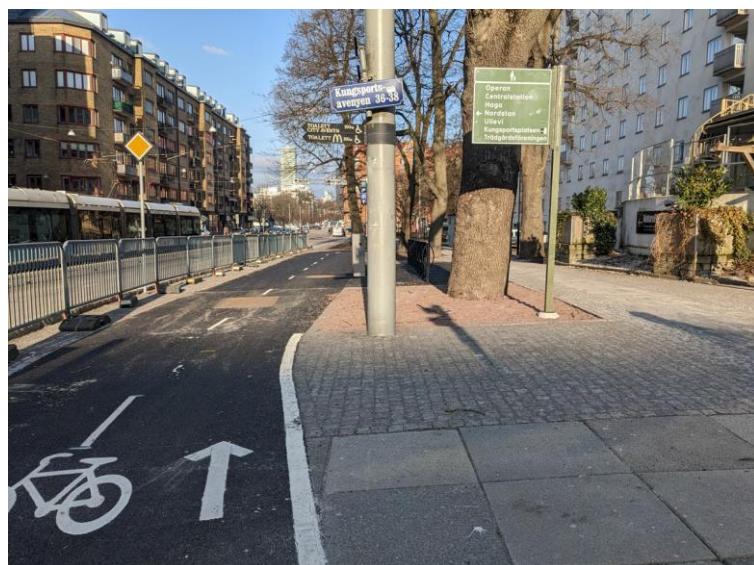
Den dubbelriktade cykelbanan längs Vasagatans mittremsa är breddat till 3,6 meter. Gångbana och cykelbana är tydligt separerade. En förutsättning för att rymma detta är att kioskerna i Vasagatans mitt tas bort. Korsningspunkten Vasagatan/Kungssportsavenyn är en besvärlig punkt med korsande och svängande spårvagnstrafik, stora gång- och cykelflöden samt konflikter mellan svängande och genomgående cykelströmmar. I förslaget utformas korsningspunkten i princip som idag. Avenyns cykeltrafik leds upp på ytan för oskyddade trafikanter med en fyrvägs korsning för cykeltrafiken som har något bättre utrymme än i dagens lösning. En enklare lösning med färre ramper bör eftersträvas i fortsatt projekteringsarbete.



Figur 13. Föreslagen utformning enligt dagens princip:

### Stråket längs Engelbrektsgatan (övergripande cykelnät)

Ett dubbelriktat cykelstråk har nyligen byggts på Engelbrektsgatans södra sida. I korsningen med Avenyn saknas dock signalstolpar för cyklister och konflikten mellan cyklister och svängande motorfordon är inte hanterad. I förslaget har utrymme för signalstolpar på refuger lagts till som också skapar en liten distans mellan cyklister och svängande biltrafik. Stopplinjen i korsningen har dragits tillbaka för att minska risken att svängande fordon kör på cyklister som cyklar rakt genom korsningen.



Figur 14. Nybyggt dubbelriktat cykelstråk på Engelbrektsgatan

### **Stråket längs Berzeliigatan/Viktor Rydbergsgatan (pendlingsnät)**

Lösningen med cykelfält behålls. Cykelfältens bredd är 2,25 meter. Konflikterna med gående som väntar vid övergångsställen är därmed få och svängande cyklister till och från Avenyn får en enkel lösning. Då körbanorna är stensatta behöver markeringen för cykelfälten utföras i infällt stenmaterial eller likvärdigt och i enlighet med vägmarkeringsförordningen för att vara juridiskt giltig. Det har tex. betydelse för möjligheten att beivra eventuell felparkering i cykelfält.

### **Övriga korsande lokala stråk**

Korsande lokalgator utformas så att Avenyns gångbanor blir genomgående. Utformningen av kantstenen (portsten är föreslagen) mot angränsande körbanor ska vara cyklingsbar. Lokalatorna är enkelriktade och cykling sker i blandtrafik med biltrafiken. För att skapa enklare och ett mer gent cykelnät bör cykling mot enkelriktat övervägas på dessa gator om/när regleringsformen blir möjlig. Vid Kristinelundsgatan där en Styr- & Ställstation är placerad är detta särskilt motiverat.

### **Cykelparkering**

Behov och krav på cykelparkering ökar när cykelresorna blir fler och fler typer av cyklar, som exempel lastcyklar, blir vanliga. Elsparkcyklarna har också tillkommit och blir allt vanligare, både de som hyrs och de som är privata.

För att en cykelparkering ska användas är ett kort avstånd till målpunkten avgörande. Det sägs att när avståndet till målpunkten överstiger 25 meter minskar användningen av cykelställ. Cyklister letar då närmare möjligheter att låsa fast cyklarna i, ofta olämpligt i annan sorts möblering.

Samtidigt är konkurrensen om gångbanornas ytor stor. Förslaget bygger på att mer grönska och ytor för hantering av dagvatten tillsammans med att gatan ska få fler trevliga vistelseytor. Det långsträckta konstverket som planeras på gångbanorna kan inte heller kombineras med ytor för parkering av cyklar och elsparkcyklar. I förslaget har utgångspunkten därför varit att antalet platser för cykelparkering behålls jämfört med idag. Kvaliteten och utrymmet för cykelplatserna har däremot förbättrats mot dagens ställ och platserna har flyttats och anpassats till det nya förslaget. Stationerna för låncyklar, Styr- och Ställ, behålls i förslaget likt idag.

## **4.15 Kollektivtrafik**

Inga förändringar av trafikeringen av kollektivtrafiken föreslås.

Hållplatserna byggs om enligt typritningar men anpassas till gestaltungsförslaget med nya väderskydd och ny beläggning. Hållplats Valands plattform breddas och förlängs något och ger därmed plats för fler resenärer.

Stensatta körytor som trafikeras med buss utförs för att tåla denna belastning både på sträcka, korsning och hållplats.

Förslaget innehåller nya kontaktledningsstolpar och ombyggda hållplatser. Planeringen av utförandet är viktigt för att minimera störningar på kollektivtrafiken under byggtiden.

Ingen riskanalys för spårväg har tagits fram och beaktats i projektet.

## **4.16 Biltrafik**

I förslaget gäller samma princip som idag för biltrafiken. Sikt i korsningar har studerats och siktområden redovisas på ritning T-31-1-02.

Körspår för dimensionerande fordon har studerats och redovisas på ritning T-31-1-01.



Körspår för dispenstrafik vid evenemang på Götaplatsen och för räddningstjänstens fordon på Avenyns gångbanor redovisas på ritning T-31-1-02. Dimensionerande typfordon enligt VU är:

- Övre delen av Götaplatsen: LBN normal situation. För evenemang och vissa transporter till Stadsteatern kan 24 m lång bil och släp köra in och runda Poseidon. Befintliga vägmärken behöver då monteras ned. Förutsättningen att lastbilstrafik från övre delen av Götaplatsen liksom idag ska kunna svänga i alla ritkningar blir helt dimensionerade för var refuger och övergångsställen över Berzelligatan och Viktor Rydbergs gata kan placeras. Kan någon körriktning slopas kan utformningen förbättras ur gåendes aspekt.
- Nedre Götaplatsen/Viktor Rydbergsgatan: korsningar BB.
- Berzelligatan: Lbn, evenemangstrafik 24-meters bil och släp i låg standard (dispenstrafik)
- Avenyns gångbanor: trafikering av Los (brandbil) och uppställning av stegbil på gångbana.
- Avenyn och Engelbrektskatan: LBN

Mindre förändringar som påverkar biltrafiken är:

- Lokalkörbanan med angöring till kvarter 5 vid Elite Park Avenue Hotel tas bort och angöring till hotellet sker i stället från huvudkörbanan.
- Avsmalning av Avenyns körbanor mellan Parkgatan och Engelbrektskatan till 3,3 meter.
- Körriktning på Stenhammarsgatan, Karin Kavlis plats och övre delen av Götaplatsen ändras så att endast utfart från Götaplatsen tillåts för motorfordon för att minska den allmänna biltrafiken och parkeringen på torget.
- Gångbanorna längs Avenyn görs genomgående vid korsande lokalgator för att prioritera gångtrafiken. Biltrafiken får därmed väja för den korsande gångtrafiken.

## 4.17 Parkering och angöring

Dagens angöring och parkering på gatemark behålls i stort. Korttidsangöring för verksamheternas behov och parkering för personer med nedsatt rörlighet prioriteras framför parkering för besökande och boende. Besöksparkering till området hänvisas främst till parkeringsplatser och parkeringsanläggningar i närområdet.

En inventering av verksamheternas behov av transporter och angöringsmöjligheter visar att dagens lösning med en lastficka per kvarter är tillräckligt längs Avenyn (kvarter 2 - 4). (referens)

Utformningen av lastfickorna längs Avenyn har anpassats för att undvika stora luckor i trådraden och uppfyller därför inte kraven enligt Teknisk handbok.

För att ge plats för vistelse, planteringsytor, cykelparkering, konstverk etcetera har parkering för motorcyklar flyttats från gångbanorna till de korsande lokalgatorna. Det innebär att cirka fem platser för parkering av bil försvinner utan att ersättas.

När turistbussar stängs ute från Götaplatsen kan det finnas behov att utöka korttidsparkering för buss på Berzelligatan eller Viktor Rydbergsgatan. Korttidsparkering dagtid kan eventuellt omvandlas till bussuppställning. Nattetid kan dessa platser användas för boendeparkering.

Lokalgatan i kvarter 5 vid Elite Park Avenue Hotel som används för korttidsangöring till hotellet slopas till fördel för mer plats till vistelse och gående. Det innebär att all angöring ska lösas längs kantsten mot Avenyn. På lokalgatan som slopas finns idag plats för 7 - 8 taxibilar och 4 platser för korttidsangöring vid hotellets entré. Dessa funktioner ska således flyttas ut till Avenyns körbana. Längs Avenyns körbana finns parkering 30 minuter för två bussar samt 3 platser för parkering 30

minuter. De tre platserna för korttidsparkeringen på 30 minuter förutsätts slopas. Frågan ska utredas vidare.

Ingen parkering tillåts på Götaplatsen.

## **5 Konsekvenser av förslaget gestaltungs- och trafikförslag**

### **5.1 Stadskvaliteter och kommersiella värden**

Göteborgarna kommer återigen att bli stolta över Avenyn, Sveriges kanske mest kända gata, vilket kommer att stärka platsens status och attraktionskraft, öka antalet besökare och möjliggöra för verksamheterna längs gatan att få fler kunder och besökare.

Förslaget utvecklar Avenyn som Göteborgs nöjesgata med mat, kultur, handel och upplevelser. Uteserveringarna som hittills vanligtvis byggts som glasverandor mot byggnaderna och som måste tas ned under vinterhalvåret, ersätts med uteserveringar under fasadmarkiser som, där det är lämpligt, kan få permanent bygglov. Detta kan i den framtida processen utvecklas vidare om en ny detaljplan tas fram.

I Möbleringszonen finns möjlighet att lägga till ett antal paviljonger och kiosker. I förslaget har en bärande idé varit att stärka och förlänga flödena av människor längs hela Avenyn och upp till Götaplatsen. Ett grepp för att lyckas med det, genom att göra promenaden mer intressant, är att addera upplevelser och innehåll även i Möbleringszonen, på väl utvalda platser längs Avenyn. Omfattning och placering studeras vidare i fortsatt arbete och i detaljplan. Mindre paviljonger och kiosker är ett sätt att addera nytt innehåll och fler upplevelser, som eventuellt kan hanteras inom gällande detaljplan.

Avenyn blir en bättre plats att flanera på. Avenyn blir grönare än idag genom att planteringsytor anläggs i Möbleringszonen. Avenyn får många fler sittplatser än idag.

Se Bilaga 001 Landskap samt referens "Riktlinjeför uteserveringar"

### **5.2 Tekniska aspekter**

#### **5.2.1 Trafiklösningar**

##### **Gångtrafik**

Förslaget innebär stora förbättringar och prioriteringar för gående. Resultatet blir mer plats för gående och bättre orienterbarhet. Separering av gående och cyklister i Vasagatans gatumitt ökar säkerheten. Planteringar, konst, sittplatser och ny belysning ökar trivseln längs gatan. Tillgängliga ytskikt och passager samt ledstråk gör det enklare för personer med funktionsnedsättningar att ta sig fram. Två meter breda mittrefuger vid övergångsställen förenklar för gående att korsa gatan.

##### **Cykeltrafik**

Cykellösningarna i förslaget är i princip de samma som idag.

Cykelstråket i Vasagatans mitt breddas och separeras från gångtrafik vilket ökar framkomligheten och säkerheten för cyklister. Passagen över Avenyn i Vasagatans stråk har förbättrats något avseende radier och utrymme för cyklister som väntar att passera Avenyn men fortfarande krävs många interaktioner med gående på trång yta. Lösningen innebär att både korsande cyklister och cyklister

som kör längs Avenyn kör upp på gångbanans nivå. I fortsatt arbete studeras om det finns en lösning där detta undviks.

