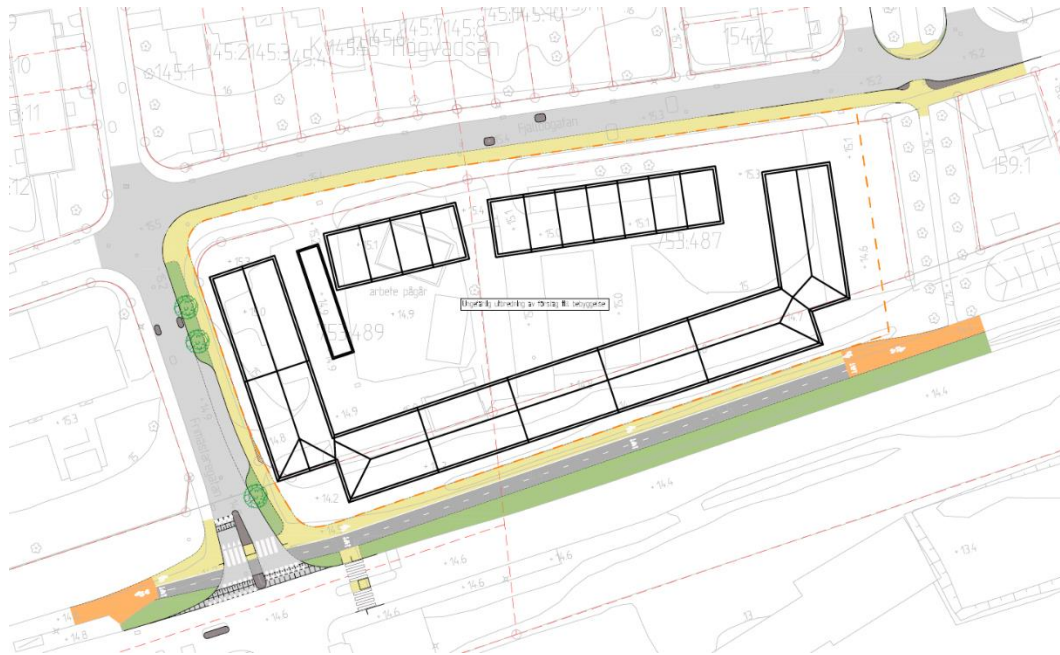


PM Trafik- och utformningsförslag - exploateringsprojekt



Trafik- och utformningsförslag detaljplan Fjällbogatan

Samrådshandling (GRANSKNINGSHANDLING)

2024-02-09

Namn på uppdrag

Trafik- och utformningsförslag detaljplan
Fjällbogatan

Diarienummer

02998/2



**Göteborgs
Stad**

Beställare

Trafikkontoret Göteborgs Stad

Box 2403

403 16 GÖTEBORG

Vxl 031-368 00 00

Kontaktperson

Kristina Hellström

COWI

Konsult

COWI AB

Vikingsgatan 3

402 41 Göteborg

Vxl: +46 10 850 10 00

info@cowi.com

Uppdragsansvarig

Erik Åberg Andreas Fredriksson

Handläggare

Nicole Rosendahl, Erik Åberg
Pontus Ahlström

Innehåll

Bakgrund.....	5
Syfte	5
Geografisk avgränsning.....	5
Angränsande projekt	6
Planeringsförutsättningar	7
Trafiksystem och trafikdata.....	7
Gaturum och stadskarakter	8
Trygghet	8
Tillgänglighet	8
Trafiksäkerhet.....	9
Byggnadstekniska förutsättningar.....	9
Trafik- och utformningsförslag	10
Trafiksystem och trafikdata.....	10
Sektioner	11
Gaturum och stadskarakter	13
Trygghet	13
Tillgänglighet	14
Trafiksäkerhet.....	14
Byggnadstekniska förutsättningar.....	16
Ställningstaganden och konsekvenser.....	16
Förtydliganden/medskick till projektering	17
Förhållanden under byggtiden	18
Dispenser, tillstånd och avtal.....	18
Bilagor.....	19

