

Boulevarden- Stadsplan

Om Stadsplan

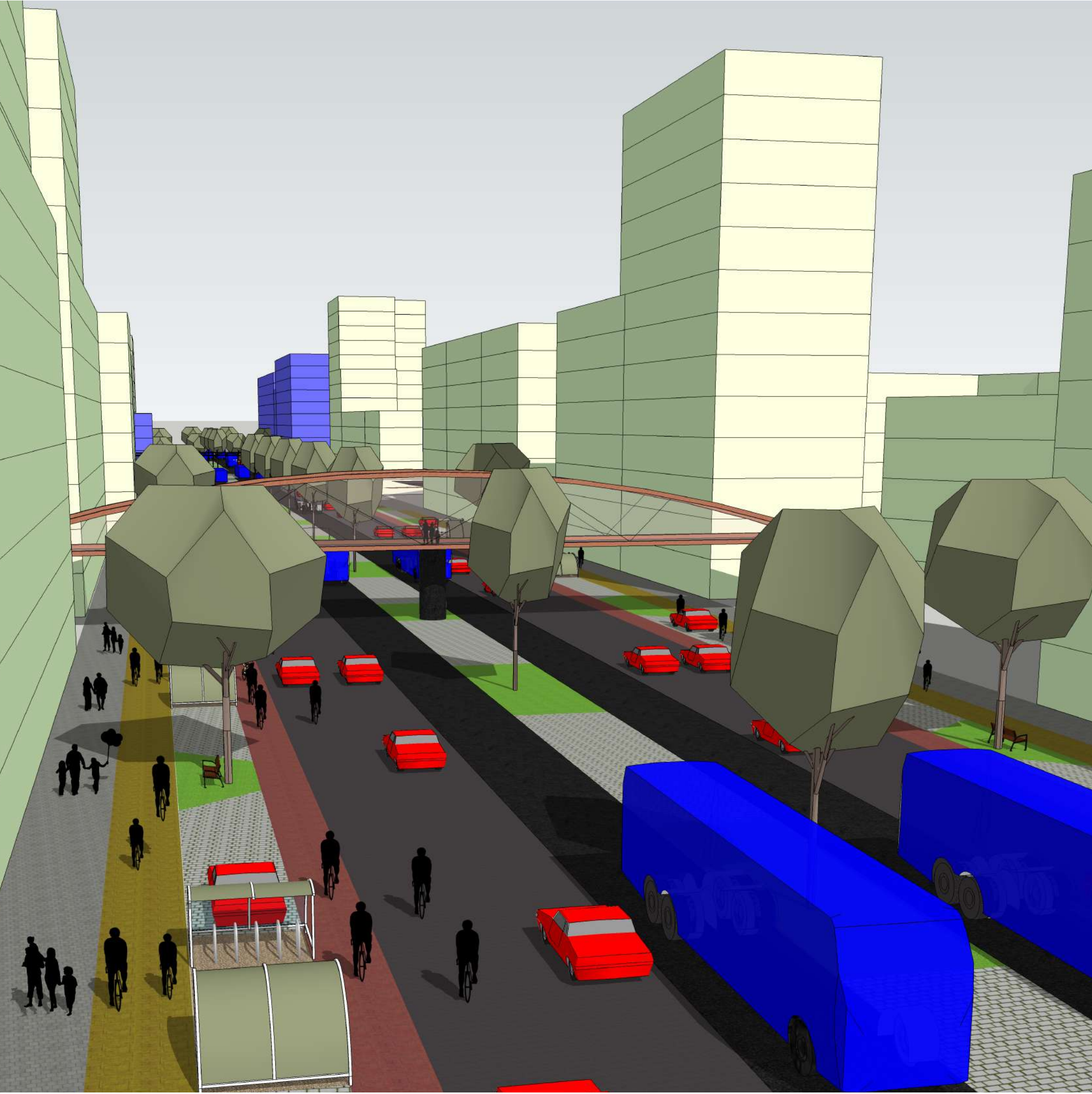
En boulevard med stort flöde skapar underlag för verksamheter och bra kommunikationer, detta i kontrast till resten av området som blir väldigt lugnt. Högre byggnader mot boulevarden och sluten bebyggelse hanterar bullret och skapar tysta innergårdar, mindre gator vid sidan av får ner hastigheterna och gör det bekvämt att gå och cykla i området. Lättillgänglig naturstig skapas längs med bergsryggen med fler ingångar, det ska vara enkelt att ta vara i naturen! Stadsplanen bygger på att huvudvägarna bibehålls, Dag Hammarsköldsleden görs om till en trafikseparerad boulevard och nya vägar läggs och skapar mestadels ortagonala tomter och bra gårdsmått.

Bebyggelsestruktur 1-8000



Den föreslagna bebyggelsen följer vissa befintliga mönster, främsta skillnaden är att det nya föreslagna är närmare leden samt har sluten bebyggelse.

Vy över Boulevarden



Boulevarden, som omvandlats från motorled, har fortfarande effektivt flöde, men är tillgänglig åt många fler transportmedel. Effektiva varierade transportmöjligheter gör det attraktivt för arbetsplatser och såklart även för bostäder.

Illustrationsplan 1-2000



Nyckeltal

- 431137,2 vm² BTA
- 4300 Bostäder
- FSI 1,53

Förklaring illustrationsplan

-  Framtida exploateringsområde.
-  Vandringsstig

Nuvarande avfarter vid Flatåsmotet justeras aningen för att ge möjlighet till kontorsutbyggnad emellan vägarna.

Hållplats placeras vid motet, den mest integrerade platsen.

Avfarter från andra riktningen skapas som avlastar de nuvarande sekundära gatorna (nr10). Avfarterna blir en del av kvartersgatorna och passar bra i stadsmönstret samt skapar fördelaktiga gårdsmått. Alternativet skulle vara att skapa motsvarande lösning (1) vilket skulle ge mindre kvarter, större exploatering, jobbigare vinklar samt tydliggöra möjligheten att leda personbilstrafiken ovan motet.

Ingångar in i Änggårdsbergen. Stig skapas längs med parkens gräns för att tillgängliggöra naturen mer. Detta är även platser där förskolor med fördel kan placeras, skogen kan enkelt nås under raster då!

Boulevarden kan korsas på tre ställen, det mittersta nyttilagd. Avståndet mellan övergångarna är 200m-270m, vilket kan jämföras med två Linnékvarter (i Göteborg).

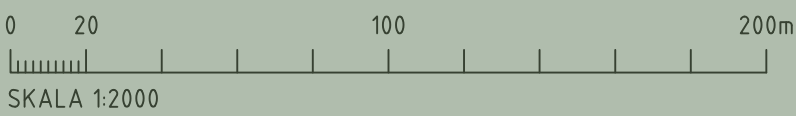
Trädallé bevaras, bro placeras emellan.

Aktivitetspark skapas med möjlighet till bl.a. bollspel och annan lek. Fler mindre planer ses som mer fördelaktiga än en stor då det ger möjlighet till aktivitet för flera mindre sällskap, istället för ett organiserat stort.

Vid stenbrottet skapas också enklare park för aktivitet, detta kommer ge identitet till området.