Vid hållplats Valand breddas cykelbanorna något och förses med skyddszoner. Då placeringen av Avenyns träd i linje har prioriterats är en större breddning inte möjlig. Radierna som krävs för cykelbanornas sidoförskjutning är anpassade efter träden och innebär att cyklisternas hastighet inte behöver sänkas. Förbicycling kommer inte vara möjlig på detta avsnitt. I fortsatt arbete är det viktigt att bevaka trädplacering för acceptabel sikt mellan cyklister och gående som korsar cykelbanan.

Längs Engelbrektskatan finns ett nybyggt dubbelriktat cykelstråk. Förslaget innebär att korsningen anpassas till den nybyggda cykelbanan och att skyddande refuger, signalstolpar för cyklister, tillbakadragen stopplinje för biltrafiken anläggs för att minska risken att cyklister körs på av högersvängande fordon.

Cykelfälten på Viktor Rydbergs gata/Berzeliigatan breddas till 2,25 meter så att cyklister kan köra förbi varandra. Där cykelstråket korsar Götaplatsen stensätts körytorna. Markering för cykelfält ska anpassas till den stensatta ytan.

På övre delen av Götaplatsen sker cykling i blandtrafik med bilar och gående. Den minskade biltrafiken ökar säkerheten för cyklister.

Antalet cykelparkeringsplatser är lika som idag. Om cykeltrafiken ökar enligt Göteborgs cykelplan kan antalet platser behöva öka i framtiden. Även ökning av elsparkcyklar eller andra framtida fordonstyper kan kräva mer utrymme i gaturummet. Det finns inga "reservutrymmen för detta i förslaget. Övervakning/bortforsling av cyklar, elsparkcyklar kan då behövas samtidigt som fler cykelplatser på tvärgator anläggs genom att parkeringsplatser slopas.

### **Kollektivtrafik**

Ombyggnadsförslaget innebär ingen skillnad i trafikering. Vid ombyggnadsarbetena vid hållplatserna kommer provisoriska hållplatser att behövas, men avsikten är att kollektivtrafiken inte ska behöva stängas av under byggtiden.

Valands hållplats förbättras så att fler resenärer ryms.

Busshållplatsen vid Götaplatsen utformas så att lådcykel kan köra förbi buss vid hållplats. Bilar får vänta bakom bussen.

Den slopade högersvängen till Engelbrektskatan kan innebära att bussarna som ska köra rakt fram fastnar bakom högersvängande bilar som väntar på en lucka bland gående. En lösning på det eventuella problemet kan vara justeringar i trafiksignalen, t ex eftergrönt för biltrafiken. Detta utreds vidare inför kommande projektering.

### **Biltrafik**

Den nya bredden 3,3 meter på Avenyns körbanor medger att personbilar kan köra om cyklist på vanlig cykel men inte lastcykel. Lastbilar kan inte köra om cyklister.

Utfarten från Avenyns tvärgator för lastbilstrafik blir trängre och innebär att Lbn och Los-fordon kan behöva svepa över medriktat körfält för kollektivtrafiken. Idag är det endast Lbn som behöver svepa över kollektivtrafikkörfältet. Vid utfarten från Vasagatan till Avenyn är det idag så trångt att lastbilars hjulpar nästan behöver köra på rälen. Där saknas därför kantsten och körfälten skiljs av målad linje. Detta är oförändrat i förslaget.

Gångbanorna görs genomgående över lokalgatorna som ansluter till Avenyn. Det innebär att bilisterna har väjningsplikt mot gående och behöver få en lucka i gångflödet för att passera.

Den slopade högersvängen till Engelbrektsgatan kan innebära längre kölängd och därmed sämre framkomlighet för biltrafiken. Konsekvenserna av det utred inför kommande projektering.

### **Parkering och angöring**

Lastfickorna på Avenyn utformas med bättre standard än i dag men blir kortare (12 meter i stället för 15 meter) och med mindre radie mot insidan (2 meter i stället för 3 meter) än Teknisk handbok anger. De gemensamma kontaktlednings- och belysningsstolparna placeras också på insidan av lastfickan med en längre utliggare för belysningsarmaturen. Detta för att undvika stora luckor i de genomgående trädraderna. Lastbilar behöver backa in i fickorna och behöver ta hela körfältsbredden i anspråk för att komma in i fickan och cyklister kan inte passera precis vid backningsrörelsen. I fortsatt arbete bör förslaget ses över för att optimera träd- och stolpplacering avseende lastfickornas funktion.

Turistbussar kommer inte längre att kunna stanna precis vid Poseidon. De hänvisas till bussangöring en kort sträcka från Götaplatsen och turisterna får lämna bussen och ta sig till fots för sitt besök. Det är inte uteslutet att turistbussar därför olovligen kommer att stanna i cykelfält eller kör upp på den breddade gångbanan i anslutning till Poseidon. Det kan därför behövas övervakning på platsen och i andra hand fysiska anordningar för att hindra den olovliga uppställningen.

Den slopade lokalgatan vid Hotell Park Avenue innebär att en angöringssträcka som motsvarar tre parkeringsplatser försvinner. Hus angöringen disponeras studeras i kommande projektering men enligt Göteborg så kommer den särskilda taxiangöringen utgå.

Tillgängligheten med bil för personer med rörelsehinder är besvärlig att lösa vid hållplats Valand. Förslaget innebär ingen förbättring mot dagens situation där enda sättet att komma nära entréer är att köra på gångbanan.

Ombyggnadsförslaget innebär att omkring fem parkeringsplatser på gatumark slopas.

### **5.2.2 Tillgängliga entréer**

En preliminär bedömning av möjligheten till tillgänglighetsanpassning har gjorts av de befintliga entréerna på Avenyn. Bedömningen är sammanställd i ett excelark med tillhörande fotohänvisningar. Excelarket kan användas i kommande skeden, och kompletteras med mer och ny data.

Sammanställningen finns som referens *Inventering av entréer – Avenyn*. I denna bedömning har hänsyn ej tagits till dörrarnas bredder, som också är en aspekt i tillgänglighetsanpassning. I situationsplanen finns befintliga trappor och ramper med, men dessa ska alltså inte nödvändigtvis behållas. De trappor och ramper som behålls kommer behöva anpassas till de ombyggda gångbanorna.

Inför fortsatt planering behöver fastighetsägarna involveras för samordning och samplanering av tillgänglighetsanpassning av de otillgängliga entréerna.

Ur Teknisk handbok:

”Vid nivåskillnad mellan fastighet och gångbana ligger det i första hand på fastighetsägaren att lösa tillgängligheten till entréer inom den egna fastigheten). Endast i undantagsfall kan det bli aktuellt att utjämna nivåskillnaden till entrén med ramp på gatumark. Vid utformning av ramp ställs höga krav på

utformning så att den inte utgör ett hinder och att den passar in i gatumiljön. Förslag till ramp ska godkännas av stadsmiljöförvaltningen och avtal ska upprättas.”

### 5.2.3 Höjdsättning

Höjdsättningen i projektet begränsas av många parametrar. Det är av största vikt att projektörer som ska jobba med gatornas höjdsättning gör ett fysiskt platsbesök för att få förståelse för höjdsättningens komplexitet. I ny höjdsättning ska en förbättring av nuvarande situation eftersträvas. Det kan krävas kreativa lösningar för att få bukt med en del av de problem som finns på Avenyn idag.



Figur 15. Branta lutningar i möte med korsande gator förekommer på Avenyn. I det här fallet skulle en trappa kunna vara en lösning på problemet.

Korsningen på Götaplatsen samt gångbanorna över lokalgator föreslås upphöjda. Konsekvenserna för vattenavrinning och skyfallsvägar behöver beaktas i höjdsättningsarbetet.

Ny gångbana på var sida ska anslutas mot befintliga entréer samt mot befintliga körfält med kantsten. Kantstenshöjd ska ha visning 12 cm som normalfall. I höjdsättningen ska avvattning i vägbanekant eftersträvas. Eftersom befintliga sektioner längs Avenyn generellt inte är utformade så, kommer det inte gå att uppnå tillfredställande tvärfallslutningar i alla kvarter om avvattning ska ske i vägbanekant. Därför ska avvattning i andra hand ske i läge för dagvattenrännan. Om heller inte detta räcker för att uppnå rätt tvärfall i sektionerna finns fler åtgärder att tillgå.

Prioriteringsordningen i höjdsättningsarbetet bör vara enligt följande:

Låglinje projekteras

1. i körbanekant
2. i dagvattenränna
3. mellan Restaurang- och butikszon och Gångzon

Åtgärder för att styra vattnet rätt görs genom

1. anpassade tvärfall/avsteg från Teknisk handbok

- a. Möbleringszon max 3 %
  - b. Restaurang- och butikszon max 3 %
  - c. Gångzon min 1 % - max 2 %
2. lägre kantsten mot körbana än 12 cm
  3. kantsten/trappsteg/låg mur mellan Gångzon och Möbleringszon

Om man i överenskommelse med fastighetsägare och Göteborg stad kommer fram till att marken får lov att höjas i fastighetsgräns förändras förutsättningarna och gör projekteringen och lösningen enklare.

Tabell 2 Förutsättningar per kvarter

Kvarter	Beskrivning
1	Detta kvarter har i förslaget ingen dagvattenränna och gångbanan är smalare än i de övriga områdena. Befintlig kantsten är låg, mellan 4 och 8 cm visning. Befintlig kantsten ligger närmare fasad än övriga delar. Befintlig låglinje ligger cirka 2 - 3 m från befintlig körbanekant. Här kan en låglinje krävas ungefär i befintligt läge, beroende på överenskommelser med fastighetsägare. Radierna mot Parkgatan minskas jämfört med befintligt. Från ca 9,7 till 7,7 m.
2	Här börjar uppdelningen av gångbanan enligt den generella typsektionen. Mitt på sträckan ligger befintliga angöringsfickor, vilka kommer behålla sin ungefärliga placering. Befintlig kantstensvisning varierar mellan 4 och 9 cm. Befintlig låglinje ligger 1,5 - 3 m från befintlig körbanekant. Västra sidan har förhållandevis goda förutsättningar för avvattning i körbanan. Östra sidan kommer antagligen behöva en annan låglinje än körbanekant.
3	Mitt i kvarteret ligger hållplats Valand. De befintliga hållplatskantstöden med visning ca 17 cm skulle kunna behållas vid behov, men i södra änden kommer sträckningen av dessa förlängas ca 7 meter och i norra änden förkortas med cirka 4 m enligt förslaget. Den befintliga cykelbanan utgör låglinjen och det finns en ytterligare låglinje cirka 7 m från vägbanekant, men den följer inte hela kvarteret. Entrénivåerna ligger lågt och här kommer åtgärder krävas för att få till lämpliga tvärfall. Den södra delen av sträckan har svag längslutning som behöver beaktas för acceptabel vattenavrinning och sättningar kan här få stora konsekvenser.
4	Mitt på sträckan ligger befintliga angöringsfickor, vilka kommer behålla sin ungefärliga placering. Befintlig kantstensvisning varierar mellan 4 och 9 cm. Befintlig låglinje ligger ca 3 m från befintlig körbanekant men här ser förutsättningarna för avvattning i körbanekant goda ut, särskilt på västra sidan. Östra sidan kommer kräva åtgärder i norra änden men ju längre söderut i kvarteret man kommer desto bättre blir förutsättningarna även där. Sträckan har svag längslutning som behöver beaktas för acceptabel vattenavrinning och även här kan sättningar kan få stora konsekvenser.

5	Kvarteret har en körbana som skär genom gångbanan idag och som skapar en särskilt låg låglinje just här. Kvarteret har därför detaljstuderats och samtliga åtgärder listade ovan har krävts, vilket redovisas på Situationsplanen och Avrinningsplanen. Se även kapitel 7.3.4 Höjdsättning av kvarter 5.
N G	Kvarteret har busshållplatser på var sida av vägen där busshållplatskantstöden har en visning på 15 - 16 cm. På var sida om hållplatserna är visningen omkring 12 cm och sjunker sedan mot korsningen med Viktor Rydbergsgatan. Här görs i förslaget en betydande minskning av körbanebredd. Trapporna mot Stadsbiblioteket på östra sidan och Bio Göta på västra medger att en jämn lutning mot körbanan är möjlig, åtminstone i norra änden. Det skulle innebära att man tar bort de lägsta trappstegen för att höja marken. I mötet med Viktor Rydbergsgatan kan en annan låglinje krävas.
Ö G	Även Götaplatsen lutar idag från Konstmuseet och mot nordväst. Ojämnheter i höjdsättning ska jämnas ut men generellt ska befintliga höjder behållas. Med undantag av plattan som konstverket/fontänen Poseidon står på. En viktig förutsättning i höjdsättningsarbetet här är att både trappan till Konserthuset och Stadsteatern ska ges större avsatser och kommer därmed kräva större baser i marknivå.

