



Göteborgs Stad
Trafikkontoret



Danska vägen - trafikförslag

Handling till granskningsskede detaljplan

1242/14
2017-09-28

Danska vägen

1242/14

Medverkande:



Göteborgs Stad
Trafikkontoret

Beställare:

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

Kontaktperson:

Roger Månsson



Konsult:

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

Uppdragsansvarig:

Åsa Nyqvist

Handläggare:

Sara Johansson

Innehållsförteckning

1	Bakgrund och syfte	4
2	Förutsättningar	5
2.1	Projektmål	5
2.2	Samhällspåverkande faktorer	6
2.3	Tekniska faktorer	8
2.3.1	Geoteknik.....	8
2.3.2	Kablar och ledningar samt belysning.....	8
2.3.3	Dagvatten	8
2.3.4	Markfrågor.....	8
3	Beskrivning och analys av alternativ.....	9
4	Måluppfyllelse.....	11
5	Trafikförslag.....	12
6	Konsekvenser av trafikförslag.....	14
6.1	Samhällspåverkande faktorer	14
6.2	Tekniska faktorer	17
6.2.1	Geoteknik.....	17
6.2.2	Kablar och ledningar samt belysning.....	17
6.2.3	Dagvatten	17
6.2.4	Markfrågor.....	17
7	Bilagor	18

1 Bakgrund och syfte

Det pågår detaljplanearbete för att bland annat möjliggöra fler bostäder i Lund, väster om Danska vägen, mellan Kärralundsgatan och Ingeborgsgatan. Enligt förslaget tillkommer cirka 130-160 bostäder i form av en ny byggnad samt 3-4 nya våningar på befintliga byggnader. I anslutning till Skogshyddegatan föreslås 8 lägenheter med särskild service. Dessutom föreslås en tillbyggnad av Katolska skolan samt Hotell Örgryte får fler hotellrum genom påbyggnad.

Se figur 1 som visar förslag på illustration till detaljplanen.



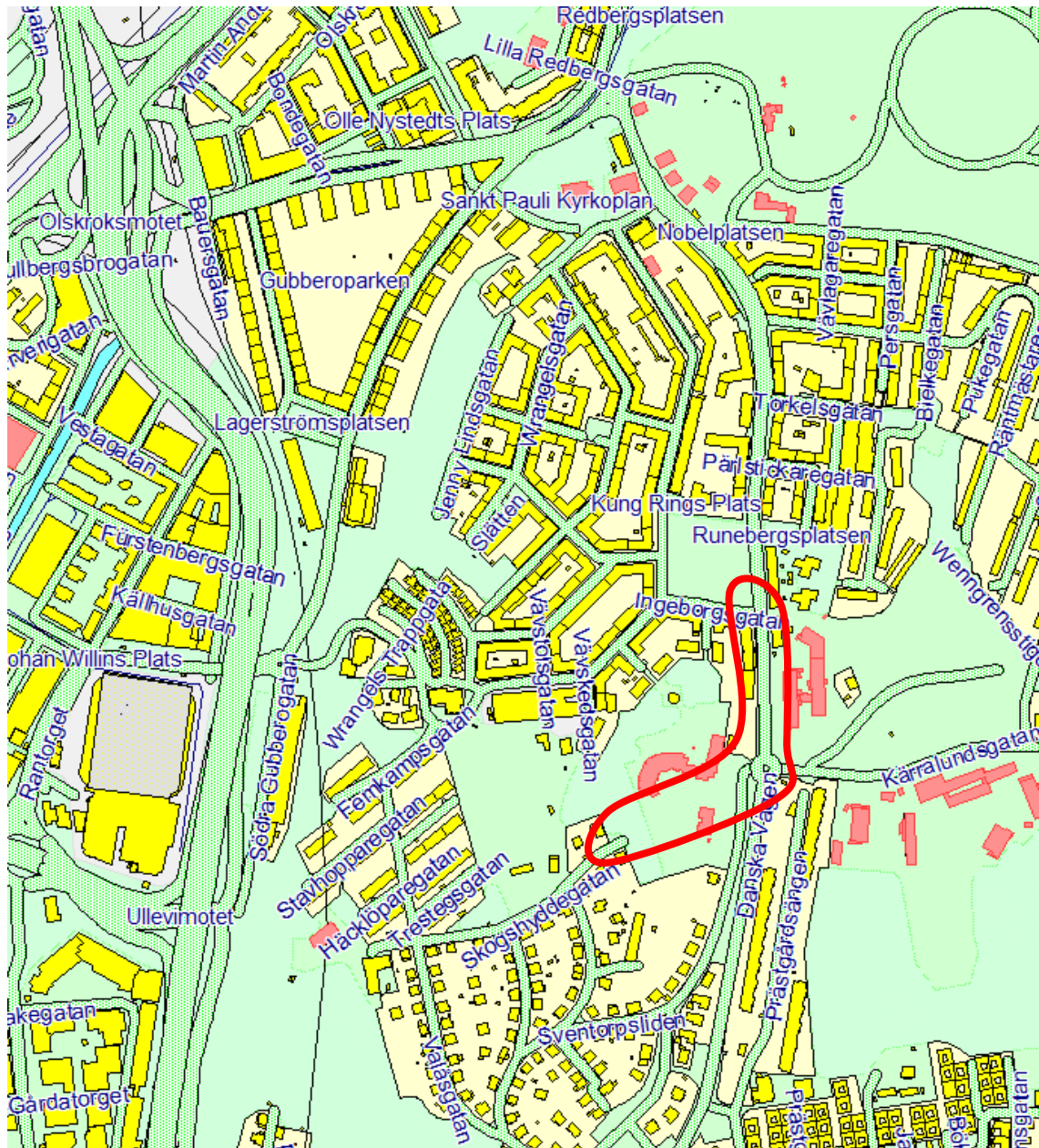
Figur 1. Förslag på illustration till detaljplan.

