

3 Studerade alternativ

Kapitlet beskriver de tre detaljstuderade korridorerna.

3.1 Studerade principer för standardförbättring

I denna vägutredning har följande alternativa standardförbättrande åtgärder studerats:

Förbättring av befintlig väg

Målsättningen i detta alternativ har varit att genom en förbättring av nuvarande väg åstadkomma så bra förhållanden som möjligt. I en separat utredning "Teknisk studie av trafiksäkerhetshöjande åtgärder på befintlig väg", Vägverket september 2005, redovisas förslag till åtgärder på sträckan mellan Alingsås och Vårgårda (Hjultorp).

Åtgärderna innebär en ombyggnad av nuvarande väg till 1+1, 2+1 eller på vissa sträckor 2+2-väg. Gång- och cykeltrafik sker på befintlig väg. Fastighetsanslutningar till huvudvägen läggs om för att minska antalet anslutningar. Vägens sektion medger en hastighet av 90 km/h, men av hänsyn till trafiksäkerhet dimensioneras vägen för 70 km/h vid plankorsningar. Vägen kan kompletteras med bullerskyddsåtgärder för de mest utsatta fastigheterna.

Ny väg i befintlig sträckning

I en korridor längs nuvarande E20 byggs en helt ny väg och dimensioneras för hastigheten 110 km/h. Vägen kan byggas antingen i nuvarande vägs sträckning eller i en ny sträckning bredvid. Det kan också vara en kombination av de båda. På hela sträckan behövs ett parallellt vägsystem för lokal trafik, för långsamgående fordon samt för gång- och cykeltrafik.

I de fall ny E20 byggs bredvid nuvarande väg kan nuvarande väg nyttjas som lokalväg. I annat fall måste en helt ny lokalväg byggas. Vid utbyggnad i nuvarande vägs sträckning byggs de sträckor om som har otillräcklig plan- eller profilstandard. Härigenom skapas en väg som följer nuvarande sträckning i stort. Lokalvägen hastighetsbegränsas till 70 km/h. Lokalvägnätet ansluts till den nya vägen i ett fåtal planskilda trafikplatser.

Ny väg i ny sträckning

Inom studerade terrängkorridorer byggs en ny väg som dimensioneras för hastigheten 110 km/h. I dessa korridoralternativ används nuvarande E20 för lokal trafik och långsamgående fordon. Nuvarande vägbredd är 12–13 meter och kan upplåtas för alla trafikantslag, alternativt kan oskyddade trafikanter separeras från övrig trafik. Detta får studeras ytterligare i nästa skede. Lokalvägen hastighetsbegränsas till 70 km/h. Lokalvägnätet ansluts till den nya vägen i ett fåtal planskilda trafikplatser.

De förslag som redovisas utgör förslag till lämplig utformning av vägsystemet inom korridorerna utifrån nu kända förutsättningar. I det efterföljande arbetsplaneskedet kan andra sträckningar bli aktuella.

3.2 Studerade men bortvalda korridorvarianter

Vägutredningen omfattar tre principiellt olika korridorer: Järnvägskorridoren, Korridor längs befintlig väg och Skogskorridoren. I söder, mellan Kristineholm och Bälinge, och i norr, mellan Hjultorp och Lund, är korridorerna gemensamma för alla tre. I detta kapitel beskrivs korridorvarianterna som studerats, men som valts bort.

Bortvalda alternativ

Delar av Järnvägskorridoren

I söder (A) har en korridor studerats utöver den som föreslagits. Korridoren följer nuvarande väg fram till Kärtaredsvägen där den viker av åt nordväst ned mot järnvägen. Fram till Kärtaredsvägen är korridoren gemensam med den som studerats i alternativ befintlig sträckning.

Två möjliga vägsträckningar har studerats inom denna korridor. En passerar bakom den bebyggelse som ligger intill nuvarande E20, medan den andra följer nuvarande vägs sträckning. Korridoren har valts bort då den i jämförelse med den korridor som valts är sämre i framförallt sakfrågor som

är kopplade till byggskedet. Däremot är korridoren bättre för den kommunala planeringen som den redovisas i det pågående arbetet med den fördjupade översiktsplanen.

Delar av Korridor längs befintlig väg

Alternativet omfattar en korridor runt nuvarande E20.

Vid Bäne (B) har en sträckning väster om E20 studerats. Den har valts bort då den negativt påverkar tillgängligheten till jordbruksmarken som finns på denna sida om Bäne och är negativ för landskapsbilden och för kulturlandskapet.

Mellan Sienevägen och Hjultorp (C) minskas utbredningen av korridoren åt väster för att undvika stora intrång i jordbrukslandskapet.

Delar av Skogskorridoren

Denna korridor har i söder alternativ som går antingen via Hallstorp, Gisslatorp eller Olstorp.

Den korridor via Hallstorp (D) som redovisades i förstudien har valts bort då den är sämre för landskapsbild och kultur.

Den korridor via Gisslatorp (E) som redovisades i förstudien har valts bort då den går rakt igenom samlad

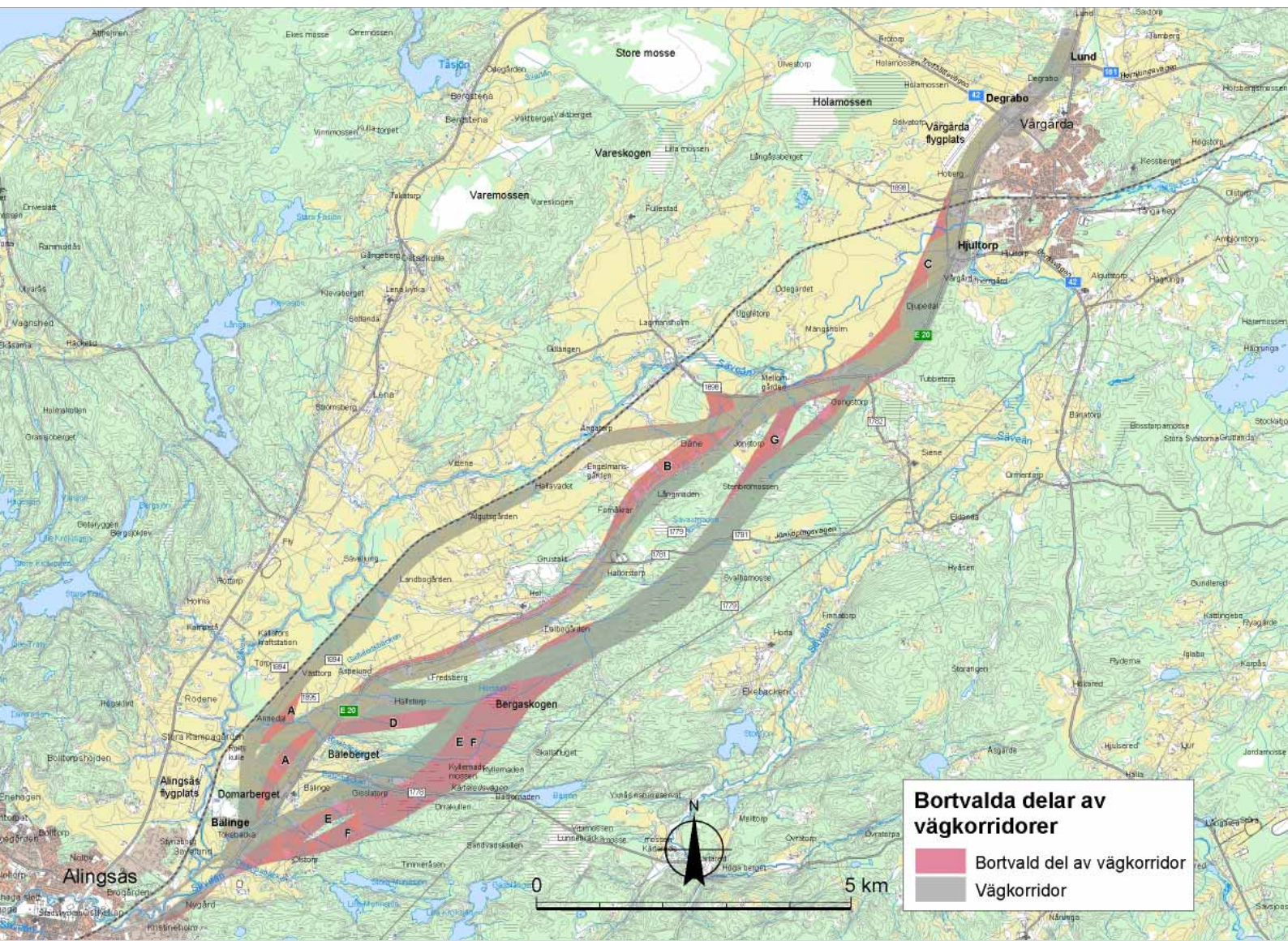
bostadsbebyggelse längs Bälinge Kyrkväg och i Gisslatorp. Korridoren går också rakt igenom bergtäktens bergtillgångar och påverkar i hög grad Gisslatorps natur- och kulturvärden. Trafikantupplevelsen är sämre än det alternativ som studerats vidare, då vägens sträckning i skogen, ända fram till att nuvarande E20 nås, hindrar utblickar över slättlandskapet.

Man kommer också längre österut i ett sådant alternativ, vilket fragmenterar skogsområdet mer och sprider mer buller österut där relativ tystnad råder idag.

Korridoren via Olstorp (F) har valts bort då den ger intrång i Nygårdsområdet som Alingsås kommun planerar för häst- boende och friluftsliv och ökar bullerpåverkan på Munnsjöarna och Hjortmarkaområdet. En sträckning i västra delen av korridoren gör intrång i bergtäktens bergresurser. Fragmenteringen av skogen och bullerspridningen österut blir än mer allvarlig än i Gisslatorpskorridoren. Fördelen med denna korridor är att den ger liten påverkan på kulturmiljön i Bälinge men detta väger inte upp den negativa påverkan som beskrivits ovan.

Korridoren i norr (G), nordväst om Gongstorp, har valts bort då den ger större påverkan på landskapsbild, jordbruk och friluftsliv än valt skogsalternativ. Korridoren påverkar

Figur 3.2:1 Bortvalda delar av vägkorridorer.



bostadsbebyggelse genom direkt intrång och genom större bullerpåverkan. Däremot blir trafikantupplevelsen bättre och risken för intrång i förorenad mark är mindre i denna korridor. Öster om Gongstorp har korridoren smalnats av för att öka avståndet till byn.