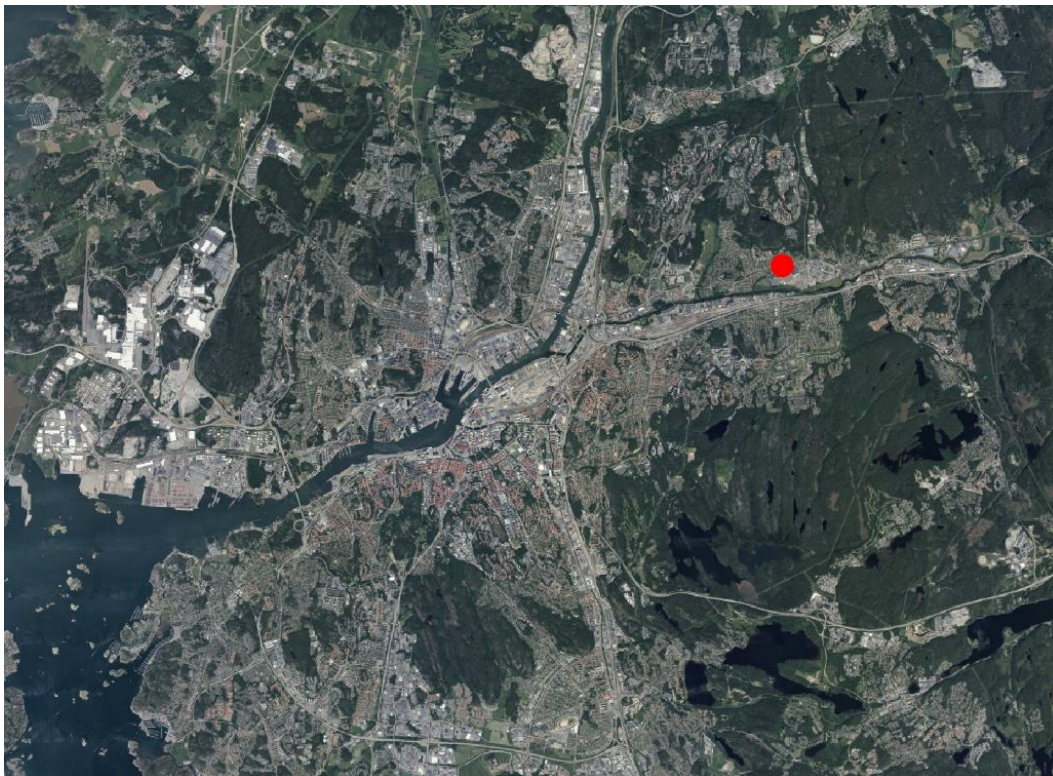
Bakgrund

Syfte

Syftet med trafik- och utformningsförslaget är att ta fram PM och ritningar som tydliggör utbyggnad av allmän platsmark som avser trafikala ytor. Handlingarna ska både vara en del av dokumenten som ingår i detaljplaneleveransen samt vara underlag för kommande projektering.

Geografisk avgränsning

Projektområdet ligger i Utby, nordöst om Göteborgs centrala delar, se Figur 1.



Figur 1 - Projektområdets placering i Göteborg

Trafik- och utformningsförslaget omfattas av följande geografiska avgränsning, se Figur 2:

- Del av Fjällbogatan mellan Frimästaregatan och Karduansmakaregatan
- Del av Frimästaregatan mellan Fjällbogatan och Utbyvägen
- Gång- och cykelbanan mellan trädallén i Karduansmakaregatans förlängning och Frimästaregatan
- Korsningspunkterna mellan Frimästaregatan och Fjällbogatan samt Utbyvägen.



Figur 2 - Aktuellt projektområde

Angränsande projekt

Göteborg stad har i tidigt skede planer att bygga ut pendelcykelstråket längs med Utbyvägen till standard enligt Teknisk Handbok med erforderliga bredder. Utöver ovanstående finns inga angränsande projekt som har påverkan på trafik- och utformningsförslaget.

Planeringsförutsättningar

Följande förutsättningar är för uppdraget att skapa;

Lokalgator anpassade för tillkommande exploatering, med körbanebredder dimensionerade efter förväntat trafikflöde. Korsningspunkter ska utformas med hänsyn till gående och gatorna ska inrymma hastighetsdämpade åtgärder. Frimästaregatan är entré till området och ska utformas efter denna ambition. Gångbanor ska vara genomgående vid infarter till exploateringsområdet.

Gång- och cykelbanan längs med Utbyvägen ska uppfylla standard enligt Teknisk Handbok för pendelcykelstråk med avseende på bredder.

Allmän platsmark inom detaljplanen ska uppfylla målvärdet på en grönytefaktor om minst 0,15.

Trafiksystem och trafikdata

Utbyvägen är en huvudgata som förbinder Partille och Göteborgs centrala delar via bland annat Kviberg och Utby. Gatan är dubbelriktad med en kombinerad gång- och cykelbana på gatans norra sida. Cykelbanan är ett utpekad pendlingscykelstråk. Utbyvägen är en del av Räddningstjänstens utryckningsnät vilket innebär att gatan bör vara dimensionerad för högsta tillåtna hastigheter om cirka 50 km/tim.

Både Fjällbogatan och Frimästaregatan är dubbelriktade lokalgator med gångbanor på båda sidor. En trafikflödesmätning har utförts under 2022 och uppmätta trafikmängder redovisas i Figur 3.



Figur 3 - Motortrafikflöden på närliggande gator

Det har inte genomförts någon mätning av fotgängar- eller cykelflöden i området. Det har dock gjorts en preliminär trafikstringsanalys där befintligt fotgängar- och cykelflöde är skattat till 960 respektive 611 resor per dag. Följaktligen bedöms det befintliga cykelflödet till under 500 cyklister per maxtimma, både längs Utbyvägen och lokalnätet i bostadsområdet. Fotgängarflödet bedöms vara lågt i projektområdet.

Längs Utbyvägen går linje 510 mellan Heden och Partille Centrum. I direkt anslutning om projektområdet ligger hållplats Frimästaregatan med 164 avstigande och 173 påstigande under ett medelvardagsdygn (måndag-torsdag).

Det finns en befintlig återvinningsstation i projektområdet.

Frimästaregatan samt Fjällbogatan är begränsade till 50 km/tim för fordonstrafik, dock skyltas en rekommenderad hastighet om 30 km/tim. Utbyvägen har hastighetsgränsen 50 km/tim.

Gaturum och stadskarakter

Projektområdet innefattar i dagsläget viss exploatering i form av en butik och ett gatukök. Fastigheten som ska omdanas nyttjas även till husvagnsparkering och förvaring. Projektområdet angränsas i öst, väst och norr av bostadsområde i form av radhus och friliggande villor.