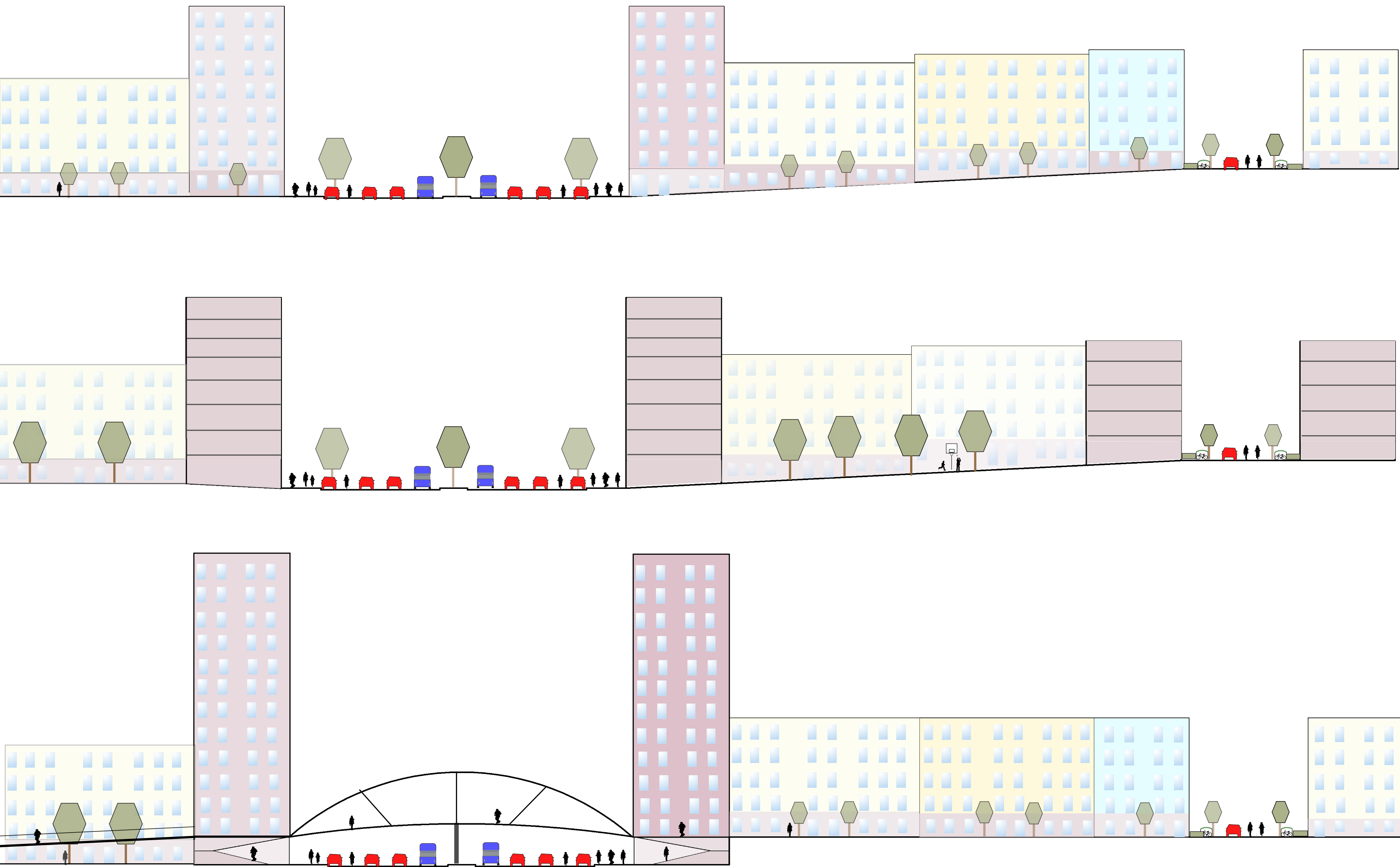
Park skapas för att ge en grön passage in i Änggårdsbergen. Passande placering för utegym samt lekplats.

Distansgatan samt gatan görs 20m breda med mindre trädplantering på vardera sida.



Boulevarden- Gator

Gatusektioner 1-400



Sektion längs gata

I normalektion ges möjlighet till av-svängning mot ens närmsta sidan. Gatan som följer är dock relativt smal, och större samt snabbare transportmedel kan med fördel använda trafikmoten. Finns en mindre lutning på gatan, men höjdskillnaden sprids ut utmed hela längden.

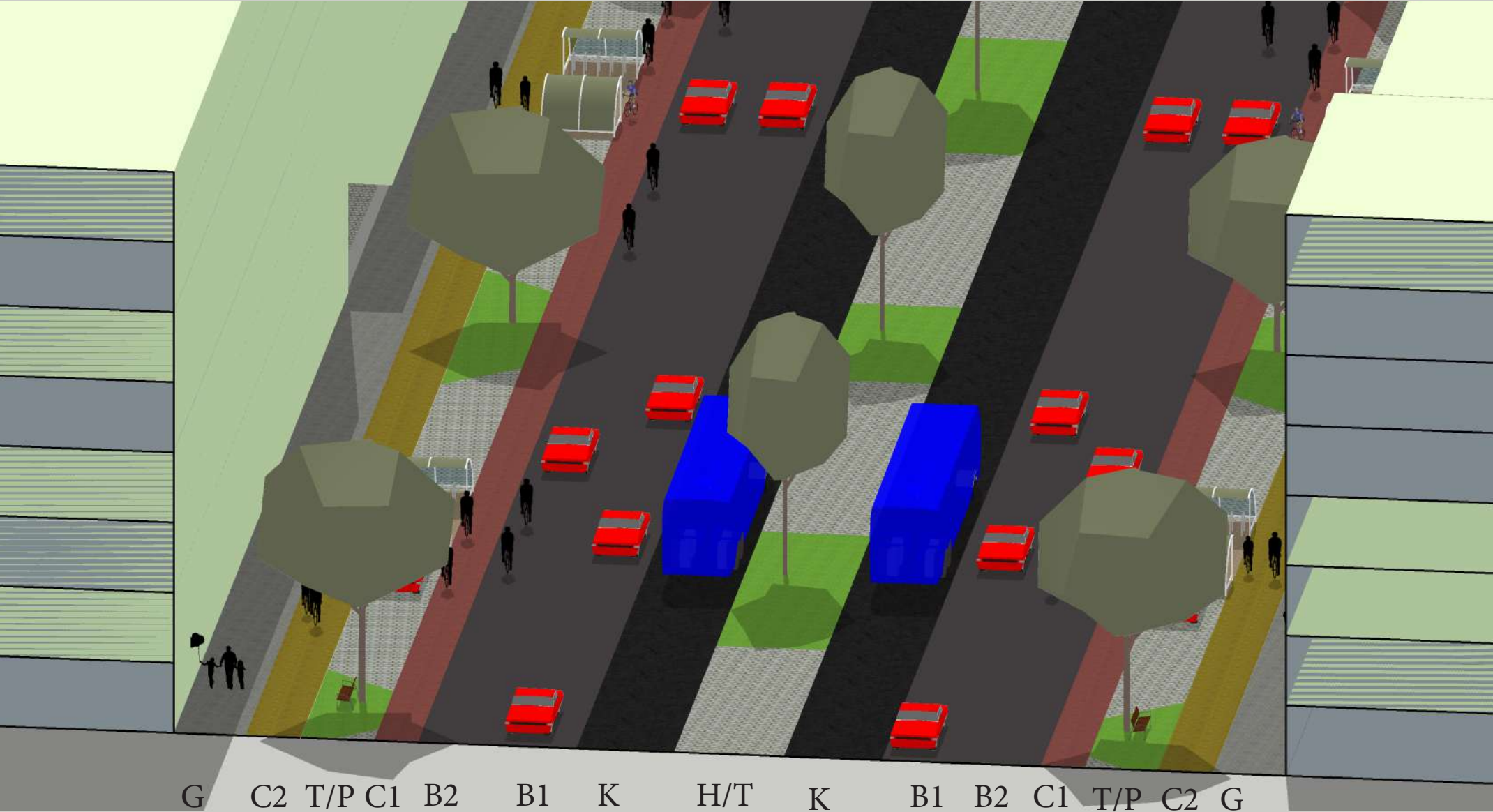
Sektion genom gård

Gårdarna har storlek som ger möjlighet till större träd, mycket grönska samt plats för aktiviteter. Större gräsmatta bör finnas, och även dagvattnet kan hanteras här.

