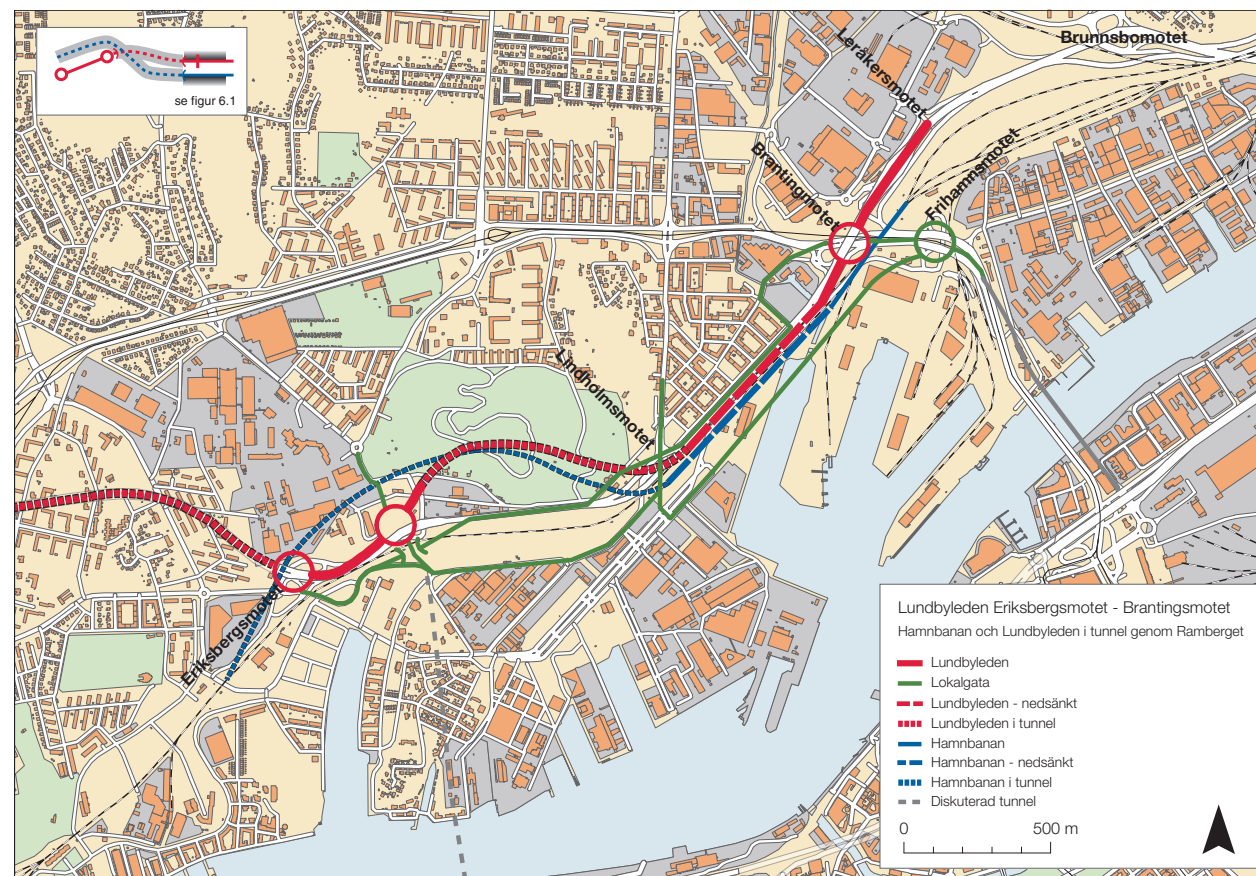




Figur 6.6. Målbild halvtunnel, alternativet bergtunnel/tråg, varianten med trafikplats vid Sannegården.

Målbild halvtunnel

Alternativet bergtunnel/tråg, varianten med trafikplats vid Sannegården

Alternativet förutsätter att järnvägen sänks ned i ett betongtråg väster om Kvillebäcken för att strax väster om Lindholmshotet gå in i Ramberget. Det är även i detta fall motiverat att även Lundbyleden dras in i bergtunnel. Det skulle dessutom vara svårt från stadsbildsynpunkt att ha vägen över järnvägen eftersom även lokalgatan ska korsa vägen.