Öster om projektområdet, från Utbyvägen i söder till Kannjutaregatan i norr, sträcker sig en gångbana med intilliggande trädallé. Hädanefter benämns detta som *Alléstråket*.

Gaturummet inom projektområdet består av breda gator, med cirka 10 meters körbana för Fjällbogatan och 9 meter för Frimästaregatan. Båda gator har oreglerad gatuparkering och gångbanor om cirka 2 meter på ömse sidor gatan.

Trygghet

Det bedöms att projektområdet i dagsläget kan upplevas som otryggt nattetid på grund av tomtens användning och bristande belysning. Däremot bedöms allmän platsmark vara väl belyst och den upplevda otryggheten beror snarare på den intilliggande fastighetens brist på belysning. Ingen trygghetsvandring har utförts inom ramen för projektet.

Tillgänglighet

Topografin i och i närhet till projektområdet är relativt platt, med viss sluttning norrut. Passagera i anslutning till korsningen mellan Frimästaregatan och Utbyvägen har bristfällig tillgänglighetsanpassning, med till exempel avsaknad av riktningsgivande kantsten. Den bristfälliga tillgänglighetsanpassningen kompenseras med taktila stråk, dock med något olämplig placering tvärs över hela gång- och cykelbanan.

Gångbanorna längs Frimästaregatan och Fjällbogatan bryts upp av in-/utfarter till fastigheten vilket innebär att gångbanorna inte är tillgänglighetsanpassade.

Parkering och angöring inom projektområdet görs antingen på fastighetsmark eller längs med Frimästaregatan och Fjällbogatan.

Radhuslängan norr om Fjällbogatan har entréer mot Fjällbogatan. Radhuslängan har dock sina huvudentréer mot andra gator.

Trafiksäkerhet

Enligt utdrag från STRADA har ett fåtal olyckor skett i och i närhet av projektområdet, främst i korsningen mellan Frimästaregatan och Utbyvägen.

Då informationen från STRADA är väldigt begränsad är det svårt att dra slutsatser utifrån statistiken. Det är svårt att avgöra om en olycka till exempel kan härledas till brister i utformningen, driften eller någon annan orsak.

Alla gator inom utredningsområdet har hastighetsgräns 50 km/tim. Dock har Frimästaregatan och Fjällbogatan en rekommenderad hastighet på 30 km/tim.

På Fjällbogatan finns hastighetsdämpande åtgärder i form av sidoförskjutningar. På Frimästaregatan finns viss hastighetsdämpning då portrefuger används som entrémarkering till 30-område. På Utbyvägen, vid korsningen med Frimästaregatan, finns hastighetsdämpande åtgärder i form av gupp.

Byggnadstekniska förutsättningar

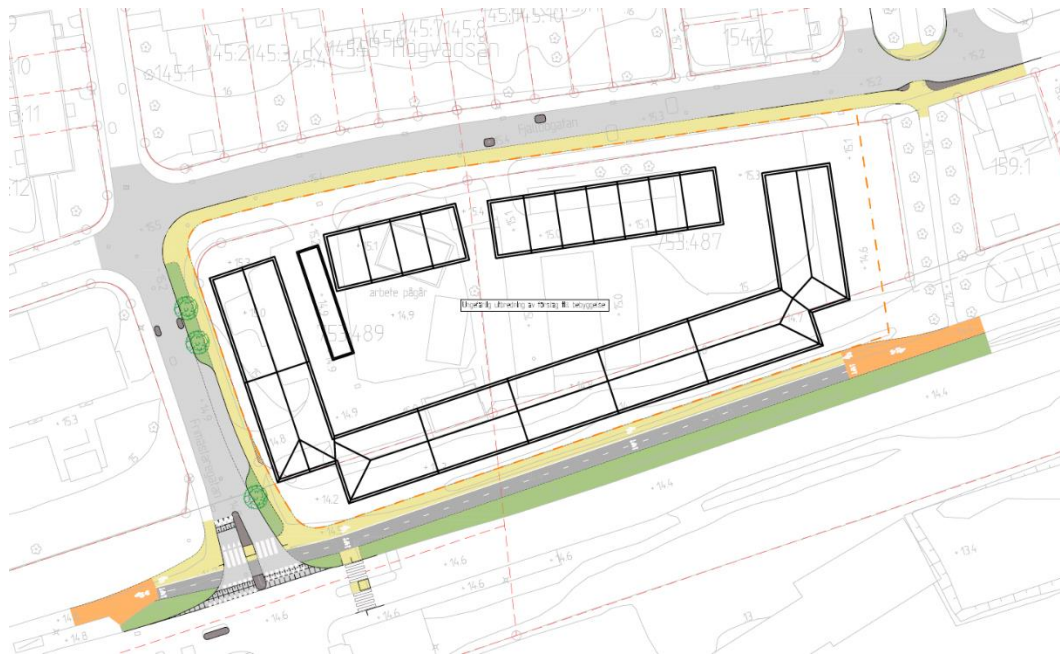
Området runt projektområdet karaktäriseras med byggnation i form av radhus och friliggande villor. Inom projektområdet ska ingen byggnad stå kvar utan endast tillkommande exploatering.

Längs Fjällbogatan går två stora betongledningar. På grund av kostnaden det skulle innebära att flytta dessa förutsätts att exempelvis dagvattenbrunnar och träd undviks i närhet av ledningarna.

