



Göteborgs Stad
Trafikkontoret



Trafikförslag för gångbana längs Ulfsparregatan

Dnr: 2556/10
2014-10-29

Trafikförslag för Ulfspärregatan

Dnr: 2556/10

Medverkande:



Göteborgs Stad
Trafikkontoret

Beställare:

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

Kontaktperson:

Anna-Sofia Sjööqvist



Konsult:

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

Uppdragsansvarig:

Birgitta Björklund

Handläggare:

Sara Johansson

Innehållsförteckning

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

6.2.3	Markfrågor.....	12
7	Kostnadsbedömning.....	12
8	Bilagor	12

2.2 Samhällspåverkande faktorer

2.2.1 Stadskaraktär

Ulfspärregatan ligger i stadsdelen Härlanda-Örgryte i de östra delarna av centrala Göteborg. Längs med Ulfspärregatan finns främst bostäder i form av flerfamiljshus. Norr och väster om området breder Lundens karaktäristiska bebyggelse från 1940-talet ut sig med putsade lamellhus där de flesta är i fyra våningar. Öster om Ulfspärregatan finns ett kuperat grönområde. Norr om Ulfspärregatan breder sig Östra kyrkogården ut sig

2.2.2 Trafiksystem

Ulfspärregatan är en lokalgata som binder samman Kärralundsgatan med Nobelgatan och i förlängningen Danska vägen. Hastighetsbegränsningen är 50 km/h. Längs med den västra sidan av Ulfspärregatan är parkering tillåten 2 timmar mellan Hogenskildsgatan och Kärralundsgatan. På den östra sidan är det förbjudet att parkera. Även mellan Hogenskildsgatan och Lilliegatan är det parkeringsförbud samt mellan Lilliegatan och Blekeslänkten. Parkeringsförbud gäller även i vändplatsen mitt emot Lilliegata.

Längs med Ulfspärregatan finns ingen separerad cykelväg utan cyklisterna får cykla i blandtrafik. Söder om området finns en separerad cykelväg längs med Kärralundsgatan mellan Danska vägen och Ulfspärregatan. Efter Ulfspärregatan övergår cykelvägen till cykling i blandtrafik.

Längs med Ulfspärregatan finns en gångbana på den västra sidan. En gångbana ansluter till Ulfspärregatans östra sida genom grönområdet cirka 150 meter upp i backen. På den östra sidan saknas dock gångbana.

Buss 60 trafikerar Ulfspärregatan. En hållplats finns på Kärralundsgatan, Nya Lundensskolan, och en finns på toppen av backen, Hogenskildsgatan. I högrafik går bussen var 5:e minut.

Gällande LTF:er presenteras i tabellen nedan.

Tabell 1. Gällande LTF:er längs den aktuella delen av Ulfspärregatan.

LTF	Beskrivning
1480 2008:00814	Förbud att parkera utanför Ulfspärregatan 3
1480 2008:00815	Parkering 2 tim på nordvästra sidan av Ulfspärregatan mellan Hogenskildsgatan och Kärralundsgatan, undantaget 09.00-12.00 jämna veckor 15:e mars – 30:e april
1480 2008:01077	Parkerings förbjuden mellan Hogenskildsgatan och Lilliegatan
1480 2008:01078	Parkering förbjuden mellan Lilliegatan och Blekeslänkten

1480 2008:01079	Parkering förbjuden på sydöstra sidan av Ulfspärregatan mellan Kärralundsgatan och Hogenskildsgatan
1480 2013:00307	Parkering förbjuden på nordvästra sidan av Ulfspärregatan precis söder om Hogenskildsgatan

2.2.3 Trafikdata

År 2012 var årsmedelvardagsdygnstrafiken 1 400 fordon, andelen tung trafik var 21 procent och 85-percentilen var 50 km/h.

