
PM Trafik- och utformningsförslag DP Bostäder vid Rubingatan - exploateringsprojekt



Trafikförslag för DP Bostäder vid Rubingatan

2022-11-25

2022-11-25

Trafikförslag för DP Bostäder vid
Rubingatan

Diarienummer

3238/16



**Göteborgs
Stad**

Beställare

Trafikkontoret Göteborgs Stad

Box 2403

403 16 GÖTEBORG

Vxl 031-368 00 00

Kontaktperson

Marie Fagerberg

COWI

Konsult

COWI AB

Box 12075

402 41 Göteborg

010 850 10 00

ANFO@cowi.com

Uppdragsansvarig

Andreas Fredriksson

Handläggare

Nicole Rosendahl

Aya Didi

Innehåll

Bakgrund.....	4
Syfte	4
Geografisk avgränsning	5
Angränsande projekt	6
Planeringsförutsättningar	7
Trafiksystem och trafikdata	7
Gaturum och stadskarakter.....	8
Trygghet.....	8
Tillgänglighet.....	9
Trafiksäkerhet	10
Byggnadstekniska förutsättningar.....	11
Trafik- och utformningsförslag.....	12
Trafiksystem och trafikdata	13
Sektioner	14
Gaturum och stadskarakter.....	15
Trygghet.....	15
Tillgänglighet.....	15
Trafiksäkerhet	15
Byggnadstekniska förutsättningar.....	16
Ställningstaganden och konsekvenser.....	16
Förtydliganden/medskick till projektering.....	16
Förhållanden under byggtiden	17
Dispenser, tillstånd och avtal	17
Bilagor.....	18
Bilaga 1 – Trafikförslag	18
Bilaga 2 – Analys av behov och påverkan Dokument; Analys av behov och påverkan – Rubingatan	18

Bakgrund

Syfte

Byggnadsnämnden i Göteborg har gett stadsbyggnadskontoret i uppgift att ta fram en ny detaljplan för området kring Opaltorget i Tynnered. Förslaget innebär att göra det möjligt att uppföra cirka 200 bostäder med en BTA på 2000 kvadratmeter utmed Rubingatan på en plats som idag är naturmark, se Figur 1.



Figur 1. Utformningsförslag för bostäder vid Rubingatan¹.

På uppdrag av Trafikkontoret Göteborgs Stad har COWI upprättat ett trafik- och utformningsförslag som skall användas som underlag till den nya detaljplanen. Syftet med detta trafik- och utformningsförslag är att ersätta det befintliga trafikförslaget (2262/09) från detaljplan Opaltorget på grund av ändringar i exploateringsskisser. De delar som berörs är utformningen av Rubingatan där justeringar på befintlig gatusektion skall göras, Figur 2. I trafik- och utformningsförslaget ingår även infarten till Rubingatan från Brillantgatan. Utvärderingskriterier för trafik- och utformningsförslaget är ökad trafiksäkerhet, tillgänglighet och framkomlighet för oskyddade trafikanter.

¹ [Tynnered - Bostäder vid Rubingatan - Plan- och byggprojekt - Göteborgs Stad \(goteborg.se\)](https://www.goteborg.se/tytynnered-bostader-vid-rubingatan-plan-och-byggprojekt)



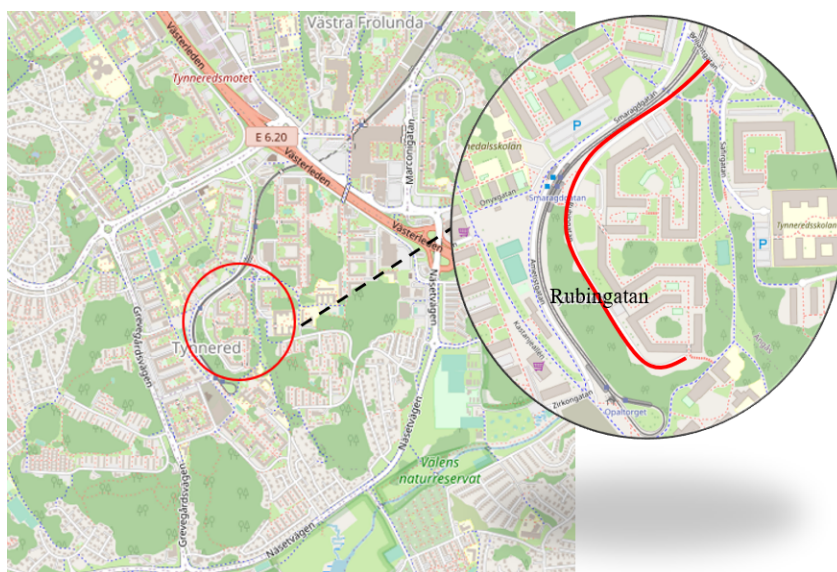
Figur 2. Området som detta trafik-och utformningsförslag avser är markerat med gul. Bilden till höger illustrerar befintlig gatusektion. Bilder tagna från Google Earth.

Geografisk avgränsning

Planområdet är beläget längs Rubingatan, cirka 10 kilometer (fågelväg) sydväst om Göteborgs centrum och cirka 1–1,5 kilometers sydväst om Frölunda Torg.

Utredningsområdet avgränsas av Briljantgatan i norr, spårvagnsspåret i väst, Opaltorget i syd och Rubingatans befintliga bostäder i öst, se Figur 3 .

Detta trafik-och utformningsförslag avser Rubingatan som sträcker sig från infarten till Rubingatan från Briljantgatan till vändplatsen i söder på Rubingatan, Figur 3. Rubingatan ligger sig mellan bergslänten bestående av naturmark i väst och de befintliga bostäderna i öst.



Figur 3. Orienteringskarta med planområdets läge markerat med röd cirkel. En närbild på utredningsområdet finns i bilden till höger markerat med rött. Kartbilder är modifierade från OpenStreetMap.

Angränsande projekt

I utredningsområdet skall en exploatering på cirka 200 bostäder uppföras, ”*Tynnered – Bostäder vid Rubingatan*”. Syftet med de tillkomna bostäderna är att skapa ett attraktivt boende med närhet till service, rekreation och skola men även bidra till stärkandet av pågående utveckling vid Opalorget.

”*Tynnered – Bostäder vid Brillant-och Smaragd-gatan*” ingår i ett samverkansprojekt, ”*BoStad2021*”, mellan Göteborgs stad och byggaktörer och innefattar en bebyggelse av cirka 250 nya bostäder. Som en del av det pågående stadsutvecklingsprojektet vid Opalorget pågår en ombyggnation av Brillant- och Smaragd-gatan som innebär att gatorna kopplas samman med Opalgatan via Opalorget. I samband med ombyggnationen skall även en gång-och cykelväg uppföras för att binda samman Smaragd-gatan och Opalgatan.

