



Göteborgs Stad
Trafikkontoret



Trafikförslag detaljplan vid Venusgatan

Dnr: 3277/14
2016-05-31

Trafikförslag detaljplan vid Venusgatan

Dnr: 3277/14

Medverkande:



Göteborgs Stad
Trafikkontoret

Beställare:

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

Kontaktperson:

Josefine Johansson
josefine.johansson@trafikkontoret.goteborg.se

COWI

Konsult:

COWI AB
Box 2403
402 41 Göteborg
010-850 10 00
prsd@cowi.se

Uppdragsansvarig:

Pär Sköld

Handläggare:

David Hermansson

Innehållsförteckning

1	Bakgrund och syfte	5
2	Förutsättningar	6
2.1	Projektmål	6
2.2	Samhällspåverkande faktorer	6
2.2.1	Stadskaraktär	6
2.2.2	Trafiksystem.....	6
2.2.3	Trafikdata.....	7
2.2.4	Tillgänglighet och framkomlighet	7
2.2.5	Trafiksäkerhet	8
2.2.6	Trygghet.....	8
2.2.7	Miljö	8
2.3	Tekniska faktorer	8
2.3.1	Geoteknik.....	8
2.3.2	Kablar och ledningar samt belysning.....	8
2.3.3	Markfrågor.....	8
3	Beskrivning och analys av alternativ.....	9
4	Måluppfyllelse	9
5	Trafikförslag.....	10
6	Konsekvenser av trafikförslag.....	14
6.1	Samhällspåverkande faktorer	14
6.1.1	Stadskaraktär	14
6.1.2	Trafiksystem.....	14
6.1.3	Trafikdata.....	14
6.1.4	Tillgänglighet och framkomlighet	14
6.1.5	Trafiksäkerhet	15
6.1.6	Trygghet.....	15
6.1.7	Miljö	15
6.2	Tekniska faktorer	15
6.2.1	Geoteknik.....	15
6.2.2	Kablar och ledningar samt belysning.....	15

6.2.3	Markfrågor.....	15
7	Kostnader	16
8	Bilagor	16

1 Bakgrund och syfte

Syftet med detaljplanen är att skapa möjligheter att fortsätta utveckla Norra Gårda med kontor- och verksamhetslokaler. Man ser även en möjlighet att skapa kommersiell verksamhet i anslutning till bottenplanen. Planen skall ge möjlighet till utvecklande av gång- och cykelvägar genom området och ett mer livfullt gaturum. En fortsättning av befintligt gång- och cykelstråk längs Gullbergsån skall säkerställas inom detaljplanen.

Detaljplanen innehåller 40 000 m² kontors- och verksamhetsytor fördelat på tre högre byggnadskroppar. Inom det 15 000 m² stora planområdet planeras en torgyta, en funktion som saknas i stadsdelen idag. Detaljplanen i sin helhet finns på stadens hemsida (www.goteborg.se) på fliken "Bygga & Bo" under rubriken "Aktuella plan- och byggprojekt".



Figur 1 Illustration över detaljplaneområdet.

2 Förutsättningar

Området för trafikförslaget begränsas av del av Vestagatan, Gullbergsbrogatan, Anders Personsgatan samt Venusgatan.

2.1 Projekt mål

Målet med trafikförslaget är att säkerställa en god stadsmässig utformning av kvarteren med goda förutsättningar för gång- och cykeltrafik.

Trafikförslaget ska även säkerställa det gång- och cykelstråk som idag är beläget längs östra sidan av Gullbergsån.

2.2 Samhällspåverkande faktorer

2.2.1 Stadskaraktär

Området för detaljplanen omges av byggnader på fem till åtta våningar. Mestadelen av området domineras av större verksamhet- och kontorsbyggnader. Direkt söder om området hittar man bostadskvarteret Venus vilket bidrar till mindre kommersiella verksamheter samt boende. Norr och öster om detaljplanen passerar E6/E20 vilket med sin bullerskärm/skyddsmur skapar en tydlig avgränsning för området. Gullbergsån väster om området bidrar även till avgränsningen men flertalet broar över ån ger möjlighet att ta sig till och från området väster ut.

2.2.2 Trafiksystem

Området är hastighetsbegränsat till 50km/h och inga större lutningar finns på någon av dess gator. Beläggningen på gatorna är överlag i dåligt skick och i behov av omläggning.

Vestagatan i öst/västlig riktning är idag dubbelriktad med längsgående korttidsparkering längs dess södra sida. Dess norra sida har tolv parkeringsfickor mot fasaden på fastigheten Gårda 2:12. Gångbanan på dess södra sida är plattsatt och i mycket gott skick medan dess norra gångbana är utförd låg standard och i behov av upprustning.

