

---

PM

---

UPPDRAG  
Mindre trafikutredning -  
Gärdsåsgatan, Göteborgs stad

UPPDRAGSLEDARE  
Marie Rörstad

DATUM  
2015-12-21

GRANSKARE  
Lisa Sakshaug

---

UPPDRAGSNUMMER  
266634

UPPRÄTTAD AV  
Marie Rörstad  
Lisa Sakshaug

---

**Trafikutredning i anslutning till programarbete för Bergsjön –  
inriktning Gärdsåsgatan, Göteborgs kommun**

# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund och syfte

Göteborgs stad arbetar med att utveckla stadsdelen Bergsjön i nordöstra Göteborg. För närvarande genomförs ett programarbete, *Program för Bergsjön*. Inriktningen för programarbetet och för utvecklingen av stadsdelen är social hållbarhet och integration. I programmet visas stadens prioriterings- och kraftsamlingsområden för utveckling av stadsdelen.

Bergsjön ligger i ett område som planeringsmässigt kallas för "Mellanstaden". I "Mellanstaden" finns generellt sett en stor potential att bygga mer genom en effektivare markanvändning. Idag är området till större delen utbyggt enligt gällande detaljplaner och nya planer behövs för att kunna komplettera stadsdelen. Programmet är ett första steg i detta arbete.

Programmet innehåller förslag på ny bebyggelse samt övergripande förslag för trafikstrukturen exempelvis gångvägar, lokalgator och kollektivtrafik men även förslag för grönstruktur. Till programmet som tagits fram finns en fördjupning innehållande förslag och förutsättningar samt en trafikutredning. Programmet har nyligen varit ute på samråd och ett flertal synpunkter har kommit in. I dagsläget arbetar Göteborgs stad med att överväga och sammanställa synpunkterna.



Översiktskarta ([www.eniro.se](http://www.eniro.se))

Programområdet sträcker sig ner till stadsdelen Utby i sydväst. Nybyggnation av bostäder föreslås bland annat i angränsningen till Utby, mellan området Gärdsås och Utby, längs Gärdsåsgatan.

Områdena Gärdsås och Utby binds samman genom Gärdsåsgatan. Gatan fungerar idag som bussgata och är reglerad med förbud mot trafik med motordrivet fordon med tilläggstavlan endast fordon med tillstånd får köra igenom. I och med byggandet av bostäderna föreslås att Gärdsåsgatan öppnas upp för all fordonstrafik.

Många samrådssvar, särskilt från Utbybor gäller Gärdsåsgatan. I samrådssvaren uttrycks en oro för att genomfartstrafiken i området kommer att öka och leda till en negativ påverkan på boendemiljön.

I samrådssvaren påpekar också, främst Utbybor, att om Gärdsåsgatan kommer att byggas om och kompletteras med en gång- och cykelväg finns det en risk att gatusektionen kommer att bli för trång. En trång gatusektion, säger Utbyborna, kan i sin tur leda till att det inte finns plats för parkering längs gatan. Utbyborna anser att detta kan medföra ett problem eftersom parkeringsmöjligheterna i området då kan komma att minska. Utbyborna menar på att fastigheterna i området är små och ger i sig inte tillräckliga parkeringsmöjligheter.

Det har även kommit in synpunkter till Göteborgs stad gällande höga hastigheter, siktproblem vid parkerade bilar, fullbelagd buss när den kommer till Utby och att barn korsar gatorna när de ska till skolan. Från vilka delar av Gärdsås och Utby som synpunkterna kommer ifrån finns sammanställt i en kartbild hos stadsbyggnadskontoret. Sammanfattningsvis kommer de flesta av synpunkterna från boende i Utby.

Göteborgs stad arbetar nu med att kunna ge ett bra svar till medborgarna på deras frågor, oro och funderingar angående bostadsbyggandet. Staden arbetar också med att komplettera programmet med fakta samt att se på vilka eventuella utredningar och arbete som behövs i ett vidare arbete med detaljplan.

Som ett steg i detta arbete har Göteborgs stad initierat en workshop. Syftet med workshopen var att göra en bedömning av dagens situation i området med avseende på trafik och det sociala perspektivet. Syftet var även att titta på utvecklingspotentialen för bostäder i området och kring Gärdsåsgatan och om gatan ska öppnas för fordonstrafik alternativt vara fortsatt stängd. Målet med workshopen var att den skulle ge underlag till att svara medborgarna på deras synpunkter samt att förstärka programtexten med vilka åtgärder som behöver vidtas eller utredas vidare i arbetet med ny detaljplan. Som hjälp i detta arbete har Göteborgs stad tagit Tyréns till hjälp.

