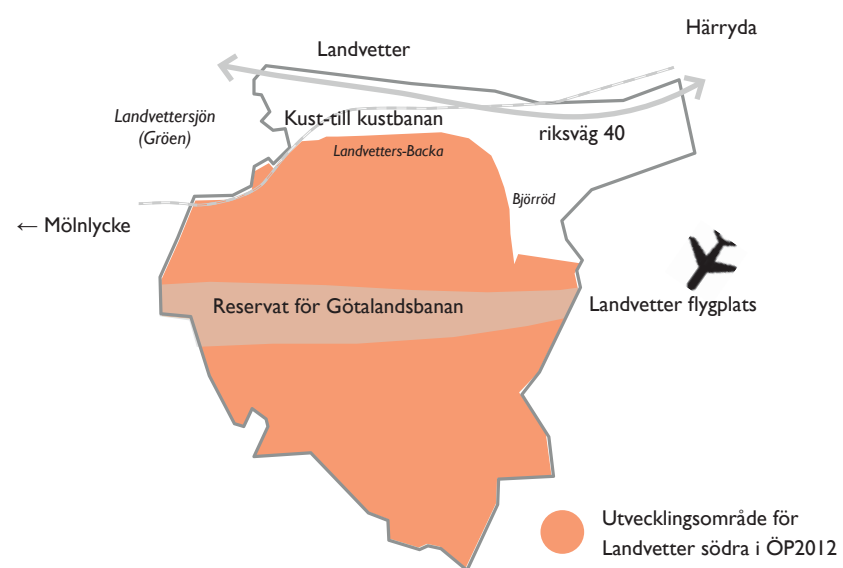


Forskningsprojektet Samskapande samhällsplanering för energieffektiva och hållbara stationssamhällen (SamSam) pågår under tiden 2017-2019.

Projektets övergripande mål är att ta fram fördjupad kunskap om urban strukturs och planeringsprocessers betydelse för att utveckla hållbara, energieffektiva och tillgängliga stationssamhällen. Härryda kommun deltar med case Landvetter södra, den nya hållbara staden för 25000 invånare.

Nedan följer en sammanställning av den andra workshopen om Landvetter södra som hölls i Mölnlycke den 7 februari 2018.



STRATEGISKA VÄGVAL

SamSams forskarlag presenterade åtta möjliga utvecklingsscenarioer/strategiska vägval för utvecklingen av Landvetter södra, se illustration till höger. Scenarierna visar olika kollektivtrafikförsörjningsmöjligheter samt utbyggnadsriktningar och diskuterades i tvärpolitiska och tvärsektoriella grupper utifrån ett antal planeringskomponenter, se nästa sida. I grupperna ingick även representanter från Trafikverket, Göteborgsregionen (GR), Västra Götalandsregionen (VGR), Business Region Göteborg (BRG) samt Västtrafik.

- Bebyggelseutveckling på kort sikt
- På medellång sikt
- På lång sikt

KORT SIKT

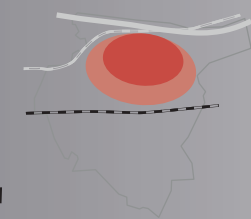
MEDELLÅNG SIKT

LÅNG SIKT

BEBYGGELSEUTVECKLING FRÅN NORR & ÖSTER



scenario



scenario

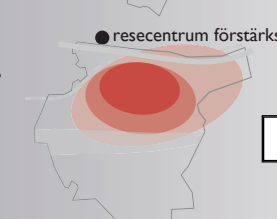
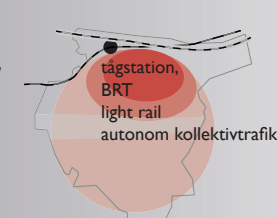


GÖTALANDBANAN ETABLERAS

INGEN GÖTALANDBANA

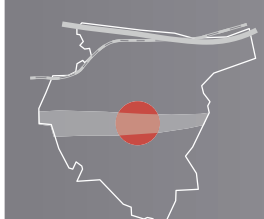
scenario

scenario

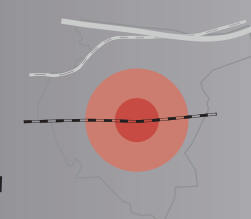


LÄGST VÄRDERAT

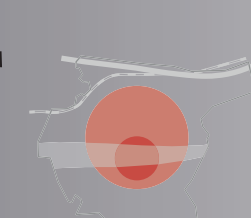
BEBYGGELSEUTVECKLING FRÅN EN STATION



scenario



scenario

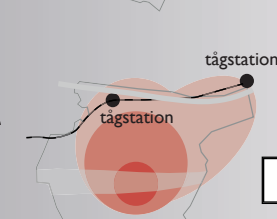
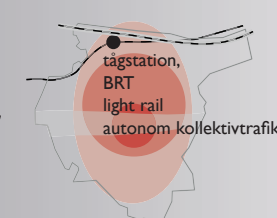


