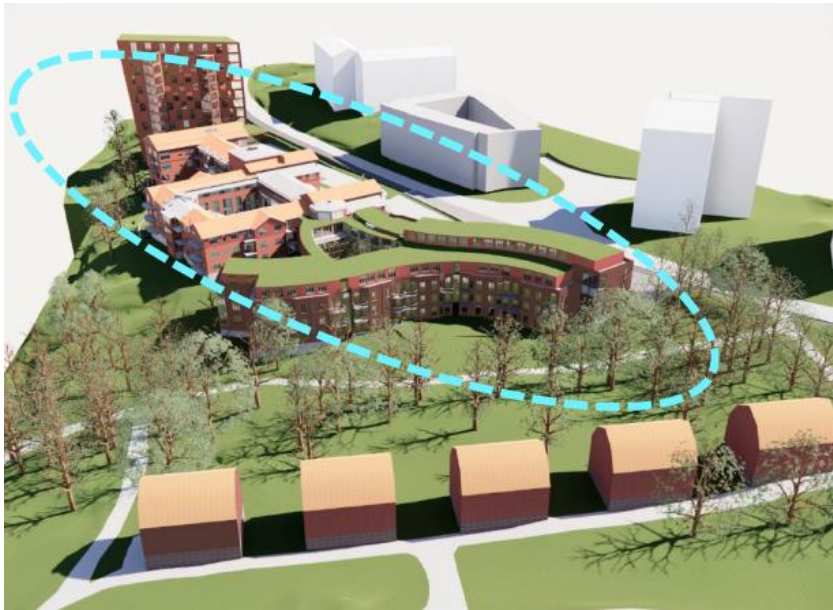


PM

- exploateringsprojekt



Trafik- och utformningsförslag DP äldreboende vid Dr Allards gata

2022-04-04

Namn på uppdrag

Trafik- och utformningsförslag DP
äldreboende vid Dr Allards gata

Diarienummer

1316/20



Göteborgs
Stad

Beställare

Trafikkontoret Göteborgs Stad

Box 2403

403 16 GÖTEBORG

Vx1 031-368 00 00

Kontaktperson

Ulf Bredby



Konsult

WSP Sverige AB

Lagergrens gata 8

651 04 Karlstad

010-722 50 00

Anna.ahs@wsp.com

Uppdragsansvarig

Anna Åhs

Handläggare

Hans Nyqvist

Innehåll

Bakgrund	4
Syfte	4
Geografisk avgränsning.....	4
Angränsande projekt.....	5
Planeringsförutsättningar.....	6
Trafiksystem och trafikdata.....	7
Gaturum och stadskarakter	7
Trygghet	7
Tillgänglighet	7
Trafiksäkerhet.....	7
Byggnadstekniska förutsättningar	8
Trafik- och utformningsförslag	9
Trafiksystem och trafikdata.....	10
Sektioner.....	11
Gaturum och stadskarakter	11
Trygghet	11
Tillgänglighet	11
Trafiksäkerhet.....	11
Byggnadstekniska förutsättningar	12
Ställningstaganden och konsekvenser	12
Förtydliganden/medskick till projektering	13
Förhållanden under byggtiden.....	14
Dispenser, tillstånd och avtal.....	14
Bilagor.....	15