## 1.2 Tidigare utredningar och beslut

I fördjupningen till programmet redovisas mer ingående vilka tidigare utredningar och beslut som finns gällande området. Sammanfattningsvis så redovisas området runt Gärdsåsgatan i Översiktsplanen, som nytt bebyggelseområde med grön- och rekreationsytor. Området ingår i det som kallas "Mellanstaden". Utgångspunkten är bland annat att bevara befintliga kvalitéer och förstärka dessa. I "Mellanstaden" är tanken att det ska vara en god kollektivtrafikförsörjning, förtätning ska bland annat ske kring bytespunkter och kollektivtrafikstråk, boendemiljön ska värnas, befintliga bebyggelseområden ska länkas samman och goda möjligheter till att gå och cykla ska skapas. Viktigt är också att värdefulla grönområden och stråk ska tas tillvara.

I strategin för utbyggnadsplaneringen i Göteborg är också "Mellanstaden" fokus.

I trafikstrategin är huvudmålen för stadsrummet, att ge gående och cyklister förtur, skapa mer stadsrum som passar vardagslivet, arbetslivet och sällskapslivet samt att skapa finmaskiga och sammanhängande gatunät. I trafikstrategin så anges även att minst hela resandeökningen, som kommer av exempelvis nybyggnation, ska ske med hållbara färdmedel såsom gång-, cykel- och kollektivtrafik. Detta är dock beroende av i vilken typ av område som nybyggnationen sker.

I grönstrategin för en tät och grön stad anges två övergripande mål, att Göteborg ska vara en tät och grön stad där de offentliga platserna ska bidra till ett rikt och hälsosamt stadsliv samt att Göteborg ska vara en stad med ett rikt växt och djurliv och där ekosystemens tjänster ska tas tillvara.

I början på år 2003 togs en fördjupad översiktsplan fram för Kviberg. I planen fanns utbyggnad av bostäder längs Gärdsåsgatan med. Området Kviberg ligger väster om Gärdsås och Utby. I denna utredning tog politikerna ett beslut om att trafiklösningarna skulle ske i det befintliga nätet.

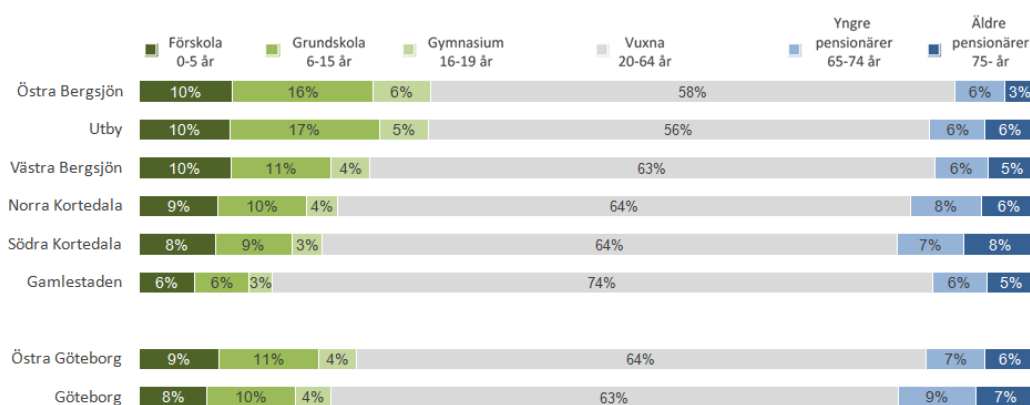
Diskussioner har också förts angående en bussförbindelse/bussgata i området mellan Almenacksvägen och områdena Utby och Gärdsås. Bussförbindelsen som diskuterades var tänkt i nord/sydlig riktning från Utbyvägen med anslutning till Gärdsåsgatan. En tvärförbindelse diskuterades även mellan Almenacksvägen och Gärdsåsgatan. Denna förbindelse sade politikerna nej till.

## 2 Förutsättningar

### 2.1 Befolkning, markanvändning och service

Utby är ett tättbebyggt område, en villastadsdel, som är bebyggt med småhus. I mitten av området finns en park. I anslutning till området finns naturområden och i nordöst finns Kvibergs park.

I Utby bor cirka 6 000 invånare och det finns cirka 2 000 bostäder. Gärdsås hör till stadsdelen Västra Bergsjön med cirka 8 000 invånare. Även Gärdsås är ett tättbebyggt småhusområde. Både Västra Bergsjön och Utby är barntäta områden i jämförelse med Göteborg som helhet. Utby är ett något mer barntät område.



*Åldersfördelning för Östra Göteborg, för 2014 (Presentation för område 132 Östra Göteborg 2015 hämtad från [www.goteborg.se/statistik](http://www.goteborg.se/statistik))*

I Västra Bergsjön har 70 % av invånarna utländsk bakgrund och i Utby 19 %. I Utby är inkomstfördelningen högre än för Västra Bergsjön.

