



Göteborgs Stad
Trafikkontoret



Trafikförslag för detaljplan för bostäder vid Södra Vårvindsgatan

Dnr:0386/14
2016-10-04

Trafikförslag för detaljplan för bostäder vid Södra Vårvindsgatan

Arbetshandling

Dnr:0386/14

Medverkande:



Göteborgs Stad
Trafikkontoret

Beställare:

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

Kontaktperson:

Johanna Ståhle



Konsult:

Norconsult AB
Box 8774
402 76 Göteborg
+46 31 50 70 00
mail@norconsult.com

Uppdragsansvarig:

Maria Young

Handläggare:

Christina Thiel
Stefan Krii
Marcelo Walter

Innehållsförteckning

1	Bakgrund och syfte	5
2	Förutsättningar	5
2.1	Projektmål	6
2.2	Samhällspåverkande faktorer	6
2.2.1	Stadskaraktär	6
2.2.2	Trafiksystem.....	7
2.2.3	Trafikdata.....	8
2.2.4	Tillgänglighet och framkomlighet	8
2.2.5	Trafiksäkerhet	9
2.2.6	Trygghet.....	10
2.2.7	Miljö	10
2.3	Tekniska faktorer	10
2.3.1	Geoteknik.....	10
2.3.2	Kablar och ledningar samt belysning.....	10
2.3.3	Markfrågor	10
3	Beskrivning och analys av alternativ.....	11
3.1	Alternativ 0	11
3.2	Alternativ 1	11
4	Måluppfyllelse.....	12
5	Trafikförslag.....	12
6	Konsekvenser av trafikförslag.....	12
6.1	Samhällspåverkande faktorer	12
6.1.1	Stadskaraktär	12
6.1.2	Trafiksystem.....	12
6.1.3	Trafikdata.....	13
6.1.4	Tillgänglighet och framkomlighet	13
6.1.5	Trafiksäkerhet	13
6.1.6	Trygghet.....	13
6.1.7	Miljö	13

6.2	Tekniska faktorer	14
6.2.1	Geoteknik.....	14
6.2.2	Kablar och ledningar samt belysning.....	14
6.2.3	Markfrågor	14
7	Kostnader	14
8	Bilagor	14



Figur 2. Planillustration (Trafikkontoret, 2016).

2.1 Projekt mål

Målet med projektet är att förbättra trafiksäkerheten, tillgängligheten och framkomligheten för fotgängare i detaljplanområdet. Målet är i linje med Göteborgs Stads trafikstrategi.

2.2 Samhällspåverkande faktorer

2.2.1 Stadskaraktär

Detaljplaneområdet är beläget i stadsdelen Bräcke på Hisingen, i nordvästra Göteborg. Detta område utgörs av en vildvuxen gräsyta med små klungor av buskar och mindre träd. Det finns även en grusad yta som används som parkering inom detaljplansområdet. Se *Figur 3* för bild.

Närområdet har relativt låg exploateringsgrad och består till största delen av villabebyggelse i två plan. Norr och söder om området finns det grönområden, med gång- och cykelbanor som löper skilt från biltrafiken.

Närmaste större serviceverksamhetsområde finns på Kyrktorget ca 500 m från detaljplaneområdet. Här finns en rad handelsverksamheter och tandläkare.

2016-10-04

Trafikförslag för detaljplan för bostäder
vid Södra Vårvindsgatan

Dnr:0386/14

w:\SWE\Göteborg\N-Data\104\14\1041429\5 Arbetsmaterial\01
Dokument\U\Trafikutredning Södra Vårvindsgatan.docx



Figur 3. Grusad yta som används för parkering vid Södra Vårvindsgatan.

2.2.2 Trafiksystem

Planområdet nås från Södra Vårvindsgatan via Västra Bräckevägen i norr och Dysiksgatan i söder. Södra Vårvindsgatan ingår i det lokala nätet för biltrafiken medan Västra Bräckevägen och Dysiksgatan ingår i huvudnätet. Samtliga gator är hastighetsbegränsande till 50 km/tim. Södra Vårvindsgatan är skyltad med rekommenderad högsta hastighet 30 km/tim.