Trafik- och utformningsförslag

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för ny exploatering i anslutning till Utbyvägen, Fjällbogatan och Frimästaregatan. Framtaget trafik- och utformningsförslag möjliggör för nyexploatering genom avsmalning av körbanorna längs Frimästaregatan och Fjällbogatan, med gångbanor med god standard längs fastighetsgränsen till den nya exploateringen. Föreslagen gång- och cykelbana längs Utbyvägen breddas till nivån för ett pendlingscykelstråk med separerad gångbana.

Förslaget redovisas nedan i Figur 4 och i sin helhet i Bilaga 1.



Figur 4 - Trafik- och utformningsförslaget

Trafiksystem och trafikdata

Generellt sett bibehålls det befintliga trafiknätet för projektområdet. Avsmalning för körbanorna föreslås, vilket ger sänkt framkomlighet för biltrafik. Gång- och cykeltrafiken får god framkomlighet längs med Utbyvägen där gång- och cykelbanan breddas och separeras för att möjliggöra pendelscykelstråk med god standard.

En övergripande analys av trafikallsträng har utförts för den tillkommande exploateringen inom projektområdet. Analysen visar att området dagligen alstrar 154 bilresor, 73 cykelresor och 185 fotgängarresor.

I kommande avsnitt presenteras trafik- och utformningsförslaget för respektive trafikslag.

Kollektivtrafik

Standarden bibehålls längs med Utbyvägen, där inga fysiska åtgärder sker som gör intrång på kollektivtrafikens framkomlighet.

Gång- och cykeltrafik

Befintlig kombinerad gång- och cykelbana längs Utbyvägens norra sida ersätts med en separerad gång- och cykelbana med bredder om 2,5 meter för gångbanan respektive 3,0 meter för cykelbanan. Breddningen görs för att uppfylla god standard på gångbanan samt möjliggöra utrymme för pendlingscykelstråk. Befintlig grönremsa mot Utbyvägen bibehålls utan förändringar förutom närmast korsningen med Frimästaregatan där befintlig gång- och cykelväg gör ett indrag. Breddningen för separering av gång- och

cykelbanan görs norr om befintlig väggkropp. Detta innebär att befintliga belysningsstolpar längs Utbyvägen kan bibehållas i befintligt läge förutom stolpen närmast korsningen med Frimästaregatan som behöver flyttas söderut.

Befintlig gång – och cykelpassage tvärs Frimästaregatan ersätts med ett förslaget upphöjt övergångsställe med cykelöverfart, för att uppnå en mer trafiksäker passage för oskyddade trafikanter. Passagen förses också med mittrefug. Tvärs Utbyvägen breddas befintligt övergångsställe för att uppfylla kraven på tillgänglighet beskrivna i teknisk handbok.

Förslaget medför att befintlig gångpassage över Fjällbogatan i projektområdets östra läge förbättras genom avsmalning av passagen till en bredd om 4 meter. Detta har även en viss hastighetsdämpande effekt på motortrafiken på sträckan.

Biltrafik

Biltrafiken kommer att få sänkt framkomlighet på Fjällbogatan och Frimästaregatan till följd av förslagen avsmalning av körbanorna till 5,5 meter, respektive 6 meter. Den befintliga korsningen mellan Frimästaregatan och Utbyvägen avsmalnas i och med förslagen körfältsbredd. Längsgående gatuparkering föreslås utgå på aktuella gator och ersätts med en parkeringsficka längs Frimästaregatan för att möjliggöra korttidsparkering och angöring till de verksamheter som planeras i fastighetens sydvästra hörn.

In- och utfarter till fastigheten föreslås från Fjällbogatan tvärs genomgående gångbanor. In- och utfarterna utformas med sänkt fasad kantsten mot körbanan utan kantstensradier. Radhusen i detaljplaneområdets norra del föreslås ha individuella uppfarter från Fjällbogatan som nås genom att korsa gångbanan. Ytan på kvartersmark närmast gångbanan i norr föreslås regleras som prickad mark minst 3 meter från gångbanans kant för att säkerställa att ingen siktskymmande bebyggelse uppförs som försämrar trafiksäkerheten vid backning ut från fastigheterna.

