



Göteborgs Stad
Trafikkontoret



Karlagatan

Dnr: 3214/15
2018-01-12

Karlagatan

Granskningshandling

Dnr: 3214/15

Medverkande:



Göteborgs Stad
Trafikkontoret

Beställare:

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

Kontaktperson:

Hannes Nilsson



Konsult:

ÅF Infrastructure
Grafiska vägen 2A
Box 1551
SE-401 51 Göteborg
010-505 00 00
info@afconsult.com

Uppdragsansvarig:

Sara Johansson

Handläggare:

Karolina Alvaker

Innehållsförteckning

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

6.2.3	Markfrågor.....	10
7	Bilagor	10

1 Bakgrund och syfte

Detaljplanearbete för att pröva ny bebyggelse som bidrar med nya bostäder i kring Karlagatan pågår. I samband med detta behöver ett trafikförslag för att anpassa trafikytor till den nya exploateringen tas fram.

2 Förutsättningar

Karlagatan ligger i Lunden i stadsdelen Örgryte/Härlanda. I pågående detaljplanearbete prövas möjligheten att exploatera del av allmän plats med ca 30-50 nya lägenheter i flerbostadshus. I samband med detta behöver vändmöjligheter och gångstråk ses över enligt figur 1.



Figur 1. Aktuellt område

2.1 Projekt mål

Målet med projektet är att anpassa vändplatsen och gångstråket förbi området till den nya bebyggelsen för att säkerställa god tillgänglighet, framkomlighet och trafiksäkerhet.

2.2 Samhällspåverkande faktorer

2.2.1 Stadskaraktär

Det aktuella området ligger på en höjd i ett kuperat område och består framförallt av flerbostadshus och en mindre park i norr.

2.2.2 Trafiksystem

Området är ett bostadsområde med återvändsgator som nås från genomfartsgatan Sankt Pauligatan. Den planerade bebyggelsen nås från Karlagatans sydvästra ände och anläggs delvis på befintlig vändplats. Parken kan nås från Jenny Lindsgata, Slätten, Karlagatan eller från trappor från Sankt Pauligatan förbi radhusen. Den nya bebyggelsen blockerar befintlig gångväg mellan Karlagatan och parken.

Längsgående parkering finns längs de flesta gatorna och erbjuder framförallt boende parkering. Vi slätten finns en större parkeringsyta.

I området är cyklister hänvisade till blandtrafik men separata gångbanor finns längs gatorna.

Buss trafikerar Sankt Pauligatan med hög turtäthet.

För aktuellt område finns följande lokala trafikföreskrifter:

- På Karlagatans södra sida sydväst om Lundgatan finns avgiftsparkering.
- Karlagatans norra sida närmast Lundgatan regleras som 330-minutersparkering.
- På Karlagatans norra sida utanför Karlagatan 25 är det parkeringsförbud.
- På Karlagatans norra sida framför parkentrén är det avgiftsparkering.
- Väster om vändplatsen på Karlagatan finns 10-minutersparkering.
- Det finns ett zon-parkeringsförbud för Slätten
- Längs Slätten finns 10-minutersparkering.

2.2.3 Trafikdata

För aktuellt område finns inga aktuella trafiksiffror tillgängliga, men Karlagatan är en lågt trafikerad bostadsgata.

2.2.4 Tillgänglighet och framkomlighet

Området är kuperat vilket innebär stora lutningar och mycket trappor vilket är begränsande för tillgängligheten och framkomligheten.

Vändplatsen på Karlagatan medger backvändning för en sopbil.

2.2.5 Trafiksäkerhet

Enligt Transportstyrelsens olycksdatabas STRADA har inga olyckor rapporterats i det aktuella området de senaste 10 åren. På närliggande gator har cirka 5 halkolyckor rapporterats.

Vid vändplatsen på Karlagatan kan en konfliktpunkt identifieras när en trappa leder gångtrafikanterna mot vändplatsen till blandtrafik.

En liknande situation uppstår i slutet av Slätten där parkentrén ansluter direkt till parkeringsytan.

