



**Göteborgs Stad**  
Trafikkontoret



## **Trafikförslag inom detaljplan för Prästgårdsängen**

---

Dnr: 2556/10  
2017-08-29

# Trafikförslag inom detaljplan för Prästgårdsängen

Trafikförslag

Dnr: 2556/10

## Medverkande:



Göteborgs Stad  
Trafikkontoret

**Beställare:**

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

**Kontaktperson:**

Henrik Rönnqvist

**Norconsult**

**Konsult:**

Norconsult AB  
Therese Svenssons gata 11  
417 55 Göteborg  
031-50 70 00  
jorgen.knutsson@norconsult.com

**Uppdragsansvarig:**

Jörgen Knutsson

**Handläggare:**

Kjell Johannesson

Per Widén

# 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 .....	9
2.2.5	Trafiksäkerhet .....	9
2.2.6	Trygghet.....	10
2.2.7	Miljö .....	10
2.3	Tekniska faktorer .....	11
2.3.1	Kablar och ledningar samt belysning.....	11
2.3.2	Markfrågor.....	11
3	Beskrivning och analys av alternativ.....	11
4	Måluppfyllelse.....	11
5	Trafikförslag.....	11
6	Konsekvenser av trafikförslag.....	13
6.1	Samhällspåverkande faktorer .....	13
6.1.1	Stadskaraktär .....	13
6.1.2	Trafiksystem.....	13
6.1.3	Trafikdata.....	14
6.1.4	Tillgänglighet och framkomlighet .....	14
6.1.5	Trafiksäkerhet .....	14
6.1.6	Trygghet.....	14
6.1.7	Miljö .....	14
6.2	Tekniska faktorer .....	14
6.2.1	Geoteknik.....	14
6.2.2	Kablar och ledningar samt belysning.....	15
6.2.3	Markfrågor.....	15

7	Kostnader .....	15
8	Bilagor .....	15

## 1 Bakgrund och syfte

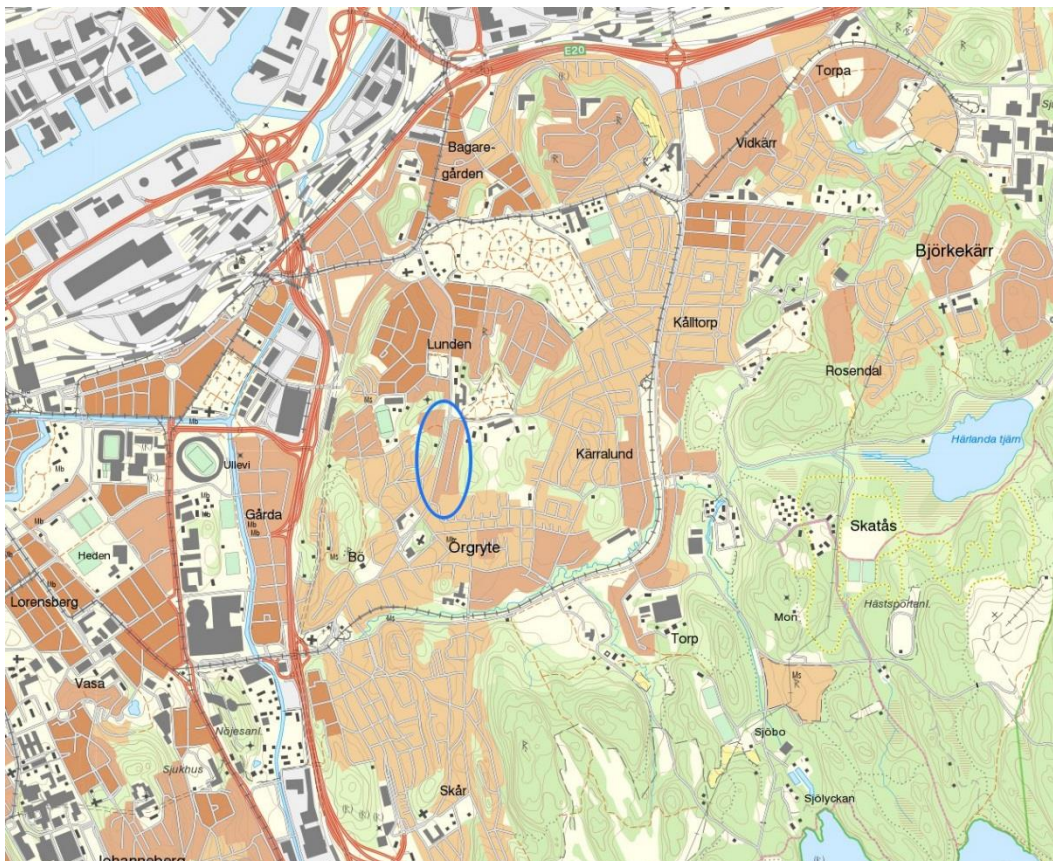
Syftet med planen är att möjliggöra bostäder, ca 325 lägenheter och ca 3000 kvm lokaler m.m. i det aktuella området.

