

Göteborgs Stad

# Plan- och profilstudie Holmvägen-Tagenevägen

2022-12-09  
Göteborg

# Plan- och profilstudie Holmvägen-Tagenevägen

Datum	2022-12-09
Uppdragsnummer	1320061204
Utgåva/Status	Arbetsmaterial

Sheraz Iqbal  
Uppdragsledare

Aleksej Beilin  
Handläggare

Sara Nilsson  
Granskare

## Sammanfattning

I denna utredning har korridorer för en möjlig vägdragning tagits fram, med målet att koppla samman Holmvägen och Tagenevägen med en uppsamlingsgata. Uppsamlingsgatan skulle uppfylla medföljande riktlinjer från Göteborgs Stads Teknisk Handbok samt VGU, och skulle i första hand vara till för att skapa tillgänglighet för planerad bebyggelse i en kommande fördjupad översiktsplan.

Utredningen testade flertalet vägdragningar i plan och profil, som sedan låg till grund för en karta med korridorer inom vilken en gata med önskvärda riktlinjer kan byggas. Inom korridorerna är terrängen fördelaktig för att dra en ny gata samtidigt som bebyggelse undviks.



*Korridorer lämpliga för ny gata mellan Holmvägen och Tagenevägen.*

Planeringsförutsättningar från Göteborgs Översiktsplan påvisade att utredningsområdet bestod av ett känsligt landskap, med flertalet natur- och kulturvärden samt intressen såsom bevarande av odlingsmark. Detta, tillsammans med kuperad terräng och utspridd bebyggelse genom landskapet, satte begränsningar på var en gata kunde dras. Noterbart är att delar av de möjliga vägdragningarna var särskilt utmanande och skulle troligen vara kostsamma att bygga, exempelvis vid Bohusbanan. Utredningen rekommenderar därför att se över möjligheter till alternativa åtgärder, exempelvis att upprusta befintliga lokalgator.

En särskilt utmanande aspekt, för samtliga studerade vägdragningar, var att få till en planskild passage av Bohusbanan. Terrängen sluttar åt samma håll på vardera sida om järnvägen, vilket skulle kräva att man byggde en 300-400m lång viadukt för att uppfylla önskvärda riktlinjer.

## Innehållsförteckning

<b>1.</b>	<b>Inledning .....</b>	<b>1</b>
1.1	Bakgrund .....	1
1.2	Syfte .....	1
1.3	Avgränsningar .....	2
<b>2.</b>	<b>Planeringsförutsättningar .....</b>	<b>3</b>
<b>3.</b>	<b>Tekniska krav .....</b>	<b>7</b>
3.1	Göteborgs Stads Teknisk Handbok .....	7
3.2	Vägar och Gators utformning .....	8
<b>4.</b>	<b>Resultat.....</b>	<b>12</b>
4.1	Möjliga alternativ .....	13
4.2	Bortvalda alternativ .....	18
<b>5.</b>	<b>Diskussion.....</b>	<b>21</b>

### **Bilaga 1: Bortvalda alternativ**

### **Bilaga 2: Korridorer och utmaningar**

### **Bilaga 3: Profiler**

## 1. Inledning

### 1.1 Bakgrund

Göteborgs Stad har låtit utföra en utredning gällande plan- och profil mellan Holmvägen och Tagenevägen. Ett flertal projekt på Hisingen ligger till grund för utredningen. En fördjupad översiktsplan har påbörjats inom området som ska möjliggöra exploatering längs sträckan. Sträckningen ökar tillgängligheten och framkomligheten för den tillkommande utvecklingen. Kopplingar till Tuvevägen och väg E6 ökar invånarnas möjligheter att nå viktiga målpunkter i Göteborg.

Göteborgs Stad arbetar med ett planprogram för Säve flygplats. Med cirka 6 000 nya arbetsplatser vid Säve flygplats bedöms trafiken öka i området vilket samtidigt ökar behovet för resande till och från väg E6.

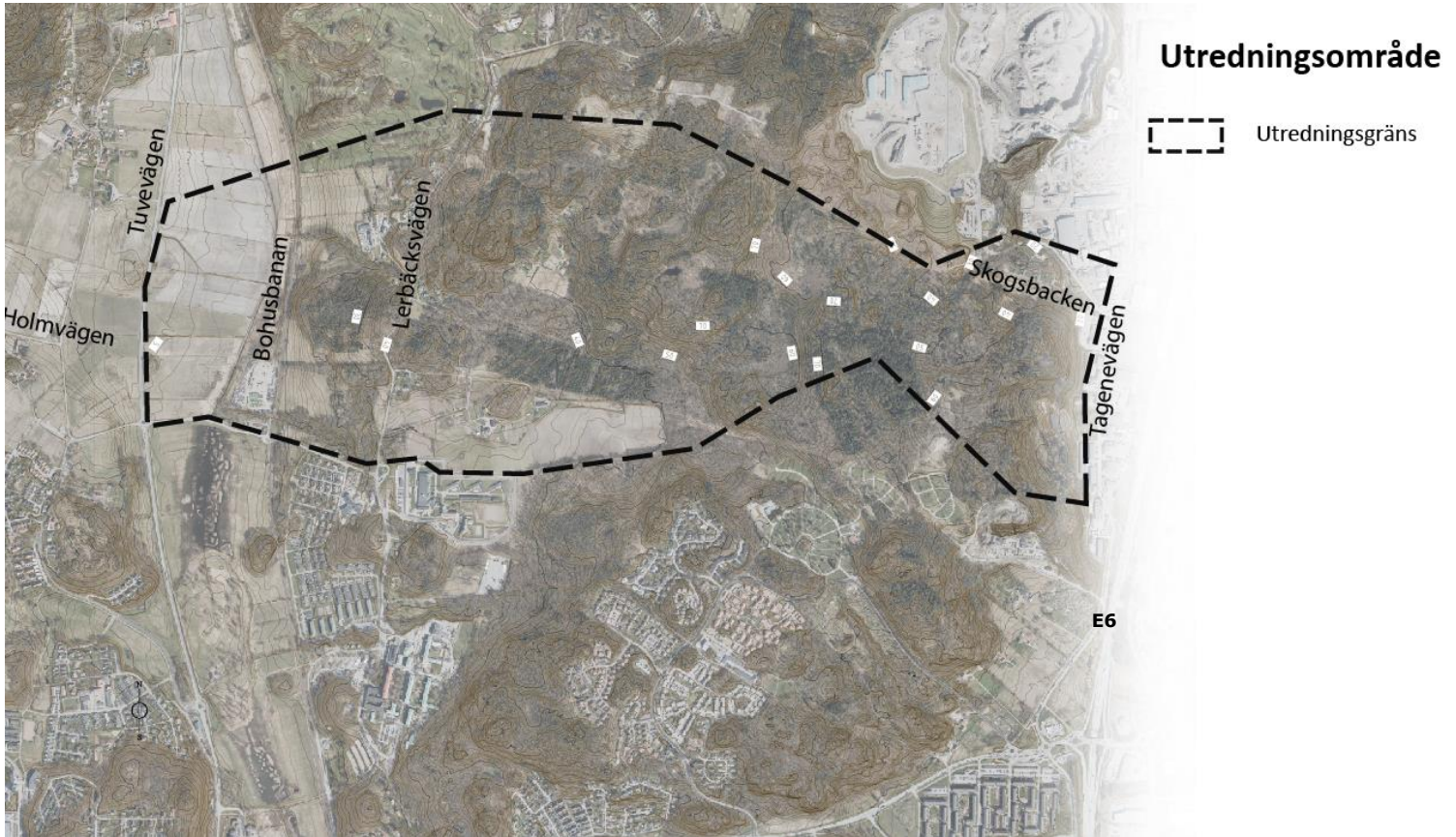
Det har även tidigare förekommit tankar om att i framtiden skapa en förbindelse från Björlandavägen till väg E6 genom Tuve och Holmvägen. En fortsättning av sträckan som studeras, Holmvägen – Tagenevägen, utgör då en naturlig koppling i en större helhet. Detta skapar möjligheter att avlasta det befintliga gatunätet vid bland annat Björlandavägen, Tuvevägen och väg E6.

### 1.2 Syfte

Syftet med denna utredning är att studera möjligheter att anlägga en ny gata mellan Holmvägen och Tagenevägen. Den nya gatan ska i första hand formas som en stadsgata för att möjliggöra exploatering vid den nya fördjupade översiktsplanen. Stadsgatan ska formas med gång- och cykelväg samt möjliggöra för buss i linjetrafik. Utredningen ska visa vilka sträckningar som är möjliga mellan Holmvägen och Tagenevägen. Utredningen ska vidare studera lutningar samt identifiera utmaningar i terrängen för den nya vägdragningen. Utredningen ska resultera i tillämpbara vägdragningar i plan och profil.

### 1.3 Avgränsningar

Då syftet är att studera en ny gata mellan Holmvägen och Tagenevägen utgör de även naturligt en avgränsning geografiskt i öst-västlig riktning. I norr avgränsas arbetet till Gamla Böneredsvägen. I söder avgränsas studien till Skogome anstalten och Fridhems kyrkogård vilket utgör markanvändning som inte är lämpliga för en ny vägdragning.