Planområdet förses med kollektivtrafik främst genom hållplatsen Vårvindsgatan, direkt söder om området. Hållplatsen trafikeras av tre busslinjer som går i halvtimmestrafik mot bland annat västra Frölunda och Eketrägatan som är en knutpunkt för kollektivtrafiken.

Hållplatsen Bräcke Östergård ligger ca 350 från planområdet och trafikeras av en busslinje. En flexlinje stannar vid mötesplats 1893 på Södra Vårvindsgatan.

I anslutning till området är gång- och cykelnätet väl utbyggt med kopplingar till kollektivtrafiken. På östra sidan om Södra Vårvindsgatan saknas det emellertid en gångbana som angör till planområdet. Det finns endast en 15 m lång gångbana i norr i som upphör utanför en fastighetsinfart. Längs Västra Bräckevägen finns en separerad gång- och cykelbana som går mot centrum. Se *Figur 4* för bild.

Parkeringen längs Södra Vårvindsgatan är oreglerad förutom tre platser i norr vid korsningen med Västra Bräckevägen. På planområdet finns en grusad yta som används som parkering.



Figur 4 Befintliga gångbana i norr.

2.2.3 Trafikdata

Trafiken till Södra Vårvindsgatan kommer från Västra Bräckevägen i norr och Dysiksgatan i söder. Det saknas aktuell trafikdata för Södra Vårvindsgatan och för Västra Bräckevägen, för Dysiksgatan var ÅMVD 3200 fordon år 2011.

2.2.4 Tillgänglighet och framkomlighet

Gångtrafiken längs Södra Vårvindsgatan är hänvisade till en smal gångbana på gatans västra sida. Gångbanan saknar gångpassage vid korsningarna med Visthusgatan, Arlagången och Kaprifolvägen. I anslutning till busshållplatsen Vårvindsgatan finns en upphöjd gång- och cykelpassage.

Cykeltrafiken sker i blandtrafik längs Södra Vårvindsgatan och på separerade gång- och cykelbanor längs Västra Bräckevägen och Dysiksgatan.

Framkomligheten för biltrafiken i anslutning till planområdet anses vara god med hänsyn till gatans funktion. Längs gatan finns längsparkering på västra sidan samt

2.2.6 Trygghet

Belysningen i området är god och består av gatubelysnings längs gatans östra sida. Belysningsstolparna står med ett avstånd på ca 25-30 m. Längs Västra Bräckevägen finns gatubelysning på gatans södra sida. På Dysiksgatan är gatubelysningen placerad längs gatans norra sida.

Området är öppet mestadels öppet med god överblickbarhet. I den södra delen finns vegetation som skymmer sikten.

2.2.7 Miljö

Inga miljöaspekter berörs.

2.3 Tekniska faktorer

2.3.1 Geoteknik

Geoteknik har ej utretts.

2.3.2 Kablar och ledningar samt belysning

Se *Bilaga 4* för ritning över befintliga ledningar och kablar i området. I marken finns ledningar för VA, el, tele och gas.

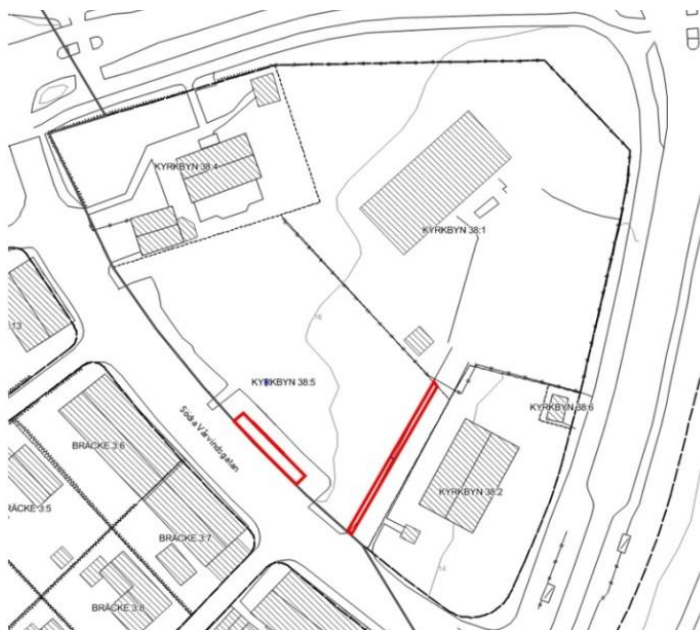
Gatubelysningen är lokaliserad på Södra Vårvindsgatans östra sida med belysningsstolpar på ett avstånd på ca 25-30 meter. Längs Västra Bräckevägen finns gatubelysning på gatans södra sida. På Dysiksvägen är gatubelysningen placerad längs gatans norra sida.