I anslutning till utredningsområdet pågår ett av Göteborgs Stads utvecklingsplanprogram för stadsdelen Tynnered som kallas ”*Tynnered – Program för Tynnered*”. I planprogrammet ingår områden vid Skattegårdsvägen och Näsetvägen samt Tynneredshöjden. Områden kring Smycketorget, Värens idrottsområde samt Västerleden och Tynnereds-och Frölundamotet ingår också i planprogrammet. I planprogrammet skall bland annat förutsättningar för ökat stadsliv genom närmare handel, verksamheter, grönområden och bostäder möjliggöras. Planprogrammet syftar även till att skapa närhet genom att områdets olika delar binds ihop genom att öka tillgänglighet för fotgängare och cyklister men även till kollektivtrafikresor. ”*Program för stadsutveckling i södra Tynnered*” omfattas av planprogrammet för hela stadsdelen och som också syftar till att skapa ett sammanhållet område med kontakter mellan de ingående delarna och ett levande torg behövs i området. Programmet slår därmed fast att Opalorget behöver göras om till mer stadsmässigt för att kunna uppfylla dessa mål.

Planeringsförutsättningar

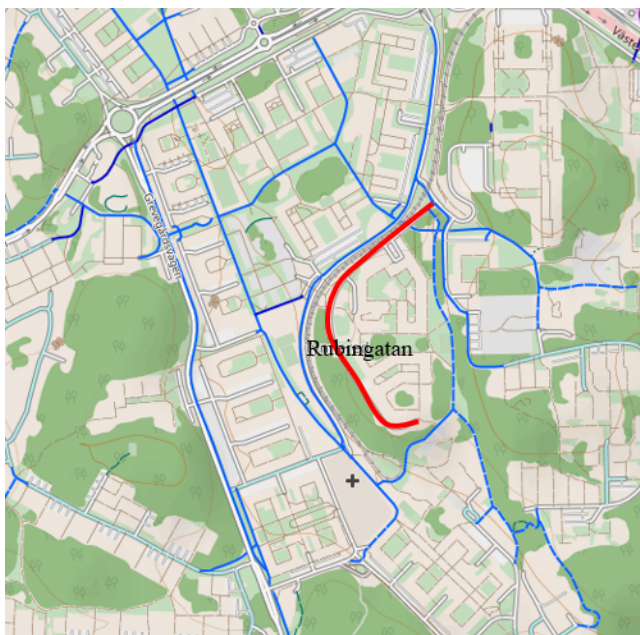
I trafik- och utformningsförslaget har Rubingatan utretts i samråd med de nya ändringarna i exploateringskisserna. Utvärderingskriterier i framtagandet av utformningsförslaget har varit att ta hänsyn till tillskottet av nya boenden från exploateringen, men även behovet av en tillgänglig, attraktiv och trygg gatusektion. Ökad trafiksäkerhet har även varit en viktig förutsättning i framtagandet av utformningsförslaget.

Kommunen är huvudman för allmän plats. Mark för tillkommande exploatering längs Rubingatan ägs av Fastighetskontoret, Göteborgs Stad.

Trafiksystem och trafikdata

Rubingatan har idag god tillgänglighet till de stora trafiklederna med ett avstånd på cirka 500 meter, där Västerleden ligger i norr, Grevgårdsvägen i väst och Näsetvägen i öst, Figur 4. Detta medför att åtkomligheten till och från området är god. De stora trafiklederna i området innebär också en del barriäreffekter till rekreationsområden men de stora rekreationsområdena går att nås direkt från planområdet enklast till fots eller cykel på en sträcka motsvarande cirka 500 meter. Rubingatan och det befintliga bostadsområdet är beläget på en platta, där södra delen är relativt avskärmad och upphöjd från omgivningen. Trappan som ansluter Rubingatan i söder är inte tillgänglighetsanpassad och medför omvägar för personer med barnvagn eller rullstol.

Generellt är vägnätet för fotgängare från och till Rubingatan gott bortsett från barriäreffekten som naturmarken utgör och brist på tillgänglighet för trappan. Det finns gångvägar för fotgängare till alla målpunkter i området, däremot finns brister i tillgängligheten på en del sträckor. Detta bedöms inte vara fallet för cyklister då samspel med andra trafikanter uppkommer på många gator i närområdet. Rubingatan är ett exempel där cyklister samspelar med bilister och cyklar i blandtrafik på gatan.



Figur 4. Utredningsområdet markerat med rött. Cykelstråken markerade med blått. Bild tagen från OpenStreetMap med små justeringar.

Det finns i dagsläget inga trafikmätningar i utredningsområdet. Dock har det genomförts en trafikräkning under en vardagsmaxtimme, vilken omräknat till dygnstrafik uppgick till cirka 1 100 fordon/dygn på Rubingatan. Det finns inte heller några uppmätta värden för cykeltrafikflöden i utredningsområdet, och en uppskattning har därmed gjorts från närliggande områden, se Tabell 1. Enligt Teknisk Handboks (2021:2) inventering² av fotgängare och cyklister i Göteborg från 2018 är enbart flöden för gång och cykel uppmätta för de gångbroar och passager som leder över Västerleden in till Frölunda Torgs område. Generellt för passagera är flöden små för cykel- och gångtrafik. Det är ett större flöde för gående över den gång- och cykelbro som leder till Frölunda Torg (251–500 per maxtimme). För cykel är detta värde i stället 0–100 per maxtimme över bron.

Gaturum och stadskaraktär

Utredningsområdet är beläget i ett område som är tätbebyggt med många flerbostadshus. Området karaktäriseras av flerbostadshusen, skogen och närheten till vatten.

Framkomligheten och tillgängligheten i området är i nuläget begränsad med avseende på barriäreffekten (befintlig naturmark) och trappan vid vändplatsen. Detta medför omvägar för att nå målpunkter som Opaltorget, Drakbergsskolan och områden i väst och sydlig riktning för personer med barnvagn eller rullstol.

Med den pågående stadsutveckling och de tillkomna bostäderna kommer områdets karaktär att ändras till ett mer attraktivt område med ökad framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet.

Trafik- och utformningsförslaget för Rubingatan kommer inte att ha någon direkt påverkan på naturmarken, däremot förväntas de tillkomna bostäderna att ha det, då exploatering är planerad på naturmarken längs med Rubingatans västra sida.

Trygghet

Belysningsstolparna står idag i huvudsak placerade på Rubingatans västra sida och uppfyller enligt trafikkontorets belysningsansvarige dagens gällande normer kring belysning för den här typen av plats.

De tillkomna bostäderna kommer att medföra att fler personer lever och rör sig i området vilket kommer öka trygghetskänslan i området. Behovet av passager utmed Rubingatan kommer att vara nödvändigt för att bidra till en ökad trygghetskänsla längs med gatan för de tillkommande personerna i området.

