

PM Trafik- och utformningsförslag Detaljplan: Skola och förskola vid Södra Särövägen, Askim - exploateringsprojekt



Detaljplan: Skola och förskola vid Södra Särövägen, Askim

2025-05-23

Version 1.1 2025-11-28

Namn på uppdrag

Detaljplan: Skola och förskola vid Södra
Särövägen, Askim

Diarienummer

EXF-2023-02086



Göteborgs
Stad

Beställare

Exploateringsförvaltningen, Göteborgs
Stad

Box 2403

403 16 GÖTEBORG

Vxl 031-368 00 00

Kontaktperson

Mirjam Lindqvist



Konsult

Sweco

Uppdragsnummer

30078424

Uppdragsansvarig

Anna Gustafsson

Handläggare

Martin Molin, Elena Dobre

Innehåll

Bakgrund	4
Syfte	4
Geografisk avgränsning.....	4
Angränsande projekt.....	5
Planeringsförutsättningar.....	6
Trafiksystem och trafikdata.....	6
Lindåsstråket	10
Södra Särövägen.....	12
Lindebovägen	14
Trafik- och utformningsförslag	16
Lindåsstråket	17
Södra Särövägen.....	23
Lindebovägen	27
Ställningstaganden och konsekvenser	28
Förtydliganden/medskick till projektering	30
Förhållanden under byggtiden.....	31
Dispenser, tillstånd och avtal.....	32
Bilagor	33
Referenslista	34

Bakgrund

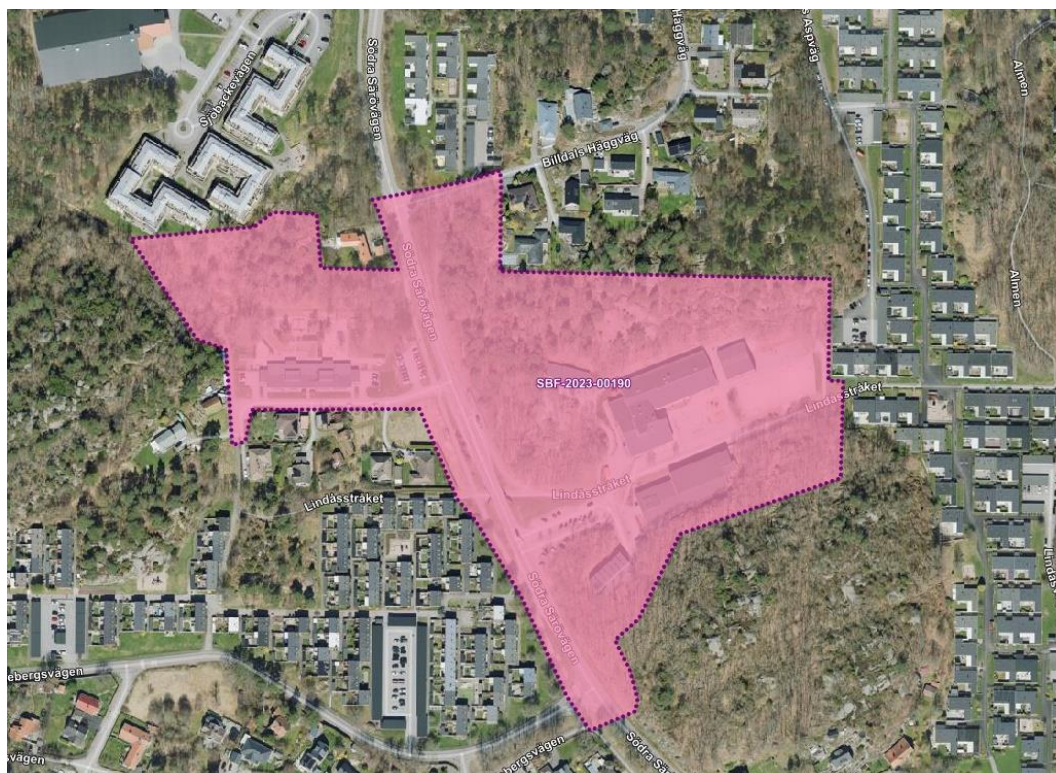
Syfte

Syftet med Detaljplan Södra Särövägen är att möjliggöra en utbyggnad av Lindåsskolan (F-9) med möjlighet att öka elevkapaciteten från 700 elever till 1100 elever genom nybyggnation samt om-/tillbyggnad av befintliga skolbyggnader. Detaljplanen omfattar också förskolan vid Lindebovägen som ska byggas ut från fyra till åtta avdelningar med möjlighet att tillgodose friytebehov enligt nyckeltal. I samband med det krävs säkra skolvägar och justeringar i trafiksystemet för att möjliggöra sammanhängande skolgårdsytor. Trafikförslaget ska också möjliggöra en utbyggnad av gång- och cykelbanan längs Södra Särövägen till pendelcykelstråk.

Trafik- och utformningsförslaget redovisas i form av detta PM och ritningar som tydliggör utbyggnad av allmän platsmark. Handlingarna ska både vara en del av dokumenten som ingår i detaljplanen Södra Särövägen samt vara underlag för kommande projektering.

Geografisk avgränsning

Lindåsskolan och förskolan vid Lindebovägen som omfattas av den aktuella detaljplanen ligger i stadsdelen Askim i de södra delarna av Göteborgs kommun. Trafik- och utformningsförslaget omfattar allmän platsmark inom planområdet (se Figur 1) och här ingår Södra Särövägen (mellan Billdals Häggväg i norr och Valebergsvägen i söder), Lindebovägen samt ytor för en flytt av den kombinerade gång- och cykelvägen Lindåsstråket till söder om Lindåsskolan, samt Lindåsstråkets befintliga anslutning till gångtunneln under Södra Särövägen.



Figur 1. Preliminärt planområde (markerat i rött) inom vilket trafik- och utformningsförslag omfattar allmän platsmark.

Angränsande projekt

I detaljplanens närhet pågår arbete med *Detaljplan för bostäder vid Vågnedalsvägen inom stadsdelen Askim*, antagen 19 juni 2024. Projektet bedöms ej ha någon påverkan på detta projekt.

Planeringsförutsättningar

Allmän plats inom planområdet för detaljplan Södra Särövägen utgörs av vägarna Södra Särövägen, Lindebovägen och Billdals Häggväg samt Lindåsstråket. Skolan och förskolan omfattas av kvartersmark.



Figur 2. Kartan visar allmän plats och kvartersmark. Gul markering är allmän plats: trafik och grönmärkning allmän plats: natur. Blåmärkning är kvartersmark.

Trafiksystem och trafikdata

Området ligger utmed Södra Särövägen, som förbinder Lindomevägen med Billdalsvägen i de södra delarna av Göteborgs kommun. Södra Särövägen är en huvudgata som samlar upp trafik från kringliggande områden. Genomfartstrafiken antas vara relativt begränsad då Säröleden, som är en motortrafikled löper parallellt med Södra Särövägen. Både Lindåsskolans in- och utfart och Lindebovägen, som leder till förskolan, ansluter till Södra Särövägen. Parallellt med Södra Särövägen finns ett gång- och cykelstråk som leder mot centrala Göteborg. Gång- och cykelvägen är utpekad att bli del av pendelcykelnätet i Göteborgs Stads översiktsplan från år 2022.

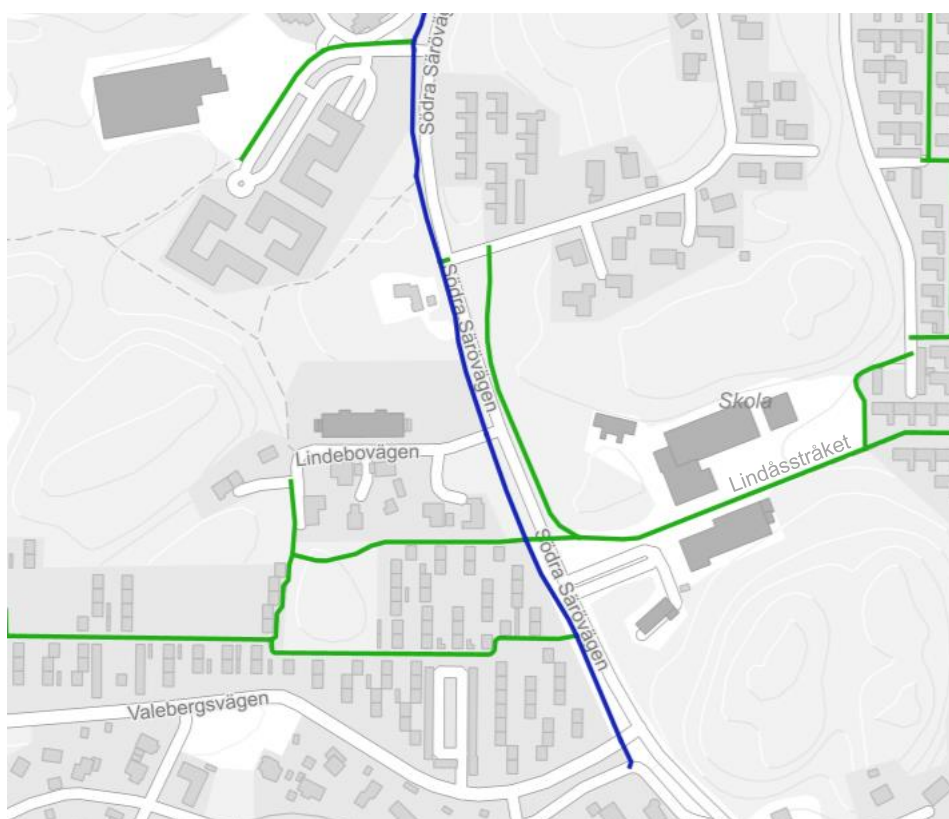
Genomgående gator i öst-/västlig riktning saknas. I områdets södra del ansluter dock Valebergsvägen, som leder västerut mot Lindåsbadet och havet. För fotgängare och cyklister finns Lindåsstråket, som är ett lokalt gång- och cykelstråk genom planområdet och som sammankopplar bostadsområdena öst respektive väst om Södra Särövägen med Lindåsskolan. Lindåsstråket pekas ut som ett framtida rekreativt stråk i Göteborgs Stads fördjupade översiktsplan för Södra Askim från 2011 där det ytterligare ska stärka kopplingarna i öst-västligt riktning inom området och förbättra tillgängligheten till havet.

