

Trafikstrukturutredning

Detaljplan: Skola och förskola vid Södra Särövägen

EXF Ciceron diarienummer 2023-02086

Utredning framtagen av: Mirjam Lindqvist

Datum: 2024-08-09



Innehåll

1	Syfte med utredningen	3
2	Övergripande mål och styrdokument inom trafik	3
1.1	Översiktsplanen	3
1.2	Miljö- och klimatprogram	4
1.3	Planprogram/ områdesplan	4
1.4	Övriga styrdokument	5
2	Planområdets trafikstruktur – nulägesbeskrivning	5
2.1	Platsens förutsättningar	5
2.1.1	Befintlig allmän plats och kvartersmark i och nära planområdet	5
2.1.2	Dokumentation av platsen	6
2.2	Funktion och behov i gaturummet	10
2.2.1	Befintliga målpunkter och stråk i/nära planområdet	10
2.2.2	Gång	10
2.2.3	Cykel	11
2.2.4	Kollektivtrafik	11
2.2.5	Biltrafik	11
2.2.6	Sammanfattning trafikmängder	14
2.3	Olycksstatistik	15
2.4	Orienterbarhet. Trygghet. Tillgänglighet	15
2.5	Angränsande arbeten	16
2.6	Trafikstrukturens brister och behov i planområdet	17
3	Detaljplanens påverkan	17
3.1	Detaljplanens syfte & innehåll	17
3.2	Tillkommande resor	18
3.3	Tillkommande trafikala behov i detaljplanen	18
3.4	Tillkommande angöring och parkering	19
3.5	Allmänna och enskilda behov i trafikstrukturen	19
4	Förslag på strategi	20
4.1	Nyttja	20
4.2	Värna	20
4.3	Utveckla	20
4.4	Tillskapa	21

1 Syfte med utredningen

Trafikstrukturutredningen är en områdesspecifik utredning inom program eller detaljplanearbete. Syftet med utredningen är att tidigt i planeringsprocessen sammanställa befintliga förutsättningar, funktioner, värden, brister, behov och möjligheter kopplat till trafikstrukturen och den tänkta förändringen i det aktuella området. Detta för att informationen ska kunna komma in i rätt skede och kunna hanteras inom ramen för planprocessen. Utredningen syftar även till att föreslå strategier för arbetet med trafikfrågor inom planen.

Utgångspunkten i utredningen är de mål och strategier för trafik och transporter som finns beskrivna i *Översiktsplan för Göteborg (2022)* och *Miljö- och klimatprogram (2021)*. Trafikstrukturutredningen ska:

1. Beskriva nuläget i planområdet kopplat till trafikstruktur
2. Beskriva trafikstrukturens kvaliteter och brister inom det aktuella området utifrån Stadens eller förvaltningens mål och riktvärden i styrande dokument.
3. Presentera en strategi för utformning av allmän plats GATA inom planarbetet.

Trafikstrukturutredningen är avgränsad till trafikfrågor och undersöker inte andra förutsättningar på allmän plats såsom ledningar, geoteknik, skyfall eller dagvatten. Trafikstrukturutredningen är i allmänhet tänkt att vara ett internt planeringsunderlag för detaljplane- och exploateringsprojektet med projektgrupperna som främsta mottagare, inte en formell planhandling.

2 Övergripande mål och styrdokument inom trafik

1.1 Översiktsplanen

För att ta höjd för tillväxt och samtidigt klara målen om minskade klimatutsläpp så är hållbara sätt att resa och transportera varor och gods nödvändiga. Vi behöver skapa förutsättningar för att fler ska ändra sitt resebeteende. Viss biltrafikökning är oundvikligt med ny exploatering, men så långt som möjligt ska ny eller utökad infrastruktur för bilar undvikas. Göteborgs stad har högt ställda mål rörande omfördelning av resor till mer hållbara trafikslag inom Miljö och klimatprogrammet. För att nå dessa behöver trafiksystemets utveckling hanteras på flera nivåer samtidigt, inte minst inom detaljplaner. Genom att effektivt använda befintlig infrastruktur, öka andelen resor till fots, cykel och kollektivtrafik, skapa en tillförlitlig framkomlighet för godstransporter och minska negativa effekter av trafiken så skapar vi ett mer hållbart trafiksystem.

Översiktsplanen pekar ut ett pendelcykelstråk utmed Södra Särövägen via Säröbanan för att sammankoppla Askim med övriga Göteborg. Det finns även ett befintligt gång-och cykelstråk så kallat Lindåsstråket som pekas ut i den fördjupade översiktsplanen för Södra Askim. Det kommer inom projektet byggas ut enligt angiven streckning inom planområdet för att öka tillgängligheten till havet och på längre sikt sammankoppla kommande exploatering öster om planområdet med kusten, se föreslagen streckning se figur 1 nedan.