## 2 Förutsättningar

Planområdet är beläget öster om E6/E20 mellan Lunden och Örgryte, ca 2,5 kilometer öster om Göteborgs centrum. I nuläget består planområdet av tre stycken långsmala hyreshus upprättade som en del av miljonprogrammet. Området ska förtätas med ca 325 nya bostäder och ca 3000 kvm lokaler vilket kommer att förändra trafiksituationen runt omkring Prästgårdsängen.

Genom planområdet går Danska vägen som fungerar som en länk mellan St. Sigfridsplan och Redbergsplatsen. Danska vägen är en kommunal gata med en total vägbredd på 13,8 m (NVDB, Nationella Vägdatan). Den är hastighetsbegränsad till 50 km/h och har bärighetsklass (BK) 1. I söder ansluter Prästgårdsgatan till Danska vägen. Den har hastighetsbegränsningen 50 km/h och är vid anslutningen till Danska vägen hela 13,8 m bred.

Via Prästgårdsgatan nås ett befintligt parkeringsgarage som ligger under Prästgårdsängen längs Danska vägen.



Figur 1. Karta över området. Blå ring markerar området. (lantmateriet.se, 2016-05-24)

## 2.1 Projekt mål

Projektets mål är att i första hand behandla och/eller utreda nedanstående punkter:

- Sektion – Översyn av sektion Danska vägen med inriktning att cykelbanor kan behöva breddas utifrån framtida krav, att gångbana på östra sidan kan behöva breddas/flyttas mot kvarter. Översyn av sektion för Prästgårdsgatan i anslutning till Danska vägen.
- Korsningar/infarter – Vänstersvängkörfält och gc-passager vid nya infarter till kvarter, bef. gc vid Kärralundsgatan görs genomgående över infart. Justerad korsningsutformning Prästgårdsgatan/Danska vägen.
- Gatuparkering och angöring utreds längs Danska vägen.
- Hållplatser - Hållplats i södra delen av området studeras med avseende på standard.

## 2.2 Samhällspåverkande faktorer

### 2.2.1 Stadskaraktär

Danska vägen, som går genom planområdet, består idag av en 6.5 meter bred körbana med enkelriktade cykelbanor vid vardera sidan om vägen samt gångbanor. Utanför dessa finns det grönområden med enkelsidig trädallé på östra sidan och dubbelsidig vid norra delen av vägen inom planområdet. Danska vägen

2017-08-29

Trafikförslag inom detaljplan för  
Prästgårdsängen

Dnr: 2556/10

N:\104\09\1040967\5 Arbetsmaterial\01 Dokument\PM Trafikförslag 2016.docx

fungerar idag som en transportsträcka mellan Redbergsplatsen och St. Sigfridsplan med en rak utformning.

## 2.2.2 Trafiksystem

### **Bil**

Danska vägen är en så kallad lågfartsgata mellan Redbergsplatsen och St. Sigfridsplan vilket innebär att kommunen aktivt har gått in med hastighetssänkande åtgärder, såsom farthinder, avsmalningar och sänkning av högsta tillåtna hastighet. I dagsläget finns ingen möjlighet att parkera utmed Danska vägen inom planområdet.