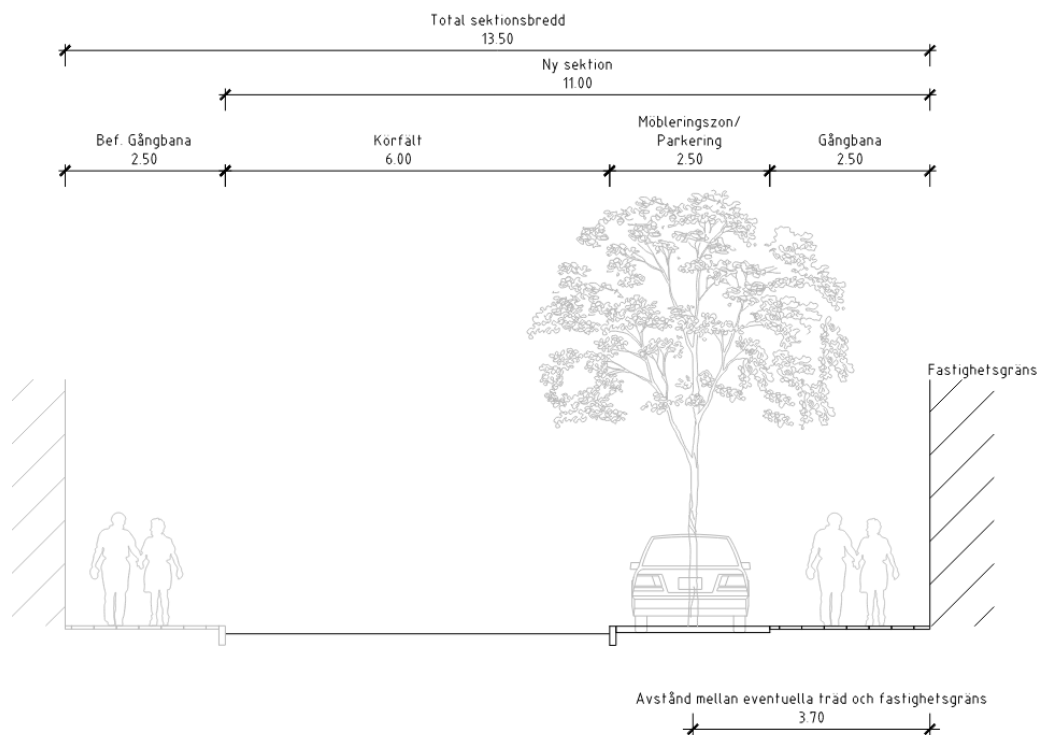
Hastighetsdämpande åtgärder föreslås på Fjällbogatan i form av chikan och en avsmalning vid passagen vid allén. Chikanens exakta placering behöver samordnas med kvartersmarkens utformning i vidare projektering för att fungera med in- och utfarter längs Fjällbogatans södra sida. På Frimästaregatan dämpas hastigheten med hjälp av portrefuger. Dessa portrefuger föreslås även förses med vägmärken med rekommenderad hastighet 30 km/tim.

Sektioner

För följande sektioner kan mindre avvikelser i mått förekomma på grund av befintliga strukturer.

Sektionen för Frimästaregatan visas i Figur 5, sett från söder. En körbana om 6 meter har valts då gatan är infartsgata till bostads- och friluftsområdet. Möbleringszonen föreslås inrymma angöringsficka och belysningsstolpar samt att möjliggöra plantering i form av exempelvis träd. Avståndet mellan mitten av möbleringszonen till fastighetsgränsen är 3,75 meter, vilket understiger Göteborgs Tekniska Handboks krav på minsta avstånd mellan fasad och trädstam. Däremot är den planerade huskroppens fasad cirka 7 meter från mitten av möbleringszonen vilket möjliggör trädplantering. För att erhålla erforderlig volym skelettjord kan eventuellt trädens växtbädd behöva utökas från möbleringszonen och även anläggas under gångbanan.

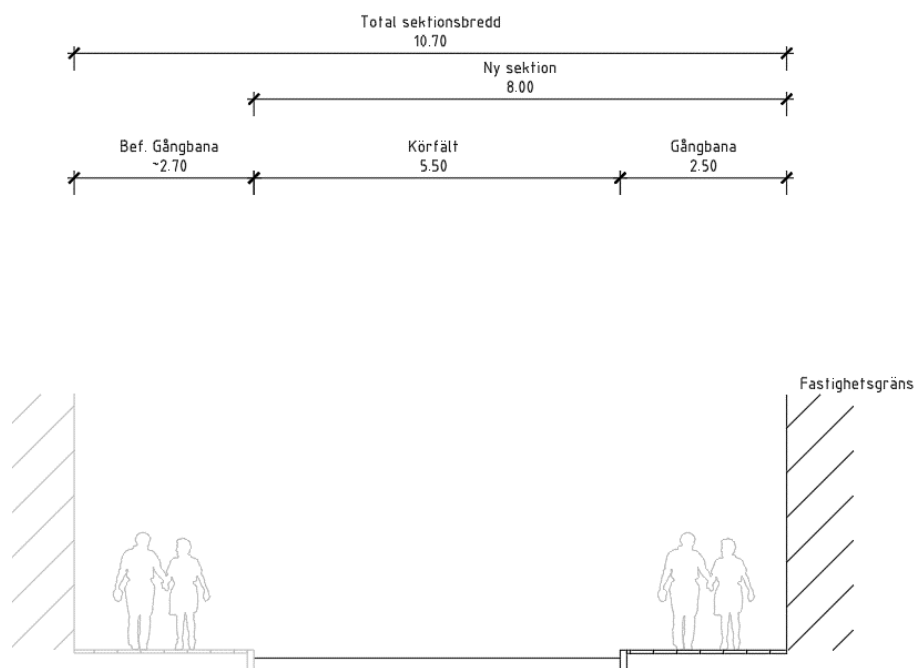
Tvärsektion Frimästaregatan 6,0m körbana



Figur 5 - Tvärsektion Frimästaregatan, sett från söder

Sektionen på Fjällbogatan sett från väster ses i Figur 6.

