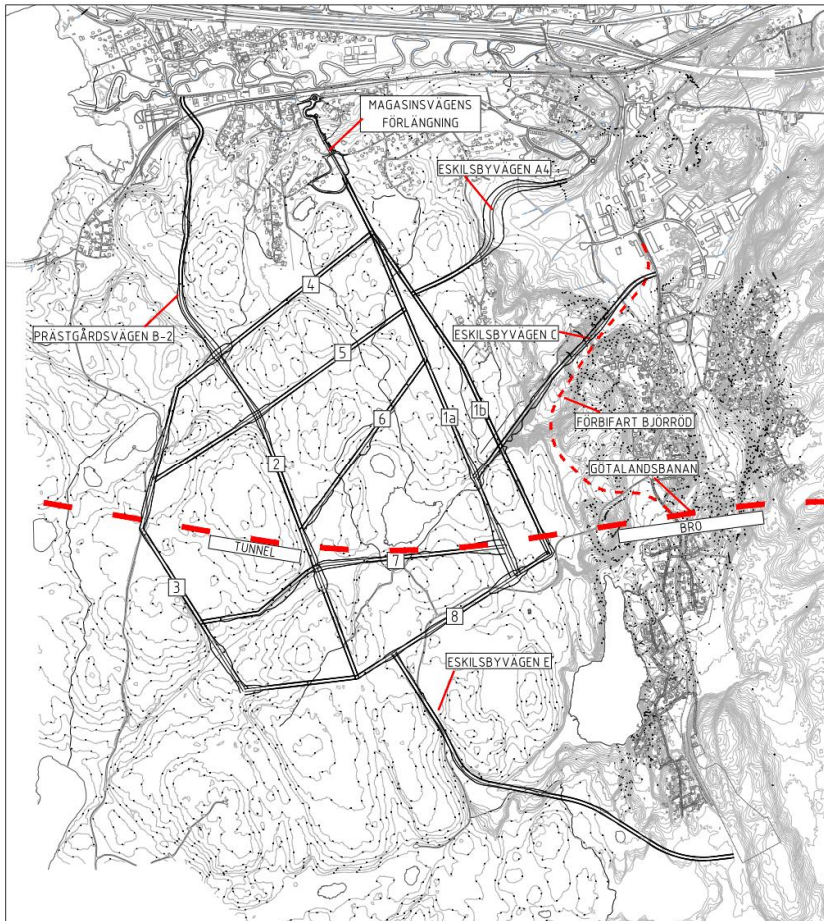




Sektorn för samhällsbyggnad  
Trafikverksamheten



*Plan- och profilstudie av huvudvägnätet i Landvetter södra*

---

2018-11-02

---

## Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Planeringsförutsättningar</b>	<b>1</b>
1.1	Landvetter södra	1
1.2	Studiens syfte, mål och omfattning	1
1.3	Avgränsning	3
1.4	Beskrivning av området	3
1.5	Pågående planering	6
1.6	Krav på tillgänglighet avseende lutningar	8
1.7	Typsektion	10
1.8	Elektriska och magnetiska fält	11
<b>2</b>	<b>Förordade väg- och gatukorridorer Landvetter södra</b>	<b>12</b>
2.1	Tillfartsvägar	13
2.2	Gatunätet inom Landvetter södra	14
<b>3</b>	<b>Anslutningsvägar österut mot flygplatsen</b>	<b>16</b>



Sweco Society AB  
Org. nr.: 556949-1698  
Box 2203  
403 14 Göteborg

### Dokumentinformation

<b>Titel</b>	Plan- och profilstudie av huvudvägnätet i Landvetter södra
<b>Datum</b>	2018-11-02
<b>Projektnummer</b>	12601238
<b>Författare</b>	Anna Berlin, SWECO Society AB
<b>Ritningar</b>	Mats Sundberg, SWECO Society AB
<b>Beställare</b>	Henrik Yngve, Härryda kommun
<b>Projektgrupp</b>	Björn Sundén och Maria Lejdebro, Härryda kommun

---



Följande mål bör om möjligt uppfyllas:

- Väganslutningar bör skapas åt norr, väster och öster där det finns naturliga kopplingar mot redan befintlig infrastruktur och bebyggelse.
- Huvudvägnätets maskvidd bör vara ca 600 meter, vilket kommer sig av ett kommunalt uppsatt mål om att alla boende inte ska ha längre än 300 meter till en huvudgata. Samtliga relevanta väg- och gatukorridorer redovisas.
- Det nya samhället ska främst baseras på hållbara transportslag. Transportslag som gång, cykel och kollektivtrafik ska prioriteras. Väg- och gatusektionen ska därför inkludera gång- och cykelbana.
- Plan och profil anpassas i så stor utsträckning som topografin tillåter till samtliga trafikslags kvalitetskrav och linjedragning m.m. ska ha formen av gator, inte vägar.
- Dimensionerande trafiksituation för bil är ca 15 000 fordon/dygn.
- Upe i området ska huvudvägnätet ha en skyltad hastighet 40 km/h, dock utan gupp, shared space och liknande. Huvudgata utgörs snarare av Integrerat Transportrum än Mjuktrafikrum. Infartsvägarna upp till området utformas för högre hastigheter, 60 km/h, liknande de större vägarna i Mölnlycke; Benarebyvägen, Mölndalsvägen och Säterivägen.

*INTEGRERAT TRANSPORTRUM; Fordonstrafik är prioriterat. Oskyddade trafikanter kan färdas i rummet men har ringa anspråk på att korsas det.*

*MJUKTRAFIKRUM; I rummet ska bilister och oskyddade trafikanter samspela och människor bör kunna röra sig i rummets längs- och tvärriktning.*

*Källa: Rätt fart i staden*



Benarebyvägen, Mölnlycke.



### 1.3 Avgränsning

Studien omfattar endast områdets topografiska förhållanden och gör inte anspråk på att vara en trafikutredning. Den studerade linjeföringen, både i plan och profil, utgör ett första steg i gatornas geografiska placering men behöver analyseras vidare både geometriskt och i deras funktion avseende framkomlighet, tillgänglighet, trafiksäkerhet, disposition etc.

