

Trafikutredning till samråd för planprogram för Tynnered

En presentation av pågående trafikutredningsarbete inom projekt *Planprogram för Tynnered*.
Trafikkontoret och Ramboll, 2022-05-19

Innehållsförteckning

Bakgrund

- Översiktsplan och omvandlingsstråk
- Inkommit planförslag
- Krav

Mål och strategier

- Projekt mål (framtaga av programmet)
- Effektmål (framtaga i ÖP, FÖP & trafikstrategin)
- Strategier

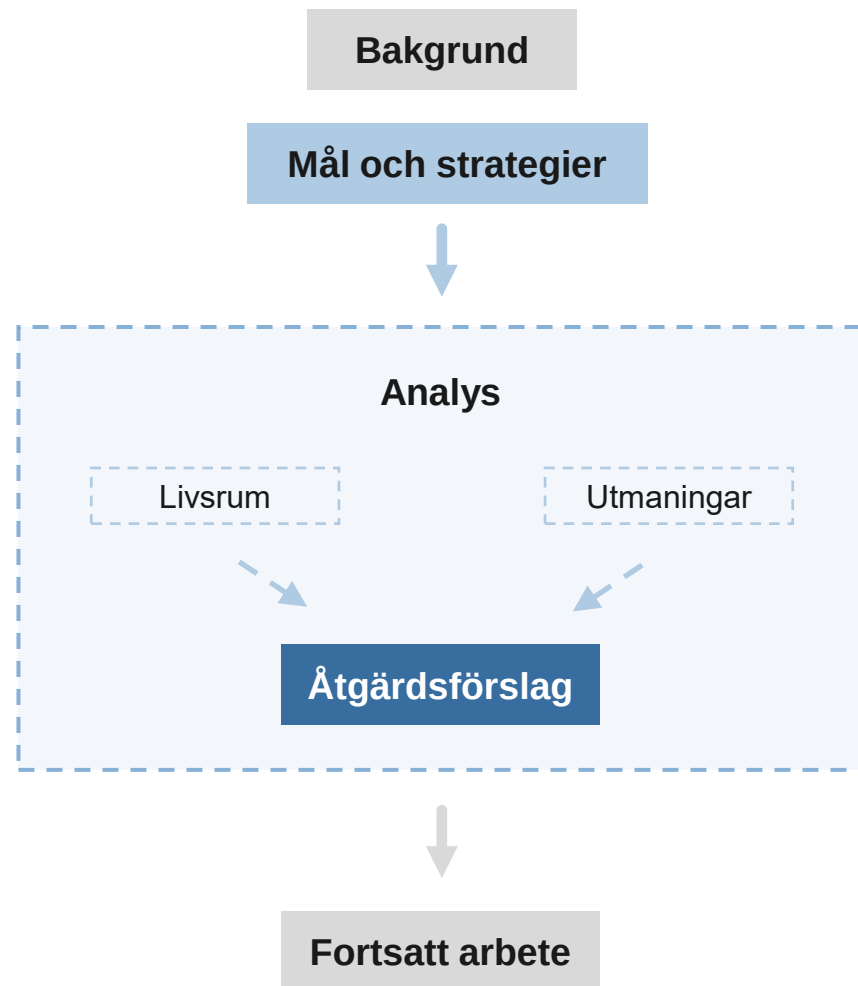
Analys

- Livsrumsanalys över planområdet
- Utmaningar med planförslaget

Åtgärdsförslag

- Strukturplan
- Åtgärdsplaner för alla delområden

Fortsatt arbete

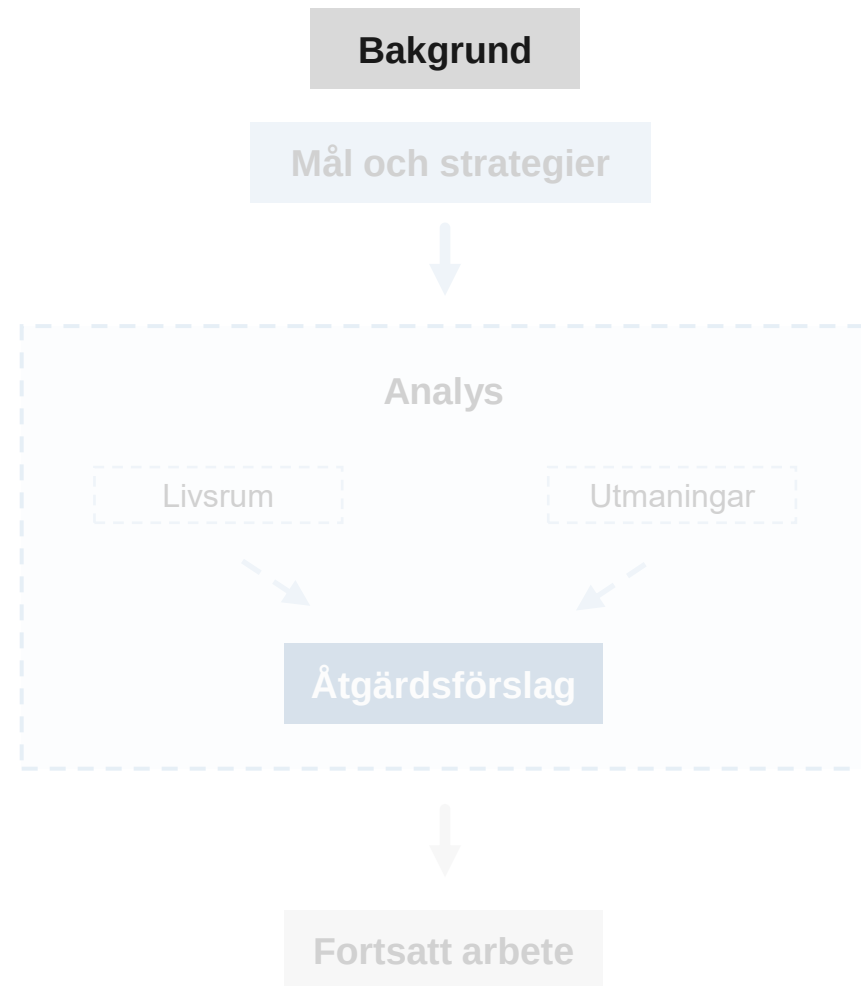


Bakgrund och förutsättningar

Detta kapitel går igenom en fokuserad¹ bakgrund till varför ett planprogram för Tynnered tas fram:

- Tankar från Göteborgs Översiktsplan
- Ett inkommande förslag från Göteborgs Stadsbyggnadskontor på framtida bebyggelse
- Källor till tekniska krav

1. En mer detaljerad bakgrundsbeskrivning finns i det övergripande dokumentet för planprogrammet



Översiktsplan

— Programområdes gräns

Centralt mellanstad

Övrigt mellanstad

Verksamheter

Omvandlingsstråk

1 Denna trafikutredningen är en bilaga till ett planprogram som tas fram för Tynnered.

2 Inom programområdet, längs Skattegårdsvägen och Näsetvägen, finns vad Göteborgs Översiktsplan (2022) kallar för omvandlingsstråk. Längs omvandlingsstråken ska det möjliggöras för utveckling av blandad stadsbebyggelse och ökade stadskvaliteér, samtidigt som infrastrukturen ska få en "effektivare användning"

3 Större delen av programområdet identifieras av Göteborgs Översiktsplan (2022) som centralt mellanstad. Här ska det kompletteras så att bostäder, service och arbetsplatser även fortsättningsvis blandas.

Inkommande förslag

Göteborgs stadsbyggnadskontor har tagit fram ett skissförslag på hur framtida bebyggelse inom programområdet Tynnared kan se ut.

Förslaget består av:

- 2 800 bostäder i flerbostadshus
- 90 småhus
- 100 000 kvm kontor
- 6 förskolor
- 4 skolor

Planprogrammets föreslagna exploatering genererar följande nya antal delresor/dag¹:

- 5 100 gångresor
- 4 200 cykelresor
- 8 800 kollektivtrafikresor
- 15 500 bilresor

¹Göteborgs Stads resekalckyl, utifrån planprogrammets BTA



Krav

Denna utredning kommer att utgå ifrån befintliga krav och rekommendationer som finns i:

VGU

- Vägars och gators utformning
- Framtaget av Trafikverket
- Krav, råd och rekommendationer som gäller både detaljerad utformning och översiktlig struktur



Göteborgs Tekniska handbok

- Teknisk handbok framtagen av Göteborgs stad med
- Krav, råd och rekommendationer som gäller både detaljerad utformning och översiktlig struktur



BBR

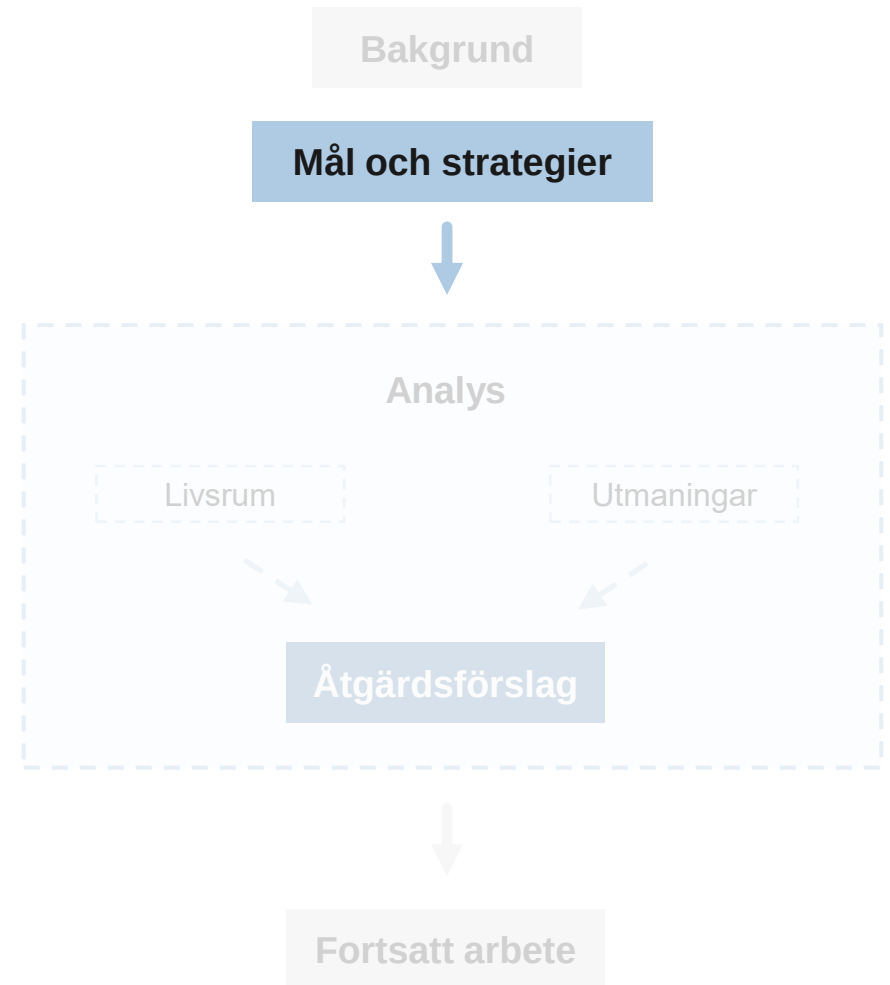
- Boverkets byggregler
- Gällande trafik finns regler kring angöring och rörelsehindrad parkering



Mål och strategier

Detta kapitel går igenom :

- *Projektmål. Mål som tagits fram specifikt för planprogrammet.*
- *Effektmål. Mål som tagits fram av Göteborgs stad på en mer övergripande nivå.*
- *Strategier. Hur målen uppnås och hur deras intressekonflikter hanteras.*



Projektmål

Mål inför planprogrammet

"Skapa förutsättningar för Tynnered att utvecklas i enlighet med stadens visioner och strategiska dokument"

"Binda ihop områdets olika delar och minska upplevelser av topografiska barriärer"

"...förbättra tillgänglighet för fotgängare och cyklister"

"...förbättra möjligheter att resa kollektivt"

"...ett förslag på övergripande trafikstruktur, etapper och utbyggnadsordning som säkerställer genomförandet och en ekonomi i balans för planerad utveckling ska tas fram"

Utveckling av målen under planprogrammet

NÄRA TILL VARDAGS FUNKTIONER

Offentliga rum
Service & dagligvaruhandel
Arbetsplatser
Kollektivtrafik
Kultur & Fritid
Natur & park
Varierat bostadsutbud

LEVANDE STADSDEL

Offentliga funktioner i strategiska lägen
Funktionsblandning

BARNVÄNLIG STADSDEL

Lättillgängliga platser & aktiviteter för barn unga
Nära till skola & förskola
Barnvänlig gårdsmiljö
Tryggt, säkert & nära till gång- & cykelnät samt kollektivtrafik
God utemiljö, förskola & skola

STARKA KOPPLINGAR

Öka orienterbarheten
Överbrygga fysiska barriärer
Rumsliga kopplingar mellan målpunkter inom och utanför stadsdelen
Etablera stadsmässiga stråk som premierar mjuka trafikanter
Ett finmaskigt gång- & cykelnät

TRYGGHET

Aktiva bottenvåningar i prioriterade stråk & platser
Ersätt otrygga gångtunnlar med trafikintegrerade stråk

SOCIAL BLANDNING

Blandade boende- & upplåtelseformer
Stadsdelsintegrerad skollokalisering
Funktionsblandning

HÄLSOFRÄMJANDE STAD

Stärka gång- & cykelnät
Sänka bullernivåer
Varierad grönska
Öppen dagvattenhantering
Grönska som minimerar luftföroreningar

MINSKA & HANTERA KLIMATPÅVERKAN

Hållbart resande
Dagvatten- & skyfallshantering
Biologisk mångfald

POSITIV LOKAL IDENTITET

Skapa attraktiv mötesplatser
Högkvalitativa offentliga byggnader
Eftertraktade boendemiljöer

EKONOMI I BALANS

Stärk stadsdelens attraktivitet
Säkra byggrätter på kommunal mark
Offentliga satsningar för ökad jämlikhet & hållbarhet

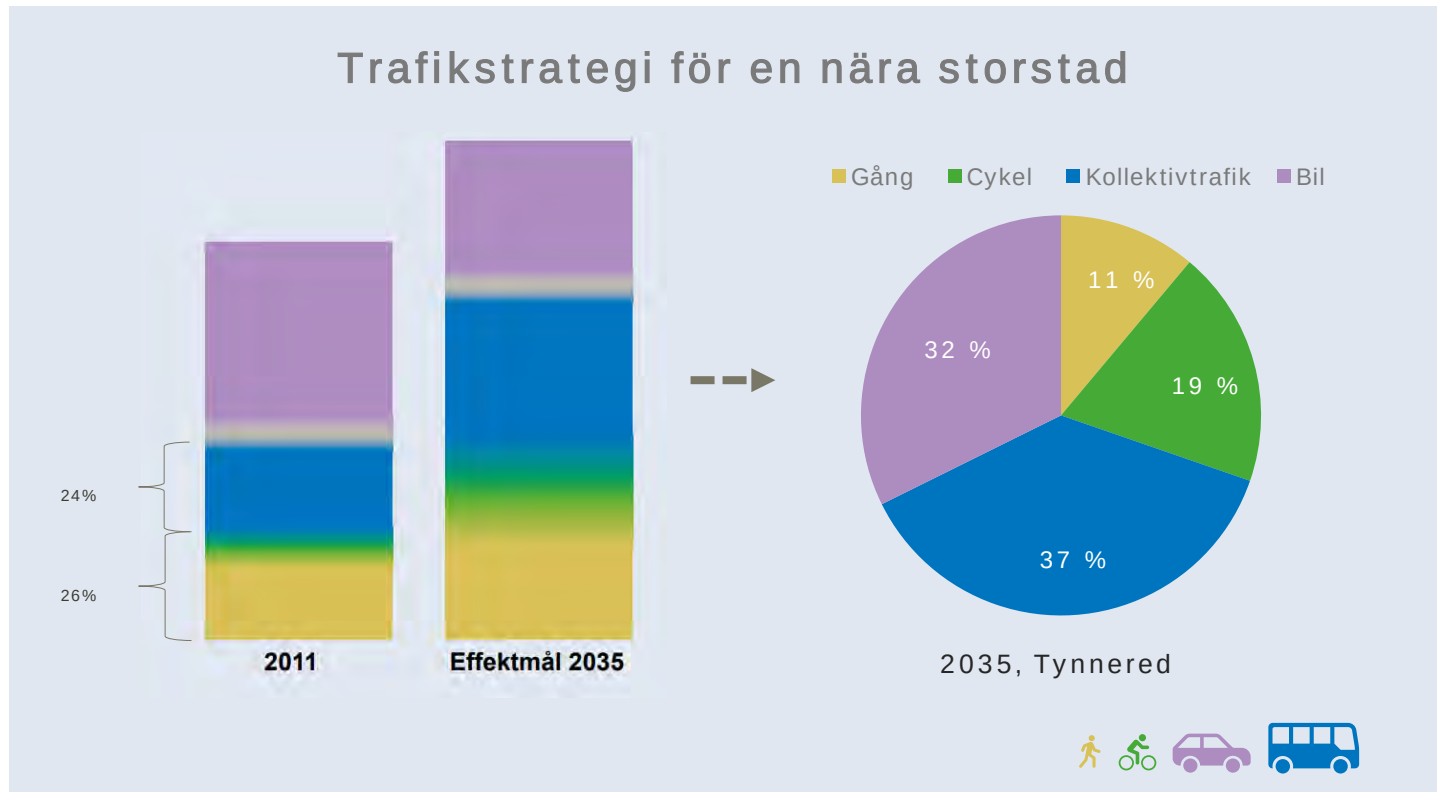
SAMVERKAN

Stötta superförvaltningen
Delad risk & vinst

DELTAGANDE

Involvera invånare och verksamma i programarbetet

Effektmål¹



Cykelprogrammet

Pendelcykelstråk Skattegårdsvägen
(Tynneredsmotet- Grevegårdsvägen)



Koll 2035

Metrobuss Västerleden



Översiktsplan

”God tillgång till stadens hela utbud gör det möjligt att lösa de viktigaste vardagsbehoven i närområdet, samtidigt som det är enkelt för alla att ta sig mellan arbete, bostad, rekreation och **nöjen**”

”Alla göteborgare ska genom hela livet och utifrån unika och skiftande behov ges möjlighet till en bra livsmiljö och att bo i **en passande bostad.** ”

Inriktning Sydvästra mellanstaden

”**Utveckla en** stadspark som sträcker sig både mot Järnbrott och Näsetvägen och ner till Askimsbadet och inkluderar Vålens naturreservat.”

”Utveckla övriga delar av sydvästra mellanstaden med bostäder med **höga boendekvaliteter och inslag av lokal service**”

Inriktning Högsbo-Frölunda

”**Industrier i rätt läge**”

4000 – 6000 fler invånare 2050



1. Mål som tagits fram av Göteborgsstad, från ett mer övergripande än planprogrammet för Tynnered

Mål¹

Trafikstrategin – 70 % resor bil eller kollektivtrafik.



Alla göteborgare ska genom hela livet, utifrån unika och skiftande behov, ges möjlighet till en bra livsmiljö och att bo i en passande bostad.

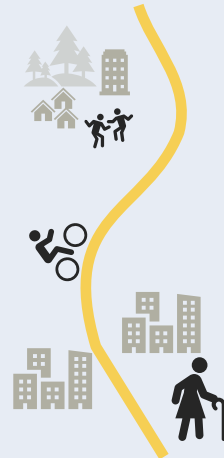
Binda ihop områdets olika delar.

Förbättra tillgänglighet för fotgängare och cyklister.

Barnvänlig stadsdel.

Hög entré täthet.

Levande stadsdel.



Intressekonflikt

Hög framkomlighet för bil- och kollektivtrafik och bra förhållanden för gång- och cykeltrafik har olika målbilder. Hög framkomlighet för bil- och kollektivtrafik kräver bredare gaturum och större avstånd mellan korsningar, medan bra förhållanden för gång- och cykeltrafik skapas av frekventa passager och god vistelsemiljö.



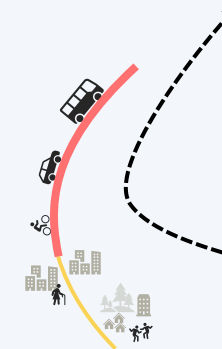
Strategi² – Livsrum

Framtida livsrumskarta

Bild som visar ett tänkt framtida livsrumsscenario

Livsrumsanalys framtida

Vår strategi är att skapa olika typer av Livsrum i olika delar av området. Livsrummen har olika kvalitéer och kompletterar varandra.



Livsrumsanalys nuläge

Livsrumsmodellen, framtagen av Trafikverket, beskriver olika typer av väg/gatumiljöer.



Använda trafiknätsplanen

Trafiknätsplanen, framtagen av Göteborgsstad, har kartlagd trafiknätet för olika trafikslag. Vi kollar på trafiknätsplanen som stöd när vi använder livsrumsmodellen samt som stöd i prioritering av korsningspunkter.



Vilka livsrum ska skapas?

Vad för sorts miljöer skapar vi?

1. Olika relevanta (ur trafiksynpunkt) projekt- och effektmål presenteras där intressekonflikter har identifierats.

2. Strategier för att uppnå och hantera målen till vänster och deras intressekonflikter. De olika stegen redovisas i ett senare analyskapitel

Mål¹

Säkerställa genomförandet och en ekonomi i balans.



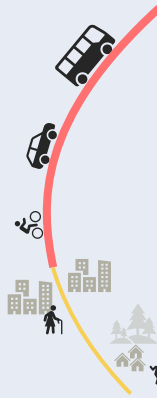
4000 – 6000 fler invånare år 2050, enligt FÖP.



Krav VGU, Göteborgs tekniska handbok, BBR.



God tillgång till stadens hela utbud gör det möjligt att lösa de viktigaste vardagsbehoven i närområdet, samtidigt som det är enkelt för alla att ta sig mellan arbete, bostad, rekreation och nöjen.



Alla göteborgare ska genom hela livet och utifrån unika och skiftande behov ges möjlighet till en bra livsmiljö och att bo i en passande bostad.



Intressekonflikt

Finns intressekonflikt i frågan om markanvändning. Ett högre invånartal tyder på ett behov av fler bostäder, för vilket mark behövs. Detta kan komma i konflikt med mark som behöver åsidosättas för att säkerställa hög kvalitet på infrastruktur

1. Olika relevanta (ur trafiksynpunkt) projekt- och effektmål presenteras där intressekonflikter har identifierats.

Strategi² – Utmaningar

Karta utmaningar

Karta som redovisar feedback och de utmaningar som finns med inkommande förslag

Feedback byggnadsplacering

Baserat på analyserna gör vi feedback på förslagen byggnadsplacering. Utöver kravställande dokument utgår vi från att bebyggelse placeras i lämpligt livsrum. Justering efter feedback kan bli så omfattande att exploatering av vissa tomter utesluts.



Anpassning terräng

Grov analys av byggnadsplacering i förhållande till terrängen. Aspekter i fråga gäller bl.a RHP, som ställer krav på lutning och avstånd till entré, samt utformning av anslutande vägar.



Max 25m

Max 2%



Uppskatta genomförbarhet
Grovt uppskatta genomförbarhet av diverse åtgärder.



Funkar inkommande förslag?

I detta projekt fanns en inkommande skiss på ny exploatering i området. Stor del av förslagen exploatering i kuperad terräng samt där det idag är ett integrerat transportrum.

