

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2020-06-29

Diarienummer 0388/11

**Handläggare**

Sören Gustafsson/Trafikkontoret/GBGStad

Telefon: 031-368 25 53

E-post: [soren.gustafsson@trafikkontoret.goteborg.se](mailto:soren.gustafsson@trafikkontoret.goteborg.se)

## Svar på yrkande (L), (M) samt svar på yrkande (M), (L) yttrande (KD) angående trafiksituationen i nya Hovås

### Förslag till beslut

I trafiknämnden

1. Trafiknämnden förklarar uppdraget angående trafiksituationen i Nya Hovås (TN 2017-10-26, § 345) samt komplettering till yrkandet (TN 2018-08-30, § 296) för fullgjort.

### Sammanfattning

Det har framkommit synpunkter på trafiksituationen vid Nya Hovås och vid Årekärsvägen. Trafiknämnden har därför gett i uppdrag åt trafikkontoret att se över trafiksituationen och återkomma med förslag på möjliga åtgärder. Trafikkontoret har analyserat befintliga trafikmätningar och jämfört dem med tidigare trafikmätningar och prognoser samt tittat på hur de faktiska utbyggnadsvolymer ser ut jämfört med tidigare prognosticerade. Vidare har trafikkontoret sett över den fysiska trafikmiljön och baserat på de påtalade problemen identifierat möjliga åtgärder, främst kring cirkulationsplatsen vid Brottkärsvägen/ Billdalsvägen. De identifierade åtgärderna kan normalt betecknas som trimningsåtgärder och bedöms kunna ske inom befintligt trafikområde. Innan val av åtgärder behöver analyser baserade på en mer normal trafiksituation göras, detta då trafikflödet i maxtimmen i dagsläget är mindre än tidigare på grund av Corona. Därefter kan åtgärder nomineras till trafiknämndens investeringsplan.

Beträffande Årekärsvägen anser trafikkontoret att trafikmiljön är tillfredsställande och att några ytterligare åtgärder inte behöver vidtas.

### Bedömning ur ekonomisk dimension

Idag har samhället samhällsekonomiska kostnader i form av längre restider för bilister och bussresenärer utmed Billdalsvägen än nödvändigt. Vid eventuell åtgärd bedöms dessa samhällsekonomiska kostnader att minska.

Eventuella åtgärder för att förbättra trafikmiljön i avseende på kapacitet och trafiksäkerhet kommer att belasta trafiknämndens investeringsekonomi.

Sannolikt kommer trafiknämndens driftsekonomi inte att påverkas nämnvärt då eventuella åtgärder bedöms utföras inom befintligt trafikområde.

## **Bedömning ur ekologisk dimension**

De åtgärder som bedöms som troliga handlar i huvudsak om att disponera om redan hårdgjord mark i befintliga gaturum. De kapacitetsförbättringar som kan uppnås är lika mycket till gagn för kollektivtrafiken som för biltrafiken.

## **Bedömning ur social dimension**

Nära Hovås Allé finns skola och förskolor. Barns skolvägar passerar utmed och/eller tvärs gatan. Vid en översyn av gatan ur både trafiksäkerhetsmässigt som kapacitetsmässigt perspektiv är det viktigt att de oskyddade trafikanternas perspektiv särskilt beaktas.

## **Förhållande till styrande dokument**

En ökad kapacitet i vägsystemet är generellt inte i linje med trafikstrategin, men eventuella trimningsåtgärder bedöms även gagna kollektivtrafiken och då främst Rosa Express.

## **Bilagor**

1. Protokollsutdrag TN 2017-10-26, § 345
2. Yrkande (M), (L) Yttrande (KD) Trafiksituationen i Nya Hovås, TN 2017-10-26 § 345
3. Protokollsutdrag TN 2018-08-30, § 296
4. Yrkande (L), (M) Trafiknämnden 2018-08-30 § 296 Komplettering till yrkandet över trafiksituationen i Nya Hovås

## Ärendet

Trafiknämnden har gett trafikkontoret i uppdrag att se över trafiksituationen vid Nya Hovås samt utmed Årekärsvägen samt redovisa vilka möjligheter som finns för att komma tillrätta med trafiksituationen. Trafiknämnden ska ta ställning till huruvida detta uppdrag kan anses fullgjort.