För att på ett bra sätt integrera det nya området med övriga tätortsområden behövs det förbindelser även mellan Landvetter södra och Mölnlycke. Inom ramen för denna studie har inga sådana kopplingar studerats.

Det skall också framhållas att befintlig bebyggelse och intrång på fastigheter inte har hanterats eftersom detta är en översiktlig studie.

### 1.4 Beskrivning av området

Området Landvetter södra är beläget söder om RV40, väster om Landvettersjön och sträcker sig mot Eskilsbyvägen i öster. I öster begränsas områdets framtida utbredning även av buller från Landvetter flygplats.

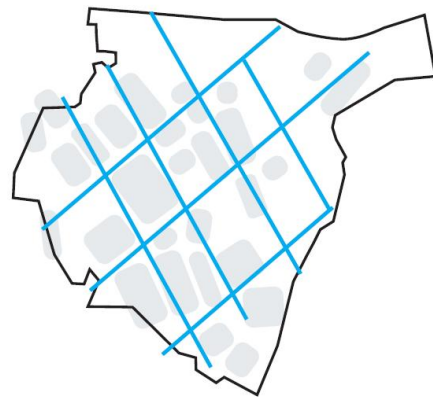
Området omfattar ca 1 400 ha och större delen är idag oexploaterat. Merparten av området består av ett sammanhängande skogslandskap, vilket präglas av hög andel våtmarker samt skogsbruk. I områdets utkanter finns större sjöar och inom området finns ett flertal mindre tjärnar.

#### Terrängen och topografi

Följande är i största del hämtat ur studien *Landvetter södra Landskapsanalys* från 2017, framtagen av White Arkitekter.

Området är relativt högt beläget, vilket gör det något svårtillgängligt på grund av branta lutningar på tillfartsvägarna. I de nordöstra delarna finns en flackare dalgång.

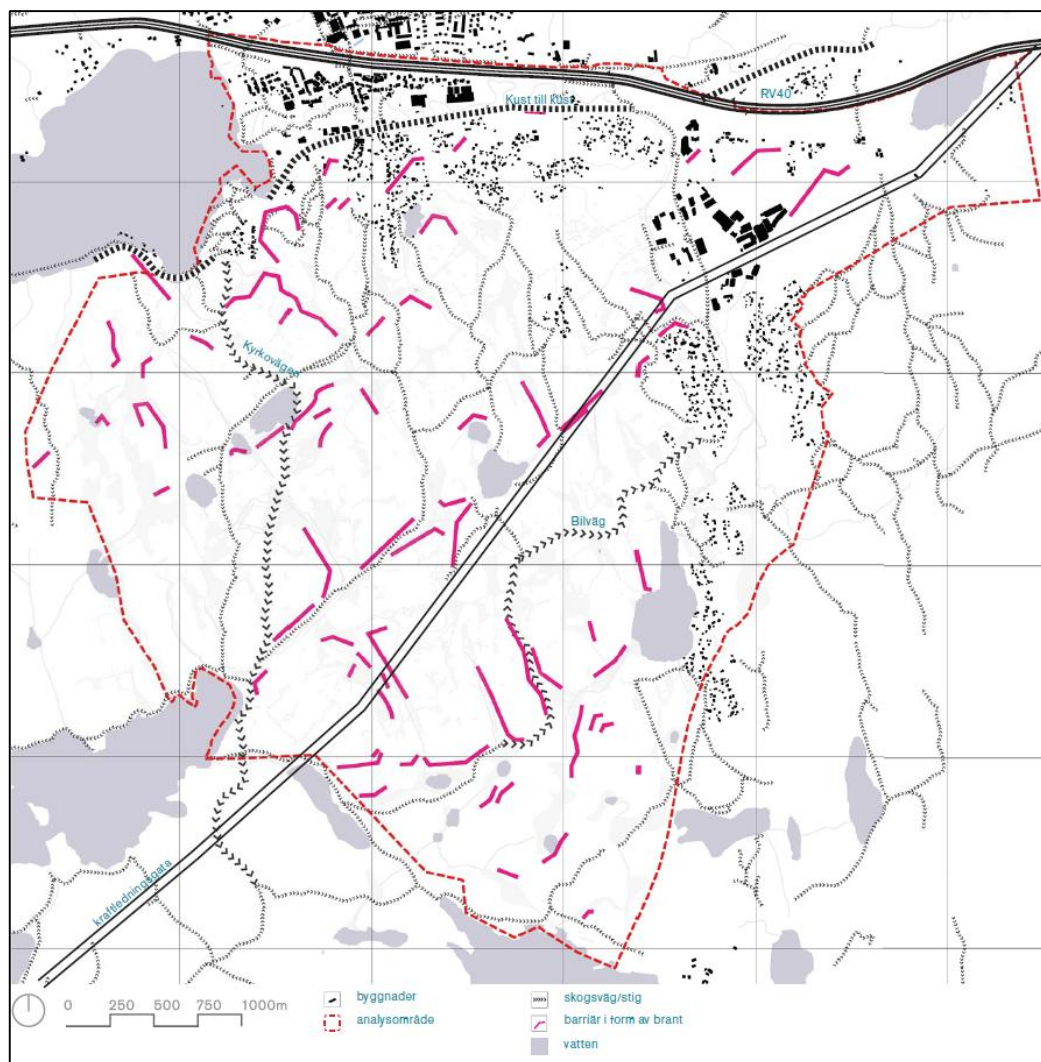
Landskapet är synbart påverkat av inlandsisen med sina kala hällar. De geologiska formationerna består av ett rutnätsliknande system av höjder som delas av relativt djupa dalgångar.



*Landskapets huvudsakliga riktningar.  
Bild från "Landvetter södra Landskapsanalys"  
White Arkitekter, 171002.*

Landvetter södra kan delas in i två topografiska huvudområden – det omringande låglandet och det inre obebyggda skogsområdet som ligger avsevärt högre. Den låglänta terrängen närmast Landvetter ligger omkring +60 meter över havet. Ristjärn ligger +115 meter över havet medan andra delar av det obebyggda skogsområdet ligger upp emot +150 meter över havet. Nära Prästgårdsvägen i norr blir terrängen dramatisk i och med den höga bergsbranten som skapar en vägg mellan låglandet och skogsområdet.