2. Strategier för att uppnå och hantera målen till vänster och deras intressekonflikter. De olika stegen redovisas i ett senare analyskapitel

Mål¹

Säkerställa genomförandet och en ekonomi i balans.

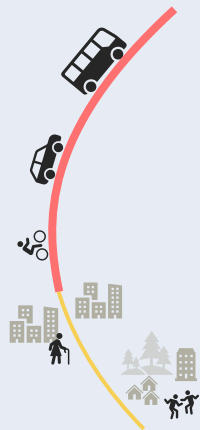


Krav VGU, Göteborgs tekniska handbok, BBR.



God tillgång till stadens hela utbud gör det möjligt att lösa de viktigaste vardagsbehoven i närområdet, samtidigt som det är enkelt för alla att ta sig mellan arbete, bostad, rekreation och nöjen.

Alla göteborgare ska genom hela livet och utifrån unika och skiftande behov ges möjlighet till en bra livsmiljö och att bo i en passande bostad.



Intressekonflikt

Budget och lagkrav sätter begränsning på vilka investeringar och idéer som går att genomföra.

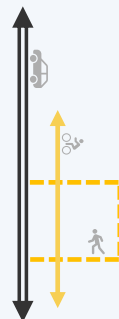
Strategi² – Åtgärder

Åtgärdsplankarta

Baserat på strukturplanen identifieras vilka åtgärder som görs i området.
Åtgärderna redovisas i en karta.

Strukturplan

Göra strukturplan av framtida infrastruktur. Strukturplanen är baserad på livsrumsanalysen samt ambitionen att maximera kostnyttan.



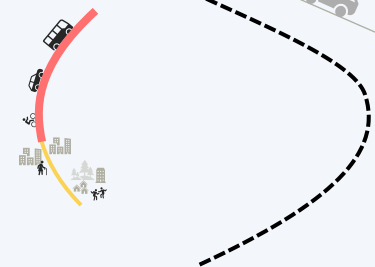
Följa terräng

Anpassa utformning efter terräng för att maximera kostnyttan av utformning, samt följa krav.



Använda befintlig infrastruktur

Ta vara på befintlig infrastruktur för att maximera kostnyttan av utformning.



Livsrumsanalys framtida

Livsrumsanalyser görs där exploatering sker på bekostnad av befintliga integrerade transportrum. Passande livsrum föreslås.

Vilka åtgärder ska göras?

Ändringar av livsrum och övrig markutnyttjande i området motiverar åtgärder inom planområdet, men vilka ger störst samhällsekonomisk nytta?

1. Olika relevanta (ur trafiksynpunkt) projekt- och effektmål presenteras där intressekonflikter har identifierats.

2. Strategier för att uppnå och hantera målen till vänster och deras intressekonflikter. De olika stegen redovisas i ett senare analyskapitel

Mål¹

Ersätt otrygga gångtunnlar med trafikintegrerade stråk



Säkerställa genomförandet och en ekonomi i balans



Krav VGU, Göteborgs tekniska handbok, BBR



God tillgång till stadens hela utbud gör det möjligt att lösa de viktigaste vardagsbehoven i närområdet, samtidigt som det är enkelt för alla att ta sig mellan arbete, bostad, rekreation och nöjen.



Intressekonflikt

Höga kostnader, lägre trafiksäkerhet samt behov av gena stråk kan säga emot att planskilda korsningar fylls igen.

Strategi² – Integrerade stråk

Åtgärdsplankarta

Baserat på strukturplanen identifieras vilka åtgärder som görs i området.
Åtgärderna redovisas i en karta

Strukturplan

Vi gör en strukturplan som inkorporerar dessa analyser.



Uppskatta lämplighet

Begränsning av budget, aspekter av trafiksäkerhet samt behov av gena stråk gör att det inte alltid är motiverat att fylla igen tunnlar (i stället för att exempelvis arbeta med deras gestaltning). Dessa aspekter analyserades grovt.



Förslag integrerade stråk

I denna utredning fanns en inkommande skiss där många gångtunnlar fylldes igen till fördel för tryggare, trafikintegrerade passager i plan.

Möjlighet trafikintegrerat stråk

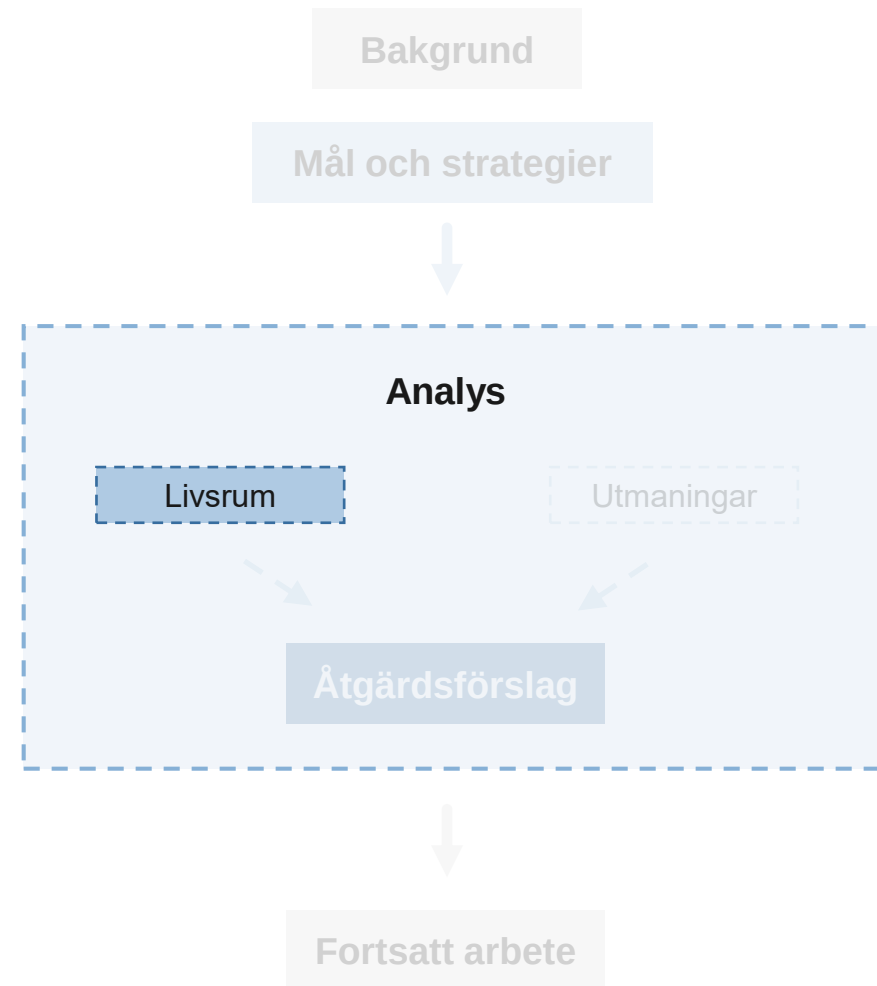
Planskilda och trafikintegrerade stråk har både styrkor och svagheter, och lämpligheten kan skilja sig beroende av plats. Vår strategi är att erbjuda möjligheten att ta ett trafikintegrerat stråk. Alla stråk måste inte vara trafikintegrerade, med den som vill ska ha möjligheten att ta ett.

1. Olika relevanta (ur trafiksynpunkt) projekt- och effektmål presenteras där intressekonflikter har identifierats.

2. Strategier för att uppnå och hantera målen till vänster och deras intressekonflikter. De olika stegen redovisas i ett senare analyskapitel

Livsrum

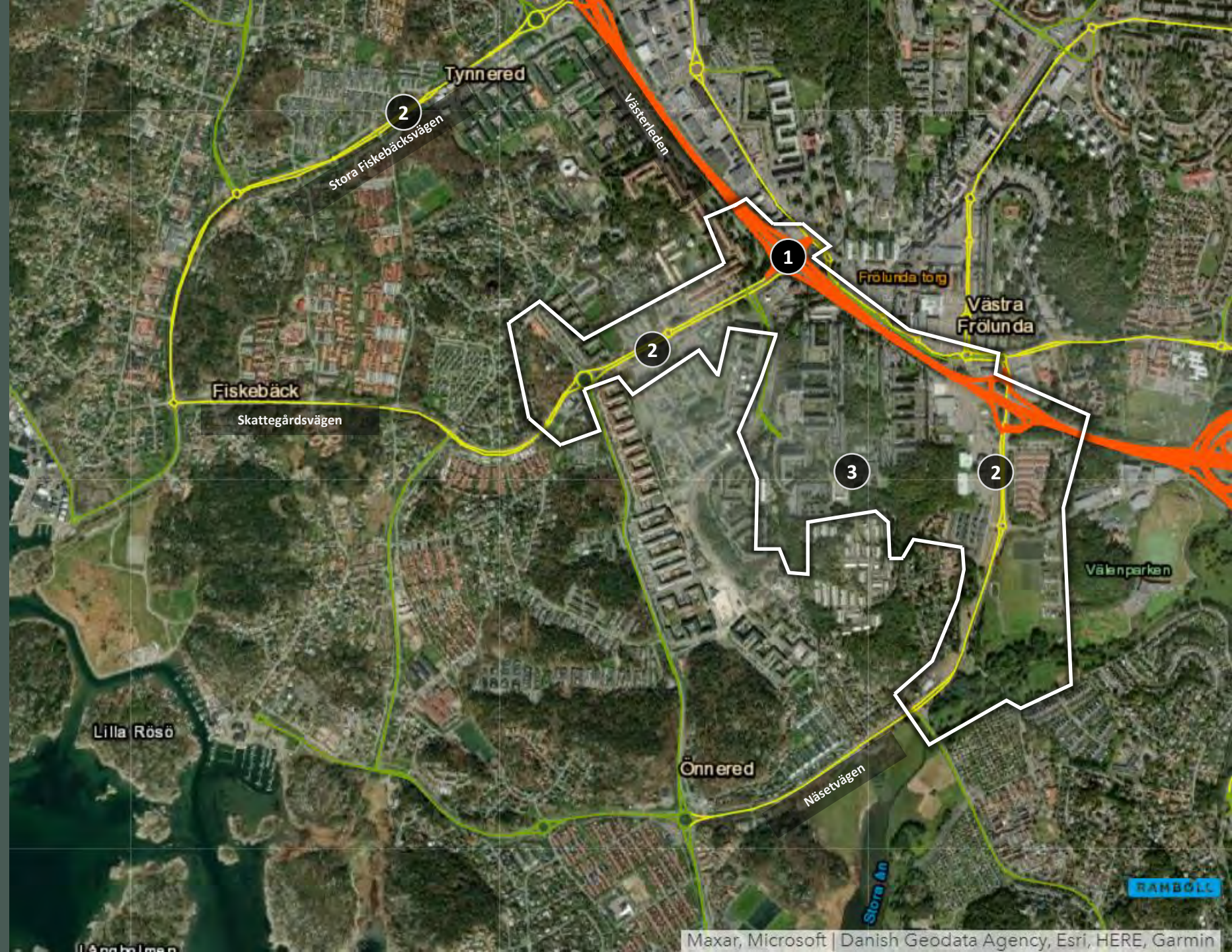
Detta kapitel inleder med att gå igenom trafiknätsplanen för planområdet. Sedan presenteras grova analyser av befintliga och framtida livsrums längs omvandlingsstråken.



Bilnätverk¹

- Ungefärlig programområdes gräns
- Leder och större genomfartsgator
- Genomfartsgator
- Uppsamlingsgator

- 1 Västerleden är ett riksintresse och ett viktigt regionalt stråk
- 2 Fiskebäcksvägen, Skattegårdsvägen och Näsetvägen, utpekade som omvandlingsstråk av Göteborgs Översiktsplan, klassificeras som genomfartsgator
- 3 Inga genomfartsgator längre in i programområdet



1. Källa: Göteborgs trafiknätplan

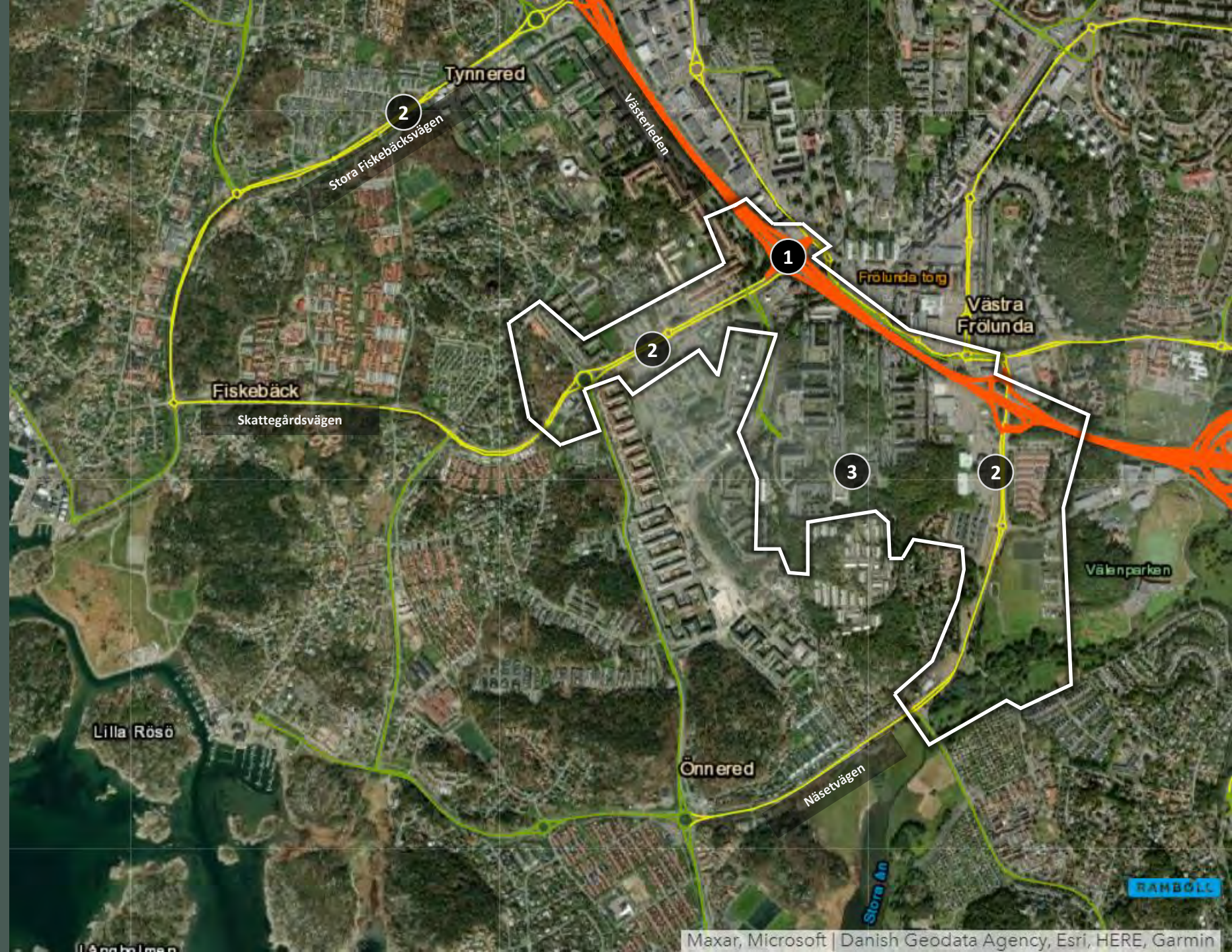
2. För vidare arbete med omvandlingsstråken 3. Framtagen av Ramboll

Bilnätverk¹

Synpunkter²

- Ungefärlig programområdes gräns
- Leder och större genomfartsgator
- Genomfartsgator
- Uppsamlingsgator

- 1 Västerleden förblir ett riksintresse och ett viktigt regionalt stråk.
- 2 Fiskebäcksvägen, Skattegårdsvägen och Näsetvägen behöver fortsatt vara genomfartsgator, men det finns möjlighet att styra vissa trafikmängder sinsemellan dem.
- 3 Uppsamlingsgatorna genom planområdet skulle kunna ha genomfart. Noterbart att det inte innebär att det blir en Genomfartsgata, utan funktionen skulle vara att göra det lokala nätet mindre känsligt för störningar, och möjligen avlasta Frölundamotet något.



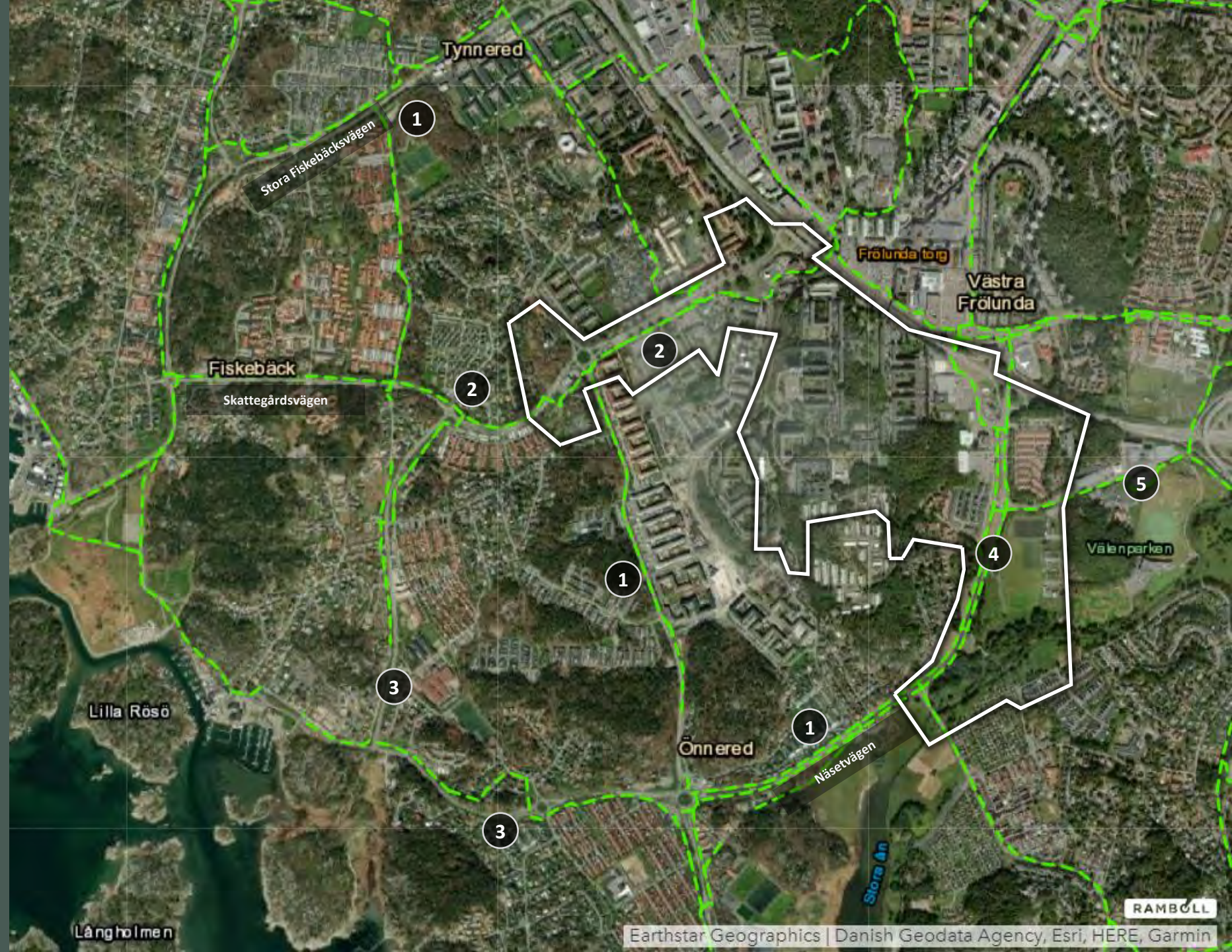
1. Källa: Göteborgs trafiknätsplan

2. För vidare arbete med omvandlingsstråken 3. Framtagen av Ramboll

Cykelnätverk¹

- Ungefärlig programområdes gräns
- Övergripande cykelvägnät

- 1 Området har på många håll ett relativt gent cykelnätverk.
- 2 Skattegårdsvägen har delvis ett dedikerat cykelstråk vars genhet minskas av att cykelbanan skiftar från södra till norra sidan, samt av att planskildhet mot biltrafik skapar höjdskillnader.
Finns effektmål att skapa ett pendelcykelstråk längs Skattegårdsvägen (se mål och strategi sidorna).
- 3 Delar av området i bild har ej god standard/saknar kopplingar på vissa sträckor.
- 4 Näsetvägen har relativt bra och gena cykelstråk idag. Med genhet menas inte endast standarden på cykelbanan, utan även prioritering genom korsningar.
- 5 Viktig koppling mot gent stråk längs Dag Hammarsköldsleden.



1. Källa: Göteborgs trafiknätplan

2. För vidare arbete med omvandlingsstråken 3. Framtagen av Ramboll

Cykelnätverk¹

Synpunkter²

- Ungefärlig programområdes gräns
- Övergripande cykelvägnät

1

Det skulle vara en styrka att ha ett genomgående stråk på åtminstone en sida av Skattegårdsvägen.

2

Om cykelbana byggs på norra sidan av Skattegårdsvägen inom programområdet kommer ett genomgående stråk längs hela Skattegårdsvägen skapas.

Då de större bilflödena längs Skattegårdsvägen svänger söderut blir det dessutom relativt få framkomlighetskonflikter med en sådan koppling.

3

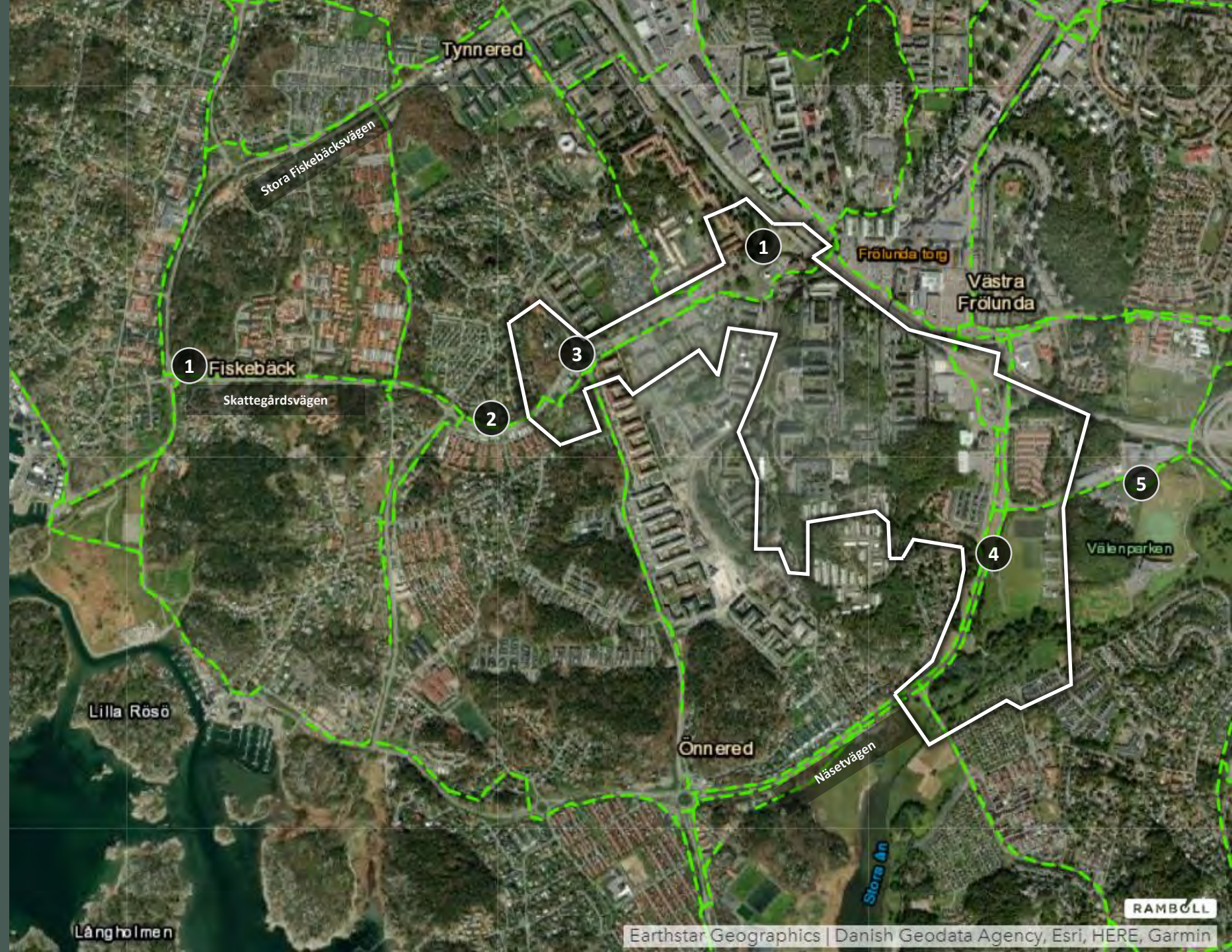
Passage genom cirkulationsplats skulle med fördel kunna förbättras.

