

7.3 Korridorer och stationsalternativ vid Landvetter flygplats

Tre alternativ vid Landvetter flygplats utreds för ett eventuellt framtida stationsläge, se Figur 87. Ett i tunnel under flygplatsterminalen (L1), en i nedsänkt läge parallellt med flygplatsen (L3) och ett alternativ öster om flygplatsen utanför tunnelmynning (L7).

Korridorerna Mölnlycke, Raka vägen och Tulebo är alla möjliga att ansluta till stationsalternativen L1 och L7. Landvetter flygplats korsas då i en 2,5–3 kilometer lång bergtunnel. Korridorerna Raka vägen Öst och Landvetter Öst ansluter istället till stationsalternativ L3, vilket innebär att stationen vid Landvetter flygplats är placerad öster om och parallellt med landningsbanan.

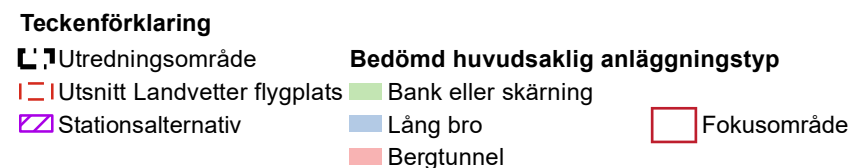
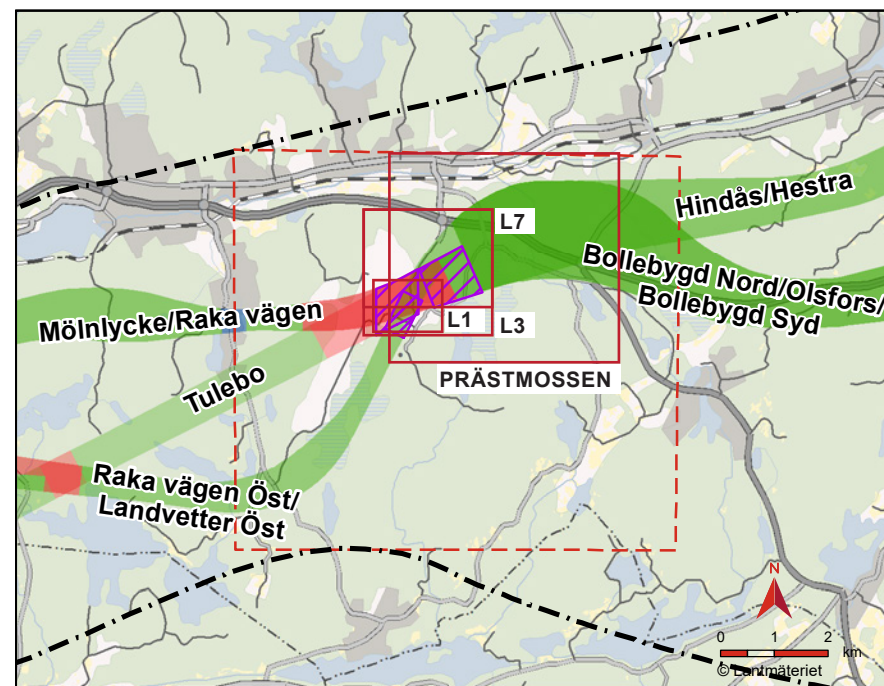
Öster om flygplatsområdet kan järnvägen anslutas till samtliga korridorer vid Landvetter flygplats. Beroende av placeringen inom korridoren kommer järnvägen passera bostadsbebyggelse öster om flygplatsområdet. Korridorerna Hindås och Hestra korsar väg 27/40 väster om Ryamotet och går därefter i nordostlig riktning mot Hindås, se Figur 93. För korridorerna Bollebygd Nord, Bollebygd Syd och Olsfors passerar järnvägen under väg 27/40 och fortsätter norr om vägen fram till dalgången vid Ekekullen, där det blir en bro. Alternativt går järnvägen söder om väg 27/40 fram till Grandalen.

7.3.1 Kommunala planer för området

Härryda kommuns översiktsplan (ÖP) är från 2012 och aktualitetsförklarades 2018 (Härryda kommun, 2012c). Arbetet med att ta fram en ny ÖP har påbörjats och denna planeras gå ut på samråd våren 2021. Kommunen har enligt nuvarande ÖP en ambition om att växa med en procent om året. Detta innebära att man kommer att behöva ta ny mark i anspråk. Befintliga tätorter ska utvecklas och byggnation ska huvudsakligen ske kring befintlig infrastruktur och i anslutning till kollektivtrafik.

För stora delar av flygplatsområdet och intilliggande område gäller detaljplanen S42 som fastställdes år 1978 och som huvudsakligen anger att området ska användas för luftfartsändamål samt mindre delar för gatutrafik och vattenområden.

Landvetter flygplats omfattas av en generalplan fastställd 1980, som senare fortsatt att gälla som områdesbestämmelser. I kommunens ÖP redovisas influensområde för flygbuller enligt precisering av riksintresse för Landvetter flygplats, som definierats i ett beslut från Trafikverket 2011-05-05 (Härryda kommun, 2012c). Trots bullerstörningar inom flygplatsområdet har kommunen som ambition att ge förutsättningar



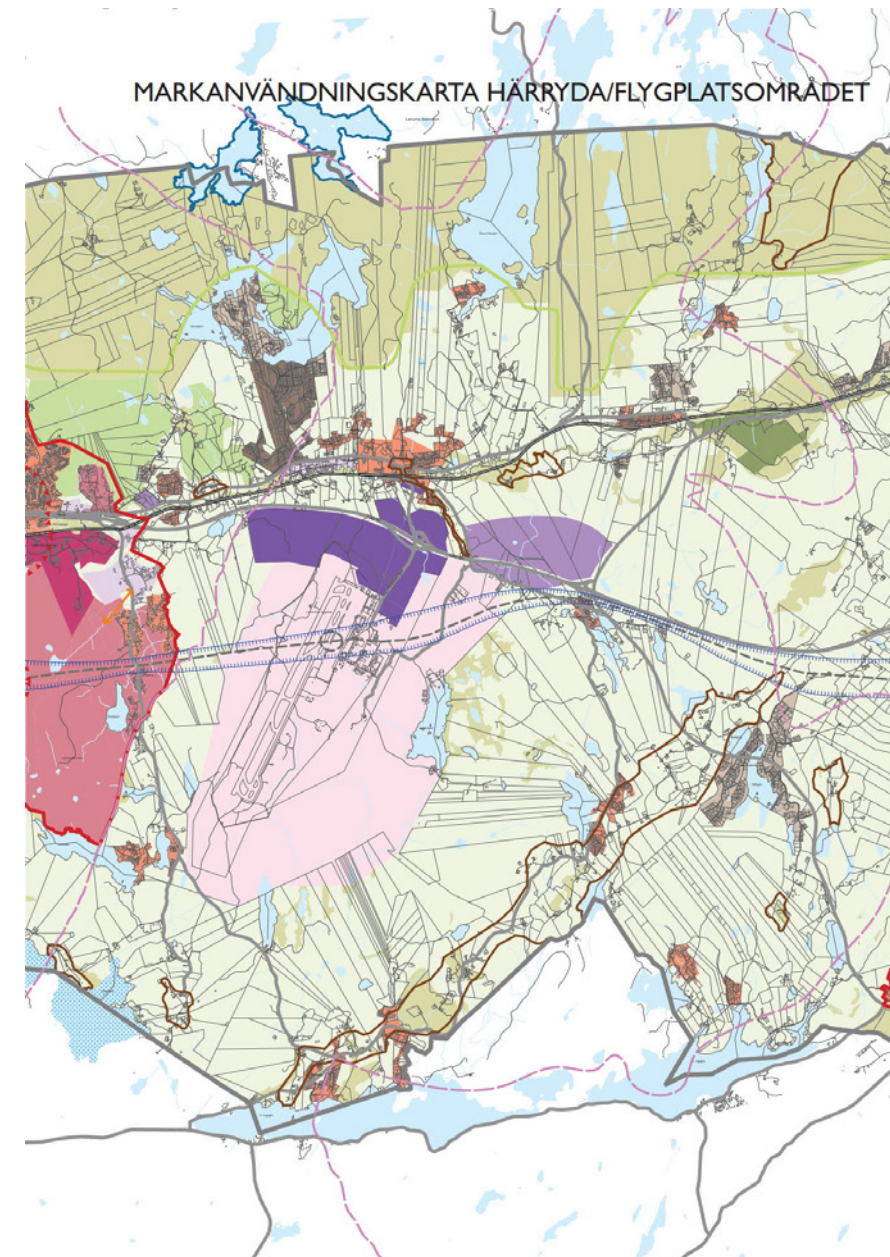
Figur 87. Översiktsskarta med anläggningstyper och korridorer, stationsalternativ och fokusområden vid Landvetter flygplats.

för en god boendemiljö i befintliga bostadsområden, utan att begränsa flygplatsens utvecklingsmöjligheter. Flygplatsen motsätter sig dock nya bostäder eller större tillbyggnader inom dess påverkansområde. Detta riskerar nämligen att göra intrång på riksintresset och begränsa flygplatsens utvecklingsmöjligheter.

Områdena kring Flygplatsmotet är mycket intressanta för företagsetableringar. På markanvändningskartan i översiktsplanen redovisas västra delen av detta område som "Utbyggnadsområde på kort sikt" och östra delen som "Utbyggnadsområde på lång sikt", se Figur 88. Enligt kommunens ÖP är det av stor vikt för hela regionen att flygplatsen ges möjligheter att utvecklas och att företag kan etableras i anslutning till flygplatsen. Närheten till väg 27/40 och en kommande järnvägsstation skapar goda förutsättningar för verksamhetsområden.

Områdena Risbacka, Sandsbacka och Vägskillnaden med bostadsbebyggelse ligger inom flygplatsens influensområde för buller. Kommunens ÖP anger att det på längre sikt planeras för utbyggnad av kommunalt VA. Det kan då bli aktuellt med planläggning för större bostäder, vilket isåfall kommer att tas upp i kommande översiktsplan.

Härryda kommun har tagit fram ett planprogram för Airport city (2011a,b) som utgörs av norra flygplatsområdet, se Figur 90. Programförslaget bygger på kommunens och flygplatsens gemensamma framtidsvision om Airport



Figur 88. Utsnitt från markanvändningskarta från Härryda kommuns översiktsplan. Landvetter flygplats har en ljuslila färg. Norr om flygplatsen, i anslutning till flygplatsmotet, planeras utbyggnad av verksamhetsområde på kort sikt (mörklila). En utbyggnad av verksamhetsområdet planeras på lång sikt österut (lila). (Härryda kommun, 2012)

city – en arena för utveckling av logistik, handel, upplevelser och kultur, kontor, verksamheter, hotell och konferens. Sedan planförslaget togs fram har logistikanläggningar strax sydväst om Flygplatsmotet detaljplanlagts och byggts ut. För området norr om väg 27/40 pågår detaljplanarbete. Större delen av utvecklingsplanerna i planprogrammet har ännu inte detaljplanlagts.