2.3.3 Markfrågor

Markområdet ägs idag av kommunen och i den gällande detaljplanen för området har genomförandetiden gått ut.

Det finns två arrenden i området vid Södra Vårvindsgatan. Det ena gäller plats för uppställning av cyklar och en bensinlåda (250 kg), avtalet gällde 1950-1990. Det andra gäller plats för gångbana in till fastighet (församlingshem), avtalet gäller från 1997-01-01 under 12 månader med 12 månaders förlängning.

Placering av utfarterna från de nya bostäderna är inte fastslagen. En utfart förläggs i norra delen av Södra Vårvindsgatan. Ytterligare en utfart planeras längre söderut på Södra Vårvindsgatan. Utfart från församlingshemmet kommer inte längre vara möjlig via detaljplaneområdet. Stadsbyggnadskontoret styr inte utfartens läge till området. Exakt läge på utfarten bestäms i bygglovsskedet. Se *Figur 6* för förvaltningskarta.



Figur 6 Förvaltningskarta, rödmarkerade områden är arrende (Trafikkontoret, 2015).

3 Beskrivning och analys av alternativ

3.1 Alternativ 1

Alternativ 1 innebär att de nya bostäderna byggs enligt detaljplanen men gångbanan längs Södra Vårvindsgatan östra sida inte anläggs. En utfart mot Dysiksgatan anläggs från församlingshusets parkering, vid hörnet mot elcentralen. De två parkeringsplatserna som försvinner kompenseras med två nya i anslutning till befintlig parkering nära församlingshusets förråd. Södra Vårvindsgatan behåller dagens utformning men parkeringsplatserna på den grusade ytan inom detaljplaneområdet försvinner. Detta innebär att fotgängare är hänvisade till gångbanan på den västra sidan av vägen och tvingas korsa vägen för att nyttja den. Detta är en nackdel som ger sämre trafiksäkerhet och tillgänglighet för fotgängare.

En fördel är att ombyggnadskostnaderna blir mindre. Se *Bilaga 5* för ritning 0201 och 0202.

3.2 Alternativ 2

Alternativ 2 innebär att en 2,0 m bred gångbana anläggs på Södra Vårvindsgatans östra sida, samtidigt som körbanans bredd minskas från 9 m till 8 m. Gångbanan ansluts till befintliga gångbanor i norr och söder. En utfart mot Dysiksgatan anläggs från församlingshusets parkering, vid hörnet mot elcentralen. De två parkeringsplatserna som försvinner kompenseras med två nya i anslutning till befintlig parkering nära församlingshusets Förslaget medför bättre tillgänglighet, framkomlighet och trafiksäkerhet för fotgängare till och från planerad bebyggelse.

Förslaget innebär att befintlig gatubelysning behöver flyttas. förråd Se *Bilaga 6* för ritning 0203 och 0204.

4 Måluppfyllelse

Alternativ 2 innebär en förbättrad tillgänglighet, framkomlighet och trafiksäkerhet för fotgängare i området, vilket är i linje med projekt målet. Förslaget innebär att fotgängare inte behöver korsa gatan för att nå anslutande gång- och cykelbanor.

Förslaget stämmer överens med föreskrifterna i Göteborgs Stads Tekniska Handbok gällande bredder.

5 Trafikförslag

En gångbana med 2 m bredd anläggs på gatans östra sida och ansluts mot befintliga gång- och cykelbanor längs Västra Bräcke vägen och Dysiksgatan. Körbanans bredd minskas från 9 m till 8 m för att ge plats för gångbanan. En utfart från församlingshemmet anläggs mot Dysiksgatan. Se *Bilaga 6* för ritning 203.

Läget för utfarterna från den nya bebyggelsen är inte fastställt.