Fotgängare

Det finns flera gångstråk inom och kring planområdet som både sammankopplar skolans verksamhet och är viktiga för lokala målpunkter inom Askim, se Figur 3.

Lindåsstråket som korsar planområdet i öst-västlig riktning utgör ett viktigt gångstråk som Lindåsskolans elever nyttjar för att ta sig bland annat mellan skolan och Lindåsvallen med idrottshall. Stråket passerar under Södra Särövägen via en gång- och cykelvägstunnel för att sedan fortsätta rakt västerut genom det anslutande bostadsområdet, alternativt förbi förskolan längs Lindebovägen, och sedan genom skogen till Lindåsvallen. Tunneln sammankopplar också Lindåsstråket med gång- och cykelvägen utmed Södra Särövägen.

Gång- och cykelvägen utmed Södra Särövägen nyttjas av fotgängare både för att ta sig till skola/förskola, till hållplatser utmed Södra Särövägen samt målpunkter som ligger utanför planområdet.



Figur 3. Befintliga gång- och cykelvägar inom planområdet. Blått streck illustrerar övergripande cykelväg. Gröna streck illustrerar lokal cykelväg. Samtliga är kombinerade gång- och cykelvägar.

Cykel

På västra sidan om Södra Särövägen löper en kombinerad gång- och cykelväg som kopplar området mot det fortsatta cykelvägnätet söderut såväl som mot norr. Sträckan är, i Göteborgs översiktsplan från 2022, utpekad att bli del av pendelcykelnätet som löper från kommungränsen mot Kungsbacka strax söder om utredningsområdet längs kusten förbi Askim till centrala Göteborg.

Även på östra sidan om Södra Särövägen, mellan Billdals Häggväg i norr och Lindåsskolan i söder, ligger en kombinerad gång- och cykelbana.

Lindåsstråket är en kombinerad gång- och cykelväg som kopplar österut till anslutande bostadsområden, löper genom befintlig skolgård och ansluter till gång- och cykeltunneln. Vid gång- och cykeltunneln kopplar Lindåsstråket mot gång- och cykelvägen längs Södra Särövägen.

Det finns inga cykelmätningar utförda på dessa cykelvägar.

Kollektivtrafik

Busshållplatsen Västra Lindås ligger inom planområden och trafikeras av expresslinje X2 som går var tionde minut mellan Billdal och Gerrebacka. På sträckan från Västra Lindås i riktning mot Gerrebacka stannar bussen på exempelvis Järntorget, Stenpiren och Hjalmar Brantingsplatsen.

Biltrafik och parkering

Södra Särövägen som löper genom planområdet i nord-sydlig riktning klassas som en uppsamlingsgata, där biltrafikanternas anspråk om hög framkomlighet måste vägas mot andra intressen så som attraktiva stadsmiljöer och andra trafikanter behov av framkomlighet.

Lindebovägen är en återvändsgata och har en vändplats längst till väster på gatan där matleveranser/sopbilar angör till förskolan.

Södra Särövägen och Lindebovägen har kommunalt huvudmannaskap. Hastighetsgränsen är 50 km/h på respektive väg. Ingen av vägarna i området är utpekade som utryckningsvägar.

På Södra Särövägens östra sida, i anslutning till Lindåsskolan finns en parkering i regi av Göteborgs stads parkering med cirka tjugo platser som kräver P-tillstånd vardagar 07-17. Vägaren till parkeringens infart nyttjas för parkering. Infarten till parkeringen nyttjas även av sopbilar och matleveranser till skolans matsal.

Det finns en avgiftsparkering som även den kräver P-tillstånd vardagar 7-17 strax öster om förskolan längs Lindebovägen med tjugotvå platser vilka kan nyttjas som personalparkering för Lindåsskolan. Det finns även mindre parkeringsplatser i direkt anslutning till förskolan med 3-4 platser vardera, se Figur 4.

Södra Särövägen är huvudled, vilket innebär parkeringsförbud. Utmed Lindebovägen är parkering tillåten. Bilar parkerar gratis längs gatan och parkerade bilar förmodas främst tillhöra personal då den närliggande parkeringsplatsen kräver p-tillstånd och är i princip är tom. Vid platsbesök observerades det att flertalet bilar stod parkerade i fel färdriktning.



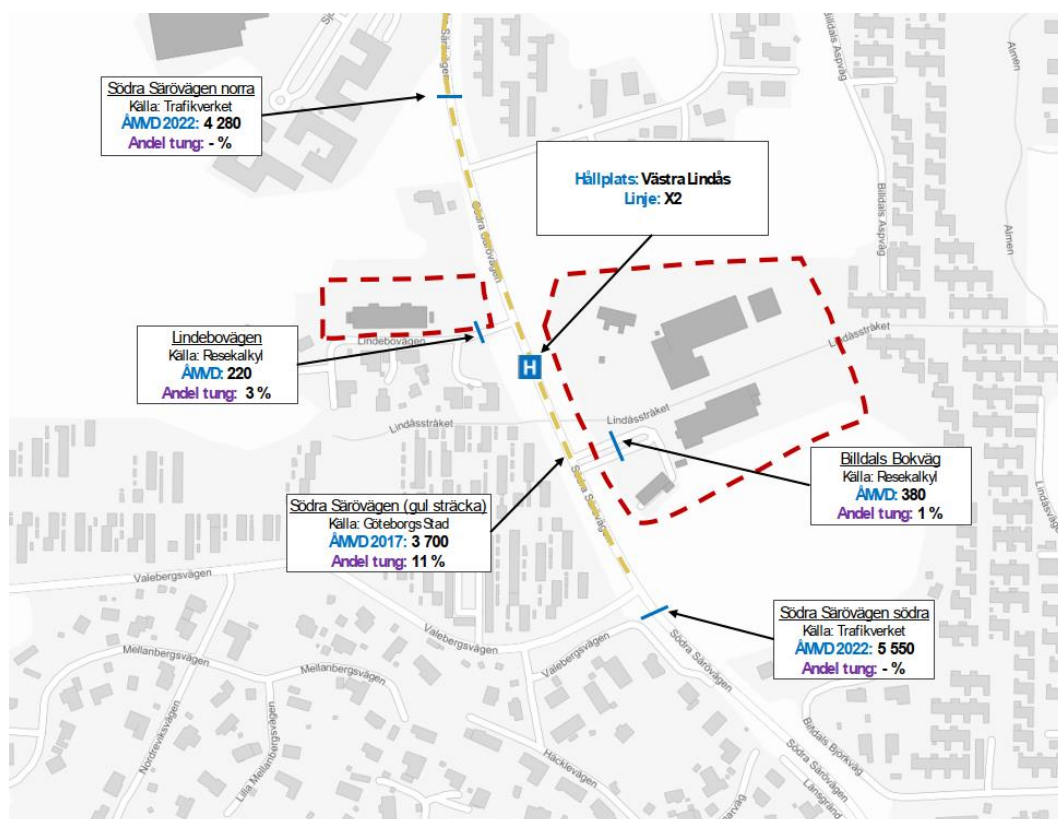
Figur 4. Ortofoto där parkeringar i området är markerade med röda cirklar. De två större parkeringarna, väster om Lindåsskolan samt öster om förskolan längs Lindebovägen kräver p-tillstånd.

Trafikmängder

Trafikmängder för de aktuella vägarna redovisas i Tabell 1. Siffrorna är hämtade från *PM Trafikflöden Södra Särövägen* (Sweco, 2024). Respektive mätpunkt redovisas i Figur 5.

Tabell 1. Trafikmätning/-information Södra Särövägen och Lindebovägen. ÅMVD anger antal per årsmedelvardagsdygn.

Plats	Biltrafik ÅMVD	Andel tung trafik	Skyltad hastighet	Medel- hastighet	Gång- flöden	Cykel- flöden	Turtäthet kollektivtrafik
Södra Särövägen vid Billdals Lövskogsväg och Valebergs- vägen	3 700	11%	50km/t	49km/t	-	-	Var 10e minut
Lindebovägen	220	3%	50km/t	Ingen mätning utförd	-	-	Finns ingen hållplats



Figur 5. Trafikmätningar (Sweco, 2024).

Lindåsstråket

Lindåsstråket är en kombinerad gång- och cykelväg som passerar genom Lindåsskolans skolgård. För att kunna åstadkomma en större och sammanhängande skolgård samt kunna avhysa obehöriga från skolgården vid särskild händelse behöver Lindåsstråkets sträckning dras om.

För att, i enlighet med den fördjupade översiktsplanen, ytterligare stärka kopplingarna i öst-västligt riktning inom området och förbättra tillgängligheten till havet, föreslås Lindåsstråket kompletteras med ny sträckning som passerar Södra Särövägen och ansluter mot Valebergsvägen.

Gaturum och stadskaraktär

I och med att Lindåsstråket passerar över skolgården saknas en tydlighet i om stråket är tillgängligt för allmänheten eller ej. En ny dragning utanför den tänkta skolgården bör ha en tydlig karaktär av offentligt stråk, där gränsen mellan skolgård (kvartersmark) och Lindåsstråket (allmän platsmark) framgår även om den inte är fysiskt avgränsad.

Ytan för Lindåsstråkets tilltänkta dragning omfattas idag av framför allt ädellövskog som bedöms ha påtagligt naturvärde (Naturvärdesklass 3 enligt *Kartläggning av naturvärden, Södra Särövägen, Göteborg* (Enviroplaning, 2023). Bevarande av naturvärden kan föranleda behov av avsteg från Göteborgs Stads Teknisk Handbok (2024:2) (2022:3) avseende lutning och bredd längs gång- och cykelstråket.

Trygghet

Området befolkas framför allt dagtid då skolan bedriver verksamhet. I samband med social- och barnkonsekvensanalys (SKA/BKA) har det dock framkommit att det

förkommer viss aktivitet även kvällstid på skolgården. Kvällar och helger då det inte pågår aktivitet på skolgården kan området dock upplevas som otryggt på grund av avsaknad av ”ögon på gatan”

Lindåsstråket och större delen av skolområdet är belyst. Gång- och cykeltunneln under Södra Särövägen upplevs som otrygg då den är mörk och dåligt belyst. Sikten är delvis begränsad då det råder höjdskillnader mellan tunneln och den intilliggande skolgården respektive omkringliggande fastigheter på vägens västra sida.

Möjligheten att korsa Södra Särövägen i plan för den som vill undvika tunneln finns för fotgängare i anslutning till busshållplatsen. Dessa passager är dock inte anpassade för cyklister.