7.3.2 Flygplatsens planer för området

Swedavia, ett statligt bolag som äger och utvecklar flygplatsen, menar att Göteborg Landvetter Airport behöver anpassas till dagens resenärsantal och samtidigt förbereda sig för framtiden. Ett utvecklingsprogram har tagits fram för flygplatsen (Utvecklingsprogram Landvetter, 2016) och i detta ingår flygplatsens kapacitets- och utvecklingsprojekt. Dessa ska sammantaget möjliggöra en kapacitetsökning från nästan 7 miljoner resenärer till de förväntade cirka 8 miljoner resenärerna runt år 2025 (Swedavia, 2017).

Swedavia har också tagit fram en så kallad Draft masterplan för Göteborg Landvetter Airport (Swedavia, 2017). En Draft masterplan är en översikt över möjliga utvecklingsscenarier och ska visa på vilka möjligheter flygplatsen har att utvecklas. Här poängteras att flygplatsen har en helt avgörande betydelse för regionens tillgänglighet, tillväxt och sysselsättning. Utvecklingen utgår ifrån en förväntad ökning av flygtrafik från 8 miljoner passagerare till 18 miljoner passagerare under en 50-årsperiod. Arbete med en Masterplan 2070 för Landvetter flygplats pågår.

Swedavia har i uppdrag att driva och utveckla det nationella basutbudet av flygplatser i Sverige och att bidra till en god tillgänglighet för Sverige och landets regioner. Göteborg Landvetter Airport är en utpekad så kallad Coreflygplats inom EU, där man vill uppnå intermodalitet. Det betyder att man vill att transport av gods och passagerare kan ske med nyttjandet av flera transportsätt.

Samtidigt som Swedavia planerar och bygger för framtidens resande har de en vision om en flygplatsstad. Visionen håller på att förverkligas i och med planering och byggande av Airport City Göteborg, som har blivit namnet på stadsutvecklingsområdet som nu börjat växa fram runt flygplatsen. Här är tanken att lager- och logistikverksamhet blandas med kontor, hotell, handels- och arbetsplatser, se Figur 89.

Flygplatsstaden ska växa fram etappvis och beräknas vara fullt utbyggd år 2045 då antalet arbetstillfällen föreslås uppgå till cirka 10 000 (Swedavia, 2017 och 2020).



Figur 90. Illustrationskarta till planprogram för Airport City som visar utvecklingsplaner för området norr om flygplatsen. (Illustration: Härryda kommun, 2011b)



Figur 89. Förslag på framtida utbyggnad av Airport City Göteborg, vy mot söder.
(Illustration: Swedavia, 2015)

7.3.3 Övergripande förutsättningar

Historik och nuläge

Landvetter flygplats började planeras när den gamla flygplatsen i Torshälla ansågs ha för liten kapacitet. År 1973 inleddes byggfasen med omfattande markarbeten. Bland annat torrlades Kroksjön, där landningsbanan är belägen idag, se Figur 91. Flygplatsen invigdes 1977 och var då dimensionerad för cirka 3 miljoner resenärer årligen.

Idag är Landvetter en av Västsveriges viktigaste målpunkter för kommunikation och är Sveriges näst största internationella flygplats. Antalet resenärer är nästan 7 miljoner per år, varav en stor andel är affärsresenärer. Totalt sysselsätter flygplatsen cirka 4000 personer.

Topografi och ekologiska strukturer

Landvetter flygplats är belägen i ett stort, sammanhängande skogsbevuxet landskap, se Figur 92. Flygplatsen ligger i ett öppet och flackt område.



Figur 91. Flygfoto över Landvetter flygplats, vy mot nordost. Flygplatsen utgör ett bebyggelseområde där den storskaliga infrastrukturen dominerar och skapar en stark kontrast till omkringliggande skogsområden. (Foto: Per Pixel, 2020)

Norr om flygplatsen, närmast väg 27/40, är området kraftigt kuperat. Flygplatsområdet omges av mossmarker och ett antal sjöar.

Bebyggelsestruktur och bebyggelseområden

Flygplatsen utgör ett bebyggelseområde där den storskaliga infrastrukturen dominerar och skapar en stark kontrast till omkringliggande skogsområden. Bebyggelsen inom flygplatsområdet är i huvudsak storskalig till sin karaktär och omgärdad av öppna parkeringsplatser och grönytor. Förutom flygplatsterminalen utgörs bebyggelsen av kontor, fraktbyggnader, hangarer, flygledartorn, parkeringshus, hotell, bensinstation och snabbmatsrestauranger. I norra delen av flygplatsområdet, längs Flygplatsvägen, finns stora logistikanläggningar på plansprängda ytor med höga slänter ner mot avfarten från väg 27/40.

Öster om flygplatsområdet och söder om väg 27/40 ligger flera mindre bebyggelsesamlingar längs en vägstruktur, som sträcker sig vidare till Härryda. Prästmossen och Vägskillnaden ligger längs denna sträckning.

7.3.4 Övergripande samband

Landvetter flygplats är en viktig målpunkt och utgör ett nav för inrikesflyg då den binder samman landets tre största städer. Från flygplatsen nås cirka 100 destinationer. Flygplatsen är ett riksintresse för kommunikation, se Figur 93. Flygplatsen nås lätt med bil via väg 27/40 och trafikeras också av flygbussar. Ingen direktförbindelse finns till stationer längs Kust till kustbanan.

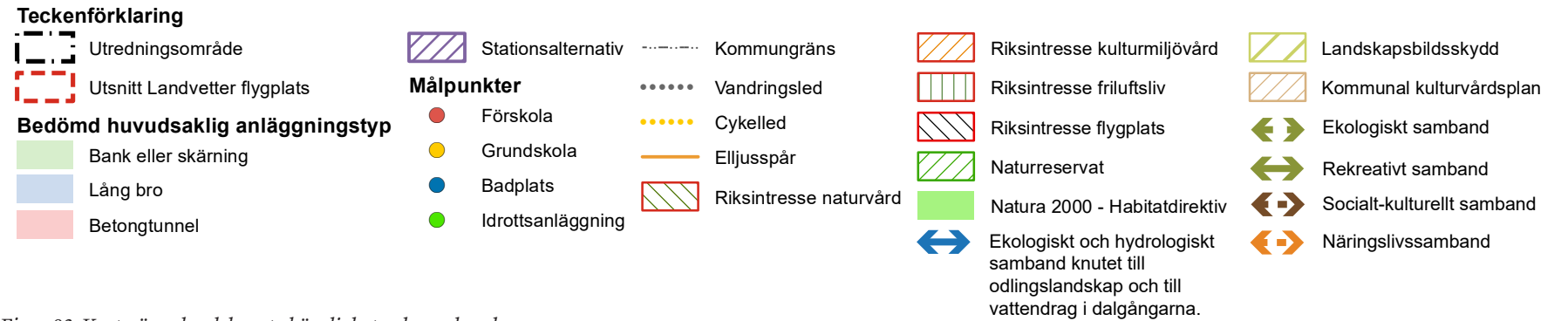
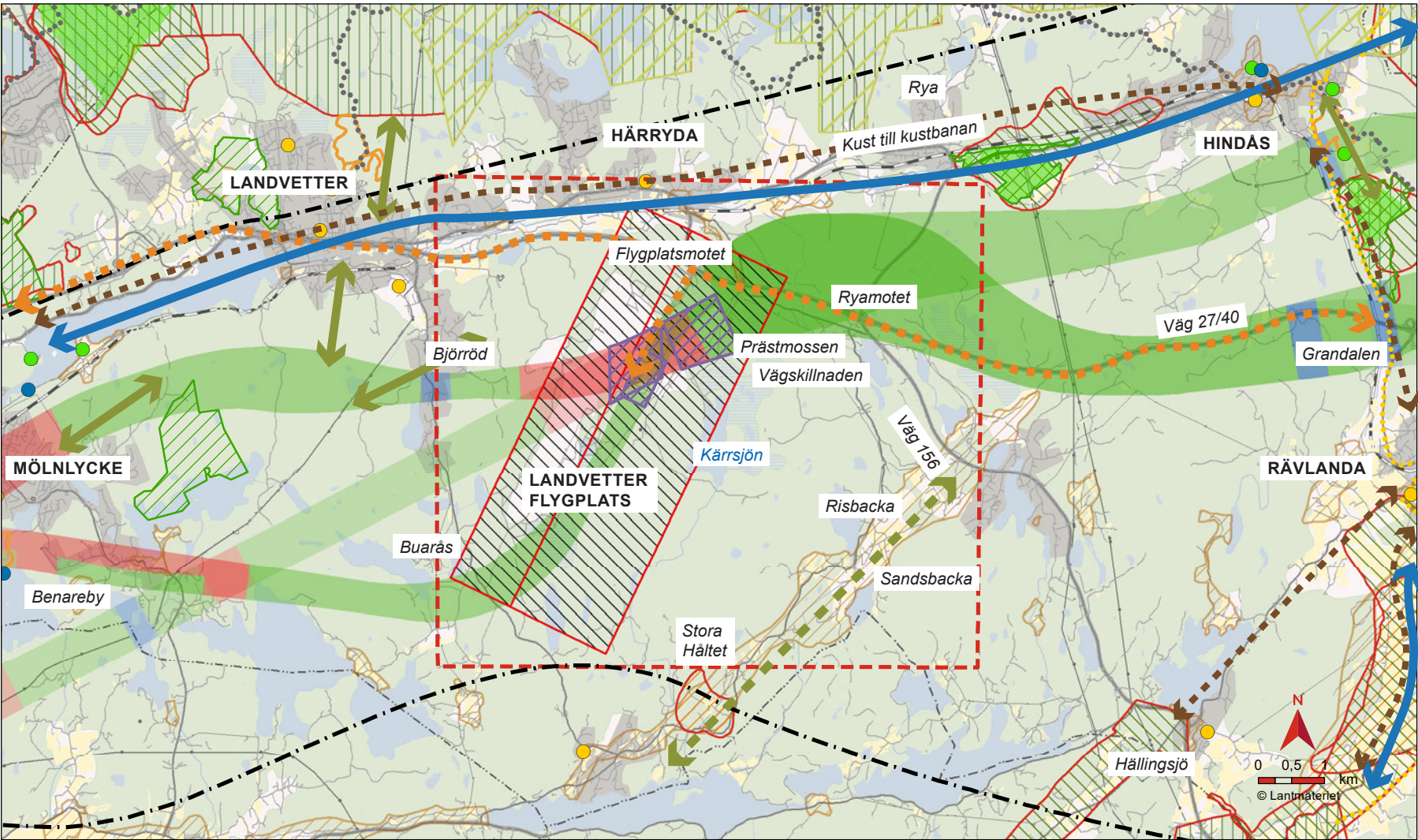
Sociala och kulturella samband

Den äldre landsvägssträckningen, nordost om flygplatsområdet och väg 27/40, passerade Härryda sockencentrum och är utpekad i Härryda kommuns kulturmiljöplan. Rester av den gamla landsvägssträckningen och väganknutna lämningar finns sydost om Härryda kyrka och Kust till kustbanan.