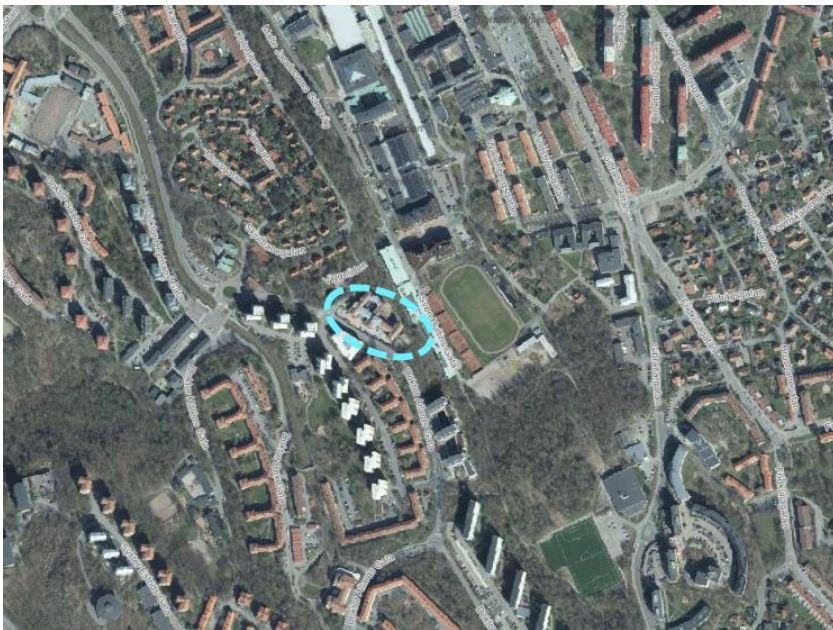
Bakgrund

Syfte

Uppdragets syfte och omfattning är att se över och föreslå lösningar för hur logistik för utrymme för lastplats kan lösas utifrån platsens förutsättningar samt stadens krav i ett pågående detaljplanearbetet för "Detaljplan för bostäder och verksamheter vid Doktor Allards gata inom stadsdelen Guldheden".

Geografisk avgränsning

Området ligger i Guldheden i anslutning till Dr Allads gata.



Figur 1. Orienteringskarta som visar områdets placering, aktuellt utredningsområde inom blå markering



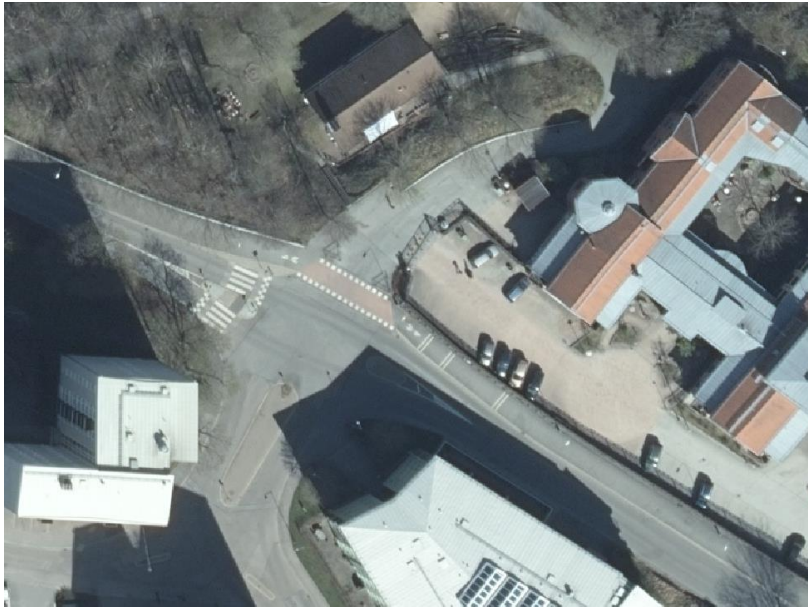
Figur 2. En illustration av hur området kan komma att se ut. aktuellt utredningsområde inom blå markering

Angränsande projekt

Inga kända projekt som studerats.