ANVÄNDNING AV MARK- OCH VATTENOMRÅDEN

Gräns för planområdet

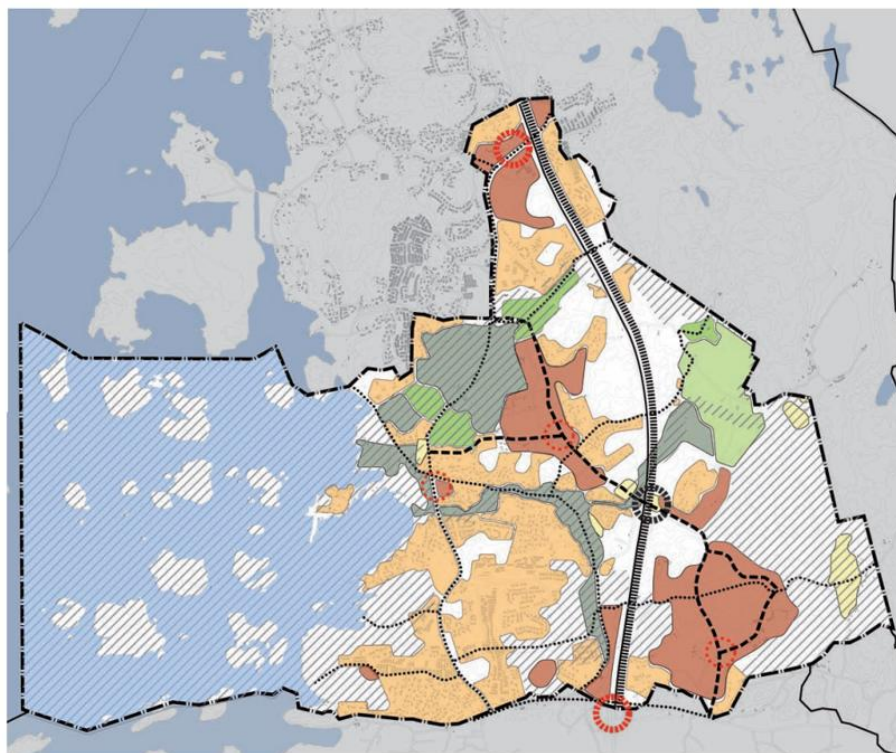
NUVARANDE ANVÄNDNING

Pågående markanvändning ska bibehållas. Komplettering får ske inom nuvarande markanvändning.

- Bebyggelseområde
Bostäder, arbetsplatser, service, handel, mindre gröntor m.m.
- Park och friluftsområde
Rekreation, friluftsliv, idrott
- Större grönområde, obebyggd mark
- Jordbruksmark
Åkerbruk, betesmark
- Större begravningsplats
- Vatten
- Havsområden med särskilt stora värden för natur- och kulturvård och friluftsliv
- Områden med särskilt stora värden för naturvård, friluftsliv, landskapsbild och/eller kulturlandskap
- Större väg
- Övriga vägar

FÖRÄNDRAD ANVÄNDNING

- Nya bebyggelseområden
Bostäder, arbetsplatser, service, handel, mindre gröntor m.m.
- Idrott och fritid
- Reservat för kollektivtrafik
- Större väg / breddning av befintlig väg
- Gång- och cykelstråk
- Knutpunkt
- Närservice
- Trafikmot



Planförslaget med nuvarande och föreslagna markanvändning

Figur 1. Fördjupad översiktsplan för södra Askim. Punktmarkerad linje är gång- och cykelstråk.

1.2 Miljö- och klimatprogram

I miljö- och klimatprogrammet sätts målet att Göteborgs stad ska ha ett klimatavtryck som är nära noll till år 2030. Ett delmål är att Göteborgs stad minskar sin klimatpåverkan från transporter. De indikatorer som rör trafik och transporter är att utsläpp av växthusgaser från transporter ska minskas med minst 90% från 2010 års nivåer, samt att det årliga vägtrafikarbetet från motoriserade fordon ska minskas med 25% jämfört med 2019 års nivåer.

Ombyggnad av Lindåsstråket och utbyggnad av pendelcykelstråket kan leda till en viss överflyttning av de som hämtar- och lämnar med bil idag och på så sätt bidra till ökad andel som hämtar och lämnar med cykel eller låter barnen cykla eller gå till skolan själva.

1.3 Planprogram/ områdesplan

Det finns en fördjupad översiktsplan för området, FÖP- Södra Askim. Attraktiv kollektivtrafik lyfts som en viktig aspekt för att uppnå ett hållbart resande genom utveckling av befintligt stråk och attraktiva och trygga hållplatser. Södra Särövägen pekas ut som en av huvudgata inom planprogrammet.

Gång- och cykelvägnätet är väl utbyggt inom planområdet med undantag från områdets östra delar där kompletteringar bör ske i samband med ny bebyggelse. Lindåsstråket är ett av de utpekade stråken i östvästlig riktning som kommer byggas om i linje med planprogrammet och förbereder för framtida utbyggnad i enlighet med programmet. Ett östvästligt gång- och cykelstråk ska förbättra tillgängligheten till havet och sammankopplas med naturområdet Sandsjöbacka.

1.4 Övriga styrdokument

Cykelprogrammet lyfter pendelcykelstråk som en av de stora möjligheter för att öka mängden cykelresor. Genom utbyggnad utav delar av pendelcykelstråket förbereder man för fullt utbyggt pendelcykelstråk i enlighet med översiktsplanen. Prioritering av cyklister i korsningar lyfts också som en viktig aspekt för att öka cyklandet. I samband med utbyggnad av pendelcykelstråket kommer en korsning med anslutande gata till förskola byggas om till en cykelöverfart och på så sätt öka prioriteringen av cyklar.