2.2.4 Tillgänglighet och framkomlighet

Söderifrån från Kärralundsgatan börjar Ulfspärregatan med en brant lutning som sedan planar ut vid Hogenskildsgatan. Lutningen gör att gående, cyklister, kollektivtrafik och tyngre fordon har dålig tillgänglighet och framkomlighet, särskilt då det råder vinterväglag. Även norrifrån från Nobelgatan är lutningen relativt kraftig vilket begränsar tillgängligheten och framkomligheten för samtliga trafikanter.

Den kraftiga lutningen gör att tillgängligheten för funktionshindrade kan anses som mindre god.

2.2.5 Trafiksäkerhet

Enligt transportstyrelsens olycksdatabas STRADA har ingen trafikolycka skett de senaste tio åren längs den aktuella sträckan.

Korsningen Kärralundsgatan/Ulfspärregatan innebär en konfliktpunkt där en gångpassage korsar Ulfspärregatan. Det finns även anspråk att korsa Ulfspärregatan längre norrut där ett gångstråk kommer ner från skogsområdet i öst.

Typsektionen längs Ulfspärregatan består av en cirka 2 meter gångbana, längsgående parkering och cirka 7 meter körbana.

2.2.6 Trygghet

Grönområdet på den östra sidan kan ha en negativ påverkan på tryggheten under kvällar och nätter. Längs med gatan finns många bostäder och bostadsentréer vilket gör att det rör sig människor längs gatan kvällstid vilket gör att tryggheten ökar. Bostadsentréer ger även en informell övervakning av gatan.

Belysning finns längs med Ulfspärregatans västra sida.

2.2.7 Miljö

Längs med Ulfspärregatan går buss 60 i 5-minuterstrafik i högtrafik vilket medför bullerstörningar. Ulfspärregatans branta lutning gör att ljudnivån ökar.

2.3 Tekniska faktorer

2.3.1 Geoteknik

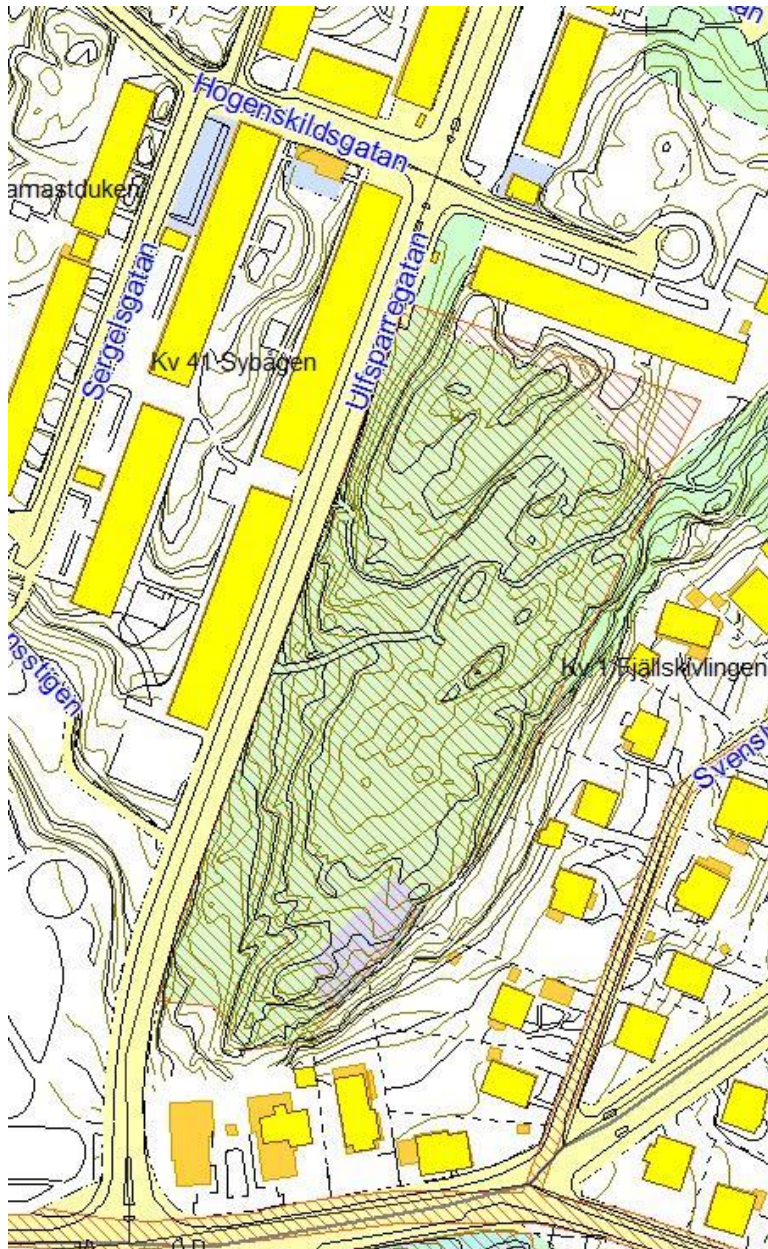
En geoteknisk utredning ska göras i samband med framtagande av detaljplan. Inga geotekniska undersökningar genomförs i samband med trafikförslaget.