### **Kollektivtrafik**

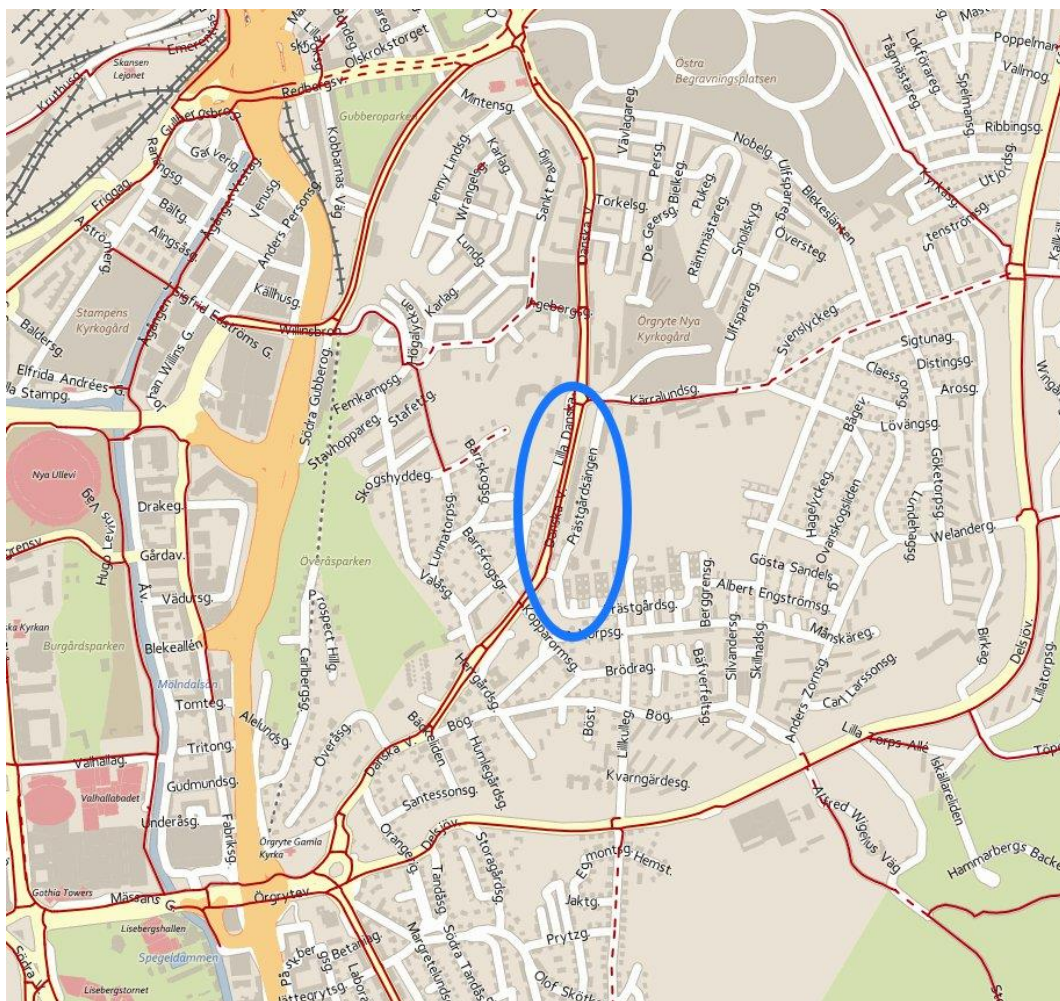
Kollektivtrafiken i planområdet är god med två stycken hållplatslägen vid Prästgårdsgatan i söder vid korsningen Danska vägen/Prästgårdsgatan. Därifrån går buss 62 mot Skår och Redbergsplatsen som är en viktig knutpunkt för kollektivtrafiken med flertalet spårvagnar och busslinjer, buss 62 avgår dock med ett intervall på ca 30 minuter.

I norra delen av Planområdet finns hållplatsen Kärralundsgatan som har tre stycken hållplatslägen vid cirkulationsplatsen där både buss 62 och 60 stannar. Buss 60 går mot Masthugget och Redbergsplatsen från denna hållplats och avgår med ett intervall på 4-8 minuter.