2 Planområdets trafikstruktur – nulägesbeskrivning

2.1 Platsens förutsättningar

2.1.1 Befintlig allmän plats och kvartersmark i och nära planområdet



Figur 2 Kartan visar allmän plats och kvartersmark. Gulmarkering är allmän plats, trafik och grönmarkering allmän plats, natur. Blåmarkering är kvartersmark.

Allmän plats inom planområdet utgörs av tre vägar, Södra Särövägen, Lindebovägen, Billdals Häggväg och Lindåsstråket. Skolan och förskolan omfattas av kvartersmark. Lindåsstråket behöver dras om då man behöver kunna avhysa människor från skolgården vid särskild händelse.

2.1.2 Dokumentation av platsen

Platsbesök skedde i mars 2024 med beställare och landskapsarkitekt från exploateringsförvaltningen.

2.1.2.1 Lindebovägen



Figur 3 Lindebovägen, med förskolan till höger.

Bilar står längs med gata som förmodas främst vara personal står knappt några bilar på närliggande parkeringsplats. Det beror förmodligen på att parkering kräver p-tillstånd som medför en kostnad medan man står gratis utmed gata då den inte är reglerad.

2.1.2.2 Gång- och cykelväg utmed Södra Särövägen



Figur 4 Gång- och cykelväg väster om Södra Särövägen

Gång-och cykelväg är kombinerad och är ca 3- 3,5 meter bred. Den är nyligen belagd och vattnet leds till en kupolsil i anslutning till befintlig gång- och cykelvägstunnel. Finns en viss höjdskillnad då gång- och cykelvägen går förbi tunneln.

2.1.2.2.1 Gångbana mellan förskola och skola



Figur 5 Gångväg mellan förskola och skola via gångtunnel.

Gångbana är cirka 2 meter bred och är delvis kuperad. Delar av gångstråket sköts av vägförening vilket kan indikera att gatan inte är inlöst och inte ingår i allmän plats.

2.1.2.2.2 Gång- och cykeltunnel



Figur 6 Gång- och cykeltunnel

2.1.2.3 Lindåsstråket



Figur 7 Skolbyggnad som kommer att rivas. Lindåsstråket går till höger om byggnaden.

Det syns tydligt i denna bild att det är rätt stora höjdskillnader mellan Lindåsstråket och byggnaden och det är berg bakom. Det är viktigt att anpassa Lindåsstråket och förskjuta så långt söderut utan att påverka berget.

2.2 Funktion och behov i gaturummet

2.2.1 Befintliga målpunkter och stråk i/nära planområdet

Skolan och förskolan kommer vara kvar men de kommer utökas. Vägarna kommer ligga kvar i nuvarande läge med undantag för Lindåsstråket som kommer dras om. Den befintliga gång-och cykelvägen utmed Södra Särövägen kommer byggas om till pendelcykelstråk från Valebergsvägen till Lindebovägen. Gångbanan utmed Lindebovägen ska breddas till gång-och cykelväg och kommer anslutas till pendelcykelstråket. Gångstråk mellan Lindåsullen kommer eventuellt beläggas och belysas och utgöra en skolväg mellan skolan och Lindåsullen.

2.2.2 Gång

Det finns flera gångstråk i planområdet som både sammankopplar skolans verksamhet men som även är viktiga för lokala målpunkter inom Askim. Lindåsstråket är en viktig del i de gångstråk som elever nyttjar för att ta sig mellan skolan och Lindåsullen och som sammankopplas över södra Särövägen via en gång- och cykelvägstunnel. Tunneln sammankopplar också Lindåsstråket med gång-och cykelvägen

utmed Södra Särövägen. Det finns även viktiga gångstråk utmed Södra Särövägen som nyttjas både för att ta sig till skola/förskola samt till hållplatser utmed Södra Särövägen och målpunkter som ligger utanför planområdet.

2.2.3 Cykel

Det finns en kombinerad gång-och cykelväg väster om Södra Särövägen och även en öster om vägen mellan Billdal Häggväg i norr och Lindåsskolan i söder. Lindåsstråket är också en kombinerad gång-och cykelväg som går igenom bostadsområdet öster om planområdet, genom befintlig skolgård och ansluter till gång-och cykeltunneln där den upphör och sammankopplas med den kombinerad gång-och cykelbanan utmed Södra Särövägen.

Det finns inga cykelmätningar utförda på dessa cykelvägar.

2.2.4 Kollektivtrafik

Det finns en hållplats i planområdet, Västar Lindås som trafikeras av expresslinje X2 som går var tionde minut med ändhållplats, Gerrebacka med uppehåll på ex Järntorget, Stenpiren och Hjalmar Brantingsplatsen.

2.2.5 Biltrafik

Södra Särövägen är en uppsamlingsgata, enligt trafiknätsplanen gäller följande för uppsamlingsgata:

” Funktionsklass 2 (mindre genomfartsgator och uppsamlingsgator, FVK 4-5) utgör stommen för biltrafikförflyttningar inom staden och kopplingar mellan det övergripande nätet och de stadsdelar och områden som man önskar nå. Biltrafikanternas anspråk om hög framkomlighet måste vägas mot andra intressen så som attraktiva stadsmiljöer och andra trafikanter behov av framkomlighet.”

Södra Särövägen och Lindebovägen har kommunalt huvudmannaskap. Hastighetsgränsen är 50km/h på respektive väg.

Inga betalstationer för trängselskatt.