I samband med detta ska motsvarande delar av Ingeborgsgatan, Danska vägen och Skogshyddegatan ses över och anpassas samt ett gång- och cykelstråk mellan Danska vägen och Skogshyddegatan iordningsställas.

I området pågår även fler detaljplaner i området som hänsyn ska tas till.

2 Förutsättningar

Aktuell del av Danska vägen ligger i Lunden, cirka 2 km öster om Göteborgs centrum, se figur 2.



Figur 2. Karta över området, aktuellt område markerat med rött.

2.1 Projekt mål

Målet med projektet är att anpassa gatans sektion till den standard som anges i Teknisk handbok för att uppnå god tillgänglighet, framkomlighet och trafiksäkerhet för alla trafikslag. En viktig del är att bredda angöringsfickan utanför Hotell Örgryte till 3 m.

2.2 Samhällspåverkande faktorer

Danska vägen är ca 2 km lång från Redbergsvägen i norr till Sankt Sigfrids plan i söder och det aktuella området ligger ungefär i mitten av sträckan, mellan Kärralundsgatan och Ingeborgsgatan.

Danska vägen kan beskrivas som en genomfartsgata som kopplar samman olika stadsdelar. Norr om aktuellt område finns butiker och gatan har fartdämpade åtgärder i form av förhöjda gångpassager. Längs gatans västra sida finns träd mellan gata och gång- och cykelbana.

Vid korsningen med Ingeborgsgatan förändras gatans karaktär något, fartdämpande åtgärder, trädrad samt mittrefug upphör och gatan blir rakare och planare. I samband med gatans förändring blir det även längre mellan byggnader och gata och färre verksamheter.

Den aktuella delen av Danska vägen trafikerades år 2012 av 6900 fordon per dygn, ca 5 % var tung trafik och kan sägas ha god framkomlighet för motortrafiken.

Längs större delen av Danska vägen finns gångbanor och enkelriktade cykelbanor på vardera sida om vägen. Både gångbanorna och cykelbanorna är smala vilket leder till begränsad framkomlighet för fotgängare och cyklister och leder till att fotgängare vistas i cykelbanan.

