

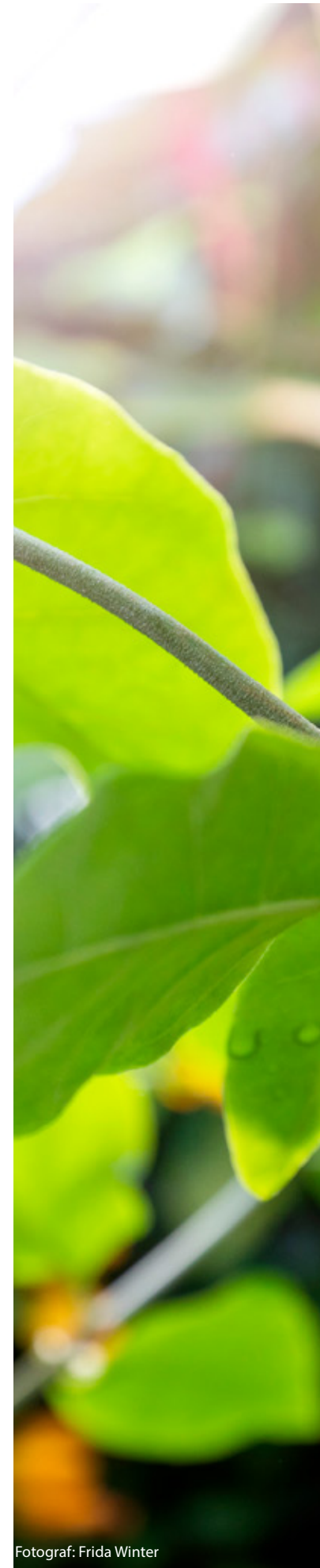
Inriktning för boulevarden

Följande stadsmiljöfunktioner och kvaliteter eftersträvas (dessa blir delar i arbetet med den översiktliga strukturen för boulevarden och dess närområde och är i linje med den tematiska inriktningen för gestaltad livsmiljö i kommande översiktsplan):

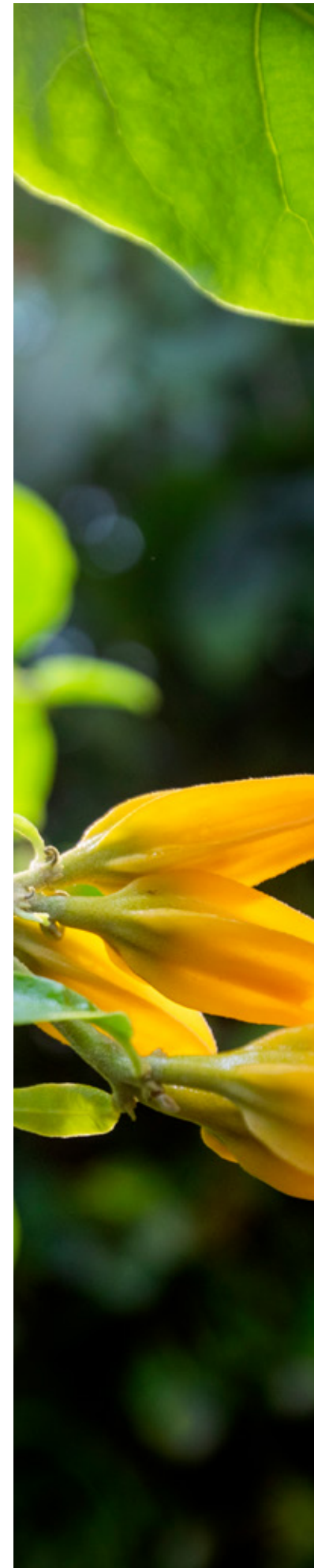
- ett stadsrum med omgivande stadsbebyggelse, på de sträckor där det anses lämpligt
- ett stadsrum vars omgivande bebyggelse har aktiva botten- våningar och entréer mot gatan i så hög utsträckning som möjligt där det anses lämpligt
- ett stadsrum med varierande karaktär, men vars gestaltning ändå förmedlar en viss kontinuitet längs hela sträckan, bland annat i förekomsten av offentliga friitor
- ett stadsrum med tydliga platsbildningar av olika storlek
- ett stadsrum med generösa vistelseytor
- ett stadsrum med grönska, *vilket innebär att träd planteras längs med hela boulevarden*
- ett stadsrum med en luft- och ljudmiljö som möjliggör vistelse, *vilket innebär att hastigheten för vägtrafik är begränsad till mellan 40 och 60 km/h*
- ett stadsrum med goda sol- och dagsljusförhållanden
- ett stadsrum som kan härbärgera dagvatten- och skyfallsytor, *vilket kan innebära en öppen skyfalls- och dagvattenlösning i boulevardrummet på framförallt den södra sträckan*

Följande trafikala funktioner eftersträvas:

- ett stadsrum som möjliggör kapacitetsstark och attraktiv kollektivtrafik i eget utrymme i markplan, *vilket innebär:*
 - att en ny stadsbana anläggs (i eget utrymme) centralt placerad i markplan i boulevarden från Marklandsgatan till Järnbrott samt i Marconigatan från Marconiplatsen till Musikvägen.
 - att hållplatserna lokaliseras vid Marklandsgatan, Tunnländsgatan, Marconigatan och Järnbrott. Eventuellt tillkommer ytterligare en hållplats mellan Marconigatan och Järnbrott.
 - att stadsbanans hastighetsanspråk anpassas till korsningsbehoven, vilka preciseras i åtgärdsvalsstudien och i översiktsplanen för Göteborg.



Fotograf: Frida Winter



- att den nya stadsbanan kopplas till Frölundabanan i anslutning till befintligt hållplatsläge vid Marklandsgatan.
- att planskildheterna mellan vägtrafik och spårväg behålls på sträckan Linnéplatsen-Marklandsgatan.
- att hållplats för Botaniska flyttas till nytt läge i höjd med entrén till Botaniska trädgården. En ny passage i markplan anläggs mellan Slottsskogen och Botaniska Trädgården vid denna hållplats.
- att stadsbanans ändhållplats i Järnbrott i läge och utformning ska bidra till goda stadsmiljöer och effektiva byten till både lokal busstrafik och Express-/Metrobuss.
- att stadsbanans avslutning i Järnbrott inte ska omöjliggöra en fortsättning söderut längs väg 158.
- ett stadsrum med pendlingscykelbana, *vilket innebär att en pendlingscykelbana förläggs på den västra sidan av boulevarden och prioriteras högt i korsning med andra gator. Möjligheten till prioritering vid signalreglerade korsningar studeras särskilt.*
- ett stadsrum med god trafiksäkerhet, *vilket innebär att hastigheten för vägtrafik är begränsad till mellan 40 och 60 km/h.*
- ett stadsrum med fler och tydligt strukturerade korsningsmöjligheter för fotgängare och cyklister, *vilket innebär att korsningar för vägtrafik och passager för fotgängare och cyklister lokaliseras med utgångspunkt i översiktsplan för Göteborg och strukturskiss i slutrapporten (sida 74).*
- ett stadsrum vars anslutande gator har en god uppkoppling mot omgivningen
- ett stadsrum som kan hantera trafikflöden mellan 20-30 000 fordon/dygn, där utpekade citybussanspråk och områdestrafik med buss också ryms, *vilket innebär två körfält för vägtrafik per körriktning och gatukorsningar i plan (undantag Annedalsmotet) där hastigheten för vägtrafik är begränsad till mellan 40 och 60 km/h*
- ett stadsrum som är uttryckningsväg