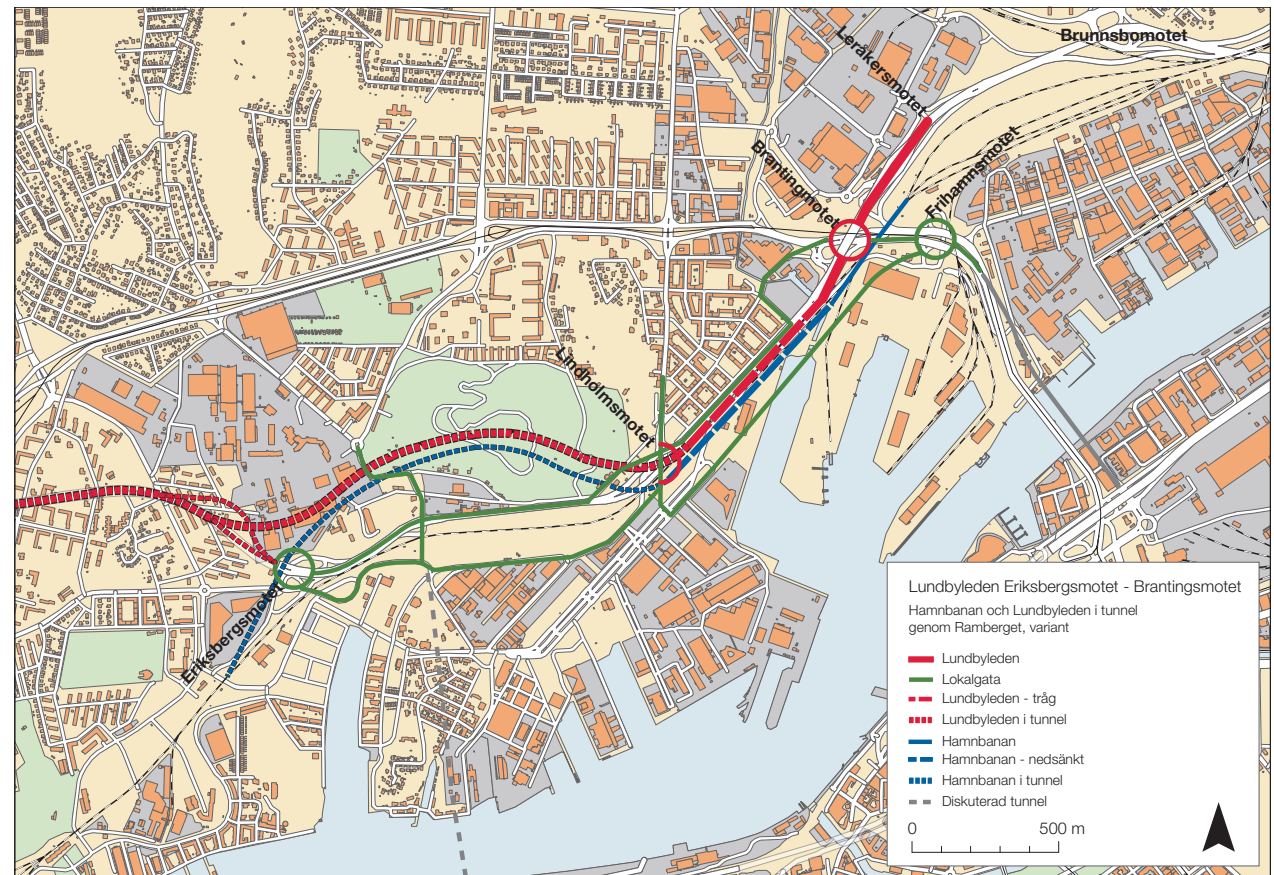
Förslaget innebär att väg och järnväg kan behöva korsa varandra inne i Ramberget. En översiktlig geometrisk studie visar att detta är möjligt. Härigenom skulle vägen kunna få kontakt med gatusystemet vid Inlandsgatan och därigenom anslutas via en trafikplats vid Sannegården.

Även i detta fall kan nuvarande Lundbyled ombildas till lokalgata längs Ramberget. På kartan visas dessutom möjligheten att den genomgående lokalförbindelsen vid Kvillestaden har flyttats till nuvarande Lundbyledens sträckning. Den principen är också tillämplig i alternativet med väg och järnväg nedsänkta som i föregående avsnitt.