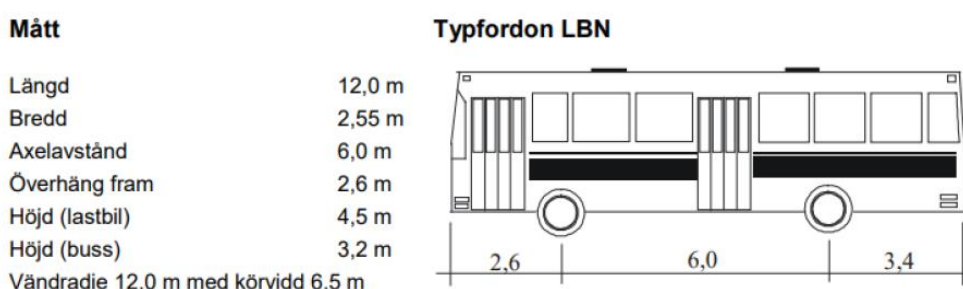
Tvärsektion Fjällbogatan 5,5m körbana



Figur 6 - Tvärsektion Fjällbogatan, sett från väster

Fjällbogatan har idag ett dubbelsidigt tvärfall. I och med att Fjällbogatan endast smalnas av från södra sidan kommer gatans tvärfall att påverkas. Då gatan smalnas av med cirka 3-5 meter föreslås det att gatan justeras till enkelsidigt fall norrut. Gatans avvattningskan då ske via befintliga dagvattenbrunnar längs den norra kantstenen. Fjällbogatan föreslås på stora delar av sträckan utformas med fasad kantsten mellan körbana och gångbana för att möjliggöra in- och utfarter till garage, gård och radhus.

De typfordon som används i trafikförslaget vid dimensionering av korsningar är LBN (Trafikverket 2015), se Figur 7 nedan. Korsningarna mellan Fjällbogatan och Frimästaregatan samt Karduansmakaregatan följer principerna för korsning mellan lokalgator (standardritning 4559), det vill säga att LBN tillåts köra med körsätt C och ta hela körbanebredden i anspråk vid sväng.



Figur 7 - fordonsmått och prestanda för LBN

Gaturum och stadskarakter

Planarbetet syftar till att förändra området vid infarten från Utbyvägen till Frimästaregatan. Den tillkommande bebyggelsen av bland annat bostäder och verksamheter i bottenvåningarna bidrar till mer tydlig stadskarakter och är trygghetsskapande. Med detta i åtanke har trafik- och utformningsförslaget försökt skapa ett gaturum med mer stadskarakter för platsen, samtidigt som trafikförslaget också anpassats till befintligheter.

I och med att befintlig gång- och cykelbana breddas längs med Utbyvägen, får fotgängare och cyklister en större plats i gaturummet. Det gynnar platsens stadskarakter då platsen öppnar upp för mer rörelse för fler trafikanter.

I och med tillkommande bostäder och lokaler i bottenplan med entréer ökar områdets stadskarakter.

Trygghet

Trafik- och utformningsförslaget skapar bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafikanter jämfört med idag, vilket bedöms medföra att den upplevda tryggheten främjas då fler människor rör sig i området. De tillkommande bostäderna bedöms också främja den upplevda tryggheten för området då även detta leder till att fler människor rör sig i området. Exploateringen med lokaler i bottenplan väntas bidra till mer folk i rörelse i området och därmed bidra till en högre känsla av trygghet.

Befintlig belysning bedöms vara tillräcklig för att uppnå god trygghet på allmän platsmark. Då inga belysningsberäkningar har utförts inom ramen för detta projekt kan det bli aktuellt i kommande projekteringskede utföra beräkningar och eventuellt komplettera befintlig belysning. I trafik- och utformningsförslaget möjliggörs

kompletterande belysningsstolpar i möbleringszonen längs Frimästaregatan. Längs Fjällbogatan kan antingen befintliga belysningsstolpar:

- Ses över och armaturerna kan kompletteras eller ersättas på gatans norra sida.
- Placeras i södra kanten av gångbanan närmast fastighetsgränsen. Detta medför tillfälliga avsmalningar av gångbanan och placeringen behöver säkerställa att konflikter inte uppstår med in- och utfarter på sträckan.

Tillgänglighet

Trafik- och utformningsförslaget medför att tillgängligheten ökar för personer med nedsatt syn- eller rörelseförmåga. En redovisning av områdets tillgänglighet redovisas i bilaga 2.

Den förbättrade föreslagna passagen tvärs Frimästaregatan främjar tillgängligheten för de oskyddade trafikanterna som ska nå målpunkter på respektive sida och stärker de oskyddade trafikanternas plats i gaturummet. Tillgängligheten för de oskyddade trafikanterna ökar då gång- och cykelbanan längs med Utbyvägen får en högre standard än idag.

Övergångsstället med cykelöverfart tvärs Frimästaregatan samt övergångsstället tvärs Utbyvägen tillgänglighetsanpassas enligt Teknisk Handbok, med sex centimeters kantstensvisning och vinkelsten för personer med synnedsettningsnedsättning samt en del med nollvisning för personer med nedsatt rörelseförmåga. I korsningen mellan Frimästaregatan/Fjällbogatan samt vid Alléstråket föreslås en sänkning av kantstenen för att tillgodose god tillgänglighet för personer med nedsatt rörelseförmåga.

Tillgängligheten för nya verksamheter möjliggörs genom den föreslagna angöringsfickan längs Frimästaregatan. Angöringsfickan regleras som korttidsparkering. Utöver angöringsfickan hanteras bilparkering på för boende, rörelsehindrade och besökare till fastigheten på kvarteretsmark. Inom projektområdet finns inget behov av allmän cykelparkering.