Utby, men även Gärdsås, har begränsad service. I Utby finns en liten pizzeria och en mindre livsmedelshandel. De närmsta vårdcentralerna ligger i Gamlestaden och på Rymdtorget. De större mataffärerna ligger i Partille och Munkeback. På Rymdtorget finns Ica och vid Gärdsåstorg finns Lidl.

I Utby finns Utbynässkolan, F (förskoleklass) – 5. I närheten av Utby i öster finns Fjällboskolan med årskurserna F-5. I Gärdsås finns ingen skola men däremot finns ett flertal skolor nord och nordöst om området, Gärdsåsskolan, F-6, Sandeklevsskolan F-9, Bergsjöskolan, F-9 och Backegårdsskolan F-6.

I områdena finns ingen högstadieskola utan ungdomarna boende i Utby går i skolan i Partille eller Gamlestaden. Ungdomarna i Gärdsås går i skolan i någon av skolorna norr och nordväst om området.

Uppe på berget, norr om Kvibergs arena, ligger ett Överstaden-satsning-hus som är för äldre ungdomar. Det finns ett sådant i varje väderstreck. Dit körs ungdomarna vanligtvis med bil.

I Utby finns några förskolor men i Gärdsås ingen.



Bilinnerhavet i Utby är högre än medel för Göteborg, 363 bilar per 1000 invånare. Medel för Göteborg var år 2014, 285 bilar per 1 000 invånare. För Västra Bergsjön var bilinnerhavet, år 2014, 189 bilar per 1 000 invånare (*hämtad från [www.goteborg.se/statistik](http://www.goteborg.se/statistik)*).



Områdeskarta ([www.eniro.se](http://www.eniro.se))

## 2.2 Trafik och trafikanter

### 2.2.1 Biltrafik

Gatan som förbinder Gärdsås och Utby heter Gärdsåsgatan. Gärdsåsgatan sträcker sig i nord-sydlig riktning från Bergsjövägen i Gärdsås ner till Kamgatan i Utby. Trafikanter som ska vidare söderut till Utbyvägen kan välja att färdas via Kamgatan och Slåttängsgatan ner till en cirkulationsplats på Utbyvägen eller via Vallareleden ner till Utbyvägen. Den genaste vägen ner till Utbyvägen är via Kamgatan och Slåttängsgatan. Kommunen är väghållare för gatorna i Gärdsås och Utby.

Gärdsåsgatan, Kamgatan och Slåttängsgatan är till stor del uppsamlingsgator för de tvärgående villagatorna. På delar av dessa gator förekommer också en hel del utfarter från fastigheter.

I Gärdsås ligger 51 hushåll som har anslutning både via tvärgator men även med direktutfarter till Gärdsåsgatan. Längs Gärdsåsgatan, i Utby, ligger 221 mindre hus som ansluter till gatan genom mindre tvärgator (inga direktutfarter). Därefter ligger 116 radhus och 172 mindre hus som också ansluter via tvärgator till Kamgatan. Längst ner på gatan, Slåttängsgatan, ligger 119 småhus och 112 radhus som har sin anslutning både via tvärgator men även direktutfarter till gatan.

Gärdsåsgatan är, som nämnts tidigare, reglerad med förbud mot motordrivet fordon med tilläggstavlan gäller ej fordon med särskilt tillstånd. Moped klass två, fordon i linjetrafik, taxi, färdtjänst och postfordon får dock köra på gatan. Denna reglering gäller det område av Gärdsåsgatan som inte är bebyggt med bostäder. Gatan fungerar som bussgata. Regleringen finns föreskriven i föreskrift 1480 2008:01457 från 2008.

Både Gärdsåsgatan, Kamgatan och Slåttängsgatan har två körfält. Längs gatan finns dock avsmalningar där endast ett fordon kan köra igenom åt gången.

| Gata                                    | Körbanebredd | Gångväg/trottoars bredd     |
|-----------------------------------------|--------------|-----------------------------|
| Slåttängsgatan                          | 9 meter      | Båda sidor, bredd 1,7 meter |
| Gärdsåsgatans södra del (genom Utby)    | 7,5 meter    | Båda sidor, bredd 1,5 meter |
| Gärdsåsgatan (bussgatan)                | 6-6,5 meter  | Östra sidan, bredd 2 meter  |
| Gärdsåsgatans norra del (genom Gärdsås) | 7,5 meter    | Båda sidor, bredd 1,5 meter |

Hastighetsbegränsningen på gatorna i Utby och Gärdsås är idag 50 kilometer/timme. Rekommenderad hastighet är dock 30 kilometer/timme på delar av gatorna, Slåttängsgatan, Kamgatan och Gärdsåsgatan, dock inte på "bussgatan" och genom Gärdsås.

Längs både Gärdsåsgatan, Kamgatan och Slåttängsgatan finns hastighetssänkande åtgärder i form av avsmalningar med refuger samt timglashållplatser. Första delen av Slåttängsgatan från Utbyvägen är lång, bred, rak och inbjuder till höga hastigheter. Gärdsåsgatan mellan Utby och Gärdsås har en stigning norrut.