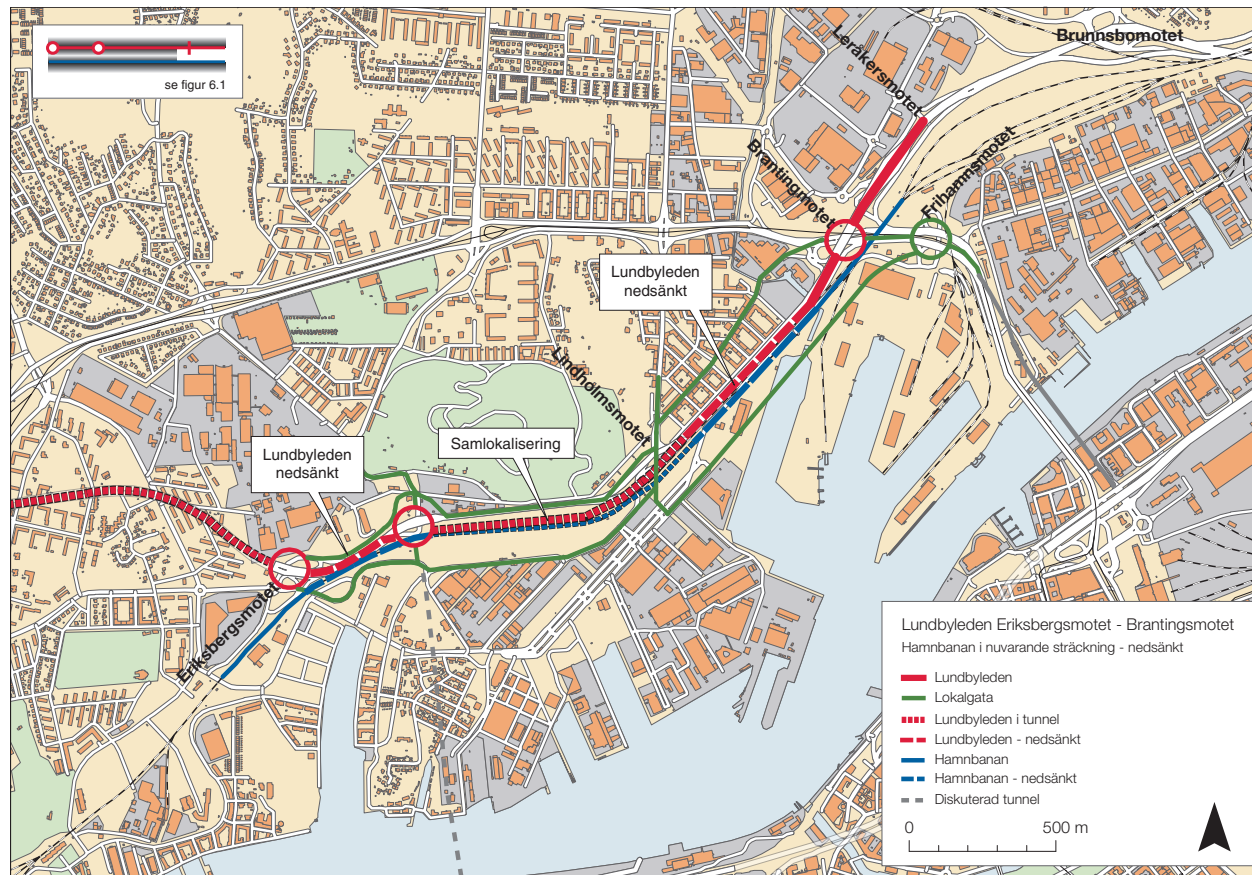
Alternativet bergtunnel/tråg, varianten utan trafikplats vid Sannegården

För att undvika korsning mellan väg och järnväg i Ramberget visas här en variant där vägen går direkt in i nuvarande Lundbytunnel. Det innebär att en särskild ramptunnel behöver byggas vid Eriksbergsmotet och ansluta inne i Lundbytunneln.

Den andra stora skillnaden med denna variant är att det inte går att anordna en trafikplats vid Inlandsgatan, vilket minskar möjligheten att i framtiden ansluta Lundbyleden till en eventuell tunnel under älven (Södra Centrumleden).



Figur 6.7. Målbild halvtunnel, alternativet bergtunnel/tråg, varianten utan trafikplats vid Sannegården.



Alternativet betongtunnel/tråg

Vägens och järnvägens sträckning är densamma som i alternativet tråg. På delen förbi Ramberget sänks de dock ytterligare och överdäckas. Det minskar barriärverkan så att fler korsningar lätt kan åstadkommas. Det ger också större möjligheter att utnyttja marken för andra ändamål.