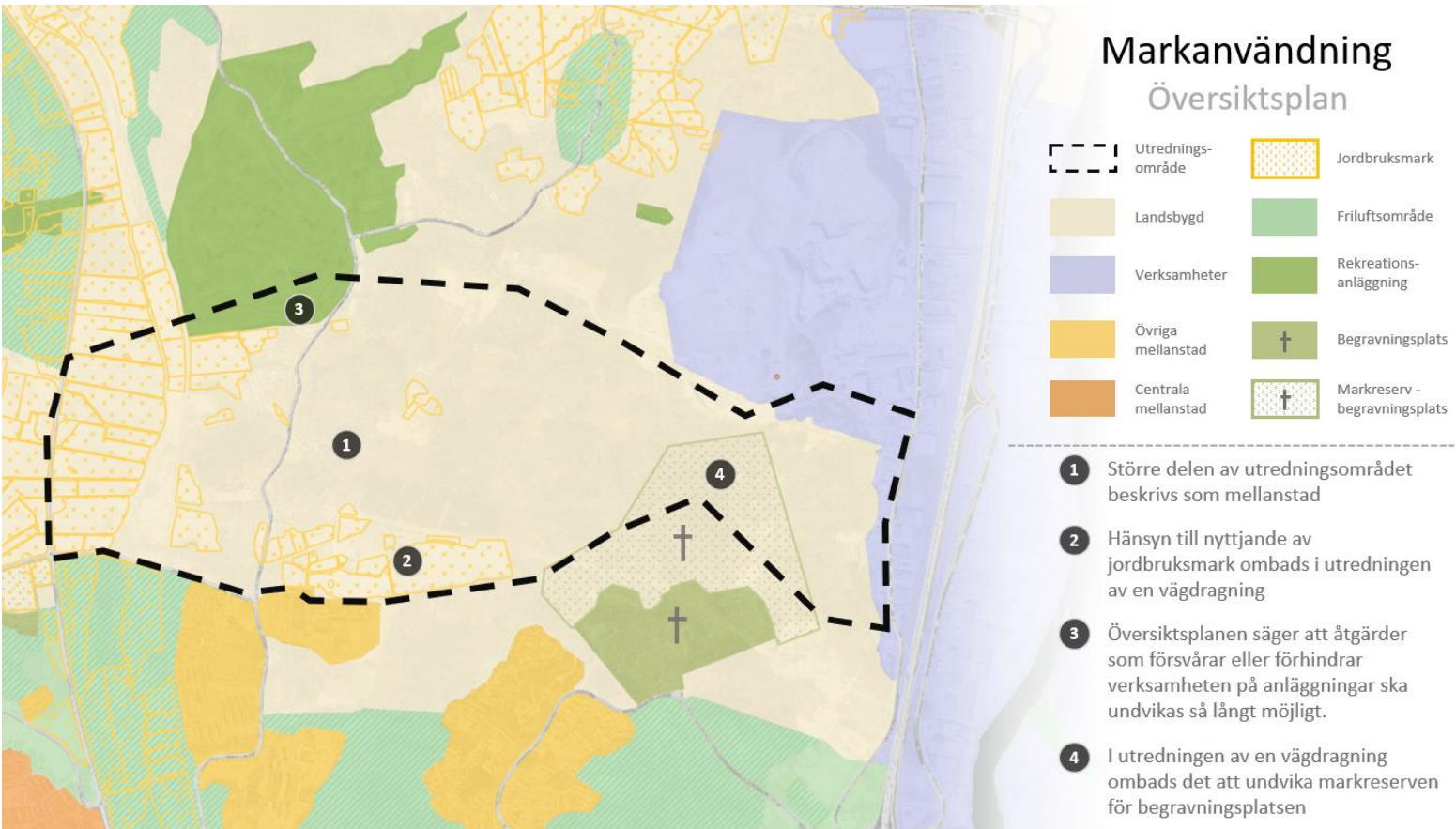
Figur 1. Utredningsområde för plan- och profilstudie.

o:\get1\vsp\2022\1320061204\_holmvägen-tagenevägen\3\_teknik\dokument\beskrivningar\trafikutredning\planprofilstudie\_holmvägen



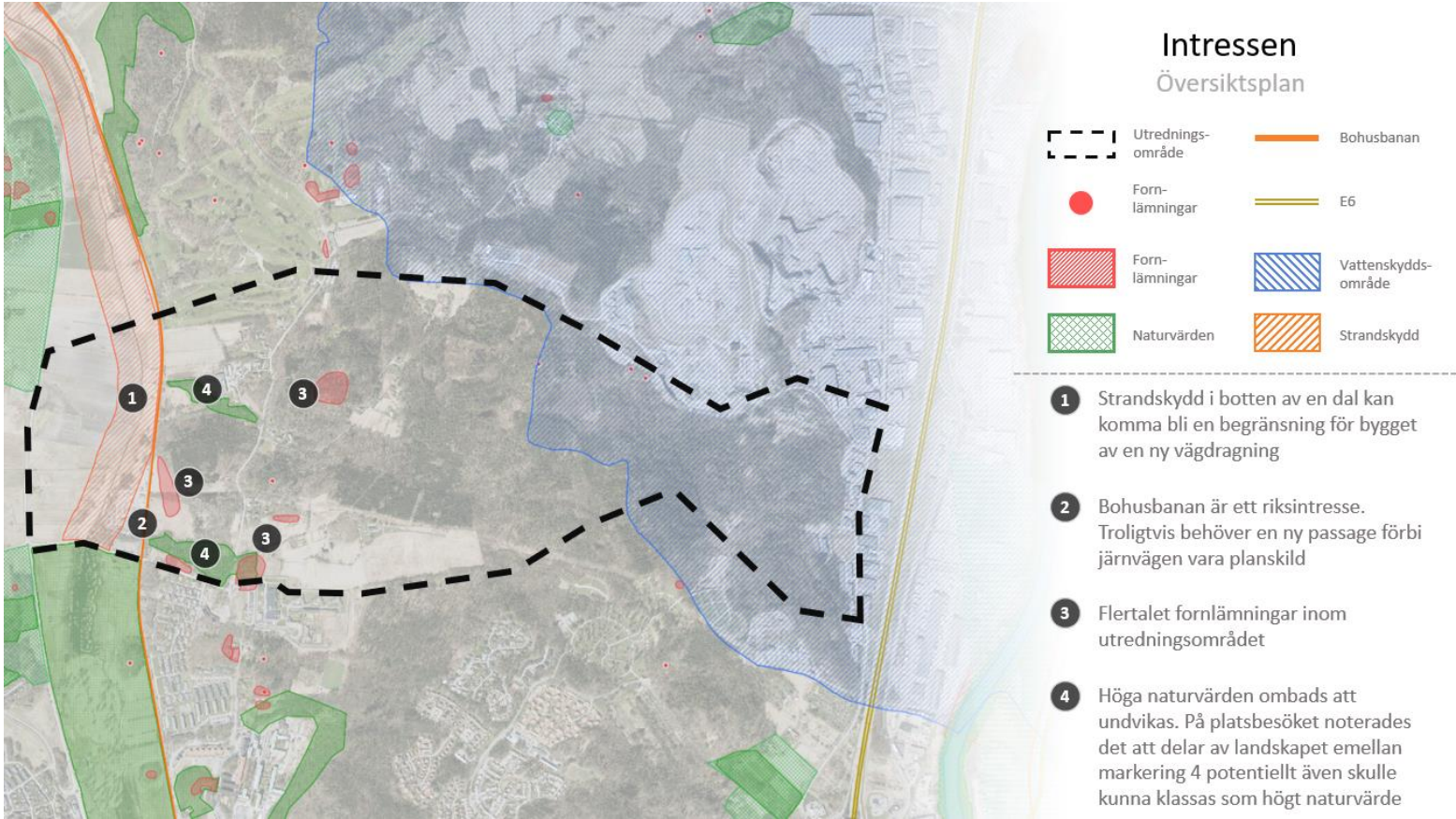
## 2. Planeringsförutsättningar

Göteborgs Stads översiktsplan beskriver markanvändningen som landsbygd i större delen av utredningsområdet, med angränsande verksamhetsområde åt öst.



Figur 2. Markanvändning enligt Göteborgs översiktsplan.

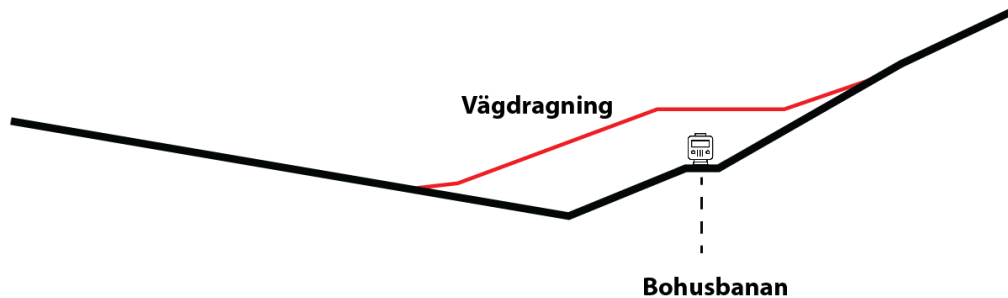
Bostäder och bebyggelse förekommer utspritt inom utredningsområdet, med angränsande "Mellanstad" åt söder. Utredningens utgångspunkt var att negativ påverkan på jordbruksmark, verksamhetsområden samt bostadsområden ska undvikas.



Figur 3. Intressen utpekade av Göteborgs Stads översiktsplan.

Översiktsplanen pekar ut flertalet intressen inom utredningsområdet, gällande både infrastruktur, vattenskydd samt natur- och kulturvärden. Utredningens utgångspunkt var att hänsyn till dessa intressen skulle tas.