3.3 Nollalternativet

Den framtida situation som uppstår om ingen åtgärd vidtas kallas för nollalternativet. Jämförelseåret har i detta projekt satts till år 2020. Nollalternativet är inte att betrakta som ett åtgärdsförslag, utan används för jämförelse med olika utbyggnadsförslag. Generellt innebär nollalternativet att trafikmängden kommer att öka vilket kommer att ge negativa effekter på såväl trafiken som miljön, framförallt i Bälinge, Hol och Bäne. Ökad trafik kommer att försämra framkomligheten och boendemiljön utsätts för högre bullernivåer och större barriärverkan jämfört med dagsläget.

I jämförelse med 2006 års trafikmängd där årsmedeldygnstrafiken (Ådt) i söder uppgick till 14 200 fordon, varav tung trafik utgjorde 2 000 fordon, kommer trafiken år 2020 att öka till 16 200 fordon varav 2 600 fordon är tung trafik. Trafiken minskar norrut och norr om Vårgårda är 2006 års trafikmängd 8 000 fordon varav 1 700 fordon är tung trafik. År 2020 ökar trafiken till 10 100 respektive 2 200 fordon. Prognosens trafikmängder är oberoende av om en utbyggnad av vägen kommer till stånd eller inte.

I nollalternativet ingår normalt åtgärder som hänförs till vägens drift och underhåll, men även åtgärder som lagts fast genom tidigare beslut. Till drift och underhåll räknas också åtgärder som följer av att regler och praxis förändras. Det kan till exempel gälla trafikregleringar samt åtgärder för att reducera bullerstörningar från trafiken.

Förbättringsåtgärder som betingas av trafiksäkerheten inräknas även i nollalternativet. En sådan åtgärd är till exem-

pel underhåll på vägkroppen som kan behöva rustas upp av bärighetsskäl. Med tiden sker förändringar som man måste ta hänsyn till. Till exempel är bärigheten på vägrenarna begränsad på sträckan mellan Kristineholm och Hol, varför dessa kan komma att behöva rustas upp.

På sträckan finns få förbättringar som är möjliga att utföra. Eventuella åtgärder är en avvägning mellan trafikens framkomlighet liksom miljö och trafiksäkerhet. Satsningen på trafiksäkerhet slår i detta fall negativt på framkomligheten.

Bullerskyddsåtgärder vidtas i enlighet med det program som innebär att alla hus med mer än 65 dBA_{ekv} ska ha erbjudits någon form av åtgärd. Eventuellt kan kraven därefter komma att skärpas, så att även hus utsatta för lägre nivåer än 65 dBA_{ekv} åtgärdas. För boende i Bälinge, Hol och Bäne är miljön ansträngd med höga bullernivåer och barriäreffekter av trafiken men några omedelbara åtgärder är inte planerade.

Delen mellan Hjultorp och Lund är utbyggd senare än övriga sträckor och håller därför en relativt hög plan- och profilstandard. I Hjultorp och Degrabo är planskilda trafikplatser som ansluter väg 42 och Vårgårda utbyggda. Trafikplatserna har dock relativt låg standard med små radier i ramperna och accelerations- och retardationsfälten är smala och korta. En enskild väg har sin utfart till E20. Korsningen i Lund är däremot av låg standard och olycksbelastad. Vägsträckan är nyligen ommålad till mötesfri landsväg.

Sammantaget bedöms det inte vara realistiskt att behålla befintlig väg. Den viktigaste orsaken till denna bedömning är att det, med de stora trafikmängder som vägen har, i kombination med de många utfarter som finns, inte är möjligt att kunna åstadkomma en trafikmiljö lämpad för både den stora genomfartstrafiken och för lokaltrafiken utan att stora ombyggnader blir nödvändiga. Detta i kombination med att boendemiljön i anslutning till E20 är i stort behov av förbättringar vad gäller trafiksäkerhet, buller och barriäreffekter.

Figur 3.3:1 Befintlig E20 strax söder om korsningen med Kärtaredsvägen.



Figur 3.3:2 Befintlig E20 vid Vårgårda.



3.4 Förbättring av befintlig väg

Följande förslag bygger i huvudsak på utredningen "E20 Alingsås-Vårgårda. Teknisk studie av trafiksäkerhetshöjande åtgärder på befintlig väg", Vägverket september 2005. Utredningen omfattar delen mellan Kristineholm och Hjultorp. Delen mellan Hjultorp och Lund (korsning E20 och väg 181) omfattas alltså inte av studien. Syftet med studien har varit att studera trafiksäkerhetshöjande åtgärder som är billiga och tekniskt möjliga att snabbt genomföra i väntan på en långsiktigt hållbar lösning.

Byggnadstekniska förutsättningar

Undersökningar visar att vägrenarna mellan Alingsås och Hol har låg bärighet, med risk för sprickbildning. Norr om Hol har vägrenarna god bärighet. Vägen är 12 meter bred med 2,5 meter breda vägrenar mellan Alingsås och Hol och 13 meter bred med 2,75 meter breda vägrenar på sträckan Hol-Hjultorp.

Åtgärdsförslag

Delen mellan Alingsås och Hol

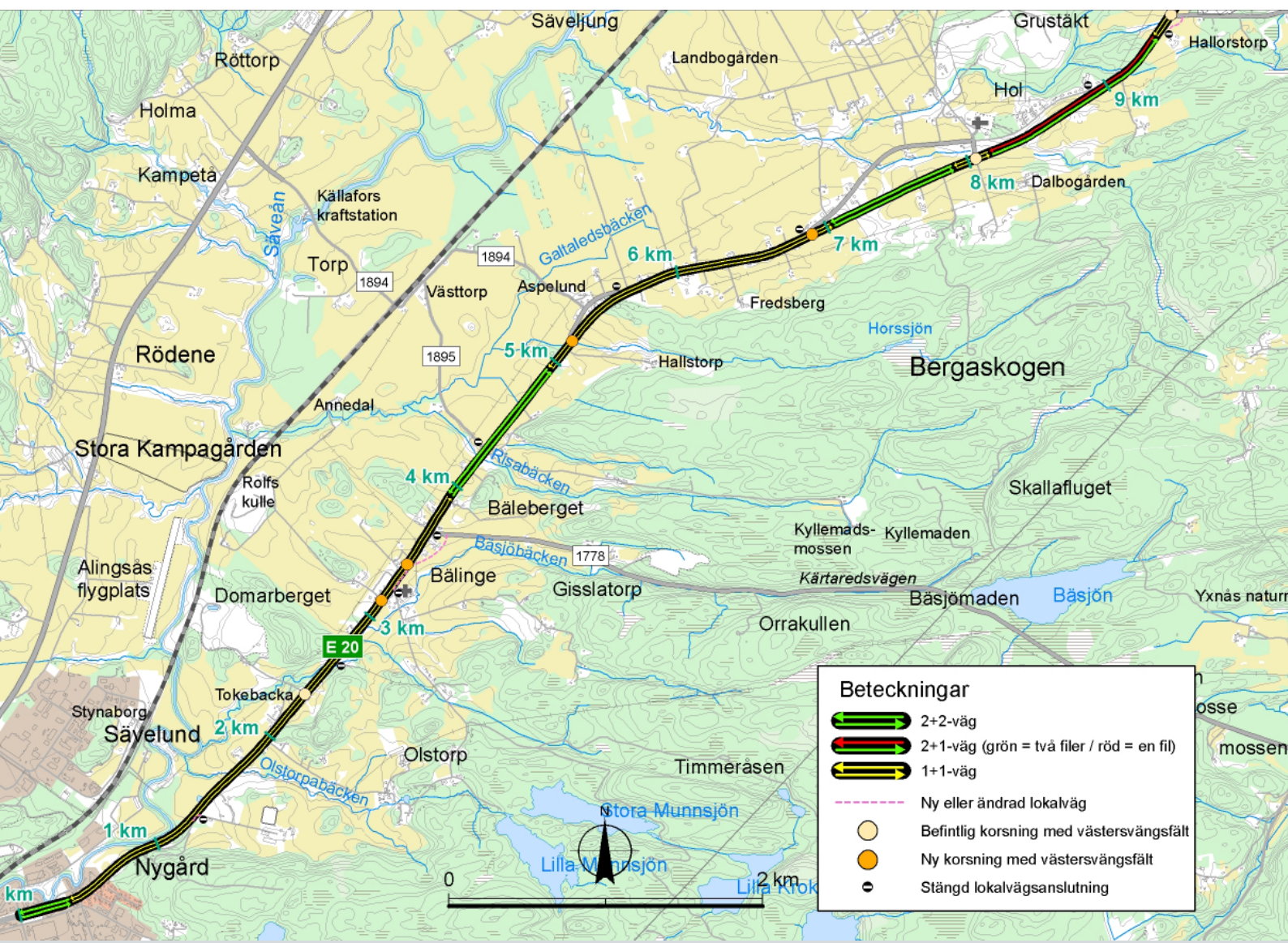
Utredningen föreslår att vägen målningssepareras med 1+1 körfält. För att öka efterlevnaden av omkörningsförbudet

samt minska framkomlighetsproblemen utmed sträckan föreslås dessutom att vägen byggs ut med två cirka 1 kilometer långa 2+2-sträckor. Dessa föreslås utföras norr om Bålinge samt på raksträckan söder om Hols kyrka. På 2+2-sträckorna innebär det att vägen breddas från 12 till 16 meter. Däremot kräver 1+1-sträckorna ingen breddning. Förslaget innebär också att ett antal korsningar byggs om med svängfält för vänstersvägande trafik samt att ett antal anslutande vägar läggs om för att minska antalet korsningar. Kostnaden för de föreslagna åtgärderna har beräknats till cirka 30 miljoner kronor. En utbyggnad till 2+1-väg på hela denna sträcka har bedömts vara betydligt kostsammare, då det utöver breddningen från 12 till 13 meter innebär att även vägrenen med dess begränsade bärighet måste byggas om.

Delen mellan Hol och Hjultorp

På denna sträcka har vägrenarna full bärighet varför utredningen föreslår att vägen möttesepareras med målning för 2+1-väg. Åtgärden kräver ingen vägbreddning. Ett antal korsningar byggs om med svängfält för vänstersvägande trafik. De föreslagna åtgärderna har utförts på sträckan mellan Jonstorp och Hjultorp under 2006. Total kostnad för hela sträckan har bedömts till cirka 10 miljoner kronor.

3.4:1 Förslag till förbättringsåtgärder för sträckan Alingsås-Hol.