Sektion med bro

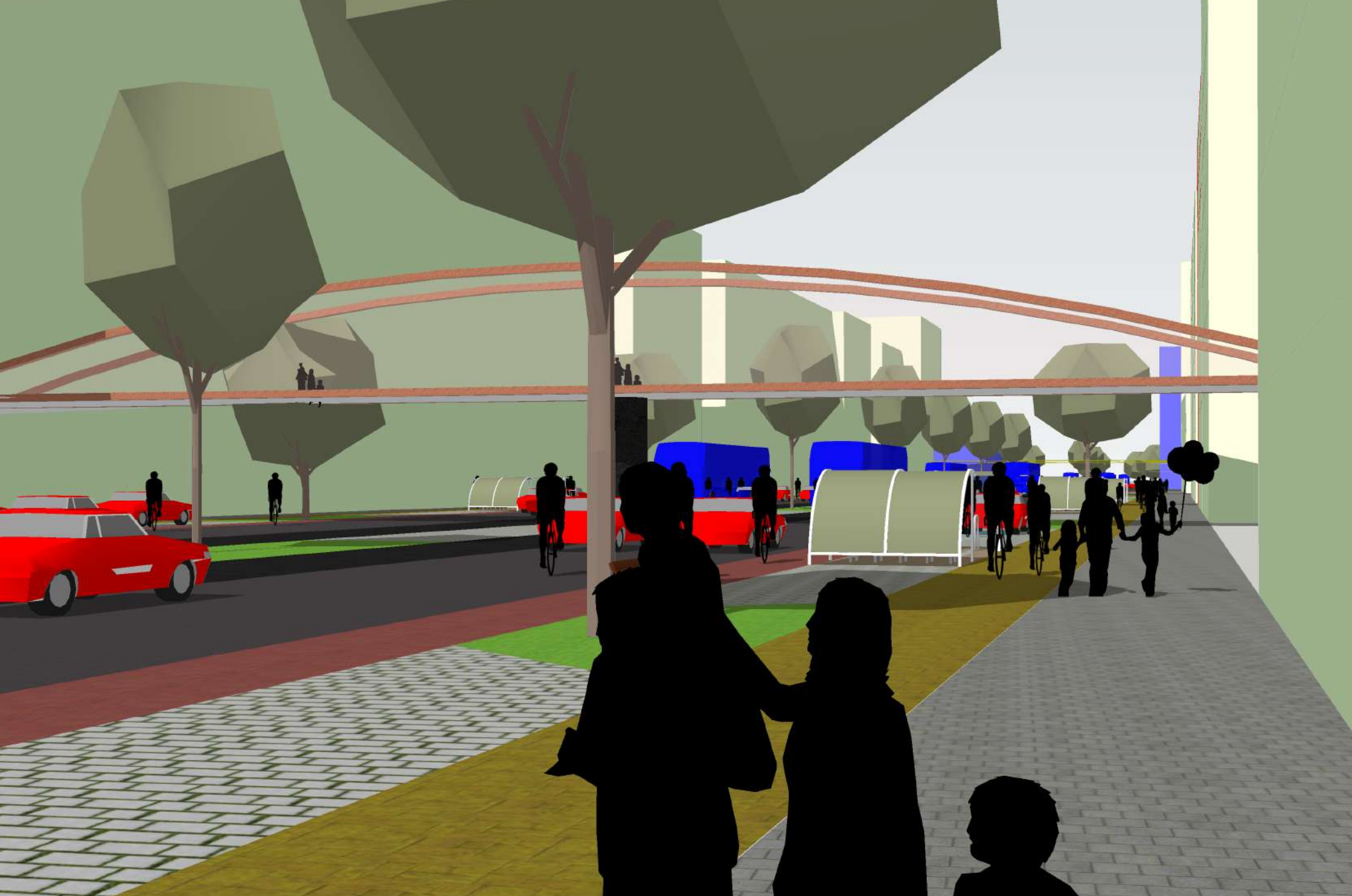
På tre ställen inom projektområdet kan boulevarden korsas m.h.a. broar. Två av dessa är befintliga och i sektionen visas den tredje som blir nytillagd. På den västra sidan måste en höjdskillnad hanteras, och bron placeras emellan en befintlig trädrad. Väsentligt i detta fall är att ytan under bron hanteras väl. På den östra sidan fortsätter bron från ett normalplan. På båda sidor av boulevarden skapas trappor samt hiss. Cyklar och fordon använder normalektionen för att hantera höjdskillnaden.