Mellan Danska vägen och Skogshyddegatan finns en gångbana på privat mark, gångbanan är brant och inte klassad som tillgänglig. Trafikkontoret har med sträckan som en ännu ej utbyggd länk i det övergripande cykelnätet.

Precis söder om detaljplaneområdet förbinds Danska vägen med Kärralundsgatan med en cirkulationsplats. I övrigt är alla korsningar tre- eller fyrvägs-korsningar, ofta med förhöjda gång- och cykelpassager längs Danska vägen och övergångsställen tvärs Danska vägen. Precis söder om Ingeborgsgatan saknas en gångpassage jämfört med resten av Danska vägen som har passager tvärs alla ben i korsningarna. I korsningen mellan Danska vägen och Ingeborgsgatan saknas refug på Ingeborgsgatan.

Aktuell sträcka är plan och rak och sikten är relativt god. Sikten är dock något begränsad på ett par platser, exempelvis kring cirkulationsplatsen.

I området finns dels kommunal långsgående parkering och dels privata parkeringsytor. Utanför hotellet finns långsgående parkering reglerad med 10 minuter och på östra sidan av gatan finns 30-minutersparkering. Parkeringen utanför hotellet kan användas av bussar med besökare varför både fickan och skyddsremsan hade behövt vara bredare för att underlätta lastning. Hotellet har parkering dels på en yta söder om hotellet och dels i ett underjordiskt garage. Till de relativt nybyggda husen på östra sidan av gatan finns angöring på en lokalgata som nås via Pärlickaregatan. Lokalgatan kan vara svår att hitta och det händer att bilar använder gång- och cykelbanan utmed Danska vägen för att stanna på.

På Ingeborgsgatan närmast Danska vägen finns vinkelparkering som kräver backning över gångbana för att angöras vilket innebär en säkerhetsrisk.

Hela Danska vägen trafikeras av linjetrafik med vanliga bussar, som i framtiden kan komma att bytas ut till ledbussar. Det finns tre hållplatslägen i området, varav

två på Danska vägen och ett på Kärralundsgatan. Bussar mot centrum har hög turtäthet, men kapaciteten är ändå uppnådd vilket begränsar tillgängligheten.

För den aktuella delen av Danska vägen finns lokala trafikföreskrifter:

- Bärighet: norr om Kärralundsgatan har Bärighetsklass 1.
- Cirkulationsplats: Korsningen mellan Danska vägen, Kärralundsgatan och Lilla Danska vägen är cirkulationsplats.
- Körriktning: Östra cykelbanan mellan Bäckeliden och 20 m söder om Kärralundsgatan samt mellan Kärralundsgatan och Fritjofstigen är enkelriktad i nordlig riktning. Västra cykelbanan mellan Fritjofsstigen och Lilla danska vägen samt 20 meter söder om Lilla Danska vägen till 20 meter norr om Valåsgatan är enkelriktad i sydlig riktning.
- Huvudled: Danska vägen är huvudled.
- Parkering: I parkeringsfickan utanför Örgryte hotell får parkering ske under 10 minuter, på östra sida från en punkt 53 meter norr om Kärralundsgatan till en punkt 130 meter norr om Kärralundsgatan enligt kartbild, på huvudled, i uppställningsficka, får fordon parkeras under högst 30 min i följd, förbud att parkera tisdag klockan 02.00 - 07.00 jämna veckor.

Längs den aktuella sträckan har det enligt Transportstyrelsens olycksdatabas STRADA inträffat 8 st olyckor de senaste tio åren (2007-2016). I tre av olyckorna blev fotgängare påkörda av en mopedist eller cyklist, två av olyckorna var singelolyckor med cykel, i en av olyckorna blev en fotgängare påkörd av bil på ett övergångsställe, två av olyckorna var upphinnandeolyckor i anslutning till cirkulationsplatsen. Alla olyckorna blev klassade som lindriga eller måttliga.

Över Danska vägen finns hängande belysning med en armatur i mitten av körbanan. Belysningen ger begränsat med ljus på gång- och cykelbanan vilket är negativt för tryggheten.