Delen mellan Hjultorp och Lund

Som beskrivits i avsnitt 3.3 håller vägen god standard på denna sträcka. Den har målats om till 2+1-väg under 2007. Ett alternativt vägnät finns genom Vårgårda. Antalet fastighetsutfarter är också betydligt färre på denna sträcka. I och med att anslutningarna vid Hjultorp och Degrabo är utbyggda som planskilda korsningar är framkomligheten god. Där emot finns behov av att bygga om korsningen med väg 181 vid Lund. Vägverket har tagit fram en förstudie "Väg E20/181. Korsningsåtgärder vid Lund" samrådshandling daterad 2006-10-24 där en ombyggnad till en planskild trafikplats studerades. Då korsningen ingår i denna vägutredning har beslut tagits att inte utföra åtgärden förrän vägutredningen färdigställts. Förstudien pekar dock på att det finns ett stort behov av att förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet i korsningen genom att bygga en planskild trafikplats.

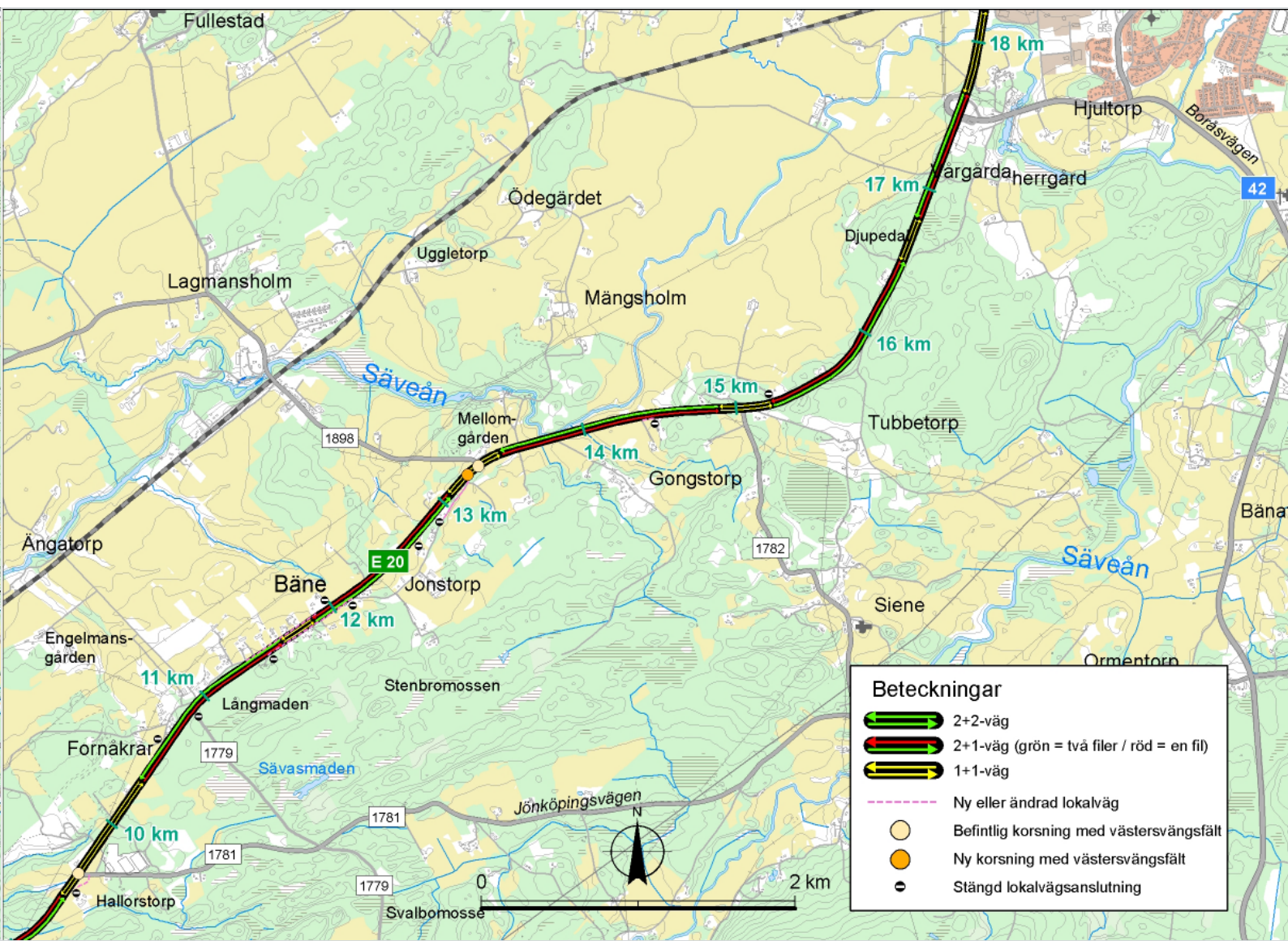
Övriga åtgärder

För att ytterligare förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten finns behov av ett separat vägnät för gång- och cykeltrafik och för långsamma fordon som traktorer och liknande. Uppgifter från samrådet med allmänheten tyder

på att bland annat förare av traktorer och cyklister upplever svårigheter på den 2+1-målade sträckan mellan Jonstorp och Hjultorp. I och med att vägrenarna har smalnats av stoppar traktorer upp den snabbare trafiken på de enfältiga sträckorna, vilket stressar både bilförare och traktorförare. En 2+1-väg uppfattas också i betydligt högre utsträckning som en väg för bilar, varför cyklister inte uppmärksammas på samma sätt som på en väg med breda vägrenar.

För att minska antalet fastighetsutfarter, behöver dessa knyts ihop i enskilda vägnät på båda sidor om E20 och sedan anslutas till denna på lämpliga ställen. En hög trafikbelastning i sådana korsningar kan dock komma att leda till att allt fler sträckor på E20 hastighetsbegränsas. Behov av sådana enskilda vägnät finns framförallt mellan Bälinge och Hallorstorp, men även på andra delar av sträckan. Dessa enskilda vägar kan utgöra delar av det ovan skisserade separata vägnätet för gång- och cykeltrafik och för långsamma fordon. Kostnaden för att bygga ett sådant enskilt vägnät är i storleksordningen 50 miljoner kronor.

3.4:2 Förslag till förbättringsåtgärder för sträckan Hol-Hjultorp.



3.4:3 Väg E20/181. Korsningsåtgärder vid Lund. Förslag till planskild trafikplats med bro över E20.



3.5 Järnvägskorridoren

Allmänt

Här beskrivs ett förslag till möjlig sträckning av ny E20 inom Järnvägskorridoren.

De första två kilometerna, till söder om Tokebacka, är korridoren gemensam för samtliga tre korridorer. Vägen följer på denna sträcka i huvudsak nuvarande E20. Breddning och upprätning av vägen för dimensionerande hastighet 110 km/h innebär intrång i berget och bostadsbebyggelsen vid Nygård.

Vid Domarberget föreslås en trafikplats, trafikplats Bälinge, för anslutning av lokalvägnätet. Utformningen av trafikplatsen är anpassad till en eventuell framtida utbyggnad av en förbindelse (Norra länken) till väg 1890 väster om Sävåån och Västra Stambanan. Intrång görs i Bäsjöbacken. Placeringen söder om Domarberget innebär att trafikplatsen utformas som en klöverbladskorsning. Se figur 3.5:5.

Trafikplatser föreslås, förutom i Bälinge, att byggas i Hjultorp, Degrabo och Lund.

Domarberget passeras i en 150 meter lång och upp till 15 meter djup skärning. För att skärningsdjupet ska bli så litet som möjligt bör vägen placeras nära deponin, något väster om bergets högsta delar. Norr om skärningen fortsätter vägen ut på en bank med maximal höjd på cirka 5 meter. En bro över vägnätet i planerat verksamhetsområde är därför möjlig här. Vid Annedal passeras en ravin på en 7–8 meter hög bank.

I en framtid kan Västra Stambanan komma att byggas ut med ytterligare två spår på sträckan mellan Alingsås och Vårgårda. En sådan utbyggnad kräver ett markbehov av ytterligare 15 meter öster om nuvarande spår. Normalt säkerhetsavstånd mellan denna typ av väg och järnväg är 25 meter. Ny E20 bör därför inte placeras närmare nuvarande Västra Stambanan än 40 meter, se figur 3.5:4.

Väg 1894/95 vid nuvarande järnvägs korsning nära Västtorp korsas planskit. Korsningen kan utformas som en bro över E20 eller som en underfart. På grund av det stora avståndet mellan ny E20 och järnvägen, och osäkerheten om framtida spårutbyggnad, har det inte bedömts vara lämpligt att samordna utbyggnad av en gemensam planskildhet över E20 och Västra Stambanan. Samma resonemang har förts vid korsningen med den enskilda vägen vid Algutsgården.

För att göra vägens linjeföring mindre enformig kan vägen dras i en vid båge runt skogspartiet mellan Västtorp och Landbogården. Det innebär att ytterligare två bostadsfastigheter direkt berörs av vägsträckningen, men intrång på silon undviks. Totalt berörs i så fall fem till sex bostadsfastigheter vid Västtorp. Från Landbogården och norrut går E20 parallellt med järnvägen fram till Ångatorp, där vägen svänger av åt öster upp mot nuvarande E20 och ansluter till denna vid korsningen med Lagmansholmsvägen. Mellan Landbogården och Hallavadet passeras ett aningen mer kuperat område med omväxlande maximalt cirka 5 meter skärning och bank. Mellan Ångatorp och E20 passeras en större ravin som innebär cirka 10 meter hög bank och därefter ett höjdparti som medför 10 meter skärning. Lagmansholmsvägen flyttas något söderut och passerar över E20 på en bro innan den ansluter till den genomgående lokalvägen.