Boulevard- Isovy

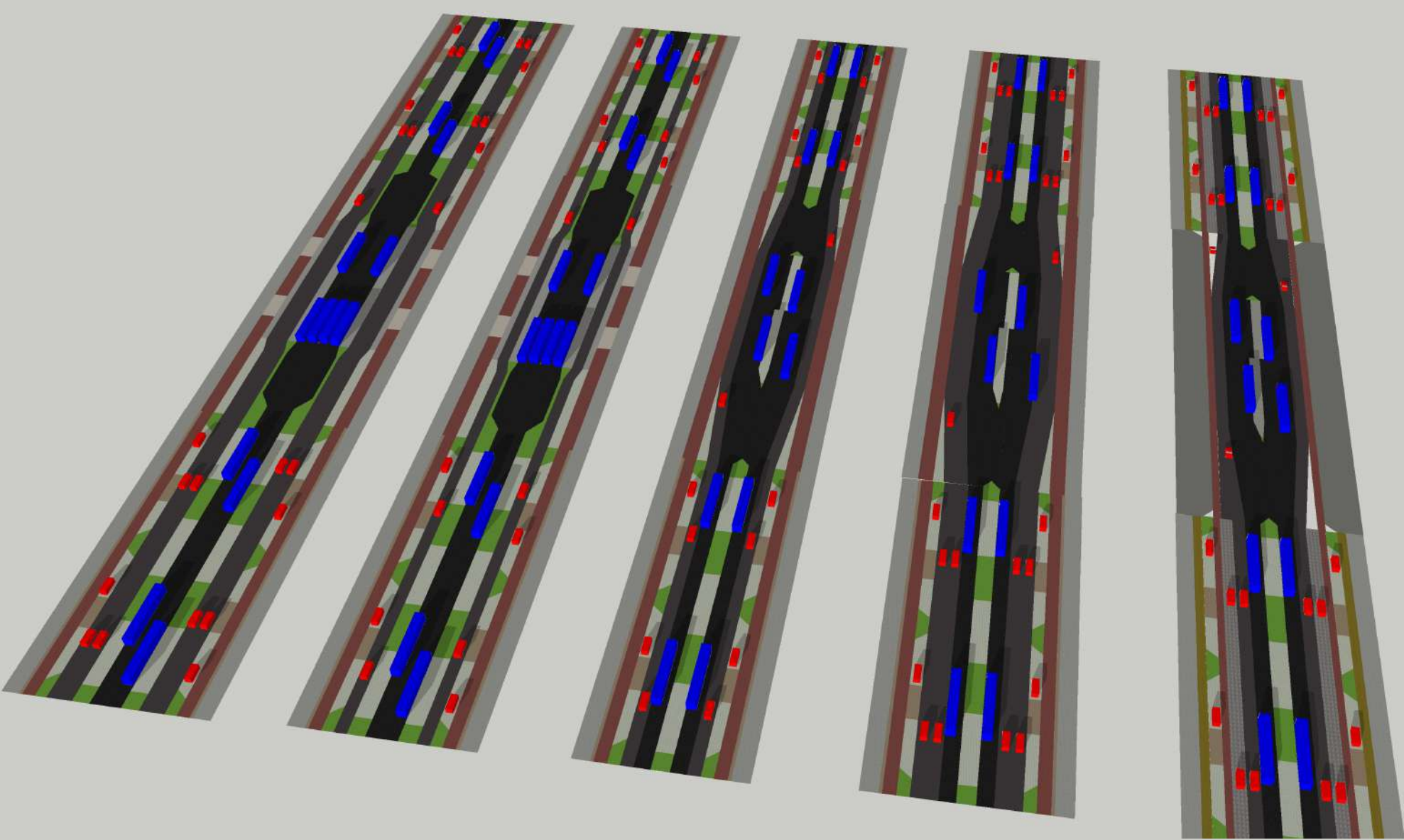


G- Gång	T/P- Parkering för olika transportmedel, träd, bänkar.	B2- Hastigheter 25-40km/h, ex cykel, bil	K- Hastigheter 70-100km/h för kollektivtrafik
C2- Transporter med hastigheter 10-15km/h, ex. cykel, rullskridskor.	C1- Transporter med hastigheter 15-25km/h, ex cykel	B1- Hastigheter 40-70km/h, bil	H/T- Hållplatsläge, trädplantering, väggren vid olycksfall.

Boulevard- Perspektiv



Boulevard- alternativ



Trafikseparering för god kollektivtrafik?

Boulevarden står i centrum för området och är vad som främst kommer bidra med urbanitet. Även om bortförandet av trafikseparering föreslagits så ska rimligheten i det i ifrågasättas, framförallt då det redan finns en höjdskillnad på båda sidorna av dagens motorled (den är byggd över en f.d. bäck).

Även om det kan argumenteras att personbilstrafik ska minska mot centrum så behövs fortfarande effektiv kollektivtrafik (bl.a. för att minska inflöde av personbilar). Heller kan inte hela befolkningen bo inom stadens gränser, idag bor närmare hälften av Göteborgsregionen inte i Göteborg. Trafikseparering med bussfiler i mitten kan skapa ett väldigt starkt kollektivtrafiksystem, t.o.m. konkurrenskraftigt mot tågtrafik. Med långa avstånd mellan hållplatser kan expressbussar uppnå liknande hastigheter till pendeltåg, med mycket större flexibilitet och mindre känslighet för störningar!

Med långa hållplatser och möjlighet till omkörning i hållplatsläge ges förutsättningar till avgångar betydligt oftare än spårtrafik (för en mindre kostnad), vilket blir än mer aktuellt om bussen är självkörande och personalkostnaden minskar.

Boulevard- alternativ och frågeställningar

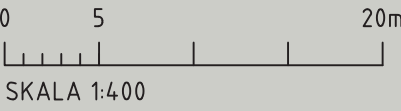
Ovan visas olika alternativ för boulevardutformningen, vilket givetvis är en komplex fråga. Här diskuteras antal frågor:

Den, i projektet, mittersta trädraden, skulle kunna placeras på vardera sida om bussfilerna, vilket skulle ge mer grönska, mer plats åt bussarna, möjlighet till enkelt byte mellan buss och bil, mindre flexibilitet och ta större yta.

Antalet bilfiler kan diskuteras, men för möjlighet för avfart är åtminstone 2st att föredra.

Möjligheter till stopp längs med boulevarden minskar hastigheterna, men är fördelaktigt för handel.

I projektet har cyklister delats in i två kategorier, snabbåkare och nöjesåkare, detta för att de har olika efterfrågan på framfart. Elcyklar och många i vuxen ålder har liknande krav till bilister och vill ha hög framkomlighet där vägregler tydligt följs, medan nöjesåkare (inkl. barn) vill ha hög säkerhet samt enkelhet till stopp. Sedan är det intressant om det är mer fördelaktigt gentemot att dessa kategorier skulle ha en gemensam, bredare fil var som hade tydlig färgskillnad.



Boulevarden- Byggnad

Gatuvy



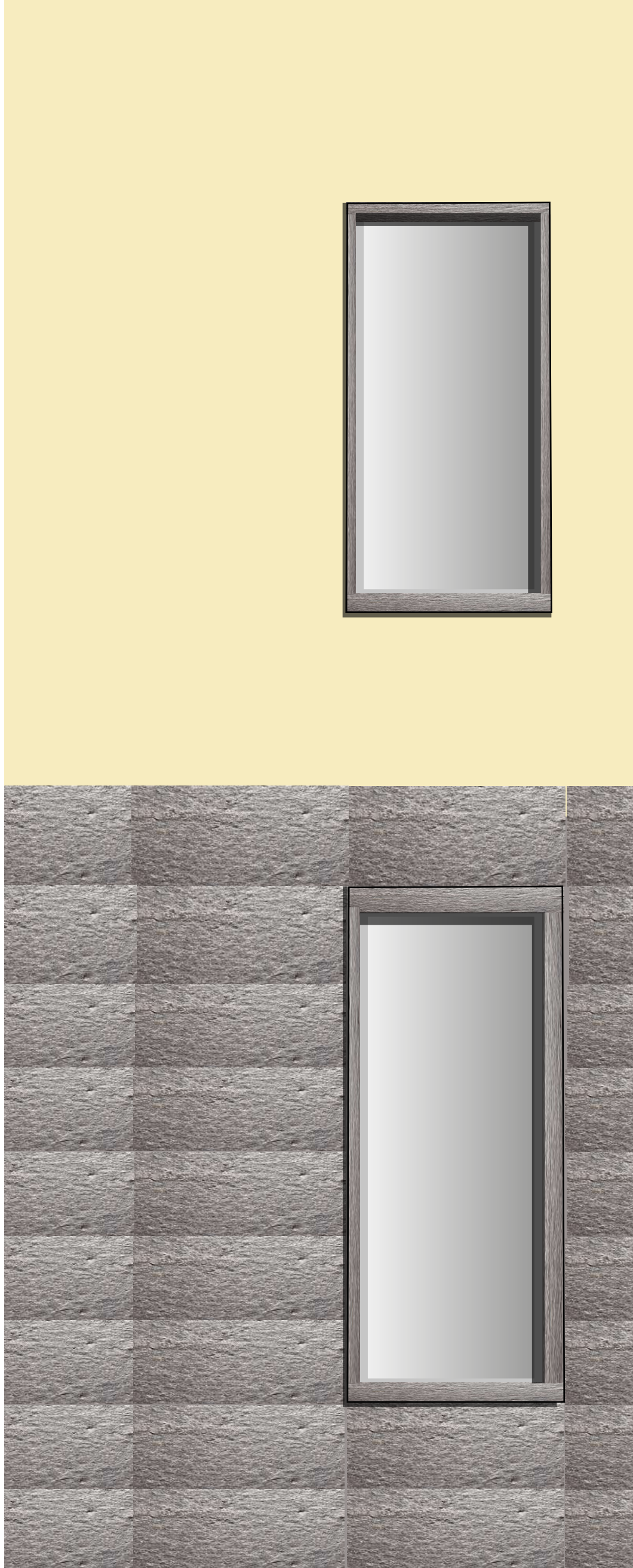
Byggnaden är ett typhus för området, med sluten innergård och entré mot gata. Täckta cykelställ ger både fuktskydd för cyklar men även visuellt skydd för bostäderna i entréplan.

