

PM

UPPDRAG Planprogram Gråberget	UPPDRAGSLEDARE Stefan Andersson	DATUM 2011-02-11
UPPDRAGSNUMMER 2391905013	UPPRÄTTAD AV	

Trafikutredning i anslutning till programarbete för Gråberget

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

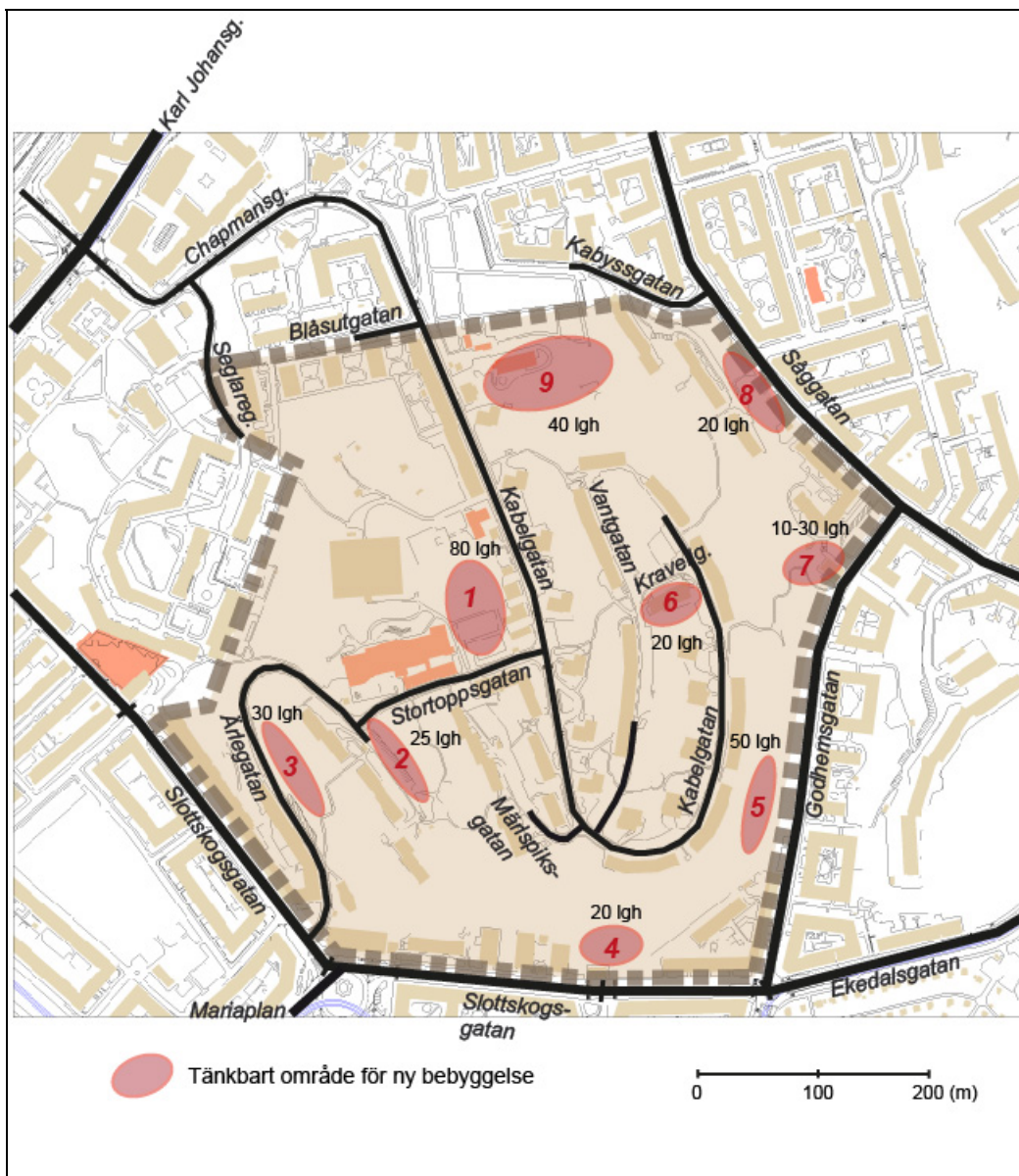
Gråberget är beläget cirka 3 kilometer sydväst om den centrala delen av Göteborg. Programområdet är cirka 700 x 700 meter stort och ligger inom stadsdelen Majorna varav en stor del på en höjd som är upp till 40 meter högre än den omgivande bebyggelsen.