Tillgänglighet

Utredningsområdet ligger i en bergsslänt med naturmark som vetter ned mot spårvagnsspåret och utgör en barriär för alla trafikanter i sydvästlig riktning, Figur 5. Barriäreffekten råder även i södra Rubingatan vid trappan vid vändplatsen. Trappan är inte tillgänglighetsanpassad för personer med vagn eller rullstol, och trafikanter måste ta en längre omväg för att nå viktiga målpunkter som skolor, förskolor, vårdinrättningar, restauranger, daglig varuhandel osv. Barriären utmed Rubingatan avslutas vid två gångpassager som ansluts till spårvagnshållplatsen ”Smaragdgatan”, Figur 5. Detta innebär alltså en omväg för personer på södra Rubingatan som inte kan nyttja trappan på

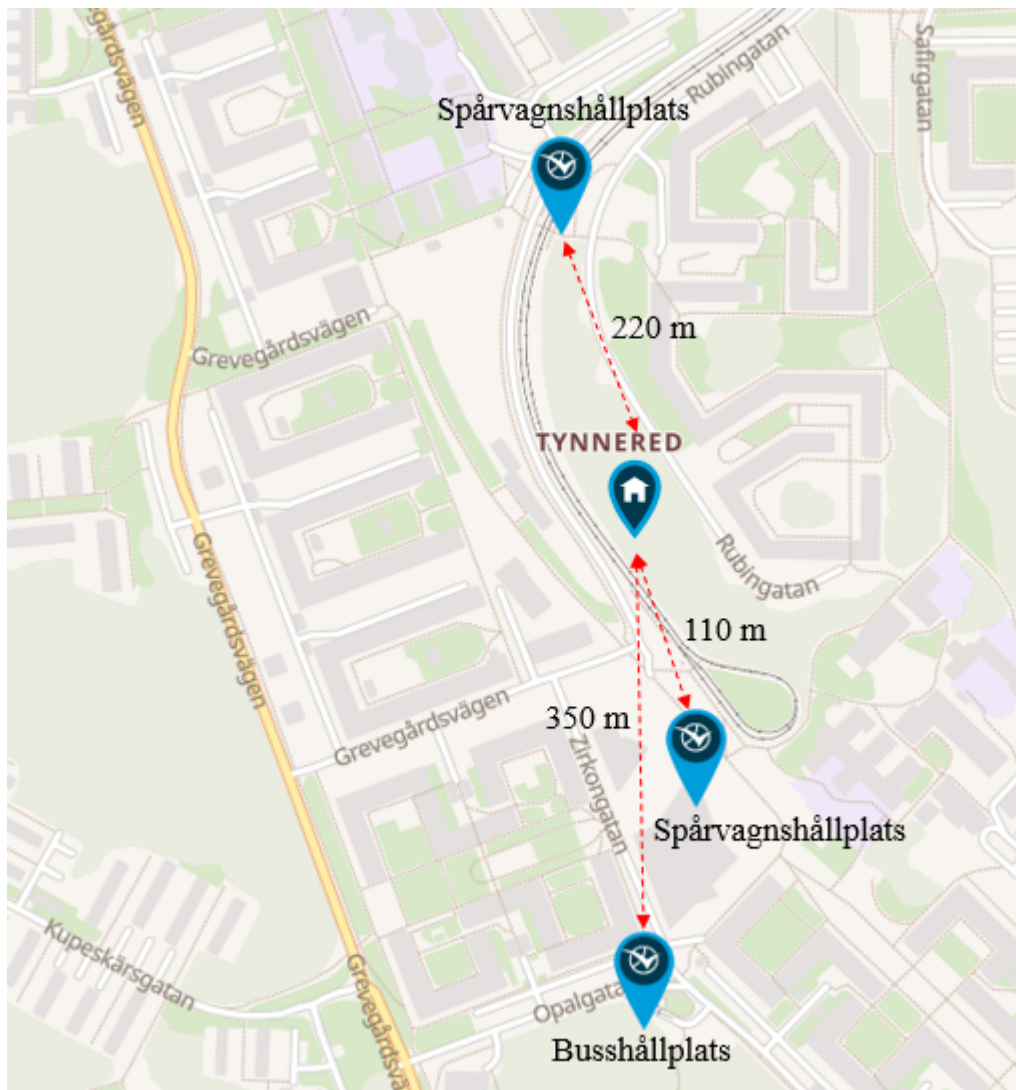
² Inventering av fotgängare och cyklister i Göteborg. Utförd av Ramböll, på uppdrag av Trafikkontoret. Publicerad: 2018-06-29.

grund av brist på tillgänglighet. Gångpassagerna är däremot tillgänglighetsanpassade med nollad kantsten.



Figur 5. Kartbild över området med gångpassager markerade med röda cirklar. Naturmarken är markerad i figuren.

Utredningsområdet har god tillgänglighet till kollektivtrafik med ett avstånd på mindre än 500 meter, Figur 6. Spårvagnshållplatsen i anslutning till området trafikeras av linje 1, 7 och 8. De närmsta busshållplatserna finns vid Opalgatan och Opaltorget, och trafikeras av linje 94. Framkomlighet till busshållplatsen är begränsad för personer med vagn eller rullstol då de tvingas ta en omväg på grund av att trappan inte är tillgänglighetsanpassad. Ytterligare busshållplatser i närheten av utredningsområdet är Skattegårdsvägen vid Frölunda torg som trafikeras av linje 90, 94, 194 och 196. För bilister finns parkeringsytor för både boende och besökare.



Figur 6. Närmsta kollektivtrafikpunkter och avstånd till hållplatserna från Rubingatan illustreras³. Notera att avstånd till kollektivhållplatser är fågelvägen och tar inte hänsyn till höjdskillnader. Avstånd avrundade till tiotal meter.

Det bedöms att parkeringsytorna inte kommer att möta behovet som exploateringen eventuellt kan komma att efterfråga. Parkeringsbehovet förväntas lösas på kvartersmark.

Trafiksäkerhet

Den befintliga gatusektionen har i nuläget två gångpassager som boenden från Rubingatan kan nyttja för att ta sig till och från spårvagnshållplatsen. Den södra gångpassaget är upphöjd vilket resulterar i att fordon från båda köriktningar sänker hastigheten. Den norra gångpassaget är i anslutning till ett farthinder som är placerat söder om gångpassagen. Detta resulterar i att hastighetssäkringen är god för fordon som kör söderifrån, men något sämre för fordon från norr, Figur 7.

Den befintliga gatusektionen saknar i nuläget ett cykelstråk och cyklister antas samspela med bilisterna på körbanan.

³ [Hållplatskarta och zonkarta | Västrafik \(vasttrafik.se\)](#)



Figur 7. Det norra reglerad gångpassage med hastighets säkring söder om gångpassaget. Bild tagen från Google Maps.

Längs Rubingatan finns på några ställen små byggnader vid utfarterna från parkeringarna och träd som ger mindre goda siktförhållanden. Infarten till Rubingatan från Brilljantgatan har träd och växter på båda sidorna av gatan. Dessa träd resulterar i att god standard för siktförhållanden ej uppfylls, Figur 8.