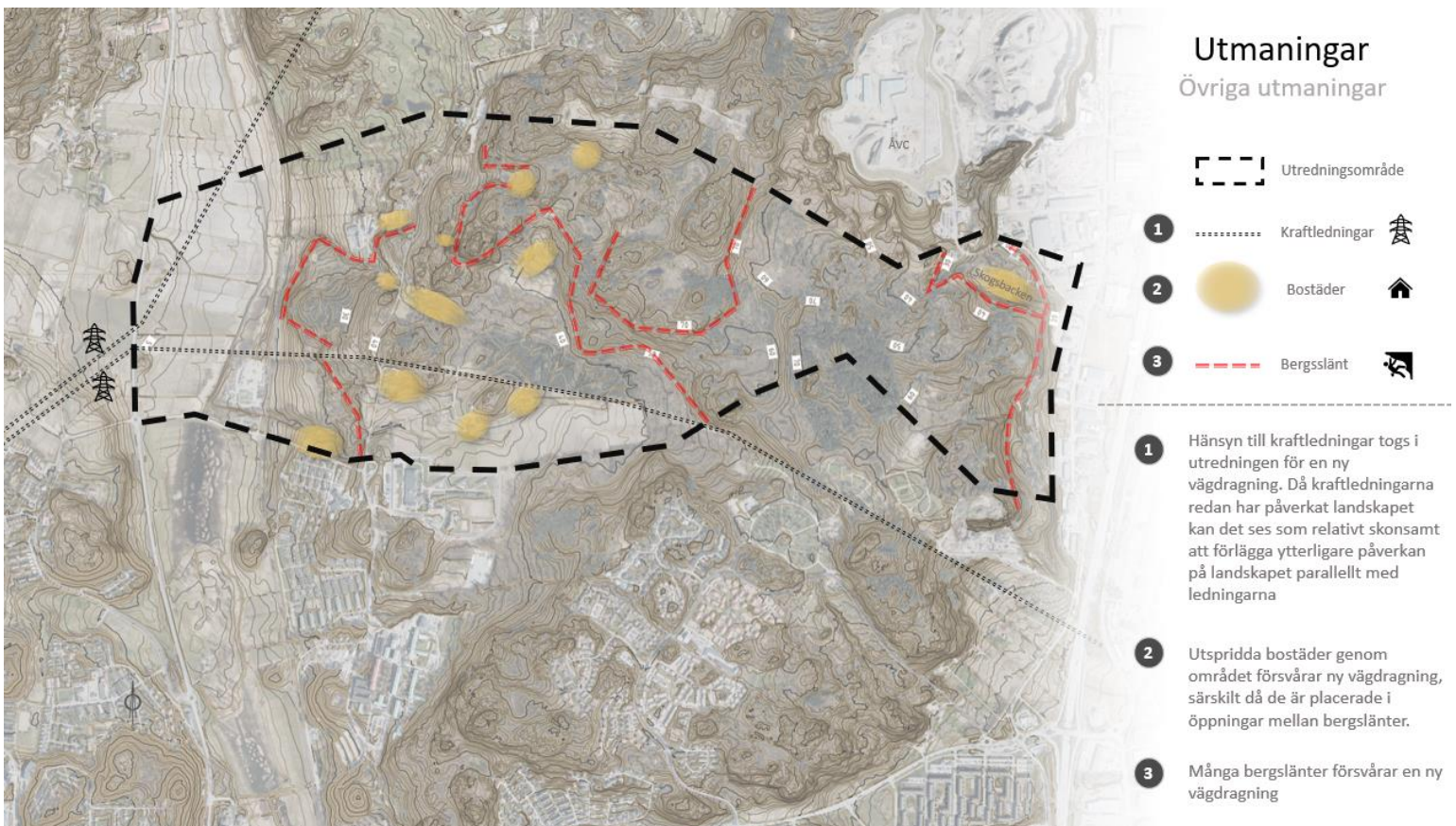
I den västra delen av landskapet passerar Bohusbanan i en dal. Järnvägens läge i dalen försvårar för en ny vägsträckning.



Figur 4. Principiell skiss av vägdragnig över Bohusbanan. Dalen samt järnvägens läge gör att en ramp blir som kortast 300 meter lång oavsett vart gatan dras.



Det finns därtill ett flertal andra utmaningar inom utredningsområdet som behöver beaktas. Landskapet består av glesbebyggda bostäder placerade emellan kuperad terräng.



Figur 5. Utöver utpekad markanvändning och intressen i Göteborgs Stads översiktsplan identifierades även andra utmaningar.

Utredningens utgångspunkt var att bostads- och verksamhetstomter inte skulle behöva köpas upp. Att flertalet bostäder ligger längs terrängens naturliga lutningar försvårar möjligheten för en ny vägdragning.

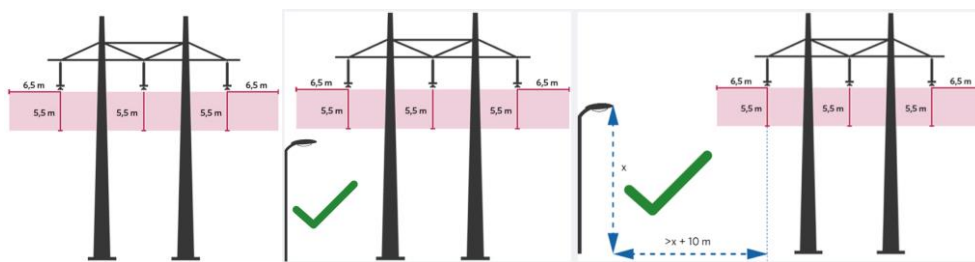
I bilaga 1: Korridorer och utmaningar beskrivs dessa utmaningar vidare.

Terrängen har kraftiga lutningar vid ett flertal ställen (bergsslänt i figur 5). Vid industriområdet i öst är höjdskillnaden som högst cirka 60 meter. Vägdragningen behöver anpassas till terrängen här genom att i så stor utsträckning som möjligt gå längs terrängens naturliga lutningar, vilket sker närmast bostadsområdet vid Skogsbacken och västerut. I utredningsområdets mittersta del finns bergsslänt med kraftiga lutningar som också behöver passeras. Här är höjdskillnaden som högst cirka 30 meter, vilket gör passage här något enklare. I denna del kan området passeras genom ytor där lutningar är något mer farbara.

Bostäder och bebyggelse förekommer utspritt inom utredningsområdet. De södra delarna är något mer tätbebyggda och kan undvikas helt. Däremot behöver den nya vägdragningen beakta enstaka hus längs sträckan för att minimera negativ påverkan vid bostäderna.

Bostäder vid Skogsbacken samt vid industriområdet (idag främst Renovas återvinningscentral och grustag) utgör extra känsliga områden för att dra en ny väg. Detta är annars den fördelaktiga platsen för vägdragningen att påbörjas österifrån, inom utredningsområdet.

Inom området finns luftledningar som för ström på 400 kV. Svenska Kraftnät förvaltar och utvecklar Sveriges transmissionsnät för el. Riktlinjer för placering av gata parallellt med kraftledning saknas, däremot finns riktlinjer för bebyggelse och bostäder. Nya bostäder får inte byggas 130 meter från ledningar med 400 kV. Vid byggnation av gata som placeras bredvid kraftledningar behöver anläggningsmaskiner och belysningsstolpar beakta säkerhetsavstånd från linorna. Säkerhetsavståndet visas i figuren nedan.



Figur 6. Säkerhetsavstånd från kraftledningens linor (källa: Svenska Kraftnät).

Infrastruktur (stolpar, anläggningsmaskiner och så vidare), som når säkerhetsavståndet i höjd behöver placeras en bit bort från luftledningar. Dessa ska placeras på ett avstånd som är infrastrukturens höjd plus 10 meter. Som ett exempel om en belysningsstolpe som är 5 meter hög når upp till luftledningens säkerhetsavstånd, placeras stolpen 15 meter (5 meter + 10 meter) från luftledningens lina, se figur 6 längst till höger.

### 3. Tekniska krav

Göteborgs Stad ska vara väghållare för den nya gatan och tekniska krav hämtas därför i första hand från Göteborgs Stads Teknisk Handbok. Dessa krav kompletterades med krav från Trafikverkets Vägar och Gators utformning (VGU).

Gatan ska i framtiden ha 60/40 kilometer i timmen med bussar som dimensionerande fordon längs sträckan. Gatan behöver anpassas till den kommande exploateringen och har en funktion att skapa tillgänglighet till det nya utvecklingsområdet.

#### 3.1 Göteborgs Stads Teknisk Handbok

Krav från Göteborgs Stads Teknisk Handbok har hämtats för funktionen uppsamlingsgata. Vidare antas att trafikflödet längs den nya sträckan är mellan 3 500 och 6 000 fordon per årsmedelvardagsdygn (åmvd). Gatan ska ha två körfält, ett i vardera riktningen, och möjliggöra för kollektivtrafik.

En uppsamlingsgata ska ha mellan 6,5 och 7 meter i bredd för fordon beroende på om sträckan har hastighetsgräns 40 eller 60 kilometer i timmen. Ifall trafikflödena överstiger 6 000 åmvd och funktionen ändras till att vara en genomfartsgata är riktlinjerna istället 7 till 7,5 meter avseende gatans bredd.

Uppdelad gång- och cykelbana med dubbelriktad cykeltrafik bör ha en bredd på 4,5 meter.

Vidare bedömer Göteborgs Stad att trädrader kan vara önskvärt i de delar som är allra närmast bebyggelse i den fördjupade översiktsplanen. Vart dessa delsträckor blir är inte studerade då den fördjupade översiktsplanen fortfarande är i ett tidigt skede.

### 3.2 Vägar och Gators utformning

Vägar och gators utformning (VGU) har använts i huvudsak för att utläsa riktvärden vad gäller horisontal- och vertikalkurvor samt lutningar. Riktlinjerna i VGU anger att nybyggda gator inte bör överstiga lutningar på 6 procent för gator.

#### 9.1.6.9 Lutning

Lutning i längsled får inte överstiga värden enligt Tabell 9.22.

Tabell 9.22 Största längslutning

Typutförande	Riktvärde för längslutning (%) vid nybyggnad	Gränsvärde för längslutning (%) vid nybyggnad*) eller förbättring
Väg ovan jord	6	8
Busshållplats/längslutning	2	3,5
Väg i tunnel >500 meter Se föreskrift TSFS 2019:93	3	5
Väg med spårväg i blandtrafik	2	4**
Spårvägshållplats i gata	1	2***

\*) Endast efter motivering och Beställarens godkännande.