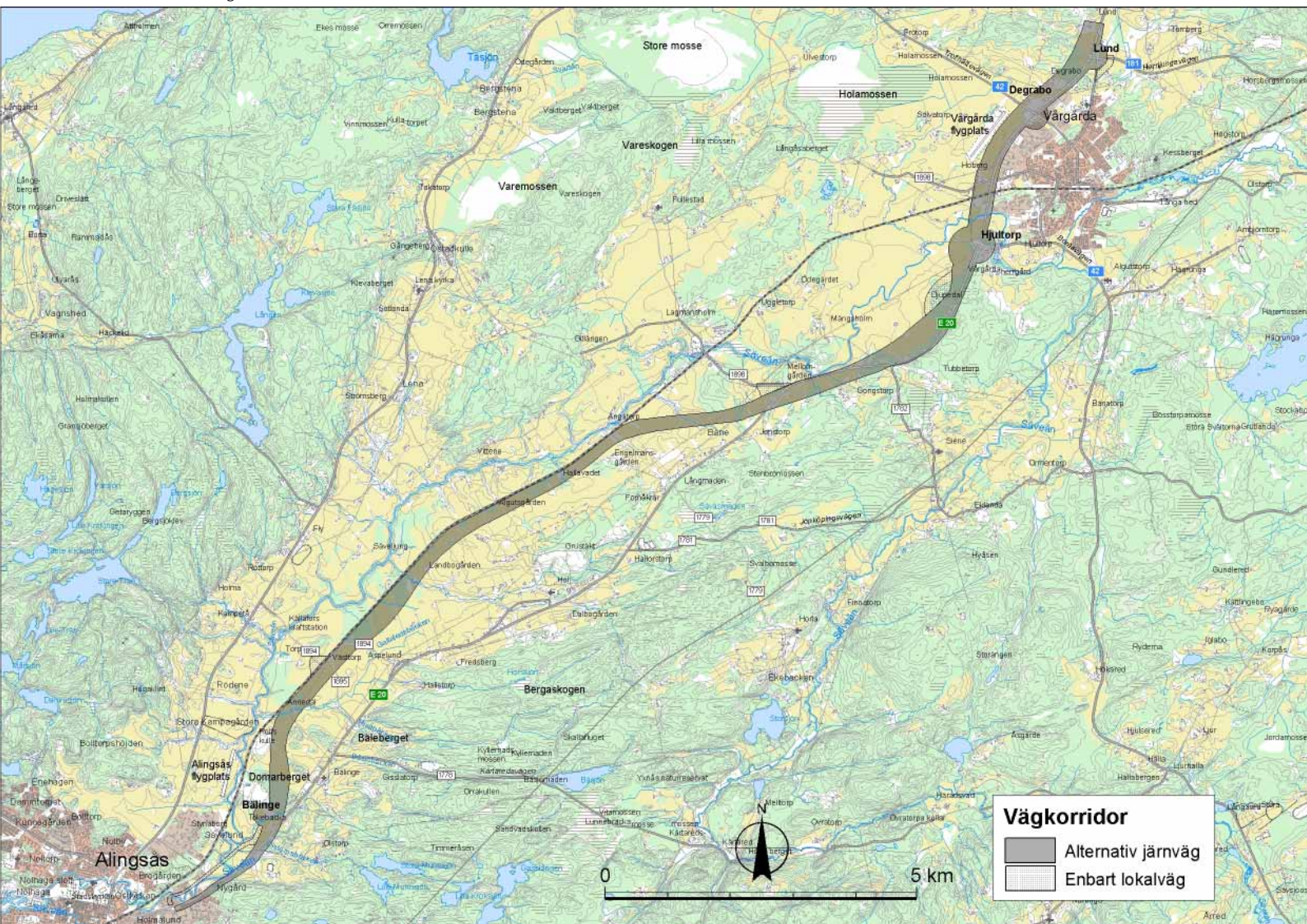
På avsnittet förbi Gongstorp är det lämpligt att dra vägen i nuvarande vägs sträckning i cirka 1 kilometer innan den svänger åt nordöst mot Djupedal även om det medför en upp till 5 meter djup och 700 meter lång skärning nordväst om bebyggelsen norr om Sienevägens anslutning till nuvarande E20. Efter skärningen blir det en låg bank över sydöstra delen av den stora åker som finns mellan Sävån och nuvarande E20. Med redovisad placering av E20 kan lokalvägen dras i en ny sträckning söder om ny E20 på sträckan norr om Gongstorp, och på resterande sträcka fram till Hjulstorp utgör nuvarande E20 lokalväg. Ny E20 byggs väster om nuvarande väg.

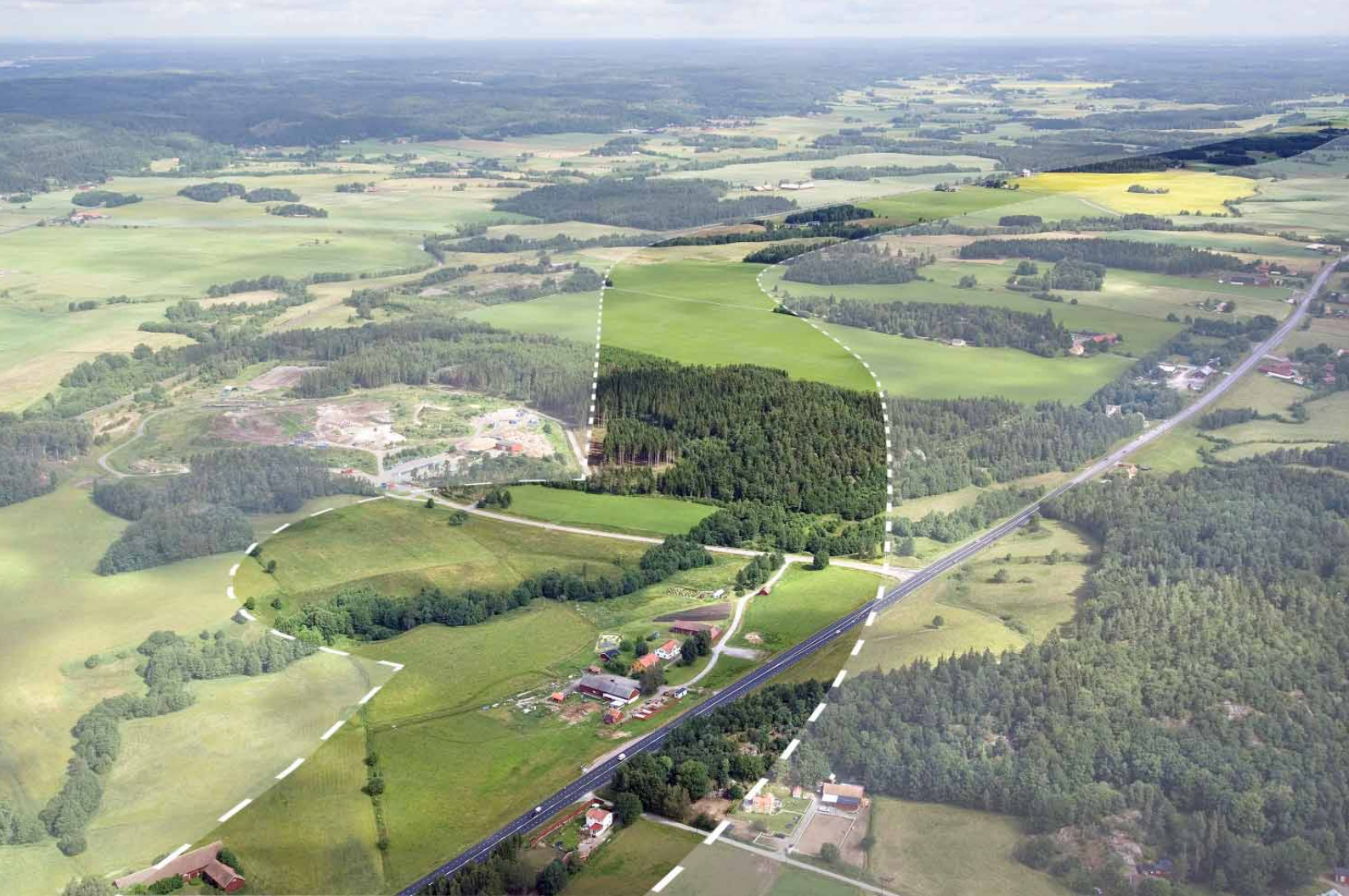
Faktaruta Järnvägskorridoren

| | |
|----------------|---|
| Väglängd: | 22,4 km |
| Massöverskott: | 200 000 m ³ |
| Kostnad: | 960 Mkr vid vägbredd 14,0 meter 1 240 Mkr vid vägbredd 18,5 meter 1 550 Mkr vid vägbredd 21,5 meter |

För beräkning av anläggningskostnader se bilaga 8.

3.5:1 Järnvägskorridoren.





Figur 3.5:2 Fotomontage Järnvägskorridoren sedd från Tokebacka mot norr.

Figur 3.5:3 Fotomontage Järnvägskorridoren sedd från Jonstorp mot väster.



Med lokalväg i nuvarande E20 flyttas trafikplatsen i Hjul-
torp något väster ut. Den utformas så att utbyggd E20 kan
anslutas tillfälligt till nuvarande E20 innan Säveån, se avsnitt
3.9. I slutlig utbyggnad byggs en ny bro över Säveån i nära
anslutning till nuvarande bro. Därefter passeras Västra Stam-
banan. Det lämpligaste är troligen att en ny underfart byggs
omedelbart söder eller norr om befintlig underfart och att ny
E20 följer dagens vägsträckning. Arbetet kräver en omlägg-
ning av Västra Stambanan på en sträcka av cirka 800 meter.
På resterande del fram till Lund håller plan och profil hög
standard. Trafikplatsen i Degrabo byggs om och en ny trafik-
plats anläggs i Lund. Samma förslag till utformning föreslås i
alla korridorer på delen mellan Hjul-
torp och Lund.

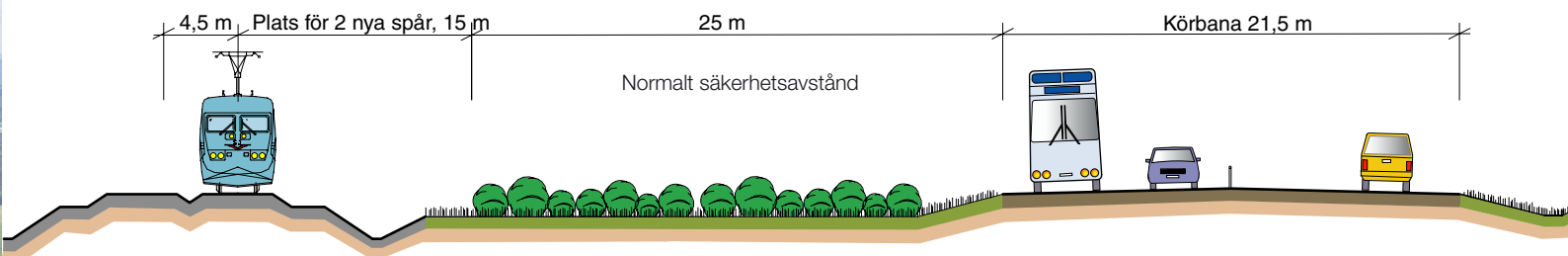
Lokalvägssystem

På hela sträckan kommer en lokalväg att finnas för att samla
upp lokaltrafik mot trafikplatserna. Lokalvägen dimensione-
ras för hastigheten 70 km/h. Lokalvägen behövs också för
gång- och cykeltrafik och för långsam trafik, som traktorer
och liknande. Större delen av lokalvägen kommer i detta al-
ternativ att utgöras av nuvarande E20.