2.3.2 Kablar och ledningar samt belysning

Ledningskoll har genomförts och de ledningsägare som har ledningar i området är Kretslopp och vatten, Skanova och Göteborgs energi. Ritningar över befintliga ledningar bifogas digitalt.

2.3.3 Markfrågor

Ulfspärregatan tillhör trafikkontoret, marken öster om gatan tillhör park och naturförvaltningen och marken väster om gatan är privat, se figur 2.



Figur 2 Markförhållanden längs med Ulfspärregatan. Mark markerad ljusgul ägs av Trafiknämnden och grönmärkerad mark ägs av park- och naturnämnden.

3 Beskrivning och analys av alternativ

I trafikförslaget föreslås en 1,7-2 meter bred gångbana längs Ulfsparrégatans östra sida, mellan Hogenskildsgatan och Kärralundsgatan för att tillgodose behovet som uppstår i samband med de planerade bostäderna. Den smalare sektionen (1,7 m) är aktuell längs södra delen på grund av befintligt berg och fastighetsgränser och framgår av bifogad ritning.

I ett tidigare utrett alternativ utreddes en gångbana längs Ulfsparrégatans östra sida som började vid Hogenskildsgatan och avslutades där aktuellt området för detaljplanen avslutades. Där föreslogs att gångbanan skulle anslutas med befintlig gångbana på västra sidan med en gångpassage. Vid gångpassagen föreslogs en avsmalning av gatan.

Alternativet utreddes på grund av den trånga sektionen närmast Kärralundsgatan för att undvika sprängning och markintrång samt för att upprätthålla Ulfsparrégatans befintliga bredd. Förslaget ansågs dock ej uppfylla målen med framkomlighet och trafiksäkerhet för fotgängare varför det valdes bort.

I nollalternativet saknas gångbana längs Ulfsparrégatans östra sida.

4 Måluppfyllelse

I nedanstående tabell redovisas en bedömning av de olika alternativens måluppfyllelse.

Alternativ/Måluppfyllelse	Framkomlighet	Tillgänglighet	Säkerhet
Föreslaget alternativ	God	Medel	God
Bortvalt alternativ	Medel	Medel	Medel
Nollalternativ	Låg	Låg	Låg

5 Trafikförslag

Enligt trafikförslaget anläggs en 1,7-2 meter bred gångbana på Ulfsparrégatans östra sida mellan Hogenskildsgatan och Kärralundsgatan.