GÖTALANDBANAN ETABLERAS

INGEN GÖTALANDBANA

scenario

scenario



LÄGST VÄRDERAT

KORT SIKT

MEDELLÅNG SIKT

LÅNG SIKT

MULTIKRITERIEANALYS

En multikriterieanalys (MCA) genomfördes för de åtta scenarierna/strategiska vägvalen. I analysen fick grupperna, utifrån ett delregionalt eller delkommunalt perspektiv, vikta nedanstående planeringskriterierna efter dess relevans för Landvetter södra. Hälften av grupperna ställde därefter de fyra scenarierna med en utvecklingen från Landvetters-Backa och Björöd mot varandra medan de övriga ställde en utveckling från ett stationsläge mot varandra.

Resultat

MCA:n visade att scenarierna med en utveckling med en tågstation i Landvetter södra, oavsett om utvecklingsriktningen var från stationen eller från den befintliga bebyggelsen, alltid fick den högsta värderingen högst i grupperna.

MCA:n visade även att scenarierna med en utveckling utan Götalandsbanan där Landvetter resecentrum förstärks (vid utveckling från norr och öster) och där stationer öppnas på Kust- till kustbanan i gamla Landvetter och Härryda genomgående fick den lägsta värderingen (vid utveckling från ett stationsläge).

Robusthetsanalys

Efter workshopen gjordes en robusthetsanalys på MCA-resultatet, där viktningen av de delkommunala och delregionala kriterierna ändrades i olika konstellationer. Slutsatsen av analysen var att resultatet med den höga värderingen av scenarierna med ett stationsläge höll liksom de lägst värderade scenarierna.

Kriterier

DELREGIONALA KRITERIER

1. Restidskvot buss/bil mellan målpunkter
2. Närhet från station/transportnod till offentliga rum/byggnader som utgör viktiga mötesplatser
3. Regionala förbindelser/korridor till och från stationer och transportnoder
4. Lokalisering av besöksintensiva funktioner till kollektivtrafikstråk och stationer
5. Befolkningstäthet i anslutning till regionala funktionella tyngdpunkter
6. Hög andel av regionens tätortsyta som är tillgänglig inom 400- 600 meter från kollektivtrafikhållplats
7. Förekomst av regionala cykelstråk
8. Sådan närhet till omfattande och kvalitativa grön- och blåtor att bil inte behövs
9. Stort antal idrotts-, fritids- och kulturaktiviteter inom gångavstånd från station eller transportnod

DELKOMMUNALA KRITERIER

1. Hög täckning för kollektivtrafik i tätort, många boende/arbetande inom 400-600 meter från hållplats.
2. Befolkningstäthet inom gångavstånd till huvudcentrum/stadsdelscentra
3. Stort inslag av och hög närhet till grön- och blåtor i byggd miljö (grönrytefaktor)
4. Närhet från bostäder/arbetsplatser till offentliga rum/byggnader som utgör viktiga mötesplatser
5. Småskalig funktionsblandning i stadskärna eller stadsdelscentrum
6. Lokalisering av funktioner till kollektivtrafikstråk i tätorter
7. Gena cykelstråk till besöksintensiva målpunkter
8. Kontinuitet i transportnät där oskyddade trafikanter har prioritet
9. Trygghet och attraktivitet genom funktions-blandning utmed gc-stråk till/från stationsområdet

PLANERINGSKOMPONENTER

Grupperna arbetade med varsitt av de åtta utvecklingsscenarierna på föregående sida. Arbetet innebar att grupperna skulle diskutera fram och i karta placera ut ett flertal av forskarlaget förutbestämda planeringskomponenter som bostadsutveckling över tid, framtida resecentra, linjenät för kollektivtrafik, huvudcykelstråk, större rekreationsområden etc. Härefter redovisas hur grupperna sammantaget ställt sig till de respektive planeringskomponenterna i förhållande till scenarierna samt en sammantagen analys av gruppernas arbeten.

Framtida delregionala centra

Landvetter centrum, Landvetter södra, flygplatsen samt Mölnlycke pekas ut som framtida delregionala centra. Samtliga grupper har pekat ut Landvetter centrum. Ett framtida centra pekas ut av flertalet grupper invid Götalandsbanan inom Landvetter södra, även grupper som inte hade med en station eller järnvägen i sitt scenario.