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 Sägatan bor det omkring 800 personer.

Tänkbara utbyggnadsområden inom Gråberget

Initialt har ett flertal områden inom Gråberget prövats om de kan bebyggas med bostäder. Ett förslag finns nu framme vilket framgår av figuren nedan. Totalt inom programgränsen bedöms att det går att bygga ytterligare cirka 300 bostäder, varav 125 (område 1, 2 och 6) på de övre delarna.



Tänkbara områden för nya bostäder

Översikt transportsystem

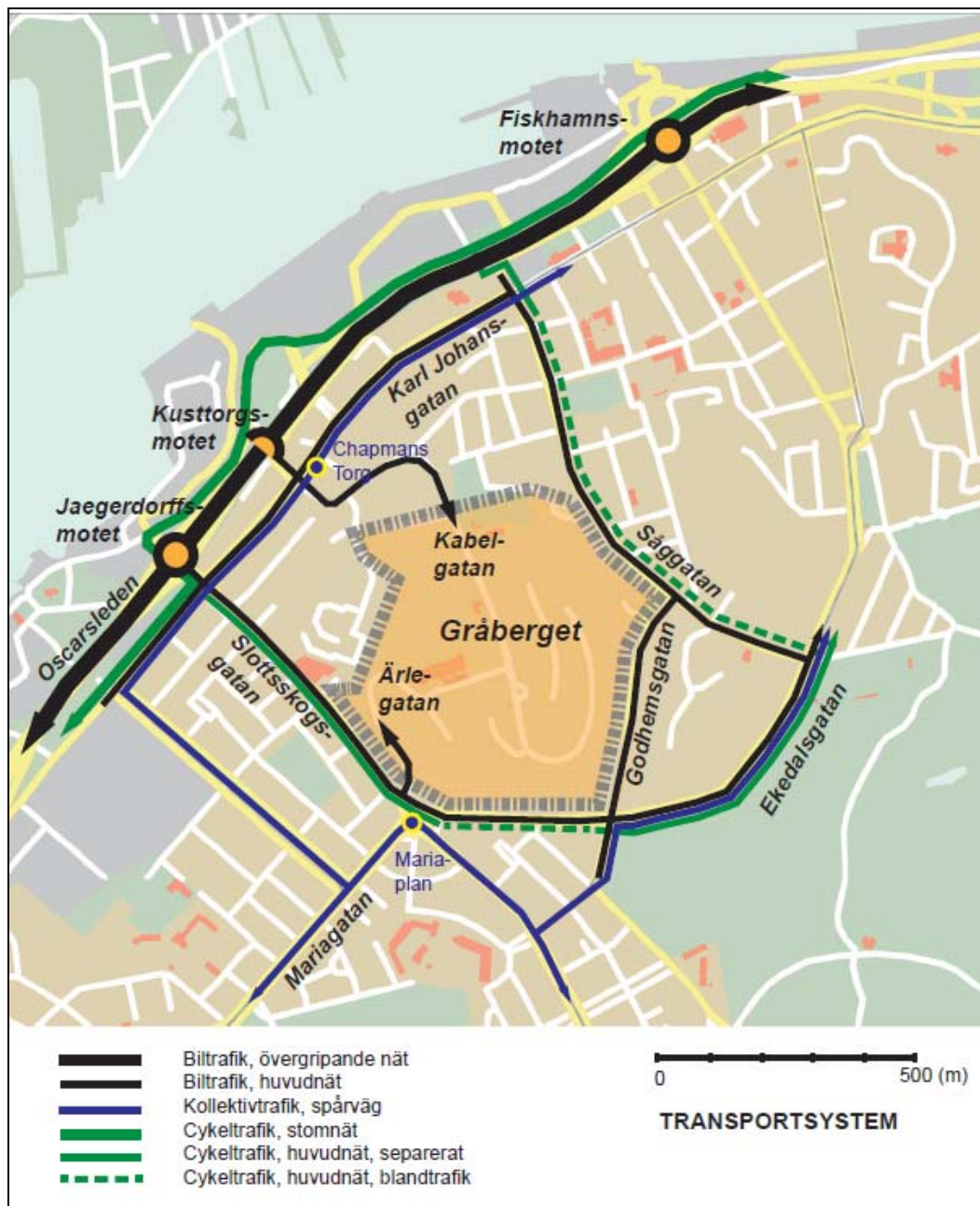
Figuren nedan redovisar det övergripande transportsystemet samt huvudnäten i anslutning till programområdet.