Bebyggelseutvecklingen för bostäder i omgivande områden begränsas kraftigt av flygplatsverksamheten och flygbuller.



Figur 92. Flygfoto över Landvetter flygplats, vy mot nordost. Flygplatsen ligger i ett flackt område och är omgärdad av ett stort, sammanhängande skogsbevuxet landskap. (Foto: Per Pixel, 2020)



Figur 93. Karta över landskapets känslighet och samband.

Näringslivssamband

Flygplatsen är en av Västsveriges viktigaste målpunkter avseende kommunikation. Flygplatsområdet är sammanlänkat med väg 27/40 som är ett viktigt stråk för bland annat verksamheter inom logistik och transport, där flygplatsområdet utgör en del av kedjan.

Rekreativa samband

Området påverkas starkt av buller från Landvetter flygplats. Närområdet nyttjas i liten grad för rekreation på grund av bullret från flygplatsen och från väg 27/40.

Hydrologiska/ekologiska samband

Skogslandskapet öster och sydöst om flygplatsområdet har pekats ut som ett värdefullt landskap i Härryda kommuns naturvårdsplan. Området Kärrsjön - Kärrflötena är ett skogsområde med mycket myrar, sumpskogar och näringsfattiga sjöar. Området har ett rikt fågelliv.

7.3.5 Stationsalternativ L1, Tunnel under flygplatsterminalen

Stationen placeras i bergtunnel cirka 30 meter under flygplatsterminalen på Landvetter flygplats, se Figur 94. Stationen utformas med två genomgående huvudspår och två plattformsspår som ska utformas för 250 meter långa tåg. Bergtunneln under terminalen bedöms bli 2,5–3 kilometer lång.

Järnvägstunneln korsar flygplatsen och kommer att ha en uppgång som planeras ligga nära flygplatsterminalen. Ytterligare en uppgång i anslutning till kollektivtrafik planeras i andra ändan av plattformen. Uppgångarna kommer att ha rulltrappor och hissar. Utrymningsvägar för resenärer och angreppsvägar till plattformsnivå för räddningstjänsten kommer att behöva anordnas. Utöver detta kommer servicetunnlar, tvärtunnlar, räddningstunnlar, brandgasventilation och tryckutjämningsschakt att behövas. Järnvägen och stationen ligger på ett djup där tunneln inte bedöms påverka befintliga byggnader.

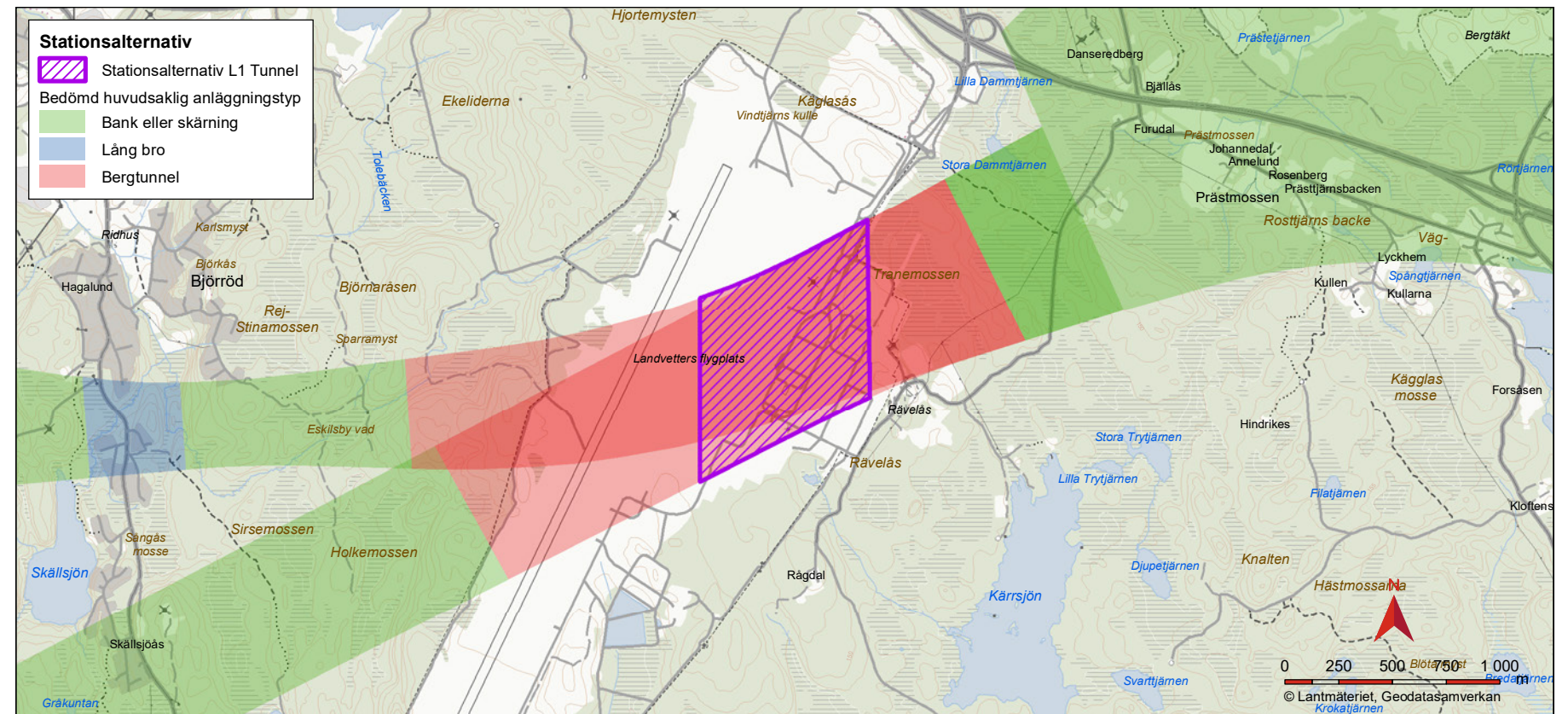
Kommunala planer och flygplatsens planer för området

Tidigare planering av järnvägsanläggningen har föreslagit ett stationsläge i nära anslutning till flygplatsterminalen, motsvarande L1, och både kommunala planer samt flygplatsens framtidsplaner har utgått från en sådan placering. Där tunneln mynnar ut i ett öppet läge öster om flygplatsområdet kan detta påverka de kommunala planer som finns avseende verksamhetsutveckling.

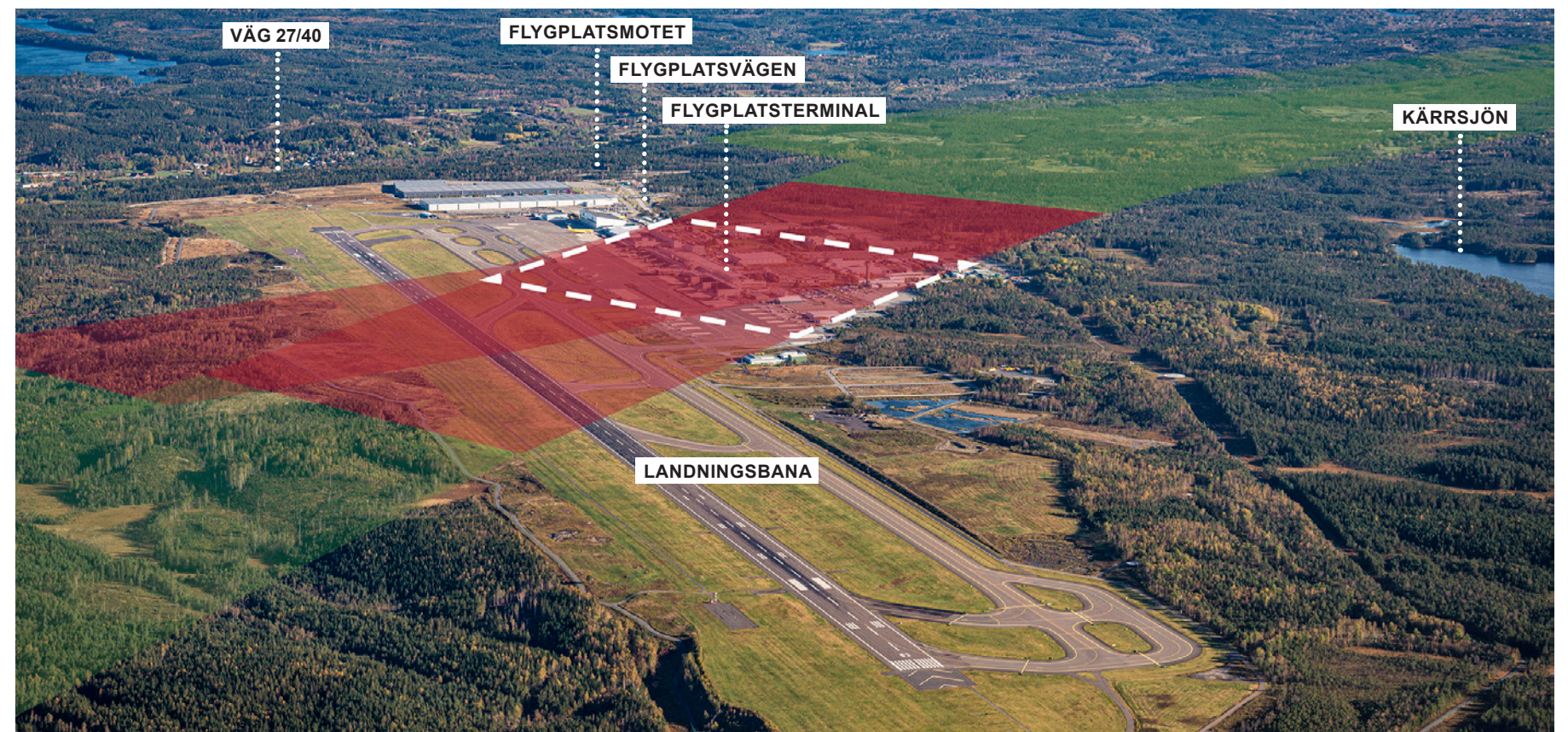
Stationen behöver samordnas med Swedavias masterplan som bland annat innefattar framtida planer på att utveckla ytan runt flygplatsterminalen samt en ny rullbana. Järnvägens påverkan på den eventuella rullbanan beror på hur stationen placeras i korridoren. Det är en förutsättning att järnvägen placeras så djupt att den går att överdäcka i framtiden för att inte omöjliggöra ny rullbana.

SUMMERING STATIONSALTERNATIV L1, TUNNEL

Stationsalternativet som innebär bergtunnel under flygplatsen ger förhållandevis liten påverkan på sin omgivning. Förutom stationsuppgångar i form av hisschakt kommer även övriga mindre schakt samt tunnelmynningarna bli synliga i området. Det finns relativt stora möjligheter att inpassa dessa i flygplatsområdet med hänsyn till flygplatsens nuvarande verksamheter. Hänsyn behöver även tas till flygplatsens utvecklingsplaner. Beroende på var stationsuppgångarna placeras finns stor potential att knyta ihop flygplatsterminalen med järnvägsanläggningen och skapa en mycket god tillgänglighet. Det kan bidra till att utveckla en knutpunkt på både lokal, regional, nationell och internationell nivå. Stor vikt behöver läggas vid placering av stationsuppgångarna för god tillgänglighet och för att underlätta byten mellan trafikslag. Rätt utformning av stationsanläggningen blir viktig så att utrymmena, trots att de ligger under mark, blir trygga.