Södra Särövägen är utpekad som huvudnät för gods med funktionsklass 2 med målpunkter norr om planområdet, partihandel (blå cirklar) i Billdal, se karta nedan.



Figur 8 Göteborgs trafiknätplan

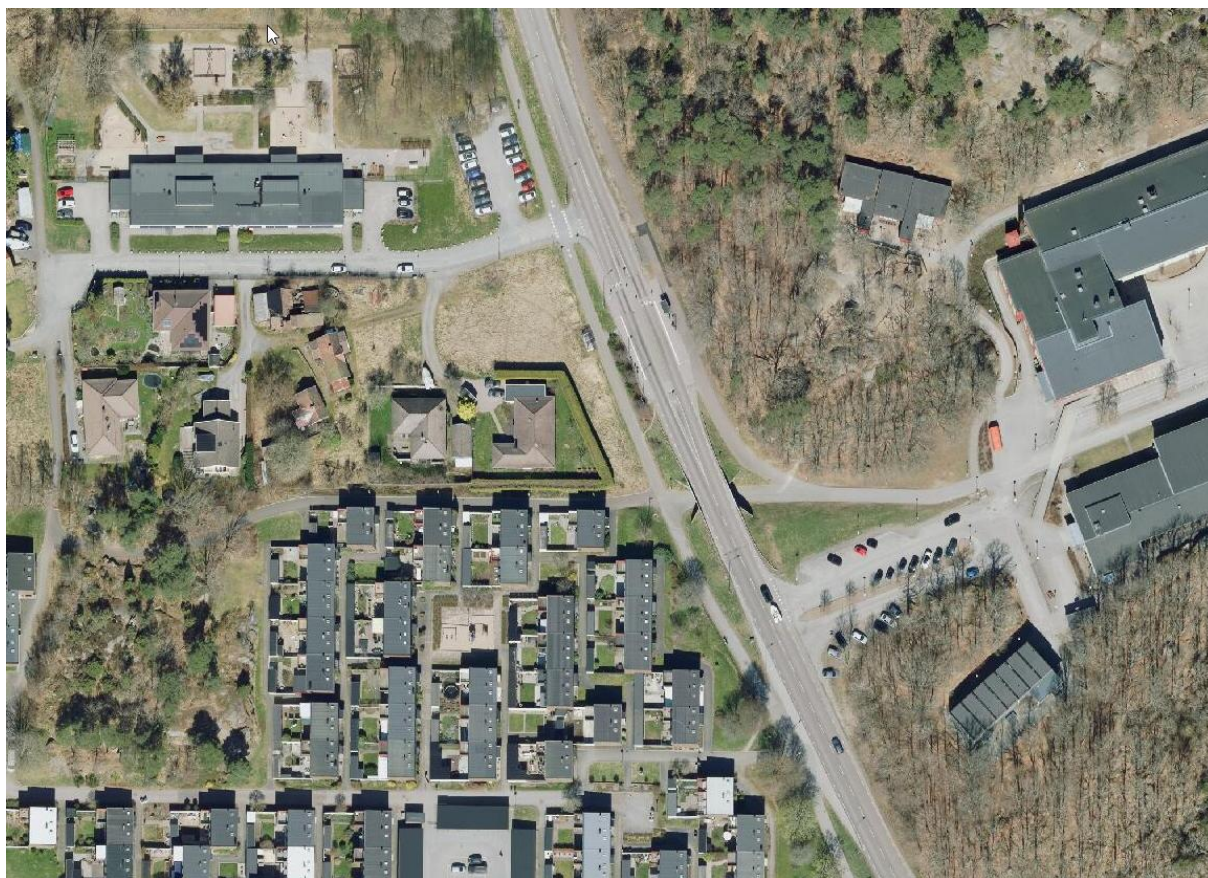
Det finns ännu ingen klassificering av funktionsklass 2 men planområdet berör inte transporter till och från några målpunkter i huvudnätet för godstransporter.

Dimensionering av Södra Särövägen ska följa utrymmesdimensionering för uppsamlingsgata och dimensionering av Lindebovägen ska följa för mindre uppsamlingsgata och bostadsgata.

Ingen av vägarna i området är utpekade som utryckningsvägar.

Det finns en avgiftsparkering strax öster om förskolan med tjugotvå platser som är personalparkering för Lindåsskolan. Det finns även två i direkt anslutning till förskolan med 3-4 platser, se bild nedan. Det finns en vändplats då Lindebovägen är en återvändsgata och det är på den vändplats som matleveranser/sopbilar angör då köket ligger i anslutning. Det finns inget parkeringsförbud på Lindebovägen.

Det finns en privat avgiftsparkering framför skolan med cirka tjugo platser. Vid utfarten till parkeringen finns en grusad yta där det står en del bilar. I anslutning till matsalen finns en vändyta med angoring för sopbilar och matleveranser.



Figur 9 Översiktlig karta som visar den större parkeringsplatsen öster om förskolan, parkering på förskolan och befintlig parkering vid skolan.