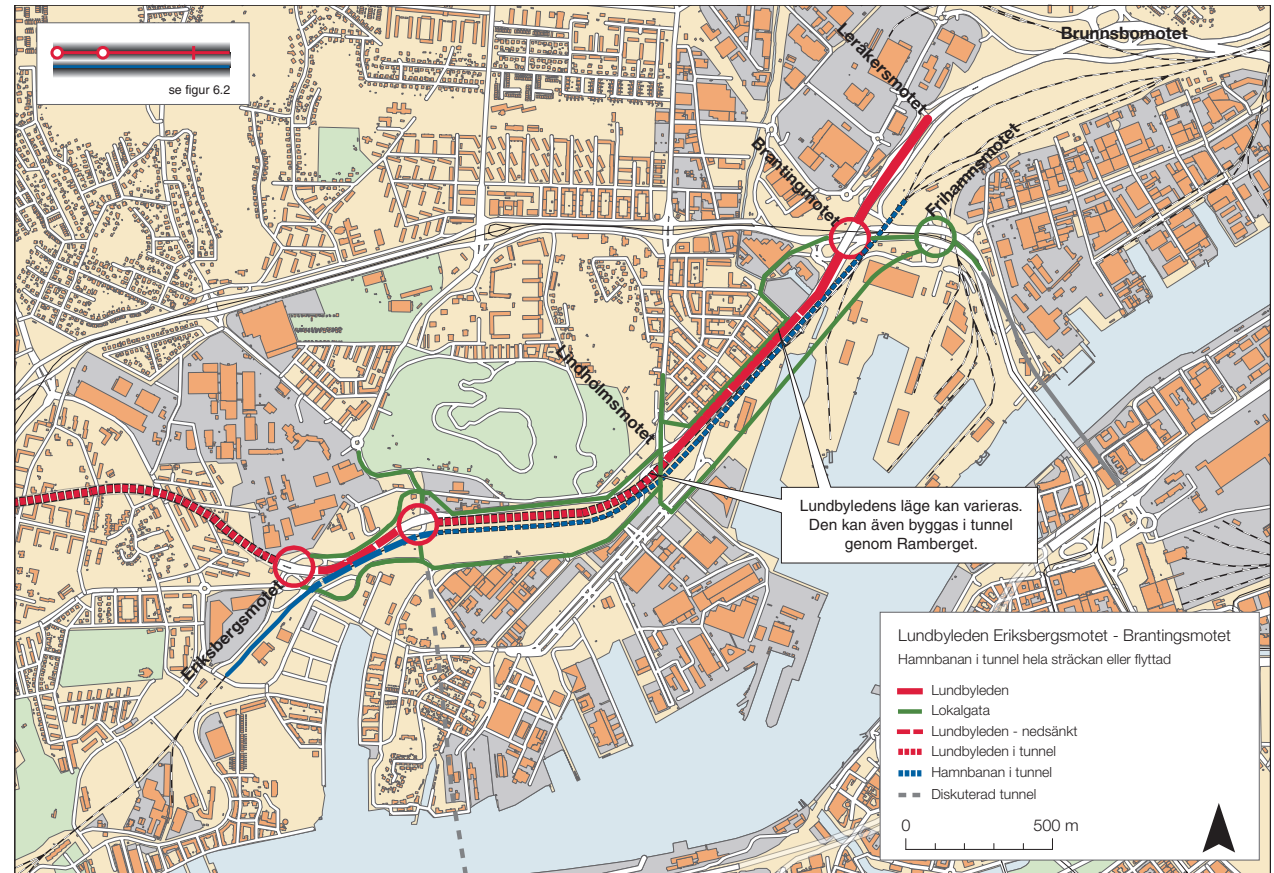
Figur 6.8. Målbild halvtunnel, alternativet betongtunnel/tråg: Hamnbanan och leden i betongtunnel förbi Ramberget.