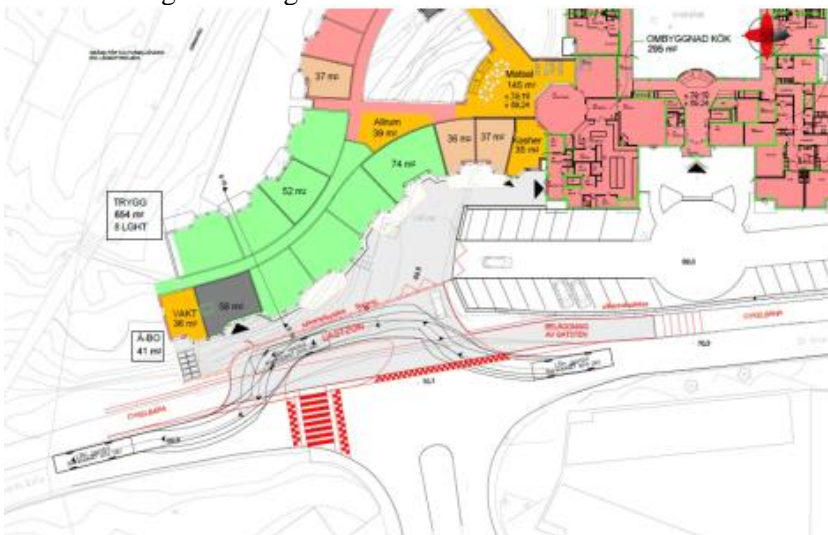
Planeringsförutsättningar

Äldreboendet har idag sin väganslutning i trevägskorsningen Dr Allards gata – Dr Wigardhs gata, där högerregeln gäller. Gatuanslutningen ligger väster om anläggningen och leveransfordon samt personbilstrafik till parkeringen, korsar gång- och cykelvägen som löper längs Dr Allards gata. Efter infart finns en bevakad grind till parkeringen. Antalet leveransfordon uppgår till cirka fem/dag. Vändningsmöjlighet saknas inne på fastigheten, så därför backar dessa fordon antingen in eller ut och korsar därvid gång- och cykelbanan, vilket inte är bra ur trafiksäkerhetssynpunkt.



Figur 3. Visar korsningspunkten som den ser ut idag, Kartbild hämtad från Lantmäteriet.

Äldreboendet planerar att utöka området åt väster. Den befintliga avgränsningen med staket kommer då att förlängas och en grind kommer att placeras ungefär där den nuvarande väganslutning finns.



Figur 4. Exploatörens förslag till lösning

Leveransfordon tillåts av säkerhetsskäl inte att köra in på gården utan bevakning, på grund av en hotbild mot det judiska äldreboendet. En lastplats behöver därför anläggas utanför säkerhetsstaketet på kvartersmark, mellan cykelbanan och staketet. I samband med att anläggningen utökas, kräver trafikkontoret en trafiklösning, som inte medför att

fordon backar över gång- och cykelvägen. Trafikkonoret tillåter inte heller att fordon efter leverans, kör ut till Dr Allards gata, genom att korsa gång- och cykelvägen i sned vinkel. Skälet är att värna trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanterna. Den utformning som efter avstämning med Kretslopp och vatten tillåts är att leveransfordon efter leverans, med assistans av äldreboendets personal, backar in genom grinden och därefter korsar gång- och cykelbanan. Kretslopp och vatten har dock påtalat att förarna är ytterst ansvariga och att sikten bakåt därför måste vara tillräcklig.

Trafiksystem och trafikdata

Dr Allards gata är en uppsamlingsgata på lokalnätet inom stadsdelen Guldheden. På aktuellt avsnitt är ÅMVD 2000, år 2019, uppgift om tung lastbil saknas. Längs vägens norra sida löper en gång- och cykelväg som ingår i ett huvudcykelstråk. Ingen trafikmätning av cykeltrafiken finns men i Göteborgs stads trafikmodell anges maximalt 1 - 250 cyklar/dygn. Aktuell korsning dimensioneras för typfordon LBN med en fordonslängd på 12 m. Ingen busslinje trafikerar korsningen.

Gaturum och stadskaraktär

Dr Allards gata är en uppsamlingsgata och gång- och cykelbanan är en del av ett huvudcykelstråk. Det ligger en förskola i anslutning till korsningen.

Trygghet

Ej studerat.

Tillgänglighet

Ej studerat.

Trafiksäkerhet

Dr Allards gata har skyltad hastighet 50 km/h, men det finns en hastighetsdämpande åtgärd vid det upphöjda övergångsstället, väster om Dr Wigardhs gata. 30 km/h är rekommenderad hastighet på Dr Wigardhs gata och den geometriska utformningen omöjliggör högre hastighet, inom aktuellt område.