Den östra skogsvägen utgör en historisk kyrkoväg genom området som kopplat samman byar i söder med Landvetter kyrka. Barriärer markerade med cerise i kartan utgörs utav svårpasserade branter.



Befintliga branter (cerise), skogsvägar och stigar. Bild från Landvetter södra Landskapsanalys, White Arkitekter, 171002.

### Befintlig infrastruktur

Befintlig infrastruktur i områdets direkta närhet gör det lättillgängligt att nå tillfartsvägarna. Infrastrukturen utgör dock även barriär till framför allt det befintliga Landvetter samhälle. De stora strukturerna består av RV40 samt befintlig järnväg i norr. I öster utgör i dagsläget Eskilsbyvägen endast en ringa barriär, då trafiksituationen är sådan att vägen kan passeras på ett flertal platser. Ett ökat trafikflöde på vägen kommer dock öka dess barriäreffekt och utformningen av vägen kommer bli avgörande för dess barriärverkan.

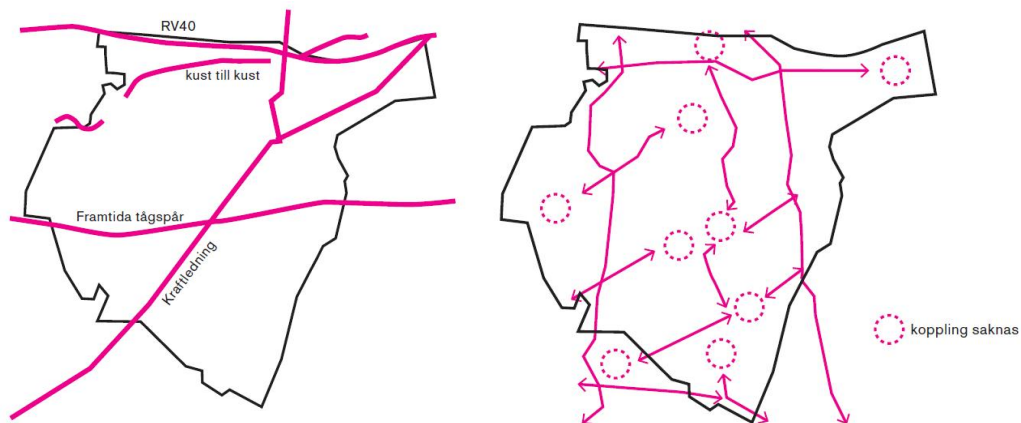
Området genomkorsas av en befintlig kraftledning. Denna är att betrakta som en förutsättning även om det finns möjlighet att jordförlägga den kortare sträckor.



En stor kraftledning skär diagonalt genom området.  
Bild: "Landvetter södra Landskapsanalys"  
White Arkitekter, 171002.

Mindre vägar går igenom det kuperade landskapet. Några av dessa påverkas av den kommande järnvägen och ett par planskildheter är planerade.

Från landskapsanalysen konstateras att det finmaskiga nätet av stråk har en stor potential att utvecklas för att skapa ett framtida tillgängligt område.



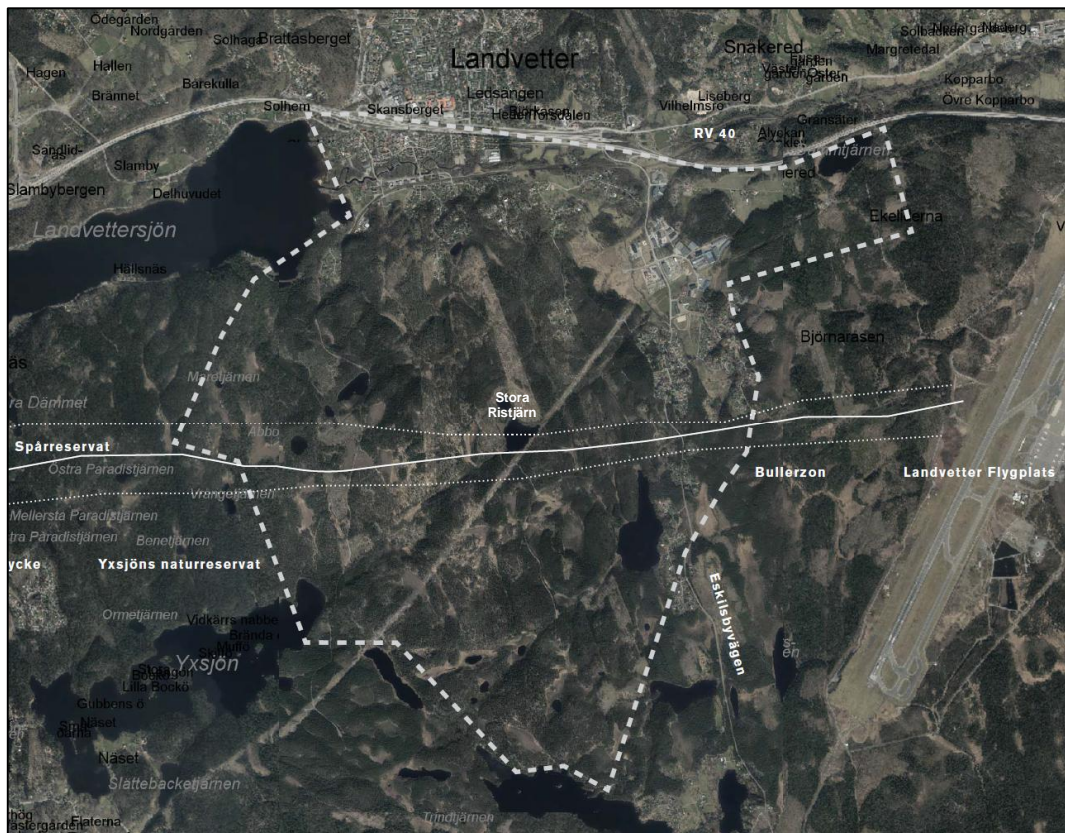
Schematiska illustrationer av befintlig infrastruktur; storskalig infrastruktur som utgör barriärer för området respektive befintliga stråk av skogsvägar och stigar. Bilder från "Landvetter södra Landskapsanalys" White Arkitekter, 171002.