Figur 94. Karta över stationsalternativ L1. Strax öster om stationsläget redovisas utbredningen av samtliga korridorsalternativ mellan Landvetter flygplats och Borås och inte bara av de som ansluter till aktuellt stationsalternativ.



Figur 95. Flygfoto över korridorernas utbredning vid stationsalternativ L1, vy mot nordost. Den röda färgen illustrerar anläggning i bergtunnel, den gröna färgen illustrerar anläggning i markplan och den streckade linjen illustrerar stationsalternativ L1. (Foto: Per Pixel, 2020)

Förutsättningar för stationsalternativ L1, Tunnel under flygplatsterminalen

Det föreslagna stationsläget är lokaliserat i direkt anslutning till Landvetter flygplats och befintliga servicefunktioner som kommersiella ytor, vänthall och angörings- och parkeringsytor kan till stor del nyttjas, men kan behöva anpassas utifrån stationsläget. Den nya stationen samordnas med Landvetter flygplats och möjliggör anslutningsresor till inrikes och utrikes flyg. Stationsläget kan även användas av de som bor i närområdet eller arbetar på flygplatsen eller i närliggande områden. Befintlig anslutning till Landvetter flygplats via väg 27/40 och Flygplatsvägen kan användas för att nå stationen.

Samband och barriärer

Väg 27/40 är ett viktigt näringslivssamband. Flygplatsvägen är det centrala stråket genom flygplatsen. Det finns en cykelväg fram till flygplatsområdets norra del, som används för arbetspendling. Inom området finns stora inhägnade områden för flygplatsens olika funktioner som utgör barriärer för besökare i området, se Figur 96. Området är huvudsakligen utformat för att nås med bil. Inhägnade parkeringsytor samt trafikerade vägar kan utgöra barriärer. En stationsplacering möjliggör för en utveckling av flygplatsområdet i samverkan med Swedavias utvecklingsplaner och därmed kan även en del av dagens barriärer och samband komma att förändras och anpassas efter stationens behov. Delar av flygplatsen, så som landningsbana och ytor för flygplansuppställning, utgör fasta barriärer i området.

Grönområden och gröna samband

Inslaget av grönska är sparsamt inom flygplatsområdet. Det finns ett mindre grönområde intill det befintliga hotellet i området, se Figur 96. Området öster om flygplatsområdet innefattar ett skogsområde med inslag av sumpskog och mossar. De ekologiska värdena inom området är främst knutna till vattendrag och våtmarker. I området finns myrmarker som är känsliga för hydrologisk påverkan. De har en viktig funktion för att fördröja och utjämna avrinningen till sjöar och vattendrag.

Målpunkter

Idag är flygplatsterminalen med dess ankomsthallar den största målpunkten på Landvetter flygplatsområde, se Figur 96. Flygbussar och taxi angör i direkt anslutning till flygplatsterminalen. Bilparkeringar sker på större områden, både i parkeringshus nära flygplatsterminalen och på större markparkeringar en bit längre bort. Övriga målpunkter inom området är de arbetsplatser som finns inom hela flygplatsområdet, samt en snabbmatsrestaurang i norra delen. Det finns även två hotell i närheten av flygplatsterminalen.

Kulturmiljöer och landmärken

Inom området finns inga kulturmiljöer. Flygledartornet utgör ett tydligt landmärke. Det finns ett konstverk på gräsytan framför hotellet, se Figur 96.

Känslighet

Landvetter flygplats är känslig för intrång som påverkar flygplatsens verksamheter. Järnvägen och stationen ligger på ett djup där tunneln inte bedöms påverka befintliga byggnader. Dock kräver uppgångarna ett öppet schakt ner till plattform och även ett antal tryckutjämningschakt som behöver placeras med hänsyn till flygplatsens verksamheter.

Potential

Landvetter flygplats kan stärkas av en ny station. Den regionala



Målpunkter

- Flygplatsterminal
- Handel, restaurang
- Hotell

- Parkeringshus
- Buss/taxi

Övrigt

- ▬ Barriärer
- Barriärer, inhägnade områden
- ★ Landmärke

- Möjligt område för station

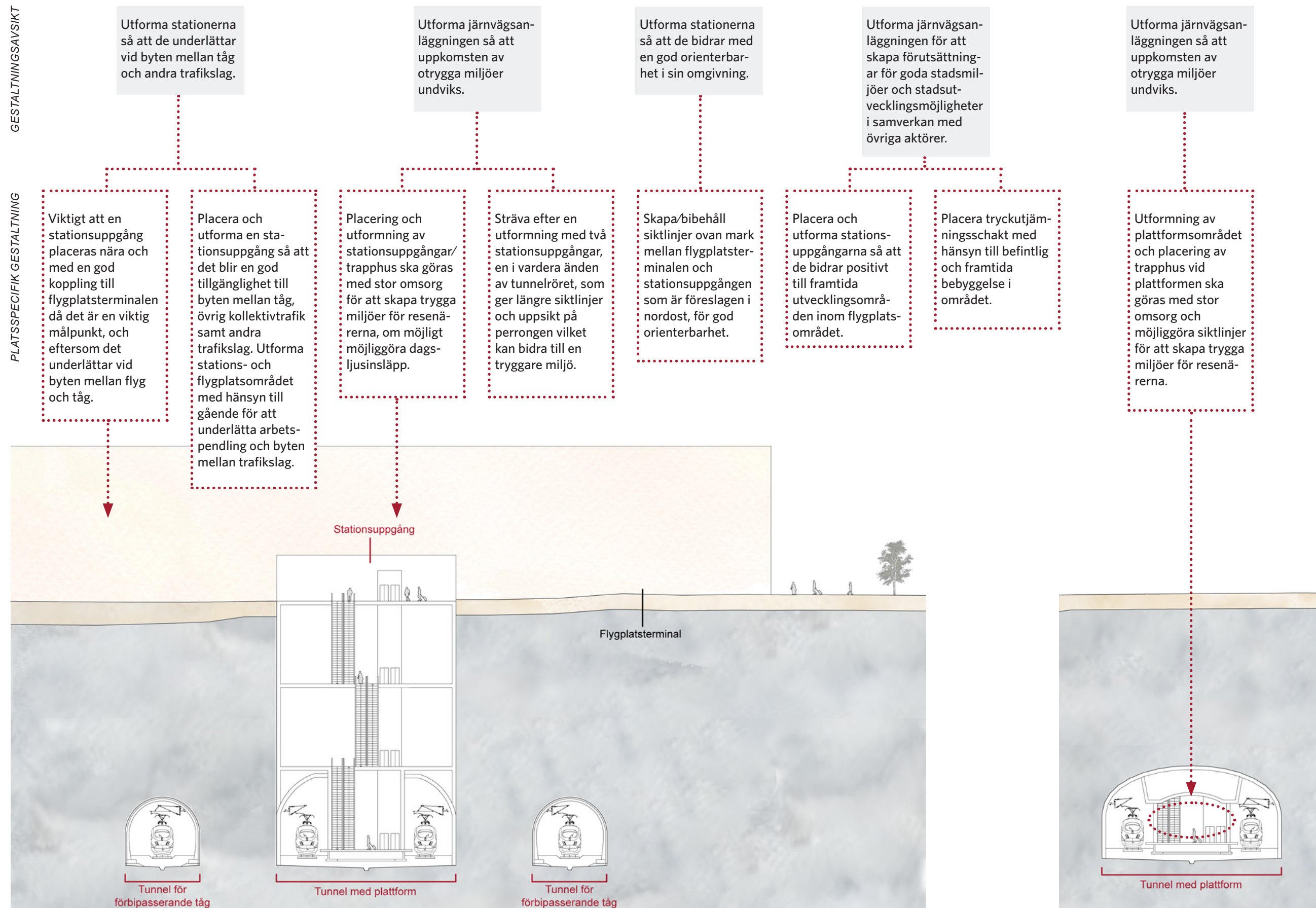
Figur 96. Ortofoto som visar förutsättningarna för stationsalternativ L1.

utveckling som den nya järnvägen medför kan öka attraktiviteten för verksamhetsetableringar, särskilt om goda förbindelser finns mellan stationen och omkringliggande orter. Ett stationsläge i nära anslutning till flygplatsterminalen skulle bidra positivt till byten mellan olika trafikslag och främja tåget som transportsätt för anslutningar till/från Landvetter flygplats för såväl inrikes- som utrikesflyg. Det finns potential att göra flygplatsen till den intermodala knutpunkt som är målbild både för internationella resenärer såväl som för regionen. Stationsläget kan även användas av de som bor i närområdet eller arbetar på flygplatsen och i närliggande områden. För dessa

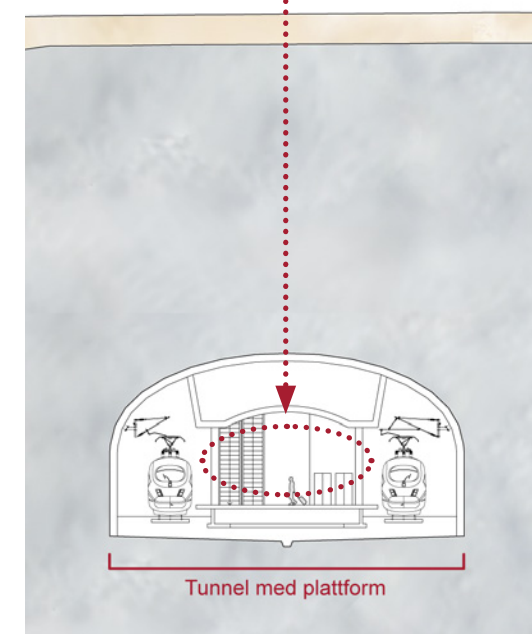
kan en andra stationsuppgång, placerad nordost om flygplatsterminalen, vara smidigast att använda. Denna uppgång skulle även kunna bli en del av ett eventuellt framtida utvecklingsområde kopplat till Airport city.

Flygplatsområdet är tåligt för ytterligare inslag av storskalig infrastruktur och en station kan tillföra upplevelsevärden till flygplatsområdet och även stärka platsens identitet. Det kan eventuellt finnas möjlighet att använda massor från järnvägsutbyggnaden till framtida utbyggnadsområden inom flygplatsområdet.

Förslag till platsspecifik gestaltning vid stationsalternativ L1, Tunnel under flygplatsterminalen



Figur 97. Schematisk principsektion för stationsalternativ L1.



Figur 98. Schematisk principsektion som visar plattformsområdet för stationsalternativ L1.