\*\*\*) Endast efter Spårinnehavarens godkännande.

Figur 7. Utklipp ur VGU med riktlinjer för lutningar i längsled för biltrafik.

Exempel på gator med ungefär 6 procents lutning, från Göteborgs tekniska handbok, är Hisingsbron (4 procent), Aschebergsgatan mellan Kapellplatsen och Vasaplatsen (5 procent), Eklandagatan ovanför Carlanderska sjukhuset (6 procent) och Stigbergsliden (7 procent).



Gångbanor bör ha en lutning som inte överstiger 4 procent men största godtagbara lutning är 6 procent.

### 9.2.1.3 Längslutning på gångbanor/-ytor och gångvägar

Gångbana, gångväg och gångyta ska ha en längslutning  $\leq 2\%$ <sup>\*)</sup>.

<sup>\*)</sup> Efter motivering och Beställarens godkännande får längslutningar upp till de värden som anges i Tabell 9.26 tillämpas. Värden för "största godtagbara lutning" får endast tillämpas då alternativ färdväg finns för personer med rörelsenedsättning.

Tabell 9.26 Största längslutning på gångbana, gångväg, gångyta

Nivåskillnad	Största lutning	Största godtagbara lutning
< 1 m	5 %	8 %
1–2 m	5 %	7,5 %
2–4 m	4,5 %	7 %
4–6 m	4 %	6,5 %
6–8 m	4 %	6 %
8–10 m	4 %	6 %

Figur 8. Utklipp ur VGU med riktlinjer för lutningar i längsled för gångbanor.

Cykelvägar bör i stället ha en lutning på 2 procent men får inte överstiga 7 procent.

### 9.2.1.4 Längslutning på cykelbanor/GCM-vägar

Cykelbana får inte ha längslutning större än enligt Tabell 9.27.

Tabell 9.27 Största längslutning på cykelbana/GCM-väg

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

<sup>\*)</sup> Större lutning än 5 % godtas endast efter motivering och Beställarens godkännande. För tillfart till planskild GCM-passage bör motiv för att ha större lutningar än 5 % vara tunga eftersom alternativ färdväg för personer med rörelsenedsättning sällan finns inom rimligt avstånd.

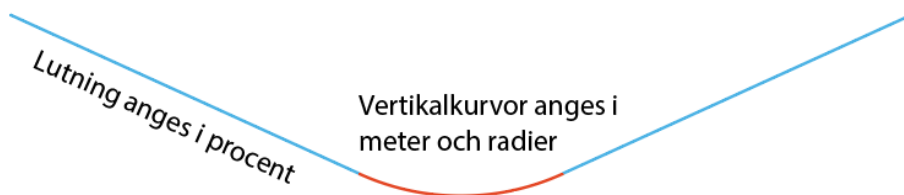
Figur 9. Utklipp ur VGU med riktlinjer för lutningar i längsled för cykelbanor.

Riktlinjer för horisontal- och vertikalkurvor anges utifrån gatans hastighet. Dessa riktvärden presenteras i tabellen nedan.

Tabell 1. Riktlinjer för horisontal- och vertikalkurvor ur VGU.

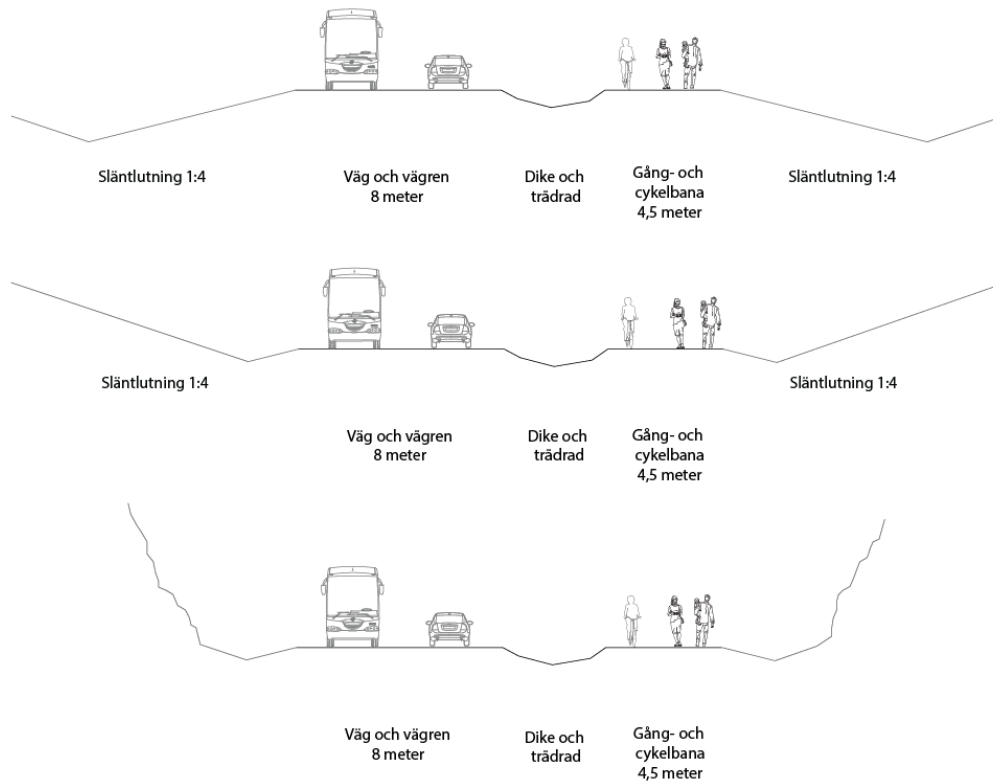
<b>Horisontalkurvor</b>	
60 km/h	140 m
<b>Vertikalkurvor</b>	
<b>Konvexa vertikalaradier</b>	
60 km/h	1 500 m
30 till 40 km/h	600 m
<b>Konkava vertikalaradier</b>	
60 km/h	600 m
30 till 40 km/h	400 m

Lutningar används på sträckor där enhetlig lutning kan användas. Vertikalkurvor används i stället där två sträckor med lutning möts för att skapa en bekväm och säker övergång mellan sträckorna.



Figur 10. En gatas profil anges i lutningar och vertikalkurvor. Vertikalkurvor implementeras där två sträckor med enhetlig lutning möts.

VGU rekommenderar vidare att en vägren på minst 0,25 meter används på båda sidor av gatan vid en hastighet på 60 kilometer i timmen. I detta fall då vägbanan kan anses särskilt kurvig bör dock minst 0,5 meter användas på båda sidor av gatan. Detta för att öka trafiksäkerheten och minska risken för kollisioner mellan mötande trafik vid kurvor.



Figur 11. Möjlig sektion för ny gata utifrån riktvärden som anges i Teknisk Handbok och VGU. Figuren visar samma sektionensmått med skillnader i terräng vid sidorna. Vägområdet kan behöva ha olika mått beroende på terrängen.

## 4. Resultat

Utifrån planeringsförutsättningar har ett flertal korridorer identifierats som lämpliga för en vägdragning. Noterbart är dock att det inom korridorerna finns utmanande aspekter, såsom passage av Bohusbanan samt koppling till Tagenevägen, som kan påverka genomförbarheten av en framtida vägdragning. Se bilaga 1: *Korridorer och utmaningar* för vidare beskrivning.

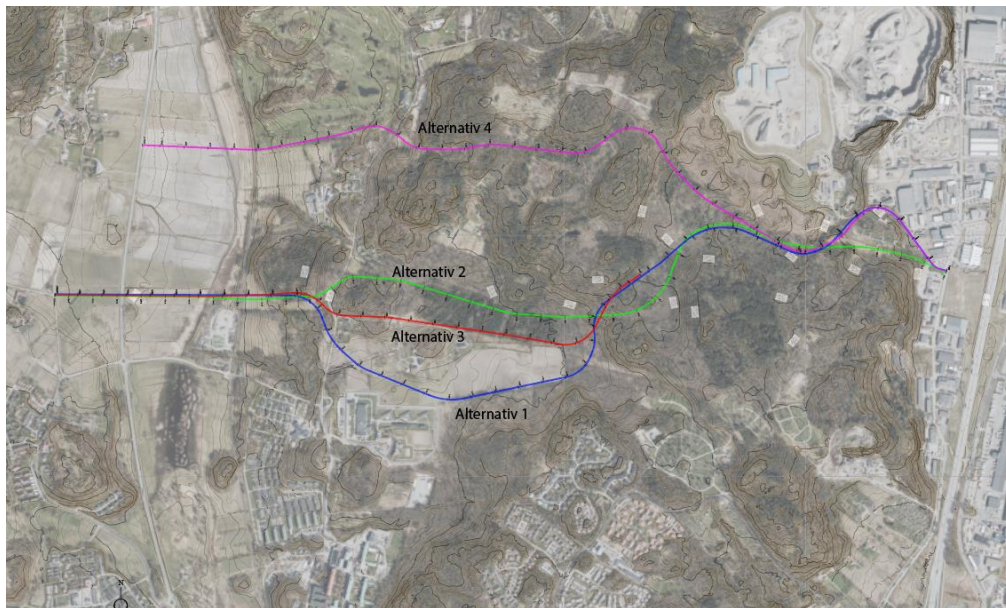


Figur 12. Korridorer inom utredningsområdet. Se bilaga 1: "Korridorer och utmaningar" för vidare beskrivning.



#### 4.1 Möjliga alternativ

Inom den utpekade korridoren har fyra vägdragningar studerats noggrannare med profiler. Samtliga alternativ ansluter till Holmvägen, Lerbäcksvägen och Tagenevägen i plan, och korsar Bohusbanan planskilt. Riktlinjer beskrivs i kapitel 3, tekniska krav.