Trafiksäkerhet

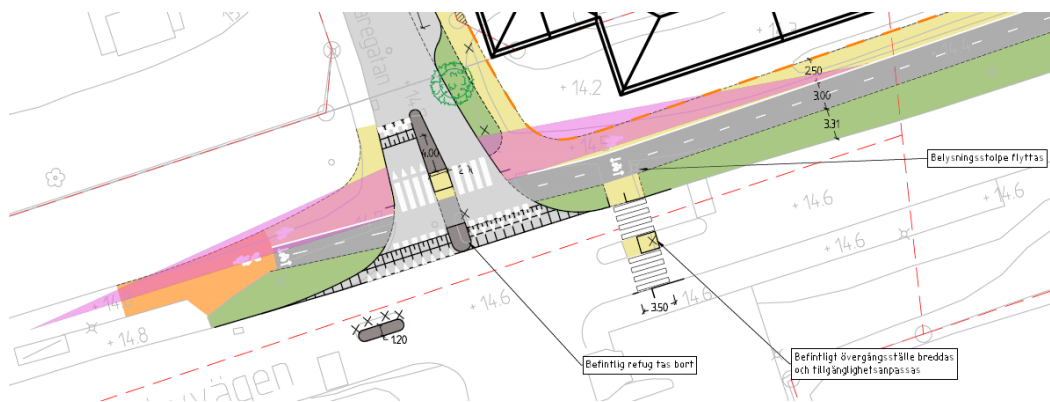
Det föreslås att befintlig gång- och cykelpassage tvärs Frimästaregatan byggs om till ett förhöjt övergångsställe med cykelöverfart, för att förbättra trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna. Passagen vid korsningen mellan Frimästaregatan och Fjällbogatan samt vid trädallén i östra delen av projektområdet förblir oreglerade men utformas för att tillgodose en god framkomlighet och tillgänglighet genom exempelvis sänkt kantsten.

Utöver upphöjningen vid övergångsställe och cykelpassage över Frimästaregatan föreslås hastighetsdämpande åtgärder i form av en chikan, sidoförskjutningar och portrefuger på Frimästaregatan och Fjällbogatan. Portrefugerna och chikanen har valts då åtgärderna förekommer i närområdet. Sidoförskjutningen vid trädallén i östra delen av projektområdet föreslås dels för att gestaltningsmässigt förstärka alléstråket, dels för att ge viss hastighetsdämpning och ökad trafiksäkerhet för passagen.

Ingen förändring föreslås av skyltad hastighet på de aktuella gatorna. Därmed är skyltad hastighet fortsatt 50 km/tim för Utbyvägen och rekommenderat 30 km/tim för Fjällbogatan och Frimästaregatan.

Sikt

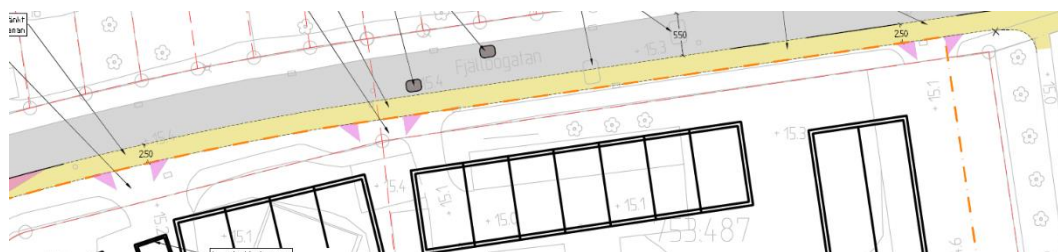
Motortrafikens siktförhållande har studerats med hjälp av siktrianglar enligt teknisk handbok. Nedan figurer redovisar siktförhållandena i aktuella korsningar och in-/utfarter med siktrianglar i lila.



Figur 8 - Siktrianglar vid korsningen mellan Frimästaregatan och Utbyvägen



Figur 9 - Siktrianglar vid korsningen mellan Frimästaregatan och Fjällbogatan



Figur 10 - Siktrianglar vid in-/utfarter längs Fjällbogatan. Endast större in- och utfarter är markerade men uppfarter till framtida radhus behöver också tillgodose siktkrav mot gångbana och väg.

Byggnadstekniska förutsättningar

Tekniska anläggningar

Då det föreslås att tvärfallet för Fjällbogatan justeras till enkelsidigt fall rivs de befintliga dagvattenbrunnarna längs den södra kantstenen. Längs Frimästaregatan östra sida behöver befintliga dagvattenbrunnar ersättas med nya längs den nya kantstensdragningen.

Geoteknik och markförhållanden

De geotekniska förhållandena har inte studerats i aktuell trafikutredning.