4

Genhet längs Näsetvägen rekommenderas behållas och där det går stärkas. Cykelbanorna rekommenderas ha prioritet gentemot biltrafiken längs med Näsetvägen, vilket bör reflekteras i val och reglering av korsningar.

5

Nätverket skulle styrkas om genheten i kopplingen mot stråket längs Dag hammarsköldsleden ökade.



1. Källa: Göteborgs trafiknätplan

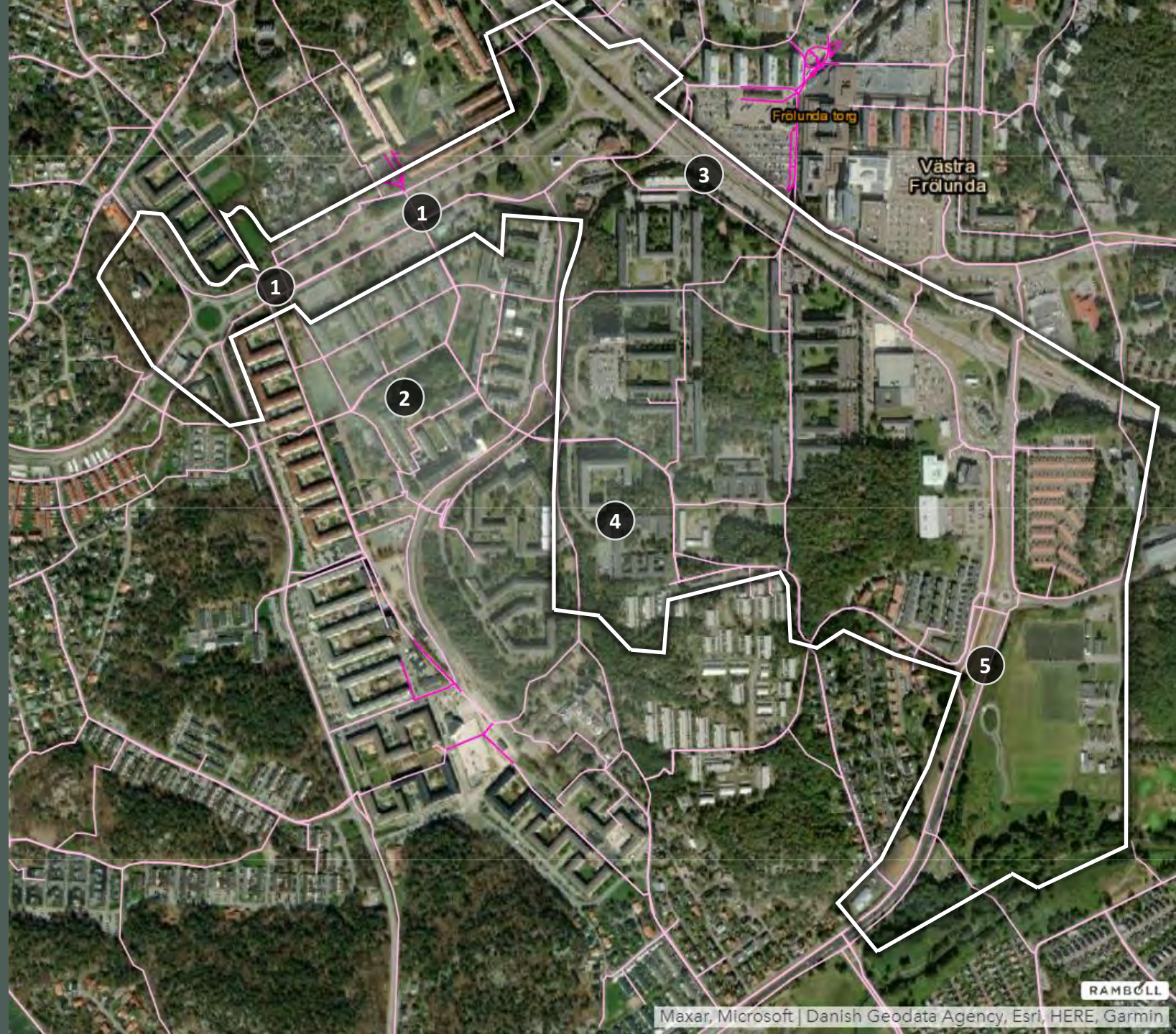
2. För vidare arbete med omvandlingsstråken 3. Framtagen av Ramboll

Gångnätverk¹

— Ungefärlig programområdes gräns

— Lokala huvudgångstråk

- 1 Långt mellan passager över Skattegårdsvägen. Passagera för stråken med störst genhet är planskilda.
- 2 Inne i Tynnered, där det är rätt plant, är nätverket relativt gent.
- 3 Långt mellan passager över (eller under) Västerleden.
- 4 Delområdet Höjden består av kuperad terräng. Det en stor anledning till att området har sämre finmaskighet gällande gångstråk.
- 5 Långt mellan passager över Näsetvägen, men är annars gena stråk. Passager över Näsetvägen är i plan och överlag oregerade.



1. Källa: Göteborgs trafiknätplan

2. För vidare arbete med omvandlingsstråken 3. Framtagen av Ramboll

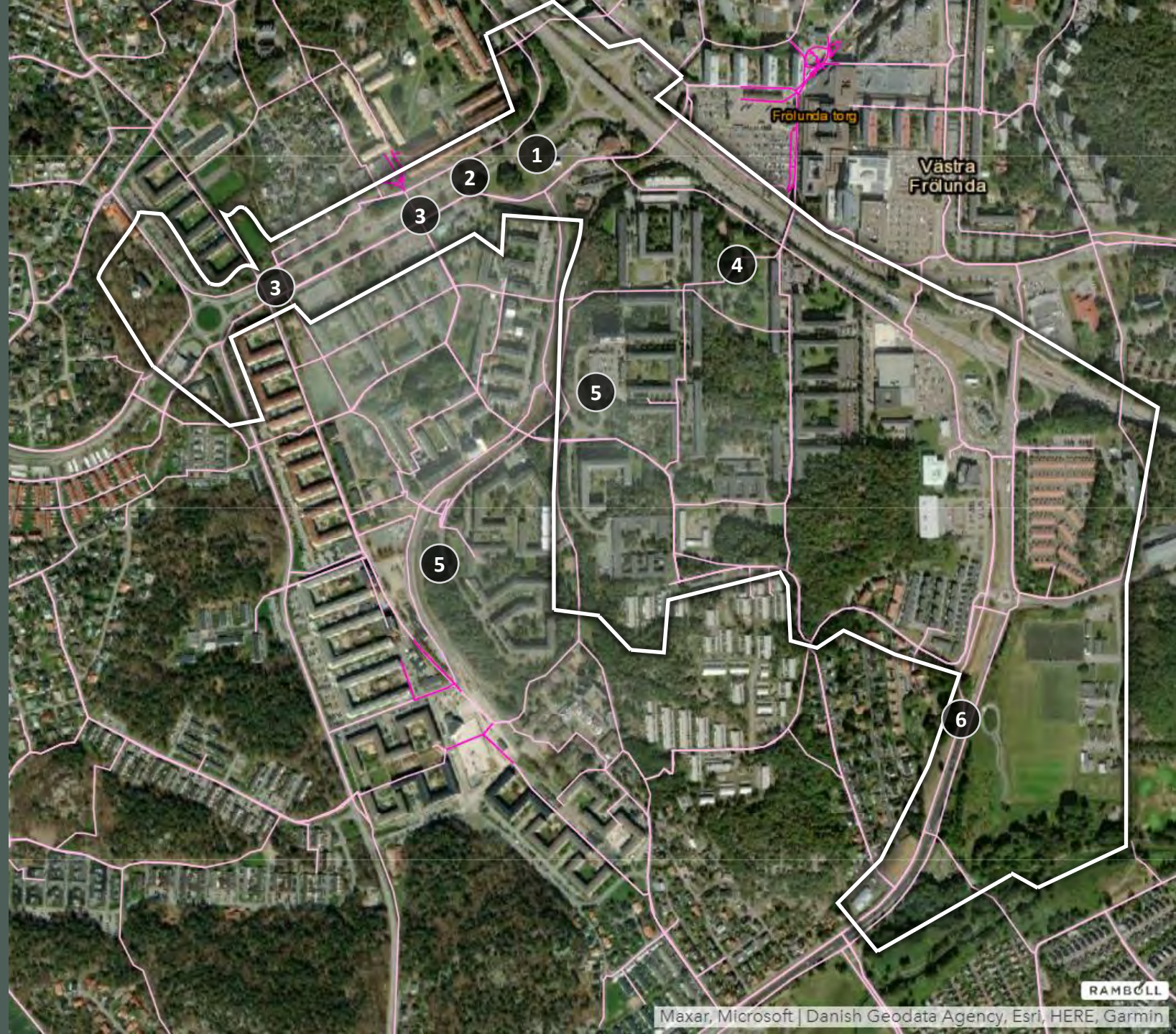
Gångnätverk¹

Synpunkter²

— Ungefärlig programområdes gräns

— Lokala huvudgångstråk

- 1 Ny passage över Skattegårdsvägen skulle med fördel kunna skapas här.
- 2 I samband med ny exploatering skulle en högre vistelseupplevelse med fördel kunna skapas.
- 3 Då dessa stråk är genomgående rekommenderas det att de bibehålls.
- 4 Arbete med vistelsemiljö längs detta stråk har potential att stärka kopplingen till Frölunda torget.
- 5 Kuperad terräng begränsar hur mycket genheten kan öka i denna del av området.
- 6 I samband med ny exploatering kan nya passager och högre vistelseupplevelse kunna skapas.

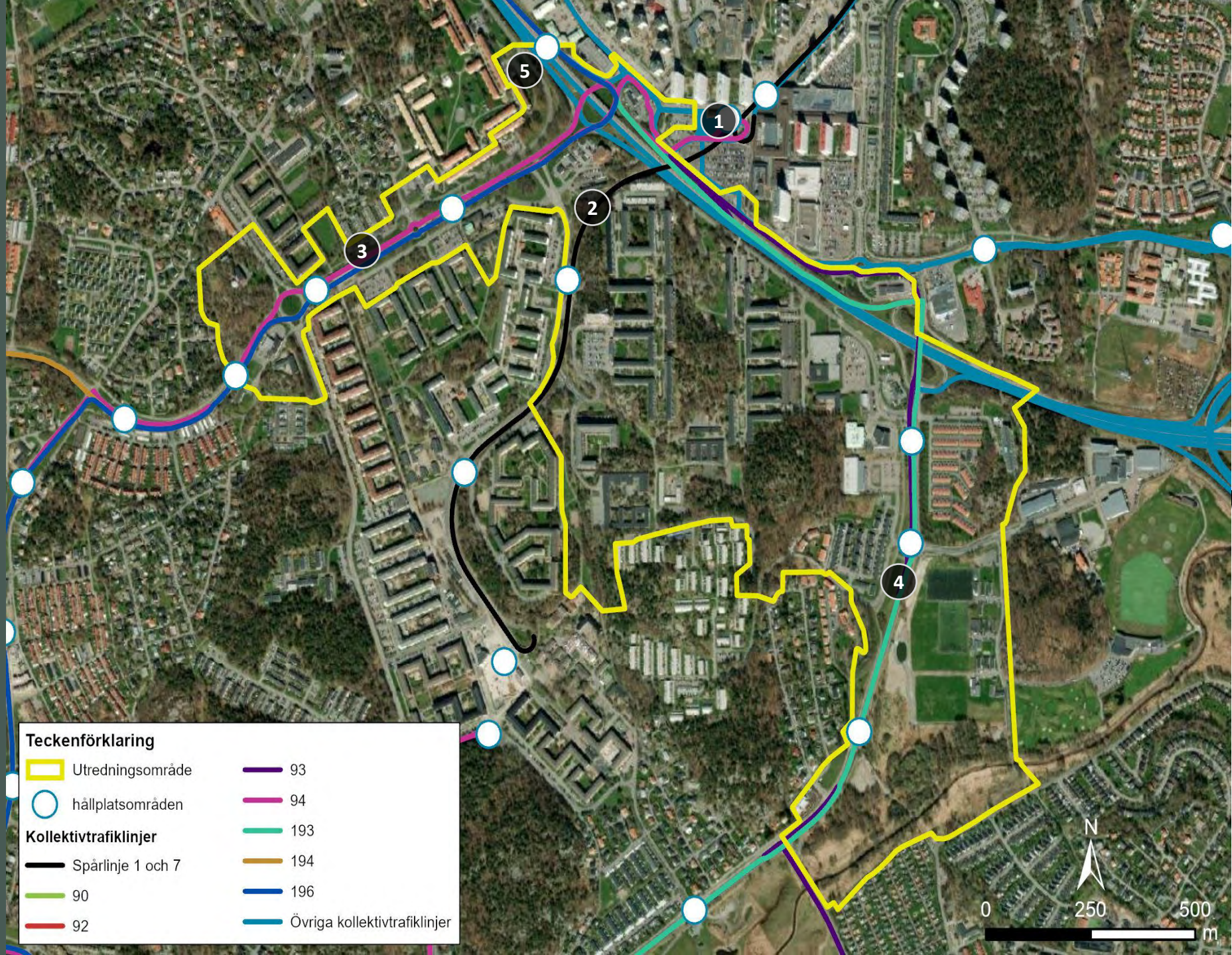


1. Källa: Göteborgs trafiknätsplan

2. För vidare arbete med omvandlingsstråken 3. Framtagen av Ramboll

Kollektivtrafiks- nätverk³

- 1 Frölunda Torg är en viktigt kollektivtrafikhubb.
- 2 Går två stycken spårvagnslinjer inne i planprogramområdet
- 3 Går flera busslinjer längs Skattegårds-
vägen, turtäthet runt 30 min per linje.
- 4 Går flera busslinjer längs Näsetvägen.
Turtäthet runt 30 min per linje.
- 5 Hållplats för expressbussar



1. Källa: Göteborgs trafiknätplan

2. För vidare arbete med omvandlingsstråken 3. Framtagen av Ramboll

Kollektivtrafik³

Synpunkter²

1

Utbudet av kollektivtrafiklinjer längs Skattegårdsvägen är relativt god men finns utrymme för förbättring.

2

Två stycken spårvagnslinjer ger god tillgänglighet till kollektivtrafik i detta område.

3

Utbudet av kollektivtrafiklinjer vid Näsetvägen är relativt god, men framkomligheten skulle behöva öka för att göra resor med kollektivtrafik mer attraktivt.

4

Framkomligheten för bussar behöver säkerhetsställs, vidare utredning med bl.a. trafiksimuleringar rekommenderas.

5

För boende och arbetande som har längre än 400 m avstånd till en hållplats måste trygga, gena och orienterbara gångstråk till hållplatser säkerställas. Detta omfattar framför allt boende arbetande på Höjden och Topasgatan. Se "identifierade gångstråk till hållplats" i bild.

6

ÅVS Metrobuss utreder stationsplaceringar längs Västerleden. Placeringen kommer påverka planprogrammet och behöver utredas vidare.

Teckenförklaring



Hållplatsområde



Spårlinjer



Busslinjer



Gångvägar



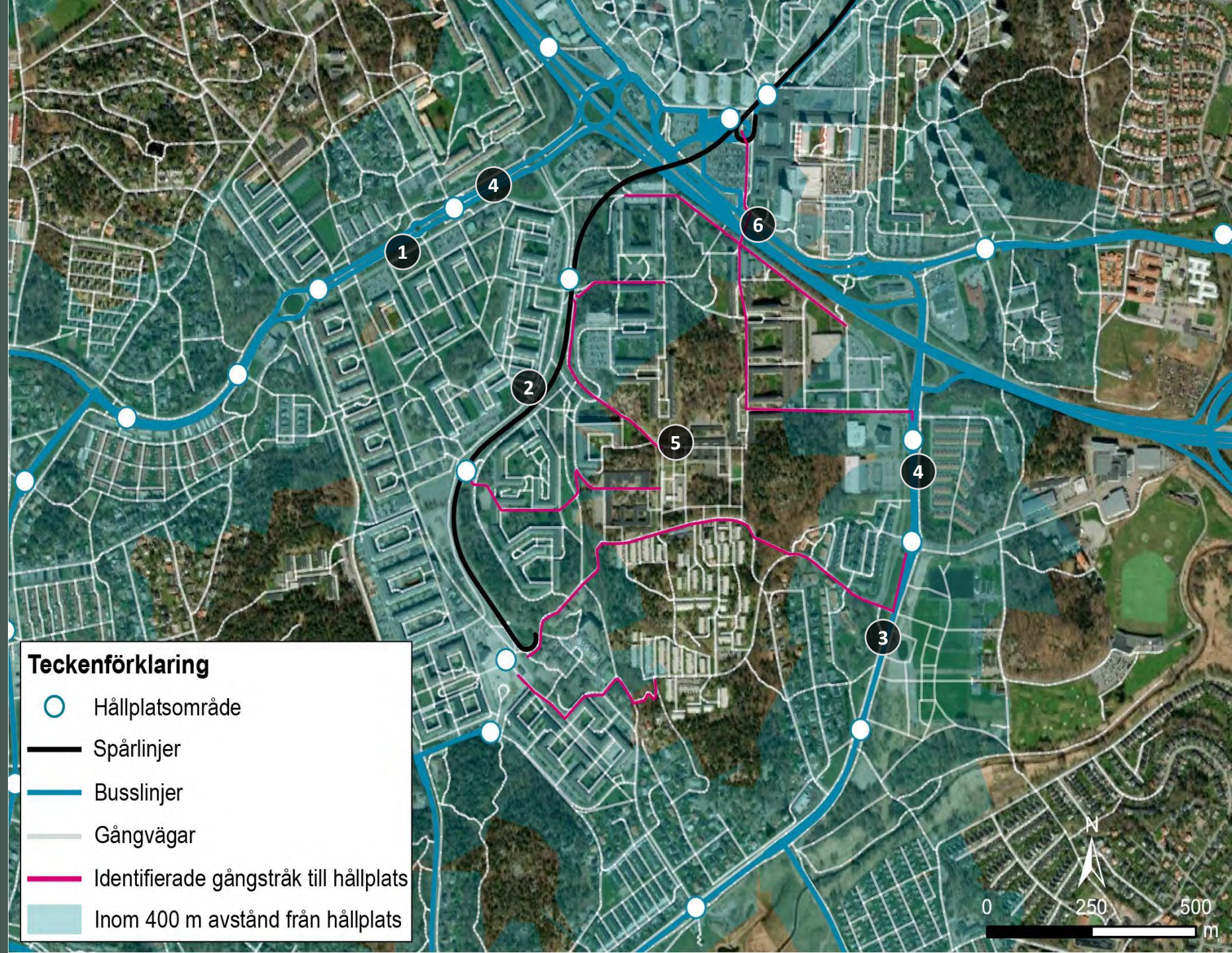
Identifierade gångstråk till hållplats



Inom 400 m avstånd från hållplats

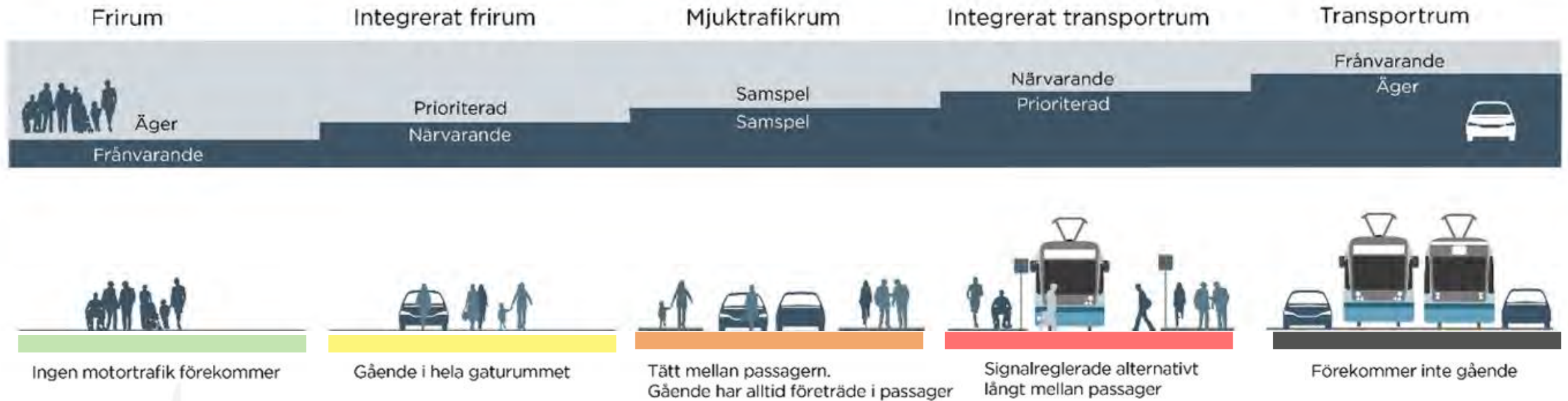
1. Källa: Göteborgs trafiknätsplan

2. För vidare arbete med omvandlingsstråken 3. Framtagen av Ramboll



Livsrumsmodellen

Livsrumsmodellen, framtagen av Trafikverket, visar vilken potential olika gaturum har beroende på form, inramning, läge i stadsstrukturen. Planprogram Tynnered kommer på övergripande nivå hålla sig till de tre trafikrummen till höger i bilden nedan.



Munkebäcks Allé

Referens Integrerat transportrum

Munkebäcks Allé är ett relativt nybygg integrerat transportrum. Trafiksituationen, med trafikmängder och funktion, liknar vad vissa mål antyder att omvandlingsstråken inom planprogram Tynnared kan bli. Avståndet mellan korsningar är långt, utifrån fotgängares skala, och det finns endast bebyggelse som möter gatan på ena sidan. Bebyggelsen som möter gatan har butiker i bottenplan, angöring, och separerad gång och cykelbana. Utrymmet för fotgängare är möjligen något underdimensionerat, men i övrigt har denna referens god standard på ytanspråk för olika trafikslag



Delsjövägen

Referens Integrerat transportrum

Delsjövägen är ett integrerat transportrum med hög standard på cykelinfrastrukturen samt ett tydligt arbete med växtlighet. Noterbart att byggnader inte har angöring mot Delsjövägen.