Hastighetsmätningar som är gjorda på gatorna visar på att de allra flesta kör under skyltad hastighet (50 kilometer/timme) men över rekommenderad hastighet (30 kilometer/timme). De boende har länge påpekat att bilarna och bussarna kör för fort, de har även gjort egna hastighetsmätningar.

| <b>Gata</b>                                   | <b>Hastighet<br/>(kilometer/timme<br/>enligt 85<br/>percentilen)</b> | <b>Trafikflöde<br/>(fordon/ÅMVD)</b> | <b>Varv tung trafik<br/>(fordon/ÅMVD)</b> |
|-----------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------------|
| Slåttångsgatan<br>(Utbyvägen-Kamgatan)        | 47 (år 2012)                                                         | 2 200 (år 2012)                      | 170, 8 % (år 2012)                        |
| Kamgatan<br>(Slåttångsgatan-Vallareleden)     | 49 (år 2000)                                                         | 1 600 (år 2012)                      | 290, 16 % (år 2000)                       |
| Gärdsåsgatan<br>(Kamgatan-Valborgsmässogatan) | 47 (år 2012)                                                         | 900 (år 2012)                        | 130, 14 % (år 2012)                       |
| Gärdsåsgatan<br>(Valborgsmässogatan-Orion)    | 36 (år 2000)                                                         | 600 (år 2000)                        | 210, 35 % (år 2000)                       |

### 2.2.2 Gångtrafik

Längs Slåttångsgatan, Kamgatan och Gärdsåsgatan finns trottoar/gångväg längs alla gator. På Gärdsåsgatan, delen för bussgata, finns enbart trottoar/gångväg på östra sidan. Stadsdelsförvaltningen har fått in många synpunkter på att gångvägen/trottoaren längs gatorna är för smal och lutar.

I södra delen av Slåttångsgatan i anslutning till Utbyvägen finns ett övergångsställe. Något längre upp på Slåttångsgatan finns en passage i form av en avsmalning. Längs övriga delar av gatorna finns inga särskilt ordnade passager eller övergångar.

### 2.2.3 Cykeltrafik

Omgivningen som Gärdsås och Utby ligger i är kuperad. Gärdsås ligger höjdmässigt högre upp än Utby. På workshopen nämndes att det inte är så många av invånarna i Gärdsås som cyklar vilket kan ha sin förklaring i höjdskillnaderna. I Utby är det plattare.

Längs Mellbyleden, Utbyvägen och Almenacksvägen finns det bra cykelvägar. På workshopen framkom att belysningen längs främst Utbyvägen för cyklister är bristfällig vilket bland annat kan skapa otrygghet.

I nordöstra delen av Utby finns också en cykelväg som sträcker sig norrut mot idrottsplatsen.

Längs med grönområdet i nord/väst finns en cykelstig som ska belysas. Ån som ligger öster om Utby är särskilt känslig. På workshopen framkom att de nya övergångarna över ån kommer att bli gångbroar eftersom naturen vid ån är så känslig att man inte kan bygga tillräckligt stabilt för cykeltrafik. Det är även en hel del personer som idag tar sig mellan Kortedala och Gärdsås och många rör sig på dessa stigar.



De cykelvägar som finns idag ligger i utkanten av områdena. I områdena är cyklisterna hänvisade till cykling i blandtrafik.

#### 2.2.4 Kollektivtrafik

På Gärdsåsgatan, Kamgatan och Slåttängsgatan går buss 58, mellan Bergsjön och Nils Ericson Terminalen. Buss 58 går via Rymdtorget och ändhållplatsen är Merkuriusgatan. Under en vardag trafikerar buss 58 gatorna med cirka 120 turer (totalt för båda riktningarna). En tur från Bergsjön till Nils Ericson Terminalen tar cirka 30 – 40 minuter. Busslinjen är av typen stadsbuss/lokalsbuss/kom-nära vilken vanligen har ett hastighetsanspråk på 30 kilometer/timme.

Mellan hållplatserna längs Gärdsåsgatan, Kamgatan och Slåttängsgatan är det cirka 300 meter. Mitt på dagen kör bussen i halvtimmestrafik och i högttrafik i kvartstrafik.

Enligt trafikkontoret anser boende i området att busstrafiken längs Gärdsåsgatan, Kamgatan och Slåttängsgatan ger upphov till störningar i boendemiljön. De boende säger också att när buss 58 kommer fram till Utby är den ofta fullbelagd vilket är ett problem. Underlaget till busslinje 58 kommer till stor del från Bergsjön.