Figur 13. Studerade vägalternativ inom korridoren. Se bilaga 2: "Profiler" för högre upplösning.

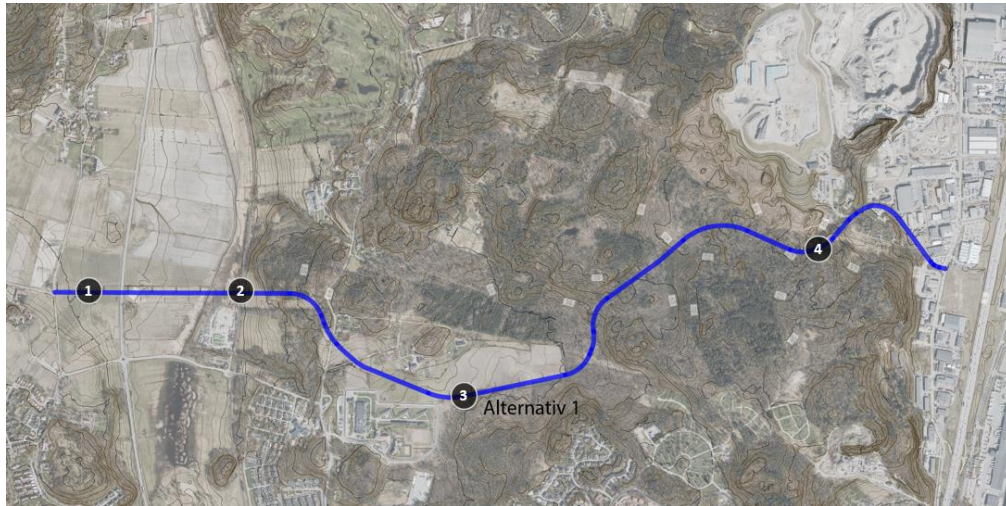
Alternativ 1 till 3 skiljer sig i placering främst i de mittersta delarna, där alternativ 1 går längst söderut, alternativ 3 i mitten och alternativ 2 i norr. Alternativ 1 till 3 passerar ungefär samma sträcka i öst och väst.

Alternativ 4 skiljer sig från övriga alternativ med en vägdragnings längre norrut strax söder om industriområdet Oklandsåsen.

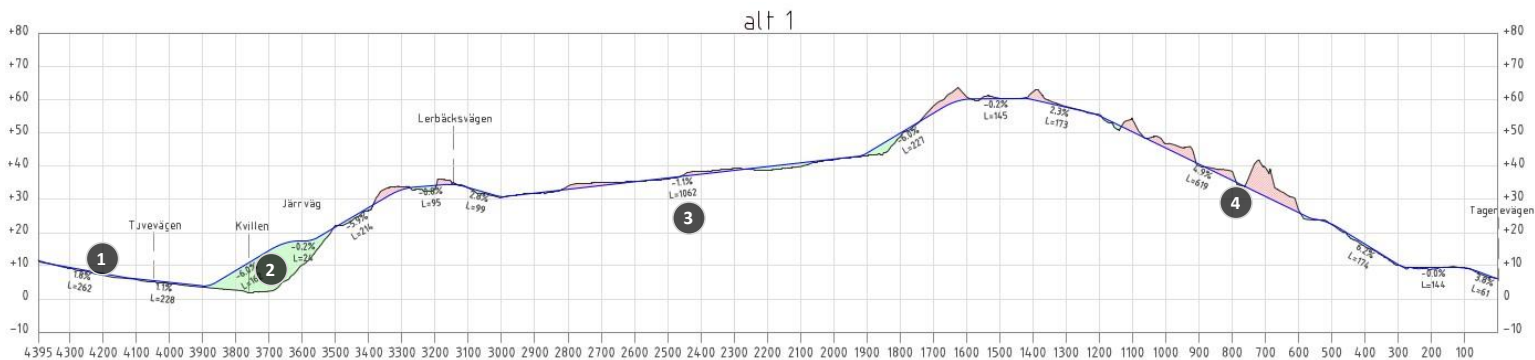
Syftet med att identifiera dessa vägalternativ inom korridoren är att ge exempel på hur profilerna kan komma att se ut. Ett slutgiltigt och rekommenderat vägalternativ ges inte då detta behöver samordnas med det pågående arbetet med den fördjupade översiktsplanen.

#### 4.1.1 Alternativ 1

Alternativ som skapar gen fortsättning på Holmvägen (punkt 1 till 2 i bild nedan), utnyttjar åkermarkens fördelaktiga terräng (punkt 3) samt utnyttjar Karlsbogårdsgatan för att komma ner till Tagenevägen (punkt 4).



Figur 14. Alternativ 1 i plan.

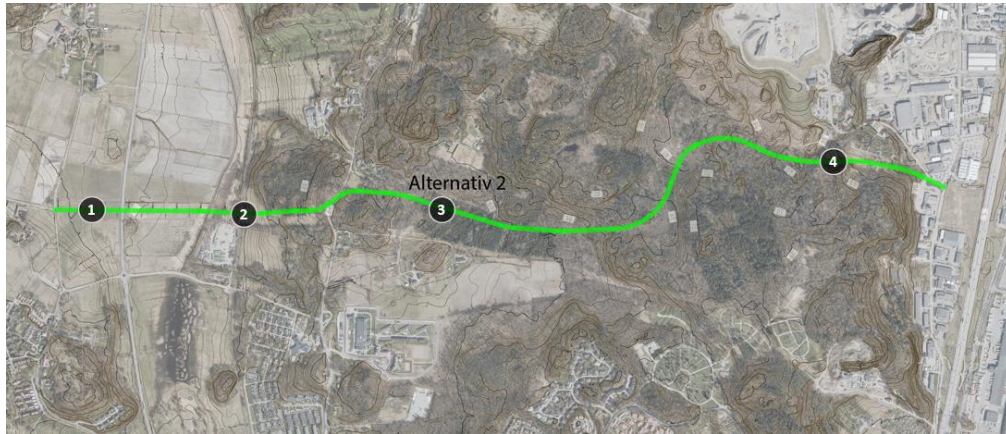


Figur 15. Profil för alternativ 1. Se bilaga 2: "Profiler" för högre upplösning samt planvy.

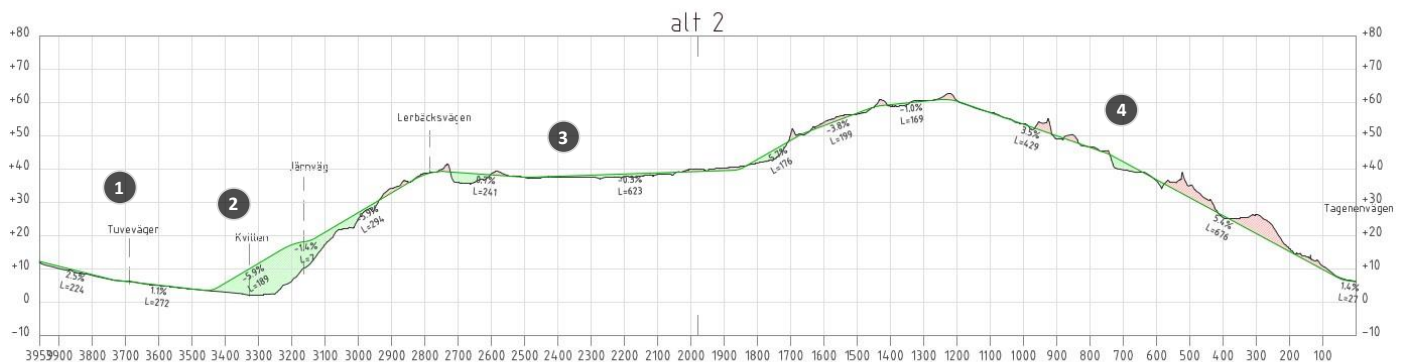
1. Intill Tuvevägen är terrängen relativt skonsam för en ny vägdragnig.
2. Planskild passage av järnvägen kräver en lång viadukt, då terrängen i västgående riktning sedan fortsätter slutta nedåt åt Kvillen. Viadukten i bild skulle bli runt 400m lång.
3. Intill anstalten är terrängen relativt skonsam för en ny vägdragnig.
4. Backen ner mot Tagenevägen är lång och skulle kräva schaktning.

#### 4.1.2 Alternativ 2

Alternativ som skapar gen fortsättning på Holmvägen (punkt 1 till 2 i bild nedan), utnyttjar fördelaktig terräng genom bruksskog (punkt 3) samt utnyttjar Skogsbacken för att komma ner till Tagenevägen (punkt 4).



Figur 16. Alternativ 2 i plan.



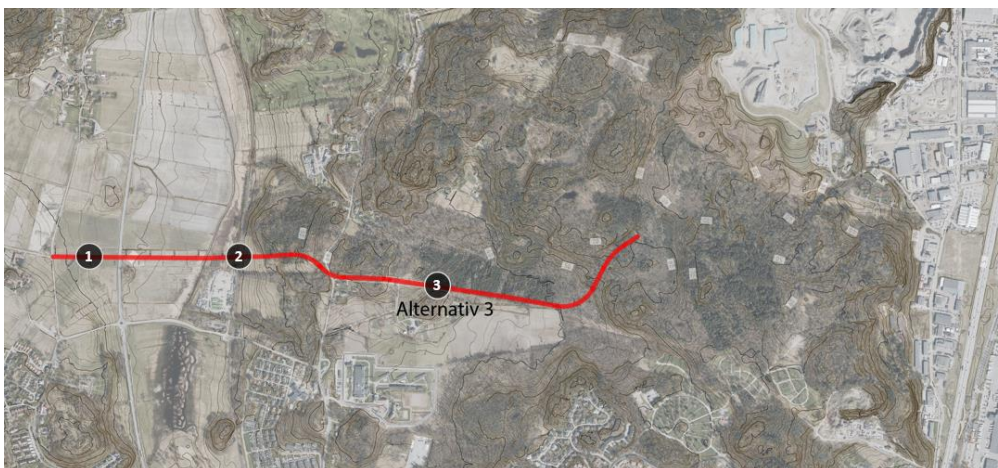
Figur 17. Profil för alternativ 2. Se bilaga 2: "Profiler" för högre upplösning samt planvy.