Trapphus

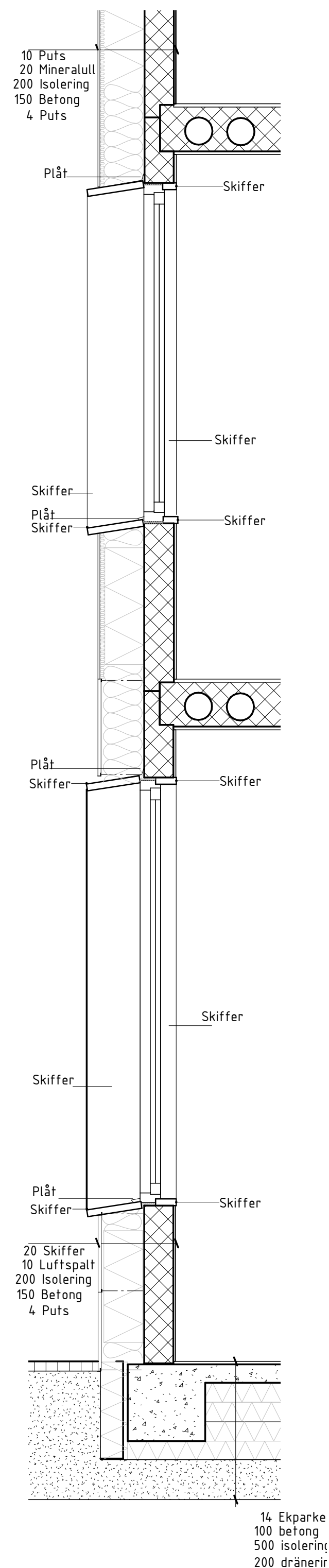


Siktlinje på trapphus och fönster i entrén. Hög takhöjd utnyttjas med dubbel cykelparkering.

Fasadutsnitt 1-20



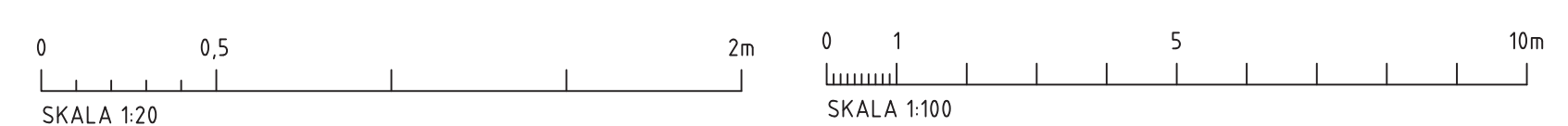
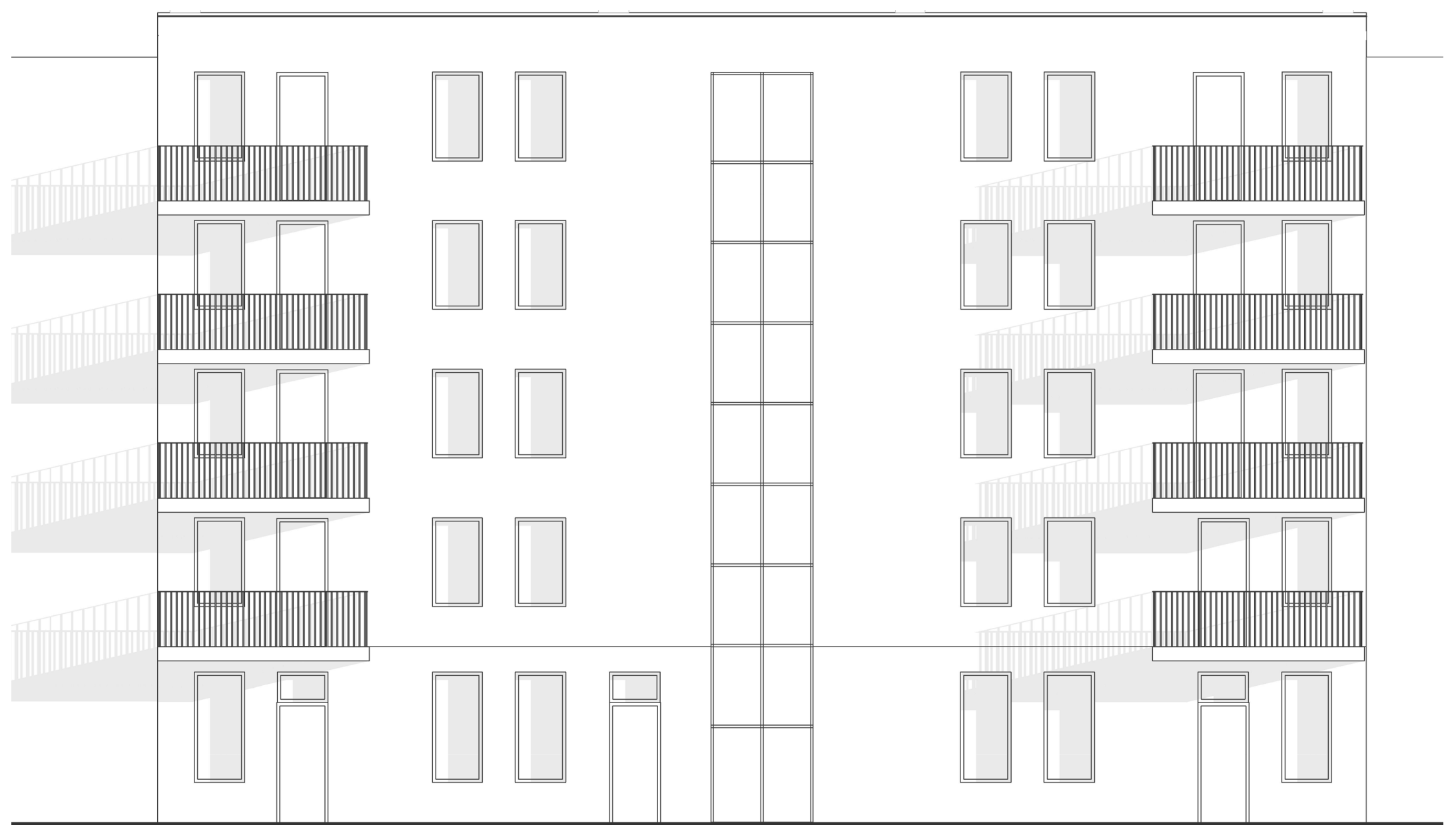
Princip sektion 1-20