Figur 6. Gång- och cykeltunnel under Södra Särövägen, som del av Lindåsstråket.

Tillgänglighet

Lutningen på Lindåsstråket är cirka 3 % i de östra delarna med en högpunkt på skolgården. I väster lutar Lindåsstråket ned mot gångtunneln med upp till 6 % lutning. Vilplatser saknas längs Lindåsstråket. Höjdskillnaden mellan busshållplatsen och Lindåsstråket är cirka 2 meter vilket innebär relativt branta lutningar.

Att Lindåsstråket till viss del saknar tydlighet då det passerar genom en skolgård, kan göra att det upplevs svårare att orientera sig.

Trafiksäkerhet

Gångtunneln under Södra Särövägen erbjuder ett trafiksäkert korsningsalternativ. Övriga passager över Södra Särövägen beskrivs under delområdet Södra Särövägen.

Vid infarten till Lindåsskolan finns en korsningspunkt med bland annat varutransporter till skolan. Korsningspunkten är relativt otydlig, och trafiksäkerhetshöjande åtgärder saknas.

Byggnadstekniska förutsättningar

Skolan kommer att byggas om, och de byggnader som finns söder om Lindåsstråkets nuvarande sträckning kommer att rivs.

Området för det nya stråkets sträckning har en mycket ytlig berggrund, som till stor del utgörs av berg i dagen. Bergskärning har skett i anslutning till de skolbyggnader som kommer att rivas. Bergväggen har en näst intill vinkelrät lutning och är förstärkt, se Figur 7 nedan. Höjden på bergskärningen varierar mellan cirka 0 och 3 meter.



Figur 7. Foto som visar befintlig bergskärning och befintliga skolbyggnader på södra delen av skolgården.

På Lindåsstråkets norra sida finns ett ledningsstråk för högspänningskablar. Arbeten i kablarnas närhet förutsätts kräva handschakt, och möjligheten att justera gång- och cykelvägens profil, framför allt till lägre nivå, är begränsad. Plantering av träd inom 4 meter från ledningarna är inte möjligt.

Inga kända arkeologiska värden har identifierats.

Södra Särövägen

Gång- och cykelstråket utmed Södra Särövägen är en kombinerad gång- och cykelväg på Södra Särövägens västra sida. Den är cirka 3-3,5 meter bred. I enlighet med översiktsplanen ska stråket uppgraderas till ett pendelcykelstråk med separerad gång- och cykeltrafik.

Gaturum och stadskaraktär

Gång- och cykelbanan separeras från gatan med en grönremsa längs större delen av sträckan. Profilen följer inte gatan, utan anpassas snarare efter omkringliggande fastigheter och tunneln under Södra Särövägen, vilket ger karaktären av ett friliggande gång- och cykelstråk snarare än att upplevas vara en del av gaturummet. Södra Särövägen har ett landsvägsmässigt uttryck med höga belysningsstolpar, vägräcken och bitvis breda stödremsor utan kantsten.

På gång- och cykelstråkets västra sida ligger bebyggelse med entréer vända bort från stråket. På delar av sträckan är tomtmarken avgränsad med trådstängsel. Norr om korsningen med Lindåsstråket kantas Södra Särövägen av en ängsremsa som fungerar som ett ledningsstråk.



Figur 8. Gång- och cykelväg väster om Södra Särövägen.

Trygghet

Södra Särövägen är belyst. Belysningsstolparna är placerade relativt nära gång- och cykelvägen på gatans västra sida men är riktade mot gatan. I höjd med tunneln samt på gång- och cykelvägen på östra sidan av Södra Särövägen finns lägre stolpar för gång- och cykelbanan.

Södra Särövägen har en relativt rak linjeföring vilket gör det lätt att få en överblick av gaturummet och omkringliggande bebyggelse.

Tillgänglighet

I höjddled varierar gång- och cykelstråket från att ligga i höjd med gatan till att ligga i höjd med den planskilda korsningen mellan Lindåsstråket och Södra Särövägen (tunneln), vilket medför lutningar på upp till 7% och branta slänter mot Södra Särövägen. Vilplatser saknas längs gång- och cykelstråket.

Trafiksäkerhet

Passager över Södra Särövägen sker i plan och i höjd med Lindåsskolan planskilt genom tunnel. I områdets norra del, vid korsningen med Billdals Häggväg finns en hastighetssäkrad gång- och cykelöverfart. På båda sidor om busshållplatsen finns oregrerade passager för fotgängare, den norra är hastighetssäkrad med asfaltsgupp inför passagen i respektive färdriktning, men den södra saknar hastighetssäkring.

Det finns behov av ytterligare säkra passager för fotgängare och cyklister över Södra Särövägen då denna idag utgör en barriär som passeras av många elever.

Där gång- och cykelbanan längs Södra Särövägen passerar Lindebovägen saknas reglerad eller anordnad passage, därmed ges inte fotgängare och cyklister företräde.

Utdrag av olycksstatistik från STRADA har gjorts för tidsperioden 2012-01-01 till 2023-12-31. I anslutning till utredningsområdet har det skett totalt nio

olyckor varav fyra klassats som lindriga olyckor och fem är av osäker eller okänd säkerhetsgrad. Majoriteten av olyckorna handlar om singelolyckor på cykel respektive moped. Flest antal olyckor har skett på gatu- eller vägsträcka samt gång- och cykelbana.



Figur 9. Utråg från STRADA som redovisar var olyckor skett i utredningsområdet.

Byggnadstekniska förutsättningar

Norr om Lindåsstråket kantas Södra Särövägen av ett ledningsstråk för högspänningskablar, som ligger i direkt anslutning till gång- och cykelbanan. Arbeten i kablarnas närhet förutsätts kräva handschakt, och möjligheten att justera gång- och cykelvägens profil, framför allt till lägre nivå, är begränsad. Plantering av träd inom 4 meter från ledningarna är inte möjligt.

De gällande fastighetsgränserna och utbredningen av vad som kan upplevas som kvartersmark respektive allmän platsmark är inte helt överensstämmande längs den västra sidan av Södra Särövägen. På de södra delarna finns ett nätstängsel som står på allmän platsmark, och i anslutning till tunneln under Södra Särövägen ligger delar av gång- och cykelbanan på kvartersmark.

Inga kända arkeologiska värden har identifierats.

Lindebovägen

Lindebovägen är en lokalgata med gångbana på dess södra sida. På gatans norra sida ligger förskolan Lindebo. Gatan är cirka 6 meter bred och nyttjas både för dubbelriktad trafik och längsgående parkering. Gångbanan på södra sidan är endast 1,5 meter bred. Lindebovägen är en återvändsgata som avslutas med en vändplats där personbilar kan vända utan att backa, men sopbilar och lastbilar behöver backvända.

Gaturum och stadskaraktär



Figur 10. Lindebovägen, med förskolan till höger.

Trygghet

Det finns belysning längs med gångbanan längs Lindebovägen som lyser upp både gångbanan och vägen. I anslutning till Lindebovägen finns ett gångstråk genom skogen från förskolan till Lindåsullen och närliggande naturområde. Gångstråket är inte belyst vilket kan leda till att det inte nyttjas under kvällstid. Det är även möjligt att ta sig från förskolan/skolan till Lindåsullen via den kombinerade gång- och cykelvägen längs med Södra Särövägen som ett alternativ till att gå genom skogen.

Tillgänglighet

Lindebovägens västra delar har väldigt låga lutningar (0-1 %) medan de östra delarna, upp mot Södra Särövägen lutar cirka 3-4 %. Vägen ligger i samma nivå som fastigheterna på södra sidan men högre än förskolan på norra sidan, vilket medför höjdskillnader till entréer. Gångbanan på södra sidan är endast 1,5 meter bred.

Trafiksäkerhet

Lindebovägen saknar säkra stråk för oskyddade trafikanter då gångbanan inte uppnår minst godtagbara bredd enligt Teknisk Handbok (2024:2). Gångbanan korsas dessutom av flera in- och utfarter med risk för backande bilar.

Byggnadstekniska förutsättningar

Den befintliga förskolan ska rivas och ersättas med en ny som planeras ligga mot Södra Särövägen. Området för den befintliga byggnaden kan då nyttjas som sammanhängande förskolegård. Lindebovägen planeras byggas om i samband med utbyggnad av ny förskola.

Trafik- och utformningsförslag

Syftet med trafik- och utformningsförslaget är att möjliggöra en utbyggnad av Lindåsskolan och Lindebo förskola genom att tillgodose säkra skolvägar, skapa förutsättningar för en sammanhängande skolgård för Lindåsskolan samt möjliggöra för en standardhöjning av cykelstråket utmed Södra Särövägen till pendelcykelstråk.

Trafik- och utformningsförslaget omfattar följande:

- Breddning och separering av gång- och cykelvägen längs västra sidan av Södra Särövägen samt genomgående, upphöjd gång- och cykelbana i korsningen med Lindebovägen.
- Ny dragning och en kompletterande sträcka av Lindåsstråket med passage över Södra Särövägen samt platsbildning längs stråket.
- Ny utformning av Lindebovägen.
- Ny utformning av passage över Södra Särövägen vid busshållplatsen.
- Upprustning av gång- och cykeltunneln under Södra Särövägen.



Figur 11 Trafikförslag (1) Lindebovägen (2) Södra Särövägen (3) Lindåsstråket med (3a) anslutning till tunnel och (3b) förgrening

Lindåsstråket

Trafiksystem och trafikdata

Lindåsstråket får en ny sträckning söder om Lindåsskolans skolgård precis i kanten till ädellövs skogen. Väster om skolan förgrenar sig Lindåsstråket där en del ansluter mot befintlig sträckning vid tunneln under Södra Särövägen, och den andra viker av söderut och skapar en ny genkoppling mot Valebergsvägen vilken är ett utpekat framtida cykelstråk mot havet.



Figur 12. Utsnitt från planritning vilken visar föreslagen utformning av Lindåsstråket.

