

DAG HAMMARSKJÖLDS BOULEVARD

Dag Hammarskjöldsleden föreslås omvandlas till en boulevard med korsningar i markplan, många passagemöjligheter för gående och cyklister samt med en stadsbana i stråket.

Boulevarden föreslås få två körfält i vardera riktningen för vägtrafiken och en stadsmässig gatutformning jämfört med dagens trafikled. Stadsmässighet innebär i detta avseende ett tydligt skifte från dagens storskaliga trafiklandskap och etableringen av ett stadsrum med bland annat planteringar, fler korsningspunkter (i markplan), sänkt hastighet och större närhet till den intilliggande stadsbebyggelsen. I detta stadsrum ska fotgängare och cyklister vilja och kunna vistas och röra sig på ett trafiksäkert sätt. Detta tydliga skifte från dagens trafikledsutformning krävs för att man ska kunna uppnå de eftersträvarde funktionerna med boulevardiseringen.

Med en omdaning av leden till boulevard skapas förutsättningar för omfattande stadsutveckling. Det finns en stor omvandlings-potential längs den framtida boulevarden, dock inte i samma utsträckning på hela sträckan. Den största potentialen finns mellan Marklandsgatan och Radiotorget, särskilt i hållplatsnära lägen. Illustrationen av stadsutveckling kring boulevarden är en visualiseringsidé, för att ge en stadsmässig kontext kring redovisningen av boulevardförslaget i trafikkontorets åtgärdsvalsstudie, baserad på markanvändningen och grundläggande principer i översiktsplanen och dess fördjupning för Högsbo-Frölunda. För den fullständiga och formellt gällande redovisningen av markanvändning hänvisas till denna plan.

Teckenförklaring

- Boulevard/väg/gata
- Cykelbana
- Gångbana
- Befintlig spårväg
- Ny spårväg
- Hållplats (plattform)
- Grönytor
- Möjlig trädplantering längs boulevarden
- Grön spårbana
- Planområde, pågående planering (överlagad DP)
- Stadsutveckling längs boulevarden med hög täthet och mycket god tillgänglighet till kollektivtrafik
- Stadsutveckling längs boulevarden med mellan hög täthet och god tillgänglighet till kollektivtrafik
- Stadsutveckling i omgivningen med mellan hög täthet och god tillgänglighet till kollektivtrafik
- Stadsutveckling i omgivningen med lägre täthet och tillgänglighet till kollektivtrafik
- Stadsutveckling längs boulevarden med god tillgänglighet till kollektivtrafik

Illustrationen av boulevard och spårväg är en redovisning av hur de övergripande kan förläggas, men detta kan behöva justeras till exempel i sidled eller i korsningsutformning.

Marconilänken

Vid Marconimotet föreslås spårtrafiken delas upp på två banor: en i sydlig riktning och en i västlig riktning, i Marconigatans sträckning. Banan i västlig riktning skulle innebära att en av spårvägslinjerna på Frölundabanan kan vika av vid Musikvägens hållplats och istället följa Dag Hammarskjölds boulevard, mellan Marconimotet och Marklandsgatan. En uppehållspunkt för spårtrafik, utan att öka belastningen på det övergripande spårvägsnätet. Det kräver inte heller inköp av fler spårvagnar och har sannolikt också ingen/positiv påverkan på restiden från Frölunda/Tynnered mot centrum.