Förutsättningar för stationsalternativ L3, Parallell med flygplatsen

Avståndet till flygplatsterminalen beror på var i korridoren stationen placeras. Beroende på placering kan stationen hamna 40 till 400 meter från terminalen. Det längre avståndet kan medföra att system för anslutande transporter behövs. Befintlig anslutning till Landvetter flygplats via väg 27/40 och Flygplatsvägen kan användas för att nå stationen.

Samband och barriärer

Flygplatsvägen är det centrala stråket genom flygplatsområdet. Det finns en cykelväg i norra området. Beroende på järnvägsanläggningens placering inom korridoren kommer den påverka samband och riskera att bli en ny stark barriär, se Figur 101. Placering och utformning av passager över järnvägen blir viktiga för att minska barriäreffekten. En tågstation möjliggör för en utveckling av flygplatsen i samverkan med Swedavia. En del av dagens barriärer och samband kan komma att förändras och anpassas efter stationens behov. Delar av flygplatsen, så som landningsbana och ytor för flygplansuppställning, utgör fasta barriärer i området.

Grönområden och gröna samband

Inslaget av grönska är sparsamt inom flygplatsen. Det finns en del grönska intill det befintliga hotellet i området. Flygplatsen omges i öster och sydöst av ett skogsområde med inslag av sumpskog och mossar. De ekologiska värdena inom området är främst knutna till vattendrag och våtmarker. I området finns myrmarker som är känsliga för hydrologisk påverkan. De har en viktig funktion för att fördröja och utjämna avrinningen till sjöar och vattendrag.

Målpunkter

Idag är flygplatsterminalen med dess ankomsthallar den största målpunkten på Landvetter flygplats, se Figur 101. Flygbussar och taxi angör öster om flygplatsterminalen. Bilparkeringar sker på större områden, både i parkeringshus nära flygplatsterminalen och på större markparkeringar en bit längre bort. Övriga målpunkter inom området är de arbetsplatser som finns inom hela flygplatsområdet, samt en snabbmatsrestaurang i norra delen. Det finns även två hotell i närheten av flygplatsterminalen.

Kulturmiljöer och landmärken

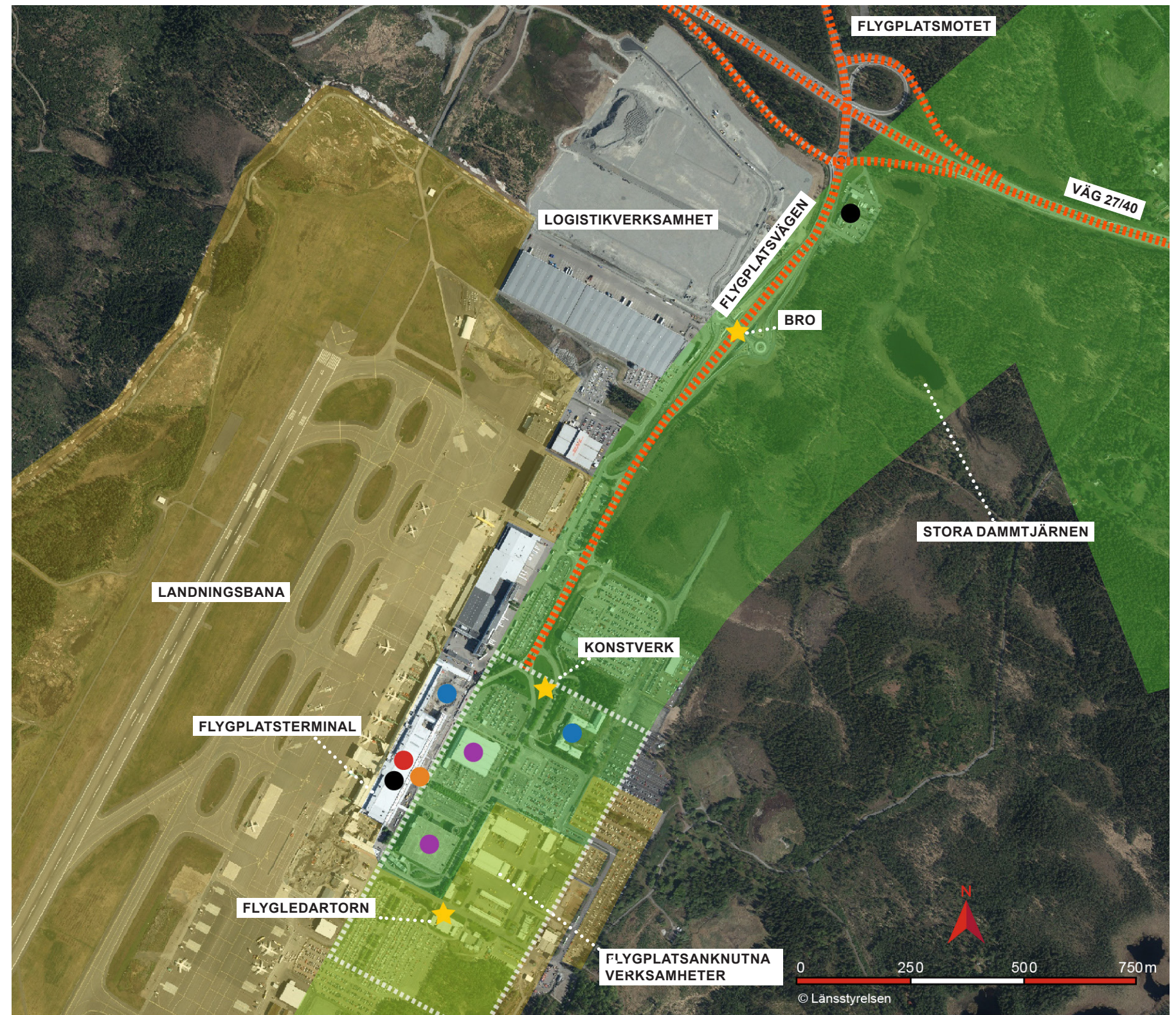
Inom området finns inga kulturmiljöer. Flygledartornet utgör ett tydligt landmärke. En upplyst bro över Flygplatsvägen och ett konstverk på gräsytan framför hotellet utgör andra landmärken i området, se Figur 101.

Känslighet

Landvetter flygplats är känslig för intrång som påverkar flygplatsens verksamheter. En ny station behöver samordnas med flygplatsens framtida utveckling. Beroende av placering inom korridoren kan också befintliga verksamheter behöva anpassas. Skyddsåtgärder kan behövas för att inte påverka flygplatsens verksamheter. För att mildra järnvägsanläggningens barriäreffekt inom flygplatsen behövs passager över anläggningen.

Potential

Landvetter flygplats kan stärkas av en ny station. Den regionala utveckling som den nya järnvägen medför kan öka attraktiviteten för verksamhetsetableringar, särskilt om goda förbindelser finns mellan stationen och omkringliggande orter. Ett stationsläge i nära anslutning till flygplatsterminalen skulle bidra positivt till byten mellan olika trafikslag och

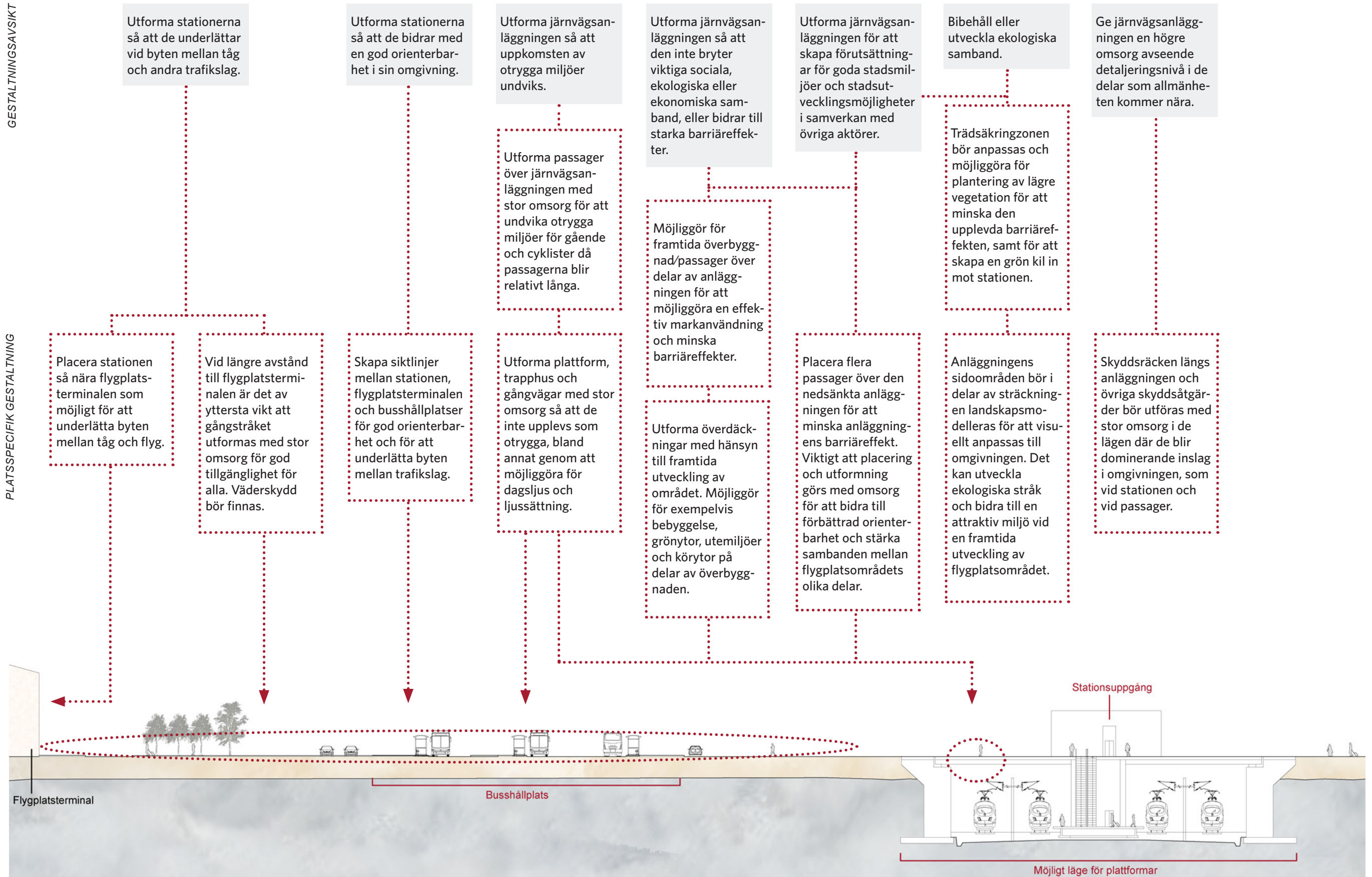


Figur 101. Ortofoto som visar förutsättningarna för stationsalternativ L3. För teckenförklaring, se Figur 96 på sida 51. Den gröna färgen illustrerar anläggning i markplan och genom flygplatsområdet innebär det att anläggningen byggs i nedsänkt läge. Den streckade linjen illustrerar stationsalternativ L3. Strax norr om stationsläget redovisas utbredning av samtliga korridorsalternativ mellan Landvetter flygplats och Borås och inte bara av de som ansluter till aktuellt stationsalternativ.

främja tåget som transportsätt för anslutningar till/från Landvetter flygplats för såväl inrikes- som utrikesflyg. Det finns potential att göra flygplatsen till den intermodala knutpunkt som är målbild både för internationella resenärer såväl som för regionen. Flygplatsområdet är tåligt för ytterligare

inslag av storskalig infrastruktur och en station kan tillföra upplevelsevärden till flygplatsområdet och även stärka platsens identitet. Det kan eventuellt finnas möjlighet att använda massor från järnvägsutbyggnaden till framtida utbyggnadsområden inom flygplatsområdet.