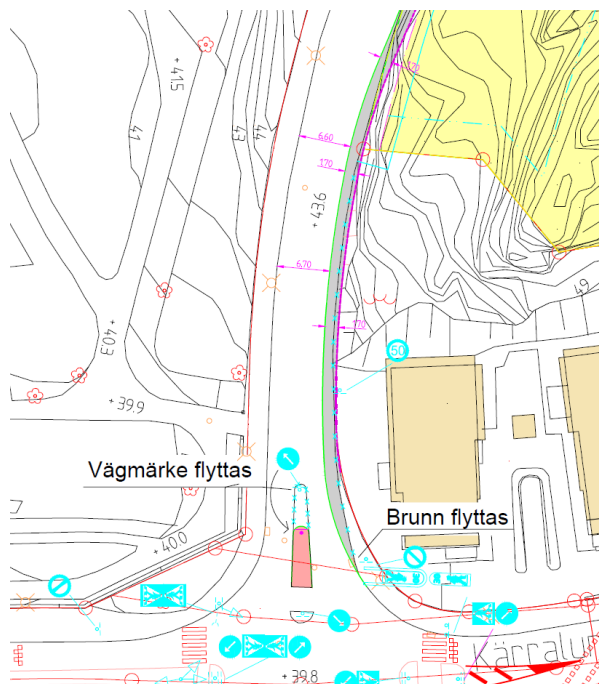
Så långt det är möjligt, från Hogenskildsgatan till cirka 50 meter norr om Kärralundsgatan anläggs gångbanan öster om befintlig körbana. Därefter medför bergets lutning och närhet till fastighet att gångbanan delvis läggs på befintlig körbana. Längs en kortare sträcka smalnas Ulfsparrégatan av till 6,7 meter. Refugen som finns närmast Kärralundsgatan kortas av för att kunna lämna en god framkomlighet.

I norr ansluts gångbanan till befintlig busshållplats Hogenskildsgatan.

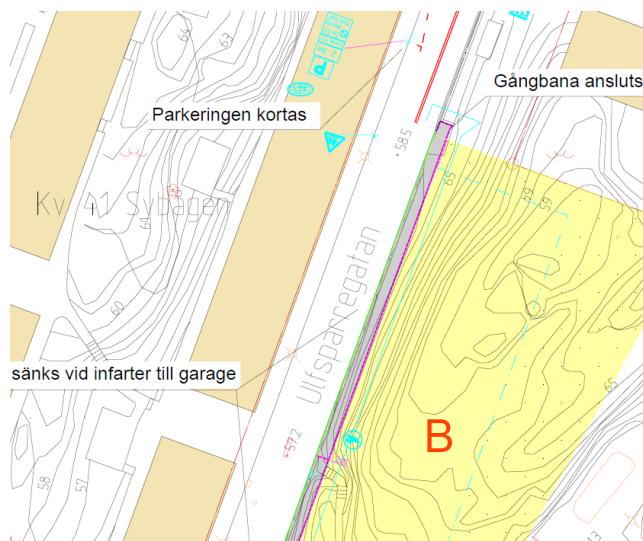
Gångbanan ansluts till befintligt gångstråk genom grönområdet samt till planerad gångbana på kvartersmark

För att öka tillgängligheten föreslås en vilplats med soffa vid gångbanan i anslutning till gångbanan mot grönområdet.

I figur 3 och 4 visas hur gångbanan medför en avsmalnad körbana och minskad refug respektive hur gångbanan ansluts till busshållplatsen.



Figur 3. Södra delen av Ulfspärregatan där refug minskas och väg smalnas av.



Figur 4. Norra delen av Ulfspärregatan där gångbanan ansluts till befintlig busshållplats.

6 Konsekvenser av trafikförslag

Gångbanan syftar till att öka framkomligheten och tillgängligheten för de oskyddade trafikanterna när de planerade bostäderna tillkommer. För att åstadkomma detta tas en yta mellan den befintliga gatan och det planerade bostäderna i anspråk, idag grönområde. Dessutom används en del av den befintliga gatan längst söderut.