Mellan Allum (köpcentrum) i Partille, Rymdtorget och Angereds centrum går idag busslinje nummer 74. Denna busslinje avlastar inte linje 58. Att åka till såväl köpcentret Allum som Angereds centrum tar cirka 15 minuter med buss 74. Till Göteborgs centrum tar det cirka 30 minuter med buss från Bergsjön/Rymdtorget.

Från Bergsjön går spårvagnslinjerna 7 och 11. Båda dessa linjer går in till Göteborgs centrum och sedan vidare till Tynnered och Saltholmen. Spårvägslinjerna från Bergsjön är ofta fullbelagda. Upptagningsområdet är stort och det är ofta långt till hållplatserna. Det byggs också mer och mer längs spårvägsstråket. På workshopen framkom att spårvagnstrafiken inte går att utöka eftersom det är fullt på banan.

På workshopen framkom det att många Utbybor tycker det är långt att gå ner till Utbyvägen där det finns fler busslinjer. Bland annat går busslinje 167 mellan Gamlestadstorget-Lexby, 519 mellan Jonsered-Svingeln-Nils Ericson Terminalen från Utbyvägen.

Stadsbyggnadskontoret nämnde på workshopen att hållplatserna där Gärdsåsgatan ansluter i Utby skulle kunna fungera som en entré till grönområdena.

Många Utbybor anser att det finns för lite kollektivtrafik i området. Det har funnits tankar från Göteborgs stad om en snabbusslinje från Bergsjön, Rymdtorget via E20 och in till Göteborgs centrum. Eventuellt hade en sådan linje kunnat avlasta kollektivtrafiklinjen 58. Lokalt finns det även önskemål om en ny spårväg från Bergsjön. I utredningen som pågår om målbild för stomkollektivtrafiknätet diskuteras dessa tankar. Det finns även tankar om en snabbuss mellan Landvetter, Angered och Kungälv.

Kollektivtrafiken är en viktig fråga vid framtida exploateringar.

### 2.2.5 Parkering

I Gärdsås och Utby finns både småhus och radhus. Småhusen har parkering på fastigheten och en del av radhusen har samlade parkeringsplatser.

Längs merparten av Gärdsåsgatan, Kamgatan och Slättängsgatan är det tillåtet att parkera längs gatan. Undantag råder på följande ställen (enligt aktuella föreskrifter i STFS, svensk trafikföreskriftsamling): På Gärdsåsgatans västra sida, från Valborgsmässogatan fram till Gärdsåsgatans slut i norr, gäller parkeringsförbud. På Kamgatans sydvästra sida mellan Lärlingsgatan och Gesällgatan samt mellan Urmakaregatan och Jättekullegatan får fordon endast parkera högst 24 timmar i följd utom dag före söndag och helgdag. På en mindre del av Slättängsgatans östra och västra sidor söder om Tenngjutaregatan får fordon inte parkera eller stanna.

Stadsdelsförvaltningen nämnde på workshopen att parkeringsfrågan är viktig för de boende i områdena. I Utby är många fastigheter "Egna hem" fastigheter vilka har små tomter vilket ger en begränsad möjlighet till parkering på tomten. Många boende parkerar därmed på gatan. I Gärdsås är tomterna något större.

I synpunkter från boende har det också kommit fram att det kan finnas Partillebor som parkerar på gatorna i området för att undvika att betala trängselskatt när de ska vidare in till Göteborg.

## 2.3 Framtida planer

### 2.3.1 Nybyggnationer

I fördjupningen till programmet föreslås nybyggnation av bostäder längs med Gärdsåsgatans båda sidor mellan Gärdsås och Utby. Nybyggnation av bostäder föreslås även längre österut från Gärdsåsgatan, också där mellan Gärdsås och Utby. Tillsammans föreslås här 300-400 nya bostäder.

Utbyggnaden av bostäder kommer troligen också innebära att en ny förskola kommer att behövas i området. Att anlägga en förskola skulle kunna vara bra för integrationen/att knyta ihop områdena.

I anslutning till Utby och Gärdsås finns ett flertal framtida planer som bland annat innefattar fler bostäder och förskolor.

I Fjällbopark, som länge har varit en barriär i området, finns också planer. I området mot Kvibergs ångar planeras det för 500 bostäder i form av flerfamiljshus och småhus. En ny stor F-9 skola med plats för cirka 900 elever ska också byggas i Kviberg.

### 2.3.2 Trafik

I programmet föreslås en del ombyggnationer av gator för att bland annat förändra områdets karaktär, minska genomfartstrafik, öka stadsmässigheten, minska barriäreffekten och öka interna och lokala förbindelser. Exempelvis föreslås Bergsjövägen att byggas om till en mer stadsmässig gata.