Figur 8. Kartbild över siktförhållanden vid infart i längs Rubingatan samt infarten till Rubingatan från Brilljantgatan. Kartbild tagen från Google Earth.

Byggnadstekniska förutsättningar

Styrande förutsättningar vid framtagandet av trafik- och utformningsförslaget har varit de befintliga och tillkommande bostäderna samt de befintliga parkeringsytorna öster om Rubingatan. Det ska så långt det är möjligt bevara befintlig väggkant på ena sidan av gatan.

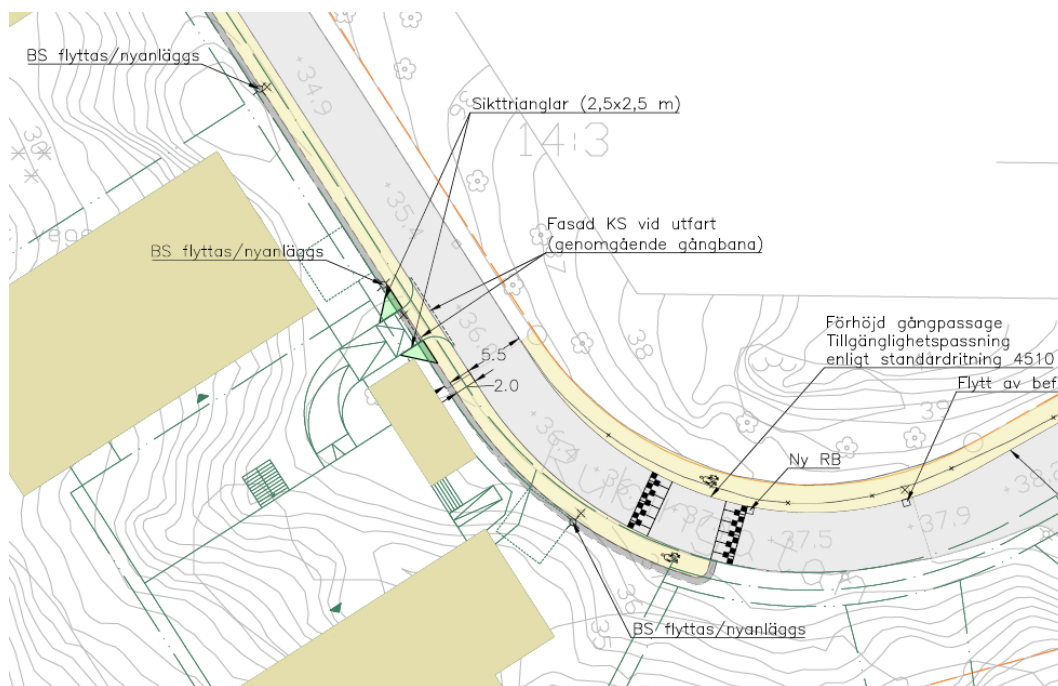
Dagvattenbrunnarna längs Rubingatan är primärt placerade på dess östra sida.

Trafik- och utformningsförslag

Ritningarna för trafik- och utformningsförslaget återfinns i Bilaga 1, Ritning 0201 till 0203.

Ett av syftena med detaljplanen är att möjliggöra för ny bostadsexploatering längs Rubingatan. Därför utformas gaturummet med en smalare körbanebredd för att skapa utrymme för exploateringen samt skapa ett mer stadsmässigt gaturum och lägre hastigheter på biltrafiken. Avsmalningen sker på hela sträckan, förutom mellan de två befintliga gångpassagerna i anslutning till spårvagnshållplatsen. Utöver sänkt hastighet skapar det också bättre förutsättningar för gångtrafik längs gatan. Breddningen av gångbanan innebär att dagens 10-minuters parkeringsplatser tas bort.

Längst i norr skapas en ny gångbana längs Rubingatans sydöstra sida för att binda samman gångbanan längs Rubingatan med den längs Brilljantgatan. På västra sidan, längs med den planerade exploateringen, anläggs en helt ny 2 meter bred gångbana. Den nya gångbanan som föreslås är nödvändig för de tillkommande bostäder i syfte att främja en trygg och trafiksäker gångkoppling för fotgängare till och från sina boenden. För att förbinda de två gångbanorna anläggs en hastighetssäkrad gångpassage på den södra delen av Rubingatan, Figur 9.

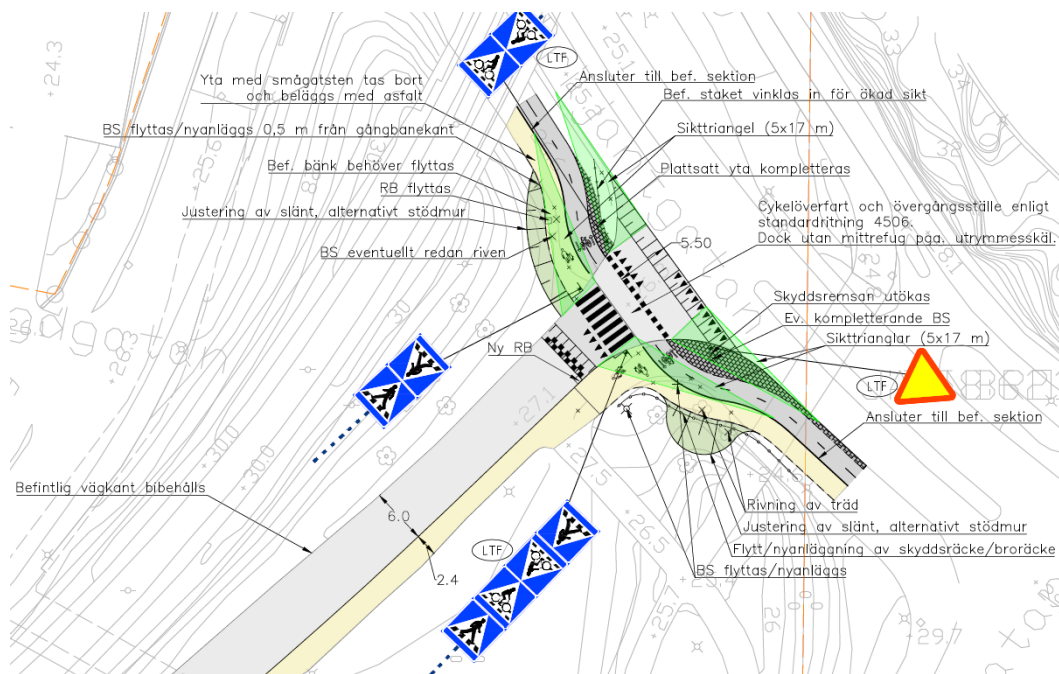


Figur 9 Södra delen av Rubingatan med den nya gångbanan på västra sidan samt den förhöjda gångpassagen.

Samtliga gångbanor som korsar in- och utfarter föreslås göras som genomgående gångbanor med fasad kantsten åt båda hållen.