## Beskrivning av ärendet

Det har framkommit uppgifter om att trafiken genom Nya Hovås inte flyter helt optimalt, framförallt under rusningstrafik. En rondell pekas ut som den stora flaskhalsen. D Även en flytt av busshållplats har bidragit till trängseln.

Trafiknämnden beslutade 2017-10-26, § 345 att ge trafikkontoret i uppdrag att undersöka trafiksituationen i Nya Hovås samt redovisa vilka möjliga åtgärder som finns för att komma tillrätta med trafiksituationen.

Trafiknämnden beslutade 2018-08-30, § 296 om en komplettering i uppdraget. Trafikkontoret fick i uppdrag att även titta på trafikflödet inne i befintliga bostadsområdet utefter Årekärsvägen.

De boende utefter Årekärsvägen upplever att bilar kör i höga hastigheter samt mopedkörning (buskörning) både på dag- och kvällstid. De upplever även mycket genomfartstrafik och en parkeringsyta som används som uppehållsplats. Situationen är eventuellt även en polisiär fråga.

## Trafik och bebyggelseutveckling Nya Hovås

Senast gjorda trafikmätningar från 2017 visar att trafiken har ökat något sedan 2012. På Hovås allé har trafiken ökat från 10 300 till 11 000 fordon/dygn. På Brottkärsvägen har trafiken under samma tid ökat från 5 200 till 6 400 fordon/dygn. På Bildalsvägen från cirkulationsplatsen Bildalsvägen/Brottkärsvägen/Hovås allé och söderut är trafiken oförändrad sedan 2013.

Trafikmätningarna från 2017 ligger under de nivåer som redovisades i trafikanalysen inför detaljplanarbetet vilket beror på att området ännu inte är färdigbyggt. Bland annat var ca 800 lägenheter inom Nya Hovås ännu inte färdigställda i september 2019 och vidare är ett projekt Norr om Brottkärsvägen (ca 100 småhus) avbrutet.

Antalet nya bostäder inom Nya Hovås kommer att bli fler än vad som initialt planerades för inom stadsutvecklingsområdet Nya Hovås. Det har tillkommit kommersiella/övriga ytor i samma omfattning som fanns med i den ursprungliga analysen. Den största skillnaden är att omfattningen av skolor och förskolor är mycket större medan kontor och handel är något mindre. Det ökade antalet förskole- och skolplatser innebär att fler oskyddade trafikanter rör sig utmed och tvärs Hovås Allé jämfört med ursprunglig trafikanalys. Färdigställande av området kommer bidra till ytterligare trafik.

## Nuvarande trafiksituation vid Nya Hovås

Trafiksystemet i området har i huvudsak byggts ut enligt planen för utbyggnaden i området, men en föreslagen cirkulationsplats närmast väg 158 i öster har istället blivit en korsning med trafiksignaler. Detta efter synpunkter från Trafikverket om att det behövde säkerställas att kö från korsningen inte växer ut norrut på väg 158.

I trafikanalysen som gjordes i samband med detaljplanearbetet var bedömningen att cirkulationsplatsen i väster i korsningen Billdalsvägen/ Brottkärrsvägen skulle hålla mindre god standard. Mindre god standard är normalt acceptabelt då trafiklösningen fungerar även om det stundtals kan uppstå fördröjning och viss köbildning. Analysen uppskattade att köerna skulle bli som längst på infarten från Brottkärrsvägen. Det framstår dock som att köerna istället mest har uppstått på Billdalsvägen och Uggleberget. Detta bekräftas av inkomna synpunkter.