Cykeltrafik inom Gråberget nyttjar främst Kabelgatan och Ärlegatan för att nå huvudcykelvägnätet som löper runt Gråberget utmed Slottskogsgatan, Godhemsgatan, Såggatan samt Karl Johansgatan. Cykelvägar saknas på Gråberget med hänsyn till de topografiska förutsättningarna.

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.

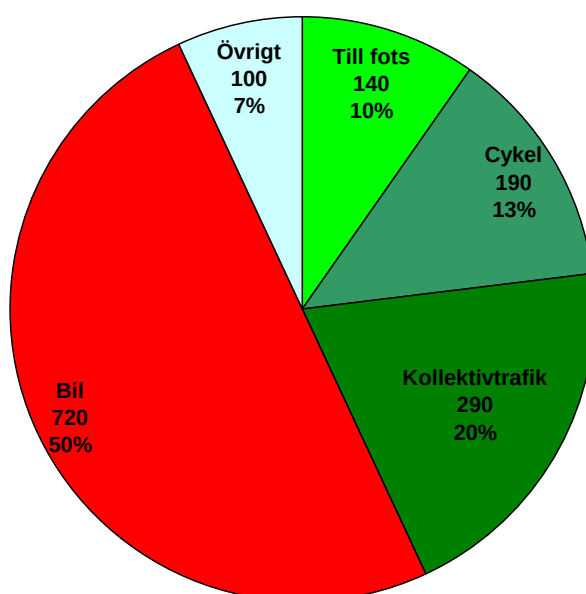
Från Karl Johansgatan och Slottskogsgatan nås Oscarsleden, som utgör det övergripande vägnätet, via Kusttorgsmotet och Jaegerdorffsmotet.



Översikt transportsystemet

Resbehov

Utökningen med cirka 300 bostäder medför att befolkningen inom programområdet ökar med cirka 500 personer. Enligt tillgängliga resvaneundersökningar för Göteborg genomför varje individ cirka 3 resor ett normalt vardagsdygn vilket innebär att den tillkommande befolkningen utför cirka 1 500 resor. En bedömning av resornas fördelning mellan olika färdmedel framgår av figuren nedan.