I och med den nya utformningen kommer ny kantsten mot körbanan (borgmästarsten) generellt att sättas i nytt läge i plan vilket innebär att körbanan kommer påverkas av schaktarbeten. I samband med detta kan hela vägbanan, eller ytterkanterna fram till lämplig brytpunkt, fräsas och ges ett nytt topplager av asfalt. Detta för att ge ett prydligt och mer enhetligt uttryck. Befintlig vägkant är således inte nödvändigtvis en exakt parameter som ska behållas. Detta är viktigt att få med sig i höjdsättningsarbetet.

## 5.2.4 Anordningar under mark

### Markvärme

Anläggning för markvärme kommer att beröras då dessa finns i gångytor på bägge sidor om Kungsportsavenyn. Ledningarna är grunt förlagda, cirka 5 – 10 cm under befintliga ytskikt. Där nya djupare schakter planeras, exempelvis för fundament, möblering, trädgropar med mera kommer befintlig anläggning att behöva läggas om. Med tanke på anläggningens ålder (cirka 50 år) och dess brister är avsikten att förnya anläggningen.

### VA

VA-ledningar kommer att påverkas där schakt för trädgropar, planteringar, fundament för utrustning och stolpar planeras. Serviser till fastigheter på dessa sträckor kan även komma att beröras för att säkerställa funktion på avloppsledningarna.

### Övriga ledningar

El-, tele- och optoledningar som finns på båda sidor om Kungsportsavenyn kommer att behöva förskjutas i sidled där nya möbleringszoner, stolpar och trädgropar planeras. Nya stråk för elkablar kommer att behöva flyttas närmare fasader. Det bedöms dock som genomförbart då tillräckligt utrymme finns.

Fjärrvärmeledningar kommer att påverkas av planerad upprustning. Vid Avenyns västra del, mellan Geijersgatan och Viktor Rydbergsgatan finns en fjärrvärmekulvert. Denna behöver sannolikt flyttas

västerut, närmare befintlig byggnad för att göra plats för fundament till "praktmast". Ledning som korsar Avenyn samt servis till biblioteket behöver läggas om. På Götaplatsen kommer troligen befintliga fjärrvärmeledningar att behöva flyttas för att ej hamna under nya trappor /stenutsmyckningar kring Poseidon samt under föreslaget vattenspel. I kalkylen förutsätts att befintliga kulvertar rivs på de sträckor där ledningar behöver läggas om.

### 5.2.5 Kontaktledning

Kontaktledningsstolparna till spårvagnarna byts ut till master för linspänd kontaktledning. De utformas enligt den standard som gäller. Det gör att de blir större och får grövre fundament, men med ett uttryck som liknar övriga stolpar på gatan. Kontaktledningarna förses med belysning likt övriga master på Avenyn. Kontaktledningar kan spännas med fästpunkter på fasad där det behövs. De nya stolparnas fundament måste anläggas innan de befintliga stolparna kan tas bort. Det påverkar genomförandet, se mer i avsnitt 10.

## 5.3 Geoteknik

Planerad ombyggnation av gaturummet längs Kungsportsavenyn bedöms kunna utföras utan några större geotekniska åtgärder. Med hänsyn till befintlig sättningsproblematik bör dock tillskottsbelastning på markytan minimeras, genom att bibehålla befintliga marknivåer i den mån det går. Större markhöjningar (+10 - 20 cm) och markhöjningar invid entréer ska kontrolleras med avseende på långtidssättningar och om eventuell lättfyllning erfordras när höjdsättningen av området är färdigställd.

Grundläggning för planerade konstverk, inom delar av Möbleringszonen längs gatan, behöver detaljstuderas i senare skeden, men bedöms i detta skede ge upp till små och lokala sättningar. Grundläggning av konstverket förutsätts utföras frostskyddat.

Vid Götaplatsen i söder planeras för en utbyggnad av befintlig trappkonstruktion till statyn Poseidon. Tillskottsbelastningen bedöms lokalt ge en ringa sättning om ett par cm

Schakter för utförande av nya växtbäddar, ner till 0,8 - 1,0 m under markytan, bedöms kunna utföras som öppna schakter med slänt, förutsatt att utrymme mot trafik och tredje man finns. Schakt för ledningsomläggning och planerade kontaktledningsfundament, ner till cirka 2,5 m under markytan, förutsätts utföras inom stödkonstruktion eller spontkassett.

Anslutningar för ledningar som läggs om eller nyanläggs intill byggnader rekommenderas utföras flexibla.

## 5.4 Miljö

### 5.4.1 Dagvatten

Befintliga dagvattenbrunnar i körbanan behöver till stor del tas bort på grund av flyttad kantsten. Dessutom innebär förslaget andra typer av brunnar än de befintliga, varför det inte går att återanvända de befintliga brunnarna. Vid rivning av befintliga brunnar, behöver dock hänsyn tas till att de kan vara seriekopplade med intagsbrunnar som finns i spårområdet.

För dagvattenhantering är det fördelaktigt om dagvatten leds ytligt till planteringar, där vattnet renas och fördröjs. Rening i planteringar bedöms motsvara "rening" enligt Miljöförvaltningens kategorisering (se avsnitt 3.3.1). Detta bedöms möjligt att åstadkomma för gångbanorna i stor del av området. Att leda vatten från körbanorna till planteringarna kan vara möjligt, men skulle komma i konflikt med ambitionen om paradplanteringar. Detta dels eftersom planteringsytorna skulle behöva



förläggas djupare för att ta in dagvatten ytligt från körbanorna, dels eftersom växter kan vara känsliga för föroreningar samt förutsättningar som råder i typiska regnbäddar.

Öppna förstärkningslager under gångbanan är en förutsättning för att de växtbäddsystem som valts ska fungera. Det utgör också en anläggning som bidrar med fördröjning och rening av dagvatten. Rening i öppna förstärkningslager bedöms motsvara "enklare rening" enligt Miljöförvaltningens kategorisering (se avsnitt 3.3.1). Förekomst av biokol i förstärkningslagret bedöms inverka positivt på reningseffekten. Tjocklek på de olika överbyggnadslagren bestäms med hänseende till terrassens beskaffenhet. För dimensionering rekommenderas handledning från rapporten "Fördröjning av dagvatten med dränerande markstensbeläggning" från Svensk Markbetong. Som förutsättning för dimensionering föreslås att Trafikklass 1A används för Avenyns gångbanor.

Från körbanan föreslås att dagvatten leds till brunnar med sidointag. Detta innebär avsteg från Teknisk Handbok (12EA2 Avvattning med rännstensbrunnar), som anger att brunnar med sidointag ska undvikas. Anledningarna till att denna typ av brunnar bör undvikas enligt Teknisk Handbok är bland annat att de samlar skräp och riskerar att bli verkningslösa till följd av att sättningar kan göra att vattnet rinner förbi. Trots de negativa aspekterna, bedöms brunnar med sidointag vara fördelaktiga gentemot traditionella brunnar med betäckning i körbanans kant av följande anledningar:

- Avledning av dagvatten till öppet förstärkningslager kan ske på högre nivå än om traditionella brunnar används, eftersom ledningar från traditionella brunnar måste placeras under körbanans kantstöd. Detta innebär att det finns bättre förutsättningar att avleda dagvatten till fördröjningsanläggningen.
- Intrånget i körbanan för anläggande av nya brunnar blir mindre.
- Kontroll och skötsel av brunnar och sandfång kan ske från gångbanan.

Som alternativ till brunnar med sidointag, kan traditionella betäckningar användas. Dagvatten kan då ledas till öppet förstärkningslager på liknande sätt som i andra kombinerade luftningsbrunnar. Här måste dock hänsyn tas till att luftigt bärlager inte tillåts under körbanor enligt Teknisk Handbok samt att luftningshålen som utgör inlopp för dagvatten till luftigt förstärkningslager under Möbleringszonen hamnar under kantsten. Detta kan medföra svårigheter att avleda dagvatten till förstärkningslagret, alternativt att förstärkningslagret behöver göras djupare. Ett ytterligare alternativ kan vara att rena dagvatten från körbanorna i brunnsfilter i rännstensbrunnarna och att vattnet från dessa leds direkt till ledningar. Med detta alternativ uppnås acceptabel rening enligt preliminär bedömning. Fördröjning uppnås dock inte.

Uppskattningsvis behövs åtminstone cirka 90 nya rännstensbrunnar för att klara riktlinjen i Teknisk Handbok om maximalt 300 m<sup>2</sup> hårdgjord yta per brunn eller släpp från ränna till plantering. Av dessa antas cirka 30 vara traditionella rännstensbrunnar, 30 brunnar med sidointag och 30 kombinerade rännstens- och luftningsbrunnar.

Vid användande av öppna förstärkningslager är det viktigt att säkerställa väl fungerande partikelavskiljning i sandfång. Detta för att undvika igensättning av dagvattenmagasinen. TH 12EA3.6 anger: "Om det finns behov av rening ska dagvattnet filtreras genom en ytlig dagvattenanläggning innan vattnet når det öppna förstärkningslagret. Där dagvattnet leds direkt via brunn till öppet förstärkningslager/skelettjord kan separat partikelavskiljning, till exempel dagvattentunnel, behövas om anläggningen ligger i en miljö som genererar mycket partiklar, till exempel en högtrafikerad gata." För förslaget har antagits att ingen ytterligare partikelavskiljning behövs utöver sandfång innan vatten avleds till öppet förstärkningslager

I förslaget ingår nya separata dagvattenledningar längs Avenyn. Sträckan som är ritad i Avrinningsplan uppgår till cirka 1400 m för båda ledningarna tillsammans. Syftet med de nya ledningarna är att avlasta befintligt kombinerat system och på sikt kunna separera dagvatten och spillvatten i större utsträckning. Här görs en översiktlig beräkning av dimensionerade flöde från gaturummet i området baserat på varaktigheterna 20 respektive 30 minuter och resulterande erforderlig dimension med antagande om 0,5 % lutning (Tabell 3). Resultaten indikerar att nya dagvattenledningar bör vara i dimensioner om minst cirka 400 - 600 mm.

Tabell 3 Beräknade flöden och dimensioner för nya dagvattenledningar samt antaganden för beräkningarna.

Parameter	Värde	Kommentar
<b>Gatumark</b>	3,7 ha	Hela gatumarken i projektområdet, ingen hänsyn till fastigheter eller uppströms område
<b>Antagen avrinningskoefficient</b>	0,8	Motsvarar hårdgjord yta såsom asfalt
<b>Antagen dimensionerande varaktighet</b>	20 min (30 min)	Maximal rinntid i området beräknas till över 15 minuter. Dessutom anläggs fördröjningsanläggningar som bidrar till utjämning av flödet.
<b>Beräknat dimensionerande flöde vid 10-årsregn, klimatfaktor 1,25</b>	559 l/s (428 l/s)	10-årsregn motsvarar krav för full ledning enligt rekommendationer i Svenskt Vatten P110
<b>Beräknat dimensionerande flöde vid 30-årsregn, klimatfaktor 1,25</b>	803 l/s (614 l/s)	30-årsregn motsvarar krav för trycklinje i marknivå enligt rekommendationer i Svenskt Vatten P110
<b>Antal ledningar</b>	2 st	En ledning per gångbana
<b>Beräknad minsta standarddimension för ledning</b>	600 mm (500 mm)	Beräkning baserad på Colebrooks formel med lutning 0,5 %, vilket ungefär motsvarar minsta längslutning på Avenyn. Antas fördelning lika fördelning av flöde mellan ledningarna.

Ledningar föreslås läggas under öppet förstärkningslager i gångzonen. Detta kan dock försvåra återställning vid underhållsarbeten och enligt Göteborgs stad rekommenderas generellt att undvika att lägga ledningar under öppna förstärkningslager. Denna aspekt behöver beaktas vidare i projektering och kan eventuellt komma att påverka förstärkningslagrets utbredning.

Berzeliigatan utgör den gata i projektområdet som har den största trafikmängden. Här föreslås inga dagvattenanläggningar i form av regnbäddar eller öppna förstärkningslager. För att rena dagvatten från körbanor på denna gata kan dock brunnsfilter användas i rännstensbrunnarna.

Sammantaget innebär förslaget en förbättring av dagvattenhanteringen i området. Fördröjnings- och reningsanläggningar i kombination med nya dagvattenledningar kan bidra till minskad risk för överbelastning av kombinerade system, vilket kan minska risken för exempelvis källaröversvämningar och samtidigt förbättra vattenkvaliteten som till slut når naturliga vattendrag.