6.1 Samhällspåverkande faktorer

6.1.1 Stadskaraktär

Karaktären i området kommer att påverkas av den nya detaljplanen, men inte i större omfattning av trafikförslaget i sig. Trafikförslaget innebär att gatusektionen blir något bredare.

6.1.2 Trafiksystem

Trafikförslaget innebär inga betydande förändringar av trafiksystemet.

På södra delen av Ulfspärregatan försvinner möjligheten att parkera, men det bedöms inte medföra några betydande negativa konsekvenser då inga bostäder eller andra verksamheter ligger i direkt anslutning till sträckan.

6.1.3 Trafikdata

Trafikförslaget i sig bedöms inte medföra några förändrade trafikflöden.

6.1.4 Tillgänglighet och framkomlighet

Jämfört med nollalternativet utan gångbana blir tillgängligheten och framkomligheten för fotgängare bättre då de kan gå på en gångbana istället för i körbanan när de ska till och från de planerade bostäderna. Tillgängligheten förbättras även med en föreslagen viloplats.

Att körbanan smalnas av söderut bedöms inte påverka framkomligheten eftersom möjligheten att parkera längs med gatan samtidigt tas bort.

För cyklister blir tillgängligheten och framkomligheten oförändrad.

6.1.5 Trafiksäkerhet

Jämfört med nollalternativet, som innebär att de planerade bostäderna men ingen gångbana byggs, bedöms trafikförslaget bidra till att trafiksäkerheten förbättras. Utan en gångbana hade fotgängare från de planerade bostäderna fått gå i körbanan till exempel busshållplatsen och korsningsanspråket hade ökat längs hela sträckan. Gångbanan ger fotgängare en skyddad zon att röra sig på och bidrar till att minska konfliktpunkter då många förväntas använda gångpassagen vid Kärralundsgatan för att korsa gatan.

6.1.6 Trygghet

Trafikförslaget bedöms påverka tryggheten positivt då fotgängare med målpunkter öster om Ulfspärregatan separeras från övrig trafik samt att den nya gångbanan möjliggör för gående att välja sida att promenera på

6.1.7 Miljö

Trafikförslaget bedöms inte påverka miljön i området.

6.2 Tekniska faktorer

6.2.1 Geoteknik

Inga geotekniska undersökningar eller utredningar har gjorts i samband med trafikförslaget. Trafikförslaget kommer att innebära att sprängning behövs och att massor kommer att behöva transporteras bort

6.2.2 Kablar och ledningar samt belysning

Ledningskoll har gjorts och bifogas trafikförslaget digitalt, men inga studier har genomförts angående huruvida ledningarna påverkar arbete i området.

Belysning finns på motsatt sida Ulfspärregatan än var åtgärderna föreslås. Vid detaljprojektering ska en belysningsberäkning utföras för att kunna bedöma behov av kompletterande belysning på den östra sidan.

6.2.3 Markfrågor

Gångbanan inkräktar till största del på det som idag är Park och naturförvaltningens mark som innefattas av detaljplanen. Längst åt söder placeras gångbanan på Trafikkontorets mark.

Detaljplanearbetet som pågår förväntas innebära förändringar vad gäller fastighetsgränser i området.

7 Kostnadsbedömning

Det är inte utrett i vilken omfattning sprängning kommer att behövas. I kostnadsbedömningen har det antagits att sprängning till en kostnad på 1000 kr/m² på 500 m² kommer att belasta projektet. Kostnadens storlek är osäker och det är oklart om denna kostnad kommer att ligga på Trafikkontoret eller exploatören då massor behöver tas bort för att möjliggöra byggnation av de planerade bostäderna.

8 Bilagor

Bilaga 1 Kostnadsbedömning

Bilaga 2 Kostnadsbedömningsformulär

Bilaga 3 Samrådslista och tidplan

Bilaga 4 Ritning 2556/10-0201, daterad 2014-10-30