### **Gång och cykel**

Gångbana och enkelriktade cykelvägar finns på vardera sidan om Danska vägen. Den kombinerade bredden på dessa är cirka 3,2 meter vilket inte följer den standard som beskrivs i Teknisk Handbok. I figur 2 visas cykelvägar i närområdet.





Figur 2. Röda linjer visar cykelvägar. Blå cirkel markerar ungefärligt detaljplaneområde. (Trafiken.nu, 2016-05-24).

## Tung trafik

Andelen tung trafik uppmättes 2013 till 5 procent på Danska vägen mellan korsningarna med Herrgårdsgatan och Kärralundsgatan. På Kärralundsgatan mellan Danska vägen och Ulfsparragatan så har den tunga trafiken uppmätts till 7 procent år 2011.

### 2.2.3 Trafikdata

Inom utredningsområdet har det genomförts trafikmätning i två olika punkter. Dessa mätningar presenteras i tabell 1 och 2. Trafikkontoret genomförde 2013 mätningar på Danska vägen på sträckan mellan Herrgårdsgatan och Kärralundsgatan. Resultatet visar på ett ÅMVD på 5 400 fordon, se tabell 1. På Kärralundsgatan mellan Danska vägen och Ulfsparragatan där ÅMVD uppmättes till 3 400 fordon år 2012, se tabell 2.



Danska vägen							
Delsträcka	År	ÅMVD (bilar/dygn)			HASTIGHET		
		Totalt	Tung	%	Skyltad	Median	85- percentil
Herrgårdsgatan – Kärralundsgatan	2013	5 400	280	5	50	48	58

Tabell 1. Trafikmängder på Danska vägen

Kärralundsgatan							
Delsträcka	År	ÅMVD (bilar/dygn)			HASTIGHET		
		Totalt	Tung	%	Skyltad	Median	85- percentil
Danska vägen – Ulfsparrégatan	2012	3 400			30/50		
	2011	3 900	270	7	30/50	35	41

Tabell 2. Trafikmängder på Kärralundsgatan

#### 2.2.4 Tillgänglighet och framkomlighet

I nuläget finns det goda möjligheter att ta sig fram både med cykel och till fots. Sträckan är rak mellan cirkulationsplatsen i norr ner till korsningen vid Prästgårdsgatan i söder, vilket underlättar för både cyklister och gångtrafikanter. Trädalléerna utmed Danska vägen har ett tillräckligt långt avstånd från cykelbanan i nuläget. Cykelbanan och gångbanan har en gemensam bredd på cirka 3,2 meter, vilket inte följer den standard som beskrivs i teknisk handbok.

Eftersom Gångtrafikanterna har en egen gångbana är framkomligheten god, vilket även gäller för funktionshindrade fram till busshållplatser etc.