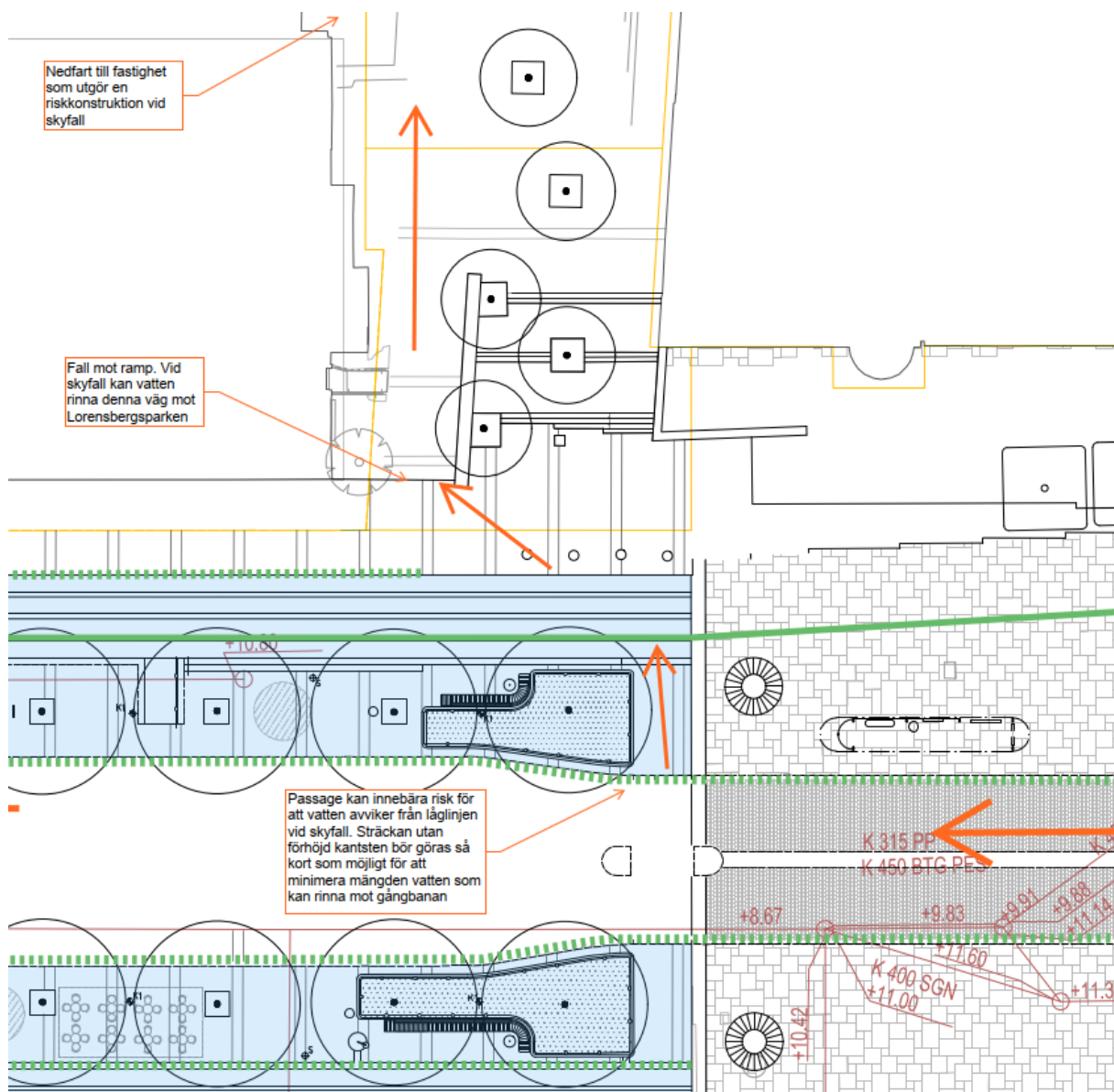
#### 5.4.2 Skyfall/klimatsäkring

Under genomförandestudien har uppmärksammats behov av att hålla kantstenen relativt låg vid korsning med Kristinelundsgatan, för att säkerställa att gatan kan fungera väl som skyfallsled i framtiden (se Bilaga 008 Avrinningsplan).

En ytterligare plats som uppmärksammats är kvarter 5, som är del av sträckan som pekats ut som skyfallsled längs Avenyn. Under befintliga förhållanden visar Göteborgs stads skyfallsmodellering att de primära rinnvägarna vid skyfall är vid sidan av körbanan. Detta beror delvis på den extra körbana som finns framför Elite Park Avenue Hotel, men också generellt att gångbanorna är lägre än körbanan. Genom att bibehålla en hög kantsten förbi platsen, kan vatten vid skyfall till större del ledas längs körbanan. Tillsammans med ytterligare låglinjer som planeras på gångbanorna kan detta öka gaturummets möjlighet att avleda vatten vid skyfall. En identifierad känslig punkt är passagen som visas i Figur 26. Vid passage kommer kantstenen av tillgänglighets skull vara i nivå med körbanan, vilket innebär att vatten kan ledas från körbana till gångbana i denna punkt. På platsen kräver de topografiska förutsättningarna dessutom att gångbanan får ett fall mot den ramp som leder mot Lorensbergsparken. Längs vägen mot parken finns åtminstone en riskkonstruktion i form av nedfart till fastighet. Här behövs skyfallsmodellering för att avgöra om förslaget innebär ökade flöden och därmed potentiellt ökad risk för översvämning i nedfarten såväl som fastigheterna längs Avenyn. Om risken ökar, kan behövas åtgärder utanför projektområdet för att hantera detta.

Utöver de två nämnda platserna, bedöms att förslaget innebär relativt begränsad förändring av nivåer och därmed liten påverkan på skyfallssituationen i området. Eftersom det i dagsläget inte bedöms förekomma framkomlighetsproblem vid skyfall, bedöms det inte heller finnas sådana problem efter föreslagna ändringar. Sammantaget bedöms dock att effekten av förändringarna bör studeras genom modellering av skyfall i samband med projektering, när ett förslag till höjdsättning tagits fram. Under projekteringen behöver hänsyn särskilt tas till utpekade skyfallsleder i Göteborgs stads strukturplan.

Sänkning av körbanan i kvarter 5 har inte studerats, eftersom det strider mot projektets förutsättningar. Ur skyfallsperspektiv hade dock en sådan åtgärd kunnat vara effektiv och kan vara värd att studera i vidare arbete.



Figur 2 Urklipp från Avrinningsplan. En föreslagen passage vid Kvarter 5 har identifierats som en känslig punkt vid skyfall. Här riskerar vatten att rinna från körbana till den lägre belägna gångbanan. På väg mot Lorensbergsparken finns också en riskkonstruktion

## 6 Förvaltning

### Utformningar som påverkar förvaltning

- Den föreslagna kantstenens placering i Avenyn påverkar snöröjningen då bredden på körytan kommer att minska och därmed ge en minskad plogbredd.
- De föreslagna nya stora planteringsytorna med perenner och häckar kommer att påverka förvaltningen då grönskötseln kommer att öka på Avenyn.
- Plateringsytorna under träden påverkar också snöröjning då det inte går att lägga upp bortskottad snö på dessa i och med att det finns ett räcke som kan ta skada runt planteringarna.
- På Götaplatsen föreslås ytan runt Poseidon att höjas upp. Detta kommer att skapa trappsteg på tre sidor om fontänen vilket kommer påverka förvaltningen genom handskottning av dessa vid snöfall.

- Planteringsytorna föreslås ta emot dagvatten från gångbanorna på ytan genom en ränna. Om detta väljs att utföras som att vattnet tas emot i en nedsänkt rabatt kan detta påverka med att mycket skräp samlas i ytorna som blåser dit från de hårdgjorda ytorna och fastnar där.
- Konstruktionslagret föreslås ta emot trafikdagvatten genom brunnar. Det dagvattnet blandas med gångbanans eventuella överskottsvatten. Detta påverkar så att vattning av de nyplanterade träden inte skall behöva utföras med samma frekvens som vid en vanlig etablering.
- Markvärmen som i dag finns föreslås att bytas ut och kommer därmed fortsatt påverka förvaltningen på ett positivt sätt genom minskad snöröjning på gångstråken. Då ytan mellan Engelbreksgatan och Sophus Petersens Backe tidigare varit körfält och nu föreslås bli trottoar med gångväg så kommer markvärmeanläggningen även läggas där. Detta kommer att påverka förvaltningen med större yta markvärmeanläggning.
- Nya kontaktledningsstolpar föreslås ha en unik design för Avenyn. Detta kommer troligtvis att innebära att staden får köpa in extra kontaktledningsstolpar som skall lagerhållas för att förvaltningen snabbt skall kunna ersätta stolpar som gått sönder. Lagerhållningen i sig kommer att ge en kostnad som påverkar förvaltningen.
- Möbler och räcken runt planteringar föreslås att vara specialritade för Avenyn. Detta ger att viss lagerhållning av extra delar kommer att behövas även här. Lagerhållningen kommer att ge en extra kostnad till förvaltningen.
- Ny konst föreslås att uppföras både på Götaplatsen och Avenyn vilket med medför ytterligare förvaltning av konstverk för staden. Konstverken kommer även belysas vilket ger en ny förvaltningsförändring för belysningsförvaltningen.
- På stora delar av Avenyn föreslås nya träd planteras vilket kommer att påverka förvaltningen med uppbyggnadsbeskärning samt beskärning för fria höjden under åren som trädet är ungt. Senare kommer även beskärning för skydd av kontaktledningar samt för belysning behöva göras. Antalet träd föreslås även att öka på Avenyn. Under etableringstiden så kommer även vattning av träden behöva utföras.
- De föreslagna dricksvattenposterna kommer att kräva utökad förvaltning av staden.
- Den föreslagna nya stenläggningen av Avenyn och Götaplatsen kommer att kräva viss lagerhållning av stenmaterial för ersättning av skadade stenar under driftsskedet. Lagerhållningen kommer ge en kostnad som påverkar förvaltningen.
- På Götaplatsen föreslås det att placeras en bronsbänk som värms upp. Detta objekt är unikt och kommer att kräva en viss sorts förvaltning.
- Urnor med sommarblomsplanteringar föreslås på Götaplatsen vilket kommer att öka förvaltningens grönyteskötsel på platsen.
- Ett nytt vattenspiel föreslås på Götaplatsen och detta kommer att utöka förvaltningen med ett nytt objekt.

## 7 Ställningstaganden

### 7.1 Avvägningar och prioriteringar

#### 7.1.1 Allén på Avenyn

Eftersom träden i kvarter 5 visat sig ha en god vitalitet och tillväxt har det bestämts att de träden kan vara kvar. Det har påverkat var träden ska placeras i övriga kvarter eftersom en utgångspunkt för en aveny är att träden ska stå i rader. Som en följd av trädplaceringarna har kantstenen behövt justeras, vilket innebär att körytornas bredd minskat. Flytten av kantstenen innebär även att dagvattenbrunnar har flyttats.

Rytmen av träd i allén har även varit styrande i förslagets placering av angöringsfickor. Enligt Teknisk handbok ska lastfickorna vara längre än vad som redovisas i förslaget och ha en in- och utkörningssträcka. I GFS-arbetet har bedömningen gjorts att detta krav ger alltför långa luckor i de nya trädraderna och därför förkastats.

Det är önskvärt med en "normal" dubbelsidig refug på Avenyns norra sida av korsningen med Engelbrektsgränd. En refug är svår att inrymma utan att utöka körbanan på gångbanans bekostnad med konsekvenser för träd och gestaltning. I förslaget har möjlighet att placera träd nära korsningen och vistelse/planteringsytor samt en rak kantstenslösning prioriterats.

Att enbart ha bohusslind längs hela Avenyn har valts bort då det inte överensstämmer med stadens trädpolicy och man vill minska risk för framtida trädsjukdomar.

### **7.1.2 Andra träd och växter**

Formklippta lindar på Övre Götaplatsen har valts bort till följd av att de står i vägen för evenemangen på Götaplatsen.

Antalet mindre träd på gångbanan har minskat. Det har visat sig att det varit svårt att hitta platser för dem.

Det kan inte bli renodlade regnbäddar beroende på att de då måste anläggas med genomsläppliga jordar som inte är näringsberikade. Det skulle innebära att växterna skulle växa för dåligt för att vara acceptabelt på en paradgata av Avenyns dignitet.

### **7.1.3 Trafik**

En utformning utan mittrefuger och med cykelbanor på Viktor Rydbergsgatan, Berzeliigatan och nedre delen av Götaplatsen har valts bort för att öka trafiksäkerheten och framkomligheten för oskyddade trafikanter. Det innebär dock att körytorna behöver utökas på bekostnad av torgets yta.

Vid övergångsstället på den norra sidan av korsningen med Engelbrektsgränd är en mittrefug för gående önskvärd. Den finns inte idag och har heller inte prioriterats i förslaget eftersom det får stora konsekvenser för gångbanan, korsningens linjeföring och möjligheten att plantera träd.

Att flytta ut övergångsställena från Götaplatsens mitt har studerats men avfärdats då gångvägarna blir ogena.

Ett alternativ med smalare gata utan mittrefug över den nedre delen av Götaplatsen har förkastats till följd av en farhåga att bilar försöker köra om bussar vid hållplatserna.