Vestagatan i nord/sydlig riktning är delvis enkelriktad mot norr. Strax före dess korsning mot Gullbergsbrogatan blir den dubbelriktad då fastigheten Gårda 1:15 leverans- och garageinfart är belägen där. På dess västra sida ligger en längre uppställningsficka samt en gång- och cykelbana. Gång- och cykelbanan är i låg standard jämfört med dess förlängning söder ut och i behov av upprustning. Mot fastigheten är tre längsgående handikapparkeringar belägna samt åtta parkeringsfickor.

Gullbergsbrogatan är enkelriktad genom hela området med en gångbana i låg standard på dess södra sida. Vid fastigheten Gårda 2:12 finns det åtta längsgående parkeringsplatser på Gullbergsbrogatans södra sida.

Venusgatan är dubbelriktad och har parkering och gångbana på dess båda sidor. Nio parkeringsfickor finns mot fastigheten Gårda 2:12 samt längsgående

parkering med plats för cirka sju bilar mot fastigheten Gårda 1:15. I dess norra del finns även en infart till fastighet Gårda 2:12.

Målpunkter i området är evenemangsstråket på Skånegatan. Där hittar man bland annat Nya Ullevi, Bergakungens biograf, Scandinavium, Valhalla, mm.

Hållplats Svingeln är beläget cirka 200 meter väster av området och trafikeras av spårvagnslinjer 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 och 11 samt busslinjerna 17, 58, 159, 173, 311, 501, 502, 503, 513, 514, 519, 5401, 6512, 6532, Blå Express, Gul Express, Svart Express och Lerum-Snabben.

Dimensionerande fordon för trafikförslaget är Bb, boggibuss.

2.2.3 Trafikdata

På Vestagatan är trafikmängden uppmätt till cirka 2 400 fordon/dygn år 2003. På Almqvists bro är trafikmängden uppmätt till 1800 fordon/dygn år 2015, vilket motsvarar samma flöde för år 1996. På Gullbergsbrogatan är trafikmängden uppmätt till 500 fordon/dygn år 2015, trafikmätningen visar på en sänkning från 800 fordon/dygn år 2003. På Anders Personsgatan är trafikmängden uppmätt till 4000 fordon/dygn år 2015, trafikmätningen visar på en sänkning från cirka 5 500 fordon/dygn år 2003. Trafikmängderna redovisas som ÅMVD, årsmedelvardagsdygnstrafik.

På Venusgatan finns inte några trafikmätningar utförda av Göteborgs Stad. Det antas att den trafikeras av mindre fordon än på Gullbergsbrogatan.

2.2.4 Tillgänglighet och framkomlighet

Områdets alla gator har idag nivåseparerade gångbanor. Bortser man från södra delen av Vestagatan behöver alla gångbanorna rustas upp, breddas samt tillgänglighetsanpassas vid korsningarna.

Längs Vestagatan vid Gullbergsån ligger en gång- och cykelbana. Gång- och cykelbanan är idag i sämre standard förbi planområdet än dess förlängning söder ut samt i lägre standard enligt Teknisk Handbok. I övriga delar av planområdet är cykeltrafik hänvisad till blandtrafik.

Tillgängligheten och framkomligheten för bilister är god.

2.2.5 Trafiksäkerhet

Ett utdrag från STRADAs databas med trafikolyckor visar att totalt sju olyckor har ägt rum i området mellan år 2006-2016. Sex av olyckorna är klassade som lindriga och en är klassad som måttlig. Vestagatan samt gång- och cykelbanan längs Gullbergsån är mest olycksdrabbad i området.

I angränsning till detaljplaneområdet är olyckstyperna:

- En singelolycka av cyklist (måttlig).
- En olycka mellan cykel och fotgängare (lindrig).
- En olycka mellan cykel och moped (lindrig).
- Två olyckor mellan moped och motorfordon (lindrig).
- Två olyckor mellan personbil och personbil (lindrig).

2.2.6 Trygghet

Ingen trygghetsvandring har utförts i samband med detaljplanearbetet.

Dagtid är det folk i rörelse i området, framförallt i anslutning till verksamheter. Kvällstid är gatorna i området upplysta men då det är relativt lite folk i rörelse kan området upplevas otryggt.

2.2.7 Miljö

En miljöteknikutredning har tagits fram i samband med arbetet i detaljplanen och finns att tillgå på Göteborgs Stads hemsida.