I det aktuella området pågår flera detaljplaner vilka kan komma att förändra karaktären på närområdet. De nya detaljplanerna påverkar respektive sträcka till att få en ökad stadskaraktär med byggnader med entréer närmre gatan.

Den aktuella detaljplanen kommer att leda till ökad rörelse i området vilket bidrar till ökad trygghet. Den kan även innebära ökad trafik vilket betyder både ökat behov av tillgång till kollektivtrafik och även ökat behov av säkra passager över gatan.

Detaljplanen innebär också ett behov för sopbil att kunna vända på Skogshydegatan.

När detaljplanen genomförs försvinner hotellets markparkering.

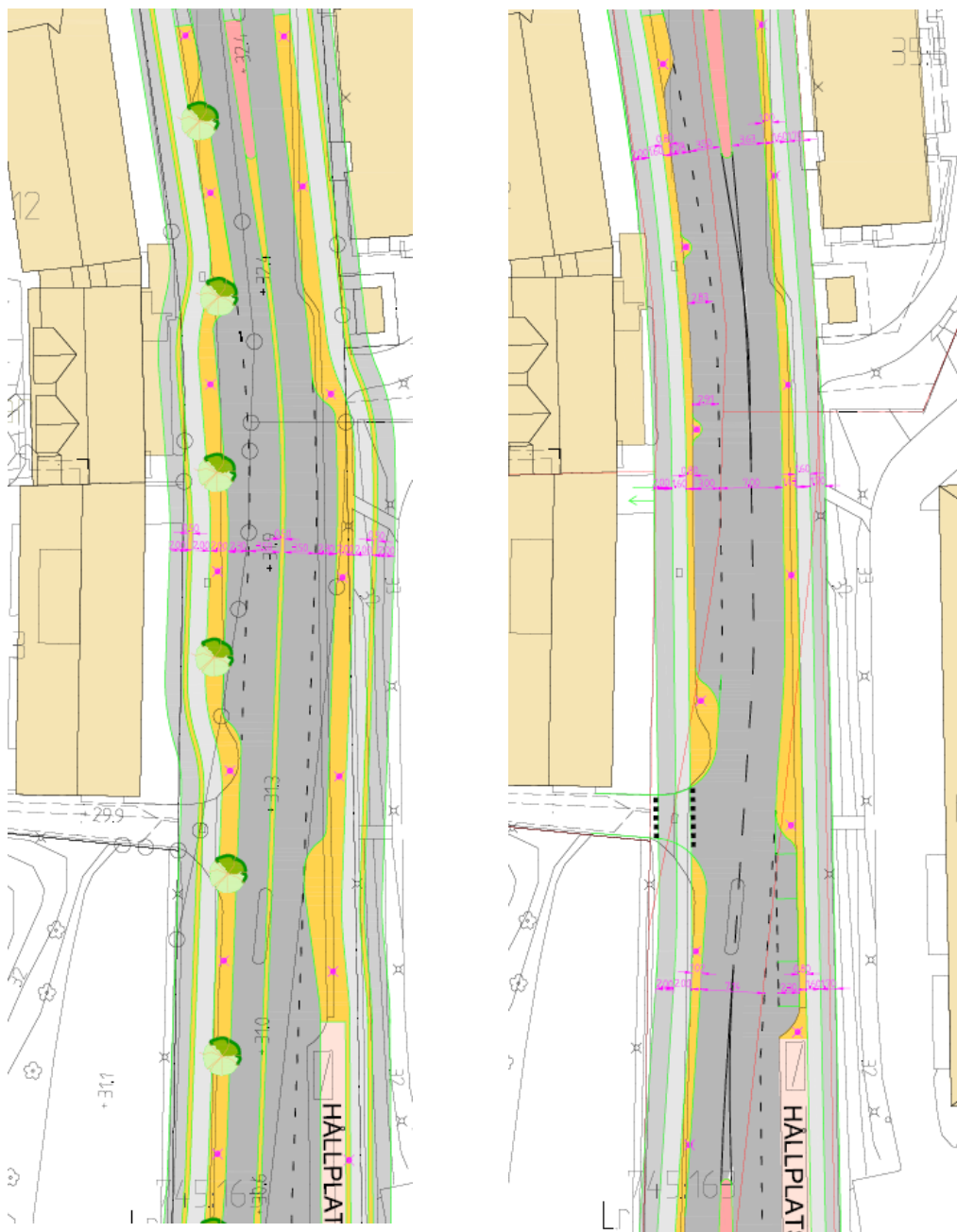
Enligt detaljplanen bör trafikåtgärder utföras och samordnas för en längre sträcka för att åstadkomma en god stadsmiljö längs Danska vägens tillkommande bebyggelse.