2.2.6 Sammanfattning trafikmängder

Gata	Plats/hållplats	Trafikmängd för biltrafik ÅMVD	Andel tung passage	Skyltad hastighet	Medelhastighet	Gångflöden	Cykelflöden	Turtäthet och antal påstigande för kollektivtrafik	År för mätningarna och information om var data har hämtats
Södra Särövägen	Billdals Lövskogsväg och Valebergsvägen	3 700	11%	50km/t	49km/t	Ingen mätning utförd	Ingen mätning utförd	Var 10de minut.	<i>Den senaste redovisade trafikmätningen i Göteborgs Stads statistikdatabas är från år 2017 och representerar trafik på vägsnittet mellan Billdals Lövskogsväg och Valebergsvägen</i>
Lindebovägen	Hela vägen	220	3%	50km/t	Ingen mätning utförd	Ingen mätning utförd	Ingen mätning utförd	Finns ingen hållplats	Göteborgs Stads alstringsverktyg Resekalkyl

Tabell med samtliga trafikmängder för gång, cykel, bil och kollektivtrafik, samt skyltad hastighetsgräns.

2.3 Olycksstatistik



Figur 10 Utdrag ut STRADA

Olycksstatistik från STRADA för tidsperioden 2012-01-01 2023-12-31. Det skett totalt sju olyckor varav tre måttliga. De måttliga olyckorna var två singelolyckor med cykel och en singelolycka med moped. Det har skett fyra lindriga olyckor, en med cykel-motorfordon och tre singelolyckor, moped, cykel-cykel samt moped-fotgängare.

Slutsatsen som kan dras av detta är att det finns en del konfliktpunkter mellan cyklister och cyklister samt cyklister och mopeder. Dessa konflikter tycks främst uppstå i anslutning till korsningar.

2.4 Orienterbarhet. Trygghet. Tillgänglighet

Plasterna befolkas främst på dagen då det är daglig verksamhet i skola och förskola vilket kan bidra till att man kan uppleva det som tomt och otrygga på kvällstid. Det har framkommit i SKA/BKA att det förekommer aktivitet under kvällstid på skolgården vilket kan bidra till en ökad trygghet under vissa tidspann under kvällstid.

Lindåsstråket är belyst och större delen av skolområdet är belyst. Gång- och cykeltunneln under Södra Särövägen kan upplevas som otrygg då den är mörk och dåligt belyst. Sikten är delvis begränsad då det är höjdskillnad mellan tunneln och skolgården. Det finns valmöjligheten att gå över Södra

Särövägen om man inte vill gå igenom tunneln under kvällstid där det finns två gångpassager varav en är hastighetssäkrad.

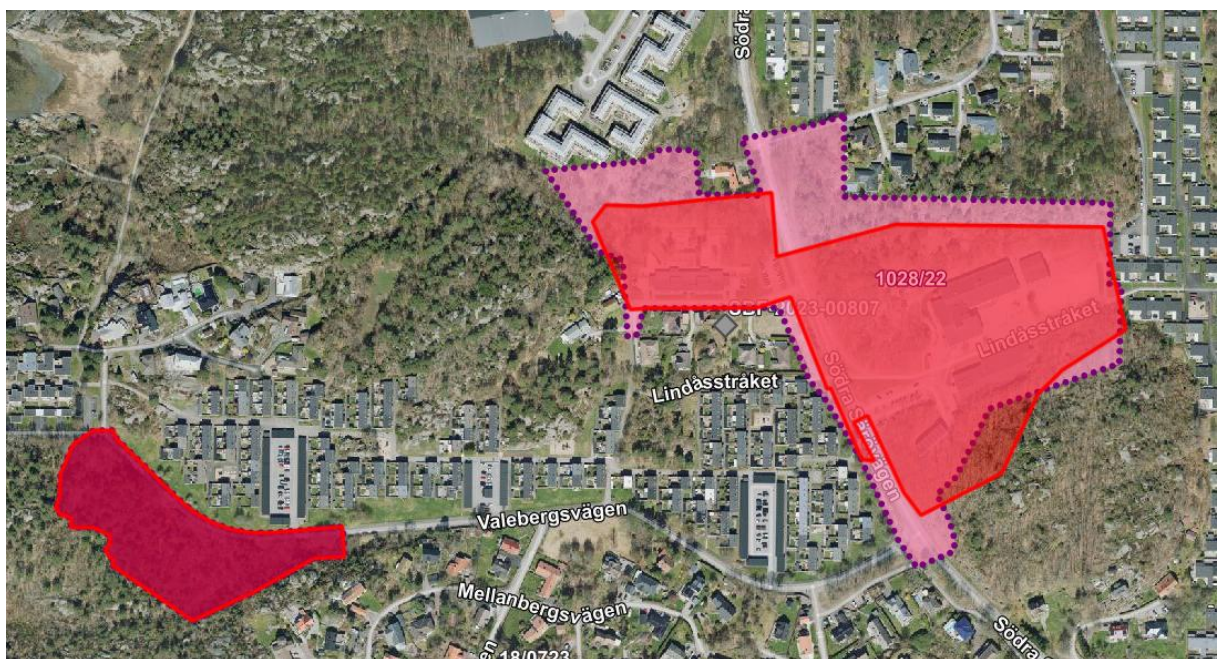
Södra Särövägen är belyst. Gång- och cykelvägen skulle kunna upplevas som mörk då belysningen på större delen av vägen inom planområdet är satt ut emot gatan. Vägen har en relativt rak linjeföring vilket gör det lätt att få en överblick av gaturummet och omkringliggande bebyggelse.