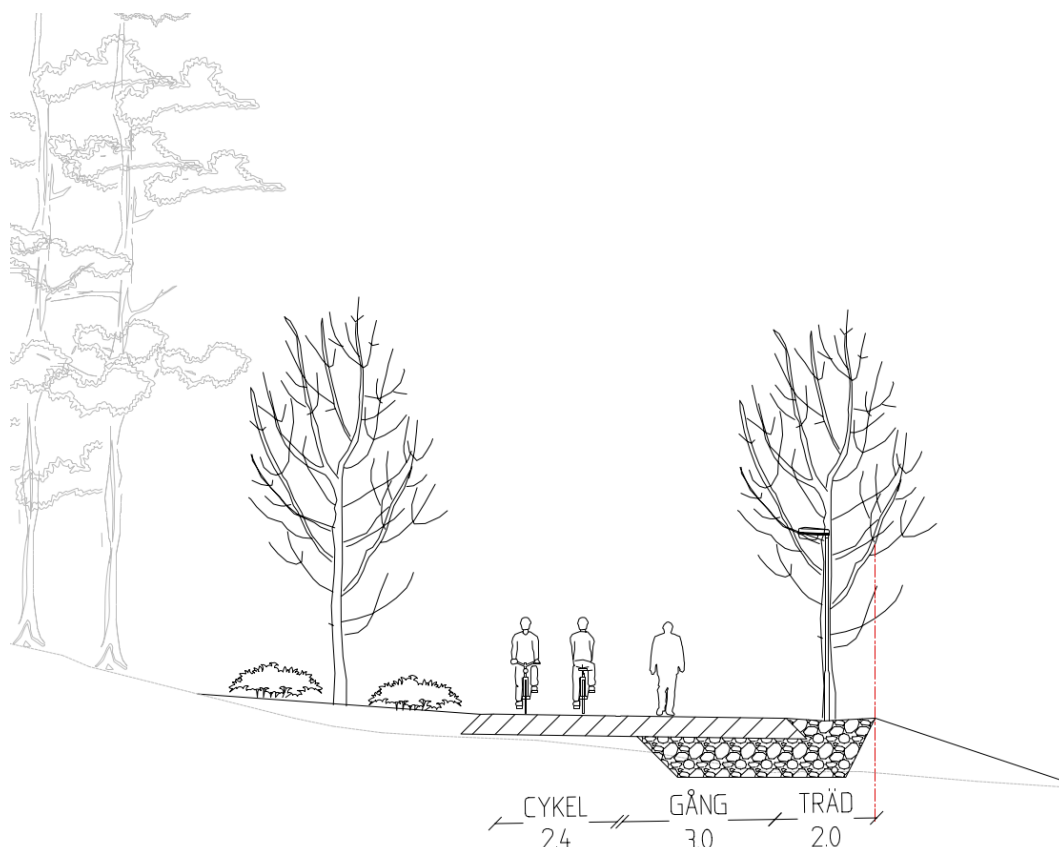
Sektioner

Lindåsstråket föreslås utformas som separerad gång- och cykelbana på 3 meter bredd för fotgängare och 2,4 meter för dubbelriktad cykelbana. Cykelbanan placeras i söder, närmast skogen och gångbanan placeras i norr mot skolgården för att minska behovet av att korsa cykelbanan. Cykelbanans bredd uppfyller bredden för en lokal cykelbana och gångbanans bredd är anpassat till ett medelstort gångflöde enligt Teknisk Handbok (2024:2).

Norr om gång- och cykelbanan föreslås en grönremsa på 2 meter, där träd och annan lägre växtlighet samt belysningsstolpar placeras. Träden föreslås på ett centrumavstånd om 8 meter och skapar därmed en längsgående allé som utgör en naturlig gräns mot den intilliggande skolgården och ska möjliggöra hantering av dagvatten. På de delar av sträckan som ligger i skärning, det vill säga lägre än befintliga nivåer, där undergrunden består av berg föreslås det att träden byts ut mot buskar och annan låg växtlighet för att undvika djupa bergsschakter för att få tillräcklig plats för trädens rötter. Buskar och låg växtlighet planeras även där träd skulle hamnat närmare än 4 meter från den

högspänningskabel som löper genom området, för att undvika risk för påverkan på kabeln från trädens rötter.

Gång- och cykelbanan har ett enkelsidigt tvärfall mot grönremsan, där vattnet fördröjs och infiltreras i skelettjord som omger träden. Volymen på skelettjord och eventuellt behov av brunnar och ledningar för bräddning behöver utredas vidare i senare skede. Då behöver även hänsyn tas till eventuellt vatten som riskerar att rinna från berget.



Figur 13 Sektion E-E mot väster på Lindåsstråket. Röd linje utgör föreslagen gräns mellan allmän platsmark och kvartersmark (skolgård)

Den södra förgreningen har samma breddmått som resten av Lindåsstråket och linjeföringen har anpassats för att undvika intrång i planerad parkering i norr och berg i söder.

Den södra förgreningen föreslås ha ett enkelsidigt tvärfall norrut mot parkeringsplatsen. Ett täckt dike anläggs mellan parkeringsplatsen och gångbanan. Intill parkeringsplatsens norra del, där utrymmet för dike är begränsat, kan det krävas en kantsten för att leda dagvattnet. Vidare utredning krävs i senare skede.

Gång- och cykelbanan längs Lindåsstråkets norra ben följer till stor del befintlig sträckning. Denna sträcka utförs utan längsgående grönremsa med trädplantering då högspänningskablar ligger strax norr om gång- och cykelbanan vilka inte medger växtbäddar. Befintlig dagvattenhantering, som för denna sträcka utgörs av dagvattenbrunnar dit vattnet leds via kantstenar längs den hårdgjorda ytan, föreslås användas även i utformningsförslaget.

Höjdförhållanden och tillgänglighet

Lindåsstråket är placerat så långt söderut som möjligt mellan skog och skolgård. Placeringen är en avvägning mellan en sammanhängande skolgård med så stor friyta som möjligt samtidigt som intrånget i ädellövskogen och behovet av bergsskärning i den omgivande terrängen, som är mycket kuperad, minimeras. Stråket följer till stor del den befintliga terrängen. I syfte att eftersträva en acceptabel och jämn lutning på det rekreativa stråket föreslås vissa anpassningar från den befintliga terrängen så gång- och cykelbanan på vissa sträckor hamnar i skärning, där den nya sträckningen hamnar under befintlig nivå, och på andra sträckor på bank där gång- och cykelvägen hamnar något över befintliga nivåer. Längs Lindåsstråkets östra del uppgår den maximala längsgående lutningen till 5 % innan stråket efter cirka 150 meter når ett krön. Vidare västerut lutar sen stråket i motsatt riktning och blir succesivt brantare, för att slutligen ansluta till den befintliga lutningen mot tunneln under Södra Särövägen som är cirka 5,5%. Cirka 50 meter i respektive riktning lutar mer än 4 %, vilket utgör största tillåtna lutningen för att uppnå god standard enligt Teknisk Handbok (2024:2). På sträckor med lutning över 2 % anordnas vilplatser med bänk intill stråket med jämna mellanrum.

Där Lindåsstråket behöver ligga på en större bank respektive skärning för att åstadkomma en acceptabel lutning tillskapas en slänt mot befintlig mark. Då höjdskillnaderna är som störst på norra sidan blir släntutbredningen mest påtaglig mot skolgården. Fastighetsgränsen är planerad att ligga norr om grönremsan, vilket innebär att slänten blir en del av skolgården och kvartersmark. I denna utredning, med tillhörande kalkyl, antas slänten luta 1:3 enligt krav från Teknisk Handbok (2024:2), men den exakta höjdsättningen får utföras i samband med att skolgården utformas och anpassas till skolans användning.

Den södra förgreningen anpassas i höjd efter befintlig terräng i så stor utsträckning som möjligt, för att minska intrånget i naturmark. Längslutningen varierar mellan 1-2%.

Gaturum och stadskaraktär

Längs Lindåsstråket tillskapas en mindre platsbildning för vila och rekreation på stråkets södra sida. Platsbildningen placeras i stråkets västra del och är cirka 130 kvm stor.

Platsbildningen utförs i princip plan för att öka tillgängligheten och möjliggöra vila. För att nå platsbildningen behöver fotgängare korsa cykelbanan. Platsbildningen ersätter därför inte de vilplatser med bänkar som föreslås i grönremsan intill gångbanan. Mer detaljerad utformning och placering (riktning) av vilplatserna längs gång- och cykelbanan studeras i kommande skede.

Platsbildningen är främst avsedd för nyttjande av allmänheten och har utformas med tanke på att Lindåsstråket ska kunna utgöra ett viktigt rekreativt stråk i enlighet med den fördjupade översiktsplanen för Södra Askim. Platsbildningen är tänkt att fungera som ett tillskott till en i övrigt rådande brist på parkmiljöer i denna del av Askimsområdet. Även skolan kan nyttja platsbildningen vilket beaktats i utformningen. Platsbildningen är gestaltad med hänsyn till trygghet genom låga planteringar och god belysning samt har element för att skapa en lekfull miljö. Av vikt är att val av belysning i senare skede, beaktar och anpassas till de fladdermöss som finns i området.

Accentträd som tydligt markerar att ytan har en annan karaktär föreslås. Med skolans närhet i åtanke kan träden bidra till utomhuslärande med exempelvis stora blad, olika typer av frukter samt vintergröna träd med vackra kottar. Val av träd för att säkerställa

rätt träd för rätt plats, behöver studeras i senare skede. Förutom accentträden och några solitära buskar som gynnar biologisk mångfald föreslås framför allt låga marktäckande buskar för att öka tryggheten där även barn kan se över växtligheten. Val av växtligheten föreslås anpassas för en lågintensiv skötselnivå. Växtvalet behöver studeras i senare skede och då i samråd med staden och driftansvariga.

Platsbildningen utformas på ytan mellan gång- och cykelvägen och den befintliga muren (bergväggen) och får en diamantform. Platsbildningen präglas av dess form vilken förstärks av exempelvis platsbyggda bänkar av trä som föreslås utformas för att följa platsens form. Ytan föreslås grusas med en fris av tre rader smågatsten intill cykelbanan men markbeläggningen kan även bestå av till exempel återbrukad natursten. Olika former och storlekar kan kombineras för att skapa lekfulla ytor.

För att säkerställa hinderfri bredd placeras träd, belysningsstolpar och andra fasta installationer minst 1 meter från cykelbanan i enlighet med Teknisk Handbok (2024:2). Kantstenen mot och längs med cykelvägen föreslås utföras i marknivå av samma anledning. Platsbildningen är inte nödvändig att vinterväghålla.



Figur 14. Föreslagen utformning för platsbildningen.