3 Beskrivning och analys av alternativ

Utöver det aktuella trafikförslaget har två tidigare alternativ tagits fram.

I det första förslaget togs erforderliga typsektioner för den aktuella gatutypen fram och gatan anpassades till dessa, se vänstra delen av figur 4 för del av förslaget. Ingen hänsyn togs till befintliga byggnader eller fastighetsgränser, utan syftet var att visa vilket utrymme som skulle krävas för en önskvärd sektion med god standard för alla funktioner.

Därefter togs en smalare sektion fram. Sektionen bantades till minimimått med syftet att fortfarande behålla samma funktioner, se högra delen av figur 4 för del av förslaget.



Figur 4. Vänstra delen visar den önskade sektionen och högra delen en smalare sektion.

I det aktuella trafikförslaget har intentionen varit att behålla så mycket som möjligt av kantstenen, men samtidigt bredda en del av den västra längsgående parkeringen till 3 meter samt att göra plats för belysningsstolpar mellan körbana och cykelbana.

För vändplats på Skogshyddegatan har flera olika alternativ testats, både för rundkörning och backvändning med sopbil. I de valda alternativen ligger vändplatsen så långt åt sydväst som möjligt för att spara grönytor. Det ena alternativet innebär att rundkörning är möjlig för sopbil och det andra att sopbilen måste backa för att kunna vända.

I förslaget anläggs längsgående parkering istället för dagens vinkelparkering på Ingeborgsgatan. Gångbanan dras om innanför parkeringen.

I förslaget breddas gångstråket mellan Danska vägen och Skogshyddegatan och cykeltrafik tillåts.

4 Måluppfyllelse

Det aktuella förslaget är ett bantat förslag där många av utgångspunkterna i det första förslaget frångåtts. Den totala upplevelsen av gatan kommer att bli liknande dagens då få förändringar görs. Gång- och cykelbanorna kommer fortsatt ha begränsad framkomlighet då varken de eller skyddsremsan längs med parkeringen utanför hotellet breddas.

Det första alternativet hade bättre kunnat uppfylla målen avseende framkomlighet och säkerhet för oskyddade trafikanter. Det hade även inneburit mer parkering, bättre separering av fotgängare och cyklister respektive cyklister och motorfordon.

Samtidigt innebär det aktuella förslaget en del förbättringar när gatumiljön ändras jämfört med nuläget i form av att belysning flyttas ut på mer framträdande plats i gaturummet, flera bredare och skyddande refuger längs gatan tillkommer, bussparkeringen breddas, skyddsremsan på östra sidan av gatan (och delar av västra sidan av gatan) breddas, säkerheten på Ingeborgsgatan förbättras samt framkomlighet mellan Danska vägen och Skogshyddegatan förbättras med ny cykelkoppling. Det sistnämnda innebär dock en konflikt mellan behovet av ett övergripande cykelstråk och skolbarnens lekmiljö.

En större vändzon och trottoar tillkommer på Skogshyddegatan.

5 Trafikförslag

Förändringarna som föreslås i trafikförslaget syftar dels till att göra en del av den västra långsgående parkeringen 3 meter bred och dels till att göra plats för belysningsstolpar mellan körbana och cykelbana. En förutsättning har varit att försöka behålla så mycket av kantstenen som möjligt, framförallt på västra sidan, samt att inte beröra kvartersmark förutom i södra kvarteret på västra sidan där ingen befintlig byggnad finns. Det innebär att körbana samt gång- och cykelbanor i sort sett behåller sina bredder och att parkeringsfickan för buss och skyddsremsa mellan körbana och cykelbana breddas.