I trafikutredningen till programmet har trafikflödet i området prognostiserats mycket grovt. Det framtida flödet på Gärdsåsgatan är prognostiserat till 1 100 fordon/ÅMVD. I det prognostiserade trafikflödet är dagens trafikflöde medräknat tillsammans med trafikflödet från de framtida bostäderna. I prognosen har alstringstalet (det antal resor med bil som en bostad genererar per dygn) satts till 3,5 resor per bostad. Detta innebär att nybyggnationen i Gärdsås beräknas alstra 1 365 fordon/ÅMVD. I prognosen har bedömningen gjorts att en viss del av dessa resor inte går via Gärdsåsgatan utan via Bergsjövägen och Almenacksvägen. (I vidare arbete när också bostadstyp är bestämt bör trafikstringstalen ses över och anpassas till uppsatta mål och riktlinjer som Göteborgs stad har för framtida utveckling.)

Vid framtagandet av hur många fordon som kommer att gå på Gärdsåsgatan har man också vägt in att Gärdsåsgatan är öppnad för fordonstrafik och att hastigheten på Bergsjövägen har reducerats.

## 3 Diskussion

I texten nedan förs en diskussion kring vilka problem och svårigheter som kan uppstå i området utifrån trafikperspektivet respektive det sociala perspektivet i och med framtida exploatering och öppnande av Gärdsåsgatan.

### 3.1 Trafikperspektivet

#### 3.1.1 Boendemiljö - genomfartstrafik

##### **Biltrafik och genomfartstrafik**

I samrådssvaren uttrycks en oro för ökad genomfartstrafik om Gärdsåsgatan öppnas upp och om fler bostäder tillkommer som i sin tur kan generera resor med bil. I den grova trafikprognosen som gjorts bedöms Gärdsåsgatan få en framtida trafikmängd på 1 100 fordon/ÅMVD. Vid mätningar gjorda år 2000 och 2012 hade Gärdsåsgatan mellan 600-900 fordon/ÅMVD. Prognosen är grov men visar på att trafikflödet på Gärdsåsgatan kommer att öka något. På Kamgatan och Slättängsgatan kommer trafikflöden troligen också öka. För att kunna veta mer om ökningen av trafikflödet behöver detta utredas vidare. Det finns även möjlighet att ta sig ner från Gärdsåsgatan till Utbyvägen via lokalgator väster om Kamgatan och Slättängsgatan. Detta behandlades inte på workshopen och inte heller i denna sammanställning.

Längs Gärdsåsgatan, Kamgatan och Slättängsgatan varierar trafikflödet, enligt mätningar, mellan 600-2 200 fordon/ÅMVD. Högst trafikflöde har Slättängsgatans nedre del vilket stämmer bra med att gatorna är uppsamlingsgator till de tvärgående villagatorna.

Ett trafikflöde på 2 200 fordon/ÅMVD samtidigt som gatan idag har cykel i blandtrafik, är skolväg för barn, ligger i ett villaområde men också har en del utfarter från fastigheter talar för att åtgärder behöver göras för att skapa en bra boendemiljö, trafiksäker miljö och en trygg miljö

redan som det ser ut idag. Att trafiken troligen kommer att öka i och med exploateringen och öppnandet av Gärdsåsgatan talar också för att åtgärder längs dessa gator behövs. Beroende på hur gatorna utformas kan det bli mer eller mindre lätt att välja att köra på dessa.

Idag finns det inga mätningar som visar på hur stor del av trafiken på Gärdsåsgatan som är genomfartstrafik och som bryter mot förbudet.

### **Hastighet**

Hastighetsmätningarna som är gjorda visar på att hastigheten hålls inom skyltad hastighet (50 kilometer/timme) men inte inom rekommenderad hastighet (30 kilometer/timme). Gatorna i området är inte omskyltade enligt de nya hastighetsgränserna, 30, 40, 60 och så vidare, vilket troligen kommer att göras. I villaområden är det vanligt att hastigheten sätts till 30 kilometer/timme. För att se till att hastigheten hålls i detta område räcker det inte med de åtgärder som är gjorda idag utan dessa behöver kompletteras. Är det så att de hastighetsåtgärder som finns idag är gjorda efter det att mätningarna gjordes behöver nya mätningar göras för att säkerställa att åtgärderna har effekt på hastigheten.

### **Gångtrafik och stråk**

Boende i området nämner att de tycker att gångvägarna är smala och lutar. I många villaområden är det vanligt att trottoarerna/gångvägarna längs gatorna är smala. För att skapa en bra boendemiljö och för att fler ska gå är det viktigt att se över gångvägarna längs gatorna om gatan kommer att byggas om. Områdena är barntäta samtidigt som det ligger skolor i området och i anslutande områden. Att se över skolvägar så att det blir säkra och trygga är ett viktigt arbete, inte minst vid utbyggnation med ökande trafik till följd.