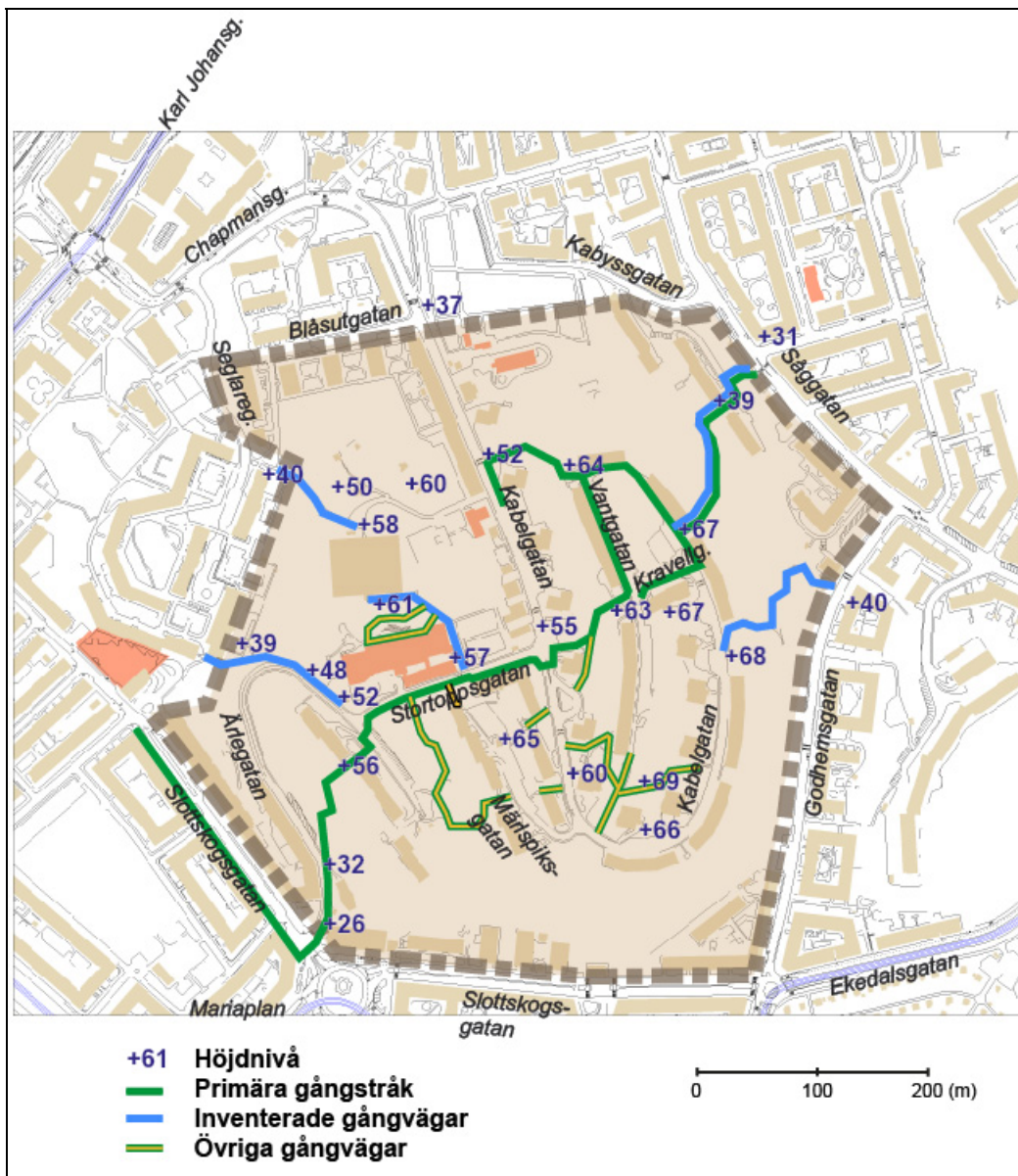


Den tillkommande befolkningens resbehov och fördelning på olika färdmedel

Med antagande om att varje bil beläggs med 1,2 personer motsvarar de 720 personresorna med bil cirka 600 bilförflyttningar/vardagsdygn. En stor del av resorna utförs med bostaden som startpunkt, men inte alla. Å andra sidan tillkommer besökande med olika ärenden varför man kan anta att figuren ovan ger en ungefärlig bild av hur resandet utökas till och från programområdet.

Gång- och cykeltrafik

De stora nivåskillnaderna mellan Gråbergets övre delar och den omgivande marken gör dessa delar av området svårtillgängligt för fotgängare och cyklister. Som framgår av nedanstående figur skiljer det nästan 30 höjdmeter om man skall gå från den västra delen av Ärlegatan (+26) till Stortoppsгатans östra del (+55). För gångvägen i öster mellan Såggatan och slutet på Kabelgatan vid Kravellgatan 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.



Gångvägar och höjdnivåer (Plushöjder) inom programområdet

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

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 obefintlig 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.

De primära gångstråken är de som anses särskilt betydelsefulla. Utmärkande för dessa är att de skall ha en hög standard då det gäller markbeläggning, belysning, städning, gallring av vegetation, utrustning och vinterväghållning. De delar av gångvägnätet som utpekats som primära gångstråk inom och närmast Gråberget framgår även dessa av figuren ovan.