Lindebovägen har inte så hög tydlighet då gångbanan är smal och uppnår inte minst godtagbara bredd enligt tekniks handbok. Det finns bra belysning längs med gångbanan som lyser upp både gångbanan och vägen. Gångstråket igenom skogen från förskolan till Lindåsullen är inte belyst vilket troligen bidrar till att det inte nyttjas under kvällstid. Men det går att ta sig från förskolan/skolan till Lindåsullen via den kombinerad gång- och cykelväg längs med Södra Särövägen som en valmöjlighet till gångstråket.

Tillgängligheten i planområdet är delvis problematisk då det är stora höjdskillnader främst vid Lindåsskolan då skolan ligger i en dal mellan två berg. Detta bidrar till att höjdskillnaden mellan skolan och hållplatsen samt Lindåsstråket ligger cirka 2 meter lägre än vägen vilket bidrar till relativt branta lutningar.

2.5 Angränsande arbeten

Det finns ett angränsande planområde, Detaljplan för bostäder vid Vågnedalsvägen inom stadsdelen Askim som är antagen, se bild nedan. Det kan bli en viss påverkan om byggnation sker samtidigt men troligen kommer det inte påverka så mycket då planen ligger utmed en anslutande gata till Södra Särövägen ca 400 m bort ifrån planområdet.



Figur 11 Rödmarkerade områden är pågående detaljplaner.

2.6 Trafikstrukturens brister och behov i planområdet

En brist både för gång- och cykel inom planområdet är att passagen på Södra Särövägen då den inte är reglerad som övergångställe och den södra passagen inte är hastighetssäkrad.

En annan brist är korsningen vid Lindebovägen och Södra Särövägen där gående och cyklister inte ges företräde då det inte finns någon reglerad eller anordnad passage.

Ytterligare en brist är den smala gångbanan utmed Lindeboägen samt att det saknas gångbana vid förskolan.

Ytterligare en brist är den mörka och dålig belysta gång- och cykeltunneln.

Det saknas väderskydd vid cykelparkering i anslutning till hållplatsläget för norrgående trafik.

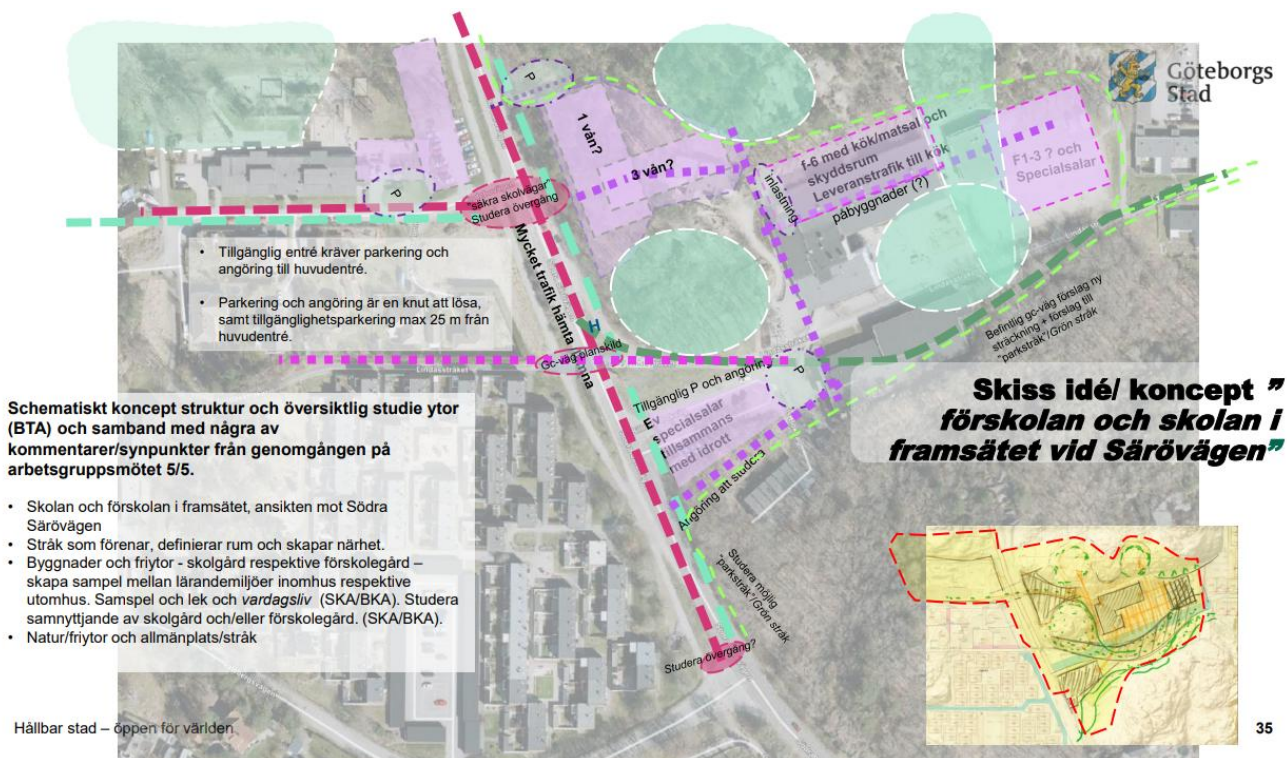
Stadsmiljö ska under år 2024 bygga en cykelöverfart i anslutning till korsningen Billdals Häggväg och södra Särövägen vilket åtgärdar bristen för gående och cyklister att ta sig över Södra Särövägen från Billdals Häggväg.

