

PM-ARBETSMATERIAL

UPPDRAG Planprogram Gråberget	UPPDRAGSLEDARE Stefan Andersson	DATUM 2010-10-27
UPPDRAGSNUMMER 2391905013	UPPRÄTTAD AV Kajsa Edlund	

Trafik

Bakgrund och syfte

Göteborgs stad, Stadsbyggnadskontoret, genomför ett programarbete för området Gråberget inom stadsdelen Majorna. Utredningen är just nu inne i programskedet där förutsättningar och målsättningarna för det kommande detaljplanearbetet sammanställs och formuleras. Den övergripande tanken är att förtäta området genom att bygga fler bostäder.

Föreliggande PM som upprättats av SWECO på uppdrag av Trafikkontoret syftar till att beskriva trafiksystemets förutsättningar.

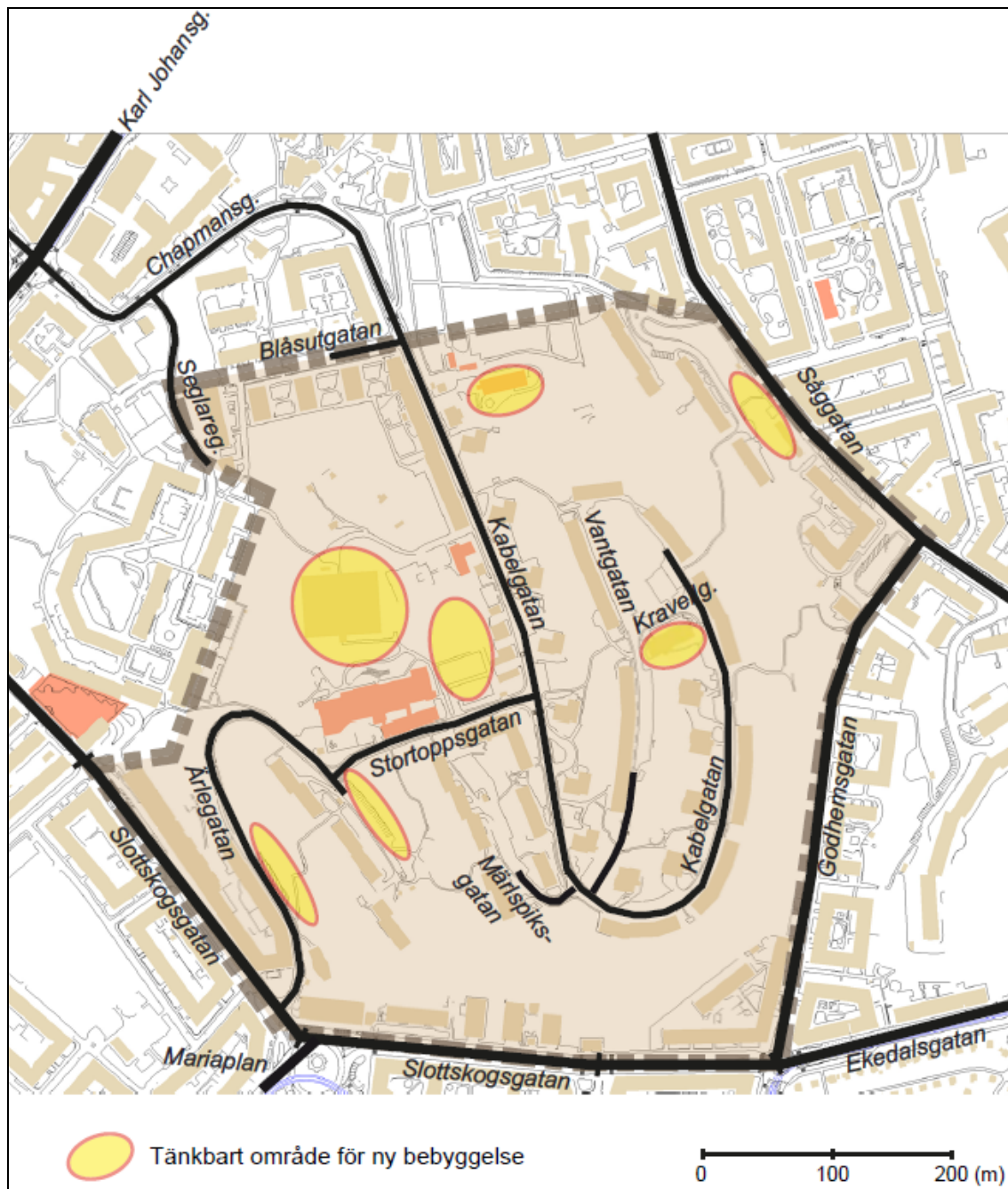
Allmänt

Gråberget är beläget cirka 3 kilometer sydväst om den centrala delen av Göteborg. Området är cirka 700 x 700 meter stort och ligger inom stadsdelen Majorna på en höjd som är upp till 40 meter högre än den omgivande bebyggelsen.

Inom området finns främst bostäder samt ett vård- och äldreboende norr om Stortoppsgatan. På de övre delarna av bor det omkring 1 300 personer och på de lägre belägna delarna, utmed Slottsskogsgatan, Godhemsgatan och Såggatan bor det omkring 800 personer.

Tänkbara utbyggnadsområden inom Gråberget

Figuren nedan visar de områden inom Gråberget som har pekats ut som tänkbara för utbyggnad av bostäder. Någon bedömning har ännu inte gjorts av hur många nya bostäder som kan bli aktuellt.



Tänkbara områden för nya bostäder

Översikt transportsystem

Figuren nedan redovisar det övergripande transportsystemet samt huvudnäten i anslutning till planområdet.

Cykeltrafik inom Gråberget nyttjar främst Kabelgatan och Ärlegatan för att nå huvudcykelvägnätet som löper runt Gråberget utmed Slottskogsgatan, Godhemsgatan, Såggatan samt Karl Johansgatan.

Spårvagnstrafik finns inom gångavstånd nordväst om programområdet utmed Karl Johansgatan via hållplatsen Chapmans torg samt söder om området via hållplatsen vid Mariaplan.

Biltrafiken kopplas till huvudvägnätet via Kabelgatan/Chapmansgatan/Kustgatan som ansluter till Karl Johansgatan samt Ärlegatan som ansluter till Slottskogsgatan. Mot öster och söder saknas kopplingar då Gråberget mot dessa riktningar är alltför brant.