2.2.8 Geoteknik

Ett geotekniskt PM har tagits fram i samband med arbetet för detaljplanen och finns att tillgå på Göteborgs Stads hemsida.

2.2.9 Kablar och ledningar samt belysning

Ledningskarta har tagits fram.

2.2.10 Markfrågor

Kommunen är huvudman för allmän plats.

3 Beskrivning och analys av alternativ

Ett nollalternativ har ej analyserat och endast det föreslagna trafikförslaget har studerats. Parkering löses delvis genom parkeringsgarage under fastigheterna samt genom avtal med kringliggande parkeringshus inom gångavstånd till byggnaderna. Områdets närhet till hållplats Svingeln ger detaljplanen en mycket god försörjning och tillgänglighet till kollektivtrafik.

Gång- och cykelbanans upprustning leder till en förbättring av gång- och cykelstråket som går längs Gullbergsån och ökar trafiksäkerheten och framkomligheten för gående och cyklister.

Tillgänglighet säkerställs genom nedsänkning av kantsten på gångbanorna i alla korsningar.

Utformningen av gatorna måste säkerställas gentemot räddningstjänstens krav på tillgänglighet samt angöring av boggibuss på Vestagatan i norrgående riktning.

Underlagsmaterial gällande Anders Personsgatans ombyggnation måste införskaffas och säkerställas i projekteringsfasen. I detta trafikförslag är dess nya utformning endast estimerad.

Planområdet nås från befintligt gatunät.

4 Måluppfyllelse

Det framtagna trafikförslaget uppfyller de ställda målen bland annat genom att rusta upp befintlig gång- och cykelbana på Vestagatan till god standard enligt Teknisk Handbok.

Gångbanor kring kvarteren utformas efter god standard enligt Teknisk Handbok och därmed uppfylls målet med god stadsmässig utformning för gång- och cykeltrafik.

5 Trafikförslag

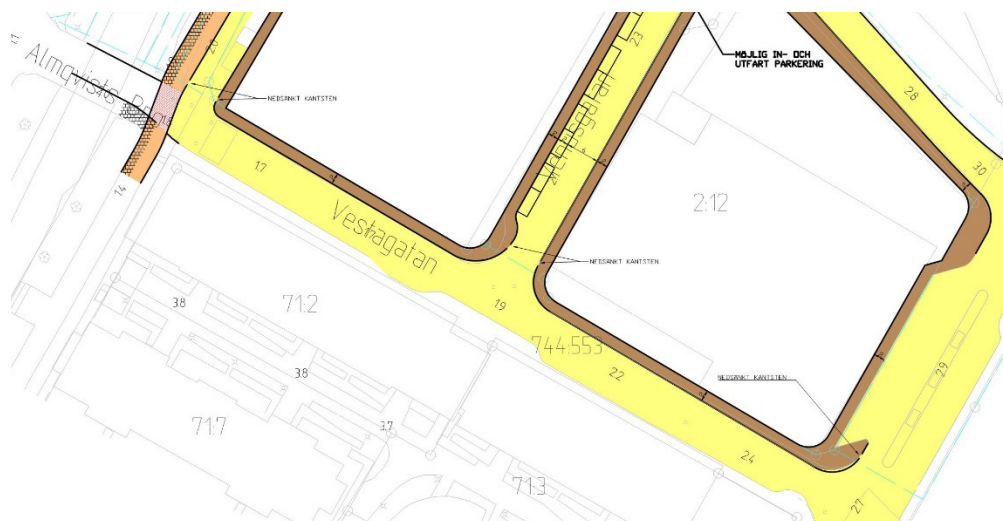
Trafikförslaget har utformats enligt Teknisk handbok, 2015:2. Endast det valda alternativet har studerats. Inga nya kommunala vägar planeras.

Gångbanorna plattsatts för att möta omkringliggande gångbanors utförande. I alla korsningarna sänks kantstenen för att möjliggöra god tillgänglighet för rörelsehindrade.

Vestagatan – öst/västlig riktning

Norra delen av gatan anläggs med en 2 meter bred gångbana samt existerande farthinder behålls. Gångbanan ansluter i öst mot Anders Personsgatan som färdigställs under sommaren 2016. Befintlig passage vid Almqvists bro anpassas för att möta den förslagna breddningen av gång- och cykelbanan längs Vestagatan i nordlig riktning.

Parkeringsfickorna mot fastigheten Gårda 2:12 utgår.



Figur 2 Vestagatan – öst/västlig riktning.