En annan förutsättning har varit att bussen, som här går med hög turtäthet, ska ha bra framkomlighet.

Ny sektion från väst till öst har satts till (ungefärliga mått):

- 2,0 meter gångbana och 1,6 meter cykelbana som separeras av en målad linje.
- 80 cm skyddsremsa mellan cykelbana och körbana.
- 3 meter bred parkering där bussangöring ska ske, 2,3 meter bred parkering på övriga sträckan.
- 7 meter bred körbana.
- 2,3 meter bred parkering norr om hållplatsen.
- 1,5 meter bred skyddsremsa mellan körbana och cykelbana med plats för belysning.
- 1,6 meter bred cykelbana och 1,7 meter bred gångbana som separeras av en målad linje.

Längs större delen av sträckan behåller gång- och cykelbanan sin befintliga vägkant, men bredderna ovan har eftersträvat.

I norr ansluter trafikförslaget till korsningen Danska vägen – Ingeborgsgatan. Korsningen justeras för att anlägga gångpassage över Danska vägen vilket innebär att den befintliga refugen breddas till 2 meter bred.

I söder ansluter trafikförslaget till cirkulationsplatsen mellan Danska vägen, Lilla Danska vägen och Kärralundsgatan.

För västra benet i cirkulationsplatsen har 3 alternativ tagits fram.

Läget på långsgående parkeringsplatser längs Danska vägen ändras och de blir färre. Söder om hotellet på västra sidan tillkommer ett par parkeringsplatser för lastning/lossning/angöring och korttidsparkering.

Utöver åtgärderna på Danska vägen har förslag för justering av parkering på Ingeborgsgatan, förslag på gång- och cykelbanan mellan Danska vägen och Skogshyddegatan samt vändplats på Skogshyddegatan tagits fram.

På Ingeborgsgatan finns idag snedparkering vid kvarteret närmast Danska vägen. Snedparkeringen medför backning över gångbanan och i körbanan. För att undvika detta föreslås långsgående parkering och att gångbanan dras utanför parkeringen.

Mellan Danska vägen och Skogshyddegatan finns en gångbana. Den föreslås breddas till en 3 meter bred gång- och cykelbana då sträckan är utpekad som en del i det övergripande cykelnätet. Lutningen på stråket är fortsatt stor.

Då gång- och cykelvägen kommer att gå igenom ett skolområde ska särskilda åtgärder göras för att uppmärksamma cyklisterna på att de kommer in i en annan miljö.

En kort sträcka av den enkelriktade gång- och cykelbanan längs Danska vägen görs dubbelriktad för att knyta ihop den nya gång- och cykelvägen med en gång- och cykelöverfart i den näraliggande cirkulationen.

Söder om Skogshyddegatan planeras BMSS-boende och därför föreslås en vändplats här. Vändplatsen tillåter backvändning för sopfordon och placeras för att ta så lite grönyta som möjligt i anspråk. En ny trottoar dras runt vändplatsen.

6 Konsekvenser av trafikförslag

Då de föreslagna åtgärderna i trafikförslaget har tagit hänsyn till att behålla så mycket vägkanter och kantstenar som möjligt är de övergripande konsekvenserna begränsade.

Konsekvenserna består i stort sett av att säkerheten och tryggheten förbättras något när skyddsremsor och parkeringsficka blir bredare.

Dessutom försvinner en del parkering och en vändplats anläggs.

6.1 Samhällspåverkande faktorer

Följande konsekvenser har identifierats efter föreslagna åtgärder i trafikförslaget:

- Förslaget innebär att befintliga vägkanter och kantstenar till stor del behålls, men det tillkommer också nya längsgående refuger med plats för belysningsstolpar och några parkeringsfickor kommer i nya lägen.
- Den nya cykelkopplingen mellan Danska vägen och Skogshyddegatan kommer innebära att cyklisterna får ett förbättrat cykelnät med bättre framkomlighet och högre säkerhet än att cykla i blandtrafik på Ingeborgsgatan/Sankt Pauligatan. Dock är gång- och cykelvägen smal och brant vilket inte ger fullgod framkomlighet eller tillgänglighet. Det innebär också att framkomligheten och tryggheten för fotgängare försämras något när de inte är separerade från cyklister.