Några utvalda gångvägar på Gråberget har inventerats med syfte att få en uppfattning om skick, belysning, utrustning som underlag till bedömning av möjligheterna till förbättringar och upprustning. Det som framkom under inventeringen var att många av gångvägarna har stora brister från såväl tillgänglighets- som underhållsperspektiv. Bilden nedan visar ett exempel med trappa och vilplan där beläggningen är i stort underhållsbehov. Det finns även exempel på trappräcken som är trasiga, behov av buskageröjning, bristande belysning med mera.



Gångbana mot Slottskogsgatan som exempel på befintliga förhållanden

Att förbättra gångvägnätets standard så att man klarar tillgänglighetskraven för alla grupper i samhället är inte möjligt med hänsyn till de topografiska förutsättningarna. Standarden kan dock förbättras avsevärt genom att beläggningen ses över, räcken repareras och belysningen kompletteras. Det är även möjligt att vid sidan av flera av trapporna anlägga ramper som gör det möjligt att leda cyklar och barnvagnar i trapporna.

Att anlägga en ny gångväg från Kabelgatan mot sydväst till Godhemsgatan eller Ekedalsgatan som är tillgänglighetsanpassad är inte möjligt då höjdskillnaden är mellan 30 och 35 meter och skulle kräva en ca 1 500 meter lång gångväg. Det bedöms dock vara möjligt att anlägga en gångväg med låg lutningsstandard med trappor och/eller något brantare ramper. För att finna en lämplig sträckning har en terränganalys gjorts och en tänkbar sträckning har studerats. Den branta terrängen medför att det kommer att krävas omfattande sprängningsarbeten för att genomföra en sådan byggnation.

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 Blåsutgatan. Hållplatserna ligger så till att den större delen av bebyggelsen ligger inom 300 meter från en busshållplats.

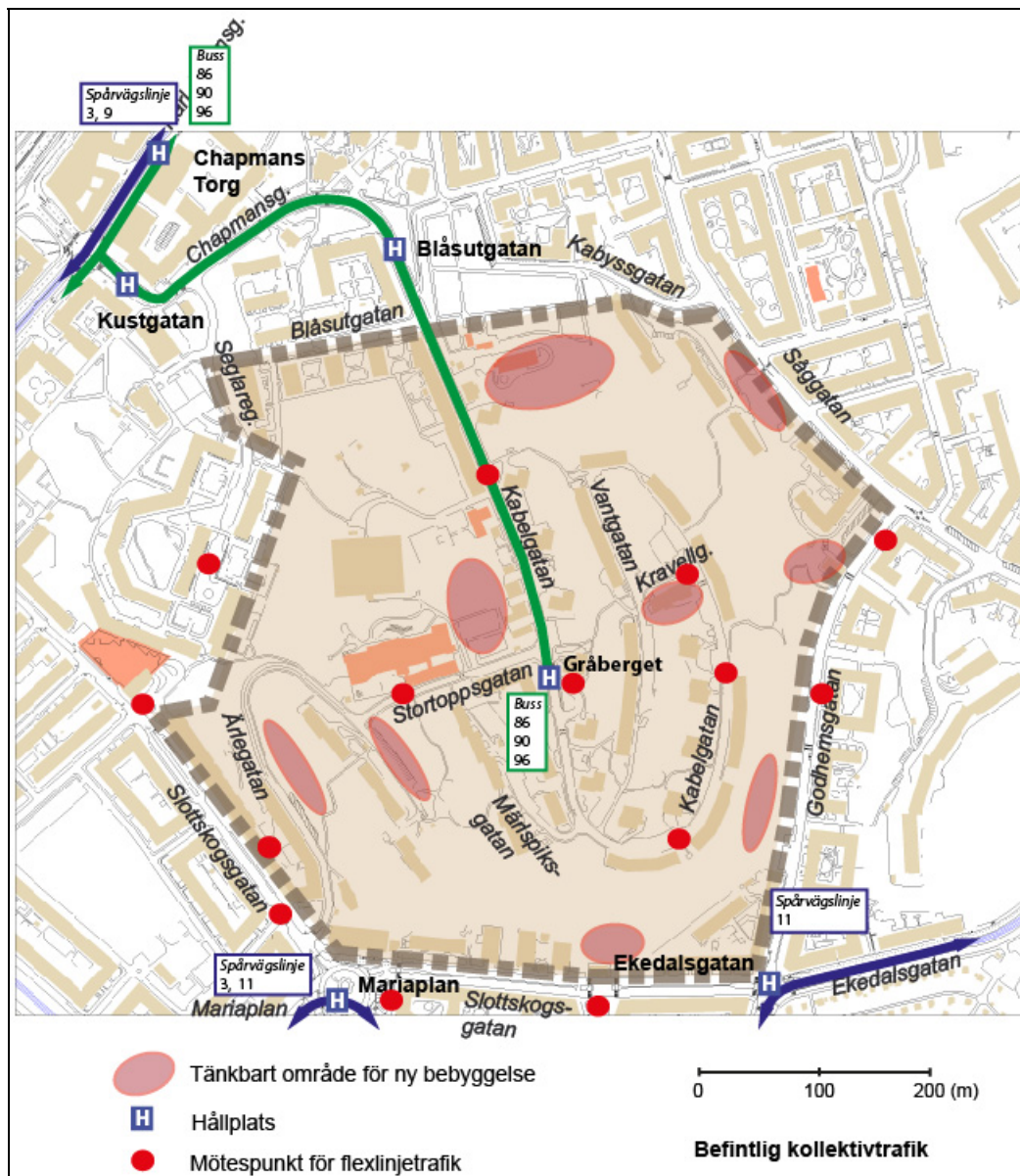
Turutbudet för busstrafiken utmed Kabelgatan är under vardagar 1 tur per halvtimme vilket kan anses vara något glest i stadsbebyggelse. Samtidigt finns inom gångavstånd men med stor höjdskillnad ett stort trafikutbud på Mariaplan, Chapmans Torg och vid hållplats Ekedalsgatan.