## 1.5 Pågående planering

### Trafikverket utreder ny sträckning av Götalandsbanan

Den planerade Götalandsbanan går i öst-västlig riktning. Järnvägen går i en cirka 400 meter lång tunnel strax väster om Stora Ristjärn och går på bro i den västra delen över Eskilsbyvägen. Däremellan går järnvägen i markplan även om detta utgörs av både bank och skärning. Götalandsbanan är under utredning och den exakta linjedragningen är ännu inte beslutad. I denna studie utgår vi från den i järnvägsplanen utpekade järnvägskorridor och spårgeometri (är att betrakta som arbetsmaterial från november 2016).



Exploateringsområde Landvetter södra. Kraftigt streckad linje illustrerar analysområde enligt nyligen utförd landskapsanalys, vilken i stort överensstämmer med plan- och profilstudiens avgränsning. I bilden visas spårreservatet, tänkt linjedragning för spår samt diagonalt från sydväst till nordost en ljus korridor som utgör kraftledningen. Bild från "Landvetter södra Landskapsanalys" White Arkitekter, 171002.

### Kommunen har påbörjat planeringsarbetet för Landvetter södra

För området har man under 2017 påbörjat arbetet med en fördjupad översiktsplan. Mycket av arbetet har kretsat kring visioner för den nya staden. Ett mål inom den fördjupade översiktsplanen är att både vägar, gator och bebyggelse i stor utsträckning ska anpassas till den befintliga topografin.



En angoringsväg till området utgörs av den redan nu projekterade vägen som ansluter norrifrån mot Magasinsvägen. Vägen kommer också att utgöra stråk för kollektivtrafiken samt för gång- och cykeltrafik.

En station har i nuvarande planering ett läge strax söder om Stora och Lilla Ristjärn, ca 2,5 km från RV40. Stationen ska ses som en förutsättning för uppdraget och det är viktigt att koppla annan infrastruktur på ett tydligt sätt till stationen så att sömlöst resande kan erbjudas resenärerna, dvs en resa med flera färdmedel där bytet mellan färdmedlen inte upplevs som ett hinder.

### **Genomfart Björöd**

Genomfarten genom Björöd, Eskilsbyvägen, har låg standard med branta lutningar, skymd sikt och i vissa delar avsaknad av gång- och cykelbana. Björöd har ca 630 invånare och trafikflödet på Eskilsbyvägen uppgår till ca 2000 ÅDT.

Trafikverket har tidigare tagit fram en förstudie och en vägutredning för väg 542 genom Björöd. I förstudien, som togs fram 1999, beskrevs problembilden och inriktningen på åtgärder. I vägutredningen utreddes tre långsiktiga alternativ samt ett kortsiktigt alternativ på ombyggnad. Vägutredningen pågick under 1998-2003.

1. Ombyggnad av befintlig väg inkl gång- och cykelväg längs vägen
2. Nybyggnad av väg, i dalen öster om Björöd.
3. Nybyggnad av väg, i skogen väster om Björöd.

Vägutredningen avslutades 2003 och något beslut om fortsatt arbete med vägplan togs aldrig. Kommunen har byggt gång- och cykelväg längs delar av väg 542, samt flera timglashållplatser.

2014 tog Trafikverket även fram en Förenklad åtgärdsvalsstudie för väg 542 genom Björöd i syfte att finna enklare åtgärder som förbättrar trafiksituationen i avvaktan på ombyggnad.

I denna plan- och profilstudie har vi använt oss förslag 3 för nybyggnad av väg väster om Björöd.



*Planförslag på ny väg väster om Björöd. Från Förenklad åtgärdsvalsstudie för väg 542 genom Björöd, Trafikverket 2014.*

## 1.6 Krav på tillgänglighet avseende lutningar

Med hänsyn till områdets topografiska beskaffenhet är det viktigt att säkerställa tillgängligheten inom, till och från området. De mest känsliga trafikslagen avseende lutning är gång- och cykeltrafiken. Om deras krav på lutningar uppfylls, uppnås även tillgänglighet för motoriserade fordon.

### Tillgänglighet enligt Boverkets föreskrifter och allmänna råd

Konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning antogs av FN 2006. Sverige anslöt sig till konventionen 2008.

Boverket har gett ut föreskrifter och allmänna råd (ALM) om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga på allmänna platser och inom områden för andra anläggningar än byggnader. ALM är den svenska tillämpningen av tillgänglighetskraven och utgör skallkrav för utformning vid om- och nybyggnad. Tillgänglighetskravet för människor med nedsatta funktioner uppfylls genom att utföra skallkraven i ALM och ger en god livssituation för alla medborgare.

### Tillgänglighet enligt Väggar och gators utformning - VGU

Enligt handboken Väggar och gators utformning i tätort (Kommunal VGU-guide) framtagen av Trafikverket och Sveriges Kommuner och Landsting rekommenderas följande lutningar för gång- respektive cykelbanor, vilket baseras på kraven i ALM:

**Tabell 3.2-6 Största lutning på gångbanor/-ytor**

Nivåskillnad / Lutning	Gångbana/-yta som dimensioneras för rullstol	Övriga ytor	
		Önskvärd största lutning	Största godtagbara lutning *)
< 1 m	≤ 2 %	5 %	8 %
1 – 2 m	≤ 2 %	5 %	7,5 %
2 – 4 m	≤ 2 %	4,5 %	7 %
4 – 6 m	≤ 2 %	4 %	6,5 %
6 – 8 m	≤ 2 %	4 %	6 %
8 – 10 m	≤ 2 %	4 %	6 %

\*) Endast efter väghållarens godkännande

**Tabell 3.2-7 Största lutning på cykelbanor**

Nivåskillnad (m)	Önskvärd största lutning (%)	Största godtagbara lutning (%) *)
< 1	7	8
1 - 2	6	8
2 - 4	4	8
4 - 6	3	8
6 - 8	2,5	7
8 - 10	2	7

\*) Endast efter väghållarens godkännande

**Tillgänglighet enligt Göteborgs Stads tekniska handbok TH**

Enligt Göteborgs Teknisk handbok (TH), riktlinjer framtagna för Göteborgs Stad i enlighet med ALM, är följande tabell hämtad:

Nivåskillnad (m)	God standard (%)	Mindre god standard (%)	Låg standard (%)
<0,5	< 4	4 – 8	> 8
0,5 - 1,0	< 2,5	2,5 - 5	> 5
1,0 - 2,0	< 2,5	2,5 - 5	> 5
>2,0	< 2,5	2,5 - 4	> 4

**Tillämpning för Landvetter södra**

För nivåskillnader som överstiger 8 höjdmeter rekommenderas en största godtagbar lutning på 4, 6 respektive 7 % för gång- och cykelbanor. För god standard rekommenderas 2-2,5 %.