Trygghet

Då Lindåsstråket flyttas ut från skolgården finns risk att det leder till ”färre ögon på stråket” vilket gör att tryggheten minskar. Det är därför viktigt med en öppen utformning av skolgården, så att Lindåsstråket inte upplevs instängt mellan skolgård och berg.

Befintlig belysning utmed Lindåsstråket rustas upp och kompletteras med ny belysning längs den nya sträckningen.

Tunneln under Södra Särövägen kan idag upplevas som otrygg. Förutom att den befintliga passagen i plan vid busshållplatsen rustas upp tillkommer ytterligare en hastighetssäkrad passage i plan vid Valebergsvägen, som alternativ till tunneln.

Trafik- och utformningsförslaget omfattar även förslag på upprustning av tunneln. Upprustningen syftar till att öka tryggheten samt skapa en ljusare och mer inbjudande atmosfär. Förslagen gestaltning och omfattning redovisas i Figur 15 samt Tabell 2.



Figur 15. Skissförslag till upprustning av tunnel.

Tabell 2. Koncept för upprustning av tunnel

Mark Marken i tunneln rekommenderas få avvikande material där gång- och cykelbanan tydligt markeras, vilket ger ett omhändertaget uttryck och skapar tydlighet kring vem som ska trafikera vilka ytor.
Väggar Tunnelns väggar föreslås putsas och målas vita för att skapa en ljusare och mer välkomnande miljö. Alternativt kan de dekoreras av en konstnär för att ge en personlig touch.
Träkonstruktioner Ett antal fristående trärelement med integrerad belysning föreslås rama in väggar och tak för att skapa en harmonisk rytm och ett djup i tunnelns utrymme.
Konst Väggytorna mellan träkonstruktionerna föreslås prydas av tavlor där verk skapade av barn eller en konstnär placeras inom ramar (1% av projektets budget). Alternativt kan de avgränsade ytorna innehålla konstverk av perforerad plåt vilket ger en motståndskraft mot klotter.

Trafiksäkerhet

Korsningen mellan Lindåsstråkets förgrening och Södra Särövägen utformas med mittrefug och förhöjda passager med lång avfartsramp. Eventuell röjning av sly behövs på östra sidan för att säkerställa god sikt, då passagen ligger i innerkurva. Inga övriga skymmande hinder finns.

Korsningen mellan Lindåsstråkets norra ben och infarten till vändplatsen på skolgården utformas upphöjd med genomgående gång- och cykelbana.

Byggnadstekniska förutsättningar

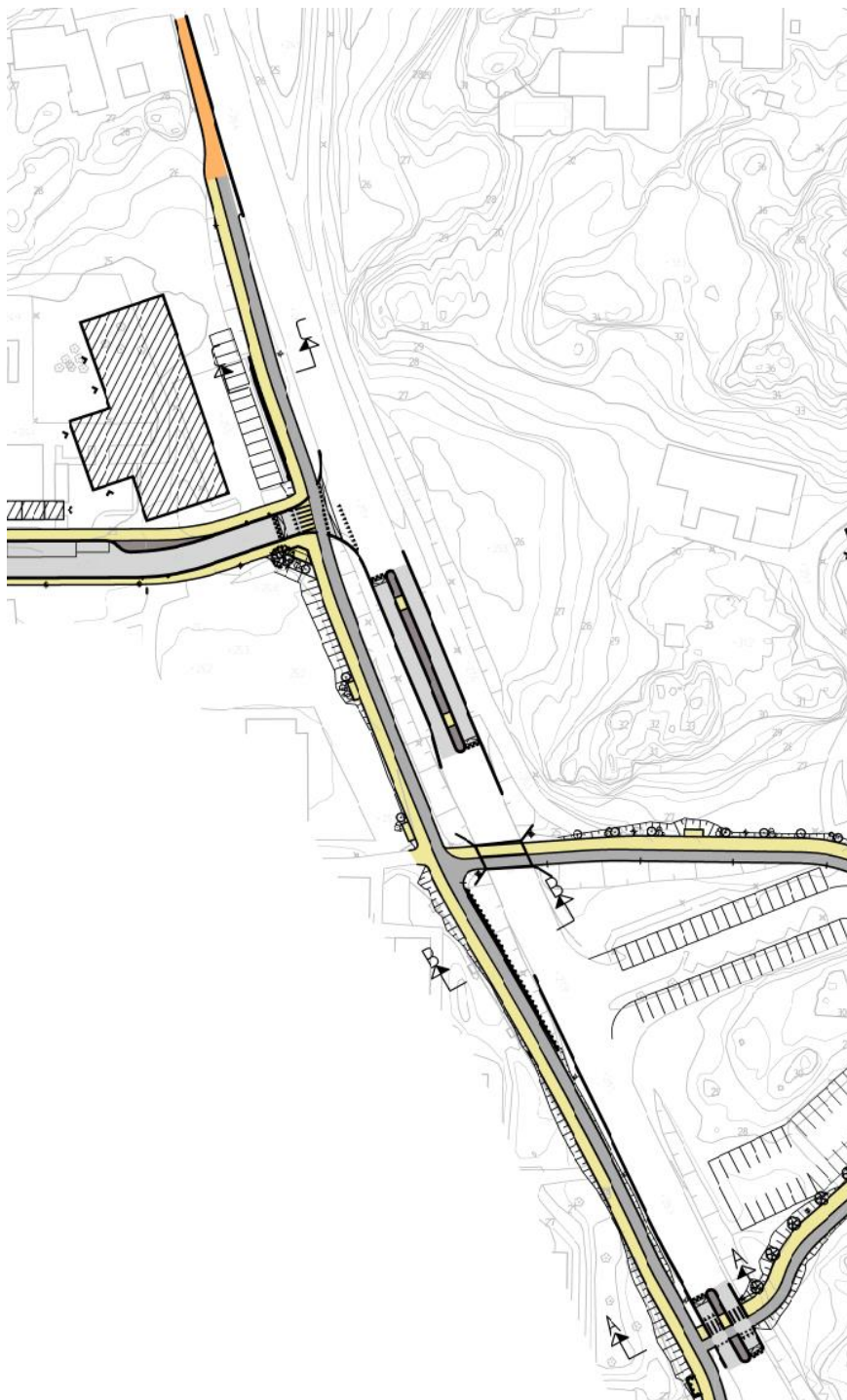
Arbeten kring stråkets östra del kräver handschakt på grund av närhet till högspänningsledning. I och med att profilen höjs i nära anslutning till ledningen är det viktigt att säkerställa att ledningen fortsatt är åtkomlig och inte utsätts för allt för stor tillkommande belastning.

Delar av Lindåsstråket kommer förmodligen kräva ny bergskärning/sprängning. Detta rör cirka 25 meter på södra sidan om Lindåsstråket i läget kring sektion F-F. För mer detaljerad omfattning se *Bilaga 1 Trafik- och utformningsförslag*.

Södra Särövägen

Trafiksystem och trafikdata

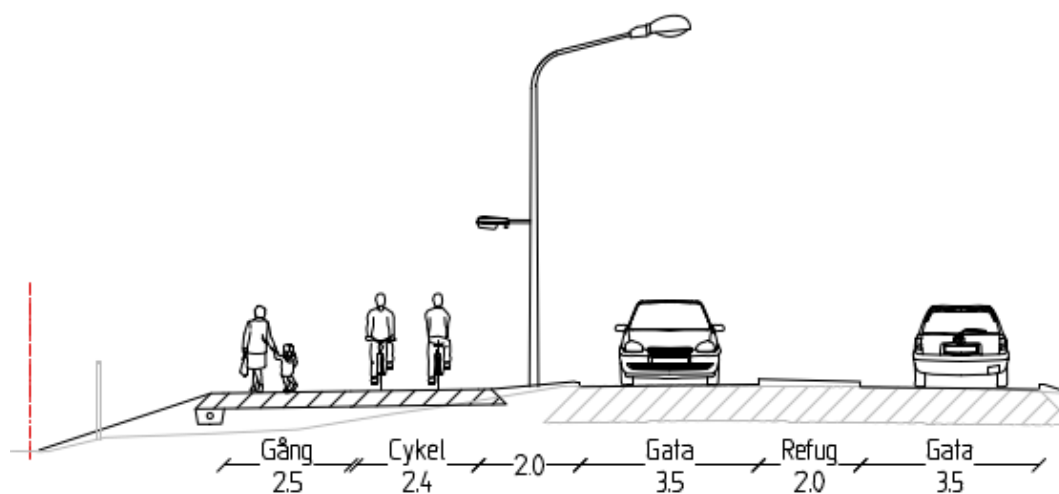
Längs Södra Särövägen på en sträcka om 300 meter, mellan Valebergsvägen i söder till Billdals Häggväg i norr, föreslås en breddning av befintlig kombinerad gång- och cykelbana till en separerad gång- och cykelbana som en del av det utpekade pendelcykelnätet.



Figur 16. Utsnitt från planritning vilken visar föreslagen utformning av gång- och cykelvägen längs Södra Särövägen.

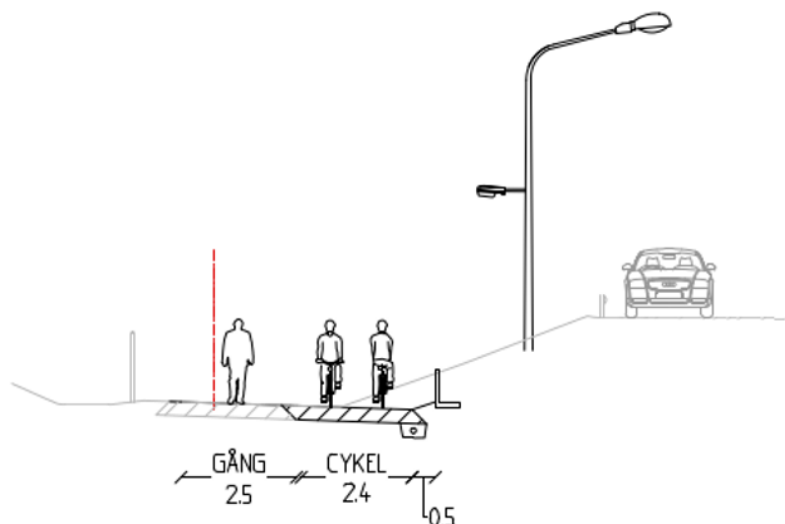
Sektioner

Pendelcykelstråket utformas med en gång- respektive cykelbana som separeras med målad skiljelinje. Gångbanan ligger ytterst, längst från Södra Särövägen och föreslås bli 2,5 meter bred. Även cykelbanan görs 2,5 meter bred, vilket är ett avsteg från pendelcykelstandard (bredd >3 meter enligt Teknisk Handbok (2024:2)) vilket för sträckan var utgångspunkt för trafikförslaget. Anledningen till det föreslagna avsteget är utrymmesbrist inom och utanför planområdet. En bredd enligt pendelcykelstandard skulle innebära intrång på fastigheter eller ingrepp i slänten mot Södra Särövägen vilket skulle medför stora kostnader. Utifrån utrymmesbristen föreslås cykelbanan utformas för att uppfylla standard för övergripande cykelvägnet med ett flöde under 500 cyklister per maxtimma enligt Teknisk Handbok (2024:2).