Kvillebäcken

Referens mjuktrafikrum

Kvillebäcken är i vissa avseenden ett mjuktrafikrum. Exempelvis är det relativt nära mellan passager för fotgängare. Samtidigt klassificeras gatan som en genomfartsgata i trafiknätsplanen, vilket antyder mer på ett integrerat transportrum. Det finns butiker i bottenplan, fotgängare har relativt goda ytor att röra sig på och gaturummet har en "mänsklig skala".



Livsrum

Befintligt



TRANSPORTRUM



INTEGRERAT TRANSPORTRUM



MJUKTRAFIKRUM



TRAFIKMÄNGDER¹

1

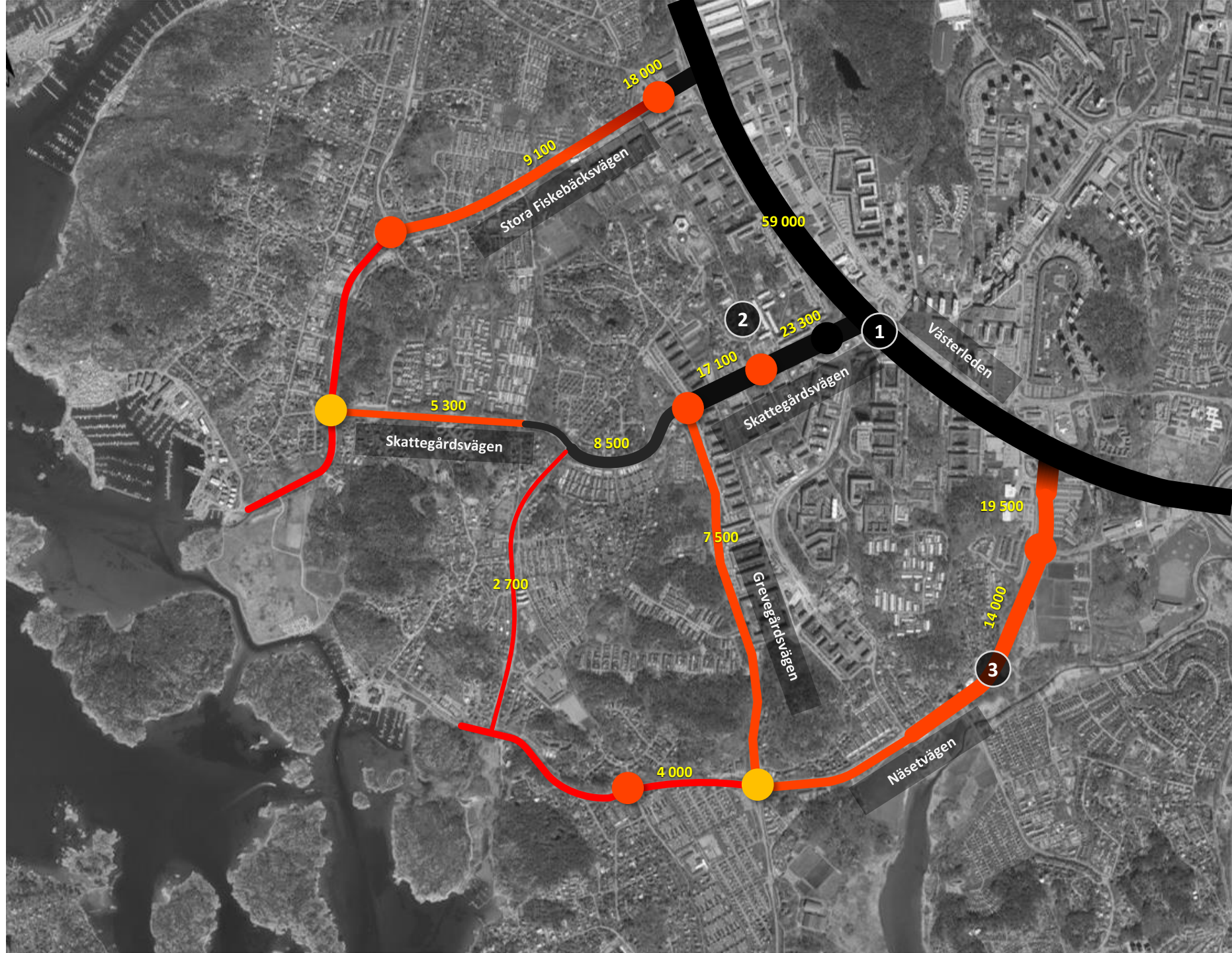
Västerleden är ett tydligt transportrum och har med råge störst trafikmängder bland vägarna i området. Leden är ett riksintresse och har stor regional betydelse för biltrafiknätet

2

Skattegårdsvägen har störst trafikmängder av genomfartsgatorna i området. Skattegårdsvägen är utformad med bilens framkomlighet i fokus – inga trafiksignaler på sträckan och med planskilda gc-passager. Cykeltrafik är hänvisad till blandtrafik på parallellgator.

3

Näsetvägen har förhållandevis höga trafikmängder och inga planskilda gc-passager. De flesta GC-passagera är vid korsningar. Mestadels separerade GC-banor på vardera sida av vägen som bildar relativt gena stråk



Livsrum

Trafikförslag



TRANSPORTRUM



INTEGRERAT TRANSPORTRUM



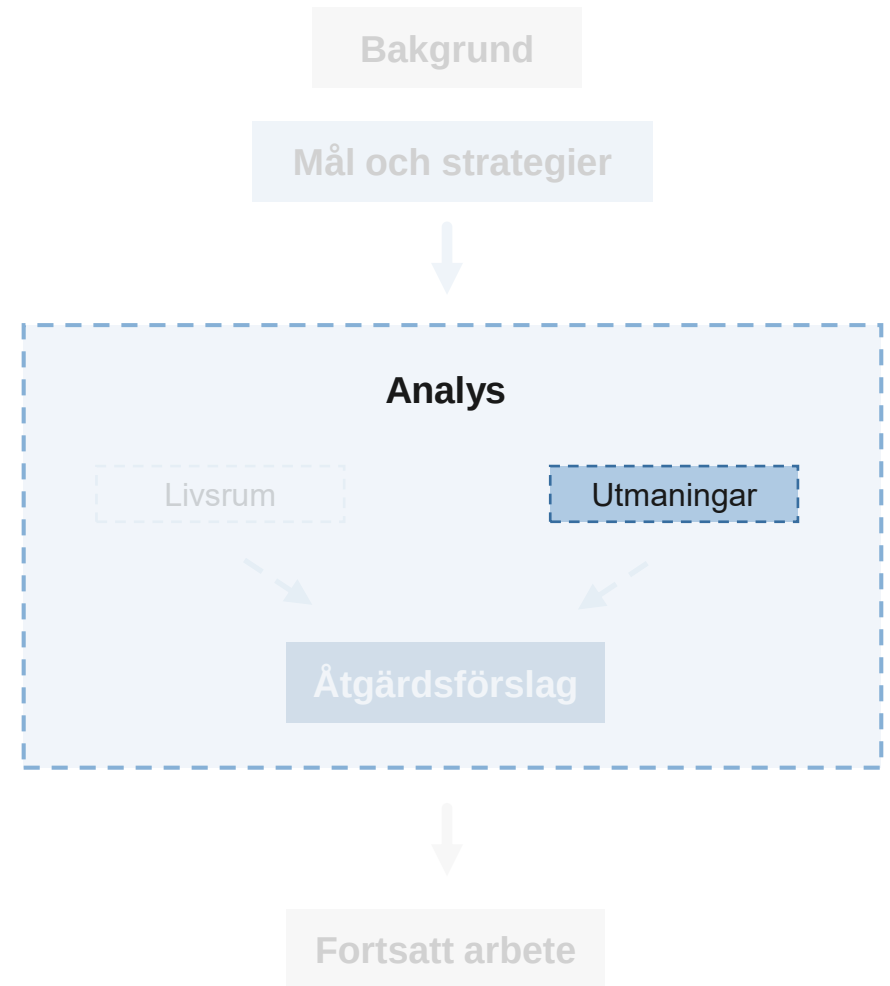
MJUKTRAFIKRUM

- 1 Västerleden fortsatt ett transportrum, möjligtvis med en metrobuss. Befintliga kopplingar över stärks
- 2 Mindre belastning på Stora Fiskebäcksvägen jämfört med inkommande förslag. Kan förbättra förutsättningar för exploatering längs denna delen av omvandlingsstråket
- 3 Närmast Västerleden är det fortsatt ett kapacitetsstarkt integrerat transportrum.
- 4 Skattegårdsvägen blir tydligare ett integrerat transportrum med större prioritet för GC-trafik vid cirkulationerna. Ett delmål är att ett gent cykelstråk skapas längs hela Skattegårdsvägen. Munkebäcks Allé är en lämplig referens för Skattegårdsvägen.
- 5 Längs en 500m sträcka på Näsetvägen skapas ett mjuktrafikrum. Här ökar tätheten mellan GC-passager, angöring kan föreslås, men åtanke på framkomlighet för bil, buss och cykel ges. Ett mer stadsmässigt gaturum, med hög standard på GC-infrastruktur.
- 6 Nya cirkulationsplatser föreslås längs Näsetvägen för att öka framkomligheten, trafiksäkerhet samt förbättra förutsättningarna att få till ett mjuktrafikrum enligt punkt 5.



Utmaningar

Detta kapitel beskriver utmaningar som identifierades i det inkommande bebyggelseförslaget. Vidare anspelas möjliga lösningar för ett framtida arbete.



Skattegårdsvägen

UTMANINGAR



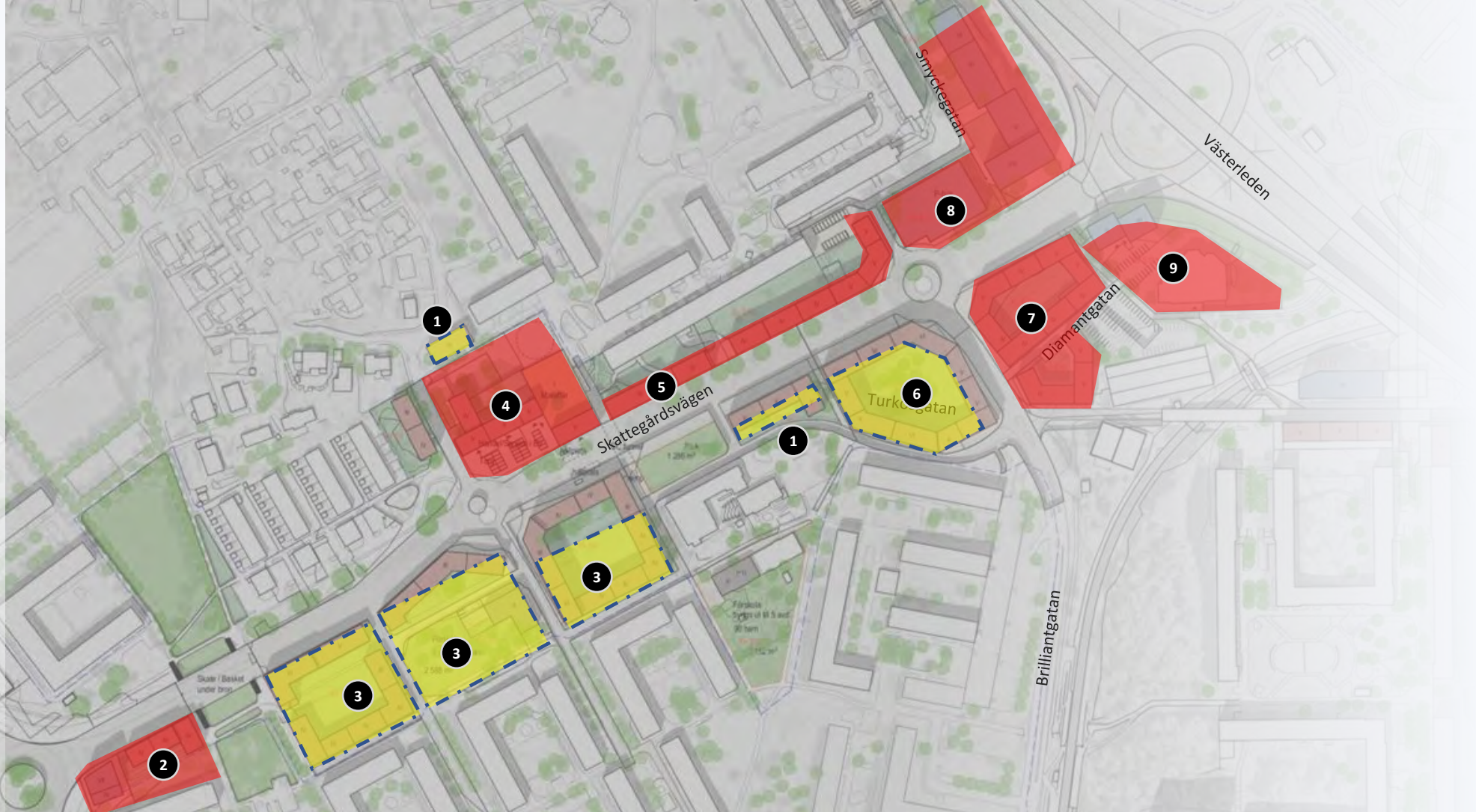
Kräver justeringar ¹



Kräver större ingrepp ²

1. Såsom husplacering, vidarearbete med angöring, parkering och höjder. Figurerna anspelar ungefärligt på möjlig fastighetsgräns

2. Krävs mer omfattande åtgärder alternativt större ombearbetning av föreslagen husplacering. Då det finns ett parkeringsunderskott kan det ses över om parkering kan placeras här istället



- 1** Exakt placering, angöring samt parkering ses över.
- 2** Angöring + höjdproblematik samt ytbrist. Exploatering norr om cirkulationen skulle kräva färre åtgärder.
- 3** Exakt placering, angöring samt parkering ses över. En fortsatt rak trafikkorridor för Skattegårdsvägen förordas.

- 4** Angöring + höjdproblematik, infrastrukturen skulle ha annan utformning än i förslaget. Om överensstämmelse med fastighetsägare gjorts kan fråga utredas vidare.
- 5** Ej tillåtet att angöra från Skattegårdsvägen, vilket skapar angöringsproblematik. Det tillsammans med ytbrist och höjdskillnader gör ytan svårexploaterad.

- 6** Det kapacitetsstarka integrerade transportrumet kommer ta större ytanspråk. Måluppfyllande livsrum för bostäder kan vara svåruppnått, men finns potential att bli lämpligt livsrum för mobilitetshus
- 7** Det kapacitetsstarka integrerade transportrumet kommer ta större ytanspråk. Föreslagen exploatering hamnar i konflikt med GC-stråk. Diamantgatans anslutning för smal.

- 8** Underdimensionerad trafiksituation för Smyckegatan, höjdproblematik med ny dragning. Exploatering kan ske utan att Smyckegatan dras om. Ifall framtida metrobus/expressbushållplats flyttas sänks den attraktiviteten för kontorsområde här.
- 9** Exploatering kan ske inom befintlig fastighetsgräns

UTMANINGAR



Kräver justeringar ¹



Kräver större ingrepp ²

- 1 Mer robust att använda dagens gatustruktur, riskfyllt att föreslå vägnät genom sju olika fastighetsägare mark. Dagens struktur är relativt väldimensionerad och möjliggör vidare exploatering av befintliga fastigheter.
- 2 Ytbrist. Finns i dagsläget hållplats, GC-passage samt GC-banor som passerar i området. Vi föreslår dessutom en cirkulationsplats här, vilket kommer förbättra förutsättningar att exploatera andra delar av området
- 3 Exploatering kan ske inom befintlig fastighetsgräns. Om parkering föreslås ske på angränsande tomter måste det lösas innan planen går vidare
- 4 Exploatering kan ske om GC-bana dras om. Angöring sker från Ängsåsullen. Exploateringsområdet blir ej mer än 12m-18 m djupt, och kommer angränsa ett integrerat transportrum.
- 5 Exploatering kan ske med befintlig gatustruktur, kräver ej omdaning av Näsetvägen.
- 6 Exploatering kan ske om GC-bana dras om. Notera i "Framtida strukturplan Näsetvägen" att gatan Ängsåsullen behålls, varifrån angöring sker. Ytan för ny byggnadsplacering blir ej mer än 12m djup.
- 7 Exploatering kan ske, men förhållande mot Näsetvägen blir annorlunda än i det inkommande förslaget (se kapitel åtgärdsplaner). Parkering bör koncentreras mot Reningsverksgatan och cirkulationsplatsen ska ha hög standard på GC-passage
- 8 Exploatering kan ske, men angöring/parkering bör ej ske direkt från Näsetvägen. Inga vänstersvängar ut på Näsetvägen

1. Såsom husplacering och vidarearbete med angöring, parkering och höjder. Kantlinje anspelar ungefärligt på möjlig yttre fastighetsgräns

2. Krävs mer omfattande åtgärder alternativt större ombearbetning av föreslagen husplacering. Då det finns ett parkeringsunderskott i förslaget kan det ses över om parkering kan placeras här istället



UTMANINGAR

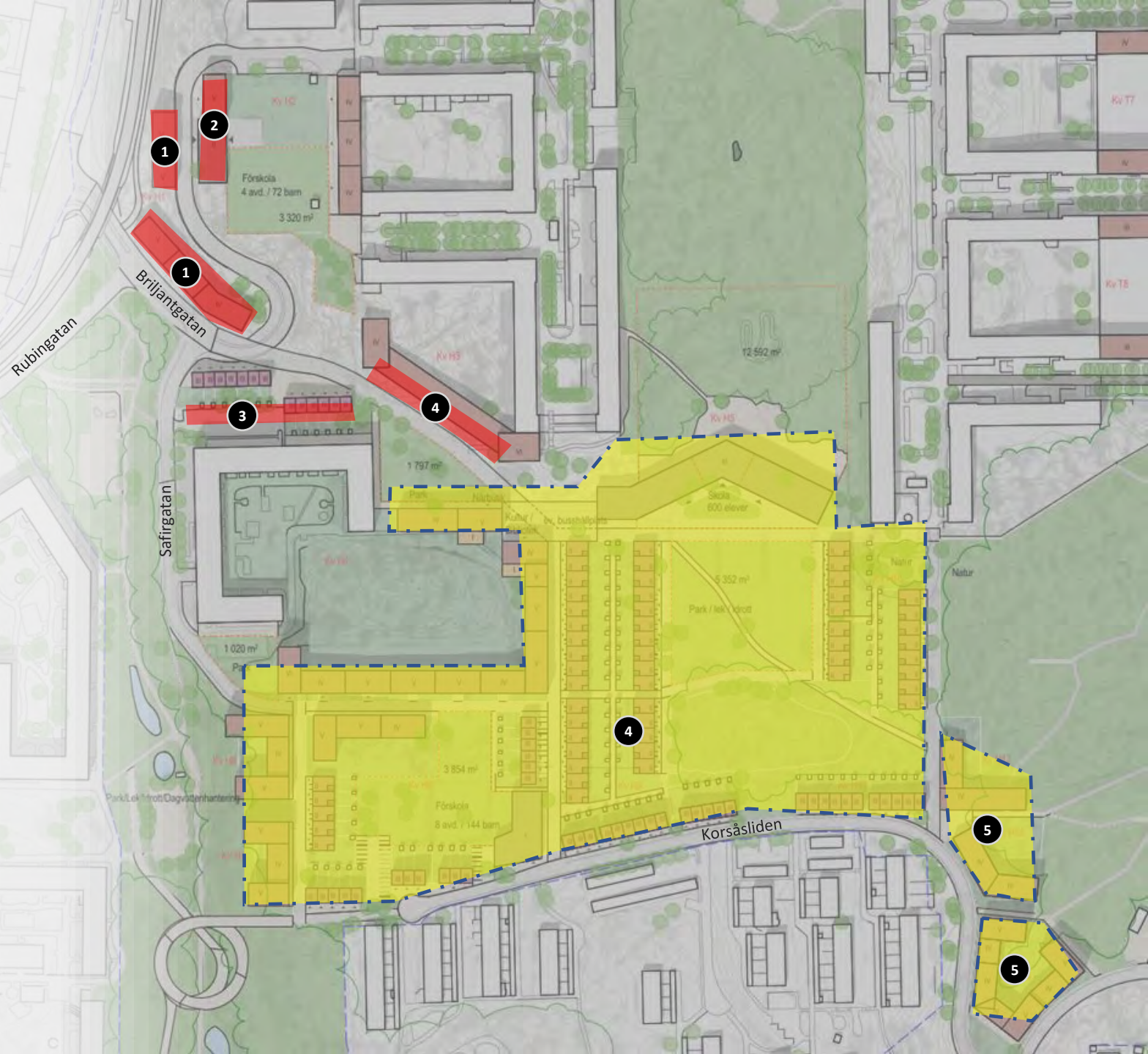
Kräver justeringar ¹Kräver större ingrepp ²

- 1 Problematiskt att få till parkering för rörelsehindrad
- 2 Om entréer placeras österut går byggnaden trafikmässigt att få till, men en hel del parkeringar måste ersättas. Det finns inga tydliga lämpliga tomter att parkering på i närheten (om det befintliga p-huset rivs till fördel för förskola).
- 3 Om samtliga entréer placeras söderut kan exploatering ske med infart från befintlig parkering. Parkering måste dock ersättas, och exploaterbar tomt kommer ej vara djup (kanske 12m). Tomten är annars lämplig att anlägga parkering på

- 4 Skolområdet har potential att bebyggas ur trafiksynpunkt. Inkommande förslag måste dock ses över gällande höjder, angöring, sikt och parkering, vilket i sin tur troligtvis kommer dra ner exploateringsgraden. Nuvarande gatustruktur korsar icke kommunägda fastigheter, men det finns alternativa lösningar för vägstrukturen in i området
- 5 Exploatering kan ske ur trafiksynpunkt, men husplacering kommer troligtvis justeras avsevärt för hantering av höjder, angöring samt parkering. Dessa justeringar kommer troligtvis dra ner hur mycket som kan exploateras

1. Såsom husplacering och vidarearbete med angöring, parkering och höjder. Kantlinje anspelar ungefärligt på möjlig yttre fasthetsgräns

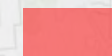
2. Krävs mer omfattande åtgärder alternativt större ombearbetning av föreslagen husplacering. Då det finns ett parkeringsunderskott i förslaget kan det ses över om parkering kan placeras här istället