#### 2.2.5 Trafiksäkerhet

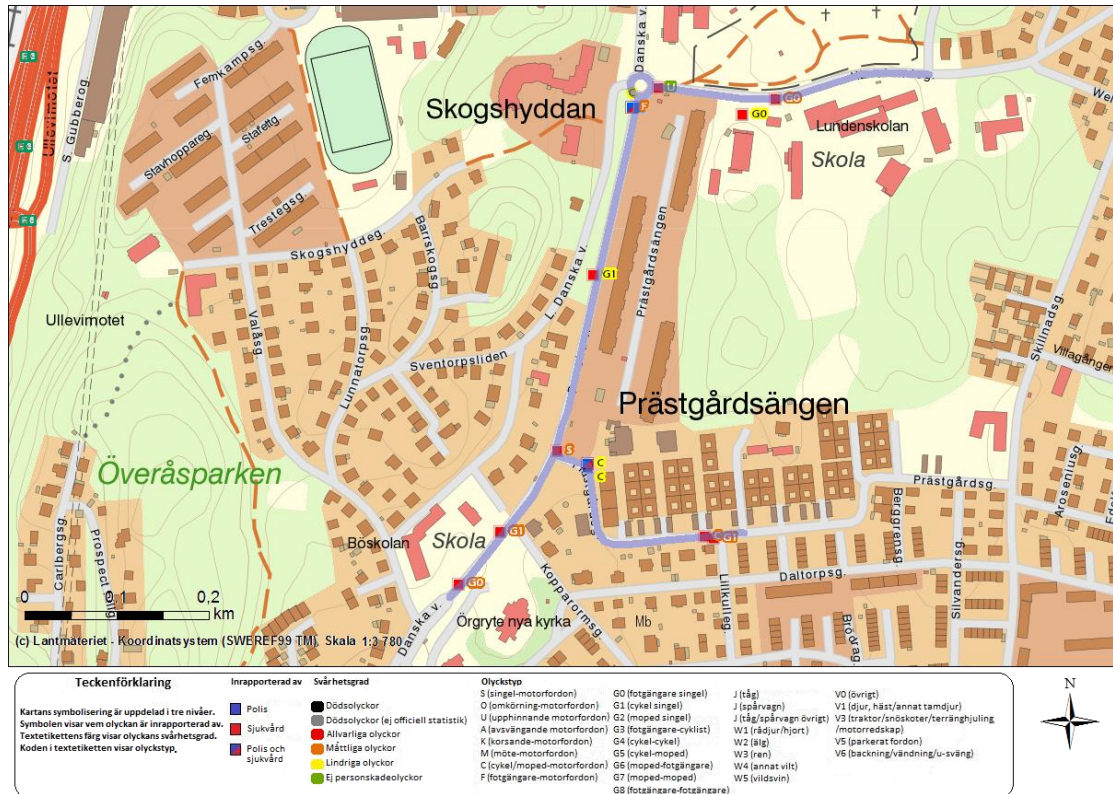
I samband med framtagande av trafikförslag har ett uttag gjorts ur trafikolycksdatabasen STRADA. I STRADA hittar man uppgifter om de trafikolyckor som har rapporterats av polis eller sjukvård. I det här fallet har ett uttag av de olyckor som har rapporterats i området under de senaste fem åren (2010-08-01 till 2015-07-31) studerats. 12 olyckor med personskador har inträffat de senaste fem åren längs Danska vägen, Prästgårdsängen och Kärralundsgatan i anslutning till utredningsområdet. (I STRADA finns egentligen 13 personskadeolyckor men två av dessa skall ha inträffat på samma plats vid samma tid och med till synes identiska händelseförlopp så har vi valt tolka att dessa två redogör för samma olycka)

6 av olyckorna är singelolyckor med oskyddade trafikanter (3 cyklister och 3 fotgängare) som inträffat i samband med is/snö/halka varav 4 gav måttliga personskador och 2 lindriga personskador. 4 var kollisioner vid korsningar mellan personbilar och oskyddade trafikanter (3 cykelolyckor och en fotgängarolycka). En fotgängare och en cyklist har blivit påkörda när de korsade Danska vägen

direkt söder om cirkulationsplatsen vid korsningen med Kärralundsgatan och två cyklisterna har blivit påkörda vid två olika korsningar längs Prästgårdsgatan. Dessutom har en motorcyklist skadats i en singelolycka på grund av löst grus på Danska vägen.

Bristande underhåll i form av otillräcklig halkbekämpning och kvarlämnat löst grus har alltså orsakat 8 av de 12 olyckorna i området.

2 olyckor vid samma del av övergångsstället söder om cirkulationsplatsen är anmärkningsvärt. Utformningen av den södra anslutningen till cirkulationen är extra viktigt att se över.



Figur 3. De trafikolyckor i anslutning området registrerade i trafikolycksdatabasen STRADA. Olyckorna har skett mellan 2010-08-01 och 2015-07-31

## 2.2.6 Trygghet

Tryggheten i den del av detaljplaneområdet som berörs av det aktuella trafikförslaget bedöms som god eftersom gatorna är belysta och det finns bostadsbebyggelse längs gatorna.

## 2.2.7 Miljö

Inga kända markföroreningar finns inom planområdet.