För gående som kommer från Dr Wigardhs gata och ska korsa Dr Allards gata, är sikten västerut från övergångsstället skyddad, på grund av vegetation inne på fastighetsmarken. Biltrafiken som kommer från Dr Wigardhs gata har, räknat från Ls-måttet 5 m, sikt åt väster Lp 17 m och åt öster Lp 20 m. Kraven för 50 km/h God standard är Lp 40 m och Ls 5 m. Kraven för 50 km/h Mindre God standard är Lp 30 m och Ls 5 m. Farthindret medför dock att den verkliga hastigheten i korsningen är 30 km/h och då uppfylls kraven för God standard Lp 17 m och Ls 5 m.

Sikten för biltrafiken som kommer från äldreboendet uppfyller kraven för 50 km/h God standard mot biltrafiken på Dr Allards gata. Räknat från Ls-måttet 2,5 m så är sikten mot

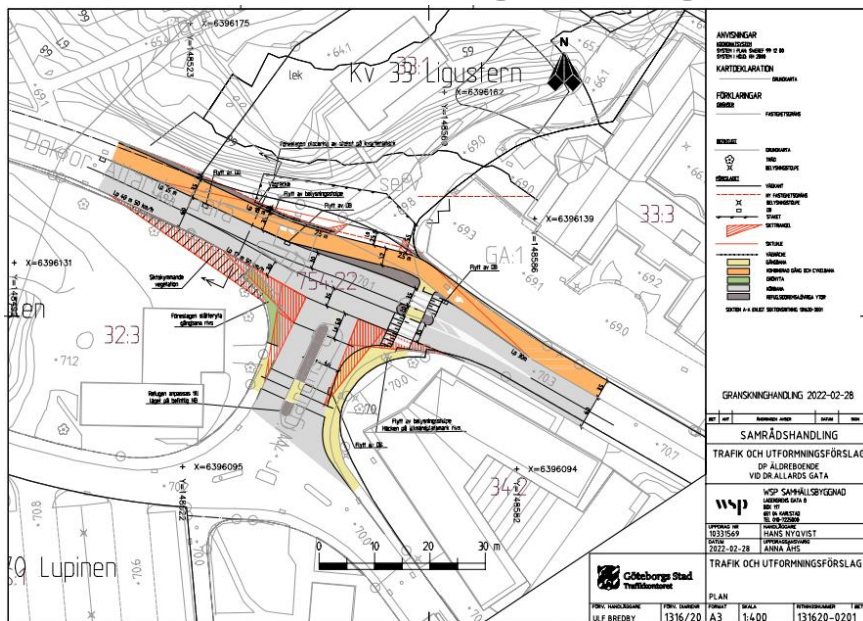
biltrafiken västerut Lp 10 m och österut Lp 10 m. Sikten mot gång- och cykeltrafiken är Lp 2,5 m åt båda hållen. Kraven för 50 km/h God standard är Lp 2,5 m och Ls 2,5 m.

Ovan angivna siktkrav enligt Göteborgs stad Teknisk Handbok 2021:2

Byggnadstekniska förutsättningar

Äldreboendets staket har stående spjälor med cirka 10 cm avstånd. Vid små siktvinklar överlappar spjälorna varandra, vilket påverkar sikten mot gång- och cykelvägen. Staketet kan av utrymmesskäl inte flyttas och spjälornas avstånd kan inte ökas av säkerhetsskäl. Kraven för sikt i utfart uppfylls dock.