Mellan Kristineholm och Bälinge kommer Borgens gata
genom Kristineholms industriområde att förlängas över Säve-
ån mot Bälinge och tjäna som lokalväg i alla korridorer. Gat-
tan förses med separat gång- och cykelväg. Från Bälinge till
anslutningen mot Lagmansholm och från Gongstorp till Hjul-
torp kommer nuvarande E20 att utgöra lokalväg. För att öka
trafiksäkerheten på de sträckor av nuvarande E20 som blir
lokalväg föreslås att bredden minskas genom att vägen för-
ses med en separat gång- och cykelväg inom nuvarande vägs
bredd. Se figur 2.6:4.

I Vårgårda föreslås att kommunens gatunät utnyttjas för
långsamgående trafik och oskyddade trafikanter utifrån be-
dömningen att denna trafik främst har sitt mål i tätorten.

Figur 3.5:4 Sektion längs Västra Stambanan.



Figur 3.5:5 Korsningsutformning vid Bälinge.



Figur 3.5:6 Trafikplats Hjul-
torp (lokalväg i befintlig sträckning).



3.6 Korridor längs befintlig väg Allmänt

De första två kilometerna, till söder om Tokebacka, är korridoren gemensam för samtliga tre korridorer. Vägen följer på denna sträcka i huvudsak nuvarande E20. Breddning och upprätning av vägen för dimensionerande hastighet 110 km/h innebär intrång i berget och bostadsbebyggelsen vid Nygård.

Vid Domarberget föreslås trafikplats Bälinge för anslutning av lokalvägnätet (figur 3.6:3–4). Utformningen av trafikplatsen är anpassad till en eventuell framtida utbyggnad av en förbindelse (Norra länken) till väg 1890 väster om Sävåån och Västra Stambanan. Trafikplatsen kommer att göra intrång i bergen på båda sidor om E20 i den smala passagen vid Domarberget med upp till 10 meter höga skärningar. Intrång görs också i Bäsjobäcken.

Faktaruta Korridor längs befintlig väg

| | |
|----------------|-----------------------------------|
| Väglängd: | 22 kilometer |
| Massöverskott: | 50 000 m ³ |
| Kostnad: | 1 070 Mkr vid vägbredd 14,0 meter |
| | 1 320 Mkr vid vägbredd 18,5 meter |
| | 1 600 Mkr vid vägbredd 21,5 meter |

För beräkning av anläggningskostnader se bilaga 8.

Figur 3.6:1 Korridor utmed befintlig sträckning.

Trafikplatser föreslås förutom i Bälinge, att byggas i Hjul-
torp, Degrabo och Lund.

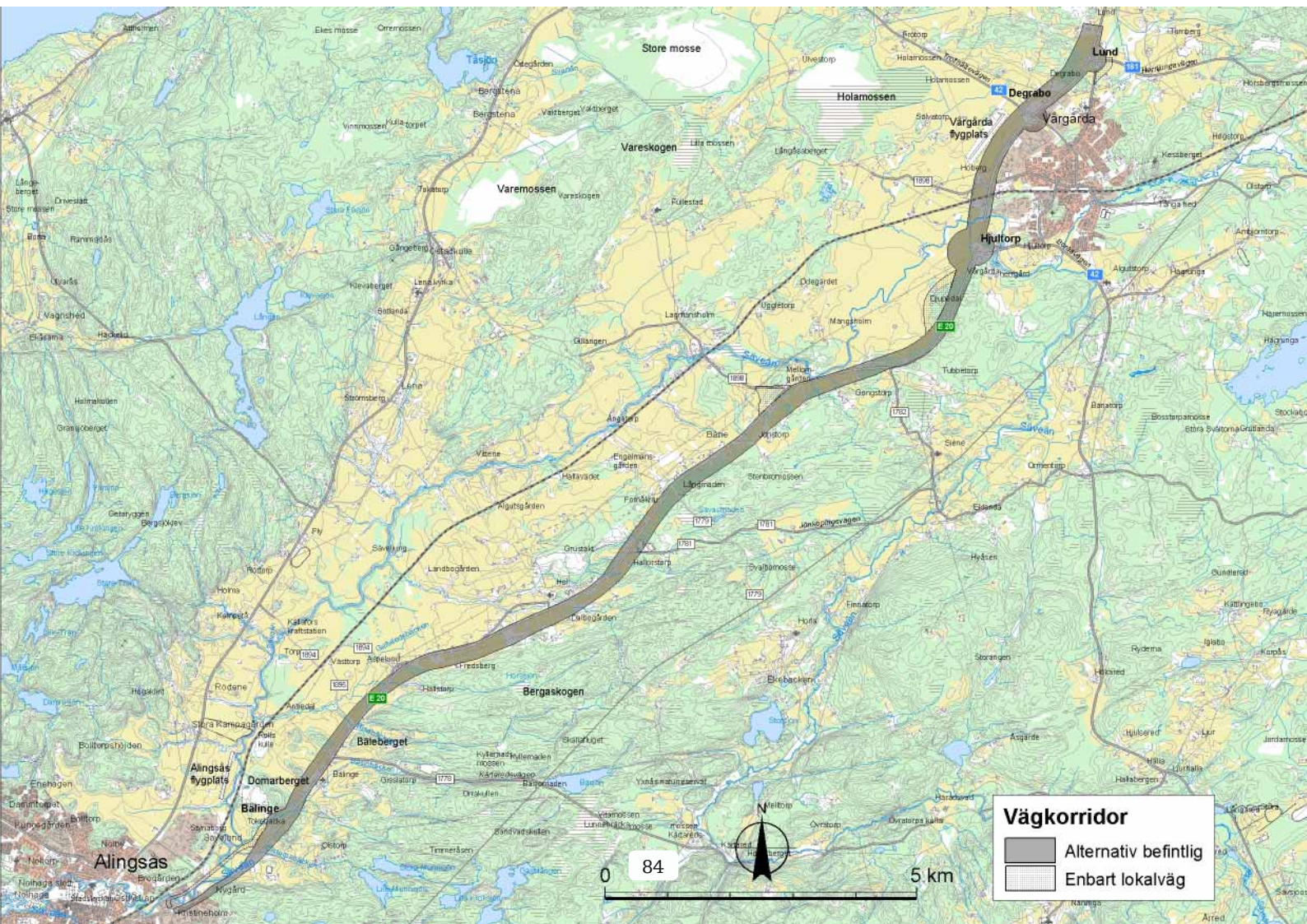
Från Domarberget och norrut har två alternativa sträckningar inom korridoren studerats. Den ena följer E20:s sträckning medan den andra i huvudsak ligger öster om E20 utom vid Bälinge där den ligger nordväst om E20.

Ny väg i nuvarande vägs sträckning

Här beskrivs ett förslag där ny E20 byggs helt och hållet i nuvarande vägs sträckning.

Detta alternativ medför att en ny genomgående allmän lokalväg behöver byggas på hela sträckan mellan Alingsås och Hjul-
torp. På större delen av sträckan byggs den sydöst om ny E20.

Alternativet förutsätter att en ny väg med dimensionerande hastighetsstandard 110 km/h anläggs i nuvarande vägs



sträckning. Det medför, som figur 3.6:2 visar, att det nya vägområdet blir 10–15 meter bredare än vad det är idag. Det kommer också innebära att nuvarande vägs plan- och profilstandard förbättras på de sträckor som inte uppfyller kraven på god standard för 110 km/h enligt Vägverkets regelverk. Stora delar av nuvarande E20 uppfyller dock dessa krav. På en cirka 1,5 kilometer lång sträcka från trafikplats Bälinge norrut förbättras profilen genom att vägen höjs med upp till 5 meter. Därefter sänks profilen drygt 5 meter vid Kårtaredsvägens anslutning. Kårtaredsvägen passerar E20 på bro. Intrång kommer att ske i de bostadsfastigheter som ligger nordväst om E20. På denna sträcka kommer bullerskydd att bli nödvändig på båda sidor om vägen och då utrymmet är begränsat innebär det någon form av skärm.

Vid Aspelund krävs både en profilsänkning och en något större horisontalradie. Den större radien innebär att vägen skär in ytterligare i den bergskärning som finns där idag. På resterande sträcka fram till Lund behövs endast smärre profiljusteringar, som till exempel vid Jonstorp och vid anslutningen till Lagmansholm där vägen behöver sänkas upp till 5 meter. Söder om Hols kyrka innebär den bredare vägsektionen att upp till fem bostadshus måste rivas på grund av direkt intrång. För kvarvarande bostadshus krävs bullerdämpande åtgärder i form av skärmar vid trånga sektioner

eller med bullervallar där det är lämpligt. Även ytterligare bostadshus kan komma rivas om det inte går att åstadkomma tillräcklig bullerdämpning.

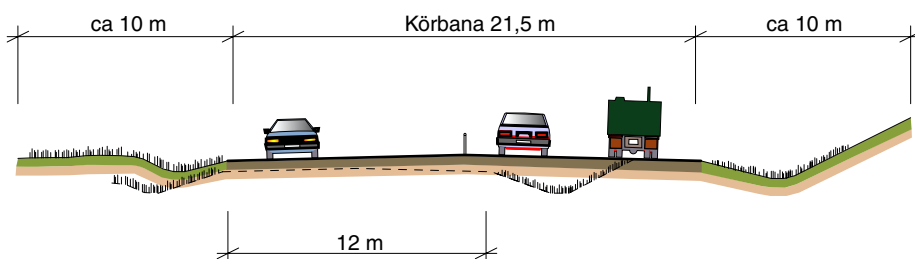
Vid passagen av Bäne och Jonstorp behövs bullerskyddande åtgärder, främst i form av skärm på en sträcka av upp till 1 500 meter på båda sidor om vägen. Bostadsfastigheterna nära Gongstorp kräver likaså bullerskydd. Vid Sienevägens anslutning behövs en profilförändring. Om vägen sänks cirka 5 meter kan lokalvägen och Sienevägen passera E20 på ett enkelt sätt på en bro. En sådan sänkning är dock kostsam att utföra och kommer att innebära stora problem under byggnadstiden.