Med hänsyn till ovanstående beslutade projektgruppen att minst en anslutning till/från området ska vara tillgänglighetsanpassad och ha en maximal lutning på 5%.

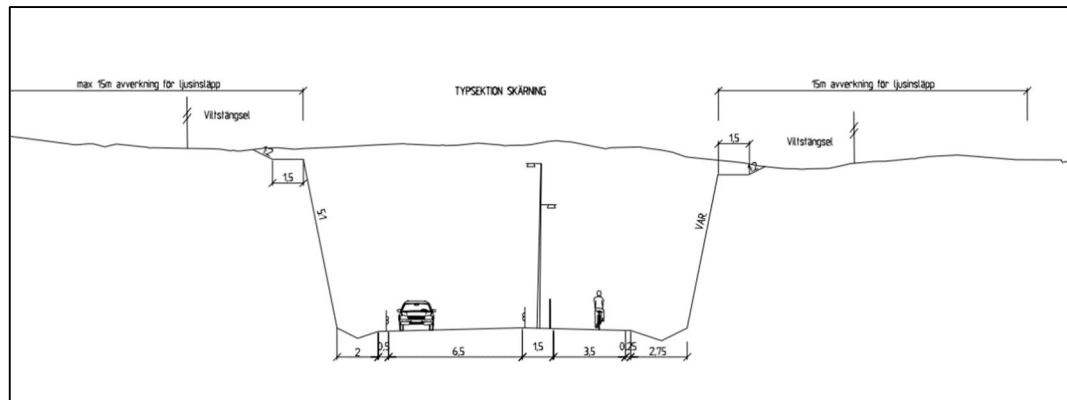
Uppe i området dimensioneras gatunätet för 4 % lutning för att öka kvaliteten och tillgängligheten.

## 1.7 Typsektion

Tvärsektionen som använts i studien är 12,25 m, vägren till vägren, och motsvarar den sektion som används vid projektering av anslutningen i norr mot Magasinsvägen, dvs förlängningen av Magasinsvägen. Släntlutning vid skärning i berg utgör 5:1, och vid utfyllnad, när vägen går på bank, 1:2. Utrymmet för bank respektive skärning varierar således beroende på vägens profil jämfört med terrängen.

Nedanstående typsektion är hämtad från projekteringen av förlängningen av Magasinsvägen. Sektionen kan omdisponeras, utökas eller minskas, och bör så göras, för att anpassas till de lokala förhållandena och i samklang med den tillkommande bebyggelsen.

Framför allt för gatorna uppe i området bör öppna diken undvikas och istället tas nivåskillnader upp av huskroppar vars fasader angränsar direkt till gång- och cykelbanan.



Typsektion som använts för samtliga vägar och gator i utredningen, vilken kan justeras och omdisponeras efter behov.



## 1.8 Elektriska och magnetiska fält

Kring en luftledning för växelström finns ett elektriskt och ett magnetiskt fält. Det är spänningen mellan faserna (linorna) och marken som ger upphov till det elektriska fältet, medan strömmen ger upphov till det magnetiska fältet. Både elektriska och magnetiska fält är beroende av avståndet till ledningen.

Elektriska fält mäts i kilovolt per meter (kV/m). På marknivå är fältet som starkast där linorna hänger som lägst. Det elektriska fältet avtar snabbt med avståndet. Vegetation och byggnader skärmar av fältet, vilket innebär att det elektriska fältet blir lågt inomhus även om huset står nära en kraftledning.

Magnetiska fält mäts i enheten mikrotesla ( $\mu\text{T}$ ). Fälten alstras av strömmen i ledningen och varierar med strömlasten. Magnetfältet avtar snabbt med avståndet till ledningen. Magnetfält avskärmas inte av väggar eller tak.

Alla elektriska maskiner och apparater skapar magnetfält. Genomsnittliga magnetfält i bostäder uppgår i storstäder till ungefär  $0,1 \mu\text{T}$  och i mindre tätorter ungefär  $0,05 \mu\text{T}$ . Högre värden än dessa kan förekomma i bostäder nära kraftledningar.

Magnetfält finns också kring eldrivna transportmedel. Längs järnvägsspår är fälten som starkast under högspänningsledningen men minskar snabbt med avståndet från denna. På 20 meters avstånd är fälten  $0,1 \mu\text{T}$  när tåget är långt bort. När tåget passerar ökar fälten under någon minut till  $0,3 - 1,2 \mu\text{T}$ .

I Sverige fördelas ansvaret för hälsofrågor med anknytning till magnetfält på fem myndigheter – Arbetsmiljöverket, Boverket, Elsäkerhetsverket, Socialstyrelsen och Strålsäkerhetsmyndigheten. Myndigheterna har inte satt några gränsvärden för magnetfält.

Världshälsoorganisationen, WHO, har bedömt magnetfält som möjligen cancerframkallande. Eftersom hälsoeffekter från magnetfält på lång sikt inte kan uteslutas har de svenska myndigheterna valt att rekommendera en viss försiktighet och rekommenderar därför att inte placera nya bostäder, skolor och förskolor nära elanläggningar som ger förhöjda magnetfält vid samhällsplanering och byggande, om det kan genomföras till rimliga kostnader.