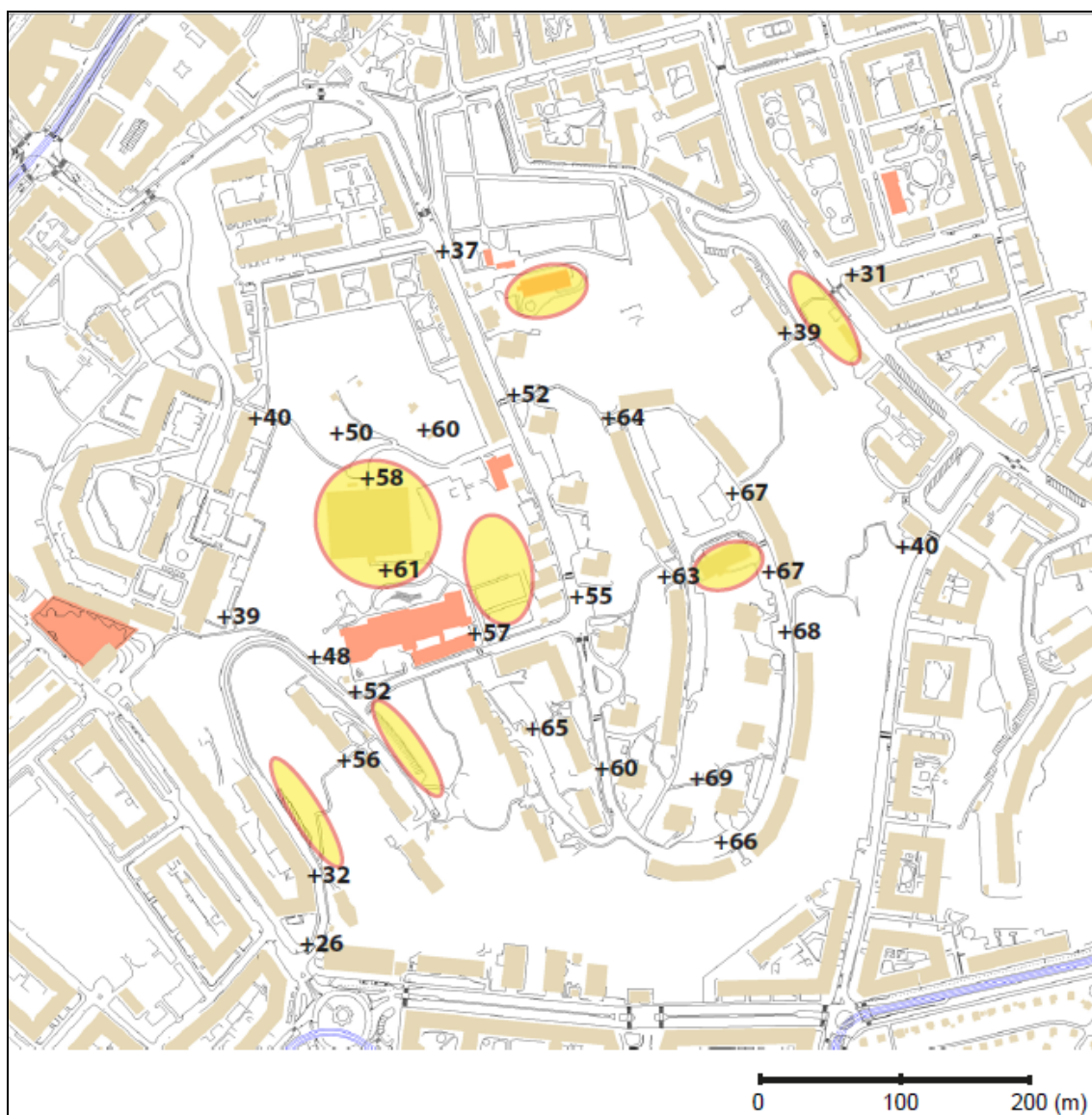
Från Karl Johansgatan och Slottskogsgatan nås Oscarsleden, som utgör det övergripande vägnätet, via Kusttorgsmotet och Jaegerdorffsmotet.



Översikt transportsystemet

Gång- och cykeltrafik

På grund av de stora nivåskillnaderna är Gråberget svårtillgängligt för fotgängare och cyklister. Exempelvis skiljer det nästan 25 höjdmeter om man skall gå från den västra delen av Årlegatan till Stortoppsgatan i sydväst av området. För gångpassagen i öster mellan Såggatan och slutet på Kabelgatan skiljer det ca 35 höjdmeter. Från Kabelgatans anslutning i norr mot Karl Johansgatan fram till den södra delen uppe på Gråberget slutet skiljer det ca 30 höjdmeter. Figuren nedan redovisar höjdnivåer inom området.



Höjdnivåer (Plushöjder)

Gångtrafikanter kan antingen nyttja gångbanor utmed gatorna eller de gångstråk som finns inom området. Cykelbanor finns runt Gråberget på Slottskogsgatan, Ekedalsgatan och Såggatan.

Det finns flera gångstråk mellan de olika bebyggda delarna av Gråberget, men flertalet har stora nivåskillnader och många går genom skogen, vilket kan upplevas som otryggt.

Tillgängligheten mot öster och söder är dålig till följd av Gråbergets branter åt dessa väderstreck.

På flera ställen på Kabelgatan och Stortoppsgatan finns farthinder för att öka säkerheten för de oskyddade trafikanterna.