Trafiksäkerheten på gatan ökar då gatan kompletteras med ytterligare farthinder i enlighet med Teknisk handboks standardritning 4502. Farthinder är en effektiv åtgärd för att få fordon att sänka hastigheten. Detta är extra viktigt på Rubingatan där cyklister och motortrafik ska dela samma yta.

Passagen i anslutning till Brilljantgatan föreslås byggas om. I stället för en oreglerad gång- och cykelpassage föreslås en förhöjd cykelöverfart med övergångsställe enligt standardritning 4506, Figur 10. Överfarten görs indragen 5,5 meter från Brilljantgatan. Förändringen medför att gångbanan på respektive sida om Rubingatan breddas vilket påverkar grönområdena, ett par träd och ett skyddsräcke som behöver flyttas. Utformningen förväntas uppnå god standard vad gäller siktsträckor.



Figur 10 Norra delen av Rubingatan. Detalj ur ritning 0201.

Rubingatans anslutning till Brilljantgatan föreslås regleras med väjningsplikt.

Belysningsstolparna står idag i huvudsak placerade på Rubingatans västra sida och uppfyller enligt trafikkontorets belysningsansvarige dagens gällande normer kring belysning för den här typen av plats. Ett antal av belysningsstolparna kommer i konflikt med förslaget när den nya gångbanan anläggs på den södra delen. På grund av stolparnas konstruktion är det inte möjligt att flytta dem utan såväl stolpar som ledningar behöver ersättas med nya. En översyn av hela sträckan bör göras i projekteringskedet. En 0,6 meter bred remsa för belysningsstolpar har avsatts i trafikförslaget. I korsningen mellan Rubingatan och Brilljantgatan som byggs om behöver belysningen kompletteras.

Dagvattenbrunnarna, som primärt är placerade längs Rubingatans östra sida, kommer att påverkas på de sträckor där kantstenen flyttas. Brunnarna kommer då att behöva flyttas till den nya kantstens placering.

Trafiksystem och trafikdata

Det råder brist på trafikprognoser för utredningsområdet, däremot bedöms trafiken på Rubingatan att öka med de tillkomna bostäderna. Trafikkontorets resekalkyl ger för område Tynnered att de planerade 210 bostäderna kommer att generera cirka 470 fordonsrörelser.

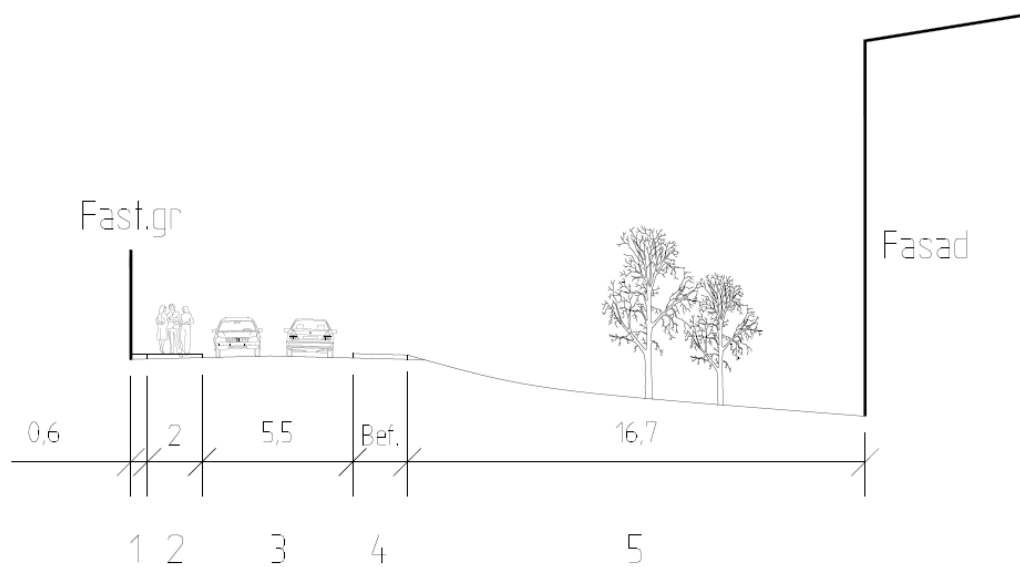
Trafik- och utformningsförslaget innebär en ny reglering där oskyddade trafikanter prioriteras genom förhöjda gångpassager, avsmalning av körbanan och breddning av

gångbanan. Breddning av gångbanan innebär att 10-mintersparkeringsplatser längs med körbanan tas bort.

Trafik- och utformningsförslaget bedöms medföra ökad framkomlighet, tillgänglighet och ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

Sektioner

I Figur 11 visas en typsektion över gatan i höjd med den föreslagna exploateringen längs den södra delen av Rubingatan. Närmast fastighetsgränsen anläggs en 0,6 meter bred sidoremsa som bland annat kan inrymma belysning och gångbanans överbyggnad. Längs den en 2 meter bred gångbana och öster om den körbanan som smalnar ned till 5,5 meter. På den östra sidan bibehålls den befintliga gångbanan.

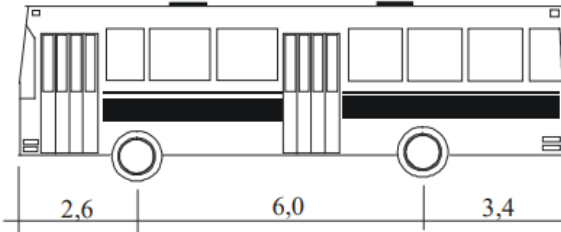


1. Sidoremsa för BS
2. Gångbana
3. Körbana
4. Gångbana bef.
5. Tomtmark

Figur 11 Typsektion i höjd med den nya exploateringen på den södra delen av Rubingatan.

Vid in- och utfarten till Rubingatan har dimensioneringen grundats på körspår av typfordon LBn, Figur 12 (Trafikverket 2015). Dessa typfordon kommer inte att kunna möta

s i korsningen då de behöver utnyttja motsatt körriktning för att svänga in på Rubingatan.

Mått		Typfordon LBN
Längd	12,0 m	
Bredd	2,55 m	
Axelavstånd	6,0 m	
Överhäng fram	2,6 m	
Höjd (lastbil)	4,5 m	
Höjd (buss)	3,2 m	
Vändradie 12,0 m med körvidd 6,5 m		

Figur 12. Typfordon LBN (VGU, 2021)

Gaturum och stadskaraktär

Med trafik- och utformningsförslaget bedöms gaturummets karaktär att ändras till en gata med god framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet. Med de tillkomna bostäderna förmodas det vara mycket mer rörelse vilket skapar ett mer livligt gaturum med ökad stadskaraktär.