Delen mellan Engelbrektsgränd och Viktor Rydbergs gata har mer biltrafik än övriga sträckor och separering av cykeltrafiken på den sträckan har övervägts. Särskilt i sydlig riktning där cyklister har uppförbacke. Då befintliga träd ska sparas, mer plats för vistelse, grönska och gångtrafik ska skapas samt att angöringsbehovet kvarstår har detta bedömts viktigare än separata cykelbanor. Norr om Engelbrektsgränd smalnas det gemensamma körfältet för bil- och cykeltrafik ned till 3,3 meter. Personbil kan då köra förbi cyklist på vanlig cykel, ej lastcykel, i låg fart. Lastbilar kan inte köra förbi cyklister.

### **7.1.4 Götaplatsen**

Götaplatsens gestaltning är anpassad till byggnadsminnets bestämmelser.

Utgångspunkt för gatans placering är att Poseidon bildar ena änden i gaturummets mittlinje. Det översta trappsteget närmast vattenkaret har behållits och blomsterurnorna på postamenten har tagits bort gentemot tävlingsförslaget för att framhäva skulpturen i stadsrummet.

Gestaltningen av Götaplatsen har utgått från att dess båda delar, övre och nedre, knyts samman så tydligt som möjligt. Det har inte varit möjligt att minska trafikytornas bredd, men de beläggs med granit så att platsen hänger ihop. Att ha samma beläggning på Avenyns gångbanor hela vägen till Viktor Rydbergsgatan/Berzeliigatan är förkastat till förmån för att förstärka den historiska utbredningen av Götaplatsen som även inkluderar området ner till Sophus Petersens backe.

Vattenspelet och den breda refugen på nedre delen av Götaplatsen tas bort för att bredda torgytorna. Ett nytt vattenspel anläggs i stället i ett trafikskyddat läge på den övre delen av Götaplatsen.

### **7.1.5 Avenyn**

Gångbanan har indelats i tre genomgående zoner; Möbleringszonen, Gångzonen och Restaurang- och butikszonen. Restaurang- och butikszonen är indelad i två delar där den yttre delen vänder sig utåt mot gatan som gör att de får bättre kontakt med gatans folkliv. Många varianter med olika mått har utretts för uteserveringarna i denna zon. Det redovisade förslaget har godkänts av styrgrupp och projektgrupp.

### **7.1.6 Avsteg från teknisk handbok**

#### **Angöringsfickor**

Angöringsfickorna utförs med ramp i bakkant men uppfyller inte måttkrav. De är i förslaget 14,5 - 14,9 m långa och 2,5 m djupa men saknar in- och utkörningsytorna med 3 meter radier för att få kontinuerliga trädtrader utan luckor. Det är liknande dagens utformning.

#### **Avvattning med rännstensbrunn**

Från körbanan föreslås att dagvatten leds till brunnar med sidointag. Detta innebär avsteg från Teknisk Handbok (12EA2 Avvattning med rännstensbrunnar). Avsteget bedöms fördelaktigt gentemot traditionella brunnar med betäckning i körbanans kant eftersom det ger bättre förutsättningar att avleda dagvatten till fördröjningsanläggningen, intrånget i körbanan blir mindre och kontroll och skötsel av brunnar och sandfång kan ske från gångbanan.

#### **Lutning**

Lutning på gångbana behöver på vissa ställen överstiga 1,5 % eftersom höjder vid fasad och gata är givna i befintlig miljö. Max tvärfall på gångbana i kvarter 5 kan landa på omkring 3,5 %. I största möjliga mån ska gångzon projekteras med tvärfall 1,5%. Större lutningar tillåts i första hand i Möbleringszon och Restaurang- & butikszon.

#### **Väntyta cyklister**

Väntyans djup för cyklister och gående är mindre än 2,5 meter respektive 2 meter på östra sidan av passagen över Avenyn vid Vasagatan. I förslaget är djupet 1,9 meter för både gående och cyklister för att uppnå rak genomgående kantstenslinje. Ska djupet öka behöver kantstenen lokalt dras in och cykelbanan göra en lokal sidoförskjutning vid passagen med sämre standard för den genomgående cykeltrafiken på Avenyn.

#### **Pollare**

Vid gångpassager över spårväg i Avenyns längdriktning kan inte pollare placeras på båda sidor av passagen eftersom lastbilar ibland behöver kunna köra på gångbanorna och klara att svänga in och ut från gångbana till körbana. Vid dessa platser placeras pollare på passagens ena sida.

## **Farthinder**

Farthindren på nedre delen av Götaplatsen behöver anpassas till gestaltningen och till ytskiktet av stenhällar. Det är svårt att förena med farthinder enligt Teknisk handbok.

## **Avstånd cykelparkeringar**

Minsta avstånd mellan cykelparkeringar understiger 1,2 meter på cykelparkeringen längs Vasagatans östra sida och är i förslaget 0,8 meter för att klara fordons dörruppslag. Ska 1,2 meter klaras behöver gång- och cykelbanan smalnas av eller cykelparkeringen utgå. Cykelparkerings djup är i förslaget 2 m.

## **7.2 Måluppfyllelse**

### **Projekt mål:**

**Stärka Avenyn och Götaplatsen** som göteborgarnas stolthet – en paradgata som med internationell attraktionskraft är målpunkt för hela regionen och besökare från hela världen. **JA**

**Skapa väl gestaltade platser** som är attraktiva, inkluderande och trygga året om och dygnet runt. **JA**

**Utveckla platserna som kulturbärare** där nya tillskott ska förhålla sig till platsens historiska karaktär. Kulturhistoriska värden ska stärkas och ny och befintlig konst ska lyftas fram. **JA**

**Utveckla hållbara lösningar** där grönskan bidrar med fler ekosystemtjänster, förbättrad dagvattenhantering och hanterar ett förändrat klimat. Premiera användning av hållbara material och nyttjande av återbruk. **JA**

**Skapa samband** mellan de offentliga platserna och verksamheterna i omgivande bottenvåningar så att de stärker varandra. De offentliga platserna ska vara tillgängliga för alla. **JA**

**Säkra god genomförbarhet** med robusta lösningar som håller över tid och utformas med tanke på framkomlighet och långsiktig förvaltning. **JA** men detta ska konfirmeras i fortsatt arbete.

## **7.3 Förtydliganden/medskick till projektering**

Restlista och medskick inför och till projektering:

### **7.3.1 Gestaltning**

I kommande skede behöver gestaltningsprogram tas fram för uteserveringar på allmän plats (för eventuella permanenta tas det fram i samband med detaljplanarbetet).

Ett möbleringsprogram behöver också tas fram som gäller för hela Avenyn. Det kommer att skilja sig från stadens övriga möbleringsprogram med tanke på Avenyns och Götaplatsens särställning i staden.

Väderskydden på hållplatserna ingår i det sammanhållna greppet och kvalitetsnivån för gestaltningen för Avenyn och Götaplatsen.

Även för belysning behöver gestaltningsprogram upprättas omfattande privat belysning såsom fasader och skyltfönster samt belysning av konstverken.

Placeringen av de nya konstverken ses över där särskilt möjligheten att placera ett av konstverken i kvarter 5, västra sidan, ska utredas.



## **7.3.2 Trafik- och gatubyggnad**

### **Angöring**

Längden på angöringszonen i kvarter 5 är given av förslaget men hur denna längd ska fördelas mellan på- och avstigning, taxi, inlastning, korttidsparkering för buss samt parkering behöver studeras vidare.

I förslaget har platser för MC parkering i Avenyns möbleringszon ersatts av plantering och annan möblering. I förslaget har de MC-platser som utgått längs Avenyn ersatts av MC-parkering på anslutande tvärgator. Staden har kommenterat förslaget och att angett att MC-parkering inte är aktuell på tvärgatorna. Denna fråga behöver studeras vidare.

Utformningen av lastfickorna behöver studeras vidare tillsammans med träd och stolpars placering i fortsatt arbete.

### **Bussupställning vid Götaplatsen**

Det finns en risk med förslaget att turistbussar stannar i cykelfält eller kör upp på gångbanan i anslutning till Poseidon. Övervakning och/eller behov av fysiska åtgärder i form av hinder på gångbanan behöver studeras vidare.

Situationen för bussar behöver utredas avseende om två bussupställningsplatser i anslutning till Götaplatsen är tillräckligt samt utredning om tidsbegränsad bussparkering kan vara aktuellt på Berzeliigatan eller Viktor Rydbergsgatan där det finns korttidsparkering och boendeparkering idag.

### **Korsningsutformning vid Engelbrektsgatan**

Slopat högersvängfält söder om Engelbrektsgatan kan riskera att busstrafiken fastnar bakom högersvängande fordon. Kapacitetsstudier behöver utföras för att säkerställa att förslaget fungerar för busstrafiken.

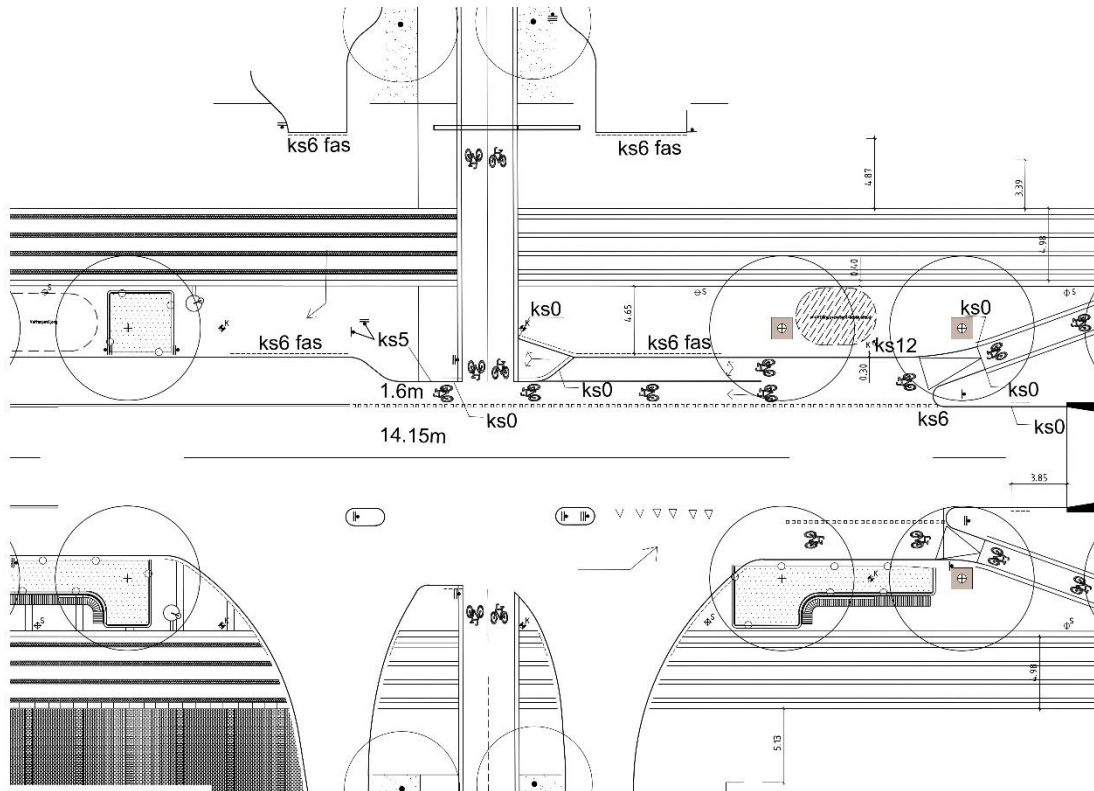
Högersvängfältet från Avenyn mot Engelbrektsgatan föreslås utgå. Om det är många fordon som svänger höger samtidigt som det är ett stort flöde av gående som korsar gatan finns det en risk att bussarnas framkomlighet minskar. Denna risk behöver studeras vidare genom trafikmätning och trafikanalys inför systemhandlingsarbetet. Samtidigt bör möjligheten att slopa ett körfält i västlig riktning på Engelbrektsgatans norra sida undersökas för att ge möjlighet att bredda de mycket smala gångbanorna.

### **Stenhammarsgatan**

För att möjliggöra vändningen av körriktningen på Stenhammarsgatan (dimensionerande fordon LBn) krävs ombyggnad (ny trappa mot parkeringsytan och flyttat övergångsställe på Viktor Rydbergsgatan) intill det västra hörnet av konserthuset. Reglering och utmärkning av bestämmelserna avseende körriktning på Stenhammarsgatan behöver fortsatt utredning för att hitta den reglering som ger bäst efterlevnad och kräver så lite vägmärken som möjligt.

### **Cykelstråk korsning Vasagatan**

Cykelstråket längs Vasagatans mittremsa kan utformas på alternativt sett mot det som förslaget redovisar. I det alternativa förslaget ligger den genomgående cykeltrafik på Avenyn kvar i cykelfält på körbanans nivå och den svängande cykeltrafiken från Avenyn till Vasagatans cykelbana leds upp i ett separat svängfält.