Skyfallshantering

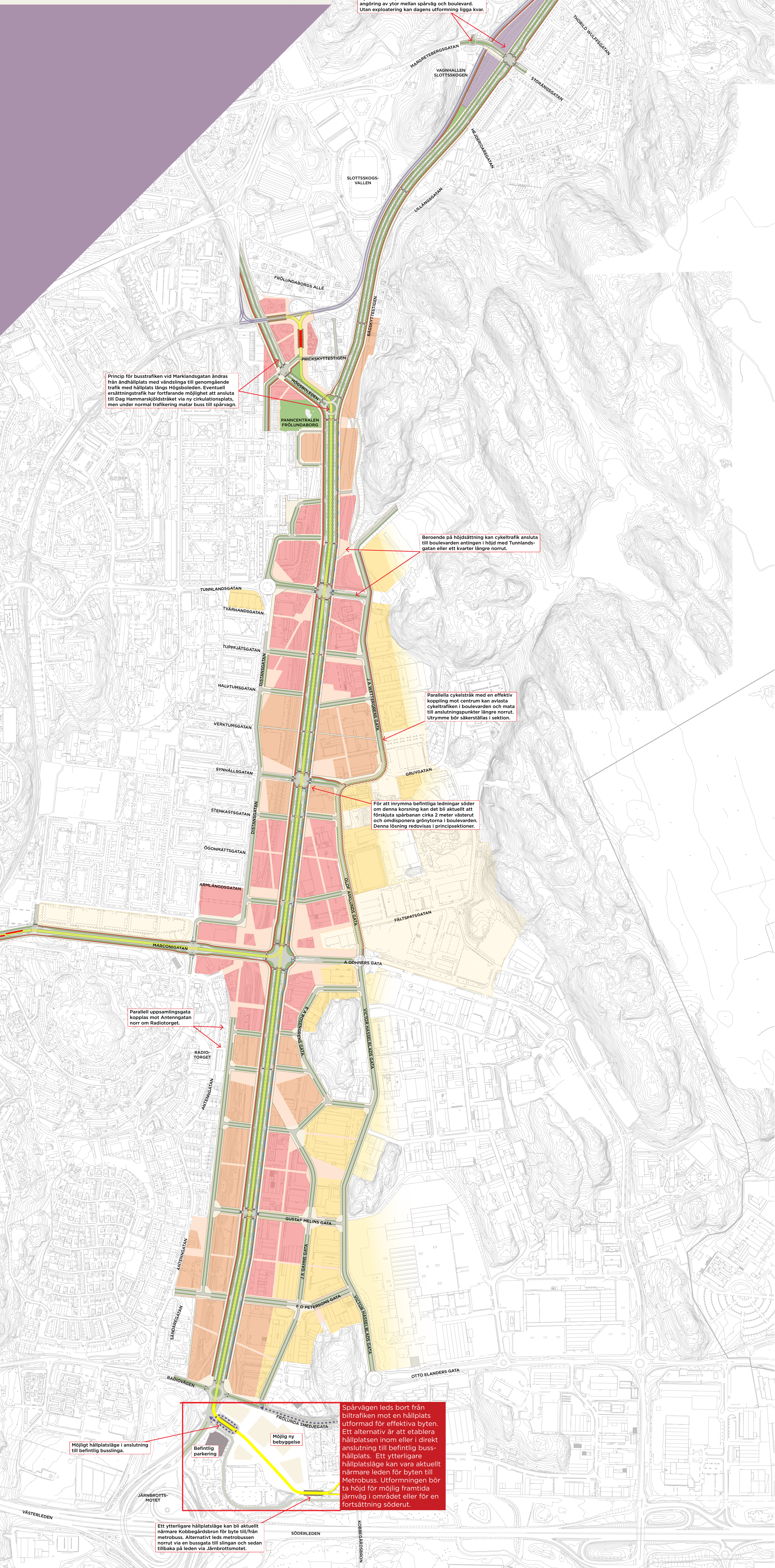
Dag Hammarskjöldstråket har utöver sin trafikfunktion också en viktig funktion som skyfallsled inom två avrinningsområden. Gränsen mellan dessa två områden går vid Slottsskogsvallen. För den norra delen rinner vatten längs boulevardens östra sida och kan behöva magasineras innan det leds vidare till Fågel-dammen på boulevardens västra sida.

- Söder om Slottsskogsvallen och vidare förbi Flatåsmotet behöver stråket hantera mer begränsade vattenvolymer med lösningar som kan integreras i grönytor eller mjuktrafikytor.

Mellan Synhållsgatan och Radiotorget ökar vattenvolymer, och den kulverterade Skillnadsbäcken föreslås öppnas för att skapa en kanal som integreras i gaturummet på östra sidan.

Mellan Radiotorget och Radiomotet har tillstämningen både längs stråket och från omgivningen ökat till en nivå som kan kräva större dedikerade skyfallsytor. I tillägg föreslås en kompletterande skyfallsled ett kvarter väster om boulevarden.

Söder om Radiomotet leds det skyfallsvatten som inte magasineras längs sträckan vidare mot Stora ån. Kapacitetsbegränsningar hos recipienten och i kulverten som korsar Söderleden innebär att ytterligare ytor för magasinering kan behövas vid Radiomotet eller nordost om Järnbrottsmotet.



Korsningsschema

Till vänster visas avstånd mellan korsnings-möjligheter för gående i etapp 1 och 2.