Trygghet

Ett av utvärderingskriterier i framtagandet av trafik- och utformningsförslaget har varit att oskyddade trafikanter skall uppleva gatusektionen trygg. Detta uppfylls genom breddning av gångbanan samt avsmalning av körbanan. Således resulterat detta i en hastighetssänkning längs med Rubingatan för motorfordon. Hastighetssänkningen säkerställs ytterligare med upphöjda gångpassager och farthinder. I och med de tillkommande bostäderna kommer fler personer att röra sig i området vilket skapar mer trygghet för de personer som rör sig inom området.

Belysningen bör ses över på sträckan i samband med projekteringsskedet.

Tillgänglighet

Trafik- och utformningsförslaget innebär att tillgängligheten för oskyddade trafikanter ökar i och med att deras plats i gaturummet stärks i samband med anläggandet av en ny gångbana och breddning av befintlig gångbana. Tillgängligheten till trappan från den nya gångbanan ökar med den nya anslutningen från den nya gångbanan till den befintliga gångbanan.

Trafik- och utformningsförslaget kommer innebära en påverkan på 10-minutersparkeringsplatserna för biltrafik då dessa behöver tas bort. Däremot bedöms detta inte ha någon större påverkan på tillgänglighet av parkeringsplatser för besökare då det finns kort- och långtidsparkering vid varje utfart längs Rubingatan vilket kan nyttjas i stället för 10-minuters parkeringarna. Bedömningen är att beläggningen på 10-minutersparkeringarna i nuläget är relativt låg.

Trafiksäkerhet

Trafik- och utformningsförslaget medför en ökad trafiksäkerhet genom att gatan smalnas av samt hastighetssäkras med nya farthinder, såväl vägbulor som förhöjda passager.

I trafikförslaget har även siktförhållandena studerats och sikttrianglar ritats ut för att säkerställa tillräcklig sikt i korsningspunkter och vid utfarter.

Det gamla skyddsräcket som löper mellan Rubingatans västra sida och spårområdet föreslås bytas ut för att uppfylla nuvarande standard. I samband med detta föreslås det även förlängas 20 meter mot nordost.

Byggnadstekniska förutsättningar

Tekniska anläggningar

Inga övriga utredningar har genomförts kopplade till det här trafik- och utformningsförslaget.

Geoteknik och markförhållanden

Inga geotekniska utredningar har genomförts kopplade till det här trafik- och utformningsförslaget.

Arkeologi

Inga arkeologiska utredningar har genomförts kopplade till det här trafik- och utformningsförslaget.

Ställningstaganden och konsekvenser

I och med att Rubingatans körbanebredd minskas får inte dagens 10-minutersparkering plats, konsekvensen blir bortfall av dessa.

Förtydliganden/medskick till projektering

Vid projektering behöver hänsyn tas till den karaktär som området eftersträvas att få. Lösningarna ska vara uppfattas som stadsmässigt och innebära ett lyft för att motivera till exempel att ta bort stensatt refug. Det gäller även övriga ytskikt med mera, som ska efterfölja Stadsmiljöpolicyens riktlinjer för *Övriga centrala staden*.

Befintliga ledningar behöver studeras i projekteringsskedet för att säkerställa att dessa inte påverkas, eller kan flyttas.

Belysningen längs med Rubingatan behöver studeras så att den uppfyller kraven för den nya sektionen.

Förhållanden under byggtiden

I detta tidiga skede är kännedomen om exempelvis utbyggnadsordning, etappindelning och andra restriktioner låg. Därav behöver förhållanden under byggtiden kompletteras längre fram. Dock kommer troligtvis skyttelsignal att behöva användas i samband med att gatan smalnas av och den nya kantstenen sätts, då det inte kommer att vara möjligt med dubbelriktad trafik under detta arbetsmoment.

Analys av behov och påverkan enligt Trafikkontorets metodik har tagits fram inom projektet, se Bilaga 2

Dispenser, tillstånd och avtal

I nuläget finns inga kända dispenser, tillstånd eller avtal som behöver tecknas för projektets genomförande.

Bilagor

Bilaga 1 – Trafikförslag

Ritning 3238-16-0201

Ritning 3238-16-0202

Ritning 3238-16-0203

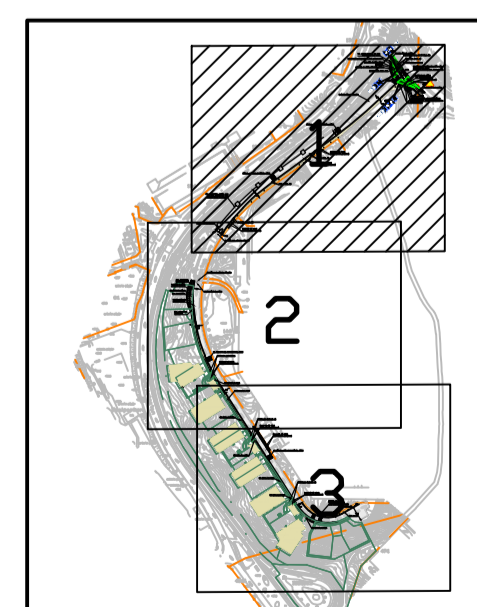
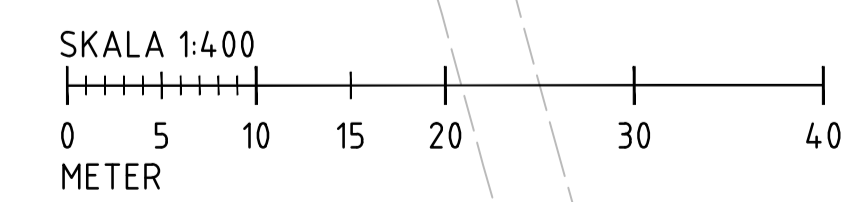
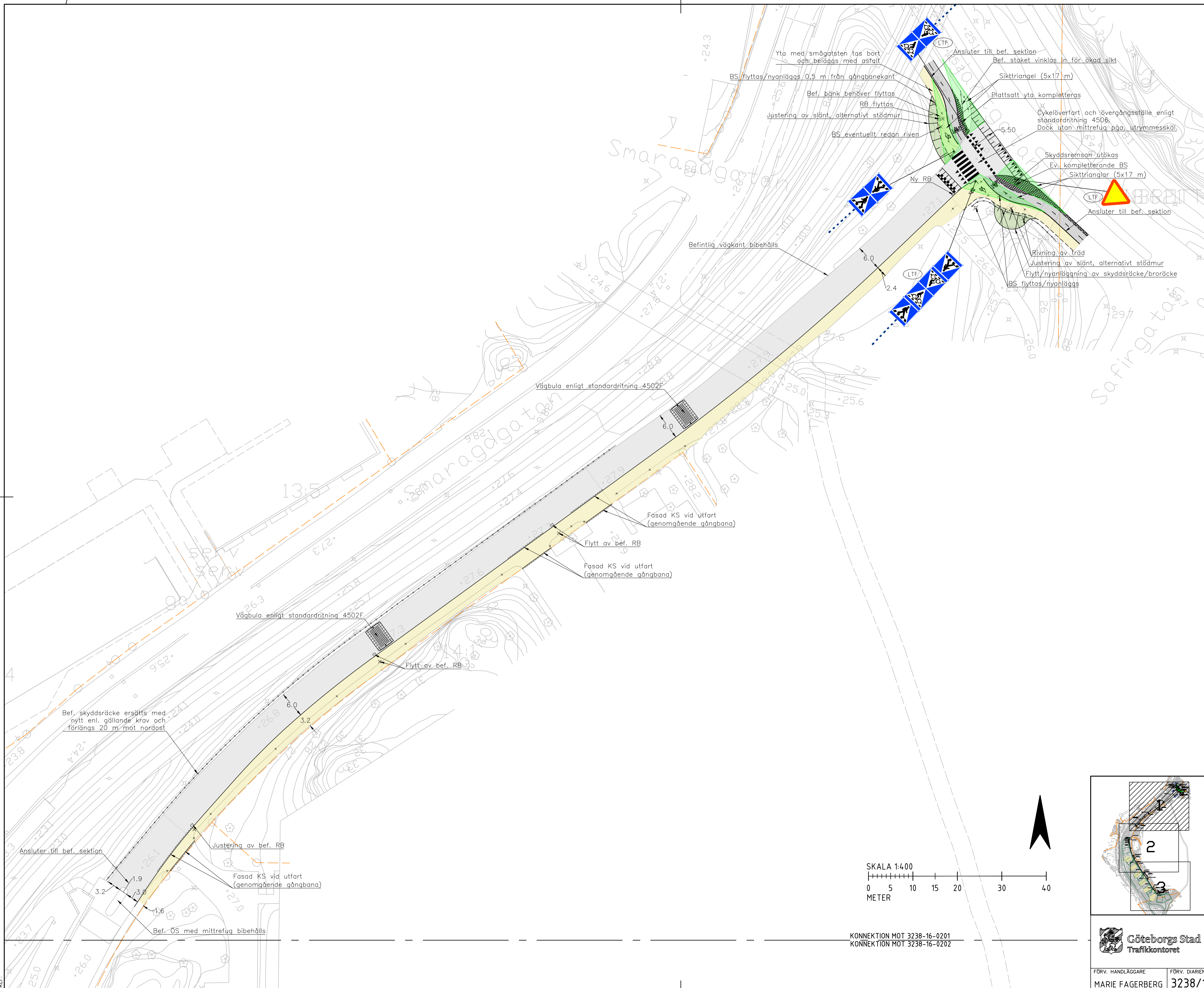
Bilaga 2 – Analys av behov och påverkan