Förslag till platsspecifik gestaltning vid stationsalternativ L3, Parallell med flygplatsen



Figur 102. Schematisk principsektion för stationsalternativ L3.

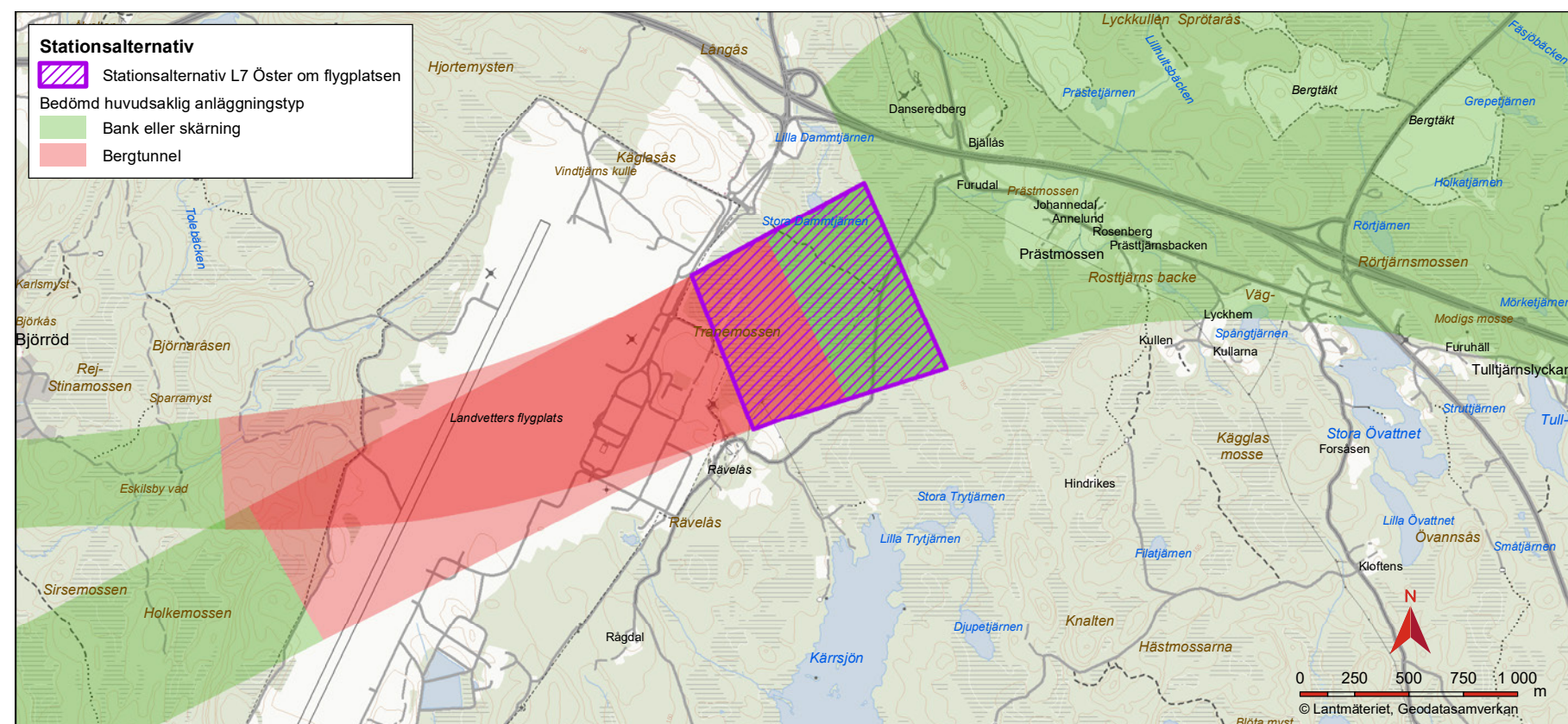
7.3.7 Stationsalternativ L7, Öster om flygplatsen

Alternativet innebär att den nya järnvägen byggs i bergtunnel under befintlig landningsbana och att stationen placeras utanför tunnelmynningen, cirka 1,2 kilometer öster om befintlig flygplatsterminal, se Figur 103. Stationen utformas med två genomgående huvudspår och två plattformsspår med plattformar som ska utformas för 250 meter långa tåg. Huvuddelen av stationen med spår och växlar bedöms komma att ligga i skärning eller tråg utanför bergtunneln. Kringutrustning som servicetunnlar, tvärtunnlar och tryckutjämningschakt kommer att behövas.

Kommunala planer och flygplatsens planer för området

Enligt kommunens översiktsplan och i planprogram föreslås en framtida utveckling av verksamheter i delar av området vilket kan påverkas av stationsläget. Stationsplaceringen bör samordnas med utvecklingsplanerna för området.

Det är en förutsättning att järnvägen placeras så djupt att den går att överdäcka i framtiden för att inte omöjliggöra en ny rullbana. Det kan också innebära att delar av flygplatsens ytor måste omorganiseras. En ny station behöver även samordnas med flygplatsens framtida utveckling enligt Swedavias pågående masterplan.

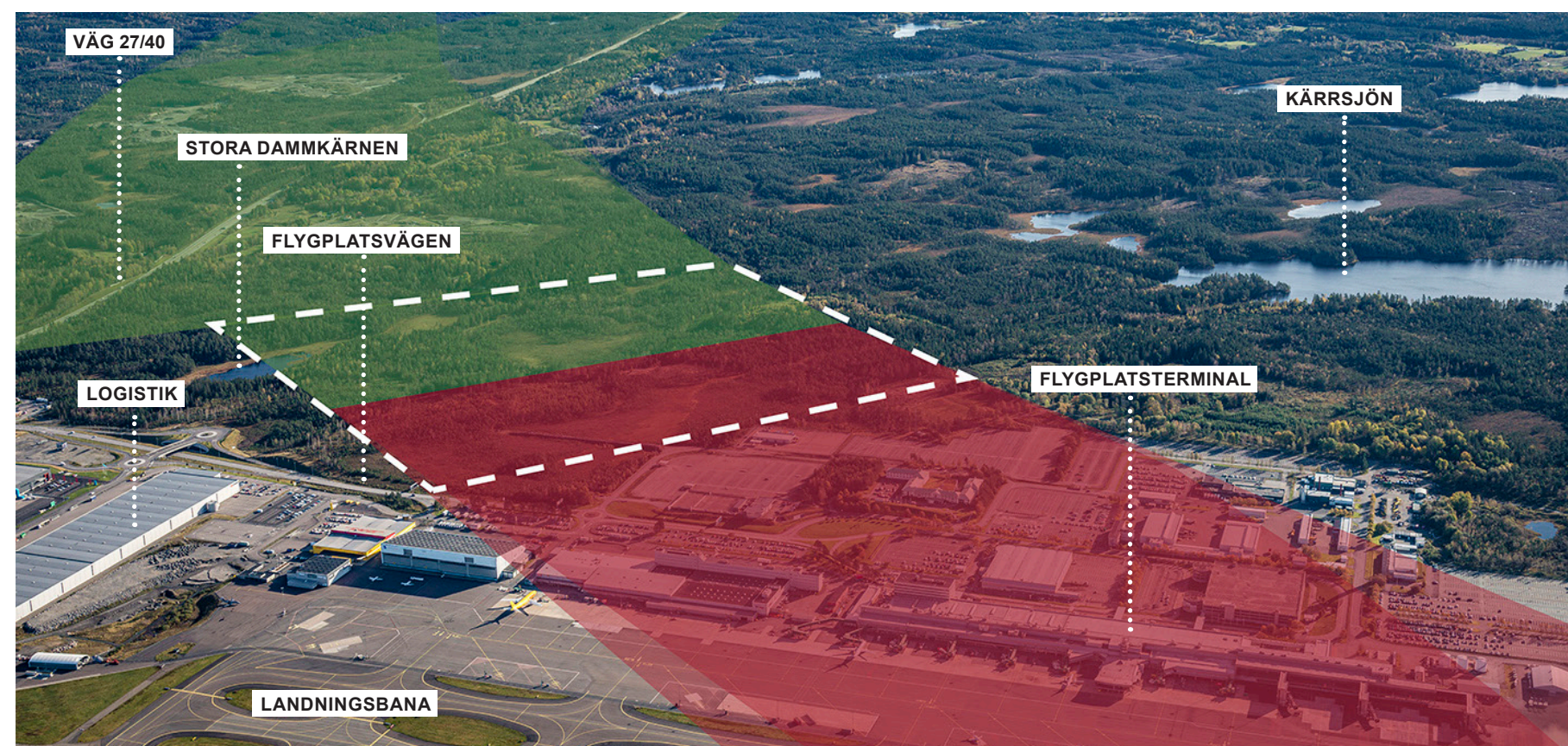


Figur 103. Karta över stationsalternativ L7. Öster om stationsläget redovisas utbredningen av samtliga korridorsalternativ mellan Landvetter flygplats och Borås och inte bara av de som ansluter till aktuellt stationsalternativ.

SUMMERING STATIONSALTERNATIV L7, ÖSTER OM FLYGPLATSEN

Stationsalternativet innebär att järnvägsanläggningen byggs i bergtunnel under flygplatsen och att stationen placeras utanför tunnelmynningen, i skogsområdet öster om flygplatsen. På grund av det relativt långa avståndet mellan tågstationen och flygplatsterminalen blir tillgängligheten mellan dessa begränsad och kan eventuellt innebära ett extra byte mellan trafikslag. Flygplatsterminalen, som är den huvudsakliga målpunkten i området och av nationell betydelse, stärks därmed inte i så stor omfattning. Det finns en risk att tåget inte kommer att utgöra ett attraktivt alternativ till buss och bil för de som ska resa vidare med flyg. Stationens placering kan möjligen vara positiv för utbyggnadsområdet som planeras nordväst om stationsalternativet. Närheten till väg 27/40 kan ge möjligheter för byten mellan trafikslag för lokala/regionala resor. Hänsyn behöver tas till flygplatsens utvecklingsplaner och möjliggöra för en framtida överdäckning av stationen om en ny rullbana ska byggas.

Stationsalternativet ger förhållandevis liten påverkan på sin omgivning. Förutom stationen kommer även mindre schakt samt tunnelmynningar att bli synliga i området. Det finns relativt stora möjligheter att inpassa dessa i flygplatsområdet med hänsyn till flygplatsens nuvarande verksamheter och flygplatsens utvecklingsplaner. Det är mycket viktigt att det blir en så god tillgänglighet och orienterbarhet som möjligt mellan tågstationen och flygplatsterminalen trots avståndet, för att underlätta byten mellan trafikslag och sammankoppla dessa målpunkter.