1. Intill Tuvevägen är terrängen relativt skonsam för en ny vägdragning.
2. Planskild passage av järnvägen kräver en lång viadukt, då terrängen i västgående riktning sedan fortsätter slutta nedåt åt Kvilien. Viadukten i bild skulle bli runt 400m lång.
3. Relativt skonsam terräng för en ny vägdragning.
4. Backen ner mot Tagenevägen är lång och skulle kräva schaktning. Tillkommande slanter i närheten av bostäder kan komma bli en känslig fråga.

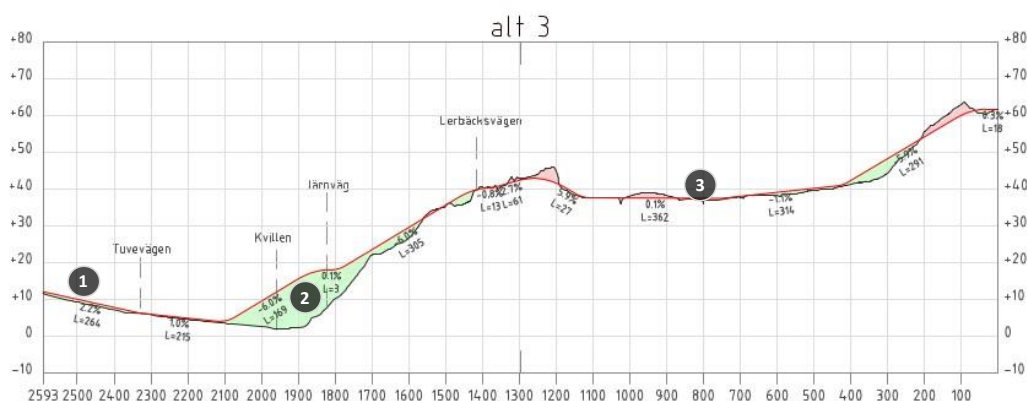


### 4.1.3 Alternativ 3

Alternativ som skapar en fortsättning på Holmvägen (punkt 1 till 2 i bild nedan), och går parallellt med kraftledningskorridor längs Knipplebergsvägen (punkt 3). Går att kombineras med lösningar från alternativ 1 och 2 för att nå Tagenevägen.



Figur 18. Alternativ 3 i plan.



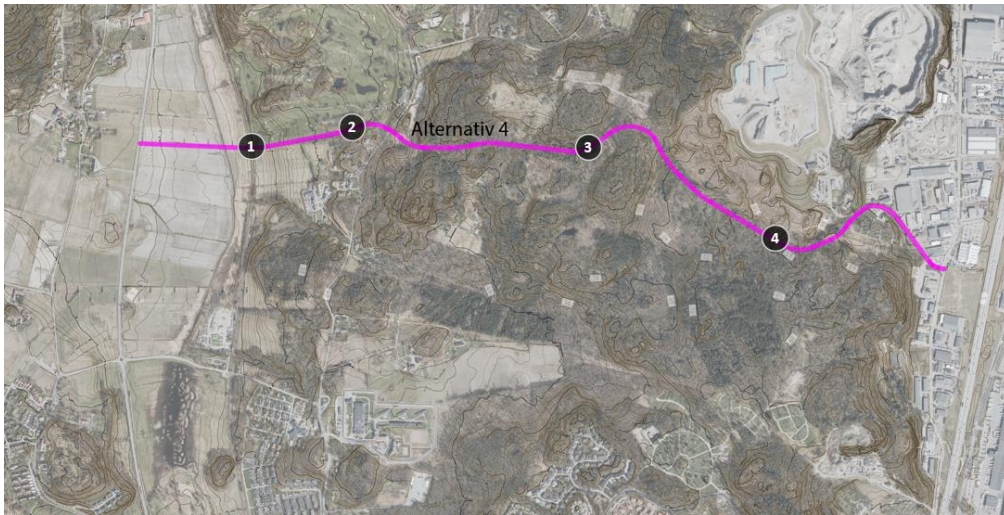
Figur 19. Profil för alternativ 3. Profilen i bild sträcker sig inte till Tagenevägen, men kan kombineras alternativ 1 eller 2 för att nå dit. Se bilaga 2: "Profiler" för högre upplösning samt planvy.

1. Intill Tuvevägen är terrängen relativt skonsam för en ny vägdragning.
2. Planskild passage av järnvägen kräver en lång viadukt, då terrängen i västgående riktning sedan fortsätter slutta nedåt åt Kvillen. Viadukten i bild skulle bli runt 400m lång.
3. Relativt skonsam terräng för en ny vägdragning

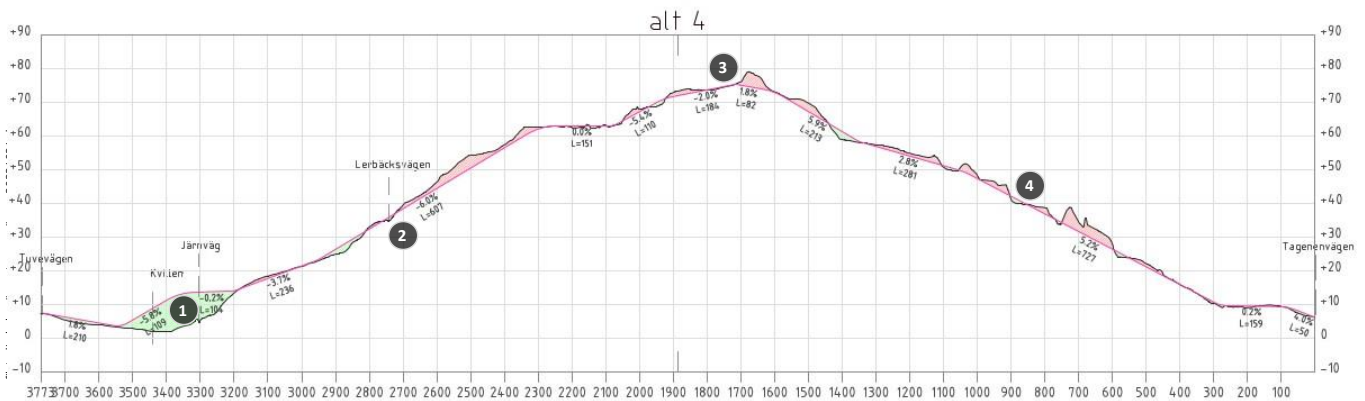


#### 4.1.4 Alternativ 4

Alternativ som möter Holmvägen genom en sidoförskjutning, utnyttjar fördelaktig terräng genom golfbana (punkt 1-2 i bil nedan) samt utnyttjar Karlsbogårdsgatan för att komma ner till Tagenevägen (punkt 4). Alternativet har större höjdskillnader än övriga alternativ, men samtidigt också mest fördelaktig lutning i terrängen för en viadukt över Bohusbanan.



Figur 20. Alternativ 4 i plan.



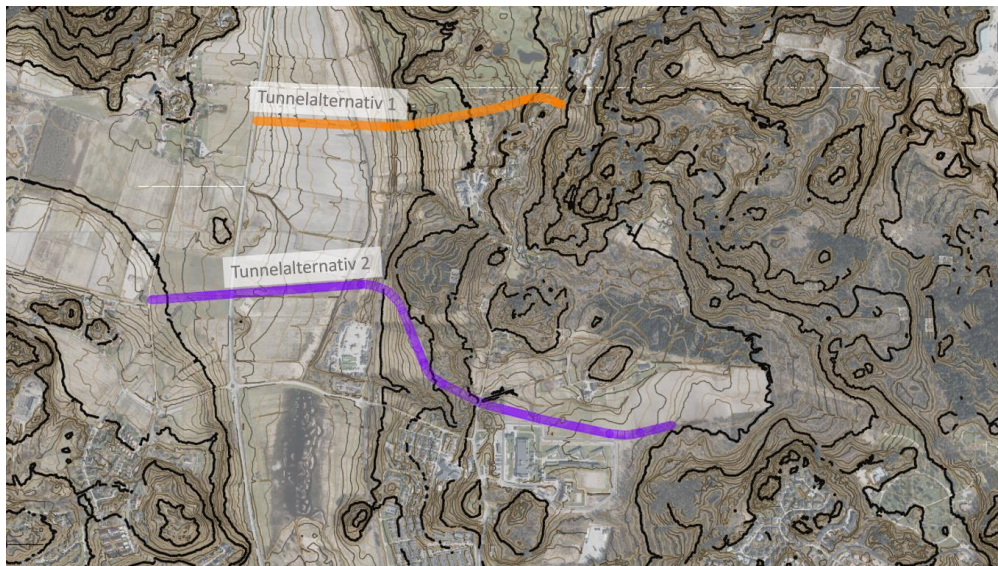
Figur 21. Profil för alternativ 4. Noterbart är att vägen möter Holmvägen vid en annan punkt än de andra 3 alternativen. Se bilaga 2: "Profiler" för högre upplösning samt planvy.

1. Relativt sett mer fördelaktig terräng för en viadukt än övriga alternativ, sett till lutningar och schaktningar kring viadukten. Viadukten i bild skulle bli runt 300m lång.
2. Lång backe som även kräver schaktning.
3. Högsta punkten är runt 15m högre än de andra 3 alternativen.
4. Backen ner mot Tagenevägen är lång och skulle kräva schaktning.