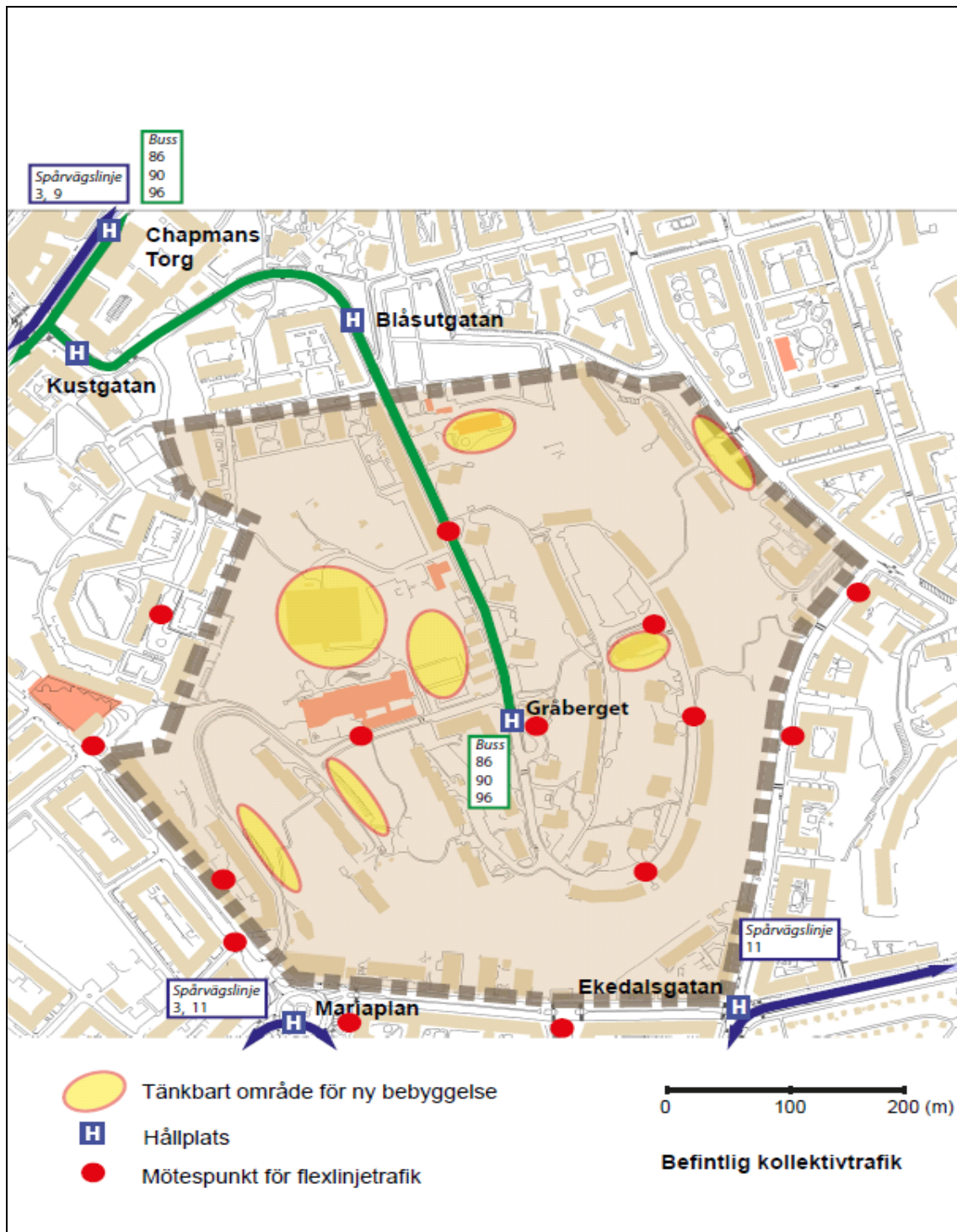
Kollektivtrafik

Tre busslinjer trafikerar Gråberget, 86, 90 och 96. Bussarna går mellan Brunnsparken och Frölunda Torg, till vilka det tar ca 12 respektive ca 28 minuter från Gråberget. Inom planområdet finns en busshållplats, Gråberget, på Kabelgatan, strax söder om Stortoppsgatan. Längre norrut på Kabelgatan, strax norr om planområdet ligger hållplatsen Blåsgatan. Hållplatserna ligger så till att den större delen av bebyggelsen ligger inom 300 meter från en busshållplats.

Turutbudet för busstrafiken utmed Kabelgatan under vardagar är normalt 1 tur per halvtimme.

För de som bor på de lägre höjdnivåerna av området, närmast Slottskogsgatan och Ekedalsgatan är det mer naturligt att använda kollektivtrafiksystemet utmed dessa gator

Under nattetid är kollektivtrafikresenärerna hänvisade till spårvagn från Mariaplan, Chapmans torg och Ekedalsgatan. Mariaplan trafikeras av linje 3 och 11, Chapmans Torg av linje 3 och 9 och Ekedalsgatan av linje 11. Till följd av att det saknas gångpassager i södra delen av Gråberget är det svårt att ta sig till hållplatsen Ekedalsgatan



Kollektivtrafik

Gråberget hör till Flexlinjen Majorna-Linnéstaden. Linjen kör alla helgfria vardagar mellan kl.8 och 17. I direkt anslutning till planområdet finns 14 mötesplatser för flexlinjen. Var mötesplatserna ligger framgår även dessa i figuren ovan.