2.2.6 Trygghet

Inga utredningar gällande trygghet har gjorts i samband med trafikförslaget.

Belysning finns längs Karlagatans södra sida och över Slätten finns hängande belysning.

2.2.7 Miljö

Inga utredningar gällande miljö har gjorts i samband med trafikförslaget.

2.3 Tekniska faktorer

2.3.1 Geoteknik

Inga utredningar gällande geoteknik har gjorts i samband med trafikförslaget. Området ligger på ett berg.

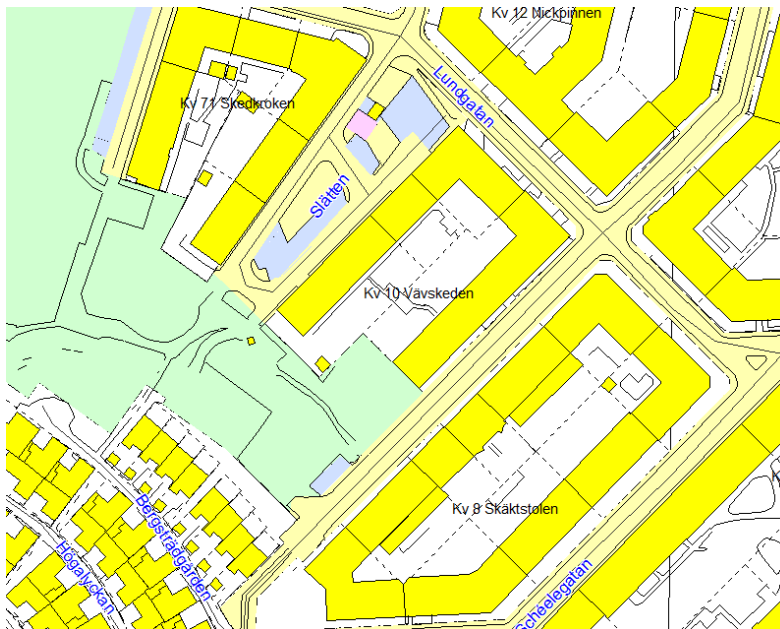
2.3.2 Kablar och ledningar samt belysning

Ledningskoll har gjorts och bifogas digitalt.

På Karlagatan finns belysningsstolpar på södra sidan av gatan och över Slätten finns hängande belysning.

2.3.3 Markfrågor

Trafikkontoret förvaltar Karlagatan och Slätten. En del av parkeringen på Slätten och Karlagatan förvaltas av fastighetskontoret. Parken förvaltas av Park- och Naturförvaltningen.



Figur 2. Förvaltningskarta över området, ljusgult förvaltas av Trafikkontoret.

3 Beskrivning och analys av alternativ

Trafikförslaget innefattar:

- Att en vändplats på Karlagatan anläggs. Vändplatsen ersätter den befintliga vändplatsen i planområdets sydvästra del som planeras ingå i kvartersmarken,
- Att ett gångstråk från Karlagatans ände till Slätten anläggs.
- Ett förslag till utformning av flyttad vändslinga i Slättens östra del för att ge plats för en utvidgad entré till parken

I projektet ingår också en idéskiss över omfördelning av parkeringsplatserna på Slätten där de kombineras med grönska/träd för att skapa en visuell länk till parkens entré.

4 Måluppfyllelse

Trafikförslaget innebär att trafikytorna anpassas till den nya bebyggelsen för att upprätthålla god tillgänglighet, framkomlighet och trafiksäkerhet.

5 Trafikförslag

I trafikförslaget ingår en ny vändplats på Karlagatan, en ny gångbana mellan Karlagatan och Slätten samt en omdisponering av parkeringsytan på Slätten.

Vändplats

En ny byggnad ska placeras på den befintliga vändplatsen vilket innebär ett behov av en ny. Den nya vändplatsen utformas för backvändning med sopbil (los) något väster om den befintliga. Parkeringsplatserna på vändplatsen utgår. Vändplatsen placeras så långt åt nordost ut som möjligt för att minimera intrång på samfälligheten åt väst.