Målbild heltunnel

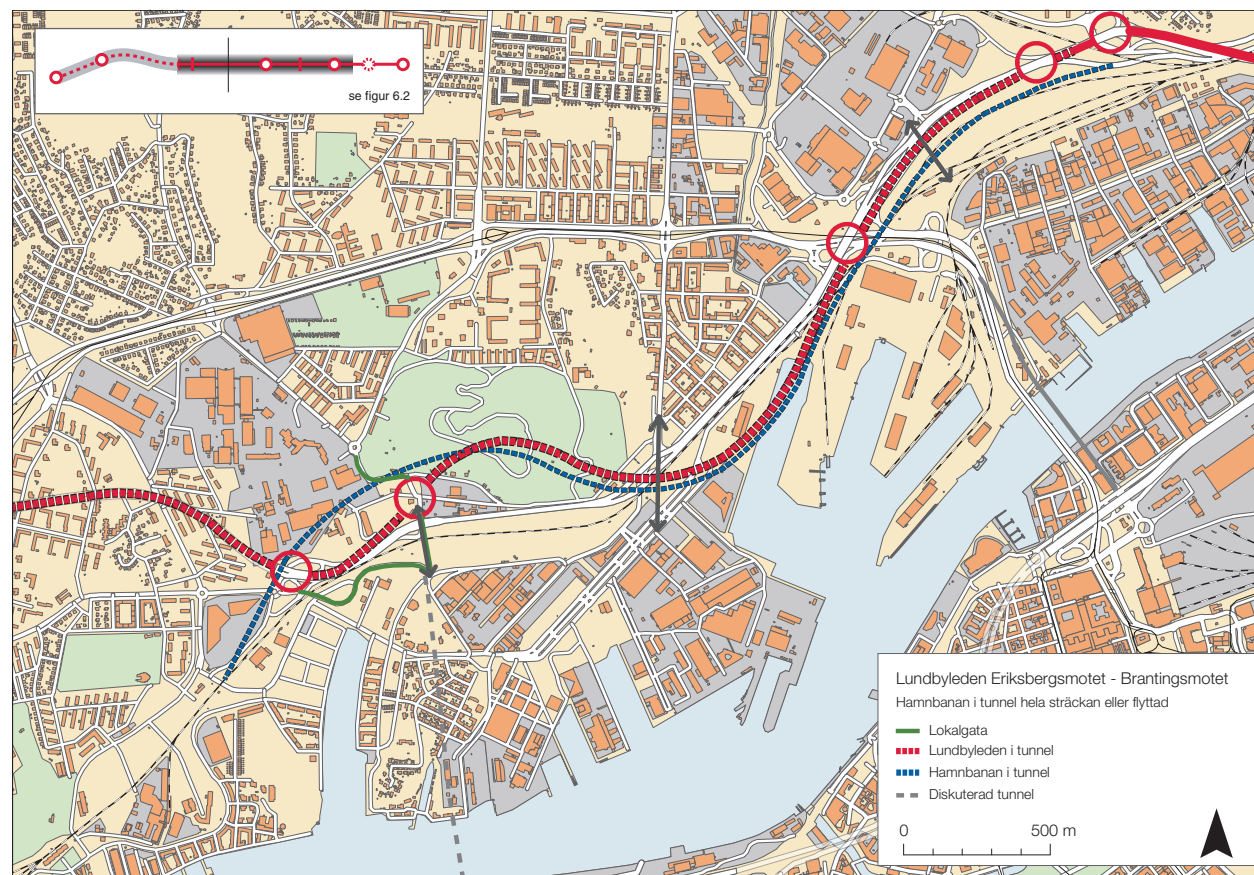
Alternativet tunnel till Kvillebäcken

Om Hamnbanan förläggs i tunnel via Aröd - Biskopsgården eller i nuvarande sträckning är det motiverat att också sänka Lundbyleden. I första hand vid Kvillestaden men eventuellt även i andra delar eller längs hela sträckan.

Detta alternativ innebär relativt stor handlingsfrihet beträffande vägens utformning. Eftersom vägen kan luta ganska brant är det möjligt att ligga i tunnel längs större delen av Kvillestaden och ändå korsa över Kvillebäcken.



Figur 6.9. Målbild heltunnel, alternativet tunnel till Kvillebäcken: Hamnbanan i tunnel hela sträckan eller flyttad ger viss frihet avseende ledens placering.



Figur 6.10. Målbild heltunnel, alternativet tunnel till Brunnsbo. Både hamnbanan och led ligger kvar i området och följs åt större delen av sträckan. Denna variant har sin egen östliga lösning som inte går att kombinera med övriga alternativ.

Alternativet tunnel till Brunnsbo

Om Hamnbanan och leden förläggs i tunnel hela sträckan från Lundbytunneln genom Ramberget till Brunnsbo ger detta stor handlingsfrihet för den lokala trafiken och stadsbygget. Alternativet kan även kombineras med Hamnbanan flyttad.

Jämfört med det tidigare heltunnelalternativet ligger infrastrukturpaketet under Hjalmar Brantingsmotet. Kvillebangården påverkas och detta alternativ förutsätter ny Marieholmsbro för Hamnbanan/Bohusbanan.

Lundbyleden/Hamnbanan behöver inte förläggas i en så stor sväng ut mot Frihamnen. Kartbilden pekar ut en lösning som utnyttjar den hamnbassäng som finns.