Vid platsbesök vid cirkulationen under morgonrusningen noterades att gång- och cykeltrafikanter mest trafikerar övergångsstället/ cykelpassagen på Billdalsvägen vilket också påverkar framkomligheten för biltrafiken från Billdal. Det noterades också att andelen trafikanter som vände mot gående och cyklister vid övergångsstället/ cykelpassagens vid cirkulationen vid Billdalsvägen/ Brottkärrsvägen var stort. Det var vid samma tillfälle också mycket stor andel fordonstrafikanter som vände vid gångpassagen vid centrum.

Hovås Allé genomgår en genomgripande förändring. Från att huvudsakligen ha varit en pendlarväg med få konfliktpunkter till att också ha en funktion som stadsgata med många byggnader, målpunkter, kantstensparkering och ett nytt centrum. Det innebär att trafiksituationen har förändrats.

Stadsutvecklingen gör att fler oskyddade trafikanter rör sig utmed och tvärs gatan än tidigare. Flera olyckor i cirkulationsplatsen Brottkärrsvägen/ Billdalsvägen har rapporterats in till polis- och sjukvård. Främst är det olyckor mellan bilar och cyklar som rapporterats.

### **Möjliga åtgärder vid Nya Hovås**

Med hänsyn till trafikförändringar på grund av Covid-19 är det i dagsläget inte möjligt att göra relevanta kompletterande trafikmätningar eller andra analyser av trafiksituationen under högtrafik. Detta då trafikflödena särskilt under maxtimmen är lägre än vad den var tidigare innan Corona-pandemin. Vidare är områdena kring Nya Hovås fortfarande inte fullt utbyggda, varför trafiksituationen kommer förändras ytterligare.

Nedan är uppslag till möjliga åtgärder, men trafiksituationen behöver analyseras under mer normala situationer innan ställningstagande till val av åtgärd görs.

#### Cirkulationsplatsen vid Brottkärrsvägen/ Billdalsvägen

Det främsta problemet vid cirkulationsplatsen bedöms vara köbildning in i cirkulationsplatsen på morgonen från Billdalsvägen som trafikerar av Rosa Express. Det finns flera möjliga åtgärder för att minska denna olägenhet. Nedan beskrivs några möjliga åtgärder. För att säkerställa att rätt åtgärd väljs behövs dock trafiksituationen analyseras under mer normala trafikförhållanden.

Ett alternativ kan vara en mindre ombyggnad av cirkulationsplatsen inom befintligt trafikområde. Idag har cirkulationsplatsen två körfält i tillfart från Hovås Allé varav det högra körfältet är en fri högersväng mot Brottkärrsvägen. Denna fria högersväng kan prövas att tas bort samtidigt som Brottkärrsvägens tillfart in i cirkulationen förskjuts någon meter åt öster. Detta medför att trafiken från Brottkärrsvägen kommer att köra in i cirkulationen med lägre hastighet, vilket i sin tur medför att möjligheten att köra in i cirkulationen från framförallt Billdalsvägen förbättras. En effekt av detta innebär att den smala gång- och cykelväg som finns utmed den västra sidan av Brottkärrsvägen kan

breddas något. Detta är till gagn för oskyddade trafikanter och ökar cykelns attraktivitet. Ytterligare en åtgärd som bör prövas om en mindre ombyggnad av cirkulationsplatsen väljs, är att flytta busshållplatserna (Bassås) som idag är utmed Billdalsvägen söder om cirkulationsplatsen till nytt läge utmed Hovås Allé alldeles öster om cirkulationsplatsen. Detta påverkar vilken passage som kommer att vara mest frekventerad av oskyddade trafikanter, vilket har betydelse för framkomligheten i cirkulationen. Eventuellt kan hållplatsläget in mot centrum slås ihop med Brottkärrsmotets hållplatsläge för bussar in mot centrum, om det flyttas västerut (se längre ner i dokumentet). Färre hållplatser innebär en snabbare kollektivtrafik, samtidigt som gångavståndet för de som kliver på och av bussen vid dagens hållplats Bassås inte försämras.