Gång- och cykelvägen går rakt igenom ett skolområde. För att uppmärksamma cyklisterna på att de kommer in i en annan miljö ska det sättas upp varningsskyltning och i körbanan ska läggas tvärgående material – gärna färglagt om det går att förena med funktion, drift, halkfrihet och det regelverk som finns. Se bilaga 5.

Kommunen har gjort en bedömning ur ett barnperspektiv och de övergripande fördelarna för cyklande i alla åldrar har bedömts överväga nackdelen med konflikten skolområde/cyklister.

- Trafikförslaget i sig påverkar inte trafikflödena, men däremot kan detaljplanens genomförande bidra till ökad trafik. Det innebär bland annat fler resenärer till kollektivtrafiken vilket kan begränsa dess tillgänglighet.
- Den breda bussangöringsplatsen innebär att trafiksäkerheten för passagerare som lastar förbättras samtidigt som den säkerställer framkomligheten för motortrafiken.
- Under arbetets gång har miljö och trygghetsfrågor diskuterats, vilket lett till att trafikförslaget påverkats på flera sätt. Gaturummet har fått en ny karaktär på grund av belysningsplacering som valts med hänsyn till trygghet och stadskaraktär. Gång- och cykelvägen mellan Danska vägen och Skogshyddegatan får en smalare sektion än trafikkontoret önskar med hänsyn till parkmiljön.
- För funktionshindrade finns ett par begränsningar i förslaget. Dels är gångbanan smal på en del ställen vilket kan påverka möjligheten att mötas utan att inkräkta på cykelvägen och dels är lutningen på gång- och

cykelvägen mellan Danska vägen och Skogshydegatan stor av topografiska skäl.

- Vändplatsen på Skogshydegatan och ett kort P-förbud betyder att framkomligheten till BMSS-boendet säkerställs.
- Den långa parkeringsfickan längs Danska vägens östra sida är lågt utnyttjad. I trafikförslaget behålls därför bara två parkeringsplatser. Behovet är idag större längre norrut, men där räckte inte breddutrymmet till. Det finns en risk för ökad felparkering då angöringsmöjligheterna minskar norrut.
- De tillkommande parkeringsplatserna framför det nya kvarteret på västra sidan av gatan alldeles norr om cirkulationsplatsen regleras för lastning/lossning/angöring och korttidsparkering.
- Bussuppställning ska vara möjlig där parkeringsfickan utanför hotellet är ca 3 m bred. Övriga platser längs Danska vägen och Ingeborgsgatan är i nuläget tänkta för olika former av angöring och korttidsparkering (2 timmar eller mindre).
- Trafikförslaget innebär förändrad reglering gällande parkering och vändplats på Skogshydegatan. En kort sträcka vid infarten till Skogshydegatan nr 45 regleras med parkeringsförbud för att underlätta möte (ca 10 m inklusive delen förbi infarten).
- Angöringen till skolan påverkas ej, men en parkeringsyta utanför hotellet försvinner. Parkeringsbehovet till fastigheterna längs Danska vägen och Ingeborgsgatan kan ändå uppfyllas genom underjordisk parkering samt långsgående parkering för buss utanför hotellet.
- Det aktuella trafikförslaget innebär att en del problem längs Danska vägen kommer att kvarstå. Gång- och cykelbanorna kommer fortsatt att vara smala vilket betyder begränsad framkomlighet, trygghet och säkerhet. Dessutom innebär den smala skyddsremsan mellan bussangöring och cykelstråk en säkerhetsrisk samt sämre framkomlighet för cyklister när många personer med bagage kommer att tvingas ut i cykelbanan för lastning.
- Gällande säkerheten har flera åtgärder gjorts, men det finns fortfarande brister. Skyddsremsan på östra sidan och bussangöringen (på västra sidan) har breddats vilket är positivt för alla trafikantslag och på Ingeborgsgatan har parkeringen gjorts om för att undvika backning över gångbanan vilket höjer säkerheten för fotgängare. Dessutom gör cykelkopplingen mellan Danska vägen och Skogshydegatan att cyklister separeras från motortrafik.
- Trafikkontoret förordar en vändplats som medger rundkörning med sopfordon på Skogshydegatan för att undvika backrörelser. Alternativet med backvändning är sämre för säkerheten, men av bland annat parkmiljöskäl kommer detaljplanen inte att ge det utrymme som krävs för rundkörning.