Mellan Hjultorp och Lund föreslås att E20 byggs ut på samma sätt oavsett korridor. Förslaget beskrivs i avsnitt 3.5.

Lokalvägssystem

Mellan Bälinge och Hjultorp kommer en ny lokalväg att byggas för att samla upp lokaltrafiken mot trafikplatserna. Lokalvägen behövs också för gång- och cykeltrafik och för långsam trafik, som traktorer och liknande. Lokalvägen dimensioneras för hastigheten 70 km/h och förses antingen med vägrenar för gång- och cykeltrafik eller vid mer bebyggda områden, som Bälinge, Hol och Bäne med separat gång- och cykelväg, se figur 2.5:3.

Figur 3.6:2 Utrymmesbehov för fyrfältsväg i nuvarande vägs sträckning.



Figur 3.6:3 Trafikplatsutformning vid Bälinge. Ny väg i nuvarande vägs sträckning.



Figur 3.6:4 Trafikplatsutformning vid Bälinge. Ny väg vid sidan av nuvarande väg.





Figur 3.6:5 Fotomontage Korridor längs befintlig väg, vid Hol.

Figur 3.6:6 Fotomontage Korridor längs befintlig väg, norr om Gongstorp mot Vårgårda.



Mellan Kristineholm och Bälinge kommer Borgens gata genom Kristineholms industriområde att förlängas över Sävån mot Bälinge och tjäna som lokalväg i alla korridorer. Denna delsträcka dimensioneras för 50 km/h och förses med en separat gång- och cykelväg.

Mellan Bälinge och Hallstorp byggs den nya lokalvägen nordväst om E20. Kärtaredevägen ansluter via en bro över E20. Vid Hallstorp korsas E20 och lokalvägen läggs i en cirka 15 meter djup skärning genom berget vid Aspelund. Norr om Aspelund förbi gårdarna Fredsberg och Dalbogården kan vägen dras så att intrång i bostadshus och andra byggnader kan undvikas. Korridoren ger möjlighet till detta. Nordväst om E20 och bebyggelsen byggs en enskild väg för att samla upp trafik från bebyggelsen som leds via en eller flera underfarter under E20 till lokalvägen. Vägen från Hols kyrka och från området vid skolan kopplas också ihop med lokalvägen via planskilda passager under E20.

Jönköpingsvägen ansluts till lokalvägen vid Hallstorp och Horlavägen ansluts vid Bäne som idag. Förbi Bäne föreslås lokalvägen byggas sydöst om bebyggelsen. Planskilda anslutningar byggs från lokalvägen över E20 i södra respektive norra delen av Bäne där det ansluter till det enskilda vägnätet. Från Jonstorp till Tubbetorp byggs vägen parallellt och relativt nära E20 på dess sydöstra sida. Vägen från Lagmansholm passerar E20 på en bro. Vid Sienevägens anslutning byter lokalvägen sida och går på västra sidan av E20 fram till Hjultorp där den ansluter till E20, väg 42 och befintligt lokalvägnät i Vårgårda. Lokalvägen följer i möjligaste mån gränzonen mellan skog och åker för att begränsa intrånget på åkermark. I Vårgårda föreslås att kommunens gatunät utnyttjas för långsamgående trafik och oskyddade trafikanter utifrån bedömningen att denna trafik främst har sitt mål i tätorten.

Ny väg vid sidan om nuvarande väg

Allmänt

Här beskrivs ett förslag där ny E20 på större delen av sträckan byggs vid sidan om nuvarande väg.

Den stora fördelen med att bygga ny E20 vid sidan av nuvarande väg är att denna kan användas som lokalväg. Dessutom är en stor del av bebyggelsen vänd mot och har sina utfarter mot nuvarande E20.

Mellan Domarberget och Hallstorp går vägen nordväst om bebyggelsen som ligger längs E20. Väster om Bälinge skär E20 i den bergsrygg som går i väst-östlig riktning, med skärningsdjup på upp mot 10 meter på en kortare sträcka. Väg E20 går på bro över väg 1895 mot järnvägsövergången vid Västtorp. Vid Hallstorp korsas befintlig E20 på bro och därefter dras ny E20 sydöst om nuvarande väg. Bergskärningen norr om Hallstorp blir cirka 15 meter. Ravinerna vid Dalbogården passerar på cirka 10 meter höga bankar. På sträckan mellan Fredsberg och Dalbogården anläggs vägportar under den nya vägen för att ansluta fastigheter till den

allmänna lokalvägen. Norr om Hallstorp förläggs ny E20 i befintlig vägs sträckning för att undvika intrång på gården och på idrottsplatsen. Jönköpingsvägen schaktas ned och korsas på bro. Därefter dras E20 återigen sydöst om nuvarande E20. Horlavägen passerar på bro. Ny E20 anläggs sydöst om bebyggelsen vid Bäne. Vägen följer i huvudsak befintlig markprofil fram till Jonstorp där den svänger mot norr för att nå nuvarande väg vid Mellomgården. Lokalvägen som går i nuvarande E20 passerar planskilt över. Resterande sträcka följer E20 nuvarande enligt beskrivningen ovan angående ny väg i nuvarande vägs sträckning.

Lokalvägssystem

På hela sträckan kommer en lokalväg att finnas för att samla upp lokaltrafiken mot trafikplatserna. Lokalvägen dimensioneras för hastigheten 70 km/h. Lokalvägen behövs också för gång- och cykeltrafik och för långsam trafik, som traktorer och liknande. En stor del av lokalvägen kommer i detta alternativ att utgöras av nuvarande E20.

Mellan Kristineholm och Bälinge kommer Borgens gata genom Kristineholms industriområde att förlängas över Sävån mot Bälinge och tjäna som lokalväg i alla korridorer. Gatan förses med separat gång- och cykelväg. Mellan Bälinge Mellomgården kommer nuvarande E20 att utgöra lokalväg. För att öka trafiksäkerheten på de sträckor av nuvarande E20 som blir lokalväg föreslås att bredden minskas genom att vägen förses med en separat gång- och cykelväg inom nuvarande vägs bredd.

För bebyggelse på "fel" sida av ny E20 byggs anslutande vägar och som korsar E20 planskilt. Vid Bälinge byggs två underfarter för anslutning från lokalvägen till bebyggelsen nordväst om E20. På sträckan från bergskärningen vid Hallstorp till Jönköpingsvägen byggs ett par planskilda passager under E20 mellan bebyggelse sydöst om E20 till lokalvägen. Vid Bäne kommer fastighetsanslutningar att fungera som idag, men för att nå marker sydöst om E20 föreslås planskild förbindelse i höjd med Bäne. Lokalvägen passerar planskilt över E20 vid Jonstorp.

Från Mellomgården till Hjultorp byggs en ny lokalväg enligt beskrivningen ovan angående lokalväg under kapitlet ny väg i nuvarande vägs sträckning.

Figur 3.6:7 Trafikplats Hjultorp (lokalväg väster om ny väg).



3.7 Skogskorridoren

Allmänt

Här beskrivs möjliga sträckningar för dragning av ny E20 i Skogskorridoren för de två varianterna via Hallstorp respektive Gisslatorp.

De första två kilometerna, till söder om Tokebacka, är korridoren gemensam för samtliga tre korridorer. Vägen följer på denna sträcka i huvudsak nuvarande E20. Breddning och upprätning av vägen för dimensionerande hastighet 110 km/h innebär intrång i berget och bostadsbebyggelsen vid Nygård.

Trafikplatser föreslås att byggas i Bälinge, Hjultorp, Degrabo och Lund.

I den södra delen av Skogskorridoren finns flera alternativa korridorsträckningar, dels den som går via Hallstorp och dels den via Gisslatorp. Dessutom finns ett tredje alternativ som utgår från nuvarande vägsträckning.

Skogskorridoren börjar således med tre alternativ i söder, går samman i höjd med Horssjön och går sedan över skogsmark parallellt med nuvarande E20 som den når igen strax norr om Gongstorp.

I Skogskorridor via Hallstorp placeras trafikplats Bälinge söder om Domarberget (se figur 3.7:2) där anslutning sker till lokalvägnätet. Utformningen av trafikplatsen är anpassad

till en eventuell framtida utbyggnad av en förbindelse (Norra länken) till väg 1890 väster om Sävåån och Västra Stambanan. Intrång görs i Bäsjöbacken, som förutom E20 också passeras av flera ramper. Placeringen söder om Domarberget innebär att trafikplatsen har utformats som en klöverbladskorsning.

Hallstorpsalternativet innebär att E20 dras genom Domarberget i en vid sväng cirka 500 meter väster om nuvar-