Resecentrum och bytestpunkter

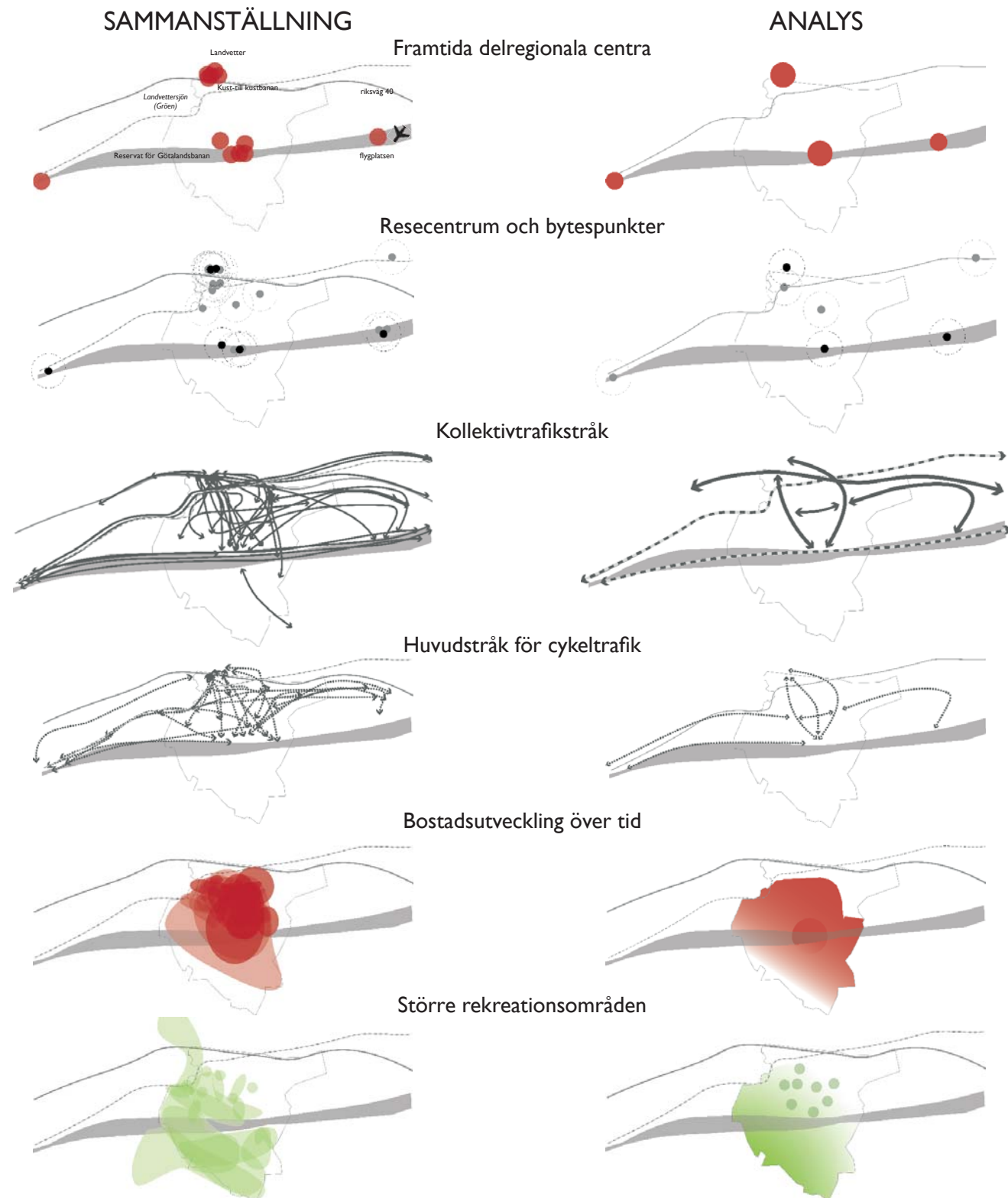
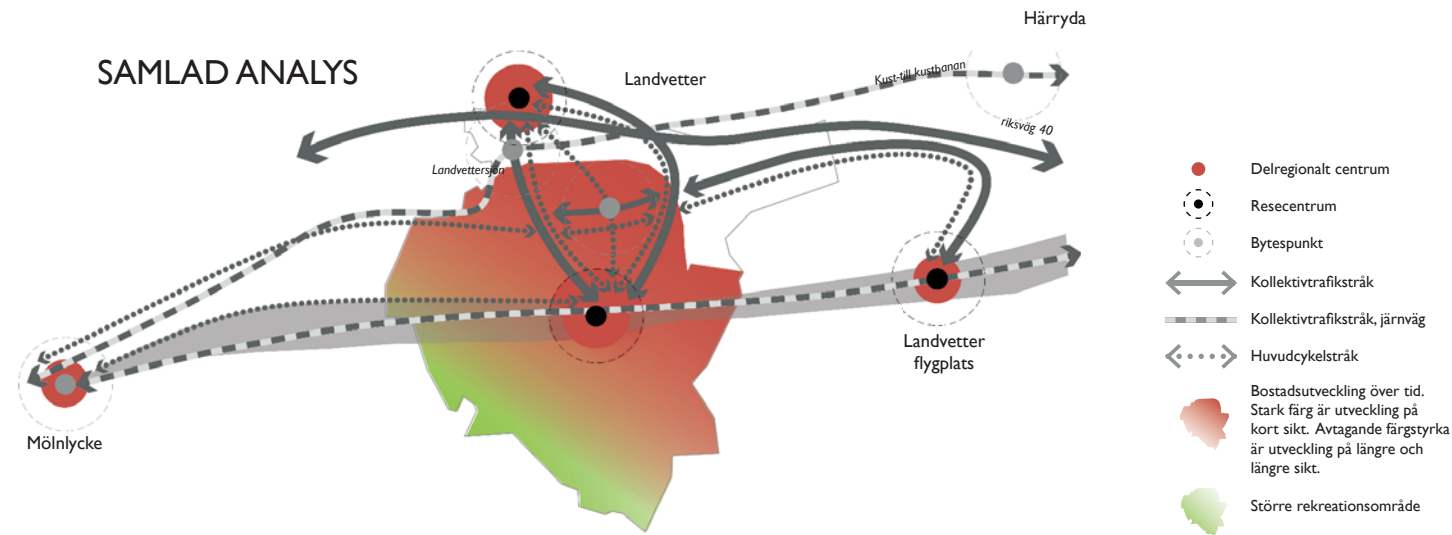
Landvetter resecentrum flygplatsen, Mölnlycke samt en station i Landvettersödra vid Götalandsbanan pekas ut som framtida resecentrum. Övriga bytestpunkter som pekas ut av flera grupper är främst en ny station vid Kust- till kustbanan samt en ny i Landvetter södra, ungefär halvvägs mellan Landvetter centrum och Götalandsbanans spårreservat.