Figur 104. Flygfoto över korridorernas utbredning vid stationsalternativ L7, vy mot öster. Den röda färgen illustrerar anläggning i bergtunnel, den gröna färgen illustrerar anläggning i markplan och den streckade linjen illustrerar stationsalternativ L7. (Foto: Per Pixel, 2020)

Förutsättningar för stationsalternativ L7, Öster om flygplatsen

Huvuddelen av flygplatsens anläggningar i form av vänthall, parkering och angöringsytor bedöms kunna nyttjas. Ett enklare resecentrum kan dock behövas i anslutning till stationen då den är planerad en bit ifrån flygplatsterminalen, se Figur 105. Då en stor del av av- och påstigande vid stationen förutsätts ha Landvetter flygplats som målpunkt bör det finnas möjlighet till anslutande bussar mellan stationen och flygplatsterminalen.

Befintlig anslutning till Landvetter flygplats via väg 27/40 och Flygplatsvägen kan användas för att nå stationen.

Samband och barriärer

Väg 27/40 är ett viktigt näringslivssamband. Flygplatsvägen är det centrala stråket genom flygplatsområdet. Det finns även en cykelväg fram till flygplatsområdets norra del, som används för arbetspendling. Stationsplaceringen skulle stärka sambandet med väg 27/40 men vägen utgör också en stark barriär. Det innebär att sambandet mellan stationsområdet och en framtida verksamhetsutveckling norr om vägen blir begränsad. Även Flygplatsvägen utgör en barriär i sambandet mellan stationen och området väster om vägen.

Grönområden och gröna samband

Inslaget av grönska är sparsamt inom flygplatsområdet. Stationsalternativet innebär en placering i ett obebyggt naturområde öster om Flygplatsvägen. Området innefattar ett skogsområde med inslag av sumpskog och mossar, se Figur 106. De ekologiska värdena inom området är främst knutna till vattendrag och våtmarker. I området finns myrmarker som är känsliga för hydrologisk påverkan. De har en viktig funktion för att fördröja och utjämna avrinningen till sjöar och vattendrag.

Målpunkter

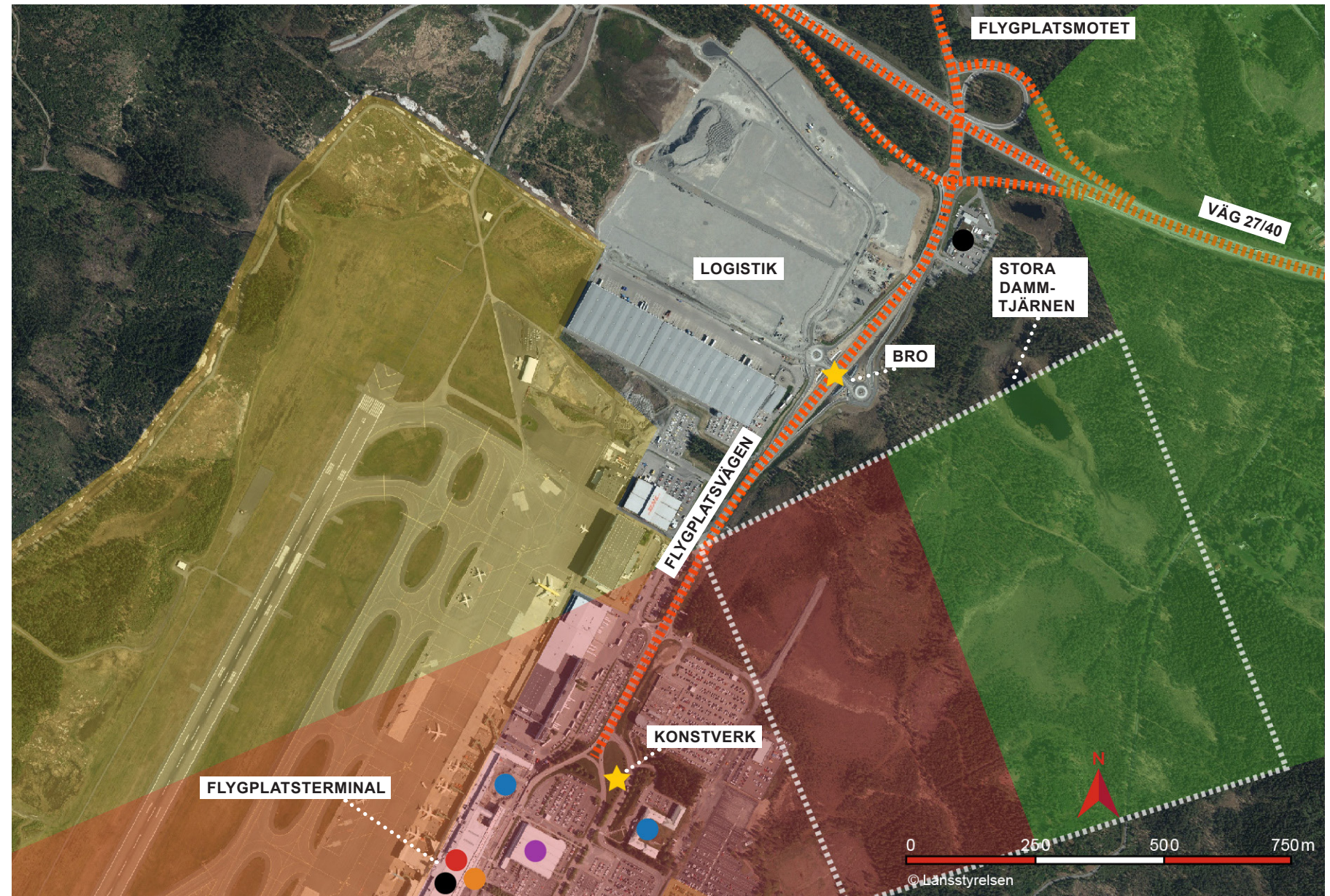
Stationsalternativet L7 har i dagsläget inga målpunkter i direkt anslutning. Idag är flygplatsterminalen med dess ankomsthallar den största målpunkten på Landvetter flygplats. Även flera andra målpunkter som hotell, flygbussar, taxiangöring, och parkeringshus är belägna nära flygplatsterminalen. Större markparkeringar är utspridda i ett större område öster och nordost om flygplatsterminalen. Arbetsplatser finns inom hela flygplatsområdet och en snabbmatsrestaurang finns i norra delen.

Kulturmiljöer och landmärken

Inom området finns inga kulturmiljöer eller landmärken. En upplyst bro över Flygplatsvägen finns vid entrén till flygplatsområdet, se Figur 105. Flygledartornet som finns närmare flygplatsterminalen i södra delen utgör ett tydligt landmärke för flygplatsområdet.

Känslighet

Landvetter flygplats är känslig för intrång som påverkar flygplatsens verksamheter. En ny station behöver samordnas med flygplatsens framtida utveckling enligt pågående masterplan samt en möjlig tillkommande rullbana. Närhet mellan tågstationen och flygplatsterminalen är viktigt för att underlätta byten mellan trafikslag. Det är därför viktigt att det blir en god tillgänglighet mellan tågstationen och flygplatsterminalen, trots det långa avståndet, för att sammankoppla dessa målpunkter.



Figur 105. Ortofoto som visar förutsättningarna för stationsalternativ L7. För teckenförklaring, se Figur 96 på sida 51. Den röda färgen illustrerar anläggning i bergtunnel, den gröna färgen illustrerar anläggning i markplan och den streckade linjen illustrerar stationsalternativ L7. Öster om stationsläget redovisas utbredningen av samtliga korridorsalternativ mellan Landvetter flygplats och Borås och inte bara av de som ansluter till aktuellt stationsalternativ.

Flygplatsområdet är tåligt för ytterligare inslag av storskalig infrastruktur och en station kan tillföra upplevelsevärden till flygplatsområdet och även stärka platsens identitet. Det kan eventuellt finnas möjlighet att använda massor från järnvägsutbyggnaden till framtida utbyggnadsområden inom flygplatsområdet.

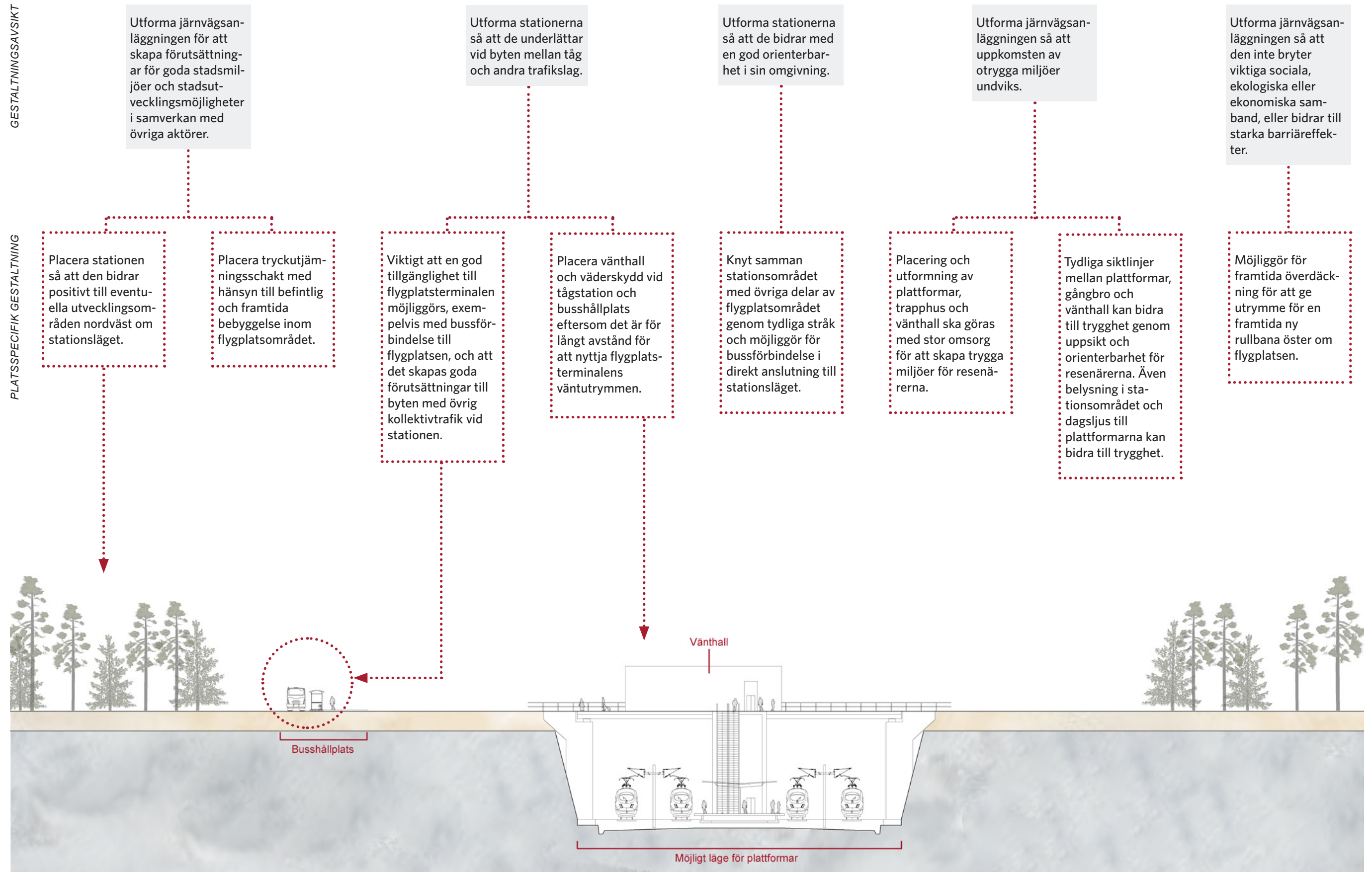
Potential

Landvetter flygplats kan stärkas av en ny station. Den regionala utveckling som den nya järnvägen medför kan öka attraktiviteten för verksamhetsetableringar, särskilt om goda förbindelser finns mellan stationen och omringliggande orter. Stationens placering innebär möjligheter för verksamhetsetableringar i nära anslutning till stationen och till väg 27/40 med förutsättningar för lokala/regionala resor.