Figur 17. Sektion A-A mot norr på Södra Särövägen i höjd med anslutningen för Lindåsstråkets förgrening. Röd linje i vänster kant är befintlig fastighetsgräns. Gråa linjer visar befintligheter.

På vilken sida breddningen av gång- och cykelbanan föreslås ske, varierar. I söder sker breddningen mot Södra Särövägen eftersom utrymmet mot fastighetsgränsen i väster är begränsat, se Figur 18 som redovisar sektion B-B. I anslutning till tunneln ökar höjdskillnaden mellan Södra Särövägen och gång- och cykelbanan. Här sker breddningen i stället mot väster, där utrymme till fastighetsgräns är väl tilltaget på grund av det ledningsstråk som ligger intill gång- och cykelvägen.



Figur 18. Sektion B-B mot norr längs Södra Särövägen strax söder om tunnelmynningen. Stödmur mot slänt till Södra Särövägen krävs. Röd linje motsvarar befintlig fastighetsgräns, vilket innebär att den befintliga gång- och cykelbanan delvis ligger på kvartersmark.

Dagvatten föreslås hanteras på samma sätt som idag med tvärfall där vatten leds till grönytan vid sidan av gång- och cykelbanan där det antingen infiltrerar eller når en dagvattenbrunn i befintlig lågpunkt. Dagvattenbrunnar får vid behov flyttas och kompletteras med nya. Riktningen på tvärfallet på det befintliga stråket varierar, och intentionen är att det breddade stråket ska följa befintliga riktningar.

I norr och söder ansluter gång- och cykelvägen till befintlig kombinerad gång- och cykelväg med bredder på cirka 3,5 meter.

Höjdförhållanden och tillgänglighet

Gång- och cykelbanan föreslås till stora delar följa den befintliga gång- och cykelvägens marknivåer. Befintlig sträckning har relativt stora höjdskillnader med anpassning till både vägbanans höjder samt gång- och cykeltunneln under Södra Särövägen. Den maximala längsgående lutningen infaller just söder om anslutning till tunneln och uppgår där till 6,9%. Lutningen överstiger 2%, som utgör rekommendation enligt Teknisk Handbok (2024:2), på stora delar av sträckan. I syfte att eftersträva en acceptabel och jämn lutning, samt få en bra anslutning till passagen över Södra Särövägen föreslås gång- och cykelbana ligga något högre än befintlig gång- och cykelbana på dess södra delar. Gång- och cykelbanan har även skjutits österut mot vägbanan jämfört med befintlig dragning.

Breddningen av gång- och cykelbanan samt höjdanpassningen i söder, jämfört med befintligt utförande, innebär behov av slänter längs stora delar av sträckan. Dessa föreslås utföras i lutning 1:3. Nuvarande fastighetsförhållanden är på delar av sträckan oklara då allmän platsmark på vissa sträckor nyttjas som kvartersmark av privata fastighetsägare

och på andra sträckor nyttjas kvartersmark till vägbanan. Föreslagen utformning innebär att slänter och till viss del även gång- och cykelbanan, på vissa sträckor kommer att infalla inom ovan nämnda markområden där oklarheter kring fastighetsförhållanden råder, vilket behöver hanteras inom detaljplanen.

Norr om Lindebovägen är utrymmet åter begränsat av en fastighetsgräns. Här krävs en stödmur för att inte göra intrång på den parkering som föreslås i planen för den nya förskolebyggnaden. Breddningen av cykelstråket norr om Lindebovägen planläggs för framtida utbyggnad av pendelcykelstråket i enlighet med översiktsplanen. Sträckan kommer därmed inte att byggas ut i samband med övrig sträcka längs Södra Särövägen som ingår i den aktuella detaljplanen.

Gaturum och stadskaraktär

Förslaget innebär ingen markant förändring av gaturummet. På grund av gångstråkets lutning föreslås ett antal vilplatser med bänkar, som med fördel också kan inrymma planteringar där utrymme finns. En mindre platsbildning med vilplats och plantering föreslås i hörnet Södra Särövägen och Lindebovägen.

Trygghet

Befintlig belysning med höga armaturer mot gatan föreslås behållas och kompletteras med nya armaturer riktade mot gång- och cykelstråket samt i förekommande fall flyttas för att anpassas till den nya sektionen. Enligt Teknisk Handbok (2024:2) ska stolpar med mindre än 20 års livslängd kvar, ersättas med nya i stället för att flyttas. Detta behöver studeras vidare i kommande skede.

Trafiksäkerhet

Vid busshållplatsen på Södra Särövägen ändras utformningen av befintligt farthinder för att tillskapa en ”enkel stopphållplats” enligt Teknisk Hanbok. Föreslagen utformning innebär ett enkelsidigt gupp med flack utfasning där guppet placeras innan hållplatsens början i respektive färdriktning.

Korsningen med Lindebovägen utformas som en genomgående, upphöjd gång- och cykelbana.

Byggnadstekniska förutsättningar

Ledningstråket för högspänningskablar som idag ligger intill Södra Särövägen kommer delvis hamna under den breddade gång- och cykelbanan. Då det innebär en höjning av befintlig mark innebär det ingen minskad täckning av ledningen, men anläggningen kräver sannolikt handschakt. Det är i senare skede viktigt att säkerställa att ledningen fortsatt är åtkomlig och inte utsätts för allt för stor tillkommande belastning. I anslutning till parkeringen vid Lindåsskolan behöver en stödmur anläggas för att möjliggöra breddningen av gång- och cykelbanan. Denna kommer också behöva grundläggas i högspänningskabelns närhet, vilket behöver studeras vidare i kommande skede, bland annat eftersom höjden på högspänningskabeln i dagsläget är okänd.

Söder om korsningen med Lindåsstråket kommer det krävas stödmur (höjd cirka 0-1 meter). Förhållanden för grundläggning och bärligheten i slänten mot Södra Särövägen behöver undersökas. Sannolikt kommer spontning behövas för att undvika ingrepp i Södra Särövägens väggkropp under konstruktionsskedet.

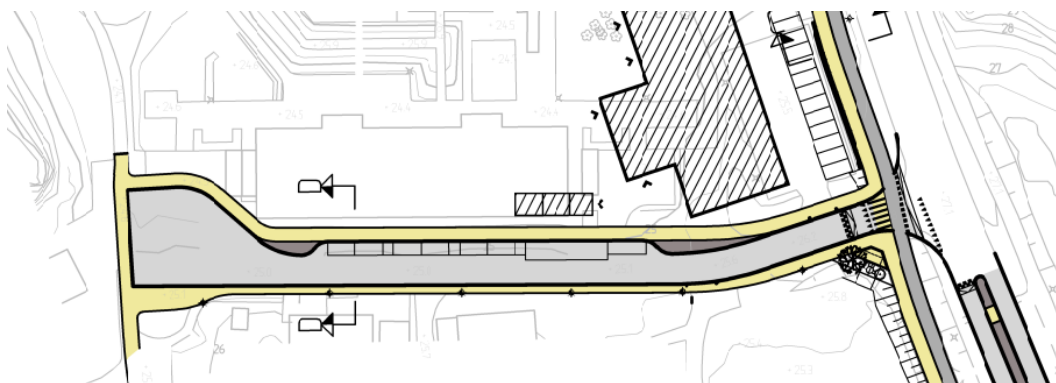
Lindebovägen

Trafiksystem och trafikdata

Lindebovägen behåller samma sträckning som idag, men kompletteras med en gångbana på norra sidan för att förbättra situationen för gående i området samt tillgängligheten till förskolan.

Vändplatsen i Lindebovägens västra ände dimensioneras med ytterradie 9 meter så att en sopbil (typfordon LOS) kan vända utan backning, och en lastbil (typfordon Lbn) kan vända med backning.

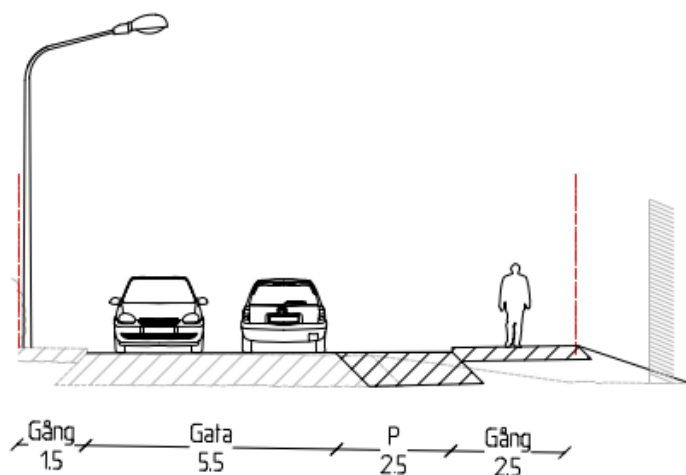
Ombyggnationen av Lindebovägen planeras att ske först i samband med att den nya förskolan byggs.



Figur 19. Utsnitt från planritning vilken visar föreslagen utformning av Lindebovägen.

Sektioner

Befintlig gångbana på södra sidan bevaras. Denna uppfyller ej mått enligt Teknisk Handbok (2024:2) (endast 1,5 meter inklusive hinderfri bredd). Eftersom gångbanan korsas av ett antal fastighetsinfarter, samt att den huvudsakliga målpunkten förskolan ligger på norra sidan anläggs i stället en bredare gångbana (2,5 meter inklusive hinderfri bredd) på norra sidan. Körbanan avgränsas till 5,5 meter och kompletteras med längsgående parkering i fickor för angöring, parkering för rörelsehindrade och leveranser.