Arkeologi

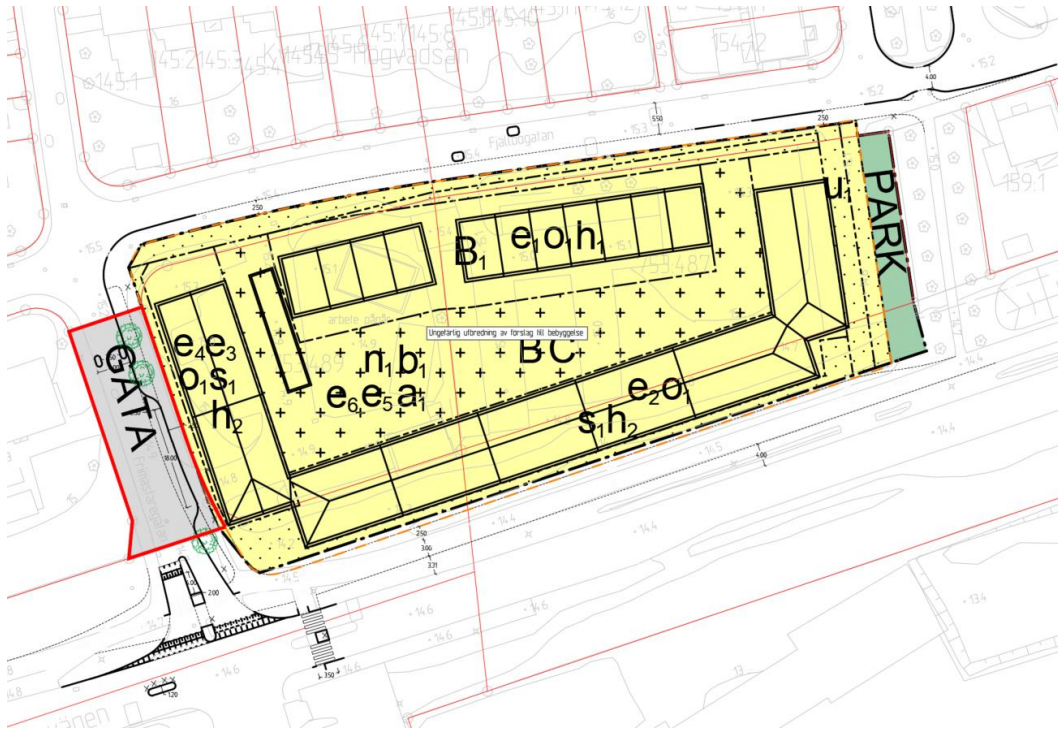
De arkeologiska förhållandena har inte studerats i aktuell trafikutredning.

Ställningstaganden och konsekvenser

Pendlingscykelstråket längs med Utbyvägen medför att gång- och cykelbanan är bredare för den del av stråket som ligger inom projektområdet jämfört med resten av sträckan. Däremot har det i projektet varit viktigt att framtidssäkra sträckan inom projektområdet och föreslå en utformning som möjliggör erforderliga gång- och cykelbanebredder så att möjlighet finns att bredda hela sträckan i framtiden. Planer på breddning av gång- och cykelbanan längs resterande delar av Utbyvägen till pendelcykelstråk finns.

Det har inom projektet diskuterats om att bredda Alléstråket, det vill säga den gångbana som går i trädallén öster om projektområdet. Det har beslutats att det ligger utanför ramen för detta projekt och Göteborg Stad hanterar detta separat.

Beräknad grönytefaktor på allmän platsmark i förslaget uppnår bara 0,12 och klarar därför inte uppsatt mål på 0,15. Ytan är bara beräknad på det som i detaljplanen är markerat som ”gata”, inringat i rött i figur nedan eftersom det är på delar av denna sträcka på Frimästaregatan som cirka 3,4 m² av det som idag är kvartersmark istället blir allmän platsmark. Resterande delar av trafikförslaget byggs inom ramarna för redan befintliga stads- och detaljplaner. Då den beräknade ytan är relativt liten och resultatet av beräkningen helt beroende av hur gränsdragningen i detaljplanen görs bedöms grönytefaktorn 0,12 vara tillräckligt för den aktuella platsen. Om detaljplanegränsen till exempel istället skulle placeras i gränsen mellan körbana och växtbäddar/angöringsficka på Frimästaregatan istället så skulle grönytefaktorn säkerligen uppnås samtidigt som resterade justeringar på Frimästaregatan kan genomföras inom nu befintlig stadsplan.



Figur 11. Preliminär plankarta för detaljplanen. Allmän platsmark gata till vänster i förslaget.

Förkastade alternativ

Inom ramen för projektet har angöringsfickor till nya fastigheten utretts. Ett alternativ var att förlägga angöringsfickorna längs med Utbyvägen, vilket det förkastades på grund av gatans hastighet och trafikmängd samt att det ansågs mer fördelaktigt att lägga angöringsfickorna längs med någon av lokalgatorna. Parkeringsenheten har bestämt att ingen parkering ska vara tillåten längs Fjällbogatan och Frimästaregatan, med undantag för angöring och korttidsparkering vid verksamheterna i områdets sydvästra hörn.

Förtydliganden/medskick till projektering

Befintliga ledningar behöver studeras i detalj i projekteringskedet för att säkerställa att de inte påverkas, eller kan flyttas. Det gäller bland annat föreslagen kantsten och eventuell plantering i förhållande till de stora betongledningarna som ligger längs Fjällbogatan.

Hänsyn behöver tas till avståndet till den närliggande fasaden vid val av trädart.

Placering av belysningsstolpar längs med Utbyvägen samt om belysningen behöver kompletteras längs med Frimästaregatan och Fjällbogatan behöver studeras i kommande projektering.

Förhållanden under byggtiden

I detta tidiga skede är kännedomen om exempelvis utbyggnadsordning, etappindelning och andra restriktioner låg. Därav behöver förhållanden under byggtiden kompletteras i kommande projekteringsfas.

Analys av behov och påverkan enligt Trafikkontorets metodik redovisas i bilaga 3.

Dispenser, tillstånd och avtal

Frimästaregatans utformning medför att ett intrång om cirka 3,4 m² görs på befintlig fastighet.

Bilagor

Bilaga 1 – Trafik- och utformningsförslag

Bilaga 2 – Tillgänglighetsplan

Bilaga 3 – Analys av behov och påverkan

Bilaga 4 - Grönytefaktor