Trafik- och utformningsförslag



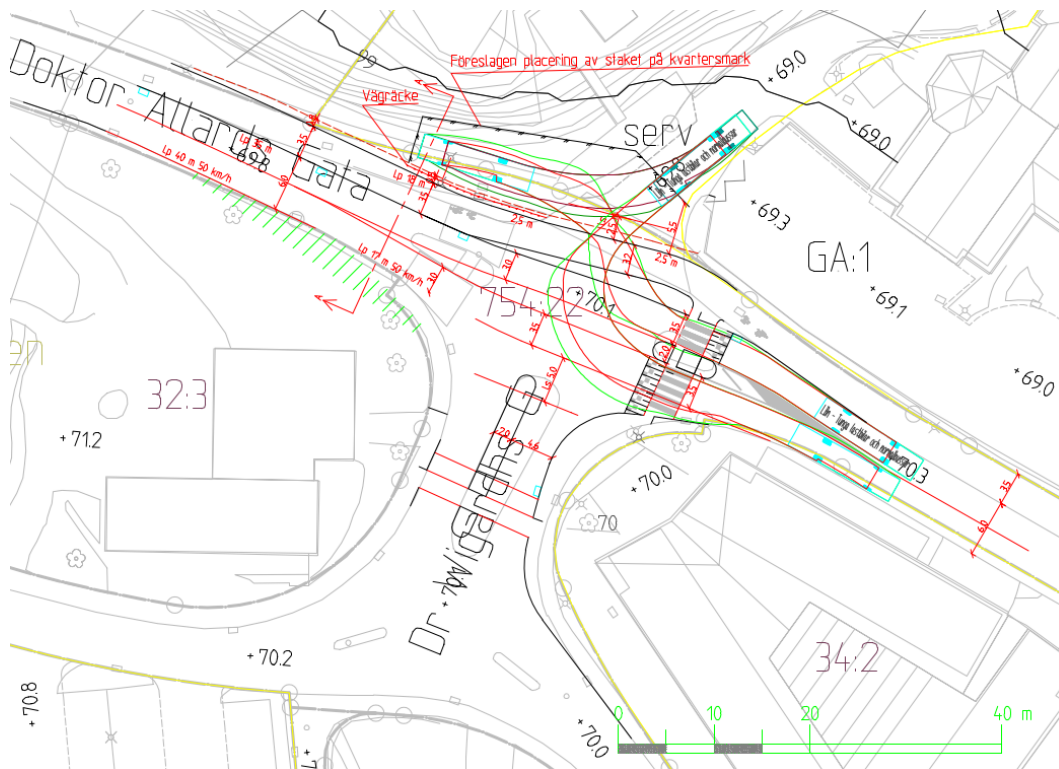
Figur 5. Trafik- och utformningsförslaget.

Väggkorsningen bibehålls i princip, men med den skillnaden att övergångsstället på Dr Allards gata, inklusive farddämpande åtgärder, flyttas öster om Dr Wigardhs gata. Motivet till detta är att skapa ett utrymme för lastplatsen, mellan äldreboendets staketlinje och gång- och cykelvägen. Dr Wigardhs gata förändras något genom att refugbredden minskas och att en gångpassage placeras i refugens södra del.

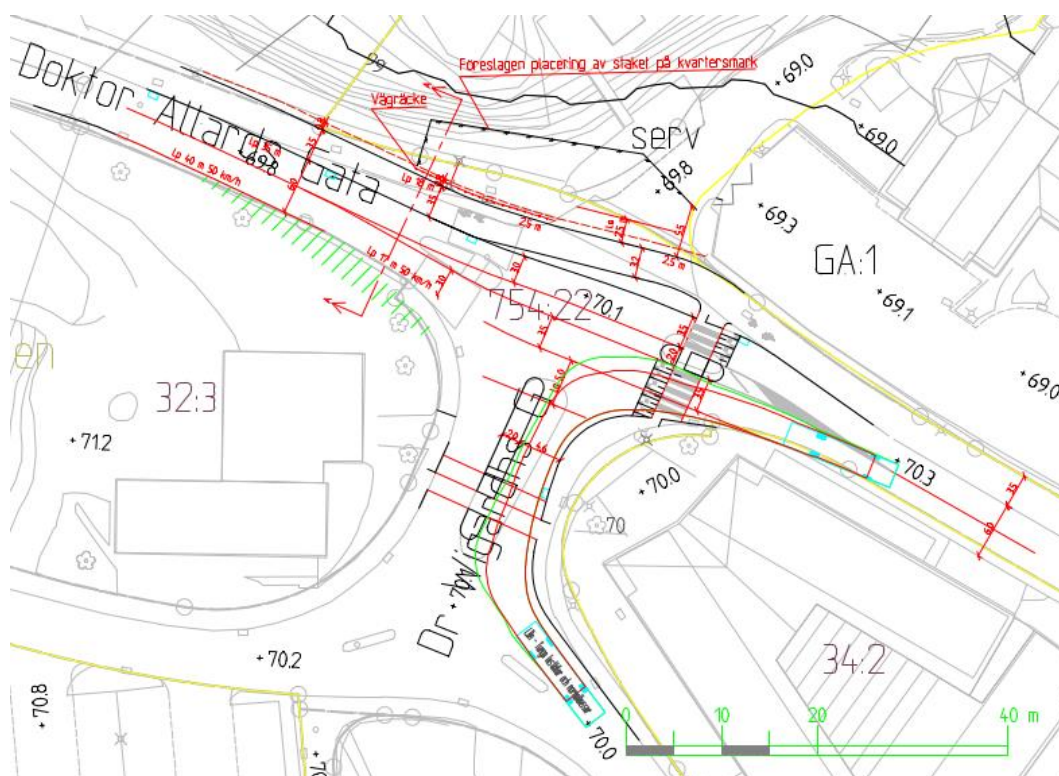
Mellan lastplatsen och gång- och cykelbanan föreslås ett 0,8 m bred skiljeremsa som ska rymma en 0,5 m bred skyddzon och ett 0,3 m brett utrymme för vägräcke och belysningsstolpe. Vägräcket ska förhindra att svepet på leveransbilar inkräktar på gång- och cykelbanan vid backning. Dessutom ska räcket tillsammans med äldreboendets staket omöjliggöra att leveransfordon svänger ut direkt från fickan och över gång- och cykelbanan. Vägräcket gestaltning ska uppfylla höga estetiska och funktionella krav.