3 Detaljplanens påverkan

3.1 Detaljplanens syfte & innehåll

Detaljplanen ska göra möjligt att bygga ut Lindåsskolan (F-9) med möjlighet att öka elevkapacitet från 700 elever till 1100 elever med nybyggnation samt om-/tillbyggnad av befintliga skolbyggnader. Förskolan vid Lindebovägen ska byggas ut från fyra till åtta avdelningar med möjlighet att tillgodose friytebehov enligt nyckeltal. Allmän plats för gator ska byggas ut, Lindåsstråket, Södra Särövägen och Lindebovägen är del av stråken som berörs. Lindåsstråket får nytt läge och anpassning med grönska mot ädellövskogen i söder. Lindebovägen, lokalgatan ska ge plats för flera funktioner samt utgöra del av säker skolväg. Gång-och cykelvägen vid Södra Särövägen byggs ut till pendelcykelstråk.

Stadsbyggnad tog fram följande strukturbild i samband med startmöte, se figur 12 nedan.



Figur 12 Stadsbyggnads strukturbild som togs fram i uppstart av detaljplanen.

Den tillkommande eller ändrad trafikstrukturen är bland annat ny dragning av befintlig gång- och cykelstråk (Lindåsstråket) söder om den södra skolbyggnaden som ska rivas. Det behövs en ny passage över Södra Särövägen för att sammankoppla stråket med befintlig gång- och cykelväg utmed Södra Särövägen. Befintlig gång- och cykeltunnel kommer behöva upprustning då ytskikten är i en mörk nyans och belysningen är bristfällig. Lindebovägen kommer behöva byggas om för att möjliggöra med breddning av befintlig gångbana och ny gångbana utmed förskolan samt angöring för hämta/lämna.

Omdragning av Lindåsstråket är dimensionerande för skolgården/friyta och tvärtom. Dessa två mål i projektet behöver anpassas efter varandra och det kan komma behöva göras avsteg på exempelvis lutning och bredd. Trafikutformningen kommer vara en kostnadsdrivande del av detaljplanen speciellt med tanke på att pendelcykelstråket kommer påverka befintliga högspänningsledning där utförandet delvis behöver utföras med handschakt.

Vid förskolan kan angöring för hämta- och lämna behöva hamna på allmän plats i förmån för friyta då den nya byggnaden behöver hålla ett visst avstånd till högspänningsledning. Detta ska utredas i förstudien för förskola och ev. inkluderas i trafikutformningsförslaget vid behov.

3.2 Tillkommande resor

Underlaget finns i PM Trafikflöden 2024-04-19 SWECO.

3.3 Tillkommande trafikala behov i detaljplanen

Exploateringen behöver säkerställa tillräcklig friyta för skola och förskola utifrån fasta nyckeltal samt en sammanhängande skolgård. Vid skolan innebär det att Lindåsstråket måste förskjutats söderut. Vid förskolan kan det bli aktuellt att tillgodose hämta/lämna på allmän gata för att säkerställa friyta. Det kommer även behövas en ny vändplats för drift och matleveranser både vid förskolan och skolan. Det finns även behov av ombyggnad och nybyggnad av cykelpassager på södra Särövägen för att

säkerställa trygga passage för elever som ska till skolan men även mellan skolan och Lindåsullen där idrottslektionerna är.

Södra Särövägen är inte utpekad som uttryckningsväg och det finns därför inga krav på att prioritera framkomlighet för räddningsfordon.

Utformningsförslaget är även förankrat med Västtrafik som inte ser något problem för busstrafiken.

3.4 Tillkommande angöring och parkering

Utgångspunkten är att parkering för både förskola och skola ska ordnas på kvartersmark. En mobilitets- och parkeringsutredning har tagits fram av stadsfastigheter.