Figur 17 Alternativ utformning av cykelstråket vid Vasagatan.

**Övergångsställenas placering på Götaplatsen där Berzeliigatan och Viktor Rydbergs gata korsar**  
 I förslaget har övergångsställena placerats så att utfart åt olika håll från den övre Götaplatsen ska vara möjlig. Det får konsekvensen att övergångsställena inte ligger i linje med gångstråket. Om övergångsställena ska placeras i gångstråkets läge och endast utfart ska tillåtas från övre Götaplatsens norra del får det konsekvensen att lastbilar inte kan svänga i alla relationer utan behöver vända runt kvarter.

Utformningen av farthinder vid övergångsställen på Götaplatsen där Berzeliigatan och Viktor Rydbergs gata korsar behöver också studeras vidare och hänger samman medstensättningen av körbanan, placeringen av övergångsställena och vilka möjligheter att svänga från Götaplatsen som är nödvändiga.

### Gösta Rahms gata

För minskad trafik på övre Götaplatsen och vid Nya Konst's entré (där det är mycket trångt) är det önskvärt att begränsa antalet fordon som kör in på Gösta Rahms gata och se till att på- och avstigning framför allt sker på Johannesbergsgatan. Frågan ligger i projektet Nya Konst – men ett förslag är att Gösta Rahms gata utformas som gågata/gångfartsområde och att gångbanan längs Johannesbergsgatan görs genomgående.

### Hållplatser

Detaljutformning av spårvagns- och busshållplatser; såväl utformningsmässigt med plattformskant, ytskikt, ledstråk, väderskydd, tekniska informationssystem etcetera behövs. VGR medverkar som kravställande part.

## **Höjdsättning**

Förslaget bygger i stort på att befintliga höjder intill fasader/entréer behålls. Det går genom att justera gångbanors tvärfall förbättra höjdförhållanden vid en del av entréerna. På många ställen krävs dock större åtgärder som idag med tex utvändiga ramper. Det är fastighetsägarnas ansvar att klara sin tillgänglighet så inför kommande skede är en samordning av detta arbete nödvändigt.

## **Kantsten**

Höjdsättning och detaljerade studier av vilken typ av kantsten, var och hur kantstenar ska sänkas/upphöra behövs också. Exempelvis vid övergångsställen, utfarter från cykelstråk, korsningar med lokalgator.

En ny innovation som studerats inför denna handlings framtagande är kantstensförankring med hjälp av metallfästen. Den kallas Locstone och medför att mindre betong behöver användas vid sättning av kantsten. Produktens tre delar – länkarm, bakplatta och frontplatta – sätts ihop för att skapa en konstruktion som står emot påkörningar, främjar infiltration i regnbäddar och möjliggör växtlighet i direkt anslutning till kantstenen. CO<sub>2</sub>-utsläppen kan minskas med 75% om metoden ersätter traditionell förankring av kantstenar med motstöd av betong. Mer information om produkten finns på leverantörens hemsida [www.locstone.se](http://www.locstone.se) och möjligheten att nyttja denna teknik bör studeras i kommande skede.

## **Mobilitetszon**

I fortsatt arbete bör en behovs- och beläggningsutredning av cykelparkering och parkering för elsparkcyklar tas fram för att optimera antal och placering av ställ. Mobilitetszonernas utformning, placering och utbredning behöver detaljstuderas. I förslaget redovisas en omfattning av mobilitetszoner som idag. Hur ytorna ska utformas avseende möjlighet till fastlåsning, markering av yta i beläggning etcetera behöver studeras

## **Storgatsten och hållar**

I kommande skeden behöver beslut tas om storgatstenhällarna ska vara nytillverkade eller sågade / flammade storgatstenar.

Staden kommer att göra provläggningar med behandlad gammal storgatsten för att utreda om det kan anses vara ett tillgängligt markmaterial.

Möjligheten att återbruka gånghallar behöver utredas, och det ska undersökas om förslaget till gångzon kan innehålla rader av gångbanehallar

## **Tillgänglighet**

I korsningarna behöver räddningstjänstens fordon kunna köra in på gångbanorna och det begränsar hur pollare och stolpar kan placeras. I fortsatt arbete behöver behov och utformning av detta samrådats med räddningstjänsten.

## **Trafikreglering**

Det behöver kontrolleras om nya regler kommit sedan GFSen avseende trafikreglering, som exempelvis skulle underlätta för att tillåta cykling mot enkelriktat. Regleringen av den övre delen av Götaplatsen behöver studeras vidare.

## **Övergångsställen**

Obevakade övergångsställen hastighetssäkras genom upphöjning. Detaljerna för utformningen av upphöjningarna studeras vidare i fortsatt arbete.

### 7.3.3 Vidare utredning av dagvattensystem och skyfallsanalys

Inför projektering bör hela det tekniska avrinningsområdet till befintliga kombinerade ledningar i området studeras, inklusive avloppsvatten från anslutna fastigheter, för att avgöra framtida möjligheter till separering av avloppsledningar och dimensionerande dagvattenflöden i ett separerat system. Den grova dimensioneringen av dagvattenledningar som har gjorts under genomförandestudien har bara tagit hänsyn till dagvatten som uppkommer inom projektområdet. Det har heller inte utretts om det finns utrymme att placera föreslagna ledningar i gångbanorna, eftersom projektering krävs för att avgöra detta. Placering av brunnar behöver studeras vidare i projekteringsarbetet.

För förslaget har antagits att ingen ytterligare partikelavskiljning behövs utöver sandfång innan dagvatten avleds till öppet förstärkningslager. Huruvida ytterligare partikelavskiljning bör ske, eller om förstärkningslagren ska kunna spolras för att motverka igensättning, bör studeras vidare i projektering.

En skyfallsanalys bör göras i samband med projektering, efter att ett förslag på höjdsättning har tagits fram. Detta för att säkerställa att ombyggnationen inte medför ökade översvämningrisker vid skyfall.

### 7.3.4 Höjdsättning av Kvarter 5

I kvarter 5 på östra sidan ligger gångbanan idag lågt i förhållande till Avenyns körbana. När lokalgatan slopas och gångbanan i stället breddas innebär det att det är svårt att klara lutningskrav på gångbanan och lutning från byggnader och entréer utan veck, kantsten mot möbleringszon etcetera. Det finns olika sätt att lösa detta. I förslaget har utgångspunkten varit att spara befintliga träd, inte påverka körbanan på Avenyn och att klara befintliga höjder vid fastighetsgränsen. Genom att till exempel justera höjdsättning på kvartersmark och anslutningar till fasader och entréer kan lösningen sannolikt förbättras. Att ge utrymme för dagvatten vid skyfall är också en fråga att beakta vid denna höjdsättning.

Följande förslag har tagits fram som lösning, med förutsättningen att befintlig marknivå ska bevaras i fastighetsgräns så långt det är möjligt. Det behövs i fortsatt arbete detaljerade höjdsättningsstudier tillsammans med konsekvensanalys av avrinningsvägarna för skyfall för att optimera förslaget.

Södra änden av kvarteret, framför trappan ner till Lorensbergsteatern, projekteras med tvärfallet mot trappan. I linje med fasadhörnet utförs tvärfallet med 0% och vidare norrut används gränsen mellan gångzon och entrézon som låglinje. Mitt i kvarteret medger de fasta befintliga höjderna att skevningen kan ändras så att låglinjen hamnar i dagvattenrännan. Dagvattenbrunnar får placeras i låglinjen, utöver där rännan fångar upp vattnet. Se handling Avrinningsplan för förslag på avrinningsvägar. I större delen av kvarteret kommer möbleringszonen att behöva utföras förhöjd med trappsteg/låga murar/kantsten mellan möbleringszon och gångzon. En ungefärlig placering av trappsteg och kantsten redovisas i situationsplanen. Observera att en förhöjd möbleringszon behöver utföras tillgänglig vilket innebär att ramper behöver komplettera eventuella trappor. I detta kvarter förekommer många angränszoner vilket ställer höga krav på mobilitet. Platsen behöver därför utredas i detalj tillsammans med beställaren i projekteringskedet. Prioriteringsordningen i projekteringen bör vara enligt följande:

Låglinje projekteras

4. i körbanekant
5. i dagvattenränna

6. mellan entrézon och gångzon

Åtgärder för att styra vattnet rätt görs genom

4. anpassade tvärfall/avsteg från Teknisk handbok
  - d. Möbleringszon max 3 %
  - e. Entrézon max 3 %
  - f. Gångzon min 1 % - max 2 %
5. lägre kantsten mot körbana
6. kantsten/trappsteg/låg mur mellan gångzon och möbleringszon

Om man i överenskommelse med fastighetsägare och Göteborg stad kommer fram till att marken får lov att höjas i fastighetsgräns förändras förutsättningarna och gör projekteringen enklare.

### **7.3.5 Belysning och el**

Behov av eluttag vid event behöver undersökas. Det gäller särskilt på Götaplatsen, men även på Avenyn. Styrsystem för både gatubelysning och eventljus bestäms i senare skede i samråd med kommunen. Det ska vara möjligt att styra belysningen via Zhaga, City touch eller dylikt. Styrsystem för eventljuset ska vara av typen som används i konsertsammanhang.

På Konstmuseets terrass finns en restaurang med uteservering med ett störande ljus i form av glober som kontrasterar mot belysningen på resten av Götaplatsen. Hantering av det ingår inte i projektets avgränsning men kan med fördel ses över i kommande arbete när belysningsfrågan på Götaplatsen ändå hanteras..

### **7.3.6 Geoteknik**

När sättningskrav och utformning av konstruktionen runt Poseidon är definierade studeras tillskottsbelastningen ytterligare.

Planerade schakter bör detaljstuderas i kommande utredningsskeden ur ett arbetsmiljöperspektiv.

I kommande projekteringsskeden rekommenderas kompletterande fältundersökningar, för verifiering av rådande sättningsförhållanden och verifiering av gjorda antaganden.

De öppna förstärkningslagren kan potentiellt påverka grundvattenbildningen lokalt i området. Detta har inte studerats i denna GFS, men bör utredas vidare i projektering för att säkerställa att anläggningarna inte riskerar att sänka grundvattennivån.

### **7.3.7 Miljö**

Inga utredningar avseende förorenad mark, buller eller vibrationer är genomförda under GFSen och behöver således tas omhand i kommande skede.

En naturvärdesbedömning av de befintliga träden behöver göras inför framtagande av dispens från det generella biotopskyddet.

Överväg att göra en konsekvensanalys avseende kulturmiljö (KAK)

### **7.3.8 Flytt av träd**

Att flytta befintliga stora träd är inte det vanligaste utförandet i Sverige vid nyanläggning. Oftast fälls träd som är i vägen för nybyggnad. I detta projekt är det många träd som ska tas ner. Man bör se över om träden kan flyttas i stället i någon omfattning för att planteras på andra ställen i staden. Kommunen skulle också kunna se över möjligheten att sälja "Aveny-träden" till organisationer eller privatpersoner och på så sätt kunna få tillbaka en del av kostnaden för flytt. Värdet av ett fullvuxet träd är svårt att avgöra, eftersom de ger både miljömässiga och sociala fördelar.

- Ett stort antal studier har visat att träd och gröna ytor har stor betydelse för människors hälsa och välbefinnande. Bland annat har man sett att träd minskar luftföroreningar och förbättrar människors hälsa i omgivningen (Nowak et al., 2014).
- Varje träd är ett eget litet ekosystem. Det finns en mängd olika insekter, svampar, lavar och andra organismer som lever på träd.
- Ett 100 år gammalt träd har tagit upp 6000 kg CO<sub>2</sub>-ekvivalenter under sin livstid. För jämförelse motsvarar det lika mycket CO<sub>2</sub>-ekvivalenter som att anlägga en 250 m<sup>2</sup> stor betongstensyta (White arkitekter, 2022). För de 63 träden som ska fällas, som stått på Avenyn sedan 70-talet, innebär det motsvarande ca 11 000 m<sup>2</sup> betongyta, om de skulle få leva i 50 år till.

Utförande vid flytt av stora träd finns beskrivet i Teknisk Handbok under 13Q1 Flytt av träd.



Figur 18. Flytt av träd med hjälp av Trädflyttmaskiner inom de förberedande arbetena för Västlänken i Göteborg. Foto Örjan Stål

### 7.3.9 Sociala aspekter

Sociala konsekvenser av förslaget behöver beskrivas tydligare. Stadens avsikt är att göra ett mer systematiskt arbete med analys av sociala- och barnkonsekvenser med medverkan från flera aktörer. En tillgänglighetsplan finns framtagen i tidigare planering, men behöver utvecklas. Den bildar underlag för detaljlösningar för tillgänglighet, till exempel ledstråk och sänkning av kantsten vid passager.