Vestagatan – nordlig riktning

Gatan smalnas av till tre och en halv meter och bibehålls som enkelriktad mot norr. Befintlig gång- och cykelbana rustas upp och breddas till fyra och en halv meter med plattsatt gångbana på två meter och asfalterad cykelbana på två och en halv meter. Gångbanan utmed fasaden förlängs och löper hela byggnadens sträcka.

De tre befintliga handikapparkeringarna utmed fastigheten behålls. De åtta vinkelräta parkeringarna omvandlas till tre längsgående parkeringar då bredden på enkelriktad gata omöjliggör angöring med bilfront mot fasad. I norra delen behålls dubbelriktning av gatan för att bevara angöring till lastplats samt tillgång till parkeringsgarage under fastigheten. Refugen för separering av trafikströmmarna behålls men befintlig elstolpe ersätts med påbudsskylt.

Den enkelriktade delen av körbanan plattsätts för att skapa en miljö likt en gångfartsgata. Plattsättningen skall även bidra till att förtydliga gränsen mellan dubbelriktad och enkelriktad gata och bör gestaltas i samarbete med fastighetsägaren för att om möjligt få en yta som för trafikanten ser enhetlig ut.



Figur 3 Vestagatan – nordlig riktning.

Gullbergsbrogatan

Gatan breddas till 6 meter och dubbelriktas mellan korsningen mot Vestagatan och korsningen mot Anders Personsgatan. En gångbana på två meter anläggs på gatans södra del.

Mot västra fastigheten föreslås en grönyta mellan gångbana och byggnad.

Trafikflödet på Gullbergsbrogatan är relativt lågt och möjliggör för korttidsparkering i körbana, för exempelvis buss.

I öst ansluter gatan och gångbanan mot Anders Personsgatan som färdigställs under sommaren 2016.

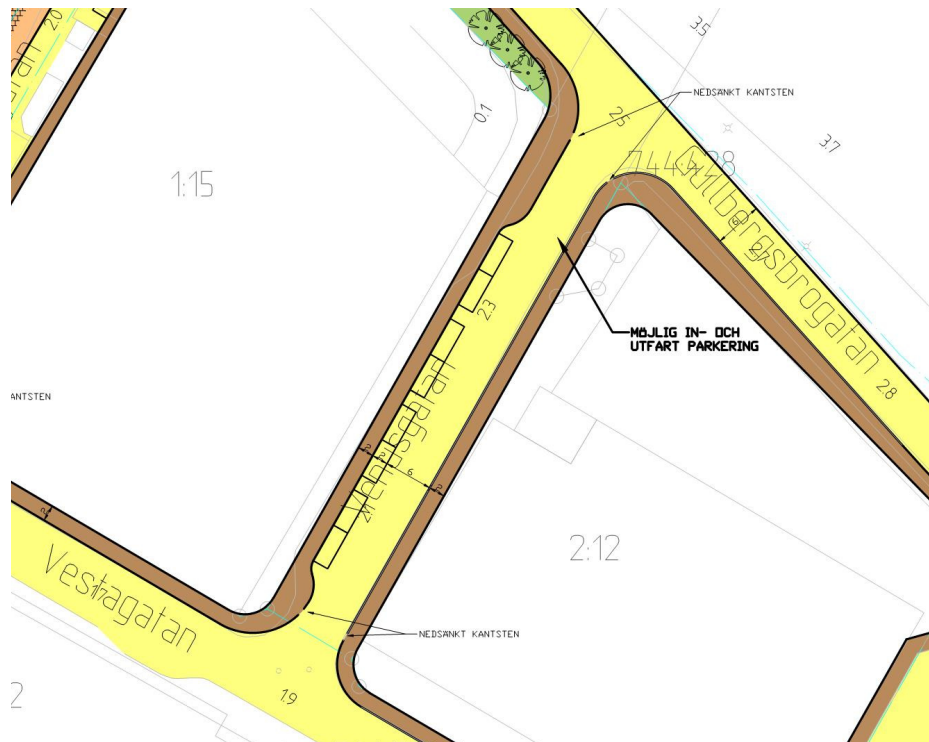


Figur 4 Gullbergsbrogatan.

Venusgatan

Gatan smalnas av till sex meter och två meter breda gångbanor anläggs på dess båda sidor. Mot fastigheten Gårda 1:15 görs plats för åtta längsgående parkeringar.

Möjlighet för in- och utfart till parkering på fastighet Gårda 2:12 måste säkerställas i projekteringsfasen.



Figur 5 Venusgatan.

6 Konsekvenser av trafikförslag

Nedan beskrivs konsekvenserna av trafikförslaget.