Figur 20. Sektion D-D mot väster på Lindebovägen. Röd linje till vänster är befintlig fastighetsgräns i söder. Röd linje till höger är förslag på ny fastighetsgräns för förskolan i norr (befintlig fastighetsgräns i norr ligger i gränsen mellan gata och parkering). Befintlig förskolebyggnad till höger i bild kommer rivas innan gatan byggs om.

Höjd- och markförhållanden

Lindebovägen ligger idag på bank med en höjdskillnad på cirka 0,5-1 meter över den befintliga förskolans golvnivå. Höjdskillnaden hanteras med en slänt som blir en del av förskolegården. I denna utredning, med tillhörande kalkyl, antas slänten luta 1:3 enligt krav från Teknisk Handbok (2024:2), men den exakta höjdsättningen får utföras i samband med att förskolegården utformas och anpassas till förskolans användning.

Lindebovägens längslutning är mindre än 0,5%. I samband med att vägen byggs om bör tvärfallet ses över och justeras så att avvattnings vid behov kan ske till befintliga brunnar med hjälp av konstfall. I öster, vid anslutningen mot Södra Särövägen är lutningen kraftigare, cirka 3,5%. Ett vilplan med bänk föreslås i toppen av backen, där Lindebovägen möter Södra Särövägen.

Gaturum och stadskaraktär

Förslaget innebär ingen markant förändring av gaturummet. Den tillkommande gångbanan på norra sidan skapar en något mer definierad sektion. Gaturummet kommer framför allt att påverkas av hur den nya förskolan med tillhörande gård gestaltas.

Trygghet

Befintlig belysning behöver anpassas för att täcka även gångbanan på den norra sidan av gatan. Detta kan antingen lösas genom att befintliga stolpar byts ut till högre, alternativt kan befintliga stolpar behållas men förses med nya armaturer. Detta behöver utredas vidare i senare skede.

Trafiksäkerhet

Vändplatsens utformning innebär att backande fordon kan förekomma. Detta förutsätter att skolgården utformas så att vändplatsen är avskild från områden där barn rör sig.

Byggnadstekniska förutsättningar

Den nya utformningen förutsätter att Lindebovägen byggs om efter att den befintliga förskolan rivs.

Ställningstaganden och konsekvenser

Utformning av Lindåsstråket

Utformningen av Lindåsstråket utgår från att en så stor sammanhängande friyta som möjligt ska kunna tillskapas till Lindåsskolan, samtidigt som intrång i berg och ädelskog minimeras och tillgängligheten blir acceptabel. Då samtliga krav inte varit möjliga att uppfylla inom givna förutsättningar, har projektgruppen gjort en bedömning att ett avsteg beträffande Lindåsstråkets längsgående lutning får accepteras, trots att det är en försämring jämfört med dagens läge. Avsteget medger lutning upp till 5 %, med undantag för sträckan närmas tunneln där befintlig lutning (cirka 5,7%) accepteras. Höga lutningar kompenseras med vilplatser utmed stråket.

Lindåsstråkets förgreningen, och till viss del Lindåsstråkets nya dragning innebär att, enligt grov uppskattning, cirka 200 träd behöver fällas. Utformningen är gjord för att minska stråkets totala bredd (inklusive slänter) och därigenom också påverkan på naturmarken. Träden som fälls ersätts till viss del av nya träd utmed Lindåsstråket. Inga skyddsvärda träd enligt naturvärdesinventeringen påverkas.

Bredder på cykelstråk utmed Södra Särövägen

För att Södra Särövägen ska uppnå pendelcykelstandard krävs en dubbelriktad cykelbana med minsta bredd 3 meter. Möjligheten att bredda den befintliga gång- och cykelbanan utan intrång i fastigheter eller påverkan på slänten mot Södra Särövägen är dock begränsad. Bedömningen är att en total bredd för gång- och cykelbana, om 5 meter är största lämpliga bredd. Initialt var ambitionen att både cykel och gång skulle hållas till minimimått, det vill säga 3 meter för cykel och 2 meter för gång, men eftersom gångflödet bedöms vara större än cykelflödet, ansåg projektgruppen att gångbanan borde vara bredare. Av den anledningen förespråkas en cykelbana som uppfyller standard för ett övergripande cykelnät, men inte pendelcykel, till förmån för en något bredare gångbana.

Sektion Lindebovägen samt vändplats

En alternativ lösning har studerats för Lindebovägen, en där den befintliga gångbanan på södra sidan breddas upp för att fungera som kombinerad gång- och cykelbana. Denna lösning hade tagit mindre plats då den inte kräver dubbla gångbanor. Däremot så hade lösningen, som också förutsatte långsgående parkering på södra sidan inneburit ett större behov av att korsa gatan, samt att gång- och cykelbanan behöver korsa alla fastighetsinfarter och runda vändplatsen för att nå förskolan.

En lösning har också studerats med parkering och gång/cykelbana på norra sidan, men där södra gångbanan breddas för att uppfylla standard enligt Teknisk Handbok (2024:2). Denna har avfärdats då den kräver större ingrepp i befintlig utformning och tar yta från förskolegården.

En lösning med vändplats där lastbil kan vända utan att backa har studerats, men avfärdats då lösningen tar för mycket yta från förskolegården i förhållande till hur ofta det kommer vara aktuellt med backvändande lastbilar samt att föreslagen lösning möjliggör att avskilja förskolegården från vändplatsen med staket.

Förtydliganden/medskick till projektering

Ledningssamordning och belysning

Ingen ledningssamordning är utförd inom detta projekt. Detta måste framför allt beaktas i anslutning till högspänningsledningen. Utformningen är gjord för att i största möjliga mån undvika påverkan på denna, men ytterligare detaljstudier av till exempel grundläggning av stödmur intill Lindebo förskola behöver göras.

Ingen belysningsprojektering är utförd, belysningsstolpar är principmässigt utplacerade i liknande omfattning som befintligt.

Geoteknik

Övergripande geoteknisk utredning (Exploateringsförvaltningen, 2025) och bergteknisk utredning har utförts inom ramen för detaljplanen (Norconsult, 2023). Framtaget material har beaktats för Lindåsstråkets dragning med föreslagen bergsskärning. Ytterligare platsspecifika geotekniska utredningar är dock av vikt i senare skede rörande framför allt bergsskärning utmed Lindåsstråket samt stödmurar i slänten mot Södra Särövägen.

En initial bedömning är att vibrationer från nya hastighetsdämpande åtgärder på Södra Särövägen, samt höjning av gång- och cykelbanan utmed Södra Särövägen i områdets södra del, inte kommer kräva några extra stabiliseringsåtgärder.

Dagvatten och skyfall

En översiktlig bedömning av hantering av dagvatten är gjord, men behöver studeras vidare. Frågor som behöver hanteras är till exempel volymer med skelettjord för att kunna hantera avvattnings längs Lindåsstråket efter önskad förmåga, avvattnings utmed Lindåsstråkets förgrening samt höjdsättning av Södra Särövägen och Lindebovägen för att kunna nyttja befintliga brunnar.

Gestaltning

Platsbildningarna utmed Lindåsstråket är skissförslag som underlag för kostnadsbedömning. En definitiv gestaltning behöver ses över och fastställas i projekteringsskedet.

Träd längs Lindåsstråket är placerade utifrån antaganden om bland annat ledningar och bergrundens läge. Det är önskvärt att få in så mycket träd som möjligt för att kompensera för de träd som tas ned i samband med utbyggnaden, vilket gör att eventuella begränsningar behöver studeras noggrannare i detaljprojekteringsskedet.

Förhållanden under byggtiden

Lindåsstråket inklusive passager över Södra Särövägen, Lindåsstråkets förgrening, breddning av Södra Särövägens gång- och cykelstråk samt Lindebovägen är att betrakta som enskilda projekt som varken behöver eller bör ske parallellt. Parallellt med dessa arbeten kommer om-/utbyggnad av Lindåsskolan samt förskola ske. Samordning mellan samtliga projekt behöver ske.

Trafikföringsprinciper

Då Södra Särövägen är en huvudgata som trafikeras av kollektivtrafik är det önskvärt att gatan kan vara i drift under hela entreprenadtiden. Växelvisa trafikströmmar med skyttsignal eller motsvarande kan komma att behövas. Eftersom Lindebovägen är en återvändsgata behöver den korsningen vara i drift under hela entreprenadtiden. Arbeten som påverkar hela Lindebovägen (exempelvis asfaltering) behöver samordnas med de fastigheter som påverkas. Det förutsätts att förskolan är evakuerad när Lindebovägen byggs.

Gång- och cykelstråket utmed Södra Särövägen bör i största möjliga mån vara farbart under hela entreprenadtiden, även om det kräver inskränkt bredd eftersom alternativa, godtagbara stråk för gång- och cykel saknas. Detsamma gäller Lindåsstråket. Under tiden för arbete med gång- och cykelstråket norr om tunneln kan gång- och cykeltrafik omledas till gång- och cykelbanan som löper längs den östra sidan av Södra Särövägen (sträckan gång- och cykeltunnel - Billdals Aspväg).

På grund av brist på säkra passager över Södra Särövägen är det fördelaktigt om passagen vid Valebergsvägen och Lindåsstråkets förgrening kan vara färdigställd innan upprustning av tunneln under Södra Särövägen sker. I annat fall krävs det att upprustningen kan ske utan att tunneln stängs av helt.

Arbetsområde och markåtkomst

Trafik- och utformningsförslaget omfattar kommunal mark. Längs Södra Särövägens södra del finns dock delar av befintlig gång- och cykelbana som idag ligger på kvartersmark som behöver regleras, se *Dispenser, tillstånd och avtal*.

Utrymme för etablering finns söder om Södra Särövägen. För Lindåsstråket finns etableringsytor exempelvis vid den intilliggande södra skolbyggnaden. Skolbyggnaden behöver rivas innan Lindåsstråket byggs ut.

Utbyggnadsordning

Lindåsstråket inklusive passager vid busshållplatsen är sannolikt det första projektet som kommer utföras.

För att den nya sträckningen av Lindåsstråket ska kunna anläggas krävs att den södra skolbyggnaden är riven då stråket kommer ta den ytan i anspråk. Ny skola och skolgård kräver i sin tur att Lindåsstråket är färdigställt, så att skolgården kan förläggas på den befintliga sträckningen. Det är också viktigt att det befintliga Lindåsstråket kan nyttjas under tiden som det nya byggs, eftersom stråk för omledning saknas.