Biltrafik

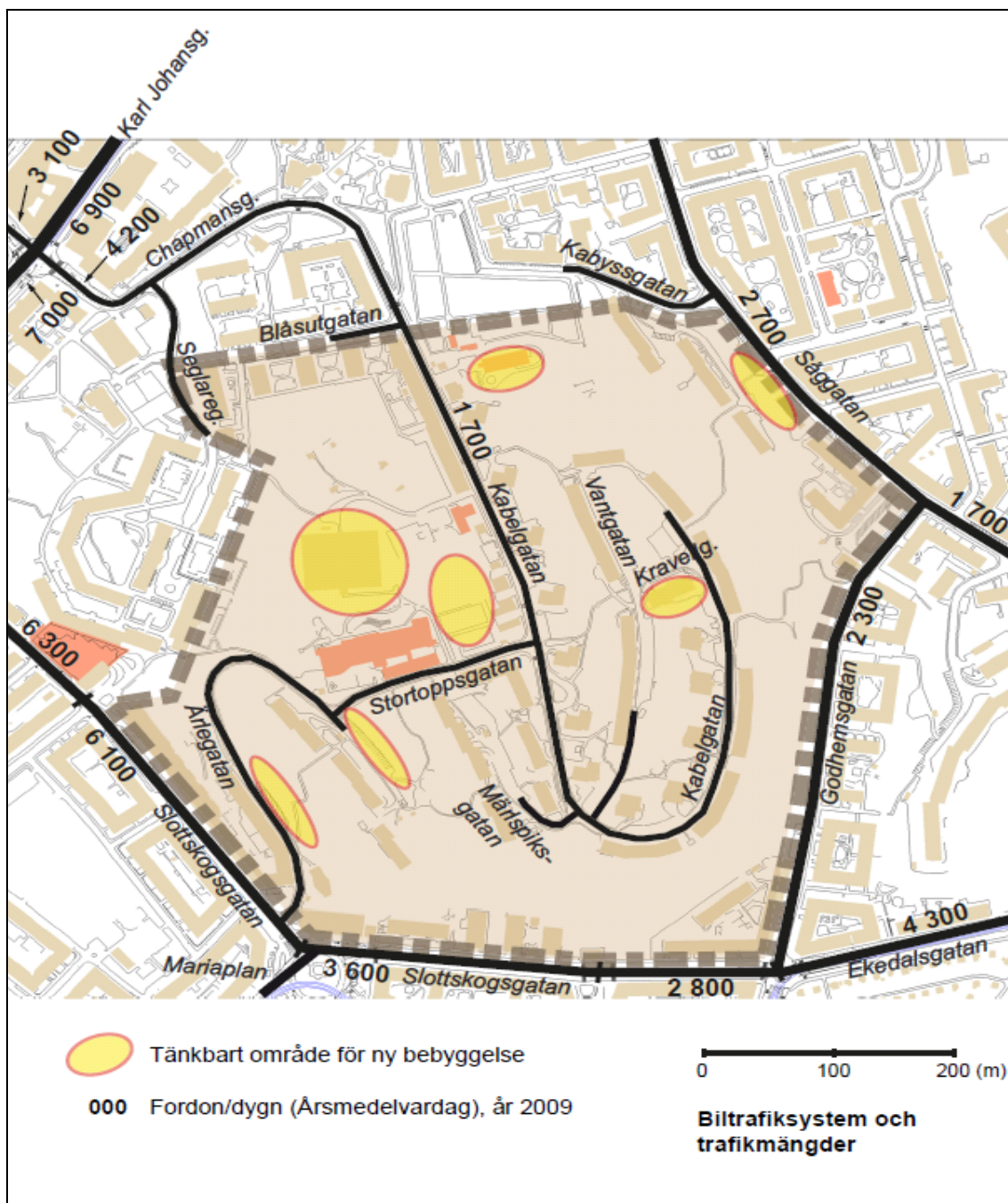
Den skyltade hastigheten inom området är 50 km/h.