6.1 Samhällspåverkande faktorer

6.1.1 Stadskaraktär

Den nya bebyggelsen är betydligt högre än kringliggande kvarter. Den planerade torgytan på södra delen av fastighet Gårda 2:12 ger Norra Gårda en funktion som idag är bristfällig i området. Det nya området skapar ett tydligare och mer levande gaturum längs angränsande gator dagtid.

6.1.2 Trafiksystem

Tillkommande trafik från den utökade verksamheten anses inte påverka trafikmängden i någon större utsträckning för området, delvis på grund av sitt nära läge till kollektivtrafik och cykelvägnet.

Gullbergsbrogatan dubbelriktas från korsningen med Vestagatan till korsningen med Anders Personsgatan.

I övrigt medför trafikförslaget ingen större påverkan på trafiksystemet..

6.1.3 Trafikdata

Nybyggnationen vid Venusgatan och dess påverkan på dagens trafiksituation bedöms som låg. Göteborgs Stads trafikstrategi (antagen av Trafiknämnden i februari 2014), är vägledande för hur trafiksystemet i staden ska utvecklas för att för att uppnå fastslagna mål och möta de utmaningar som staden står inför de närmaste tjugo åren. Inom Göteborgsregionen har K2020 tagits fram i bred enighet som ett sätt att minska andel bilresor och öka andelen kollektivtrafik samt gång och cykel. Trafikmätningar under mer än tio år för det aktuella området visar på en minskning av trafikflödena. Under denna tid har området byggts ut med bostäder och verksamheter.

6.1.4 Tillgänglighet och framkomlighet

Vid Vestagatan, längs Gullbergsån, smalnas gatan av och gång- och cykelbanan breddas i enlighet med Teknisk Handbok vilket ger en ökad tillgänglighet för cyklister. För gående blir tillgängligheten bättre i och med gångbanornas breddning i hela området. I alla korsningarna sänks även kantsten på gångbanorna för att möjliggöra god tillgänglighet för rörelsehindrade.

Utöver breddning av gång- och cykelbanan på Vestagatan hänvisas cyklister till blandtrafik och därmed ökar inte deras tillgänglighet i hela området.

Trafikförslaget påverkar inte tillgängligheten och framkomligheten för motorfordon i området.

6.1.5 Trafiksäkerhet

För gående blir trafiksäkerheten bättre i och med breddning av områdets alla gångbanor. Utöver breddning av cykelbanan på Vestagatan hänvisas cyklister fortfarande till blandtrafik och anses därför vara trafiksäkerhetsmässigt oförändrad. Inga nya korsningspunkter mellan motorfordon och oskyddade trafikanter föreslås och därmed är trafiksäkerheten för gående och cyklister oförändrad. Utformning av garagens in- och utfarter från båda fastigheter måste göras med inriktning mot god trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter i projekteringsfasen. Siktkrav ska beaktas i samtliga korsningar och utfarter.

6.1.6 Trygghet

Ny bebyggelse, belysning samt fler människor i rörelse bidrar till ökad trygghet i området dagtid. Beroende på den planerade verksamhetens art kan trygghetskänslan öka i området på kvällstid.

6.1.7 Miljö

Har ej beaktats i arbetet med trafikförslaget. För ytterligare information se miljöteknikutredning som tagits fram i samband med arbetet i detaljplanen och finns att tillgå på Göteborgs Stads hemsida.

6.2 Tekniska faktorer

6.2.1 Geoteknik

Geotekniskt PM har tagits fram i samband med arbetet för detaljplanen och finns att tillgå på Göteborgs Stads hemsida.

6.2.2 Kablar och ledningar samt belysning

Påverkan på befintliga kablar och ledningar måste säkerställas i projekteringsfasen.

Belysningen i området ökar i och med den nya bebyggelsen.

6.2.3 Markfrågor

Kommunen är huvudman för allmän plats.

7 Kostnader

Den totala kostnaden för trafikförslaget, inklusive projektering, byggledning och oförutsett, är beräknat till ca 4 000 000kr.

I bilaga 1 Kostnadsbedömning framgår vad som ingår i kostnadsbedömningen, både volymer och å-priser. I bilaga 2 Kostnadsbedömningsformulär redovisas en sammanställning enligt Trafikkontorets mall av kostnadsbedömningen.

I kostnadsberäkningen ingår ej borttagandet av elstolpen vid korsningen Vestagatan och Gullbergsbrogatan.

8 Bilagor

Bilaga 1 Kostnadsbedömning

Bilaga 2 Kostnadsbedömningsformulär

Bilaga 3 Ritning T-31-P.011 – T-31-P.012