I kommande skede kommer belysningen för hela Götaplatsen ses över med avseende på tillgänglighet och trygghet och aspekter avseende säkerhet utredas. En säkerhetsanalys tillsammans med polisen och säkerhetsåtgärder / terrorskydd bör genomföras, och praktiska lösningar för att skydda mot terrorhandlingar, såsom påkörningsskydd och övervakningskameror, beslutas om.

### 7.3.10 Kommunikation

Kommunikation om projektet med olika intressenter kommer behövas under hela projektets gång. En kommunikationsplan behöver upprättas där händelser som exempelvis nedtagning av träden i kvarter 2 - 4, tillfällig påverkan på hållplatserna eller arbetena kring Poseidon särskilt beaktas.

Det kommer även behövas samordning med omkringliggande projekt, avseende utformning liksom genomförandeaspekter

### 7.3.11 Övriga processer

- Verandor längs husfasaderna; detaljplan
- Paviljonger; detaljplan
- Belysning på terrasserna framför Konstmuseet

Exempel på insatser som kan behöva undersökas i den framtida processen är:

- Samverkan mellan fler aktörer inklusive fastighetsägare och stadens förvaltningar i samband med större arrangemang
- Programmering av tillfällig handel, mat och dryck längs arenastråken
- Flexiblare schemaläggningar för säkerhet och städning i samband med att evenemang avslutas
- Samprogrammering av kultur och arrangemang längs Avenyn i samband med större evenemang
- Flexibla öppettider som bjuder in människor fler timmar av dygnet

## 8 Kostnadsbedömning

### 8.1 Antaganden och förutsättningar

Kalkylen är upplagd utifrån troliga etappindelningar för att kunna bedöma kostnader separat per delentreprenad.

Utbyggnadsordningen är avgörande för kostnaden att bygga nya dagvattenledningar. Det mest effektiva är att bygga från Parkgatan till Götaplatsen. Om denna utbyggnadsordning används, kan dagvattenledningar som läggs i en etapp kopplas till ledningar som lagts i tidigare etapp. Omvänt gäller att om utbyggnaden sker från Götaplatsen till Parkgatan, måste flera tillfälliga anslutningar göras till befintlig kombinerad ledning, som är belägen djupt under körbanan. Detta skulle därmed medföra flera omfattande uppgrävningar av körbanan, med ytterligare trafikavstängningar och extra kostnader som följd.

Kalkylens kostnadsposter utgår ifrån Teknisk handboks kostnadsposter.

### 8.2 Totalkostnad

#### Projektkostnad

Projektkostnaden är framräknad till 315 Mkr, i kostnadsnivå mars 2024. De enskilt största posterna i projektet är kostnader för

- Ytskikt (stenläggning)
- Markvärme
- Belysning
- Träd
- Vattenspiel Götaplatsen

Dessa kostnader utgör tillsammans drygt 40% av projektets totala kostnad.

De största posterna innebär också de största osäkerheterna då de omfattande mängderna ger stort utfall vid prisvariationer/mängdenhet. Det finns också osäkerheter i hur mycket material som kan återanvändas, kalkylen bygger dock på att nytt material används.



I tabell 4 redovisas bedömda kostnader för hela projektet, respektive uppdelat för Avenyn respektive Götaplatsen.

Tabell 4 Kostnadsbedömning

	Hela projektet	Del Avenyn	Del Götaplatsen
<b>(mnkr) Totalt</b>	<b>315</b>	<b>240</b>	<b>75</b>
Anläggningsarbete	203	154	49
Planering och projektering	46	35	11
Projekt och byggstyrning	6	5	1
Generella osäkerheter (25%)	60	46	14

### Driftkostnad

Driftkostnaden för hårdgjorda ytor bedöms ligga på samma nivå som idag efter Avenyns utbyggnad.

Ökningen av grönytor bedöms medföra en ökad grön driftkostnad med ca 0,2 mnkr/år jämfört med idag.

Etableringskostnaden (engångskostnad) för nya planteringar och träd i avenyn bedöms till ca 2,2 mnkr.

## 8.3 Finansiering

Uppdraget, som avser Avenyns gångbanor och Götaplatsen, kommer från kommunfullmäktiges budget 2021 och bygger på att en samverkan mellan staden och fastighetsägarna ska ske där finansieringen av upprustningen för Avenyn delas mellan staden och de privata aktörerna.

Finansieringen av Götaplatsens upprustning ligger med i den kommunala investeringsbudgeten.

## 9 Risker

Beställaren: Tiden till genomförande blir så lång att kompetenser försvinner och omtag behöver göras med ytterligare fördröjning som följd

På projektnivå (beställaren): Parallell planprocess som kan ge olika utslag och påverkan på förslaget, Risk för att finansieringsmodellen inte går i mål. Politik, opinion osv. Kostnadsökningar i samhället som inte avspeglar sig i anslagen osv. Vattenspelet och nedre Götaplatsen blir kvar.

På konsulturnivå: Tillhandahållning av återbrukat material räcker inte till, kostnad och omfattning av tillgänglighetsanpassning, ledningar, geoteknik, Byggnadsminnet Länsstyrelsen, byte av ledningar och fundament riskerar att stänga av kollektivtrafik under byggnationen. Observera att GFS är på programnivå, inte en förprojektering.

## 10 Genomförande/produktion

### 10.1 Utbyggnad av allmän plats

#### Trafikföringsprincip

Hur Avenyn och Götaplatsen skall byggas ut och i vilken ordning är oklart i detta skede.

Trafikföringsprincip i likhet med projektering är en färskvara och skall tas fram i anslutning till byggnation. Detta gör att trafikföringsprinciper för de olika etapperna tas fram senare i anslutning till den kommande projekteringen.

## Arbetsområde

Förslag till etapper och etableringsområden redovisas på planritningar.

### Ersättningstrafik

Då projektet inte omfattar spårvagnsspåren på Avenyn så skall entreprenaden planeras så att ersättningstrafik inte skall vara nödvändig. Hållplatsen på Götaplatsen planeras att byggas om i sin helhet vilket gör att en tillfällig hållplats måste skapas vid Götaplatsen samt att alternativa vägar för bussen måste tas fram. Hållplatsen vid Valand kommer att delvis byggas om men detta beräknas inte påverka framkomligheten för spårvagnen i någon större omfattning. Hållplatsen kan dock under viss tid stängas så att det inte går att kliva av här medan den byggs om. Detta behöver detaljstuderas under projekteringen.

### Etappindelning

Byggnationen föreslås att uppdelas i fyra olika etapper för att minska påverkan på näringsidkare, kollektivtrafik och tillgänglighet för göteborgare så mycket som möjligt. Detta ger en längre byggtid men gör att Avenyn kan användas på ett naturligt sätt även under byggnationen. Etappindelningen säger inget om när i tiden de olika etapperna skall utföras utan enbart hur indelningen bör ske byggnationsmässigt.

Kontaktledningsstolparna föreslås bytas ut till master för linspänd kontaktledning gemensamt med utliggare för gatubelysningen kommer styra utbyggnadsordningen på så sätt att de befintliga stolparna behöver vara i drift tills den nya anläggningen är klar. Schakterna för nya kontaktledningsfundament och rivning av gamla fundament blir djupa och utrymmeskrävande och behöver samordnas med annat arbete. Först när nya kontaktledningsfundament är på plats och de gamla rivits kommer plantering av nya träd, ny beläggning, ny kantsten mm att kunna utföras.

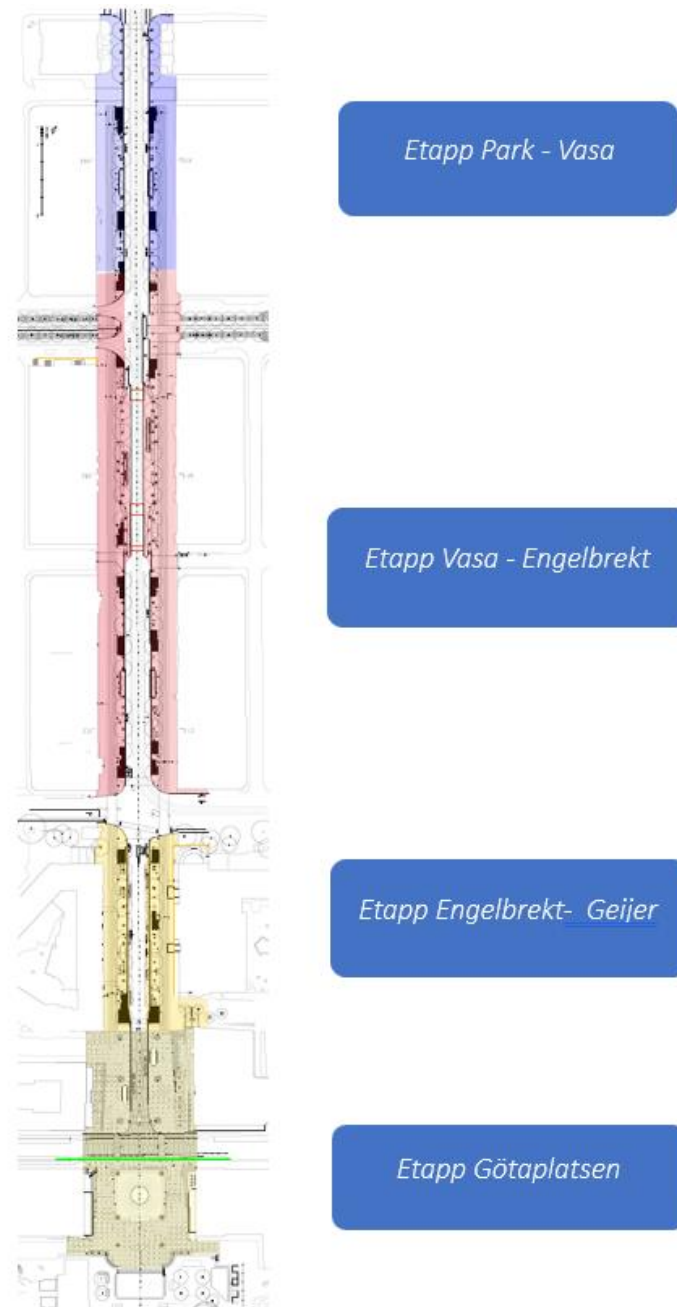
**Etapp 1** kallas Park-Vasa då den sträcker sig från Parkgatan till Vasagatan. Etappen innefattar det mindre första kvarteret och hela andra kvarteret som till stor del består av restauranger. Spårvägen går genom hela denna etapp. Etappen avslutas innan spårvägen svänger in på Vasagatan.

**Etapp 2** kallat Vasa-Engelbrekt. Etappen är den största och sträcker sig från Vasagatan i norr till Engelbrektsgatan i söder. Trafikmässigt är detta den svåraste etappen. Etappen har inom sitt område både spårvagnsknuten vid Engelbrektsgatan och Vasagatan samt Valands hållplats. Denna etapp är den som påverkar spårvagnstrafiken mest. Då det finns en liknade svårighet i svängen av spårvagnen till Engelbrektsgatan som svängen mot Vasagatan så har dessa lagts i samma etapp. Detta ger en möjlighet att minimera påverkan på spårvägen samt att hitta en liknade lösning för utbyggnationen av dessa delar.

**Etapp 3** kallat Engelbrekt-Geijer som sträcker sig från den trafiktäta Engelbrektsgatan i norr till början av Götaplatsen i söder. Då Götaplatsen inte är en del i ekonomiuppbyggnaden med fastighetsägarna är det logiskt att förlägga en mindre etapp här. Etappen har utmaningar i att alla träd skall bevaras, att körvägen till Elite Park Avenue Hotel skall göras om till gångbana samt att angöringen för hotellets kunder förflyttas till gatan. Om det i ett senare skede visar sig att denna etapp kan slås ihop med Götaplatsetappen av ekonomiska, tidsmässiga eller byggnadstekniska skäl, så finns den möjligheten så länge den ekonomiskt särskiljs från Götaplatsen.

**Etapp 4** Kallat Götaplatsen som inbegriper hela Götaplatsen men där det kan bli en indelning i huvuddelar då korsande väg med Berzeliigatan och Viktor Rydbergsgatan skär av etappen på mitten och då denna passage bör vara avstängd så kort tid som möjligt.

Om upprustningen delas upp tidsmässigt så att den övre delen av Götaplatsen först åtgärdas och att den nedre delen av Götaplatsen lämnas oförändrad under en längre period är det lämpligast att lägga gränsen för ombyggnaden i den södra kantstenen av Berzeliigatan/Viktor Rydbergsgatan.



Figur 19 Etappindelning

## 10.2 Dispenser, tillstånd och avtal

För att kunna genomföra projektet krävs ett antal formella beslut kring planer, lov, tillstånd och anmälningar. De som identifierats i arbetet med genomförandestudien presenteras i detta kapitel.