### **Cykeltrafik och stråk**

Det finns bra cykelstråk i områdenas utkanter men saknas inne i själva områdena. I denna typ av område bör det finnas bra cykelförbindelser. För att skapa bra förutsättningar för cyklande behöver området kompletteras med säkra och trygga cykelstråk. På vissa delar av exempelvis Slättängsgatan är fordonsflödet högt samtidigt som cyklisterna cyklar i blandtrafik vilket inte är en bra förutsättning för cykling. Att anlägga en cykelväg längs Gärdsåsgatan, Kamgatan och Slättängsgatan kräver vidare utredning av utformningen på gatorna för att skapa bra förutsättningar för cykling.

### **Kollektivtrafik**

De boende i området nämner att buss 58 ofta är fullbelagd när den väl kommer till Utby. Många boende i Bergsjön åker med buss 58. Flera olika lösningar för kollektivtrafiken i områdena runt Utby och Gärdsås så som Bergsjön har diskuterats. För närvarande pågår diskussioner mellan flera kommuner om målbild för stomkollektivtrafiknätet. I vidare arbete är det viktigt att se över kollektivtrafikförsörjningen till området. Det är här viktigt att föra en dialog med bland annat Västrafik. Det är också viktigt att titta på framkomligheten för bussen på gatan och hur det fungerar med trafiksäkerhet och trygghet för de oskyddade trafikanterna.

För att människor ska välja att åka mer hållbart är det viktigt med en bra kollektivtrafik. För busslinje 58 kan det vara viktigt att tänka på att underlaget till linjen till stor del kommer från Bergsjön. Om Bergsjöborna inte längre behöver åka med busslinje 58 finns det då tillräckligt med underlag till linjen för att den ska finnas kvar och för att den ska gå så pass frekvent som den gör idag?

### **Parkering**

Som nämnts innan är de boende oroliga för att deras parkeringssituation i området kommer att försämrats om gatorna förändras. De ser ett behov av att ha parkeringar längs gatorna eftersom deras tomter är så pass små. Enligt plan och bygglagen är det fastighetsägaren som bär ansvaret för att anordna parkering för sin fastighet. Kommunen har ingen skyldighet att ordna parkering, däremot har kommunen ett övergripande ansvar för parkeringsplaneringen. Det är därför viktigt att i vidare arbete ser över parkeringssituationen för att på ett bra sätt se till så att det blir en bra balans mellan parkeringssituationen i området och utvecklingen mot ett mer hållbart samhälle.

Kantstensparkering kan även leda till sämre sikt och innebära trafiksäkerhetsrisker för oskyddade trafikanter särskilt barn som är kortare än vuxna. Dessa områden är väldigt barntäta vilket gör detta extra viktigt. Om man ändå väljer att ha kantstensparkering är det viktigt att skapa tydliga, hastighetssäkrade passager över gatan med god sikt.

## **3.2 Sociala perspektivet**

### **Barn och ungdomar**

Vid exploatering av området och ett eventuellt öppnande av Gärdsåsgatan är det viktigt att i vidare arbete få med sig både barns- och ungdomsperspektivet och gärna barnens och ungdomarnas perspektiv. Både Gärdsås och Utby är barntäta, många barn går längs och över gatorna i området på sin väg till och från skolan, till aktiviteter, kompisar och familj. Det är viktigt att titta på hur barn och ungdomar använder området. Vilka målpunkter de har, var de rör sig och var de korsar gatorna. Kunskap om detta bör finnas som grund vid en eventuell utformning av Gärdsåsgatan, Kamgatan och Slättängsgatan. Är det så att ny exploatering för med sig mer trafik är det särskilt viktigt att se till att inte barns och ungdomars rörelsefrihet inskränks.

Trafikkontoret anser att barn och ungdomar bör involveras i utvecklingen av området. Det gäller inte bara trafiken. Boende i området har uttryckt att det finns få ställen för ungdomar att vara på i området och för få mötesplatser. Det kan här vara viktigt att få till en koppling till Kviberg eftersom det planeras en del där för barn och ungdomar. Till Kviberg har bland annat Fryshuset flyttat. När sedan den nya skolan med fotbollsplaner är färdigbyggd så finns det en hel del målpunkter i detta område för barn och ungdomar. Kopplingen till Kvibergsområdet bör därför ingå i ett eventuellt arbete med barn och ungdomar.

I anslutande områden finns det en del skolor för barn och ungdomar som behöver särskilt stöd eller har någon typ av funktionsnedsättningar. Skolor och boenden för barn och ungdomar i området är viktigt att ta i beaktande i vidare arbete och utformning av åtgärder.

### **Att bygga ihop områdena**

Enligt forskning som pågår just nu så är ett bra sätt att motverka segregation att bygga ihop stadsdelar och områden. Förändringar av olika slag kan dock skapa en viss oro hos dem som påverkas. De förändringar som föreslås i och med programarbetet har skapat en viss oro hos de boende. De undrar över hur deras boendemiljö och vardag kommer att påverkas.