## 2.3 Tekniska faktorer

### 2.3.1 Kablar och ledningar samt belysning

Åtta stycken olika ledningar och kablar finns nedgrävda under Danska vägen inom planområdet. Skanova har en tele-ledning. Göteborgs stad har en dagvattenledning, en spillvattenledning och en vattenledning inom planområdet. Göteborg Energi har en elledning, en gasledning, en fjärrvärmeledning och en optoledning.

Belysningen utmed vägen består av linmonterade armaturer hängande ovanför kantstenen som separerar vägbanan och cykelbanor.

### 2.3.2 Markfrågor

Eventuella markfrågor redovisas i detaljplanen för området.

## 3 Beskrivning och analys av alternativ

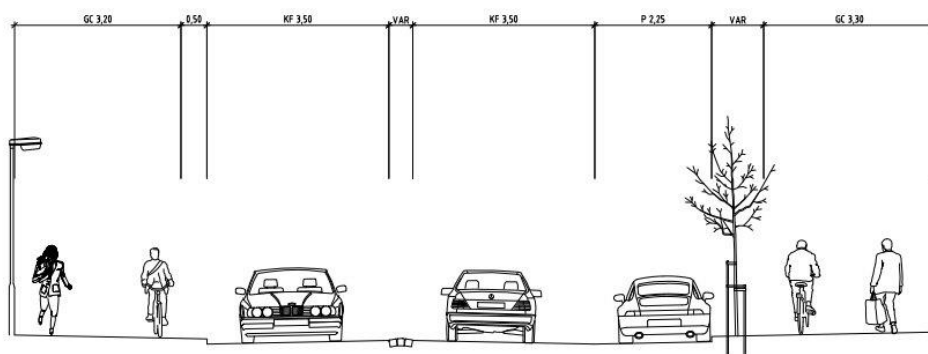
Under utredningens gång har flertalet olika alternativ studerats. Ett förslag att bredda Danska vägen västerut uppkom tidigt i projektet men på grund av skyddsvärd naturmark bestämdes det att ingen breddning ska ske på denna sida.

## 4 Måluppfyllelse

- Sektionen för Danska vägen ändras från mitten av vägen och österut. Gång- och cykelbanan på östra sidan flyttas österut och går i kvartersgränsen där så är möjligt. Prästgårdsgatan smalnas av något i anslutningen till Danska vägen och gång- och cykelvägen får en förhöjd passage.
- Framkomlighet och säkerhet för cyklister höjs då utfarter samt korsningar höjs upp.
- Gatuparkering och lastangöring längs med Danska vägen.
- Hållplatserna i söder har flyttats och ligger mitt för varandra. Den västra hållplatsen har en något smalare plattform för att undvika markintrång västerut.