Faktaruta Skogskorridoren via Hallstorp

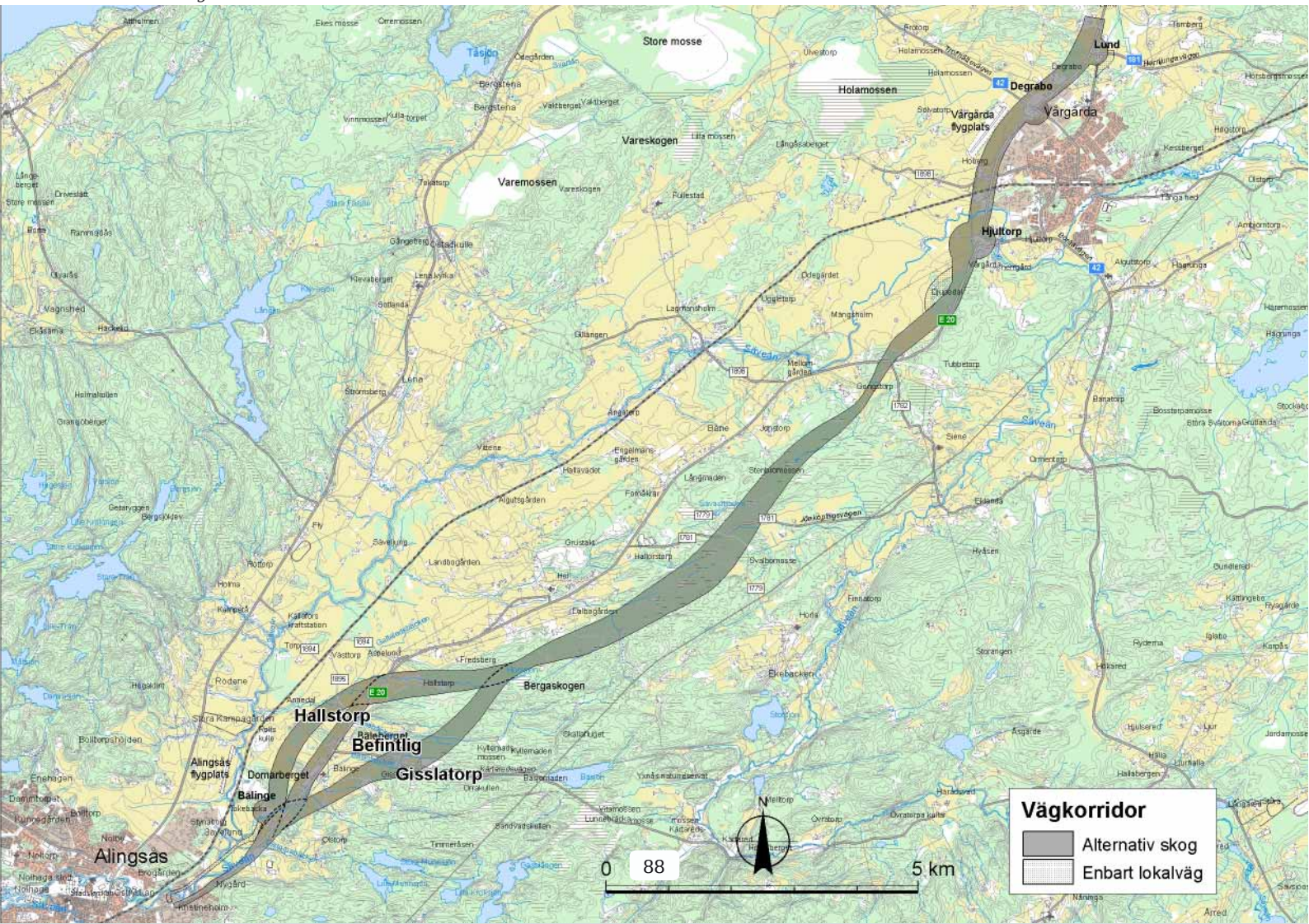
| | |
|----------------|---|
| Väglängd: | 22,3 kilometer |
| Massöverskott: | 200 000 m ³ |
| Kostnad: | 950 Mkr vid vägbredd 14,0 meter 1 240 Mkr vid vägbredd 18,5 meter 1 550 Mkr vid vägbredd 21,5 meter |

Faktaruta Skogskorridoren via Gisslatorp

| | |
|----------------|---|
| Väglängd: | 21,8 kilometer |
| Massöverskott: | 200 000 m ³ |
| Kostnad: | 950 Mkr vid vägbredd 14,0 meter 1 240 Mkr vid vägbredd 18,5 meter 1 550 Mkr vid vägbredd 21,5 meter |

För beräkning av anläggningskostnader se bilaga 8.

3.7:1 Skogskorridoren.



ande E20 för att sedan passera över E20 och bäcken vid Hallstorp innan Horsåssjön nås. Domarberget passeras i en 150 meter lång och upp till 15 meter djup skärning. För att minimera skärningsdjupet har vägen placerats så nära depoinen som möjligt. Norr om skärningen fortsätter vägen ut på en bank med maximal höjd på cirka 10 meter. En bro över vägnätet i planerat verksamhetsområde är därför möjlig här. Vägen passerar därefter nordväst om och tvärs två höjdryggar med mellanliggande dal. Skärningsdjupen varierar från 5 meter i den södra till 10 meter i den norra. Dalen passeras på en 5 meter hög bank, som gör det möjligt att förbinda planerade verksamhetsområden på ömse sidor om ny E20. Väg 1869 från nuvarande E20 till järnvägsövergången vid Västtorp passerar över E20 på bro.

Vid Hallstorp passerar den nya vägen på bro över nuvarande E20, som utgör lokalväg. Lokalvägen byggs om på en kortare sträcka i en ny sträckning något närmare Hallstorp. Vägen dras norr om bäckravinen men söder om befintlig telemast. Vägen bör placeras på sådant avstånd från bäckravinen att denna inte påverkas med bland annat förstärkningsåtgärder som följd. Sträckningen som skisserats innebär små schakt- respektive fyllnadsdjup. Därefter dras vägen norr om Horssjön, där korridoren gjorts medvetet smal. Vägen dras så att den hamnar så långt från Horssjön som möjligt men utan att skära alltför djupt i bergspartiet nordväst om sjön.

En vägdragning utifrån **befintlig sträckning** av E20 sammanfaller med Hallstorpsalternativet efter att ny E20 passerat på bro över nuvarande E20 och bäckravinen. Fram till hit är sträckningen identisk med den som beskrivits under avsnitt 3.6 under stycket Ny väg vid sidan av befintlig väg.

I Skogskorridor via **Gisslatorp** föreslås trafikplats Bälinge placeras på berget öster om Domarberget (se figur 3.7:3) där framförallt de östra ramperna medför skärningsdjup på 5–10 meter. Till trafikplatsen ansluter lokalvägarna som ingår i projektet söder- och norrifrån. Utformningen av trafikplatsen är anpassad till en eventuell framtida utbyggnad av en förbindelse (Norra länken) till väg 1890 väster om Sävåån och Västra Stambanan. Lokalvägnätet gör intrång i Bäsjöbäcken.

Efter trafikplatsen korsar E20 Bälinge kyrkväg på bro. Vägen går därefter omedelbart sydöst om bebyggelsen

kring Bälinge kyrka för att sedan runda centrala Gisslatorp. Två till tre bostadsfastigheter längs Gisslatorpsvägen blir direkt berörda genom intrång. Gisslatorpsvägen byggs om på en kortare sträcka och passerar E20 på bro. I samband därmed går E20 i en 500 meter lång upp till 10 meter djup skärning, som övergår i en 10 meter hög 150 lång bank. Därefter passerar E20 snett över Kärtaredsvägen på en 20 meter hög bro. Platsen för passagen har valts då det är den smalaste delen inom korridoren innan dalgången öppnar sig åt väster. Vägen gör intrång i den västra delen av bergtäkten norr om Kärtaredsvägen. På vägen upp mot Horssjön skär berget ett par cirka 200 meter långa bergspartier i 10 meter skärning.

Vid Horssjön sammanfaller alternativen och har gemensam sträckning mot Vårgårda. Genom Bergaskogen mellan Horssjön och korsningen med Jönköpingsvägen är vägen placerad nordväst om det högsta bergspartiet. Marken är kuperad och vägen passerar flera små ravindalar med bankhöjder på 5–10 meter. Däremellan skär vägen igenom bergspartier med upp till 15 meter djupa skärningar. Några mosspartier kräver urschaktning. För ett par brukningsvägar som passerar och 8/5 blir planskilda korsningar aktuellt, liksom för Holleden vars ena del utgörs av brukningsvägen. Den andra delen passeras 1 kilometer norr därom i en av de ovan nämnda ravindalarna.

Horlavägen och Jönköpingsvägen passerar på broar. Vid passagen av Jönköpingsvägen är dalen relativt långsträckt med E20:s profilplan 5–10 meter ovanför lokalvägen. Omedelbart därefter går vägen in i en 200 meter lång maximalt 10 meter djup skärning. Därefter följer vägen marknivån fram till i jämnhöjd med Gongstorp där vägen kommer ut på en 400 meter lång och cirka 5 meter hög bank. Vägen passerar under höjdpartiet vid Sienevägens anslutning till nuvarande E20 i en upp till 15 meter djup och 400 meter lång skärning. Här går nuvarande E20 på bro över ny E20. Därefter sneddar vägen på en låg bank över sydöstra delen av den stora åker som finns mellan Sävåån och nuvarande E20. På resterande sträcka fram till Hjultorp utgör nuvarande E20 lokalväg.

Mellan Hjultorp och Lund föreslås att E20 byggs ut på samma sätt oavsett korridor. Förslaget beskrivs i avsnitt 3.5.

Figur 3.7:2 Trafikplatsutformning vid Bälinge/Hallstorp.



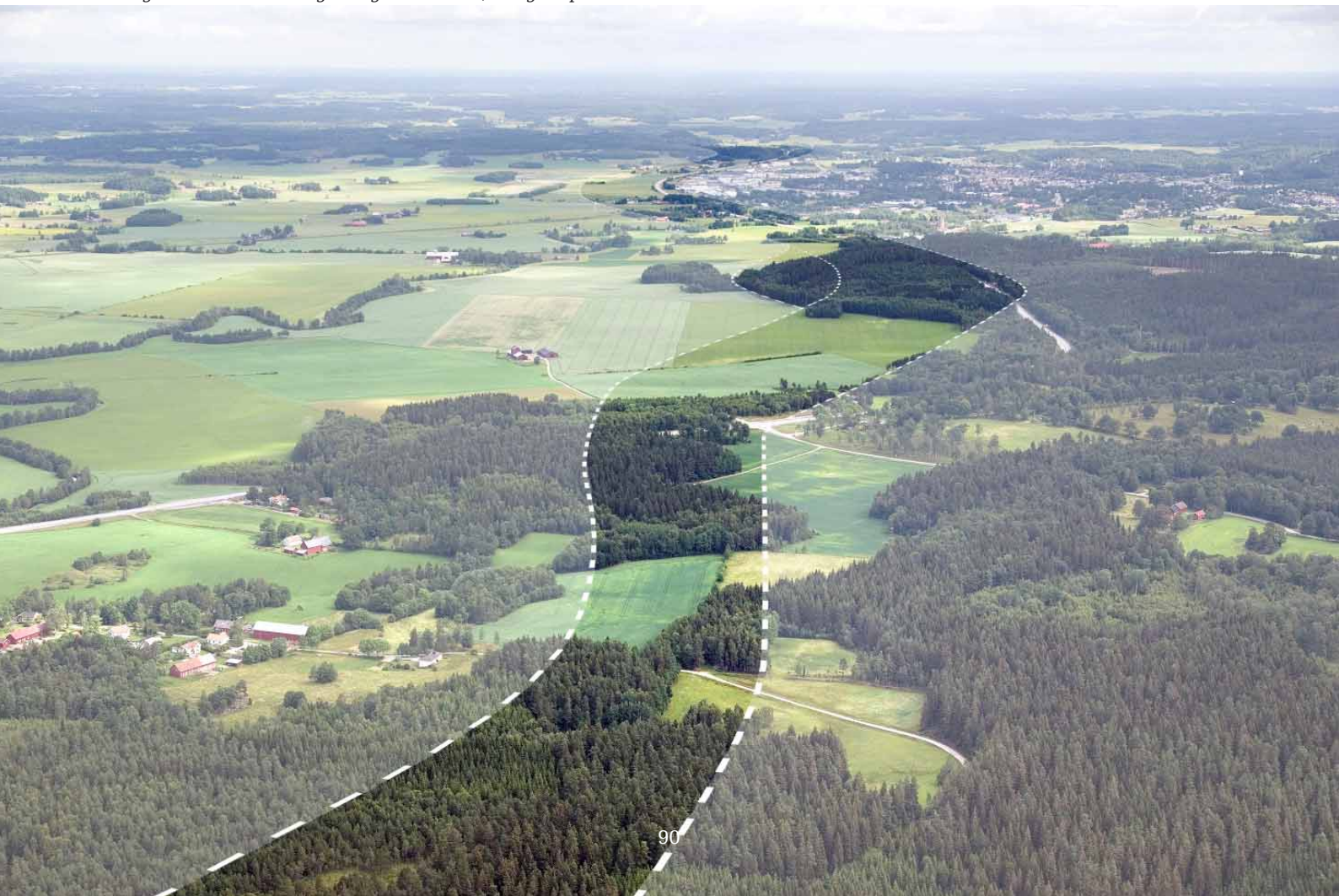
Figur 3.7:3 Trafikplatsutformning vid Bälinge/Gisslatorp.