För de som bor på de lägre höjdnivåerna av programområdet, 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 gångförbindelser i södra delen av Gråberget är det svårt att ta sig till hållplatsen Ekedalsgatan.

Att förändra busstrafikens linjesträckning har tidigare bedömts vara svårt med hänsyn till att Ärlegatan, som är enda tänkbara gatan, har alltför stora lutningar.

Underlaget för kollektivtrafiken inom programområdet ökar med 290 resor varav drygt 100 resor bedöms tillkomma på hållplats Gråberget.



Kollektivtrafik, hållplatslägen och mötespunkter för flexlinjetrafik

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. Mötespunkternas lägen framgår även dessa i figuren ovan.

Biltrafik

Den skyltade hastigheten inom programområdet är 50 km/h.

Trafikmängdsuppgifter finns från år 2009. Inom programområdet har biltrafiken räknats på Kabelgatan, delen mellan Blåsutgatan och Stortoppsgatan, 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.

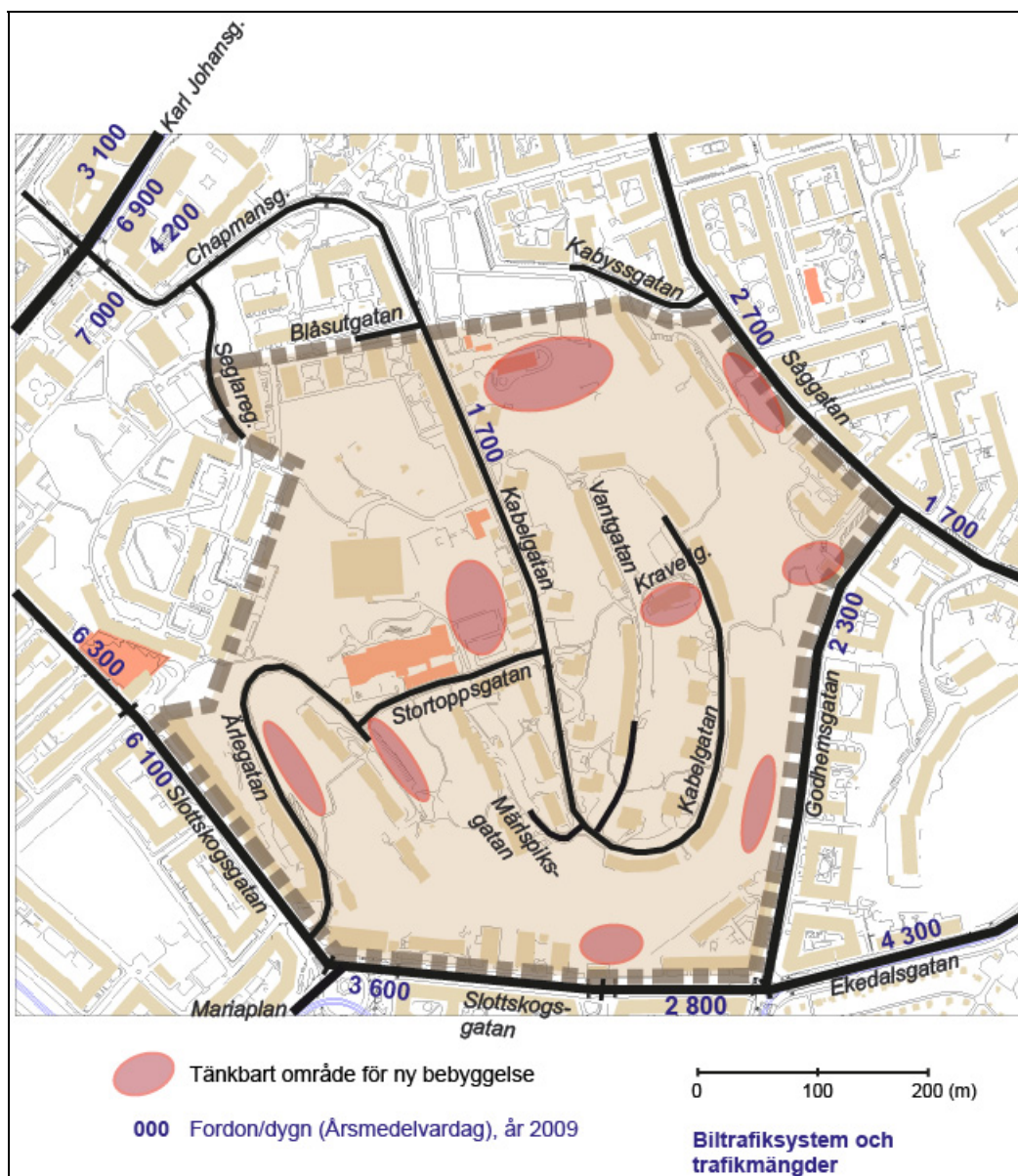