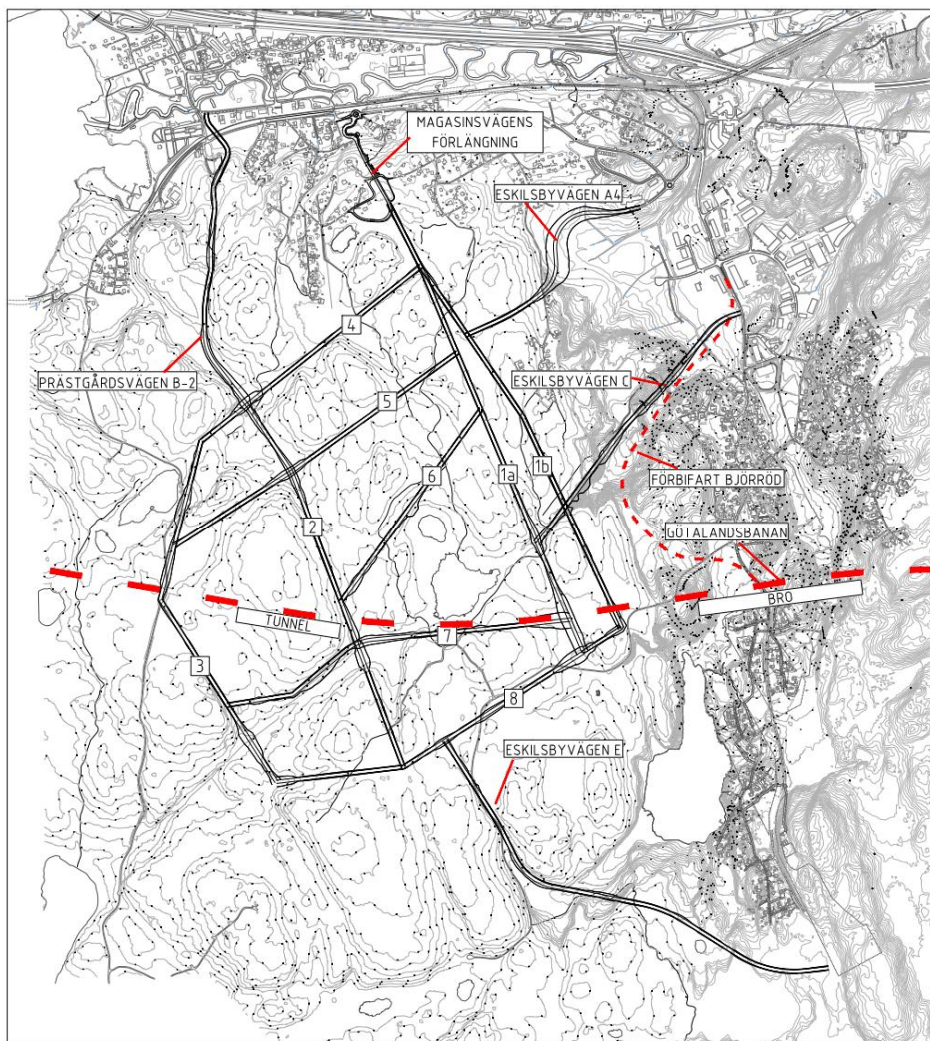
Det går att bygga väg under en kraftledning. Avståndet mellan ledning och vägbana ska vara minst 9 meter vid ledningens dimensionerande lastfall, dvs lägsta ledningsbuen beroende av värmeutveckling eller islast (gäller för 400 kW).

Avståndskravet till hus med permanent vistelse (boende, arbetsplats, skola o.dyl.) beror av magnetfältets storlek, vilket behöver studeras för varje enskilt fall. Gränsvärdet för bebyggelse är  $0,4 \mu\text{T}$ . En tumregel är att inte ha bebyggelse inom ett avstånd av 50 meter (horisontellt från ledning, 400 kW). Utredningen samordnas med Svenska Kraftnät.

## 2 Förordade väg- och gatukorridorer Landvetter södra

De nedan angivna och illustrerade alternativen på väg- och gatukorridorer har under arbetets gång studerats mer i detalj och de alternativ som här redovisas är de som framstår som de bästa utifrån främst lutning. Mer detaljerade ritningar av plan och profil framgår av bilaga. Där redogörs även för andra möjliga korridorer samt de alternativ som förkastats.

Fortsatta studier behövs för att bestämma den exakta linjedragningen, vilken också beror av gatans/vägens möte med den kommande exploateringen. Ett samspel mellan huskropp, fasadutformning, byggnadens innehåll och gatans utformning är avgörande för att uppnå kvalitet och höga vistelsevärden vilka är betydande för en attraktiv stad.



Förordade väg- och gatukorridorer till/från och inom Landvetter södra. I öst-västlig riktning genomkorsas området av nya Götalandsbanan med tunnelparti väster om gata 2 och bro över Eskilsbyvägen söder om Björred.

## 2.1 Tillfartsvägar

Utöver den befintliga anslutningen i norr, Magasinsvägens förlängning, finns det möjlighet att angöra området nordväst ifrån via Prästgårdsvägen samt tre möjliga anslutningar från öster via Eskilsbyvägen.

För varje vald linjedragning av anslutningsvägarna har två profiler tagits fram, med maxlutning 5 respektive 10 %. Detta gjordes för att illustrera vägarnas/gatornas påverkan på befintlig terräng.

### **Prästgårdsvägen**

I anslutningen från nordväst, Prästgårdsvägen, blev skärning och bank orimligt stora med 5 % lutning. Projektgruppen beslutade därför att denna koppling bör få en lutning om ca 10 % för att bättre kunna anpassas till befintlig terräng. Med hänsyn till vägens kraftiga lutning är den att betrakta som en sekundär väg till området.

Prästgårdsvägen passerar nära prästgården, på dess östra sida, och fortsätter sedan i en port under järnvägen för att på norra sidan ansluta till Magasinsvägen. Det finns i dagsläget oexploaterade ytor norr respektive söder om järnvägen i anslutning till befintlig plankorsning vilka är möjliga att nyttja för en ny underfart.

### **Eskilsbyvägen**

Det är möjligt att ha tre angoringsvägar österut mot Eskilsbyvägen. Det är lämpligt att ha minst två av dessa så att området kan försörjas från flera håll. Detta ger en bättre tillgänglighet och ökad framkomlighet då spridning av trafiken ger minskad sårbarhet och minskad risk för överbelastning.