Topasgatan UTMANINGAR



Kräver justeringar ¹



Kräver större ingrepp ²

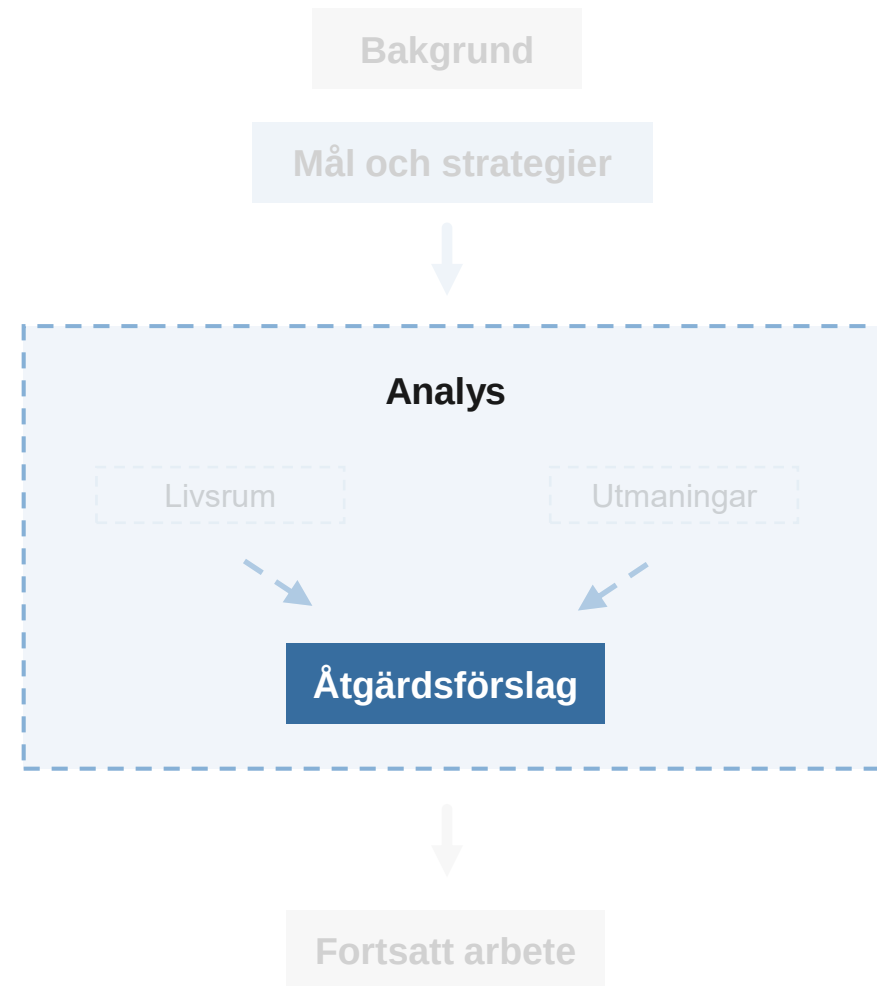
- 1** Osäkerhet kring kostnytta av en sådan åtgärd (ny koppling). Åtgärden gör vägnätet mindre känsligt för störningar, kan avlasta korsningen Näsetvägen – Topasgatan och bidrar till fler ögon längs Topasgatan. Men kopplingen har en komplicerad sträcka, över ett spårområde och genom kuperad terräng, och skapar dessutom nya problem längs Topasgatan att lösa. Om ny koppling väl byggs skulle den troligen följa den röda markeringen, men det riskerar bli en dyr åtgärd. Samtidigt finns åtgärder för att styrka GC-nätet i strukturplanen som bygger på att det inte sker genomfart på Topasgatan
- 2** Bebyggelse kan ske från trafiksynpunkt men angöring, höjder och parkering får ses över. Troligt att exploaterbar yta minskar till förmån av hantering av parkering och angöring.
- 3** Kan bli svårt att rättfärdiga kostnyttan av åtgärden. Diagonal dragning över Västerleden med höjdanpassning leder till hög komplexitet. Intill ligger en befintlig GC-tunnel som medför liknande funktion.
- 4** Bebyggelse kan ske från trafiksynpunkt men angöring, höjder och parkering får ses över. Parkeringsbehovet blir stort för kontorshus av denna storlek, även om det finns relativt stark koppling till kollektivtrafik. En väg framåt skulle vara att placera parkering på mer svårexploaterade tomter.
- 5** Komplex åtgärd att bygga bro av denna standard över Västerleden, med mindre vägar genom kuperad terräng som följer söder om bron. Möjlig framtida Metrobusshållplats skulle kunna motivera högre standard än nuvarande bro.

1. Såsom husplacering och vidarearbete med angöring, parkering och höjder. Kantlinje anspelar ungefärligt på möjlig yttre fastighetsgräns

2. Krävs mer omfattande åtgärder alternativt större ombearbetning av föreslagen husplacering. Då det finns ett parkeringsunderskott i förslaget kan det ses över om parkering kan placeras här istället

Åtgärdsplaner

Detta kapitel redovisar möjliga åtgärdsplaner för planprogrammet, baserat på strukturplaner. Strukturplanerna i sig är baserade på analyserna gjorda i tidigare kapitel gällande livsrums och utmaningar med bebyggelseförslaget



Åtgärdsplaner

Skattegårdsvägen

Näsetvägen

Höjden

Topasgatan



Skattegårdsvägen

Befintliga Livsrum

-  TRANSPORTRUM
-  INTEGRERAT TRANSPORTRUM
-  MJUKTRAFIKRUM
-  INTEGRERAT FRIRUM
-  FRIRUM

- 1** Transportrum som ger framkomlighet för bil och buss, men även en barriäreffekt för gång och cykeltrafik
- 2** Är mjuktrafikrum sett till prioriteringen, men angränsning till ett transportrum påverkar upplevelse kvalitén för gång och cykeltrafik
- 3** Relativt hög framkomlighet för bil och buss. Passager för gång och cykel är övergångställén, men finns ej i alla riktningar.



Skattegårdsvägen Framtida Livsrum



TRANSPORTRUM



INTEGRERAT
TRANSPORTRUM



MJUKTRAFIKRUM



INTEGRERAT
FRIRUM



FRIRUM

1

Fortsatt ett transportrum

2

Ett mer integrerat transportrum, som innebär möjlighet till passager och viss angöring. Referens Delsjövägen för norra sidan av Skattegårdsvägen, och Munkebäcks allé för södra sidan

3

Mjuktrafikrum i den benämningen att prioriteten mellan trafikslag är relativt jämn. Hög standard på GC-passager, men samtidigt inte den minsta typ av cirkulationsplats



2

Referens Delsjövägen

2

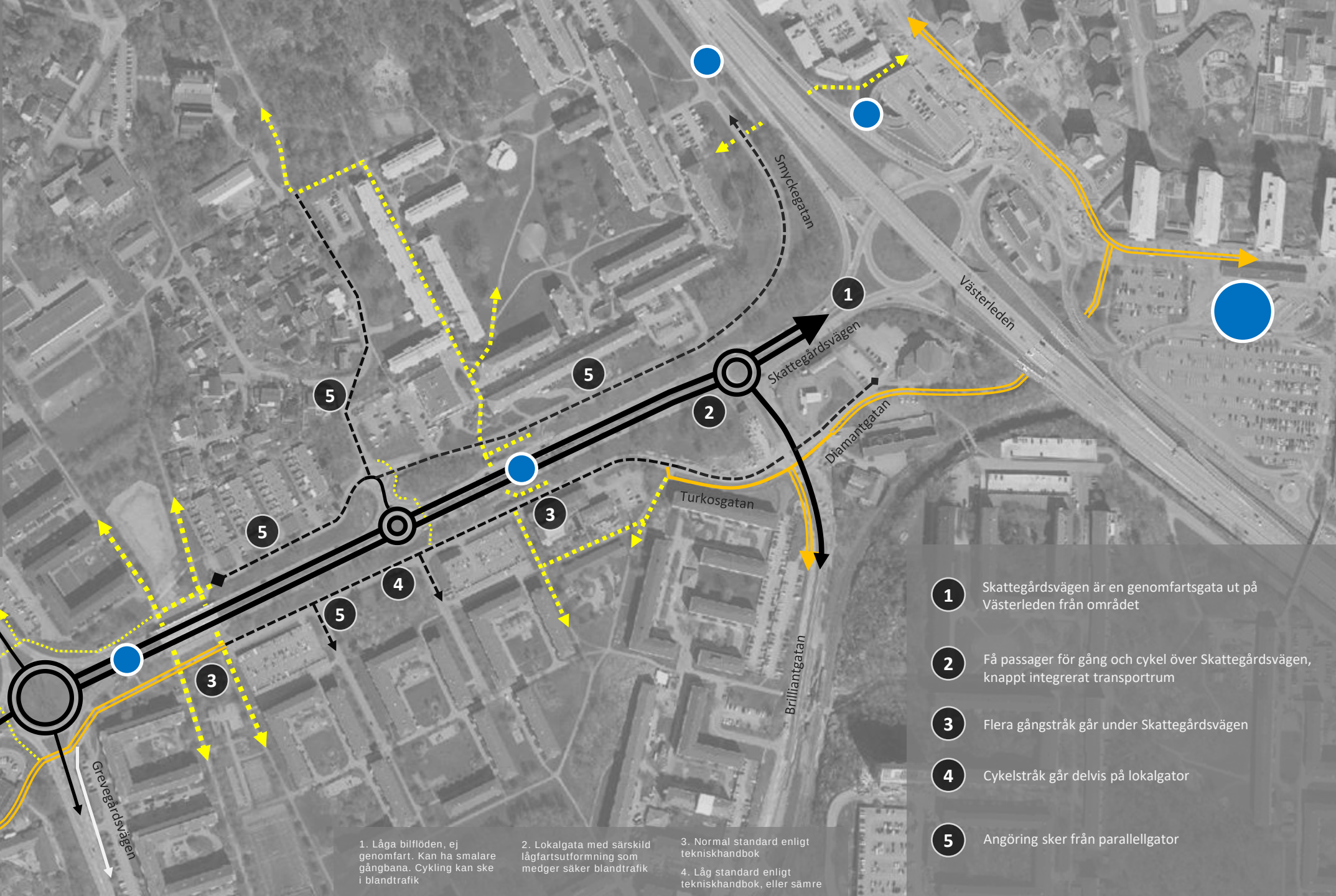
2

Referens Munkebäcks allé



Skattegårdsvägen
Befintlig struktur

- FYRA KÖRFÄLT
- TVÅ KÖRFÄLT
- LOKALGATA ¹
- LÅGFARTSOMRÅDE ²
- HÅLLPLATS
- SEPARERAD GC ³
- KOMBINERAD GC ³
- CYKELBANA ³
- GÅGBANA ³
- GÅGBANA, ⁴
Låg standard



1. Låga bilflöden, ej genomfart. Kan ha smalare gångbana. Cykling kan ske i blandtrafik

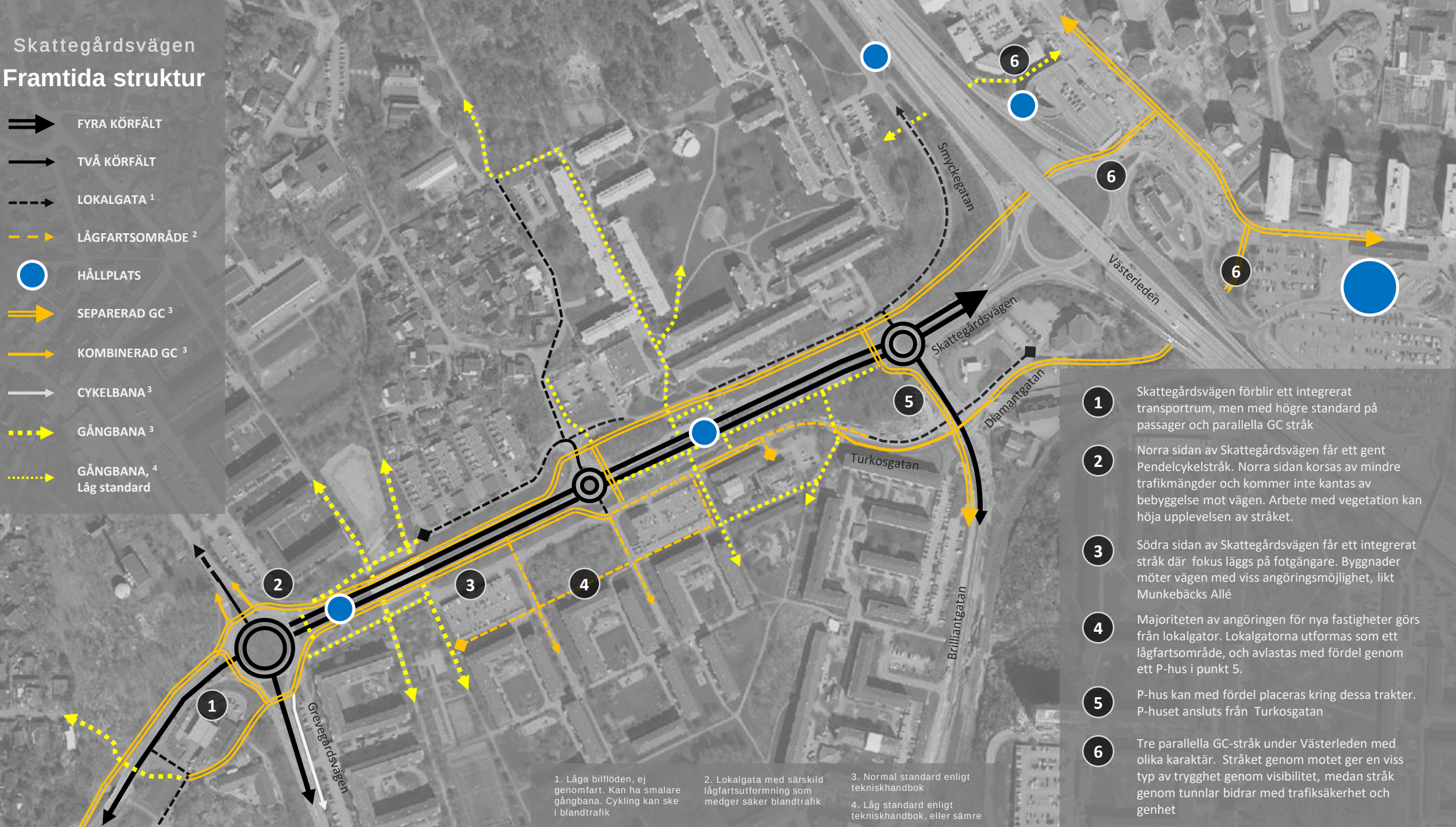
2. Lokalgata med särskild lågfartsutformning som medger säker blandtrafik

3. Normal standard enligt tekniskhandbok
4. Låg standard enligt tekniskhandbok, eller sämre

- 1 Skattegårdsvägen är en genomfartsgata ut på Västerleden från området
- 2 Få passager för gång och cykel över Skattegårdsvägen, knappt integrerat transportrum
- 3 Flera gångstråk går under Skattegårdsvägen
- 4 Cykelstråk går delvis på lokalgator
- 5 Angöring sker från parallellgator

Skattegårdsvägen Framtida struktur

- ⇒ FYRA KÖRFÄLT
- TVÅ KÖRFÄLT
- - - LOKALGATA ¹
- - - LÅGFARTSOMRÅDE ²
- HÅLLPLATS
- ⇒ SEPARERAD GC ³
- KOMBINERAD GC ³
- CYKELBANA ³
- - - GÅNGBANA ³
- - - GÅNGBANA, ⁴ Låg standard



- 1 Skattegårdsvägen förblir ett integrerat transportrum, men med högre standard på passager och parallella GC stråk
- 2 Norra sidan av Skattegårdsvägen får ett gent Pendelcykelstråk. Norra sidan korsas av mindre trafikmängder och kommer inte kantas av bebyggelse mot vägen. Arbete med vegetation kan höja upplevelsen av stråket.
- 3 Södra sidan av Skattegårdsvägen får ett integrerat stråk där fokus läggs på fotgängare. Byggnader möter vägen med viss angöringsmöjlighet, likt Munkebäcks Allé
- 4 Majoriteten av angöringen för nya fastigheter görs från lokalgator. Lokalgatorna utformas som ett lågfartsområde, och avlastas med fördel genom ett P-hus i punkt 5.
- 5 P-hus kan med fördel placeras kring dessa trakter. P-huset ansluts från Turkosgatan
- 6 Tre parallella GC-stråk under Västerleden med olika karaktär. Stråket genom motet ger en viss typ av trygghet genom visibilitet, medan stråk genom tunnlar bidrar med trafiksäkerhet och genhet

1. Låga bilflöden, ej genomfart. Kan ha smalare gångbana. Cykling kan ske i blandtrafik

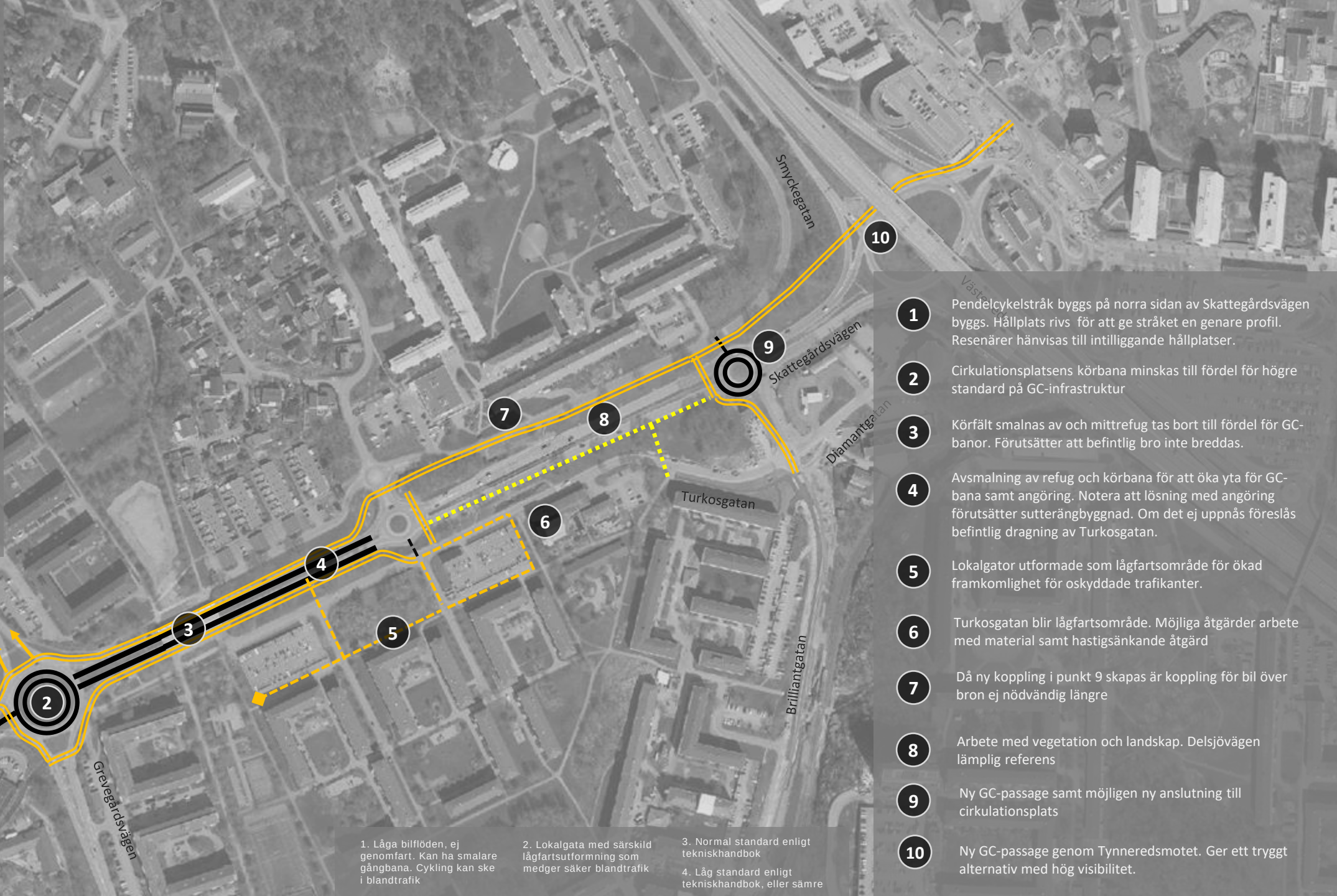
2. Lokalgata med särskild lågfartsutformning som medger säker blandtrafik

3. Normal standard enligt tekniskhandbok

4. Låg standard enligt tekniskhandbok, eller sämre

Skattegårdsvägen
Endast åtgärder

- FYRA KÖRFÄLT
- TVÅ KÖRFÄLT
- LOKALGATA ¹
- LÅGFARTSOMRÅDE ²
- HÅLLPLATS
- SEPARERAD GC ³
- KOMBINERAD GC ³
- CYKELBANA ³
- GÅNGBANA ³
- GÅNGBANA, ⁴
Låg standard



- 1 Pendelcykelstråk byggs på norra sidan av Skattegårdsvägen byggs. Hållplats rivs för att ge stråket en genare profil. Resenärer hänvisas till intilliggande hållplatser.
- 2 Cirkulationsplatsens körbana minskas till fördel för högre standard på GC-infrastruktur
- 3 Körfält smalnas av och mittrefug tas bort till fördel för GC-banor. Förutsätter att befintlig bro inte breddas.
- 4 Avsmalning av refug och körbana för att öka yta för GC-bana samt angöring. Notera att lösning med angöring förutsätter suttersångbyggnad. Om det ej uppnås föreslås befintlig dragning av Turkosgatan.
- 5 Lokalgator utformade som lågfartsområde för ökad framkomlighet för oskyddade trafikanter.
- 6 Turkosgatan blir lågfartsområde. Möjliga åtgärder arbete med material samt hastigsänkande åtgärd
- 7 Då ny koppling i punkt 9 skapas är koppling för bil över bron ej nödvändig längre
- 8 Arbete med vegetation och landskap. Delsjövägen lämplig referens
- 9 Ny GC-passage samt möjligen ny anslutning till cirkulationsplats
- 10 Ny GC-passage genom Tynneredsmotet. Ger ett tryggt alternativ med hög visibilitet.