På gatorna som löper runt programområdet varierar trafikmängderna från cirka 6 100 fordon/dygn på Slottsskogsgatan norr om Ärlegatan till cirka 2 300 fordon/dygn på Godhemsgatan.

Dagens trafikmängder är av den storleken att det inte bedöms finnas några problem vad gäller biltrafikens framkomlighet.

Som framgår av ovan redovisad beräkning av de tillkommande resbehoven inom programområdet kommer bilförflyttningarna att öka med cirka 600 fordon/vardagsdygn. Med utgångspunkt från hur den föreslagna bebyggelsen placeras inom programområdet beräknas trafikmängden på Kabelgatan, delen mellan Stortoppsgatan och Blåsutgatan, öka med drygt 200 fordon/vardagsdygn till cirka 1 900 fordon/vardagsdygn. På delen norr om Blåsutgatan blir ökningen drygt 300 fordon/vardagsdygn och den framtida trafikmängden cirka 4 500 fordon/vardagsdygn. Eftersom de övriga områdena är spridda utmed programområdets gräns fördelas den tillkommande trafiken på gatorna i gränsen.

Samtliga områden, utom område 9, kan bebyggas utan att ny angöring behöver anläggas. För område 9 behövs ytterligare studier för att kunna bedöma hur detta skall utformas.