Fasad syd- mot gata 1-100

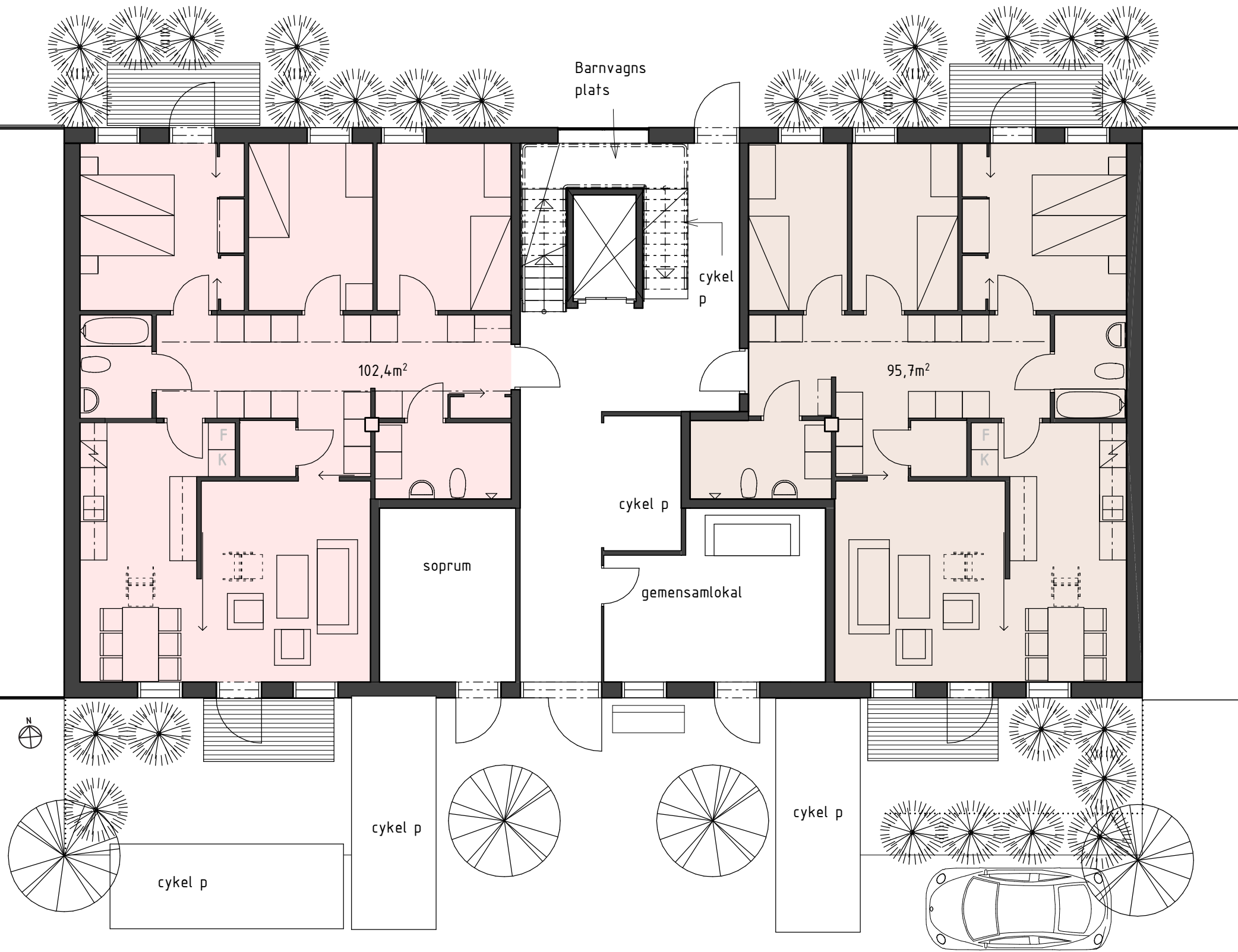


Fasad norr- mot gård 1-100



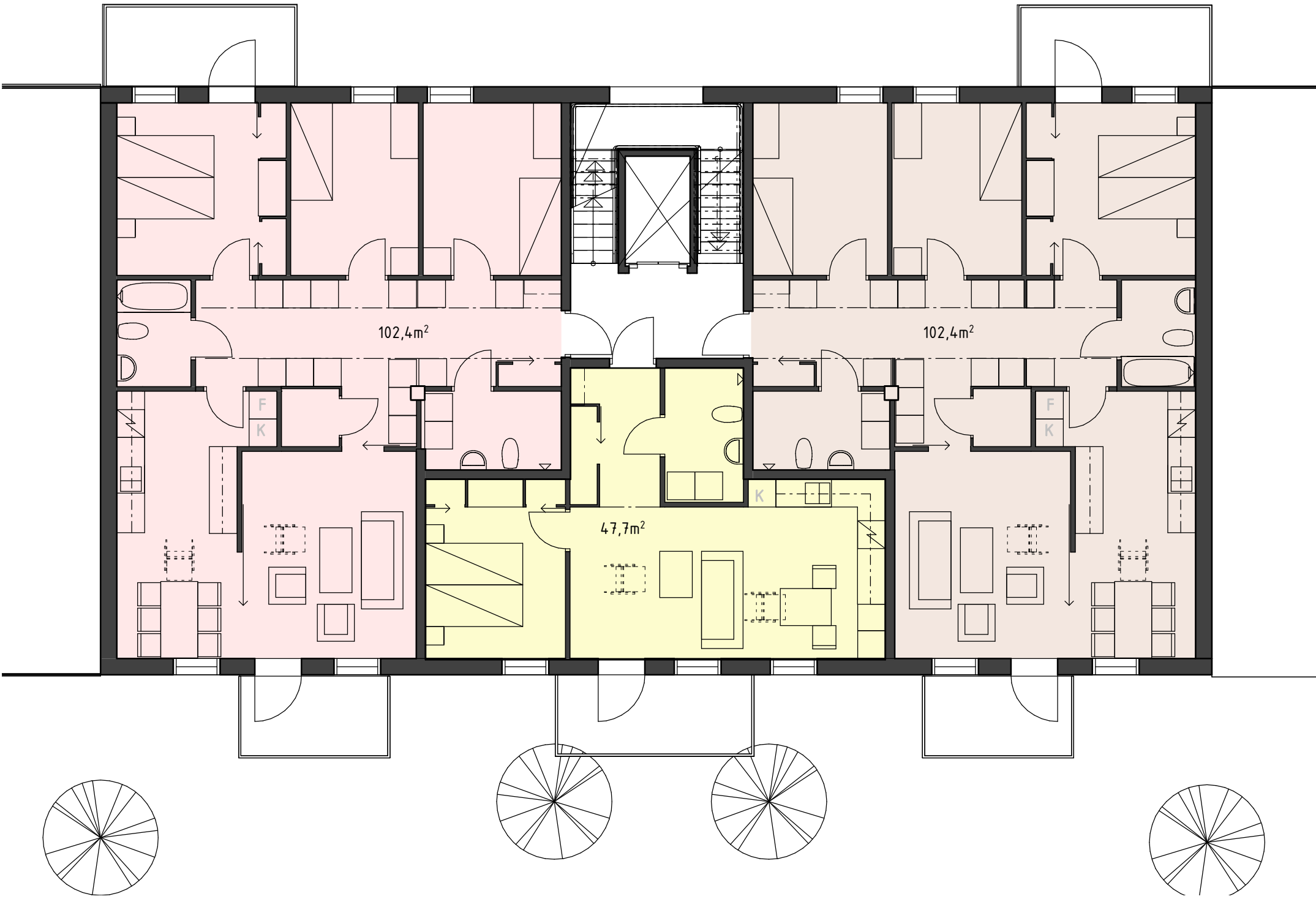
Boulevarden- Bostadsplan

Entréplan 1-100



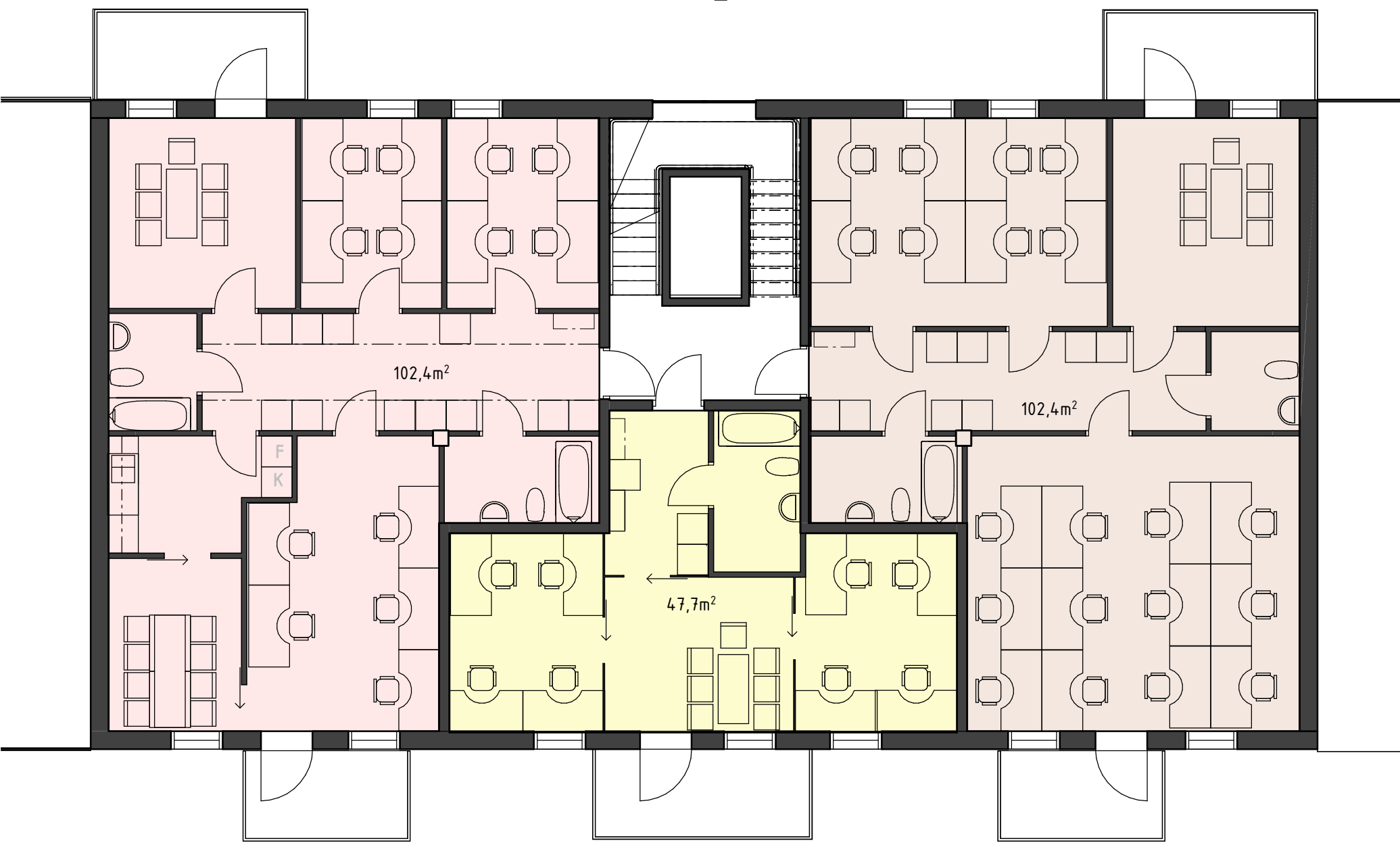
Entréplan har cykelförråd och mindre gemensamhetslokal som bokas genom en app. Soprummet kan med fördel delas med ytterligare fastigheter, och då kan grannbyggnaders motsvarande yta användas för andra installationer. Bostadsplanet är inte upphöjt men har en mindre förgård samt täckta cykelställ som ger visuellt skydd. Detta i sin tur ger högre rumshöjd på detta plan.

Bostadsplan 1-100



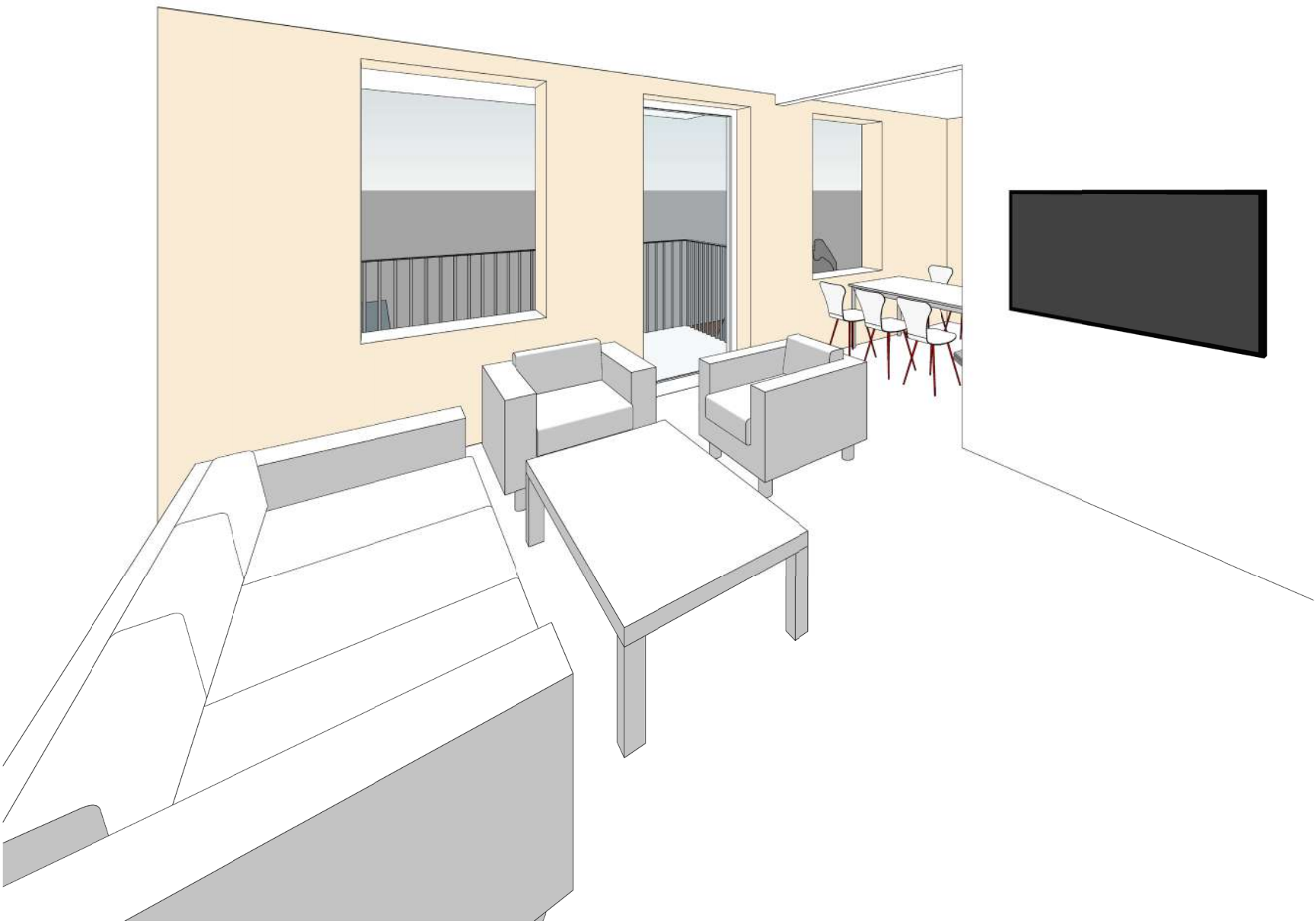
Bostadsplan består av två fyror á 102kvm, och en tvåa á 47kvm. Fyrrorna har gemensamma rum åt söder och gata, och sovrummen mot den norra gårdssidan. Att vardagsrum och kök kan separeras gör att det finns två vistelserum som kan användas av olika sällskap samtidigt, fördelaktigt när man bor fler i samma bostad. Att det finns en bred korridor skapar förvaringsmöjligheter samt gör sovrummen akustiskt skyddade från vistelserummen. Tvåan har en öppen planlösning, vilket kan ses lämpligt för hushåll av 1-2 personer (behövs ej separata vistelserum), och uppnår tillgänglighetskrav i sovrummet eftersom sängen endast måste vara tillgänglig för en person