Dokument; Analys av behov och påverkan – Rubingatan

KOORDINATSYSTEM
 SYSTEM I PLAN: SWEREF 99 12 00
 SYSTEM I HÖJD: RH 2000

TECKENFÖRKLARING

- VÄGKANT NY, EJ KANTSTEN
- KANTSTEN, NY
- - - - - BEF DETALJPLANEGRÄNS
- - - - - BEF ANVÄNDNINGSGRÄNS
- - - - - BEF FASTIGHETSGRÄNS
- FÖRSLAG 2020-09-15
- CYKELBANA
- GÅNGBANA
- GC-BANA
- GRÖNYTA
- KÖRBANA
- PARKERING/ÅNGÖRING
- REFUGIYTA/SIDOREMSA
- BYGGNAD



KONNEKTION MOT 3238-16-0201
 KONNEKTION MOT 3238-16-0202

BET	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN

TRAFIKFÖRSLAG RUBINGATAN

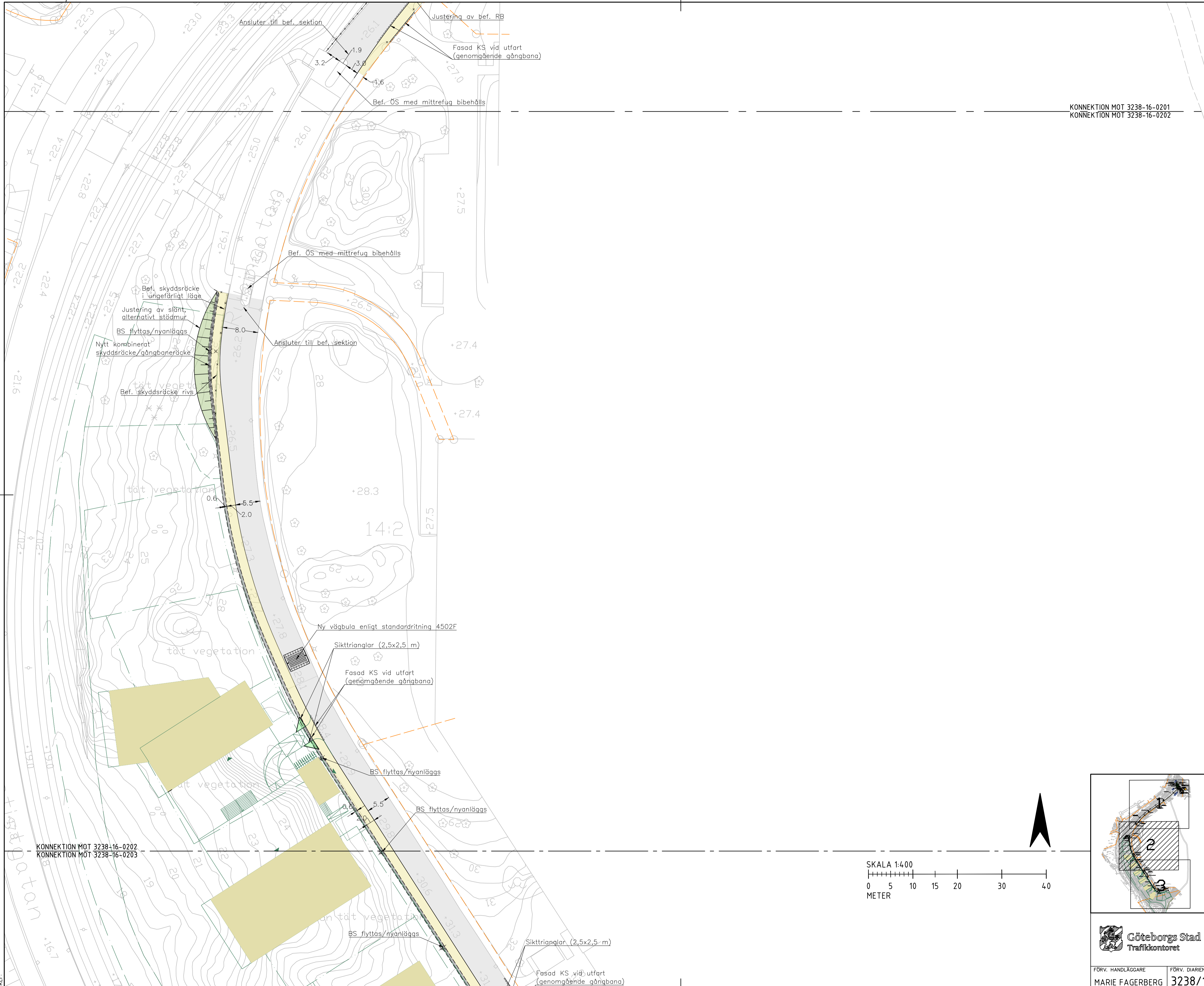
COWI AB
 VININGSGATAN 3
 BOX 12076
 SE - 402 41 GÖTEBORG
 TEL 010-850 10 00