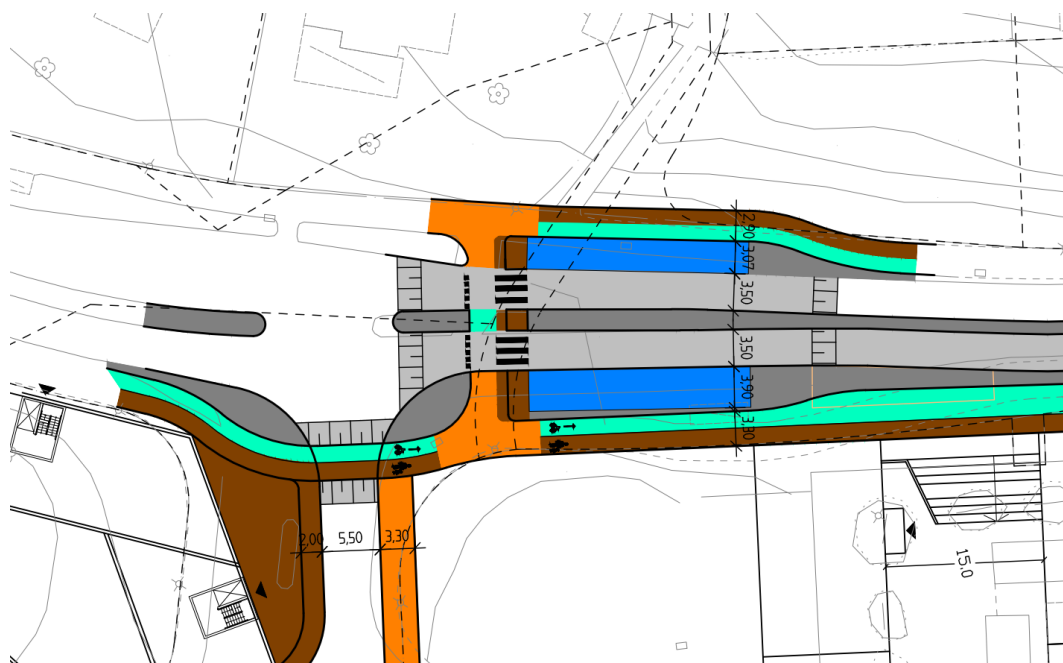
## 5 Trafikförslag

Trafikförslaget innefattar ombyggnad av Danska vägen på en sträcka om drygt 400 meter. Gatans nya sektion visas i figur 4. Sektionen visar dubbelriktad trafik med separat gång- och cykeltrafik på båda sidor om gatan. I redovisad sektion finns även längsgående parkering redovisad. Detta kommer att finnas längs en del av sträckan. I mitten av gatan föreslås en rad av gatsten för att öka känslan av stadsgata.



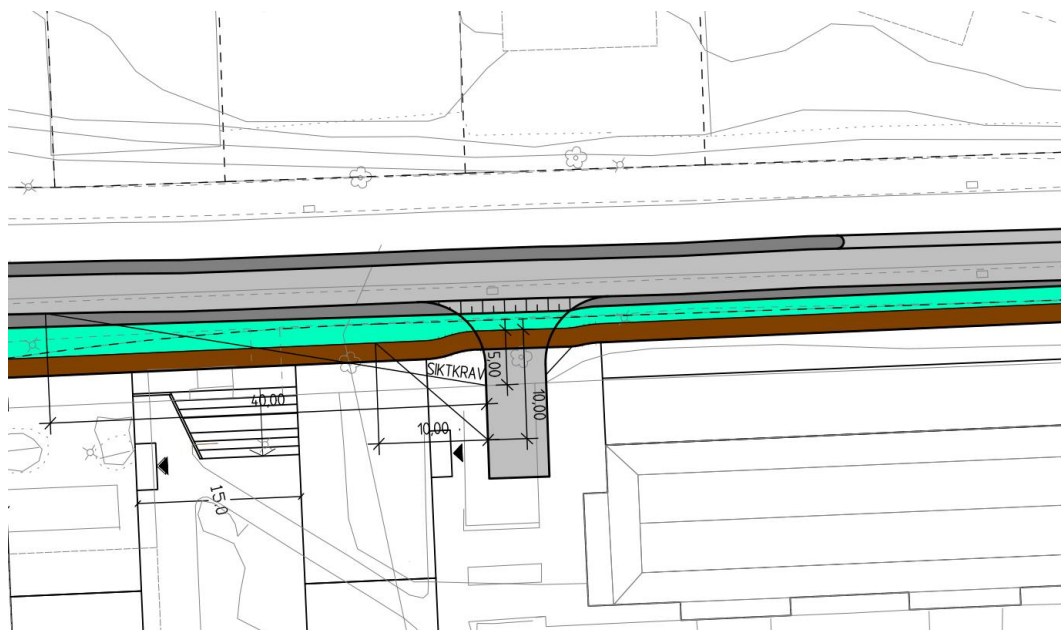
Figur 4. Typsektion för Danska vägen

Norr om korsningen med Prästgårdsgatan föreslås en förhöjd enkel stopphållplats. Se figur 5.



Figur 5. Utdra ur trafikförslaget som visar förhöjd enkel stopphållplats i plan

Nuvarande in och utfarten till parkeringsgaraget under området Prästgårdsängen flyttas och förläggs längs Danska vägen. Det ska inte vara möjligt att svänga vänster in i garaget. Därför avdelas körfälten av en refug, se figur 6.



Figur 6. Utdrag ur trafikförslaget som visar in- och utfart till parkeringsgarage.