Inom programområdet har biltrafiken räknats på Kabelgatan, delen mellan Blåsutgatan och Årlegatan, till 1 700 fordon/dygn (ÅMVD¹).

Mot norr byter Kabelgatan namn till Chapmansgatan där trafikmängden uppgår till 4 200 fordon/dygn (ÅMVD) på delen närmast Karl Johansgatan.

På gatorna som löper runt programområdet varierar trafikmängderna från cirka 6 100 fordon/dygn på Slottsskogsgatan norr om Årlegatan till cirka 2 300 fordon/dygn på Godhemsgatan.

¹ ÅMVD = Årsmedelvardagsdygn



Biltrafiksystem och biltrafikmängder (fordon/dygn, ÅMVD)

Parkering och angöring

Parkeringen tillgodoses i hög utsträckning på gatumark och på några samlade parkeringsplatser. Det finns idag önskemål om fler platser, samtidigt som den befintliga parkeringen vållar en hel del problem både ur framkomlighetssynpunkt och ur stadsbildssynpunkt. Kantstensparkering utgör ett accepterat inslag i stadsbilden i mellanstaden, men kan knappast utökas. Det är istället så att en del sådan parkering bör avvecklas av utrymmesskäl.

En stor andel av gatuparkeringen är på kommunal mark.

Trafiksäkerhet

Enligt den tillgängliga olycksstatistiken har det inträffat två olyckor inom planområdet under femårsperioden 2005-2009. Olyckorna, båda med lindrig skada, inträffade på Ärlegatan och var singelolycka med bil respektive cykel.

Däremot har det inträffat betydligt fler olyckor på trafiksystemet kring Gråberget. En koncentration finns på och intill Mariaplan samt på Slottsskogsgatan närmast Mariaplan.

Tänkbara effekter av ytterligare bostäder

Fler bostäder kommer att öka resbehoven från området. Utbyggnadsområdena som ligger uppe på höjden kommer att öka trafikmängderna på Ärlegatan och Kabelgatan. Underlaget för kollektivtrafiken kommer att förstärkas.

De tänkbara etableringar som ligger i programområdets ytterkant kommer att belasta de närliggande gatorna Slottsskogsgatan och Saggatan.

Etablering av lägenheter vid Stortoppsgatan/Kabelgatan kan stärka befintlig centrumbildning och skapa en trevlig gatumiljö.

I nordost av området, vid Saggatan föreslås ett lamellhus där det idag ligger garage. Husen skulle vara ett tillskott för gatumiljön och skulle bidra till en tryggare upplevelse av området, men då bör befintliga parkeringsplatser ersättas på något sätt.

Längst upp på Ärlegatan, vid Stortoppsgatans början föreslås etablering på idag befintlig parkeringsplats. Området är relativt flackt och lättillgängligt då det går att angöra från befintlig gata.

Området kring Vattenreservoaren är mycket kuperat vilket försvårar för eventuell etablering av bostäder och angöring. Enda tänkbara möjligheterna att angöra detta område är från Stortoppsgatans östra del eller från Kabelgatan utmed en sträcka om ca 100 meter norr om Stortoppsgatan där det idag finns garagebyggnader.

Etablering öster om Ärlegatan skulle innebära stora sprängningar eller att en parallellgata förläggs intill Ärlegatan då området är kraftigt kuperat.

Parkeringsplatserna vid Stortoppsgatan har äldreboendet upplåtelsevatal på.

De parkeringar som försvinner genom ny bebyggelse av bostäder skulle kunna ersättas med parkeringsgarage.

Parkeringsfrågan kommer att bli en viktig fråga i det fortsatta planarbetet.

Vid påbyggnad av huset Kabelgatan/Kravellgatan skulle det eventuellt vara möjligt att omlokalisera Kravellgatan något norrut för att frigöra mer yta runt huset.

Bullerfrågor kommer att studeras i samband med detaljplanearbetet.

Eventuella åtgärder i transportsystemet är förstas beroende på den tillkommande bebyggelsens omfattning och lokalisering. Sannolikt handlar det främst om kopplingar från de nya fastigheterna till gatunätet samt åtgärder för att lösa parkeringsfrågorna.