Gångväg

Den nya bygganden placeras på den befintliga kopplingen mellan Karlagatan och parken och ett behov uppstår av en ny koppling. Enligt trafikförslaget anläggs en ny koppling något väster om befintlig, från vändplatsen förbi fotbollsplanen för att sedan svänga av upp mot Slätten. Gångvägen lutar 5 % som mest och höjden anpassas till fotbollsplanens nya höjd vilken planeras till ca +50. Höjdsättningen får utredas vidare i projekteringen när husets och fotbollsplanens höjder är satta.

Längs gångbanan bör en vilplats med soffa placeras.

Parkeringsytan

Parkens entré flyttas fram till gavlarna av husen på Slätten vilket betyder att Slätten behöver avslutas något tidigare. När Slätten kortas behöver även parkeringsytan i mitten minskas för att en lastbil ska kunna köra runt. I samband med det omdisponeras parkeringsplatserna och grönytan för att öppna upp mot parken och göra dess entré tydligare.

En idéskiss för att tydliggöra parkens entré bifogas.

6 Konsekvenser av trafikförslag

Trafikförslaget ska innebära att befintliga förhållanden i området bevaras genom att trafikytorna anpassas till den nya bebyggelsen.

6.1 Samhällspåverkande faktorer

6.1.1 Stadskaraktär

Trafikförslaget anpassas till den nya bebyggelsen vilket enligt den nya detaljplanen ska bidra till att öppna upp parken.

6.1.2 Trafiksystem

Trafikförslaget förändrar inte trafiksystemet utan bidrar till att behålla befintliga funktioner genom anpassningar till ny bebyggelse.

Trafikförslaget innebär att ett par parkeringsplatser som förvaltas av fastighetskontoret tas i anspråk.

6.1.3 Trafikdata

Trafikförslaget väntas inte medföra några förändrade trafikflöden. Detaljplanens genomförande som innebär garage i källarplanet kommer medföra något fler bilar på gatan.

6.1.4 Tillgänglighet och framkomlighet

Trafikförslaget bidrar till bättre framkomlighet och tillgänglighet.

Vändplats

Vändplatsen säkerställer fortsatt framkomlighet för sopfordon när en byggnad anläggs på befintlig vändplats.

Gångbana

Den nya gångbanan ersätter den befintliga och förbättrar tillgängligheten för rörelsehindrade då det befintliga trapppartiet utgår och gångbanan lutar max 5 %.

Parkeringsyta på Slätten

Omdisponeringen av parkeringen på Slätten ska bidra till fortsatt god framkomlighet för Lbn (normallastbil) och innebära god tillgänglighet till parken.

6.1.5 Trafiksäkerhet

Trafikförslaget väntas inte förändra trafiksäkerheten i området. Gångbanan runt vändplatsen separerar fotgängare från motortrafik vilket är positivt.

En vändplats där lastbilar inte behöver backa ger större säkerhet men är inte möjlig på grund av utrymmesskäl.

6.1.6 Trygghet

Trafikförslaget bör inte påverka tryggheten i området.

Belysning behövs längs den nya gångbanan.

6.1.7 Miljö

Trafikförslaget bedöms inte påverka miljön.

6.2 Tekniska faktorer

6.2.1 Geoteknik

De geotekniska förutsättningarna har inte utretts.

6.2.2 Kablar och ledningar samt belysning

Ledningskoll bifogas digitalt.

Belysning behövs längs den nya gångbanan.

6.2.3 Markfrågor

Trafikförslaget tas fram i samband med detaljplan bostäder vid Karlagatan som justerar fastighetsgränser. Trafikförslaget innebär ett intrång på samfälligheten

7 Bilagor

Bilaga 1 Kostnadsbedömning

Bilaga 2 Kostnadsbedömningsformulär

Bilaga 3 Ritning 3214/15-0201

Bilaga 4 Idéskiss för gestaltning