1. Låga bilflöden, ej genomfart. Kan ha smalare gångbana. Cykling kan ske i blandtrafik

2. Lokalgata med särskild lågfartsutformning som medger säker blandtrafik

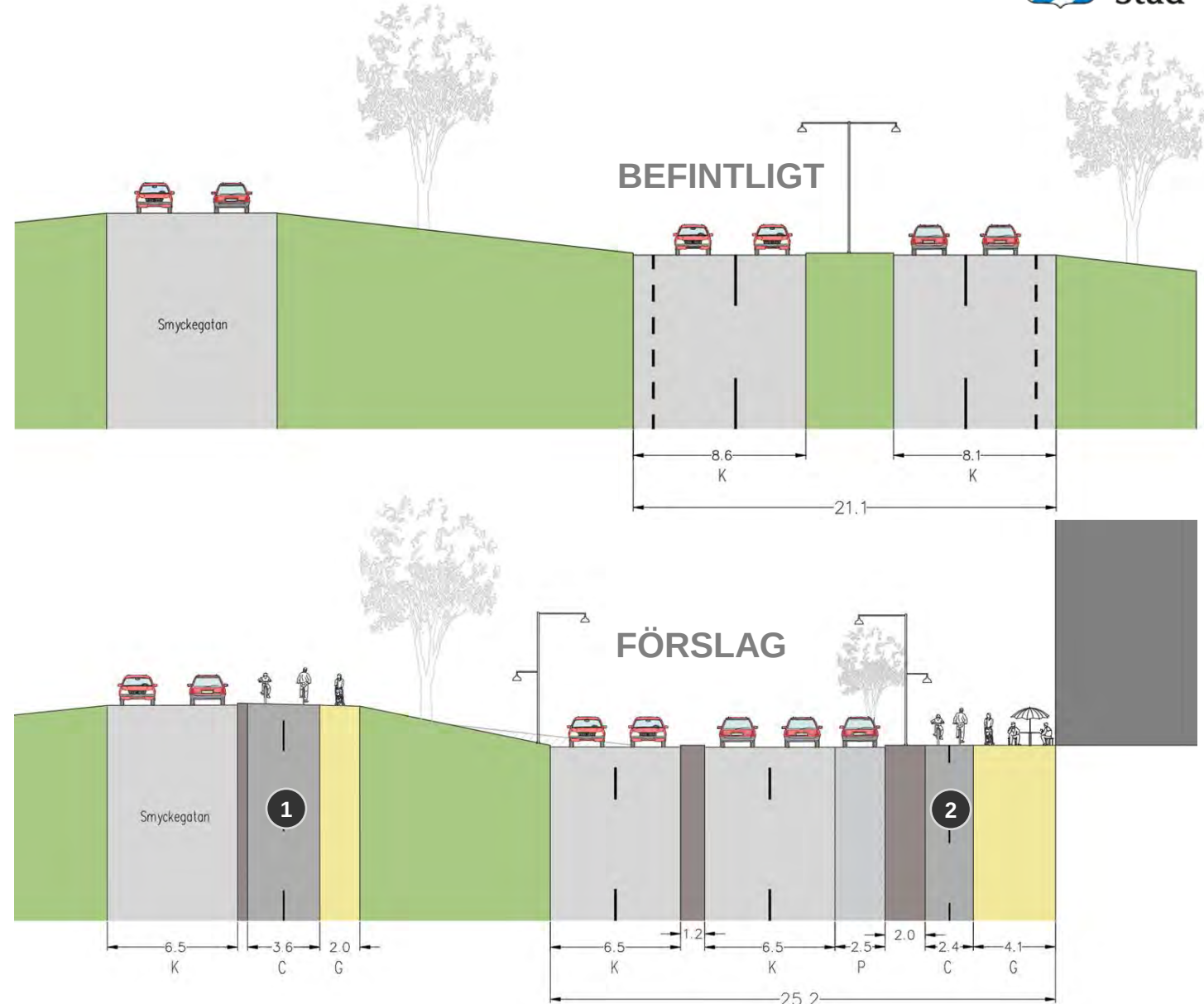
3. Normal standard enligt tekniskhandbok

4. Låg standard enligt tekniskhandbok, eller sämre

Skattegårdsvägen

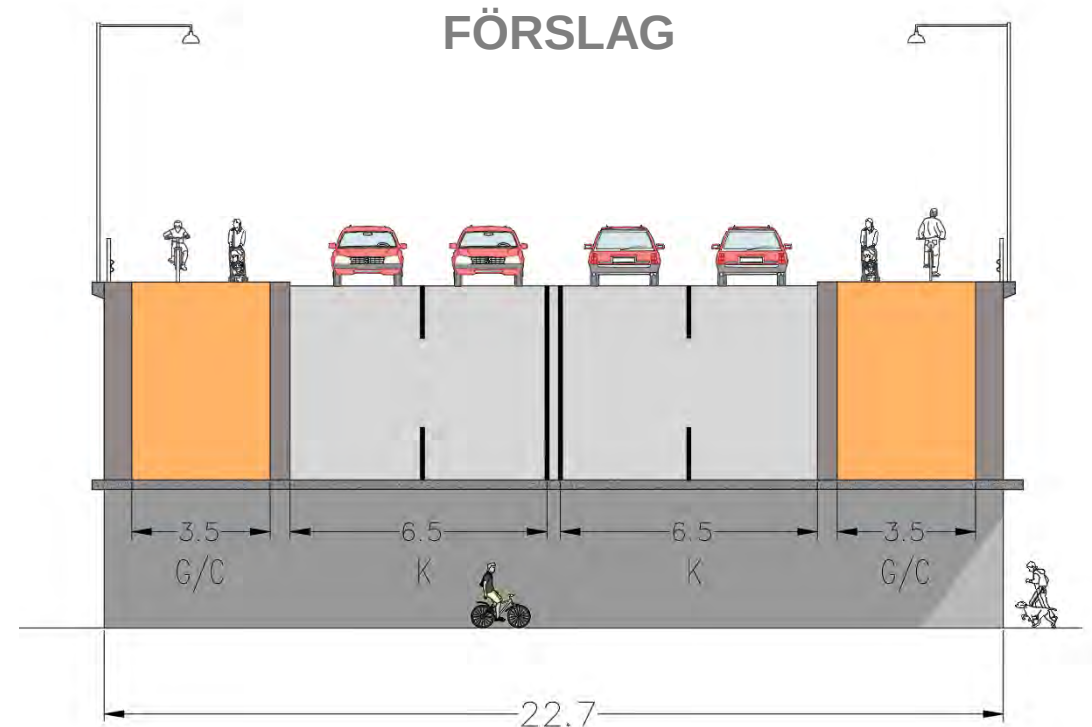
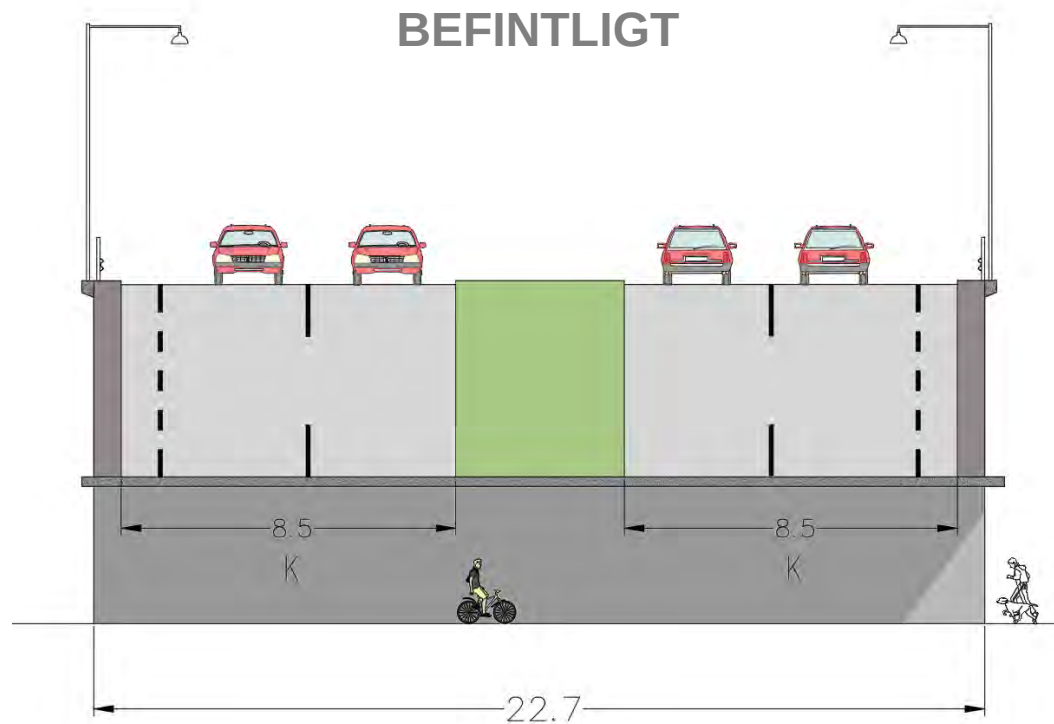
Typsektion

- 1 Nytt pendelcykelstråk på Skattegårdsvägen som delvis går via Smyckegatan för att optimera ytanvändningen och öka framkomligheten för bil och cykel. Utformningen liknar den som finns på Delsjövägen, se exempel på nästa sida.
- 2 Ett kompletterande cykelstråk och en utformning som liknar den på Munkebäcks Allé, se exempel om två sidor.



Skattegårdsvägen

Bron över Kastanjeallén



Åtgärdsplaner

Skattegårdsvägen

Näsetvägen

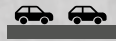
Höjden

Topasgatan

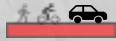


Näsetvägen

Befintliga livsrum



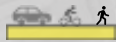
TRANSPORTRUM



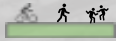
INTEGRERAT
TRANSPORTRUM



MJUKTRAFIKRUM



INTEGRERAT
FRIRUM



FRIRUM

1

Transportrum som ger framkomlighet för bil och buss, men även en barriäreffekt för gång och cykeltrafik

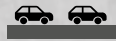
2

Integrerat transportrum, även närmare transportrummet (Västerleden). Relativt god genhet för gång och cykel längs med Näsetvägen, men inte tvärs över.

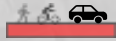


Näsetvägen

Framtida livsrum



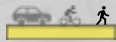
TRANSPORTRUM



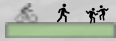
INTEGRERAT
TRANSPORTRUM



MJUKTRAFIKRUM

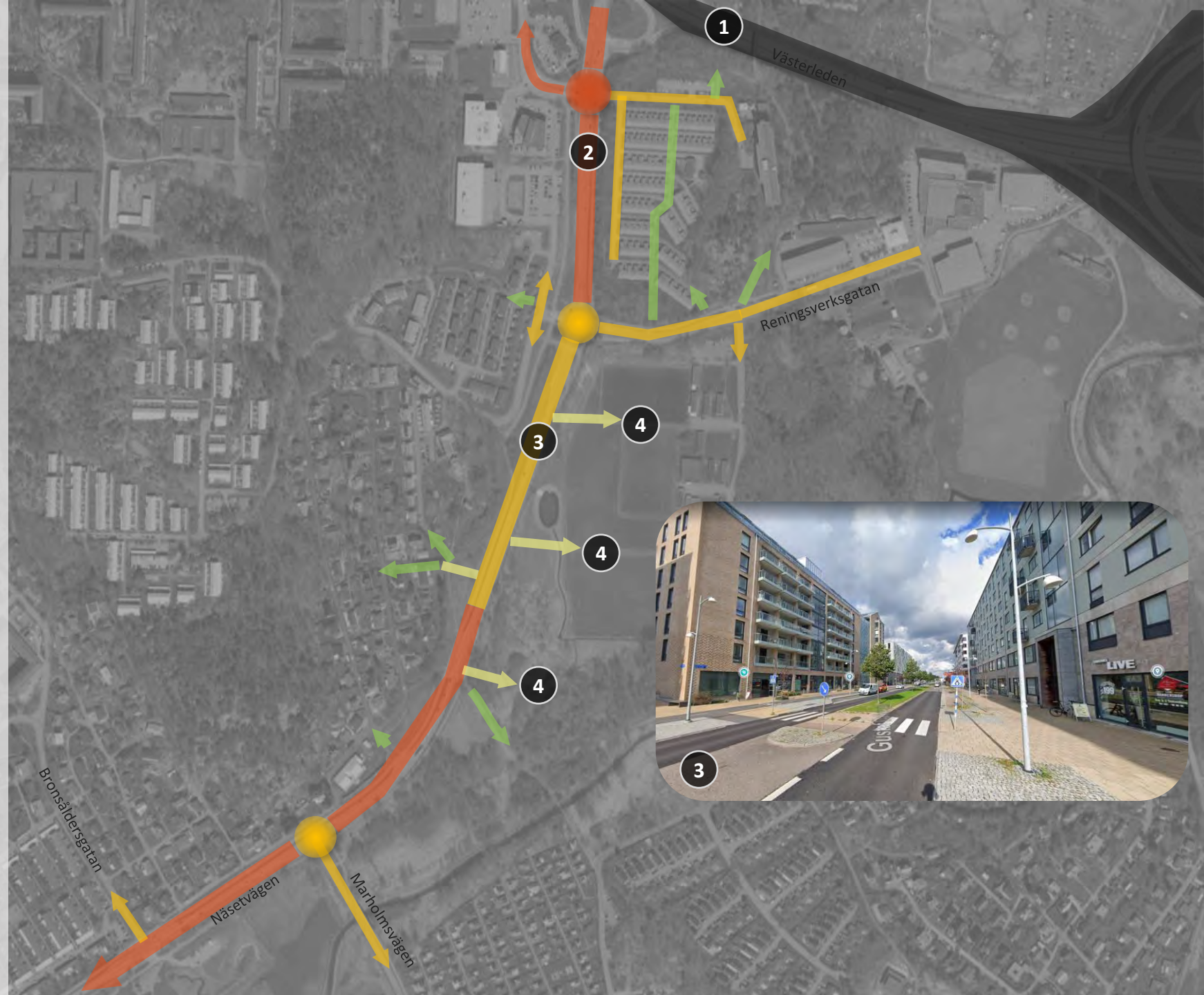


INTEGRERAT
FRIRUM



FRIRUM

- 1 Fortsatt ett transportrum
- 2 Närmare transportrummet (Västerleden) är det fortsatt ett integrerat transportrum. Fortsatt gena GC – stråk i längsled
- 3 Börjar närma sig ett mjuktrafikrum denna sträcka, referens Kvillebäcken. Fortsatt gena GC – stråk i längsled, men även någorlunda enkelt att korsa tvärs över Näsetvägen samt hög standard på vistelse upplevelse
- 4 Nya lokalgator föreslås bli integrerade frirum
- 5 Näsetvägen återgår till att vara ett integrerat transportrum



Näsetvägen

BEFINTLIG STRUKTUR

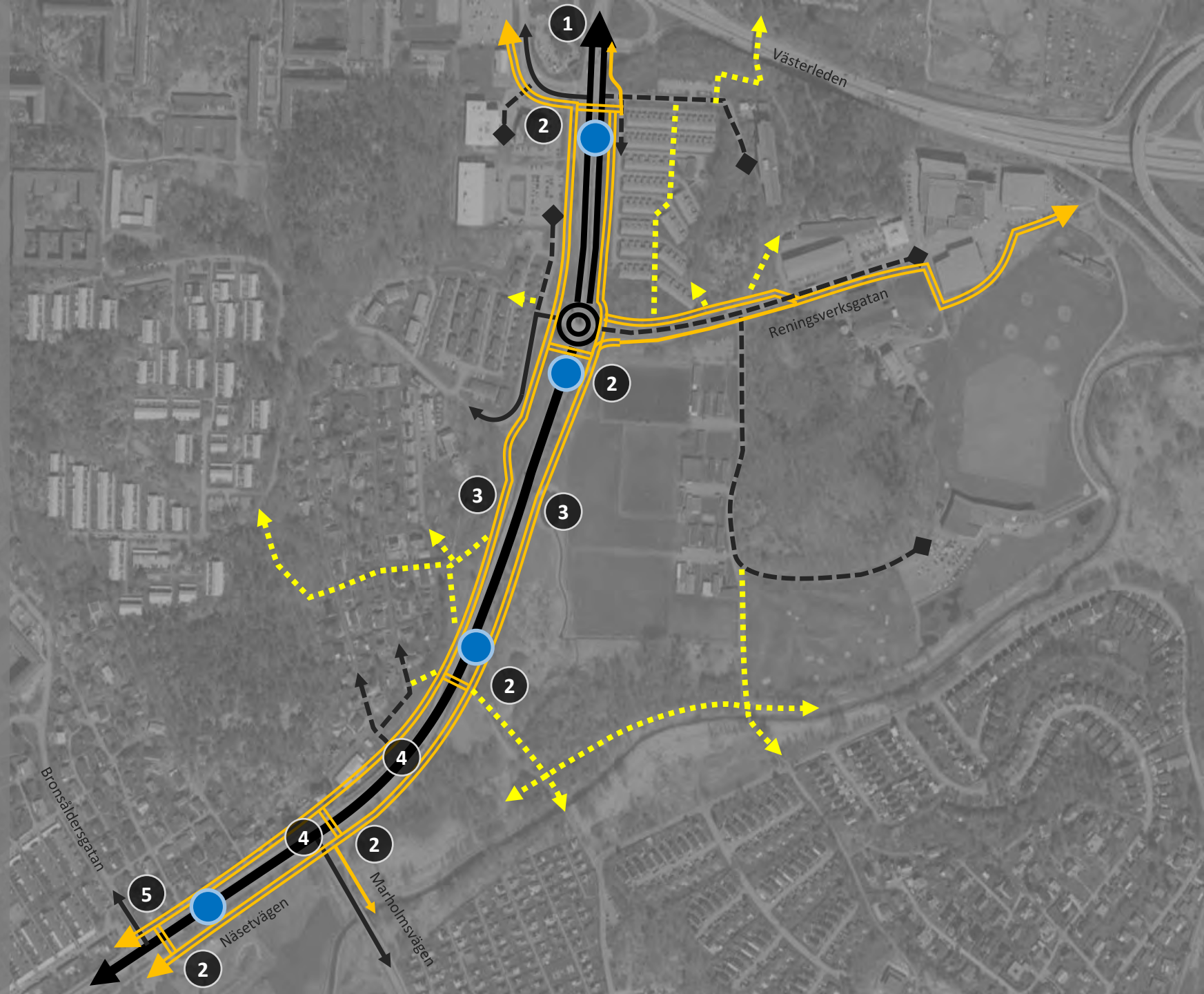


- 1 Näsetvägen är en genomfartsgata ut på Västerleden från området
- 2 Samtliga GC-passager över denna sträcka av Näsetvägen är i plan
- 3 Separerade GC-banor på vardera sida om Näsetvägen. Relativt hög standard och genhet på cykelinfrastrukturen
- 4 Flera, icke signalreglerade, T-korsningar med vänster svängfält ut på Näsetvägen.
- 5 Signalreglerad korsning mellan Bronsåldersgatan och Näsetvägen

1. Låga bilflöden, ej genomfart. Kan ha smalare gångbana. Cykling kan ske i blandtrafik

2. Lokalgata med särskild lågfartsutformning som medger säker blandtrafik

3. Normal standard enligt tekniskhandbok
4. Låg standard enligt tekniskhandbok, eller sämre



Näsetvägen

FRAMTIDA STRUKTUR

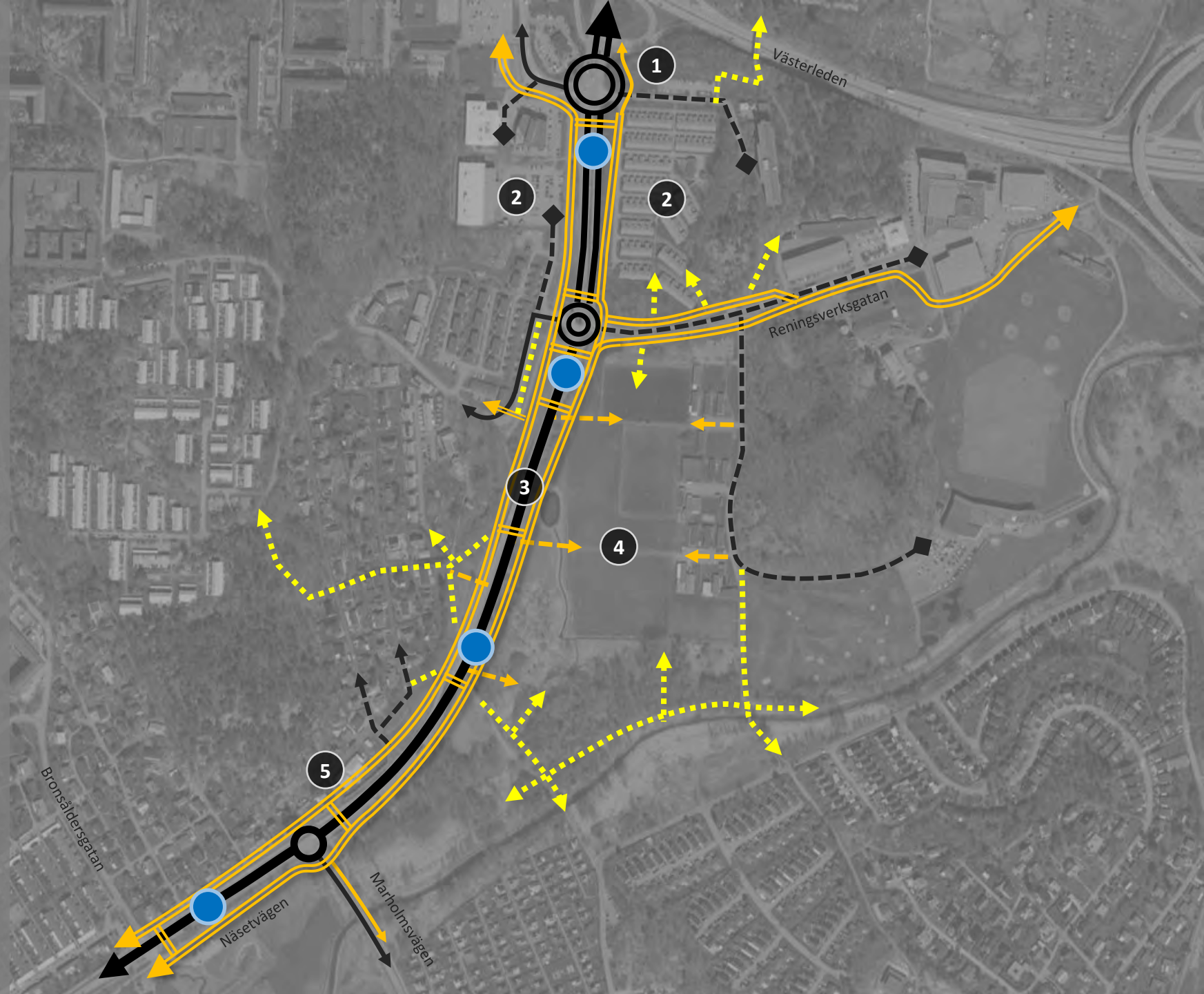


- 1 Ny cirkulationsplats. Ett integrerat transportrum, med relativ hög framkomlighet för motoriserad trafik. Lämplig sträcka att främja kollektivtrafik med exempelvis busskörfält
- 2 Befintlig gatuinfrastruktur behålls, förhindrar ej vidare exploatering av tomter.
- 3 Denna del av Näsetvägen blir ett mjuktrafikrum, med högstandard på GC-infrastruktur, angöringsmöjligheter och möjlighet till verksamheter i bottenvåningar. Referens Kvillebäcken, men utan vänstersvägar och högre standard på GC-infrastruktur
- 4 Lokalgator för ny bebyggelse, utformas som lågfartsområde. Referens Kvillebäcken, men utan vänstersvägar och högre standard på GC-infrastruktur
- 5 Näsetvägen återgår till att vara ett integrerat transportrum, med hög standard på GC infrastruktur

1. Låga bilflöden, ej genomfart. Kan ha smalare gångbana. Cykling kan ske i blandtrafik

2. Lokalgata med särskild lågfartsutformning som medger säker blandtrafik

3. Normal standard enligt tekniskhandbok
4. Låg standard enligt tekniskhandbok, eller sämre



Näsetvägen

ENDAST ÅTGÄRDER

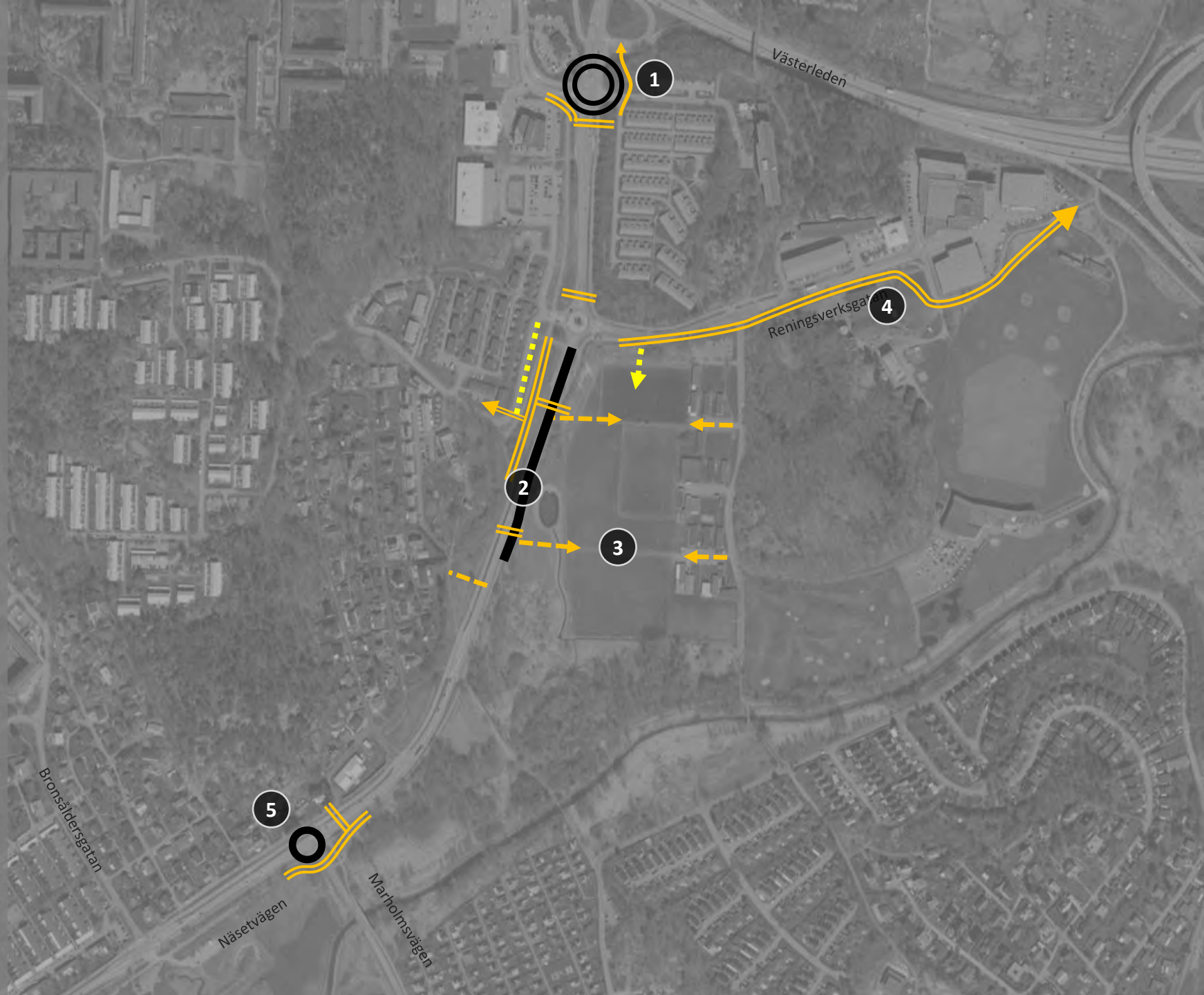


- 1** Ny cirkulationsplats byggs nära inpå motet, signalreglerade vänstersvängar arbetas bort för ökad framkomlighet.
- 2** Näsetvägen ges en "mjukare" utformning. Referens Kvillebäcken. Inga vänstersvängar tillåts utan biltrafiken hänvisas till cirkulationerna för U-sväng.
- 3** Lokalgator med lågfartskaraktär anläggs. Parkering koncentreras med fördel mot Reningsverksgatan.
- 4** Standardupphöjning av GC-bana
- 5** Ny cirkulationsplats byggs i korsningen Näsetvägen/Marholmsvägen. Ökar trafiksäkerheten samt möjliggör att vänstersvängar arbetas bort längs Näsetvägen.