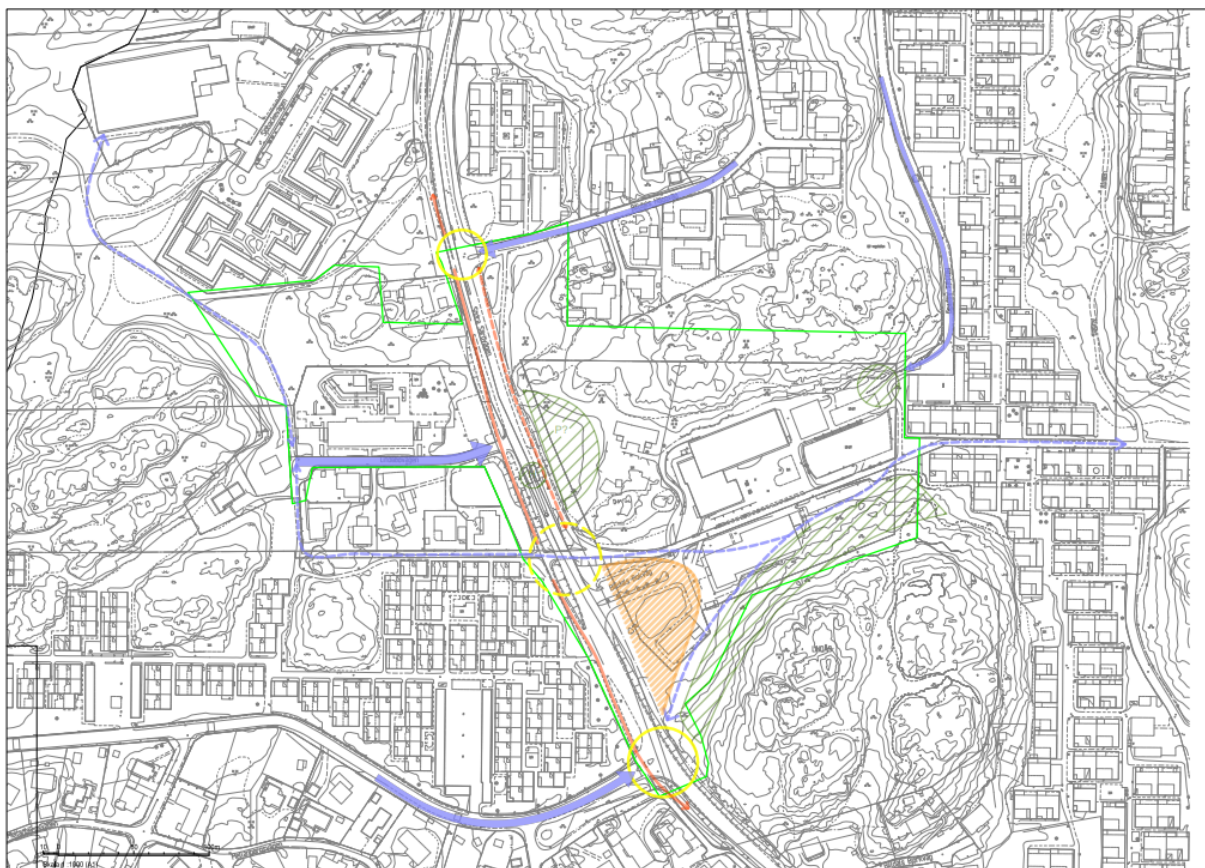
För förskolan kan det bli svårt att få plats med både parkering och friyta på kvartersmark på grund av krav på avstånd till befintlig högspänningsledning. Detta ska studeras vidare i förstudien för förskolan. Angöring för matleveranser till förskolan kommer förmodligen vara på allmän plats då den även behövs för att driftsfordon i och med att Lindebovägen är en återvändsgata.

Vid skolan kommer befintlig parkering utökas och placeras utmed Södra Särövägen för att undvika bilar på skolgården i så stor utsträckning som möjligt. Matleveranser kommer antingen angöra vid den östra delen av den ny skolbyggnaden via Billdals Aspväg alternativt utökas befintlig angöring. Detta kommer studeras vidare i förstudien för skolan.

Parkering för rörelsehindrade kommer troligen anordnas på kvartersmark både vid förskolan och skolan.

3.5 Allmänna och enskilda behov i trafikstrukturen

De gator som har allmänna behov är Södra Särövägen och Lindebovägen samt Billdals Alpväg då de ligger i direkt anslutning till skola och förskola. Viktiga stråk är Lindåsstråket, befintlig gång- och cykelväg utmed Södra Särövägen samt en gångväg genom naturområde till Lindåsullen som nyttjas av yngre elever. Inom projektgruppen gjordes en stråkstudie där viktiga stråk pekades ut se bild nedan.



Figur 13, Stråkstudie som tagits fram av den interna projektgruppen. Lila tjockare linjer är befintliga allmänna gator, lila streckade är viktiga gång- och cykelstråk. Gula cirklar är viktiga passager för gående och cyklister för att sammankoppla planområdet med olika målpunkter, hållplats, skola, förskola, Lindåsullen och närliggande bebyggelse.

4 Förslag på strategi

4.1 Nyttja

Gångtunneln som ska vara den huvudsakliga passagen för skolbarnen till och från skolan samt Lindåsullen då den nyttjas idag och är den mest trafiksäkra passagen över Södra Särövägen.

Studera möjligheten att samnyttja parkering vid Lindåsullen för förskolepersonalen ska utredas inom stadsfastigheters förstudie och i mobilitet- och parkeringsutredningen.

4.2 Värna

Lindåsstråket och dess gena sträckning till gångtunneln.

Befintliga gång- och cykelstråk mellan skolan och Lindåshallen.

4.3 Utveckla

Gent och tillgängligt Lindåsstråk genom anpassning till både nya skola och värdefull natur.

Ökad trygghet i befintlig gång- och cykeltunnel.

Tryggare passager över Södra Särövägen till skolan.

Pendelcykelstråk utmed Södra Särövägen främst genom breddning mot Södra Särövägen.

4.4 Tillskapa

Det kommer inte tillskapas helt nya gator men det kommer skapas ett nytt gång- och cykelstråk genom omdragning av Lindåsstråket. Befintlig gång- och cykelväg väster om Södra Särövägen kommer breddas till pendelcykelstråk.

Breddning av gångbana utmed Lindebovägen och ev hämta/lämna och en ny gångbana innanför parkering emot förskolan.

Större vändplats vid Lindebovägen som ska möjliggöra angöring med lastbil.

Hastighetssäkrade passager vid förskolan och på Södra Särövägen i anslutning till befintlig busshållplats.

Redan nu kan vi se att det kommer behöv göras avvägningar mellan bredd och lutningar på utpekade stråk och friytan samt eventuell hämta/lämna på allmän plats.