Väganslutningen till äldreboendet förskjuts några meter västerut, med tanke på sikten vid utfart och radieutrymme vid insväng till parkering.

Läget för den nya staketlinjen västerut, ger ett utrymme som är större än vad själva lastplatsen och backningen kräver. Motivet till detta är att förbättra bakåtsikten vid backning, enligt Kretslopp och Vattens önskemål. Att uppnå tillräcklig bakåtsikt genom staketet är inte möjligt, på grund av alltför tätt placerade spjälor. När grinden öppnas blir sikten dessutom ännu sämre, på grund av att grindens spjälor adderas till staketets spjälor.



Figur 6. Bilden visar körspår in mot lastplats samt backning förbi grinden. Hastighet framåt 5 km/h, vid backning 2,5 km/h.



Figur 7. Bilden visar körspår från Dr. Wigardhs gata ut mot Dr. Allards gata österut. Hastighet 7,5 km/h.

Trafiksystem och trafikdata

I princip uppstår ingen större förändring. Men den flyttade refugen och övergångsstället medför att typfordon Lps (16 metersfordon) inte kan komma fram utan att köra över

kantstöden, på grund av att kanalbredden minskas från cirka 4 m till 3,5 m i kombination med relativt stor riktningsförändring.

Den flyttade refugen medför också försämrad framkomlighet genom att insvängande personbilar, som kommer från öster, tvingas stanna på Dr Allards gata, under den tid som leveransfordon behöver för att backa och köra ut. Risk finns att trafikanter inte vill blockera körfältet, utan istället stannar på gång- och cykelvägen och därmed hindrar denna trafik samt försvårar leveransfordonets utfart. Äldreboendets personal ska bistå under backningsmanövern, men ansvaret ligger ytterst på föraren och sikten bakåt måste därför vara tillräckligt god.

Sektioner

Som dimensionerande trafiksituation (DTS) för Dr Allards gata har valts, LBN + LBN 30/40 km/h Utrymmesklass B, vilket ger utrymmesbehovet 5,9 m som avrundas till 6 m. Den 3,2 m breda gång- och cykelbanan avskiljs med kantstöd och en skiljeremsa i form av en smal plattrad. Total bredd cirka 3,5 m.

Om man skulle dimensionera gatan för 50 km/h blir utrymmesbehovet 6,1 m. Alltså bredare än den befintliga vägen, utanför själva korsningsområdet.

Gaturum och stadskaraktär

Den mest påtagliga förändringen är att gaturummet, trots avsmalnad gata, kommer att upplevas betydligt bredare än förut, beroende på att lastplatsen tillkommit.

Trygghet

Ej studerat.

Tillgänglighet

Ej studerat.