1. Låga bilflöden, ej genomfart. Kan ha smalare gångbana. Cykling kan ske i blandtrafik

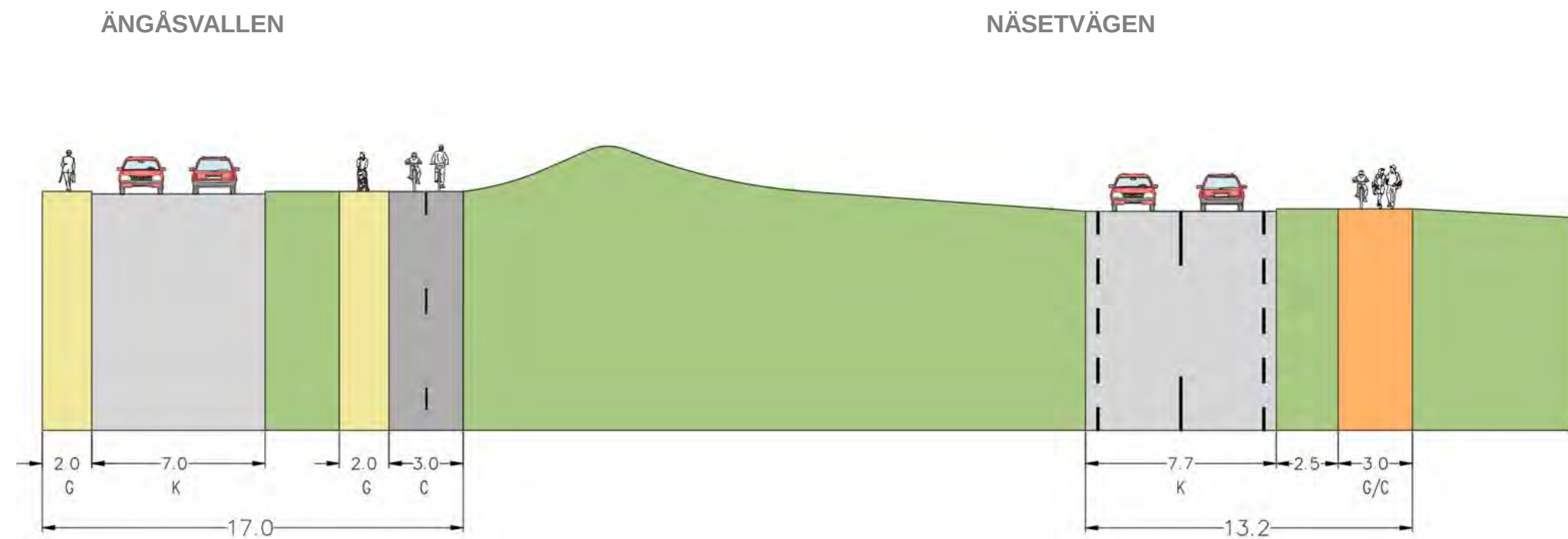
2. Lokalgata med särskild lågfartsutformning som medger säker blandtrafik

3. Normal standard enligt tekniskhandbok
4. Låg standard enligt tekniskhandbok, eller sämre



Näsetvägen

Befintligt



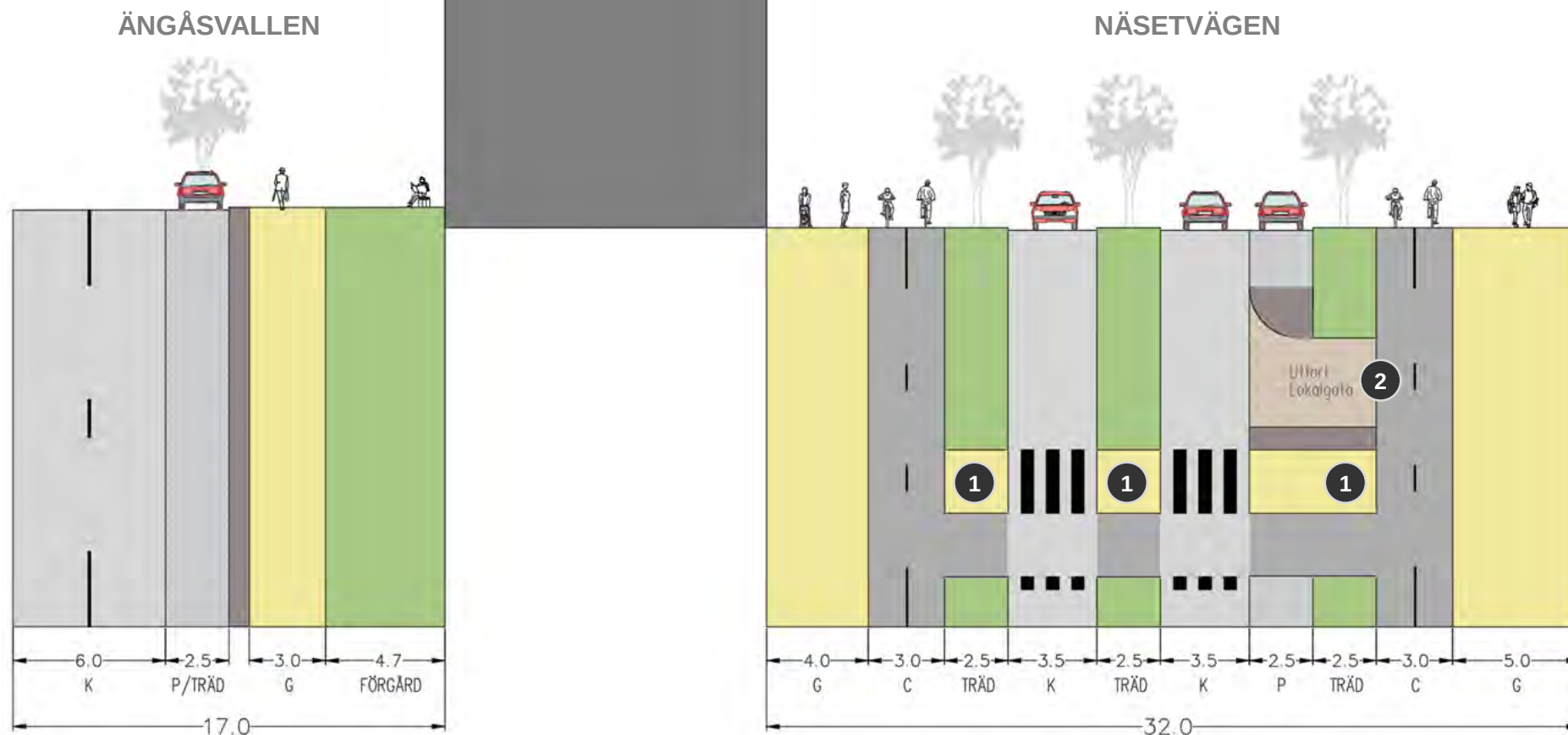
Näsetvägen

Vårt förslag



Göteborgs
Stad

- 1 Tre trädrader som agerar väntytor vid GC-passager.
- 2 Näsetvägen har enkelriktade utfarer som bara möjliggör högersväng för ökad framkomlighet på Näsetvägen en mer trafiksäker lösning.



Åtgärdsplaner

Skattegårdsvägen

Näsetvägen

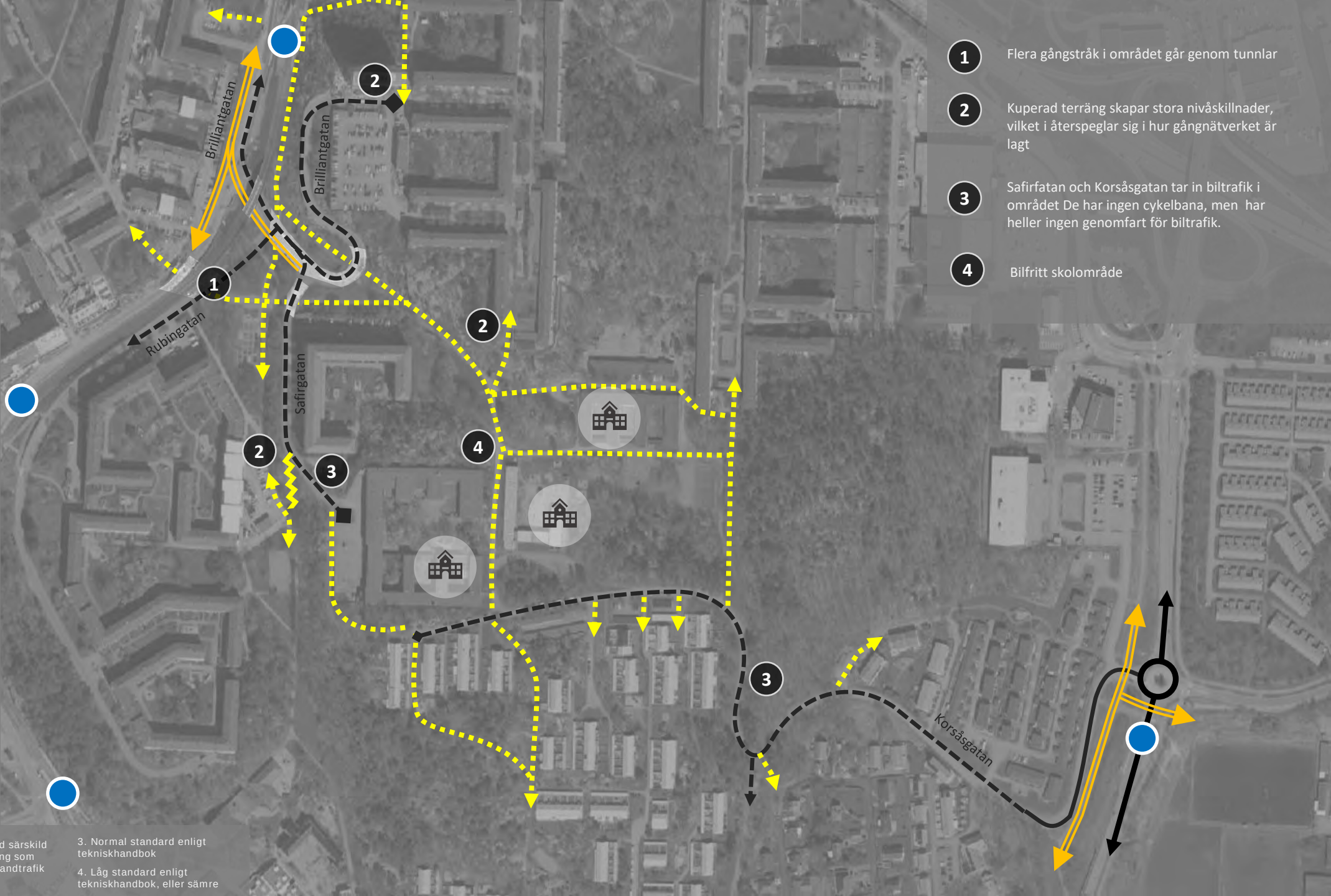
Höjden

Topasgatan



Höjden
BEFINTLIG STRUKTUR

- FYRA KÖRFÄLT
- TVÅ KÖRFÄLT
- LOKALGATA ¹
- HÅLLPLATS
- LÅGFARTSOMRÅDE ²
- SEPARERAD GC ³
- KOMBINERAD GC ⁴
- GÅGBANA ⁴
- GÅGBANA, ⁴
Låg standard
- TRAPPA
- SKOLA



- 1 Flera gångstråk i området går genom tunnlar
- 2 Kuperad terräng skapar stora nivåskillnader, vilket i återspeglar sig i hur gångnätverket är lagt
- 3 Safirfatan och Korsåsgatan tar in biltrafik i området De har ingen cykelbana, men har heller ingen genomfart för biltrafik.
- 4 Bilfritt skolområde

1. Låga bilflöden, ej genomfart. Kan ha smalare gångbana. Cykling kan ske i blandtrafik

2. Lokalgata med särskild lågfartsutformning som medger säker blandtrafik

3. Normal standard enligt tekniskhandbok

4. Låg standard enligt tekniskhandbok, eller sämre

Höjden

FRAMTIDA STRUKTUR

⇒ FYRA KÖRFÄLT

→ TVÅ KÖRFÄLT

--- LOKALGATA ¹

● HÅLLPLATS

- - - LÅGFARTSOMRÅDE ²

⇒ SEPARERAD GC ³

→ KOMBINERAD GC ⁴

... GÅNGBANA ⁴

... GÅNGBANA, ⁴
Låg standard

⚡ TRAPPA

🏠 SKOLA

1 Flera befintliga planskilda GC-tunnlar behålls.

2 Genomgående GC-bana mellan Brilljantgatan och Näsetvägen

3 Nya lokalgator utformas som lågfartsområde

4 Genomgående biltrafik mellan Safirgatan och Korsårgatan.

5 Ny trappa för att stärka koppling mot Opalortorget



1. Låga bilflöden, ej genomfart. Kan ha smalare gångbana. Cykling kan ske i blandtrafik

2. Lokalgata med särskild lågfartsutformning som medger säker blandtrafik

3. Normal standard enligt tekniskhandbok

4. Låg standard enligt tekniskhandbok, eller sämre

Höjden

ENDAST ÅTGÄRDER

 FYRA KÖRFÄLT

 TVÅ KÖRFÄLT

 LOKALGATA ¹

 HÅLLPLATS

 LÅGFARTSOMRÅDE ²

 SEPARERAD GC ³

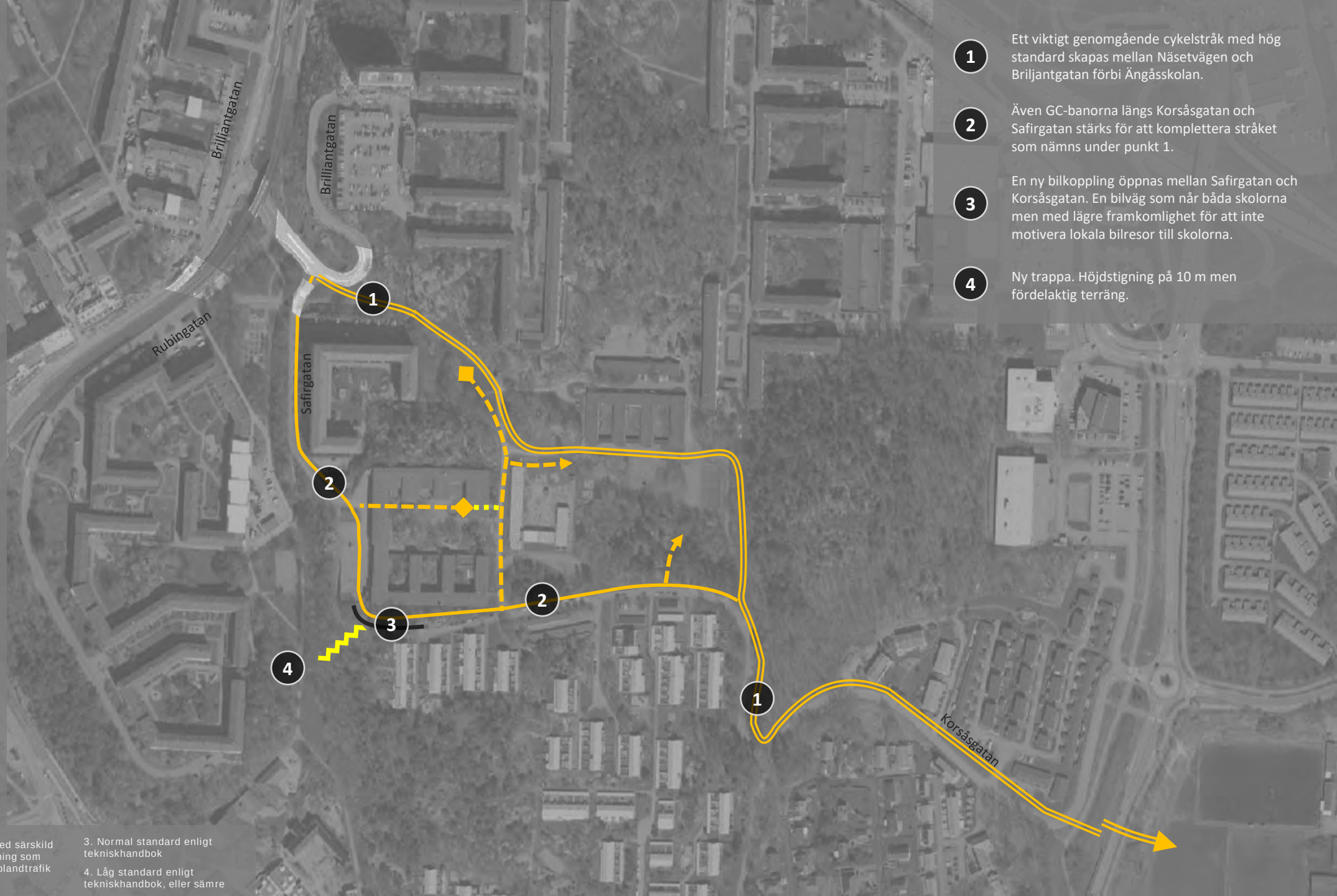
 KOMBINERAD GC ⁴

 GÅNGBANA ⁴

 GÅNGBANA, ⁴
Låg standard

 TRAPPA

 SKOLA



1

Ett viktigt genomgående cykelstråk med hög standard skapas mellan Näsetvägen och Brillantgatan förbi Ängåsskolan.

2

Även GC-banorna längs Korsåsgatan och Safirgatan stärks för att komplettera stråket som nämns under punkt 1.

3

En ny bilkoppling öppnas mellan Safirgatan och Korsåsgatan. En bilväg som når båda skolorna men med lägre framkomlighet för att inte motivera lokala bilresor till skolorna.

4

Ny trappa. Höjdstigning på 10 m men fördelaktig terräng.