#### 4.2 Bortvalda alternativ

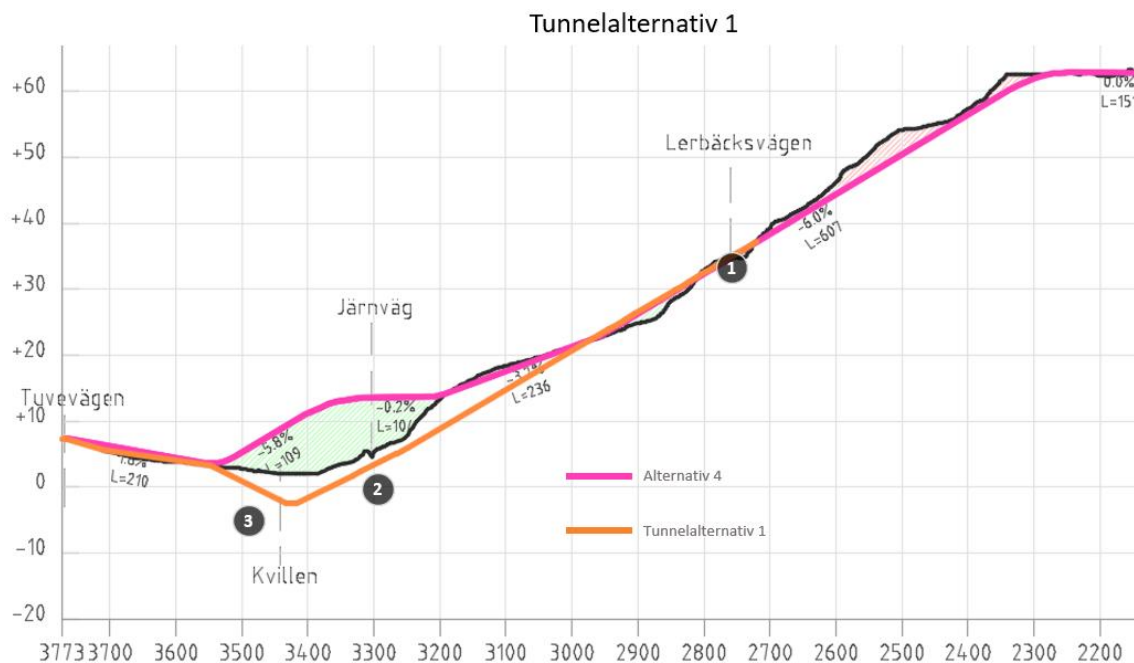
I ett tidigt skede studerades vägdragningar som utformades för en hastighet på 80 kilometer i timmen, vilket innebar en högre standard avseende horisontal- och vertikalkurvor. Detta innebar ett större intrång på terrängen då den kuperade terrängen inte kunde följas lika noggrant. Syftet med en högre hastighet mellan Holmvägen och Tagenevägen var att gatans tilltänkta funktion var att avlasta gatorna i närområdet. Avlastningseffekten och attraktiviteten att använda gatan ökar till följd av en minskad restid. Dessa alternativ valdes bort var för att minska fyllningar och skärningar i terrängen, och istället valdes en utformning anpassad för lägre hastighet. En lägre hastighet innebär mindre vertikal- och horisontalkurvor, vilket medför en gata som kan följa terrängen bättre.

Även vägdragningar med tunnelloösningar under Bohusbanan studerades grovt, men det konstaterades tidigt att en viadukt är att föredra. Två vägdragningar med tunnelloösningar testades, se figur 22.



Figur 22. Två stycken tunnelloösningar studerades väldigt grovt. Tunnelalternativ 1 går parallellt med tidigare redovisade alternativ 4. Tunnelalternativ 2 går inte helt parallellt med tidigare alternativ, men skulle kunna fortsättas av tidigare redovisade alternativ 1 i östlig riktning.

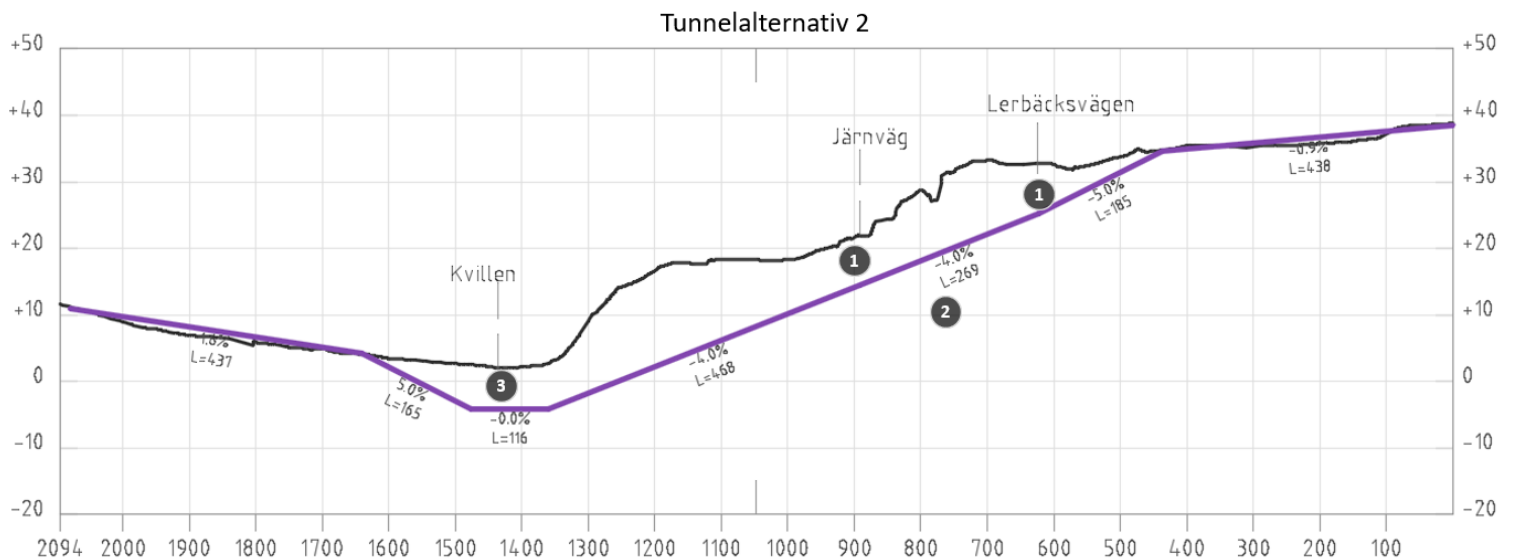
Tunnelalternativ 1 går inte att genomföra, då profilen för tunnelalternativ 1 inte kom under Bohusbanan med riktvärdet för fri höjd (4,7m, avsnitt 6.1.1.1 VGU), se figur 23.



Figur 23. Tunnelalternativ 1

1. Utgångspunkten för profilen var en plankorsning med Lerbäcksvägen, detta då terrängen lutar uppåt öster om Lerbäcksvägen. För att tydliggöra hur terrängen ser ut öster om Lerbäcksvägen visas även alternativ 4 i figuren, som har samma dragning som detta tunnelalternativ.
2. Givet att riktvärde för maxlutningar användes (är lägre i tunnel, max 5%), kom vägen inte mer än 3m under Bohusbanan.
3. Tunneln skulle även behöva passera Kvillen. Det var inte en del av denna utredning att studera tekniska aspekter kring detta.

Tunnelalternativ 2 bedöms som komplicerad att genomföra. Även om frihöjden för tunneln teoretiskt sett hade kunnat uppnås i tunnelalternativ 2, skulle tunneln behöva bli minst 700m längre än viadukten. I skissen nedan har dessutom inte aspekter såsom markförutsättningar studerats (vilket troligen hade ökat komplexiteten ytterligare på en tunnelloösning).



Figur 24. Tunnelalternativ 2

1. I denna skiss var utgångspunkt en planskild lösning med Lerbäcksvägen. Anledningen till detta var att terrängen öster om Lerbäcksvägen var relativt plan, vilket möjliggör att följa riktlinjer för lutning för en ny vägdragning. Givet att mötet med Lerbäcksvägen är planskilt skulle det vara möjligt att sänka vägen relativt långt under mark utan att överstiga krav på maxlutningar. Detta är dock utan att studera markförhållanden, vilket troligen skulle öka komplexiteten avsevärt.
2. Även om de tekniska aspekterna av tunneln hade lösts, så skulle den bli över 1km lång. Detta är att jämföra med den runt 300m-400m långa föreslagna viadukten.
3. Även ifall tekniska aspekter med tunneln skulle lösas, återstår frågan om vägdragningens påverkan på våtmarker kring Säveån.

Då en viaduktlösning tidigt sågs som mer fördelaktig studerades inte tunnelalternativet vidare.



## 5. Diskussion

Studien visar att det är möjligt att dra en ny gata mellan Tagenevägen och Holmvägen, utifrån utredningens planeringsförutsättning.