Ett annat alternativ kan vara så kallad ramp metering, vilket i detta fall skulle innebära en enkel trafiksignal i Brottkärrsvägens tillfart in i cirkulationen som antingen är släckt eller visar röd stoppsignal. Detta för att öka förutsättningarna för trafik från Billdalsvägen att komma ut i cirkulationen.

Ett tredje alternativ är att bygga ut cirkulationsplatsen med två körfält mellan Billdalsvägens tillfart och Hovås Allé. Eventuellt innebär detta att utrymmen för oskyddade trafikanter reduceras i anslutning till cirkulationsplatsen. Detta bedöms även medföra viss försämrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter då de behöver korsa ytterligare ett körfält på övergångsställen i anslutning till cirkulationen.

#### Busshållplatsen Brottkärrsmotet (på Hovås Allé)

Läget på busshållplatsen Brottkärrsmotet innebär att östgående trafik på Hovås Allé inte avvecklas optimalt i trafiksignalen när en buss står på hållplatsen. En eventuell flytt av hållplatsläget mot centrum västerut skulle innebära att trafiksignalen mellan Hovås Allé och av- och påfartsramper väg 158 kommer att fungera bättre. För att bussen inte ska skymma sikten vid gångpassagen, bör hållplatsen flyttas ca 100 m västerut till alldeles väster om Lillgårdens gränd. En effekt av detta är att kantstensparkering behöver tas i anspråk för hållplatsyta.

Eventuellt kan Bassås och Brottkärrsmotets hållplatslägen in mot centrum slås ihop medan hållplatslägena från centrum förblir separata.

#### Gångpassage på Hovås Allé

Gångpassagen kan ses över och eventuellt tydliggöras, med tanke på den skolverksamhet som finns i närheten kan det även prövas huruvida den bör regleras som övergångsställe.

### **Årekärrsvägen**

Trafiknämnden har gett trafikkontoret i uppdrag att titta på trafikflödet inne i befintliga bostadsområdet utefter Årekärrsvägen. De boende upplever att bilar kör i höga hastigheter samt mopedkörning (buskörning) både dag- och kvällstid.

Trafikflödet uppmättes på Årekärrsvägen senast år 2017, sträckan Hovås Oxledsväg – Östra Kopparkärrsvägen trafikerades då av 2000 fordon/dygn, och sträckan Hovås Snöbärsväg – Hästebäcksvägen trafikerades av 1000 fordon/dygn. Söder om Hästebäcksvägen bedöms trafikflödet vara lägre än 1000 fordon/dygn. Mellan år 2017 och 2019 har befolkningen ökat med ca 5 % inom Årekärrsvägens upptagningsområde och en översiktlig analys ger att trafikflödet förändrats i ungefär samma omfattning.

Årekärsvägen är försedd med en gång- och cykelbana inom bostadsområdet på sträckan Hovås Oxledsväg – Hästebäcksvägen. Utmed sträckan finns ett flertal farthinder, varför trafikkontoret bedömer trafikmiljön som god. Utrymme finns för oskyddade trafikanter, och bilister har stöd av trafikmiljön i att hålla låg hastighet. Det finns ej heller några inrapporterade trafikolyckor till polis eller sjukvården på den aktuella sträckan. I den mån det förekommer buskörning och höga hastigheter hänvisar trafikkontoret till polisen. Trafikkontoret ser inte behov av att vidta ytterligare åtgärder här.

### **Förvaltningens bedömning**

Beträffande trafiksituationen utmed Hovås Allé kommer trafikkontoret att göra en kompletterande trafikuppföljning när en mer normal trafiksituation råder. Utifrån denna uppföljning tas åtgärdsförslag fram. Här kommer gång- och cykeltrafikanter situation beaktas så att inte förutsättningar för dessa trafikantgrupper försämras utan helst förbättras. Dessa åtgärder nomineras därefter in i trafiknämndens investeringsplan.

Beträffande Årekärsvägen anser trafikkontoret att trafikmiljön är tillfredsställande och att några ytterligare åtgärder inte behöver vidtas.

Jenny Adler

Kristina Lindfors

Avdelningschef

Trafikdirektör