Kontorsplan 1-100



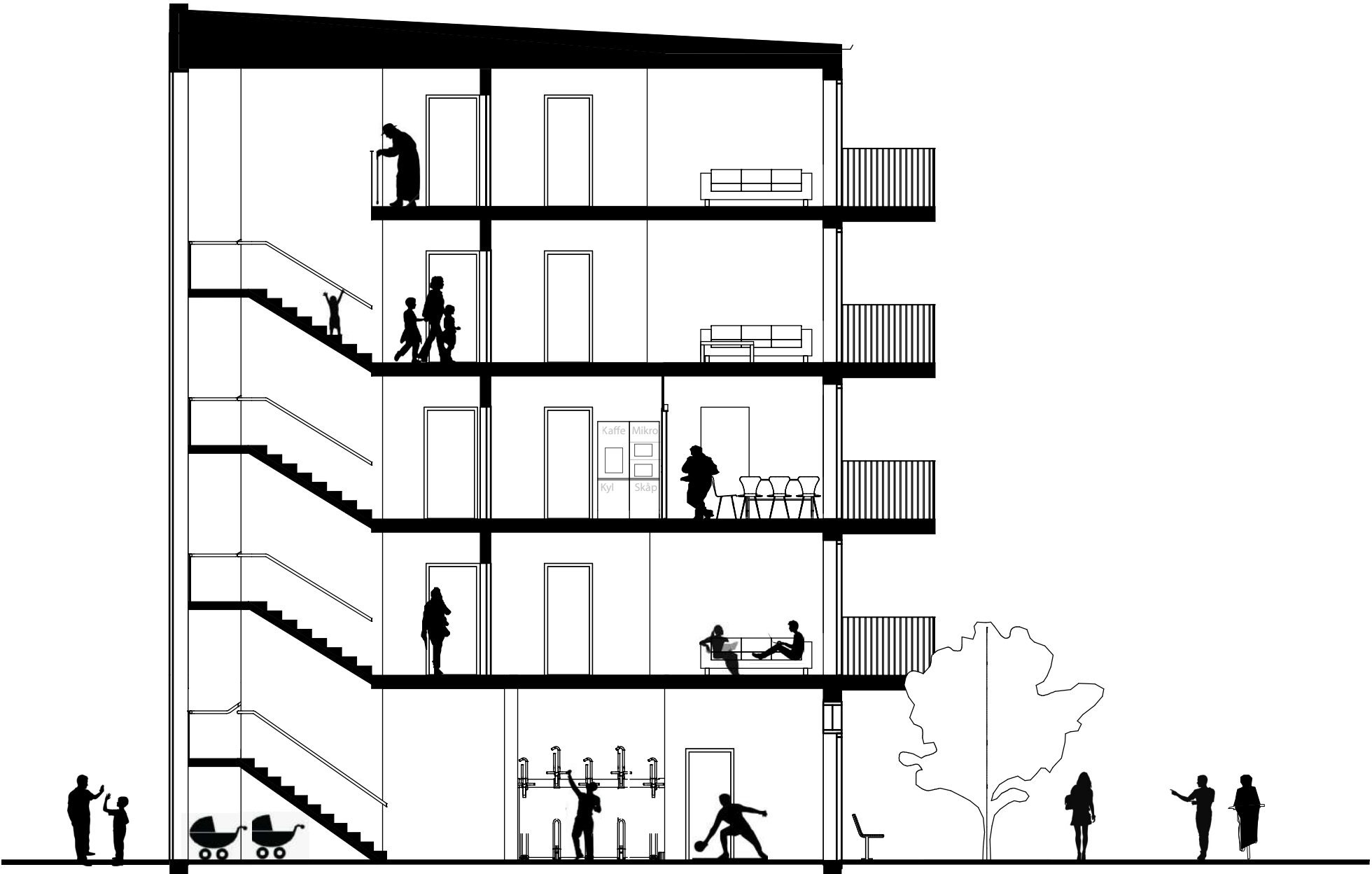
Kontorsplan kan antingen skapas genom att behålla befintliga rum, eller att riva alla väggar och skapa en öppen plan. Om det skulle önskas kan även de flesta lägenhetsväggarna rivas.

Vardagsrum



Vardagsrummet i 102an blir större när skjuddörr öppnar upp mot kök. Vid flera sällskap kan det skärmas av.

Sektion 1-100



I sektion visas dels hur entréplan kan användas, hur trappan upplevs, samt rumshöjder i både kontor och bostäder.

Nykeltal

- BOA
- LOA
- BTA
- BOA/BTA

Hela byggnaden
1208,1m²
40,5m²
1524m²
0,79

Kostnad- hyresrätt	/år	/månad
47,7m ²	100 680	8390
95,7m ²	170 400	14 200
102,4m ²	184 608	15 384

Kostnad- bostadsrätt	/år	/månad
47,7m ²	114 480	9540
95,7m ²	229 680	19 140
102,4m ²	184 608	20 940

Beräkning kostnad bostadsrätt

Boendekostnad per månad Bostadsrätt			
Ingångsvärden			
Bostadsarea: kvm BOA	95,7		
Avgift per kvm/år	700		
Insats per kvm BOA	50000		
Ränta på hela insatsen	2,00%		
Delkostnad			
Avgift	66990	5583	5583
Insats	4785000		
Räntekostnad brutto på insats	95700	7975	
Skatteavdrag	28710	2392,5	
Räntekostnad netto på insats	66990	5583	5583
Amortering, Kr	95700	7975	7975
Månads-kostnad Kr			19140

Boendekostnad per månad Bostadsrätt			
Ingångsvärden			
Bostadsarea: kvm BOA	104,7		
Avgift per kvm/år	700		
Insats per kvm BOA	50000		
Ränta på hela insatsen	2,00%		
Delkostnad			
Avgift	73290	6108	6108
Insats	5235000		
Räntekostnad brutto på insats	104700	8725	
Skatteavdrag	31410	2617,5	
Räntekostnad netto på insats	73290	6108	6108
Amortering, Kr	104700	8725	8725
Månads-kostnad Kr			20940

Boendekostnad per månad Bostadsrätt			
Ingångsvärden			
Bostadsarea: kvm BOA	47,7		
Avgift per kvm/år	700		
Insats per kvm BOA	50000		
Ränta på hela insatsen	2,00%		
Delkostnad			
Avgift	33390	2783	2783
Insats	2385000		
Räntekostnad brutto på insats	47700	3975	
Skatteavdrag	14310	1192,5	
Räntekostnad netto på insats	33390	2783	2783
Amortering, Kr	47700	3975	3975
Månads-kostnad Kr			9540