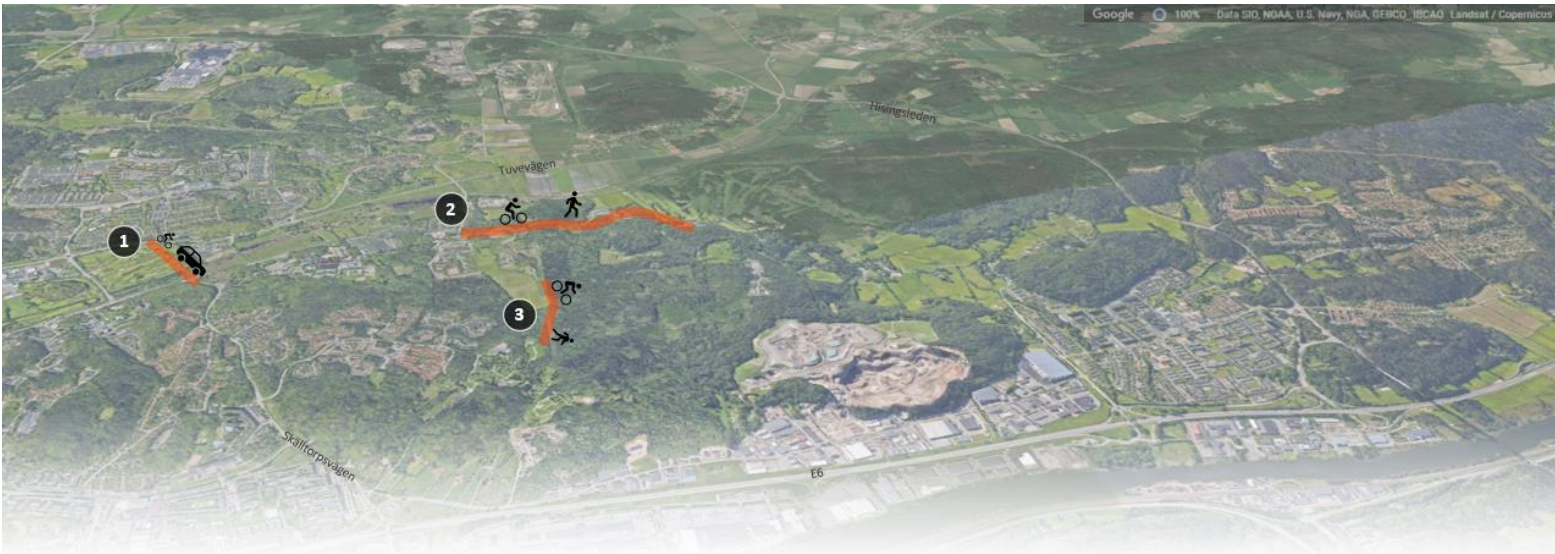
Även om det är tekniskt möjligt att bygga en uppsamlingsgata för exploateringen i utredningens föreslagna trafikkorridorer, rekommenderas det att fundera kring nödvändigheten av att passera järnvägen (Bohusbanan) planskilt. Längden på bron gör att landskapsbilden påverkas, samtidigt som kostnader för bron riskerar bli hög. Ifall funktionen är att öka tillgängligheten till den planerade exploateringen skulle befintliga gator kunna användas i stället. Ett alternativ skulle vara att endast utveckla lokalgator samt Lerbäcksvägen, och då undvika de mest komplicerade aspekterna av de föreslagna vägdragningarna.

Vidare utreddes inte utbredningen av slänter av de nya vägdragningarna, vilket kan bli en komplicerad aspekt att lösa i angränsning mot känsliga områden. Gatans slänter kan i vissa fall även påverka fastigheter med viss markinträng. Slänterna påverkar dock främst volymer som behöver fyllas eller skäras. Detta då slänter utgör en stor del av vägområdet. Volymer som behöver schaktas bort eller fyllas har i sin tur en påverkan på gatans anläggningskostnader.

Ifall målet skulle vara att skapa en genomfartsväg som mer kraftigt avlastar gatunätet på Hisingen (med högre krav på horisontalradier, men mindre skonsam mot landskapet) skulle behovet av en viadukt över Bohusbanan öka.

Det var inte en del av denna utredning att föreslå alternativa åtgärder till en vägkoppling mellan Tagenevägen och Holmvägen, men i den första, grundliga, analysen av landskapet och infrastrukturen noterades potential i åtgärder som låg utanför utredningsområdet.

Denna första grundliga analys utgjordes av översiktliga noteringar i terrängkartor, ortofoton, platsbesök, streetview-foton, NVDB, samt Göteborgs Stads Trafiknät och Översiktsplan.



### Potentiella åtgärder

Utanför utredningsområdet

**1 Planskild korsning med järnväg samt en ny koppling mellan Skälltorpsvägen och Tuvevägen.**

Skälltorpsvägen har idag mestadels högre standard än vägarna som skissades inom denna utredning,

bortsett från mötet med järnvägen samt i viss mån genheten. Om en planskild korsning byggs över järnvägen, och en genare dragning byggs, kanske det inte finns behov av att bygga en ny uppsamlingsgata.

**2 Bredda gångbana till GC-bana längs Lerbäcksvägen.**

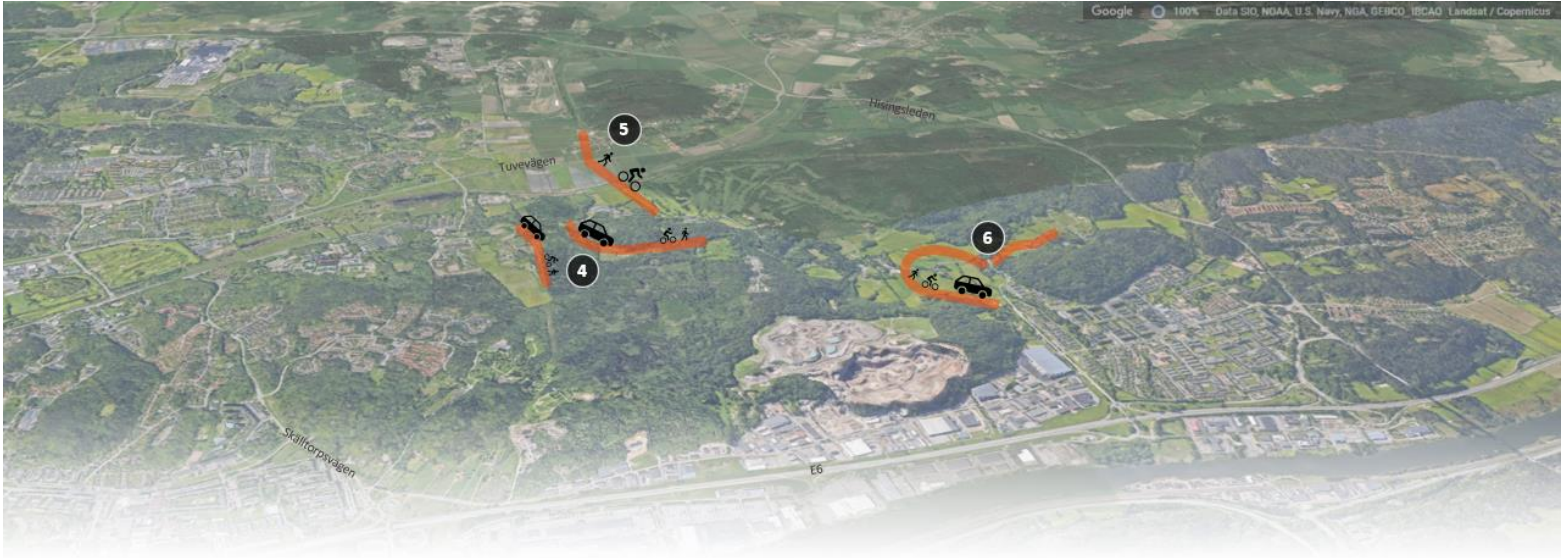
En relativt enkel åtgärd som skulle öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter längs Lerbäcksvägen.

**3 GC-bana från kyrkogården till Knippebergsvägen**

Då en GC-bana är mer skonsam mot omgivningen än en körbana kan befintlig infrastruktur användas i större utsträckning.

Ny GC-bana här ökar genheten för GC-nätet i liknande omfattning som de föreslagna trafikkorridorerna, bortsett från kopplingen över järnvägen.

Figur 25. Potentiella åtgärder utanför ramen för denna utredning. Se även nästa figur.



**Potentiella åtgärder**  
Utanför utredningsområdet

**4 Utveckla lokalgator av befintliga vägar.**

Finns befintliga vägar inom området som skulle kunna utvecklas till lokalgator. Argument emot skulle vara att angränsande hus, till befintliga

vägar, begränsar hur mycket vägarna kan breddas. Men beroende på exploateringsgrad kanske inte det är ett problem.

**5 Planskild GC – bro över Bohusbanan**

Skulle öka genheten av GC – nätverket, och kunna koppla samman Gamla Böneredsvägen med Skändlaberget. GC-trafik är mer avståndskänslig än biltrafik, samtidigt som en GC bro är en enklare åtgärd än en bro som skall tåla biltrafik.

**6 Lokalgator från Nortagenevägen**

Terrängen är mindre kuperad kring Bönared, vilket ökar möjligheten att skapa högkvalitativ infrastruktur för nya exploateringsområden. Hög standard på Nortagenevägen gör även området relativt tillgängligt till den regionala infrastrukturen.

Figur 26. Fortsättning potentiella åtgärder utanför ramen för denna utredning. Se även nästa figur.





Potentiella åtgärder  
Utanför utredningsområdet

**7 Koppling från Nortagenevägen till Tuvevägen.**  
Åtgärd som ger liknande effekter av utredningens studerade vägdragningar, men drar nytta av befintlig infrastruktur i form av Nortagenevägen samt Kärramotet.

Standarden på Nortagenevägen är relativt hög, med väggeometri och korsningstäthet passande för en genomfartsgata. Tillskillnad från motet vid Ikea har Kärramotet avfarter på vardera sida av E6 samt en planskild koppling däremellan.

**8 Vidare utveckling av Hisingsleden.**  
Högre framkomlighet här kan minska behovet av att utveckla genomfartsgator i andra delar av området. Detta kan i sin tur skapa en tydligare differentiering av trafiklivsrum inom området, med hög kvalitet på både transportrum

och mer mjukare trafikrum, i olika delar av området.  
Det kan även ses som en mer skonsammare åtgärd än en ny vägkoppling då landskapet redan är påverkat idag. Dessutom är troligtvis marken redan i offentligt ägo.

Figur 27. Fortsättning potentiella åtgärder utanför ramen för denna utredning.