Figur 106. Flygfoto över Landvetter flygplats, vy mot nordost, med intilliggande skogsområde som har inslag av sumpskog och mossar. (Foto: Per Pixel, 2020)

Förslag till platsspecifik gestaltning vid stationsalternativ L7, Öster om flygplatsen



Figur 107. Schematisk principsektion för stationsalternativ L7.

7.3.8 Fokusområde Prästmossen

Fokusområdet Prästmossen ligger nordöst om Landvetter flygplats, se Figur 109.

Vid fokusområdet passerar samtliga korridoralternativ. Var Landvetter station lokaliseras påverkar järnvägsanläggningens utformning och placering vid Prästmossen. Korridorerna Hestra och Hindås korsar väg 27/40 väster om Ryamotet och går därefter i nordostlig riktning mot Hindås. För korridorerna Bollebygd Nord, Bollebygd Syd och Olsfors passerar järnvägen under väg 27/40 och fortsätter norr om vägen fram till Grandalen. Alternativt går järnvägen söder om väg 27/40 fram till Grandalen. Alternativen bedöms till stor del kunna anläggas med anläggningstyperna bank och skärning och korridorerna följer delvis väg 27/40, vilket bör kunna underlätta för transporter under byggskedet.

Känslighet

Prästmossen ligger öster om Landvetter flygplats längs en mindre väg, söder om väg 27/40, se Figur 108. Fokusområdet omges av ett skogsmosaiklandskap med inslag av sumpskog och mossar.

Bebyggelsen i Prästmossen består av hus som ligger i mindre kluster längs väg 541. Prästmossen har goda infrastrukturförbindelser till tätorterna Landvetter, Härryda, Hindås och Rävlanda, och till väg 27/40. Vid boendemiljöerna finns inslag av jordbruk och verksamheter, se Figur 110.

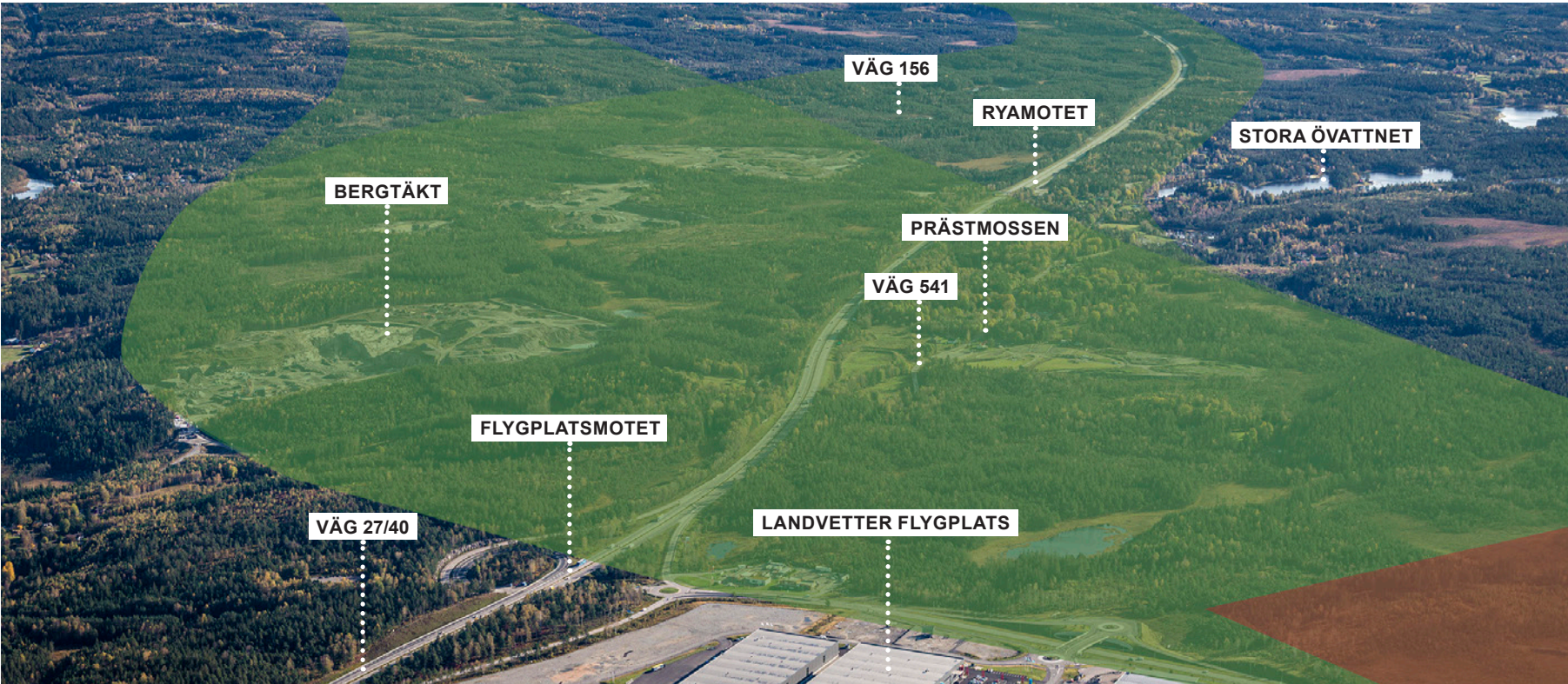
I områdets västra del fortsätter vägen i en nordvästlig sträckning mot Härryda. Vägsträckningen norr om väg 27/40 ingår i den kommunala kulturvårdsplanen och utgörs av en ålderdomlig vägsträckning från Härryda kyrka och sockencentrum längs äldre gårdsmiljöer invid vägen. I fokusområdets östra del ansluter vägen som går genom Prästmossen dels

till väg 156 som korsar väg 27/40 och dels till Sörtorpavägen som går i sydlig riktning.

Området är starkt påverkat av infrastruktur och buller. Fokusområdet ligger inom flygplatsens influensområde. Influensområde är markområden utanför flygplatsens riksintresseområde som skyddas för att säkerställa att utnyttjandet av flygplatsen inte påtagligt försvåras. Det innebär exempelvis restriktioner av höga anläggningar och störningskänslig bebyggelse.



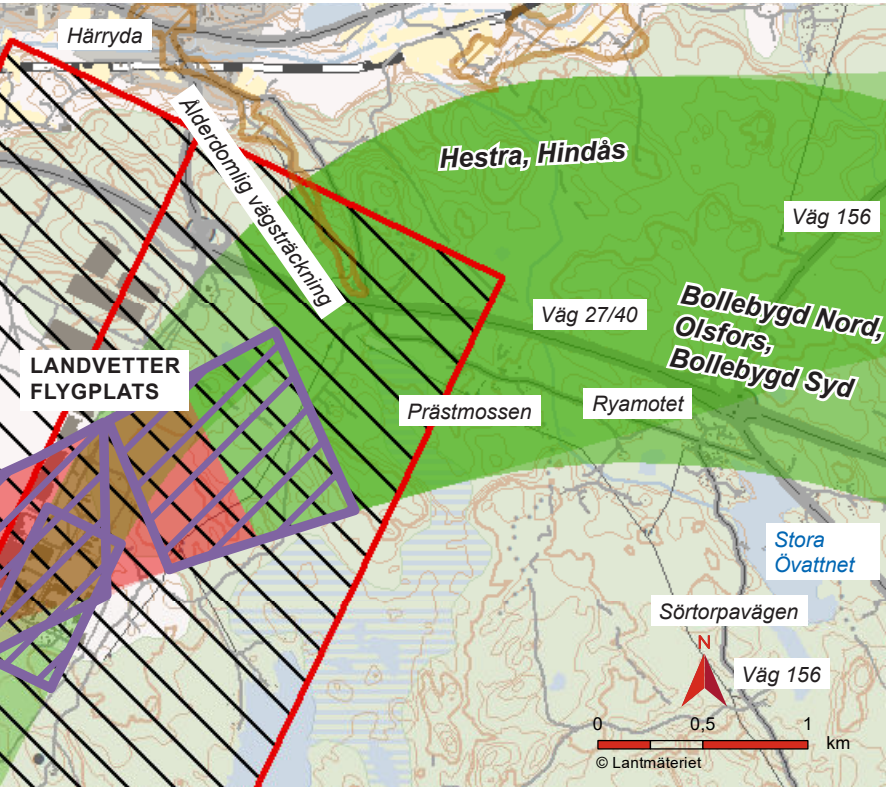
Figur 110. Flygfoto över västra Prästmossen, vy mot norr. (Foto: Per Pixel, 2020)



Figur 108. Flygfoto över fokusområdet Prästmossen med korridoralternativ illustrerat i bild, vy mot öster. Den röda färgen illustrerar bergtunnel och den gröna färgen illustrerar anläggning i markplan. (Foto: Per Pixel, 2020)

Förslag till platsspecifik gestaltning vid Prästmossen

GESTALTNINGSAVSIKT	Anpassa järnvägsanläggningen väl i landskapet. Järnvägen kräver geometrier med begränsade möjligheter till kurvor i plan och profil. Inpassning i landskapet ska göras med omsorg.	Ge järnvägsanläggningen en högre omsorg avseende detaljeringsnivå i de delar som allmänheten kommer nära.
	Förlägg järnvägen nära väg 27/40. Det finns en potential att landskapsmodellerna området mellan järnvägen och väg 27/40 för att ge en bättre resenärsupplevelse samt bättre visuella kvalitéer för närliggande boendemiljöer.	Vid en exponerad passage vid Prästmossen bör trädsäkringszonen landskapsmodelleras och planteras med lägre vegetation för att minska anläggningens storskaliga intryck sett från närliggande bostäder.



Figur 109. Karta över fokusområdet Prästmossen. För teckenförklaring, se Figur 93 på sida 49.