Alla tre anslutningsvägarna är möjliga med maximalt 5 % lutning vilket gör dessa till huvudstråk till/från området och också de vägar dit både gång-, cykel- och kollektivtrafik bör hänvisas utifrån ett tillgänglighetsperspektiv.

Den norra anslutningen, alternativ Eskilsbyvägen A4, har en linjedragning i öster som går i en båge norrut, vilket möjliggör en exploatering av mark för verksamhet söder om denna.

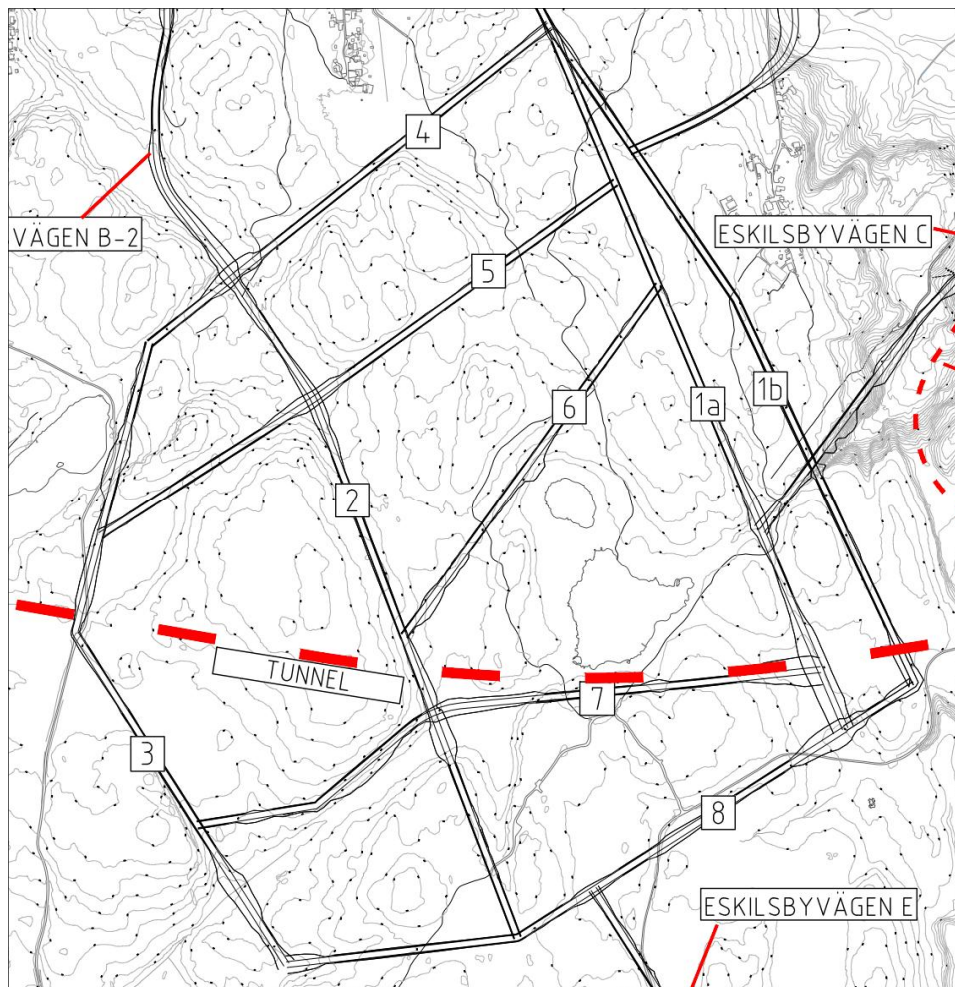
Den mellersta anslutningsvägen, alternativ Eskilsbyvägen C, ligger på skrå i Risbäckens bäckravin och direkt norr om bäcken. Den korsar inte heller kraftledningen som ligger strax norr därom. I öster ansluter den till Trafikverkets tidigare utredda förbifart väster om Björöd.

Den södra anslutningsvägen, alternativ Eskilsbyvägen E, sträcker sig längre söderut mellan Skällsjön och Stora Äntetjärnen och ansluter till Eskilsbyvägen direkt söder om bebyggelsen i Skällsjöås.

## 2.2 Gatunätet inom Landvetter södra

Gatustrukturen följer huvudsakligen landskapets dalgångar. Huvudvägnätet kommer således vara relativt lågt beläget jämfört med omkringliggande områden. Undantaget är den höjning av gatustrukturen som krävs för att gatorna ska kunna passera järnvägen planskilt. Genom att höja gatorna, istället för att sänka dem under järnvägen, förenklas kopplingarna till det mer lokala vägnätet som främst kommer att ligga högre än huvudvägnätet på grund av områdets topografi. Gatornas profil har anpassats till varandra så att samtliga gatukorsningar sker i plan.

Gatustrukturen har medvetet gjorts så rakt som möjligt, vilket också följer terrängformationerna naturligt, i syfte att uppnå en stadsmässighet. I den fortsatta planeringen finns det utrymme att justera och/eller komplettera huvudgatustrukturen utifall vidare studier visar att det är lämpligt.



Förordade gatukorridorer inom Landvetter södra, inklusive Götalandsbanan som sträcker sig genom området i öst-västlig riktning.



Områdets naturliga huvudgata utgörs av Gata 1, vilket är en fortsättning på förlängningen av Magasinsvägen söderut. Dit ansluter båda tillfartsvägarna från Eskilsbyvägen. Övriga gators funktion och betydelse kommer bero på den kommande exploateringen i kombination med gatornas och korsningarnas detaljutformning. Gata 1 har två alternativa dragningar där alternativ 1b ligger något längre österut. Vilket alternativ som är det mest lämpliga beror på möjligheten till stadsutveckling kring stråken och kräver fortsatta studier.

Järnvägen passeras på tre ställen men det finns möjlighet för det lokala nätet att överbygga järnvägen på ytterligare platser. Direkt väster om Gata 2 går järnvägen i tunnel och närmare Björröd, där järnvägen går på bro, finns möjlighet att passera under järnvägen. Stationen bör också utformas så att det blir enkelt att passera järnvägen på ett eller flera ställen för gång- och cykeltrafik i dess direkta anslutning.