## 6 Konsekvenser av trafikförslag

Med trafikförslaget får Danska vägen en trängre sektion för biltrafikanterna. Detta kan leda till att hastigheten förbi Prästgårdsängen sänks samtidigt som parkeringar utmed gatan skapar möjligheter för verksamheter i bottenplan.

### 6.1 Samhällspåverkande faktorer

#### 6.1.1 Stadskaraktär

Områdets och Danska vägens karaktär kommer att bli mer stadslig med fler bostäder längs med vägen och längsgående parkeringar och gatsten emellan körfälten.

#### 6.1.2 Trafiksystem

Trafikföringen kommer att fungera som i nuläget på Danska vägen. Avbrotten i trafikflödet kommer dock att bli fler eftersom en ny in- och utfart föreslås och även att bussen kommer att blockera körbanan när den står vid hållplatsen. Refuger och en avskiljande gatsten mellan körbanorna bidrar till en lugnare trafikrytm. Sammantaget kan detta i sin tur leda till att vissa trafikanter kommer att välja alternativ resväg.

Cykeltrafiken främjas eftersom cykelbanan på östra sidan om Danska vägen får större mått och även genomgående förhöjda gång- och cykelpassager.



### 6.1.3 Trafikdata

Exploateringen kommer att alstra trafik till Danska vägen. En del av dagens genomfartstrafik kommer troligen att välja alternativ väg när framkomligheten försämras.

### 6.1.4 Tillgänglighet och framkomlighet

Den nya garageinfarten som är planerad gör att cyklisternas framkomlighet påverkas. De får en mer kurvig cykelbana utmed Danska vägen eftersom passagen över infarten måste placeras en bit ifrån Danska vägen. Detta på grund av att bilar inte ska blockera cykelbanan när de väntar på att köra ut. Bilar ska även kunna vänta vid cykelbanan på att cyklar ska passera utan att påverka norrgående trafik.

På grund av den nya infarten som är planerad kommer tillgängligheten in i bostadsområdet att öka samtidigt som det blir fler avbrott i trafikflödet då bilar svänger av Danska vägen.

### 6.1.5 Trafiksäkerhet

I trafikförslaget ersätts dagens busshållplatser med en förhöjd enkel stopphållplats. Det sänker trafikrytmen och innebär även säkrare passage för gående och cyklister när de ska korsa Danska vägen mellan hållplatserna.

Det kommer inte vara möjligt att svänga in i garaget för trafiken som kommer norr ifrån längs Danska vägen. Det gör att vänstersvängar förhindras. Det är positivt ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Den tillkommande separata gång- och cykelbanan längs östra sidan av Danska vägen kommer leda till en säkrare trafiksituation för oskyddade trafikanter.

Övergångsställena kommer byggas om och ska följa riktlinjer och utformning i teknisk handbok.

### 6.1.6 Trygghet

I och med utbyggnaden av fler bostadshus längs Danska vägen förväntas trygghetskänslan att öka för de som rör sig i området.

Belysningen kommer inte att förändras nämnvärt från dagens situation..

### 6.1.7 Miljö

Trafikförslaget innebär inga direkta åtgärder som påverkar miljön, bullernivåer eller luftmiljö negativt.

## 6.2 Tekniska faktorer

### 6.2.1 Geoteknik

Ingen särskild geoteknisk utredning har gjorts med hänsyn till detta trafikförslag.

### 6.2.2 Kablar och ledningar samt belysning

Befintlig hängbelysning längs Danska vägen tas ned och ny belysning ska sättas i fasad på östra sidan av vägen och på nya belysningsstolpar längs västra sidan. Befintliga ledningar redovisas i Bilaga 5 (utdrag ur samlingskartan)

### 6.2.3 Markfrågor

Eftersom trafikförslaget delvis kommer att ligga i gränsen till kvartersmark så kommer det troligen att krävas tillfällig nyttjanderätt under byggnationen.

## 7 Kostnader

Enligt kostnadsbedömningsformulär

## 8 Bilagor

Bilaga 1 Detaljerad kostnadskalkyl

Bilaga 2 Kostnadsbedömningsformulär

Bilaga 3 Ritning Trafikförslag 201-202

Bilaga 4 Ritning Typsektion

Bilaga 5 Befintliga ledningar