- Då det västra benet i cirkulationen saknar refug och har en kurva nära anslutningen bör ingen mer trafik ledas till det benet.
- Korsningen Danska vägen/Ingeborgsgatan är en fyrvägs korsning med refuger endast på Danska vägen. Inga åtgärder har föreslagits på grund av framkomligheten för större fordon. En refug på Ingeborgsgatan hade varit fördelaktigt ur trafiksäkerhetssynpunkt.
- När den hängande belysningen byts ut mot stolpar med armatur enligt dagens standard kommer tryggheten att öka.
- Den breddade skyddsremsan på östra sidan kan öka cyklisternas trygghet.
- En gångpassage gör det lättare att passera Danska vägen och ökar framkomligheten för fotgängare. Tryggheten och framkomligheten, men inte säkerheten, hade ökat ytterligare om passagen reglerades som ett övergångsställe, med då på bekostnad av framkomligheten för kollektivtrafiken.
- I förslaget finns inga förhöjningar vilket beror på framkomligheten för kollektivtrafik. En förhöjd gångpassage hade ökat säkerheten och tryggheten.

6.2 Tekniska faktorer

6.2.1 Geoteknik

Trafikförslaget antas inte påverka eller påverkas av de geotekniska förhållandena.

6.2.2 Kablar och ledningar samt belysning

Enligt förslaget byts linbelysningen ut mot stolpar i skyddsremsan. Armaturen ska uppfylla dagens krav och belysningen kommer därför förbättras.

Placering och belysningsstolpar samt val av armatur utreds i projekteringsskedet.

6.2.3 Dagvatten

Det kan bli aktuellt att fördröja dagvatten från allmän plats (7 m³) under gång- och cykelbanan och/eller refugerna längs Danska vägens västra sida. Den dagvattenutredning som gjorts föreslår att makadammagasin anläggs. Eventuellt anläggs också ett svackdike nära cirkulationen för att fördröja dagvatten från gång- och cykelvägen mellan Danska vägen och Skogshydegatan.

Det pågår diskussioner inom kommunen om fördröjningsåtgärderna verkligen ska utföras, vilken förvaltning som ansvarar för dem, vilken förvaltning som ska ansvara för driften av dem och vilken förvaltning som ska finansiera dem. När detta stycke skrivs finns inga färdiga beslut.

Observera att kostnader för fördröjningsmagasin inte är med i kostnadsberäkningarna som följer till denna rapport.

6.2.4 Markfrågor

Fastighetsbildning ska ske i enlighet med detaljplanen och gång- och cykelbanor, gång- och cykelväg och gator ska ligga på Trafikkontorets mark. Trottoaren längs med Ingeborgsgatan ska ligga på Trafikkontorets mark.

I trafikförslaget är en förändring av den lokala slingan framför Katolska skolan med. Detta är en följd av husplaceringar och gångstråk i planarbetet. Eftersom slingan, och den korta trottoarsnuten på dess norra sida, ligger på privat mark är det inte trafikkontoret som projekterar och anlägger dessa, men samordning av arbetena på privat mark och Danska vägen är lämpligt.

7 Bilagor

Bilaga 1 Kostnadsbedömning

Bilaga 2 Kostnadsbedömningsformulär

Bilaga 3 Samrådslista och tidplan

Bilaga 4 Ritning 1242/14-0201, 1242/14-0202

Bilaga 5 Diarieförd text om gång- och cykelvägar