UPPDRAG NR: A106998
 DATUM: 2022-11-25

HANDLÄGGARE: J. NGO
 UPPDRAGSANSVARIG: A. FREDRIKSSON



FÖRV. HANDLÄGGARE MARIE FAGERBERG	FÖRV. DIARIENR 3238/16	FORMAT A1	SKALA A1: 1400; A3: 1800	RITNINGNUMMER 3238-16-0201	BET
--------------------------------------	---------------------------	--------------	-----------------------------	-------------------------------	-----



KOORDINATSYSTEM
 SYSTEM I PLAN: SWEREF 99 12 00
 SYSTEM I HÖJD: RH 2000

- TECKENFÖRLÄRING**
- VÄGKANT NY, EJ KANTSTEN
 - KANTSTEN, NY
 - - - - - BEF DETALJPLANEGRÄNS
 - - - - - BEF ANVÄNDNINGSGRÄNS
 - - - - - BEF FASTIGHETSGRÄNS
 - FÖRSLAG 2020-09-15
 - CYKELBANA
 - GÅNGBANA
 - GC-BANA
 - GRÖNYTA
 - KÖRBANA
 - PARKERING/ANGÖRING
 - REFUGIYTA/SIDOREMSA
 - BYGGNAD

KONNEKTION MOT 3238-16-0201
 KONNEKTION MOT 3238-16-0202

KONNEKTION MOT 3238-16-0201
 KONNEKTION MOT 3238-16-0203

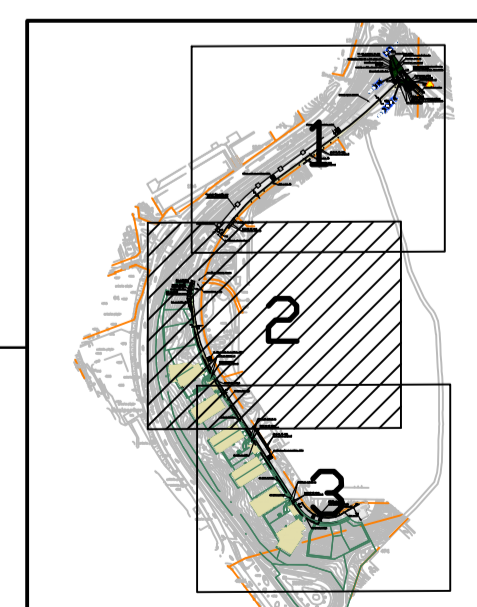
BET	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN

TRAFIKFÖRSLAG RUBINGATAN

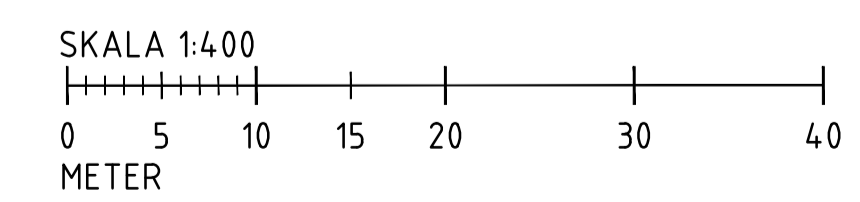
COWI AB
 VIKINGSGATAN 3
 BOX 12076
 SE - 402 41 GÖTEBORG
 TEL 010-850 10 00

UPPDRAG NR: A106998
 DATUM: 2022-11-29

HANDLÄGGARE: J. NGO
 UPPDRAGSANSVARIG: A. FREDRIKSSON



FÖRV. HANDLÄGGARE MARIE FAGERBERG	FÖRV. DIARIENR 3238/16	FORMAT A1	SKALA A1 1:400, A3 1:800	RITNINGNUMMER 3238-16-0202	BET
--------------------------------------	---------------------------	--------------	-----------------------------	-------------------------------	-----



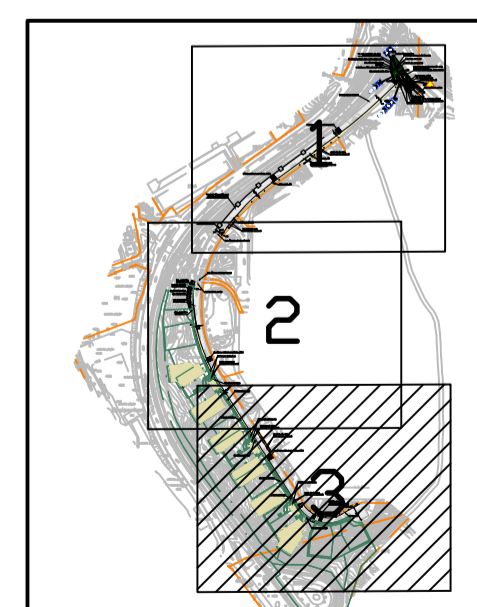


KONNEKTION MOT 3238-16-0202
 KONNEKTION MOT 3238-16-0203

KOORDINATSYSTEM
 SYSTEM I PLAN: SWREF 99 12 00
 SYSTEM I HÖJD: RH 2000

TECKENFÖRKLARING

- VÄGKANT NY, EJ KANTSTEN
- KANTSTEN, NY
- - - BEF DETALJPLANEGRÄNS
- - - BEF ANVÄNDNINGSGRÄNS
- - - BEF FASTIGHETSGRÄNS
- FÖRSLAG 2020-09-15
- CYKELBANA
- GÅNGBANA
- GC-BANA
- GRÖNYTA
- KÖRBANA
- PARKERING/ÅNGÖRING
- REFUGIYTA/SIDOREMSA
- BYGGNAD



BET	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN

TRAFIKFÖRSLAG RUBINGATAN

COWI AB
 SKARGÅRDSGATAN 1
 BOX 12076
 SE - 402 41 GÖTEBORG
 TEL 010-850 10 00

UPPDRAG NR: A106998
 DATUM: 2022-11-25
 HANDLÄGGARE: J. NGO
 UPPDRAGSANSVARIG: A. FREDRIKSSON



FÖRV. HANDLÄGGARE MARIE FAGERBERG	FÖRV. DIARIENR 3238/16	FORMAT A1	SKALA A1 1:400, A3 1:800	RITNINGNUMMER 3238-16-0203	BET
--------------------------------------	---------------------------	--------------	-----------------------------	-------------------------------	-----