Längst i väster projekteras en bro över järnvägen med en fri bredd av 5 meter, vilket är för smalt för att utgöra en stadsgata för samtliga trafikslag. Det finns en projekterad port under järnvägen knappt 200 meter längre västerut men denna utgör ingen del av det föreslagna huvudvägnätet. Däremot kan en framtida utvidgning av området vara betjänt av en lokal koppling under järnvägen i detta snitt. Bredden på porten som projekteras är 5 meter.

Söder om Gata 5 klättrar Gata 2 utefter den västra höjden för att passera järnvägen på bro direkt öster om järnvägens tunnelmynning. Således blir korsningarna med Gata 6 respektive Gata 7 upphöjda. Även där Gata 7 ansluter till Gata 1 är vägen upphöjd p.g.a. att Gata 1 går på bro över järnvägen. Gata 1:s höjning påverkar även anslutningspunkten av angöringsväg alternativ Eskilsbyvägen C som också behöver höjas.

Överlag gör terrängförhållandena att området och dess gatustruktur blir komplext att planera. Justeringar i plan och/eller profil av en gata påverkar hela systemet. Stor omsorg kommer att behöva läggas för att hantera områdets höjdskillnader och skapa en tillgänglig stad samtidigt som de grundläggande värdena för en attraktiv stadsmiljö kan tillskapas.

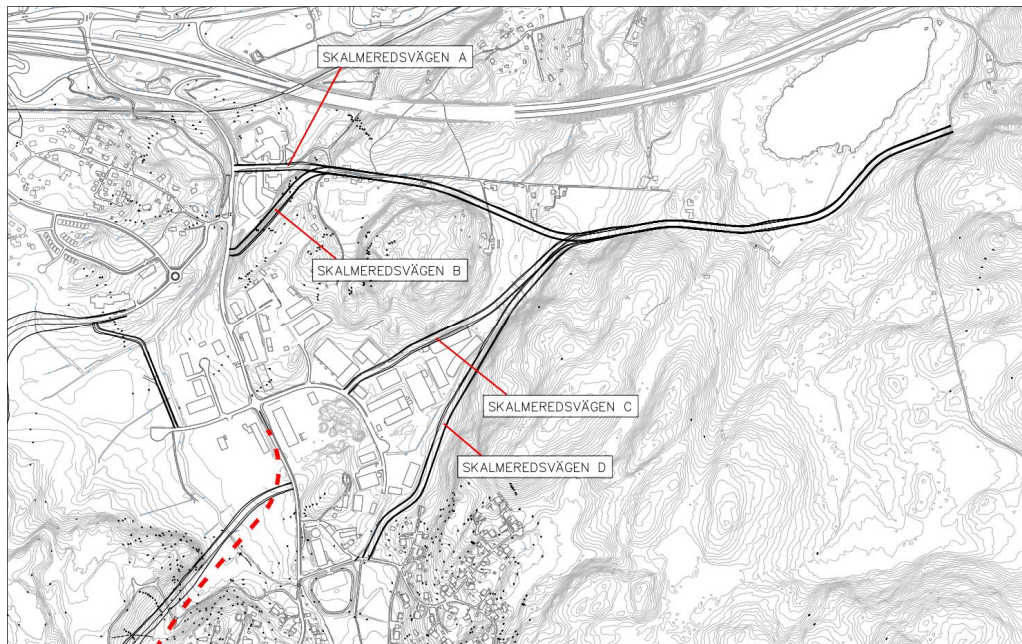
### 3 Anslutningsvägar österut mot flygplatsen

Utvecklingen av flygplatsområdet gör det angeläget att belysa möjligheterna till en väganslutning parallellt med RV40. En sådan anslutning mellan Eskilsbyvägen mot Landvetter flygplats kan utgöra både en koppling till Landvetter och Landvetter södra och ge möjlighet för resande från riksvägen.

Fyra alternativa sträckningar har studerats, Skalmeredsvägen A-D. Linjedragningen från mitten av sträckkan och österut är densamma för samtliga alternativ.

Ytterligare ett alternativ norr om alternativ A har diskuterats men förkastats på grund av:

- stora höjdskillnader
- närheten till befintligt spårområde
- konflikt med kraftledningsstolpe



*Fyra förordade vägkorridorer till/från Eskilsbyvägen och österut mot Skalmered och Landvetter flygplats.*

Utifrån perspektivet att erbjuda möjlighet till trafikering från riksvägen framstår alternativ A som bäst då denna ger minst omväg.

Alternativ B utgör dock det genaste och mest uppsamlade stråket från Landvetter södra medan C kan vara en attraktiv koppling för trafik som väljer den södra anslutningsvägen från Landvetter södra.

Alternativ C och D är inte attraktiva som parallellväg till RV40. För södra delen av Landvetter södra kan alternativ C vara ett bra stråk. Alternativ D skulle också kunna

fungera men förutsätter att anslutningspunkten för den södra anslutningsvägen från Landvetter södra mot Eskilsbyvägen dras ännu längre söderut och kopplar rakt på anslutningspunkten för alternativ D. Inget av alternativen är attraktivt för norra delen av Landvetter södra på grund av omvägen dessa alternativ utgör.

Samtliga alternativ kan utformas med en maximal lutning på 5 % och lutningen är inte alternativskiljande.

Med hänsyn till ovanstående förordas alternativ B, vilken utgör den genaste och mest naturliga kopplingen från Landvetter södra samtidigt som omvägen från motorvägen är acceptabel. Om trafiken från motorvägen ska prioriteras högre väljs alternativ A. För båda alternativen A och B kan en koppling för gång- och cykeltrafik utgöras av alternativ C men gör större nytta om alternativ A väljs.

Den gemensamma linjedragningen av den östra delen av sträckan, närmast flygplatsen, kan justeras. Terrängen här är relativt flack och flera alternativa dragningar är möjlig att åstadkomma. Exakt lokalisering påverkas snarare av övriga planer för området än av terrängförhållandena så länge justeringen görs norrut från redovisat alternativ.