¹ ÅMVD = Årsmedelvardagsdygn

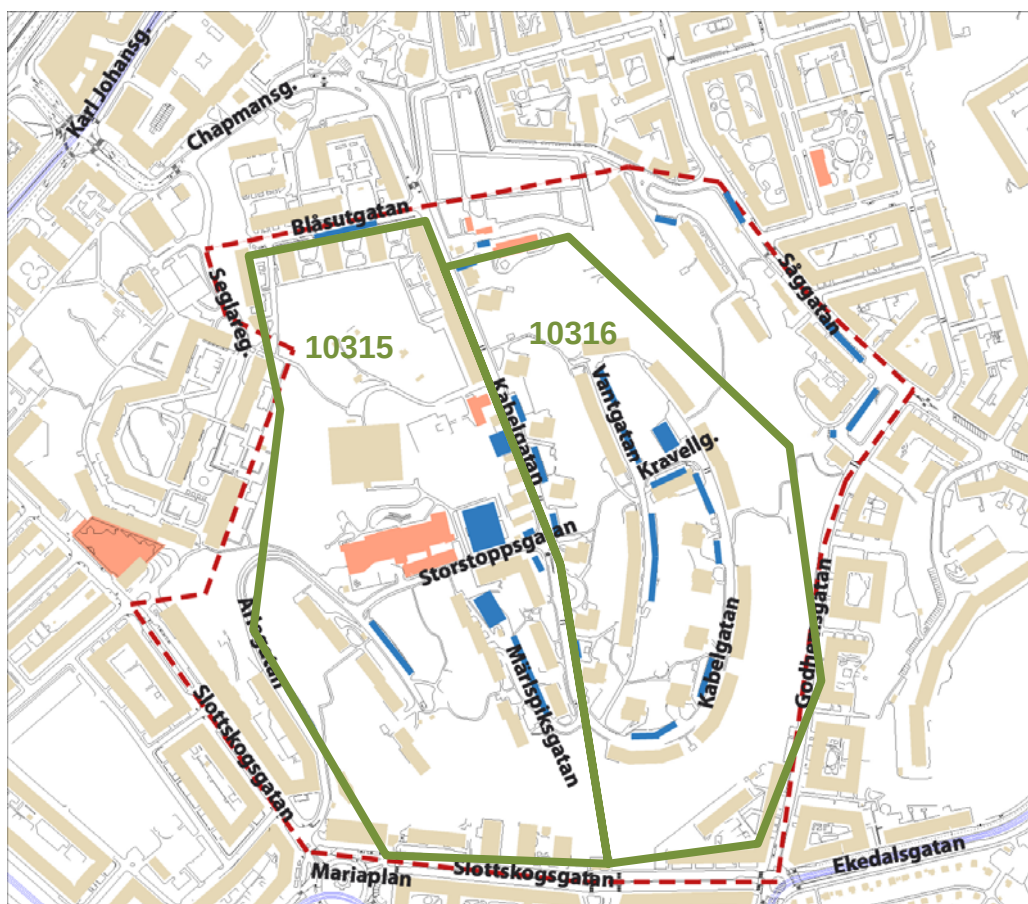


Biltrafiksystem och biltrafikmängder (fordon/dygn, ÅMVD)

Parkering och angöring

Inom programområdets centrala del, som ungefär motsvaras av de två basområdena² 10315 och 10316, finns idag cirka 600 platser för boende och besökare. Av dessa är omkring 130 gatuparkering som är tillgängliga för de med boende- eller miljöfordonstillstånd.

Baserat på Göteborgs parkeringsnorm behövs cirka 210 bilplatser inom basområde 10315 och cirka 320 inom basområde 320. Detta skulle tyda på att platsbehovet är tillgodosett vilket dock bedöms osäkert med hänsyn till synpunkter som framkommit vid samråd inom ramen för programarbetet om att det istället är brist på parkering. Detta har dock inte undersökts vidare utan föreslås genomföras i nästa skede genom att programområdets parkeringar inventeras med avseende på beläggning.



Basområden och parkeringar

Parkeringsplatserna vid Stortoppsgatan har äldreboendet upplåtelseavtal på.

² Område i Göteborgs stads statistikredovisning

De parkeringar som försvinner genom ny bebyggelse måste kunna ersättas inom ramen och i samband med att dessa byggs.

Med utgångspunkt från stadens parkeringsnorm medför de tillkommande bostäderna ett behov om cirka 200 bilplatser vilket behöver lösas inom de tillkommande fastigheterna.

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

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.