### Detaljplan

Förslag finns om att få tillstånd en ny detaljplan för att möjliggöra permanenta bygglov, på kommunal kvartersmark, för verandor på uteserveringarna samt paviljonger längs med gatan. En detaljplan finns vid denna tidpunkt ej beslutad att starta men påverkar projektet då den

medfinansiering som fastighetsägarna skall bidra med villkoras av att en sådan detaljplan vinner laga kraft. Detta påverkar därmed tidplanen för utförandet.

### **Bygglov/Marklov**

I förslaget planeras ytan runt Poseidon att lyftas upp vilket ger en nivåskillnad från dagens läge. Förslaget är att denna nivåskillnad avhjälpas med trappor på tre sidor av fontänen. Utöver detta föreslås att trapporna till Stadsteatern och Konserthuset utökas. Dessa åtgärder är marklovspliktiga och möjligen även bygglovspliktiga så detta måste sökas i god tid innan byggnation. Efter inlämning av handlingar beräknas ett sådant ärende ta mellan 6 och 9 månader.

### **Markföreningar**

Anmälan av schaktarbeten enligt kraven i *Förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd* bedöms bli aktuellt för schaktarbeten då det vid tidigare arbete påträffats tjärasfalt och förhöjda halter av arsenik, bly, koppar, PAH-h:er. Därav skall en Paragraf 28-anmälan utföras i god tid innan byggnation.

### **Biotopskydd**

Träden längs Avenyn är *Tilia platyphyllos 'Rubra'* – Bohuslind. Träden har ersatt den äldre allén enligt följande:

- Kvarter 1 – Inga träd
- Kvarter 2 – Planterade 1997
- Kvarter 3 – Planterade 1999
- Kvarter 4 – Planterade 1998
- Kvarter 5 – Planterade 1996

Hela allén omfattas av biotopskydd och en naturvärdesinventering samt en grundlig besiktning behöver tas fram efter denna GFS. Detta som underlag för en dispensansökan hos Länsstyrelsen då gestaltungsförslaget innefattar ett byte av träden i kvarter 2, 3 och 4. Länsstyrelsens handläggningstid bedöms vara minst 9 månader så dispensansökan bör göras i god tid innan byggnation men dock inte för långt ifrån densamma i och med att dispensen enbart sträcker sig över 5 år.

### **Dispens för ändring av byggnadsminne**

Då byggnadsminnet på Götaplatsen kommer att förändras enligt förslaget så skall en dispensansökan om ändring i Byggnadsminne ansökas om i god tid innan byggnation.

Processen med samråd med Länsstyrelsen pågår och efter ett sista samrådsmöte under våren kommer dispensansökan att skickas in. Handläggningstiden för detta bedöms vara minst 9 månader.

### **Överenskommelser och avtal med fastighetsägare**

Det krävs överenskommelser och avtal med berörda fastighetsägare för att kunna bygga ut Avenyn hela vägen in till fasad. Detta kommer att påverka näringsidkarna på ett negativt sätt då tillgängligheten till butiker och restauranger kommer att begränsas. För att detta skall ske så smidigt som möjligt skall en dialog om hur byggnationen skall utföras föras med dessa intressenter så tidigt som möjligt. I denna dialog är det en fördel om den upphandlade entreprenören kan vara med så att förståelsen för situationen finns i alla led.

### **Spårvagnsspår**

Att projektet omfattar spår ställer krav på speciella arbetsprocesser och tillstånd. Det kommer inte ske någon spårömläggning i projektet men kontaktledningarna kommer att påverkas under byggnationen då kontaktledningsstolparna kommer att bytas ut. Fortsatt arbete och dokumentation

av detta sker enligt Trafikkontorets säkerhetsordning för spårvägsbanan. Projektet kommer behöva starttillstånd för spår och även avstängning under kortare perioder av spår under byggtiden. Det är viktigt att planera hur tillfälliga avstängningar skall gå till och att bevakare av spår tas med i kommande upphandling.

## 10.3 Produktion

Framtida affärsform för projektering av bygghandling har ej beslutats i GFS-arbetet.

Övrigt genomförande av projektering bör anpassas till eventuell etappindelning, vilket också kan påverka val av affärsform för både projektering och produktion. Beroende på utbyggnadsordningen, det vill säga om det är lång tid mellan etapperna, så kan olika former av affärsform behövas.

I samband med projektering och genomförande behöver en disponeringsplan tas fram. Dels så att entreprenörens utbyggnadsområde fungerar men framför allt för att ta hänsyn till intressenternas verksamhet på platsen och den påverkan entreprenaden gör. Denna plan ska tas fram i samverkan med fastighetsägare och verksamhetsutövare.

Oavsett affärsform är avsikten att Nyréns, som arbetat fram gestaltningen, ska ha en stark roll inom kommande projektering och utbyggnad. Detta för att säkerställa kvaliteten för det färdiga resultatet och att detta förhåller sig så nära ursprunglig gestaltning som möjligt.

## 10.4 Översiktlig tidplan för kommande skeden

Projektet räknar med fyra etapper inklusive Götaplatsen och att det är en entreprenör som handlas upp för alla etapperna. Projektering av etapp 2, 3 och 4 görs parallellt med byggnationerna av etapp 1, 2 och 3 alternativt att all projektering görs i förväg:

- |   |   |
|---|---|
| • Projektering 1 etappen                  | 10 månader  |
| • Upphandling entreprenad projekteringen) | 6 månader (om totalentreprenad så ligger den före |
| • Ställtid                                | 0–2 månader                                       |
| • Byggnation etapp 1                      | 8 månader   |
| • Ställtid                                | 0–2 månader                                       |
| • Byggnation etapp 2                      | 12 månader  |
| • Ställtid                                | 0–2 månader                                       |
| • Byggnation etapp 3                      | 6 månader   |
| • Ställtid                                | 0–2 månader                                       |
| • Byggnation etapp 4                      | 12 månader  |

Om projektering och upphandling räknas bort ger detta en byggtid på 3 till 4,5 år. Projektet kommer att kunna succesivt färdigställas. Byggtiden kan bli längre om entreprenörer handlas upp etappvis då ledningsflyttar och liknade kan gå över etapper. I detta har tid tagits med för att se till att verksamheterna på gatan skall vara tillgängliga för göteborgarna under byggnationstid vilket gör att byggnationen tar längre tid.

Hur lång tid en detaljplan tar för att möjliggöra bygggrätter på det som idag är allmän platsmark är mycket svårbedömt. Att avvakta resultatet av ett planarbete kan fördröja utbyggnadsstart med allt från två-tre år till ytterligare några år om planen överklagas och överprövas.

## 10.5 Kontroll och uppföljning

Vilken kontroll och uppföljning som planeras under bygghandling- produktions- och driftskedet bestäms i ett senare skede. I kapitel 10.2 tas ett antal dispenser, lov och tillstånd upp som behöver följas upp och kontrolleras.

I övrigt bör kontroll av befintliga byggnader och anläggningar i och vid arbetsområdet kontinuerligt göras mot påverkan av vibrerande arbeten.

## 11 Förslag till inriktning av fortsatt arbete och beslut

Att Kungsportsavenyen och Götaplatsen åter får en värdig gestalt och att funktioner blir uppdaterade till dagens krav är av stor betydelse för Göteborg och regionen. Behovet har visat sig sedan länge och tålamodet hos göteborgare och brukare av gatan börjar tryta. De nödvändiga åtgärder som genomförts har gjorts sporadiskt och osammanhängande vilket skapat en nedåtgående kurva som måste brytas. Det är angeläget att upprustningen kommer till stånd.

Stadsrummens unika historia och nutida kvaliteter och möjligheter innebär att en grund i arbetet är att uniciteten tas till vara och förstärks genom gestaltningen. De val som behöver göras i fortsatt arbete behöver hålla fast vid att kvaliteter för helheten och en långsiktigt hållbar stadsmiljö skapas. Den ska vara så robust att den tål förändringar över lång tid.

Gestaltning och funktioner ska ha ett långt tidsperspektiv vad det gäller den grundläggande stommen och strukturen, det vill säga markbeläggning, det genomgående stråket, alléträd, belysning och konst. Möblering och ytor för tillfälliga evenemang med mera har ett kortare perspektiv. Men det är generellt mycket viktigt att det avsätts tillräckliga medel för drift och underhåll för alla delar så att stadsrummen behåller sin kvalitet över tid – detta är att hushålla med resurserna.

Finansieringsfrågan är naturligtvis avgörande. Den bygger idag på en medverkan och medfinansiering från fastighetsägarna som anser att för att fullfölja tävlingsförslaget AveNy och säkerställa positionsförflyttningen av Avenyn krävs en ny detaljplan som bl.a. möjliggör permanenta verandor och paviljonger. Att fördröja genomförandet i avvaktan på resultatet av en detaljplaneprovning innebär dock risker.

Vid en fördröjd process blir det viktigt att tiden kan tas tillvara och att förberedande arbete inför projekteringsstart kan genomföras. Erfarenheterna från arbetet med genomförandestudien kan då tas till vara som garant för att kvalitetsnivån för helheten fortsatt genomsyrar projektet. Det handlar både om stadens och konsulternas kompetenser och kunskap om projektet.

Fortsatt arbete med projektet:

- Avtal om finansiering
- Beslut om start av detaljplan
- Igångsättningsbeslut inför upphandling av fortsättning med fördjupad GFS alternativt systemhandling och vidare projektering
- Komplettering av genomförandestudien
- Kommunikation under byggtid

## 12 Kommunikation

Avenyn och Götaplatsen är platser som påverkar, berör och engagerar många göteborgare och besökare. En genomtänkt och noga planerad kommunikation kan säkra att rätt fakta och information om aktuella skeden i projektet når ut både internt och externt. Detta kan även motverka att felaktig information sprids. En sammanhållen kommunikation är särskilt viktig i Avenyns och Götaplatsens upprustning eftersom vi är flera samverkansparter i projektet.

Sedan 2021 har kommunikationen letts genom en kommunikationsgrupp som bereder och föreslår kommunikationsaktiviteter till projektgruppen och styrgruppen. Representanter från Göteborgs Stad, fastighetsägare och Avenyöreningen planerar löpande kommunikationen tillsammans. Detta har varit och kommer att vara ett framgångsrikt arbetssätt för att bibehålla en god kommunikation gentemot göteborgare, verksamheter och internt.

Under genomförandefasen bör kommunikationen fortsätta att hålla en hög ambitionsnivå, vara öppen och transparent samt att själva byggtiden används för att skapa ett större intresse kring projektområdet genom bra kommunikation. Detta är ett beprövat sätt för att en plats ska växa i attraktivitet under byggtiden i stället för att det skapas irritation.

När samverkansparterna har behov av att kommunicera så sker det genom dem men i samverkan med kommunikationsgruppen. Ett exempel är kulturförvaltningens konståvling och fortsatta konstprojekt på Avenyn och Götaplatsen som planeras och genomförs hos dem, men i samverkan med kommunikationsgruppen.

Parallellt med projektkommunikationen pågår även en platsstärkande kommunikation som planeras och genomförs av fastighetsägare tillsammans med Avenyöreningen. Denna kommunikation stäms löpande av mot projektets beslutade inriktningsdokument och det vinnande arkitektförslaget från Nyréns arkitekter.

# 13 Källförteckning

## Referensförteckning (Underlag som finns hos Göteborg stad som kan begäras ut)

"Förstudie Avenyn" - 2022-01-21 trafik

"Förstudie Avenyn", bilaga 2 Olyckskartor (Trafikkontoret)

"Avenyn Inriktning 20211103"

"Program och resultat inbjuden tävling 2022 04 29"

"Avenyn Platsvarumärke – Vision & Position"

Inventering av entréer – Avenyn 2024, Tyréns Sverige AB.

Sammanställning av inventering för varuleveranser och avfallstransporter på Avenyn 2023-12-20

Riktlinje för uteserveringar, 24-02-21

# 14 Bilagor

Bilaga 000 Handlingsförteckning

Bilaga 001 Landskap

Bilaga 002 Belysning

Bilaga 003 Växtgestaltning

Bilaga 004 Alléträd

Bilaga 005 PM Geoteknik

Bilaga 006 Markplanering- och utrustnings plan L-31-1-01

Bilaga 007 Teckenförklaring Mark och utrustningsplan L-10-5-01

Bilaga 008 Avrinningsplan

Bilaga 009 Ledningssamordning plan - översikt

Bilaga 010 Ledningssamordning sektioner

Bilaga 011 Principsektioner växtbäddar L-31-2-01

Bilaga 012 Tvärsektioner L-31-2-02

Bilaga 013 Beläggningsdetalj Avenyn L-31-6-01

Bilaga 014 Beläggningsdetaljer Götaplatsen L-31-6-02

Bilaga 015 Körspår dimensionerande fordon, körriktning T-31-1-01

Bilaga 016 Körspår dispenstrafik, sikt T-31-1-02

Bilaga 017 Körspår buss nedre delen av Götaplatsen, preliminär utformning av angöringsficka Avenyn, T-31-1-03