Stadsdelsförvaltningen nämner att Gärdsåsborna är mer positiva till att bygga ihop områdena än Utbyborna.



Utby/Bergsjön ligger nära Partille. En viktig förändring som gradvis har skett är att Partille ser fördelar med närheten till Bergsjön och är positiva till att knytas samman. Tidigare har Bergsjön och delar av Partille setts som baksidor men denna syn har nu förändrats.

### **Äldre**

I Utby pågår för närvarande ett generationsskifte. Brist på framförallt service samt mindre lägenheter kan göra det svårt för äldre att kunna bo kvar i områdena. De föreslagna bostäderna skulle kunna fungera som ett alternativt boende men fortfarande så finns ett behov av nära service.

### **Närhet till naturen**

Både Gärdsås och Utby präglas av närheten till naturen samtidigt som områdena ligger i "Mellanstaden" och därmed nära Göteborg. En del av dem som har flyttat till dessa områden har gjort det för att områdena ligger så pass nära naturen.

## **4 Slutsats och fortsatt arbete**

På workshopen diskuterades huruvida Gärdsåsgatan skulle vara öppen eller inte i samband med förtätningen av området.

Att förtäta området med bostäder är helt i enlighet med målen om att förtäta i "Mellanstaden". I forskning som pågår är också en av slutsatserna att bygga ihop områden är en bra åtgärd för att minska segregationen.

Att öppna upp Gärdsåsgatan är också i enlighet med de mål som finns om att skapa ett finmaskigt och sammanhängande gatunät. Att bygga samman områdena och öppna upp Gärdsåsgatan anses vara rätt väg att gå. Däremot krävs en del åtgärder för att få till bra lösningar gällande boendemiljö, trafiksäkerhet, framkomlighet och trygghet. Att de boende är med i vidare arbete med detaljplan är viktigt för att skapa bra förutsättningar och lösningar.

Det som behöver utredas vidare i fortsatt arbete är följande:

Karaktär och sektionerna  
på gatorna

Det är viktigt i vidare arbete att titta på vilken sektion som är möjlig att ha på gatorna. Vad får plats, vad behövs, går det exempelvis att smälta av körfältsbredden på gatan, behålla parkering på ena sidan av gatan och anlägga cykelväg längs gatan? Det är också viktigt att tänka på vilken karaktär det ska vara på gatorna.

Biltrafik och  
genomfartstrafik

Finns det alternativ till bilvägarna Kamgatan och Slåttängsgatan, exempelvis gatorna väster ut? Prognoserna för trafikflödet behöver ses närmre på idag är prognosen grov. Vilket trafikflöde kan det tänkas bli på Kamgatan och Slåttängsgatan efter exploateringen. Även alstringstalet bör ses över när det är bestämt vilken typ av bostäder som ska byggas i området. Alstringstalen bör spegla de mål och riktlinjer som Göteborgs stad har för framtida utveckling.

|                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|-----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                       | Hur ser genomfartstrafiken ut? Vilka eventuella åtgärder behövs för att minska genomfartstrafiken?                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Hastighet             | Vilka åtgärder behövs för att sänka hastigheten? Idag inbjuder en del av gatorna till höga hastigheter genom att de är breda, långa och raka i sin sträckning.                                                                                                                                                                                                               |
| Gångtrafik och stråk  | Även gångstråk är viktiga att se över. Särskilt för barn och ungdomar. Det finns få hastighetssäkrade passager över gatorna som det ser ut idag. Det är viktigt att få till säkra passager särskilt där det är skolvägsstråk.                                                                                                                                                |
| Cykeltrafik och stråk | Det är viktigt att se över cykelstråk i och igenom området vilka idag saknas. För att se till så att bra förutsättningar för cyklister skapas bör utformningen av gatorna ses över. Även belysningen på cykelstråken är viktig att se över.                                                                                                                                  |
| Kollektivtrafik       | Att se över hur kollektivtrafikförsörjningen till området kan fungera tillsammans med de framtida planer som finns för angränsande områden. Det behövs föras en dialog med Västtrafik och andra aktörer i frågan. Det är också viktigt att titta på framkomligheten för bussen på gatan och hur det fungerar med trafiksäkerhet och trygghet för de oskyddade trafikanterna. |
| Parkering             | Hur ser parkeringssituationen ut i verkligheten? Vilket behov finns? Vem parkerar på gatorna? Vilken parkeringsstrategi ska användas i detta område?                                                                                                                                                                                                                         |
| Barn och ungdomar     | Områdena är barntäta och det är viktigt att få med sig både barn- och ungdomsperspektivet och barnens och ungdomarnas perspektiv vid utveckling av området. Skolvägar, passager, och målpunkter.                                                                                                                                                                             |
| Tillgång till naturen | Ett viktigt signalement i området är närheten till naturen. Detta är viktigt att bejaka när området och nya områden exploateras                                                                                                                                                                                                                                              |