1. Låga bilflöden, ej genomfart. Kan ha smalare gångbana. Cykling kan ske i blandtrafik

2. Lokalgata med särskild lågfartsutformning som medger säker blandtrafik

3. Normal standard enligt tekniskhandbok

4. Låg standard enligt tekniskhandbok, eller sämre

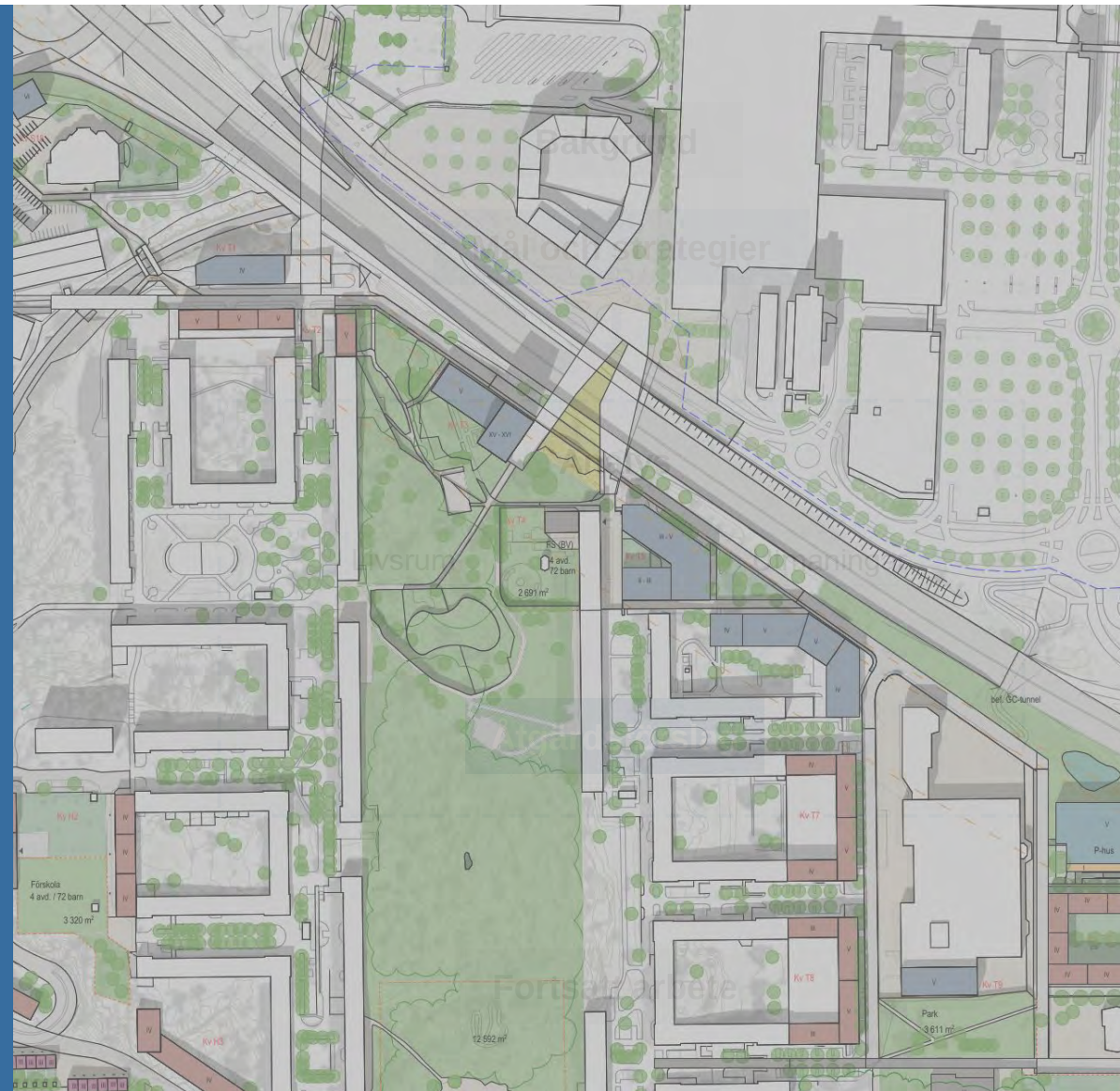
Åtgärdsplaner

Skattegårdsvägen

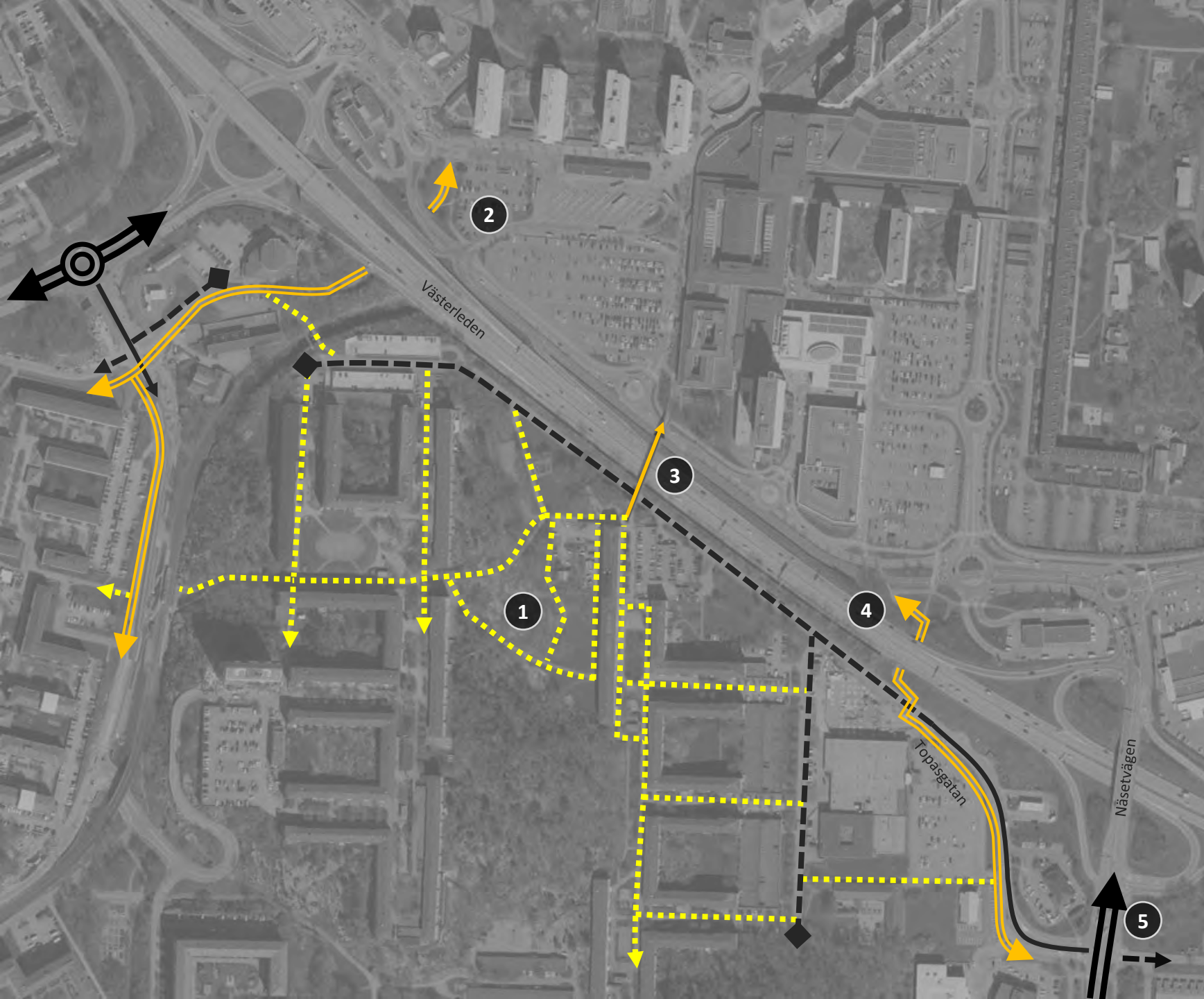
Näsetvägen

Höjden

Topasgatan



Topasgatan BEFINTLIG STRUKTUR



- | | | | |
|-------|------------------------|---------|-----------------------------|
| ⇒ | FYRA KÖRFÄLT | — — — — | LÅGFARTSOMRÅDE ² |
| → | TVÅ KÖRFÄLT | ⇒ | SEPARERAD GC ³ |
| - - - | LOKALGATA ¹ | → | KOMBINERAD GC ⁴ |
| ● | HÅLLPLATS | ... → | GÅNGBANA ⁴ |

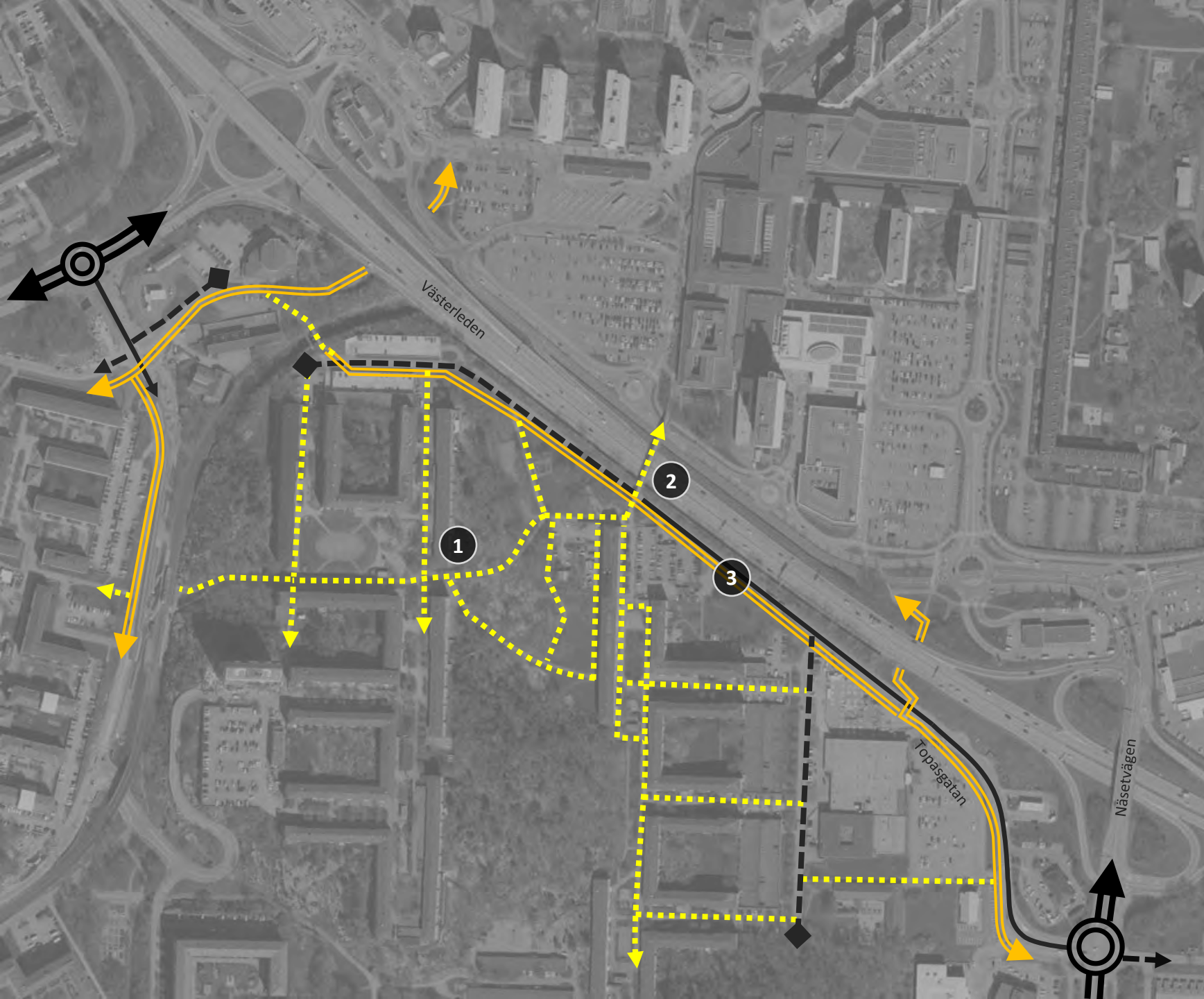
- 1 Inne i området finns ett relativt gent och finmaskigt gångnätverk i relation till den kuperade terrängen. Bilfritt område
- 2 7m bred tunnel med separerad GC-bana. 450m ifrån bron, punkt 2.
- 3 3,6m bred bro över till Frölunda torg
- 4 5m bred tunnel med separerad GC-bana. 300m ifrån bron, punkt 2.
- 5 Näsetvägen är enda infartsvägen för bil in i området.

1. Låga bilflöden, ej genomfart. Kan ha smalare gångbana. Cykling kan ske i blandtrafik

2. Lokalgata med särskild lågfartsutformning som medger säker blandtrafik

3. Normal standard enligt tekniskhandbok
4. Låg standard enligt tekniskhandbok, eller sämre

Topasgatan FRAMTIDA STRUKTUR



FYRA KÖRFÄLT



TVÅ KÖRFÄLT



LOKALGATA ¹



HÅLLPLATS



LÅGFARTSOMRÅDE ²



SEPARERAD GC ³



KOMBINERAD GC ⁴



GÅNGBANA ⁴

1

Inne i området finns ett relativt gent och finmaskigt gångnätverk som behålls.

2

Ny bro ersätter befintlig för att höja standarden på GC-koppling till/från Frölunda Torg.

3

Topasgatan får en ny separerad GC-bana.

1. Låga bilflöden, ej genomfart. Kan ha smalare gångbana. Cykling kan ske i blandtrafik

2. Lokalgata med särskild lågfartsutformning som medger säker blandtrafik

3. Normal standard enligt tekniskhandbok

4. Låg standard enligt tekniskhandbok, eller sämre

Topasgatan ENDAST ÅTGÄRDER



FYRA KÖRFÄLT



LÅGFARTSOMRÅDE ²



TVÅ KÖRFÄLT



SEPARERAD GC ³



LOKALGATA ¹



KOMBINERAD GC ⁴



HÅLLPLATS



GÅNGBANA ⁴

1

1

Bro gestaltas om för ökad trygghet. På grund av dåliga cykelförbindelser söderut mot Höjden omdanas bron till att bara var en gångbro. Cykeltrafik hänvisas till befintliga GC-tunnlar.

2

2

Körbanan smalnas av för att ge utrymme till ny GC-bana under bron.

3

Ny cirkulationsplats byggs för ökad trafiksäkerhet och framkomlighet för gång och cykeltrafik.

3

1. Låga bilflöden, ej genomfart. Kan ha smalare gångbana. Cykling kan ske i blandtrafik

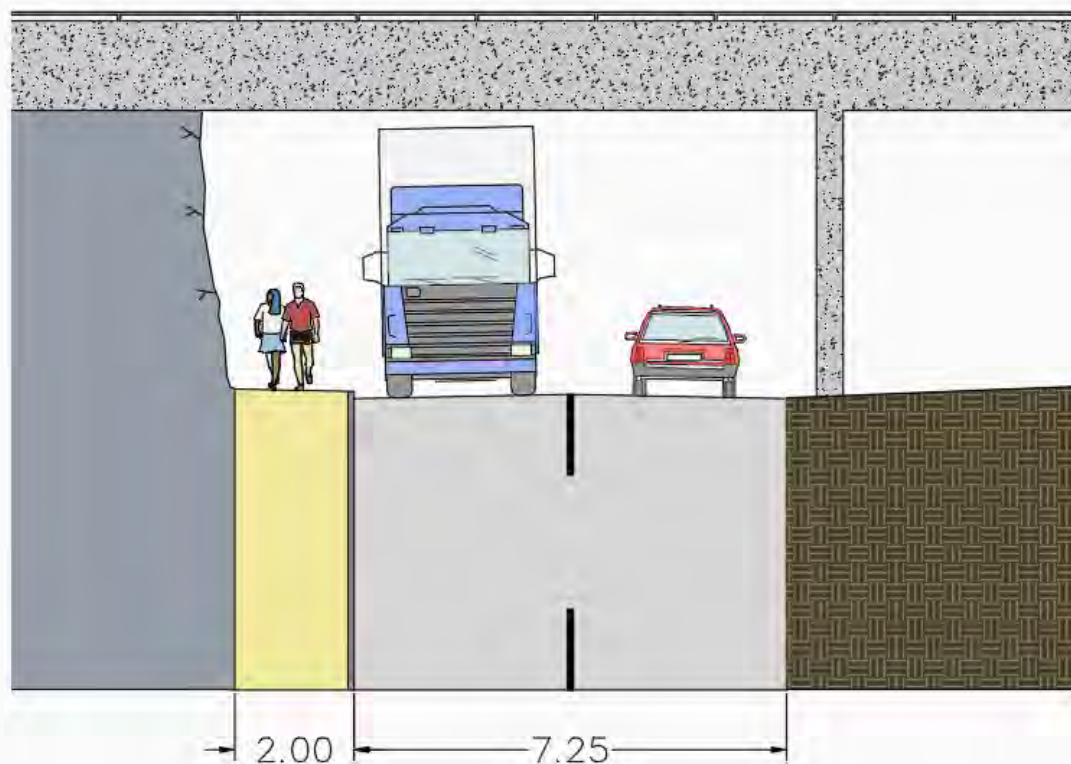
2. Lokalgata med särskild lågfartsutformning som medger säker blandtrafik

3. Normal standard enligt tekniskhandbok

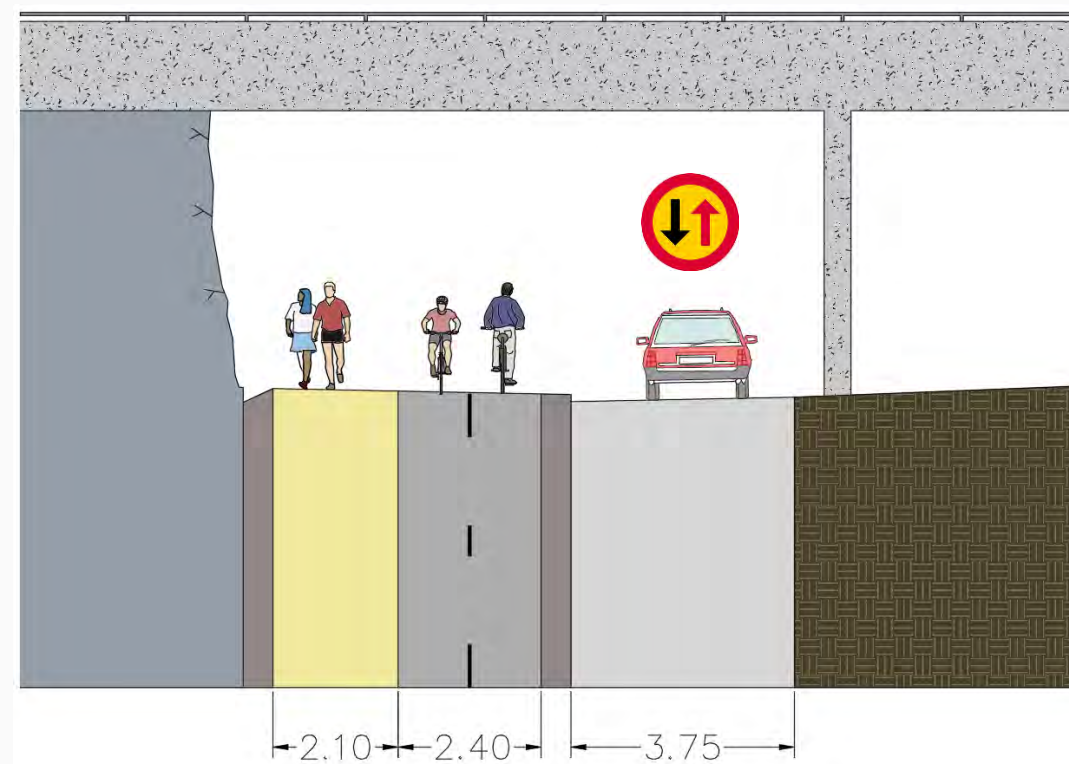
4. Låg standard enligt tekniskhandbok, eller sämre

Topasgatan – Undersökt ev. ny GC-bana

Sektion vid smalaste delen



BEFINTLIG UTFORMNING

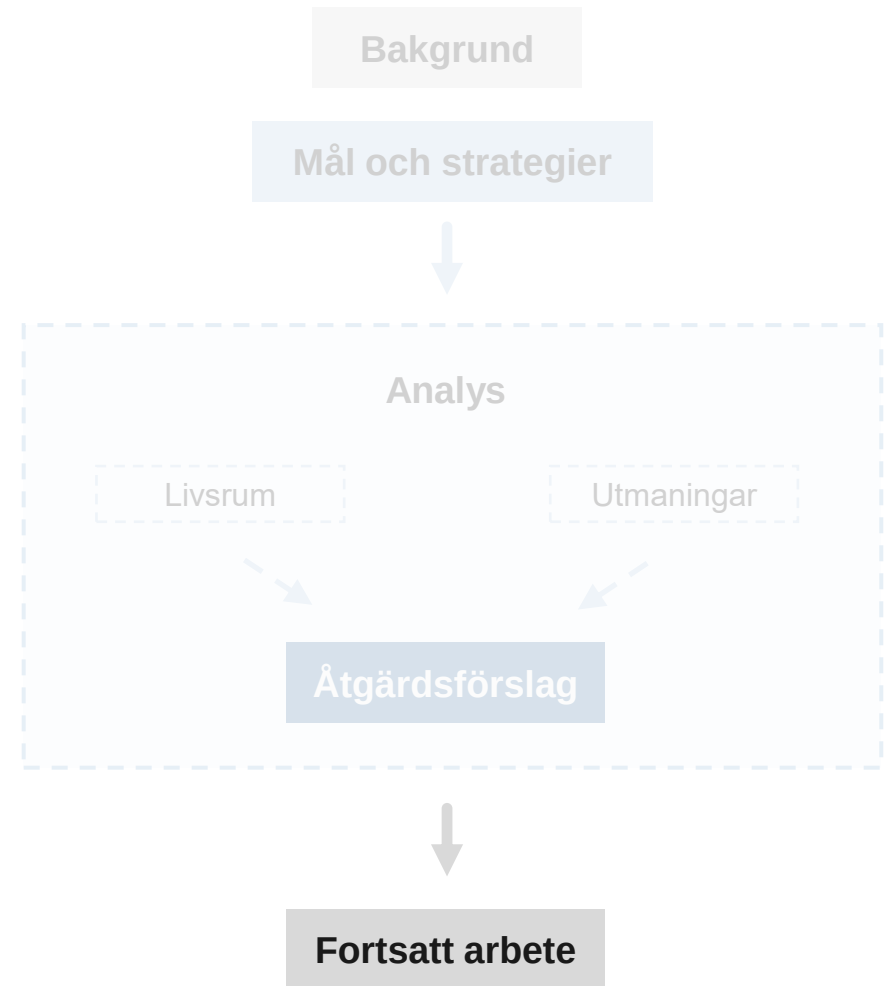


KÖRFÄLT SMALNAS AV TILLFÄLLIGT

Om nya Topasbron inte byggs finns en möjlighet att smälta av körfältet vid bron för att prioritera GC.

Fortsatt arbete

Detta kapitel går igenom tankar kring fortsatt arbete i projektet





Rekommendation fortsatt arbete/TK

- Ny exploatering behöver först anpassas till infrastrukturen
 - Ingångsläget i projektet var att anpassa infrastrukturen efter planerad bebyggelse, vilket ger udda, ofta oekonomiska, lösningar. Trafikkontoret kan skapa mjukare livsrum (den typ av stadsgata som ofta är önskvärd), men då måste möjligheten att skapa lämpliga förutsättningar för det ges
- Mer av trafikstrategin i målbeskrivningen
 - Vissa mål i trafikstrategin är inte beskrivna i målen för programmet. Exempelvis gällande kollektivtrafik, och biltrafik.
- Strukturplan mer trafikbaserad
 - Det finns en strukturplan för området i planprogrammet, som vi inte var involverade i (ej samma som strukturplanen i detta dokument). Strukturplanens funktion handlar om att skapa samband och platser, i vilket flöden är en central fråga. Viktigt att poängtera att vi inte bara pratar flöden av bilar utan även fotgängare, cyklar och kollektivtrafik.
 - Strukturplanen i planprogrammet talar om stadsmässiga stråk, strategiska stråk och lokala stråk, vilket riskerar bli för onyanseradebegrepp - frågorna är mer komplexa än så. Det finns färdiga begrepp i livsrumsmodellen samt trafiknätsplanen som bättre kan beskriva komplexiteten av gaturummen. Även placering av de stadsmässiga kärnorna , och efterföljande centrumverksamhet, rekommenderas också förankras i trafikala aspekter. I planprogrammets strukturplan (ej detta dokument) finns det stadsmässiga kärnor som inte ligger vid kollektivtrafikshållplatser, och dessutom är svårbebyggda pga kuperad terräng.
 - Förslagsvis skulle trafikkompetens vara mer styrande i strukturplansprocessen. Baserat på en kombination av livsrum- och trafiknätsplansanalys skulle vi kunna föreslå lämpande bebyggelsemiljöer för bostäder, verksamheter samt var stadsmässiga kärnor skapas.
- Kostnadsaspekten behöver utredas mer.
 - Är vissa förslag för dyra eller är de värda kostnaden utifrån bedömd effekt?
- Omvandlingsstråken borde utredas för hela Tynnered
 - Omvandlingsstråken är integrerade med varandra och utreds bäst som ett sammansatt paket. Längs med stråken kan åtgärder för infrastrukturen, samt ny exploatering som kan finansiera dessa åtgärder, identifieras samtidigt.
- Olika teknikområden behöver arbeta mer tillsammans.
 - Ett mer integrerat arbetssätt skulle leda till ett bättre resultat snabbare.