6 Konsekvenser av trafikförslag

Nedan redovisas konsekvenserna av trafikförslaget. Först beskrivs de konsekvenser som påverkar samhället och människans beteende samt välbefinnande. Sen beskrivs de mer tekniska och praktiska konsekvenserna av förslaget.

6.1 Samhällspåverkande faktorer

6.1.1 Stadskaraktär

Trafikförslaget kommer ge en mindre påverkan på stadskaraktären. De största förändringarna är att gatusektionen förändras samt att fotgängare ges möjlighet att röra sig på båda sidor av gatan.

6.1.2 Trafiksystem

Trafikförslaget ger en förbättrad framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet för fotgängare och ökad möjlighet att nå viktiga målpunkter så som kollektivtrafik.

Bebyggelsen och verksamheterna inom detaljplaneområdet kräver ett ökat antal parkeringsplaster vilket exploatören ansvarar för.

Parkeringsregleringen kan behöva ändras genom att införa parkeringsförbud på Södra Vårvindsgatans östra sida.

6.1.3 Trafikdata

Trafikförslaget i sig medför ingen ökning av trafikmängder i området.

Bebyggelsen inom detaljplaneområdet, med ca 70 bostäder och 8 boenden med särskilt service, BmSS kommer att ge upphov till ökade trafikmängder.

Den alstrade trafiken kommer främst belasta korsningarna Södra Vårvindsgatan/Västra Bräckevägen och Södra Vårvindsgatan/Dysiksgatan.

Flytten av utfarten från församlingshemmets parkering, ca 35 platser, kommer att minska belastningen i dessa korsningar men koncentrera trafiken i området till Dysiksgatan.

En ökning av gång- och cykeltrafiken förväntas till följd av de nya bostäderna.

6.1.4 Tillgänglighet och framkomlighet

Förslaget innebär att tillgängligheten och framkomligheten för fotgängare och funktionshindrade kommer att öka. Den nya gångbanan kommer att binda ihop den planerade bebyggelsen med befintligt gångnät i området och vidare mot målpunkter.

Cyklister kommer fortfarande att färdas i blandtrafik.

Framkomligheten och tillgängligheten för biltrafiken kommer inte påverkas av trafikförslaget. Parkeringsplatserna på den grusade ytan kommer att försvinna och ersättas med nya parkeringsplaster inom detaljplaneområdet.

6.1.5 Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten kommer att öka för fotgängare eftersom de inte behöver korsa Södra Vårvindsgatan för att nyttja en gångbana. Trafiksäkerheten kommer att minska något för fotgängare längs Dysiksgatan på grund av utfarten från församlingshemmets parkering.

6.1.6 Trygghet

Tryggheten kommer att påverkas positivt om än i liten grad. Framförallt barn och äldre kommer att känna större trygghet då behovet att korsa Södra Vårvindsgatan kommer att minskas.

6.1.7 Miljö

De nya bostäderna bidrar till en ökad trafikmängd vilket innebär att luftkvaliteten kommer att försämrats något och bullret från trafiken kommer att öka.

6.2 Tekniska faktorer

6.2.1 Geoteknik

Geoteknik har ej utretts för trafikförslaget.

6.2.2 Kablar och ledningar samt belysning

Förslaget innebär att 4 belysningsstolpar behöver flyttas för att ge plats åt gångbanan.

6.2.3 Markfrågor

Området för utbyggnaden av gångbanan ägs av kommunen och ryms inom gällande detaljplan.

7 Kostnader

Enligt kostnadsbedömningsformulär, redovisas i separat bilagor. Se *Bilaga 1* och *Bilaga 2* för kostnadsbedömning respektive kostnadsformulär.

8 Bilagor

Bilaga 1 – Kostnadsbedömning

Bilaga 2 – Kostnadsbedömningsformulär

Bilaga 3 – Samrådslista och tidplan

Bilaga 4 – Ritning 038614-0101- Befintliga ledningar och kablar

Bilaga 5 – Ritning 038614-0201 och 038614-202 – Trafikförslag och ytor till kostnadsbedömning alternativ 1

Bilaga 6 – Ritning 038614-0203 och 038614-204 – Trafikförslag och ytor till kostnadsbedömning alternativ 2