Trafiksäkerhet

Det flyttade övergångsstället hastighetssäkras till 30 km/h genom en upphöjning, av samma typ som den befintliga. Av utrymmesskäl minskas dock avståndet mellan guppets och övergångsstället till noll och bredden på övergångsstället till 3 m.

Guppets är viktigt, för att dämpa hastigheten och därmed minska siktbehovet.

En viss siktförbättring Dr Wighards gata, jämfört med befintlig situation, ger den minskade gatubredden på Dr Wigardhs gata. Den har smalnats av cirka 2 m, genom att minska refugbredden. Tvärs gatan anläggs en gångpassage.

Biltrafiken som kommer från Dr Wigardhs gata har, räknat från Ls-måttet 5 m, sikt åt väster Lp 17 m och åt öster Lp 21 m. Kraven för 50 km/h God standard är Lp 40 m och Ls 5 m. (God standard kan uppnås västerut om vegetationen klipps ner till 0,8 m över gatans nivå. Åt öster förhindrar hushörn och staket runt uteplats möjligheten att uppnå God standard för 50 km/h). Kraven för 50 km/h Mindre God standard är Lp 30 m och Ls 5 m, standarden på Lp kan sänkas till mindre god på uppsamlingsgator och lokalgator, enligt teknisk handbok. Farthindret medför dock att den verkliga hastigheten i korsningen är 30 km/h och då uppfylls kraven för God standard Lp 17 m och Ls 5 m.

Sikten för biltrafiken som kommer från äldreboendet uppfyller kraven för 50 km/h God standard mot biltrafiken på Dr Allards gata. Räknat från Ls-måttet 2,5 m så är sikten mot biltrafiken västerut Lp 35 m och österut Lp 30 m. Sikten mot gång- och cykeltrafiken är Lp 18 m åt väster och 7 m åt öster. Kraven för 50 km/h God standard är Lp 2,5 m och Ls 2,5 m.

Siktkrav enligt Göteborgs stad Teknisk Handbok 2021:2

Mellan lastplatsen och gång- och cykelbanan föreslås en 0,8 m bred skiljeremsa som ska rymma en 0,5 m bred skyddzon och ett 0,3 m brett utrymme för vägräcke och belysningsstolpe. Vägräcket ska förhindra att svepet på leveransbilar inkräktar på gång- och cykelbanan. Vägräckets gestaltning ska uppfylla höga estetiska och funktionella krav.

Byggnadstekniska förutsättningar

Tekniska anläggningar

Brunnar och belysningsstolpar behöver flyttas. Se ritning 131620-0201

Utöver vad som anges på ritning så behöver ett antal nedstigningsbrunnar och ventiler justeras i höjddled.

Belysningsledningarna behöver flyttas beroende på att gränsen för Allmän platsmark har flyttats söderut.

Geoteknik och markförhållanden

Ej studerat.

Arkeologi

Ej studerat.

Ställningstaganden och konsekvenser

En mindre lastplatsyta har prövats och förkastats. Marginalerna för körspåren blir för små och sikten bakåt vid backning blir för dålig.

In- utfarten vid äldreboendet har prövats i befintligt läge och förkastats. Sikten blir för dålig och radien till parkeringen måste ökas.

Förtydliganden/medskick till projektering

Placeringarna av två dagvattenbrunnar intill det upphöjda övergångsstället behöver utredas bättre, med tanke på att vatten inte ska bli stående på körbanan.

Förhållanden under byggtiden

Ett körfält måste stängas för biltrafik under den tid gatan byggs om. Med tanke på att trafikmängden är relativt liten och sikten relativt god, så bör det gå att stänga av ett körfält på kortare avsnitt, utan andra åtgärder än normal skyltning. Om längre partier stängs av, kan skyttelsignal bli aktuellt. Hanteras genom Trafikanordningsplan.

Dispenser, tillstånd och avtal

Ej studerat.

Bilagor

Planvy utformning 131620-0201, Trafik- och utformningsförslag DP äldreboende vid Dr Allards gata

Sektion 131620-3001, Trafik- och utformningsförslag DP äldreboende vid Dr Allards gata