Figur 3.7:4 Fotomontage Skogskorridoren via Gisslatorp, vid Bälinge, mot norr.

Figur 3.7:5 Fotomontage Skogskorridoren, Gongstorp mot norr.



Lokalvägssystem

På hela sträckan kommer en lokalväg att finnas för att samla upp lokaltrafiken mot trafikplatserna. Lokalvägen dimensioneras för hastigheten 70 km/h. Lokalvägen behövs också för oskyddade trafikanter och för långsam trafik, som traktorer och liknande. Större delen av lokalvägen kommer i detta alternativ att utgöras av nuvarande E20.

Mellan Kristineholm och Bälinge kommer Borgens gata genom Kristineholms industriområde att förlängas över Sävån mot Bälinge och tjäna som lokalväg i alla korridorer. Från Bälinge till anslutningen mot Lagmansholm och från Gongstorp till Hjultorp kommer nuvarande E20 att utgöra lokalväg. För att öka trafiksäkerheten på de sträckor av nuvarande E20 som blir lokalväg föreslås att bredden minskas genom att vägen förses med en separat gång- och cykelväg inom nuvarande vägs bredd. Se figur 2.6:4.

I Vårgårda föreslås att kommunens gatunät utnyttjas för långsamgående trafik och oskyddade trafikanter utifrån bedömningen att denna trafik främst har sitt mål i tätorten.

Figur 3.7:6 Fotomontage Skogskorridoren via Hallstorp, mot norr.



3.8 Etapputbyggnad

Tre lämpliga utbyggnadsetapper har identifierats. Etapperna kan byggas ut oberoende av varandra efter att utbyggnadskorridor valts.

Kristineholm–Bälinge

En kort etapp som också inkluderar trafikplatsen i Bälinge och utbyggnad av lokalvägnät. Med trafikmängder på över 18000 fordon år 2020 bör denna sträcka byggas som fyrfältsväg. Sträckan är drygt 2 kilometer.

Bälinge-Hjulторp

Löser trafikproblemen på den mest olycksdrabbade sträckan där det också finns stora miljöproblem i form av barriäreffekter och höga bullernivåer för boende. Etappen föreslås inkludera en utbyggnad av trafikplatsen i Hjulторp. Sträckan är cirka 16 kilometer.

Hjulторp–Lund

Som framgår av beskrivningen i avsnitt 3.3, Nollalternativet, är standarden på denna sträcka plan- och profilmässigt av god standard och de två korsningarna med väg 42 är utbyggda som planskilda trafikplatser. Korsningen med väg 181 är däremot en plankorsning som är olycksbelastad. Utbyggnad till fyrfältsväg på denna sträcka är relativt kostsam då den innehåller flera konstbyggnader, bland annat ny bro över Sävåån, ny järnvägs korsning och två trafikplatser. Sträckan är cirka 4 kilometer.

3.9 Gestaltungsprinciper

De landskapskaraktärer som finns inom utredningsområdet beskrivs under avsnitt 2.8 Landskap och en analys av en väglokalisering inom respektive landskapskaraktär görs i avsnitt 2.16 Analys av förutsättningarna. Hur landskapet kommer att påverkas och konsekvenserna av detta finns redovisade i avsnitt 5.1. Detta utgör bakgrunden till de gestaltungsprinciper som föreslås. Gestaltungsprinciperna i vägutredningen är ett led i det fortsatta arbetet med vägens lokalisering och utformning. I arbetsplanens inledande skede bör en fördjupad landskapsanalys göras som kan identifiera specifika avsnitt och karaktärer som bör ligga till grund för en mer detaljerad vägprojektering.

Eftersom landskapet har så olika karaktär i de olika korridoralternativen finns det få generella principer att hålla sig till. Gestaltungsprinciperna är därför framtagna för respektive korridoralternativ.

Gemensamt

I norr mellan Tubbetorp och Hjulторp kommer samtliga alternativ medföra att E20 går parallellt med lokalvägen. Detta är huvudsakligen i skogsmark och restytorna bör kunna utformas så att de visuellt kan skiljas åt.

Passagen under Västra Stambanan är dyr att genomföra om det kräver ombyggnad av befintliga spår. Kommer en ny bro med avvikande utseende att byggas bredvid befintlig bro är det viktigt att dessa inte betraktas samtidigt utan åtskiljs med exempelvis vegetation. Det är att eftersträva ett enhetligt utseende på de båda broarna trots allt.

Trafikplatserna Hjulторp, Degrabo och Lund bör ges en medveten landskapsutformning där Degrabo får ett mer stadsmässigt utseende som entré till Vårgårda.

Figur 3.8:1 Trafikplats Degrabo.



Figur 3.8:2 Trafikplats Lund.



Förbättring av befintlig väg

Vid förbättring av befintlig väg är det framförallt bullerskyddens utformning som är viktigt. Se nedan under Korridor längs befintlig väg.

Järnvägskorridoren

En järnväg har helt andra krav på linjeföring än en fyrfältsväg. För att spara värdefull jordbruksmark kommer ny E20 att ligga så nära järnvägen som möjligt, vilket kan medföra att ny E20 blir alltför stel och monoton. Det är viktigt att väglinjen får en följsamhet som känns naturlig och tar stöd i befintliga skogsdungar eller terrängvariationer.

Möjligheten till utblickar från vägen är en kvalitet som bör tas till vara på bästa sätt. Det är likaså viktigt för upplevelsen av dalgången i dess helhet. Nödvändiga bullervallar ska utformas med omsorg och efterlikna och anpassas till omgivande topografi.

Höga bankar ska undvikas i största möjliga mån både för E20 och korsande vägar eftersom dessa troligen blir exponerade och kan bli dominerande och avskärmande i landskapet. Passager av vägar över E20 utformas med fördel som vägportar.

Skärmande vegetation såväl planterad som spontan ska undvikas. Skötselaspekten på området mellan väg och järnväg bör studeras vidare och finnas med i arbetet med väglinjen.

Särskilt känsliga vägavsnitt i Järnvägskorridoren:

- Trafikplatsutformning i Bälinge (varierat och känsligt ravinlandskap)
- Passagen förbi Hols riksintresse (bullerskydd och skärmande vegetation)
- Passagen förbi Bäne (bullerskydd och eventuell markmodellering)
- Passagen förbi Tubbetorp och Mångsholm (känsliga ekskogsmiljöer).

Ett möjligt rastplatsläge vid Mångsholm bör studeras vidare.

Korridor längs befintlig väg

En väg i Korridor längs befintlig väg medför parallella vägsystem med mycket restytor. Utformningen av dessa ytor och likaså skötselaspekten är viktig för upplevelsen av omgivande landskap. Många bostäder ligger nära befintlig väg och bullerskydd kan komma att behövas på långa sträckor. Bullerskydd i form av bullerskärmar eller bullervallar ska utformas så att de visuellt hör samman med bygden respektive med det landskap som passeras.

Särskilt känsliga vägavsnitt i Korridor längs befintlig väg:

- Bälinge (gammal bebyggelse och bullerskydd)
- Hol (kuperat landskap, upplevelsen av Hols by/kyrka, bullerskydd)
- Bäne (bebyggelse, bullerskydd)

- Passagen förbi Tubbetorp och Mångsholm (känsliga ekskogsmiljöer).

Ett möjligt rastplatsläge vid Mångsholm bör studeras vidare.

Skogskorridoren

Att föra en väg genom skogslandskapet kommer att vara en avvikande del av E20 och kanske missvisande i någon mån. Kontakten med kulturbygden bryts. Gestaltningen av väglinjen i övergången mellan skog och öppen mark kan få stor betydelse för hur vägavsnittet kommer att upplevas. I Hallstorpsvarianten är det viktigt att möjligheten till utblickar mot väster för södergående trafik tas till vara. Bron över nuvarande E20 i höjd med Hallstorp bör förankras i närliggande höjdparter och göras så öppen, det vill säga så lång, som möjligt. I Gisslatorsvarianten kan man från bron över Kärtaredsvägen få en viss utblick över Bälinge. Brons utformning är också viktig för hur den långsträckt sprickdalen kommer att uppfattas från omgivningen. Med hjälp av framförallt brons läge men också arkitektur kan dramatiken i landskapet öka.

Anpassningen av vägområdet till mosaiklandskapet och dess värden är avgörande för hur vägen kommer att uppfattas i det känsliga landskapet. Likaså kan en anpassning av väglinjen till de karaktäristiska lodbranterna i skogslandskapet ge vägrummet en extra kvalitet.

Möjligheten att blicka ut över dalgången från höjdryggen i höjd med Hol bör studeras vidare. Även här är skötselaspekten en viktig del av frågan. Idag sköts slutningen ned mot Hol som ett modernt skogsbruk, där granen nyss avvercats. Platsen är en av dem som skulle kunna fungera som rastplats på sträckan. En annan möjlighet är vid trafikplats Lund.

Särskilt känsliga vägavsnitt i Skogskorridoren:

- Trafikplatsutformning och väglinje i Bälinge (varierad topografi, småskalighet, känsligt ravinlandskap)
- Bro över Kärtaredsvägen
- Lodbranterna
- Passagen förbi Tubbetorp och Mångsholm (känsliga ekskogsmiljöer, bergskärning).