Kollektivtrafikstråk

De befintliga kollektivtrafikstråken längs riksväg 40 och Kust- till kustbanan pekas ut av grupperna. Utöver dessa visar kollektivtrafikstråken på två starka kopplingar mellan Landvetter centrum och stationsläge, samt ett kollektivtrafikstråk mot flygplatsen/Airport city. Detta stråk i öst-västlig riktning förlängs även av flera grupper genom norra delen av Landvetter södra.

Huvudstråk för cykeltrafik

Resultatet av gruppernas utpekade huvudcykelstråk sammanfaller med stråken för kollektivtrafik, det vill säga mellan Landvetter centrum och ett stationsläge i Landvetter södra samt från stationsläget mot Airport city och flygplatsen. En skillnad är att cykelstråk pekas ut till Mölnlycke och att det är fler stråk mellan Landvetter centrum och Landvetter södra i nord-sydlig riktning.



Bostadsutveckling över tid

Samtliga grupper har pekat ut en bostadsutveckling på kort till medellång sikt som påbörjas i området norr om Götalandsbanan. Tre av fyra grupper som arbetade med en utveckling från ett tänkt stationsläge har på kort till medellång sikt pekat ut en utveckling norr ut från stationen. Bostadsbebyggelsen föreslås därefter utvecklas i årsringar mot söder och väster. Detta synsätts återfinns även i resultatet av täthetspusslet i workshop 1, enligt bild nedan.

Större rekreationsområden

Samtliga grupper har pekat ut större grönområden i den sydvästra delen av Landvetter södra. Var grönområdena börjar beror på hur långt grupperna ansett att bostadsutvecklingen ska ske. De flesta grupperna har även arbetat med att få in grönområden mellan bebyggelsen. För dessa går det inte att tyda några särskilda områden eller platser som varit viktigare än andra, utan dessa har förlagts mellan samlade bebyggelseområden.

Samlad analys

Analysen visar en bild av vad grupperna arbetat fram oavsett om Götalandsbanan etableras eller inte. Analysen visar därmed en robusthet i hur det går att arbeta under tiden det råder osäkerhet om Götalandsbanan och om en station. De stora dragen i den samlade analysen är:

- Delregionala centra med resecentrum i Landvetter centrum och vid ett stationsläge i Landvetter södra
- Kollektivtrafikstråk samt huvudstråk för cykeltrafik mellan Landvetter centrum och Landvetter södra, ett i öster och ett i väster/centralt samt till Airport city/ flygplatsen
- Bostadsutveckling på kort och medellång sikt i området norr om Götalandsbanan samt norr ut från ett tänkt stationsläge. Utvecklingen på lång sikt anges mot sydväst.
- Större rekreationsytor från sydväst som kilar sig in i och mellan bebyggelsen mot nordost.
- Fokus av planeringskomponenterna i området norr om Götalandsbanan

RESULTAT FRÅN WORKSHOP 1