För Södra Särövägen finns inga yttre faktorer som styr utbyggnadsordningen. Breddning och ombyggnad av Lindebovägen förutsätts ske i samband med att den befintliga förskolan rivs då nivåskillnaden mellan den breddade gatan och befintlig byggnad gör byggnaden otillgänglig.

Restriktioner över tid

Vid byggnation bör träd i närområdet stängslas in med ett skyddsavstånd på 15 gånger stamdiametern, detta för att undvika skador på krona och rötter. Detta är särskilt viktigt för de skyddsvärda träden, men i bör även göras för alla de träd som är i närheten av anläggningsytan. Inga anläggningsarbeten eller avverkningar får ske inom området under perioden första april - sista september (Enviroplanning, 2023).

Dispenser, tillstånd och avtal

Högsämningskabel

Arbeten i närhet av den högsämningsledning som löper genom området behöver planeras i samråd med Svenska Kraftnät. Eftersom detta projekt handlar om justering av befintlig infrastrukturer har samtliga bestämmelser enligt *Vägledning för verksamhet vid Markförlagd kabel i transmissionsnätet* (Svenska Kraftnät, 2019) inte kunnat efterlevas. Enligt dessa ska ett avstånd på 2 meter mellan kabelschakt och gång- och cykelväg eftersträvas, vilket inte varit möjligt då befintlig ledning ligger dikt an Södra Särövägens gång- och cykelbana, och en förläggning närmare (och bitvis ovanpå) kabeln är en förutsättning om breddningen ska vara möjlig utan att flytta kabeln.

Fastighetsgränser

Utmed Södra Särövägens västra sida stämmer faktiska och ianspråktaga fastighetsgränser inte överens. I de södra delarna finns ett staket som är placerat på allmän platsmark, i anslutning till tunneln under Södra Särövägen ligger gång- och cykelbanan på kvartersmark. I samband med planarbetet bör fastighetsgränserna ses över och vid behov justeras för att säkerställa tillräcklig yta för pendelcykelstråk.

Gränsen mellan kvartersmark och allmän platsmark vid Lindebo förskola behöver justeras i samband med att vägen breddas så att parkering och ny gångbana på gatans norra sida ingår i allmän platsmark.

Bilagor

Bilaga 1 Trafik- och utformningsförslag

Referenslista

Sweco, 2024, *PM Trafikflöden Södra Särövägen*

Enviroplanning, 2023, *Kartläggning av naturvärden, Södra Särövägen, Göteborg*

Svenska Kraftnät, 2019, *Vägledning för Verksamhet vid markförlagd kabel i transmissionsnätet (Utgåva 2)*

Exploateringsförvaltningen 2025-12-12, PM Geoteknik – Detaljplan för skola och förskola vid Södra Särövägen (Lindås 1:133 med flera) inom stadsdelen Askim

Norconsult, 2023-10-28, *Bergteknisk utredning – Södra Särövägen, ombyggnation av skola, DP*

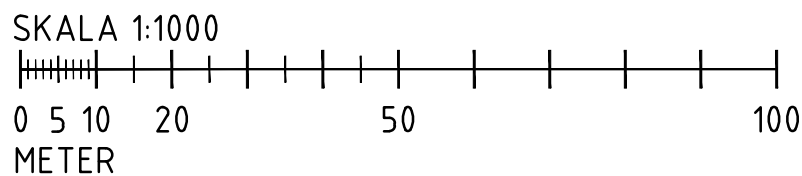


BILAGA 1 – TRAFIK OCH UTFORMNINGSFÖRSLAG

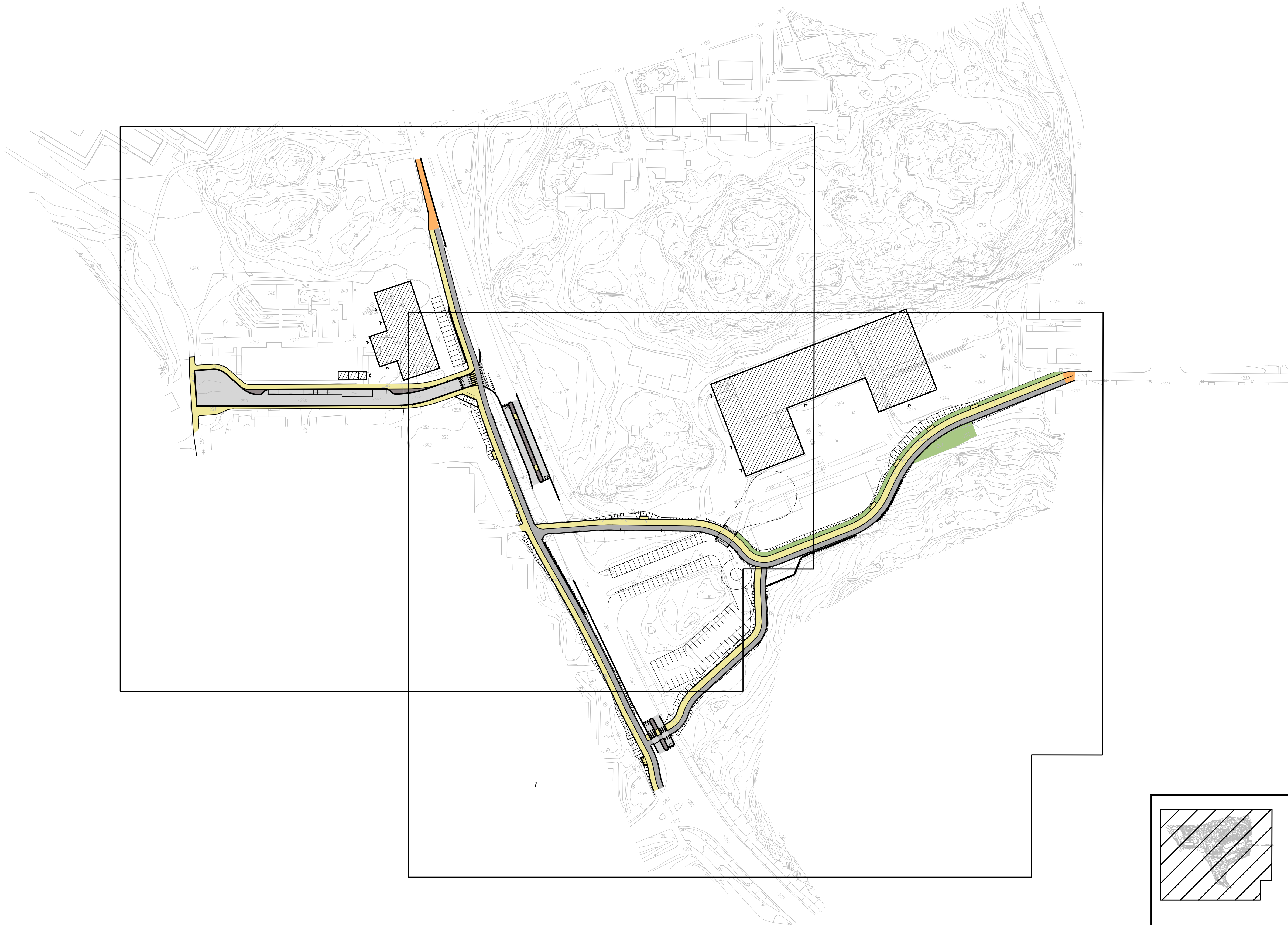
UPPDRAG Trafikutformning Detaljplan 6093/20 Skola och förskola vid Södra vägen	UPPDRAGSLEDARE Anna Gustafsson	DATUM 2025-05-23
UPPDRAGSNUMMER 30078424	BESTÄLLARE Exploateringsförvaltningen, Göteborgs Stad	REVDATUM
STATUS Underlag för samrådsskede		

RITNINGENS-NR.	REV	RITNINGENS BENÄMNING	SKALA	DATUM	REVDATUM
ÖVERSIKT					
EXF-2023-01886-0001		Översikt	1:1000	2025-05-23	
EXF-2023-01886-0002		Tillgänglighetsplan	1:1000	2025-05-23	
TRAFIK- OCH UTFORMNINGSFÖRSLAG					
EXF-2023-01886-0201		Trafikförslag	1:500	2025-05-23	
EXF-2023-01886-0202		Trafikförslag	1:500	2025-05-23	
EXF-2023-01886-0211		Trafikförslag med kommentarer	1:500	2025-05-23	
EXF-2023-01886-0212		Trafikförslag med kommentarer	1:500	2025-05-23	
GESTALTNINGSFÖRSLAG					
EXF-2023-01886-1701		Gestaltningförslag plastbildningar	1:100	2025-05-23	
PROFILER					
EXF-2023-01886-2001		Profil Pendelcykelstråk Södra Särövägen	1:50/1:500	2025-05-23	
EXF-2023-01886-2002		Profil Lindåsstråket	1:50/1:500	2025-05-23	
EXF-2023-01886-2003		Profil Lindåsstråket Förgrening	1:50/1:500	2025-05-23	
SEKTIONER					
EXF202301886-3001		Sektioner	1:100	2025-05-23	

REF: \\Segerfs003\projekt\22703\30078424_DP_Södra_Särovägen\000_DP_Södra_Särovägen\08_Arbeitsmaterial_rtm\02_Modell\Urföring.dwg \\Segerfs003\projekt\22703\30078424_DP_Södra_Särovägen\08_Arbeitsmaterial_rtm\01_Underlag\Höjdnivå.dwg \\Segerfs003\projekt\22703\30078424_DP_Södra_Särovägen\000_DP_Södra_Särovägen\000

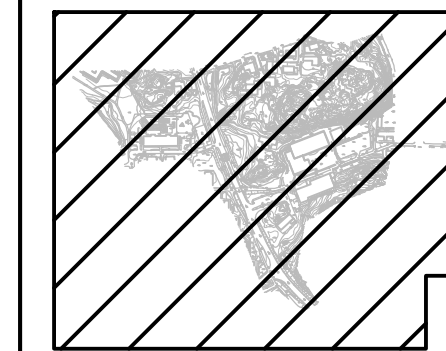


LAGER: SB11



TECKENFÖRKLARING

- Körbana
- Cykelbana
- Gångbana
- Kombinerad gång- och cykelbana
- Grönyta
- Refug



Exploateringsförvaltningen

FÖRV. HANDLÄGGARE
MIRJAM LINDQVIST

FÖRV. DIARIENR
EXF-2023-02086

FORMAT
A1

SKALA
1:1000

RITNINGNUMMER
EXF202302086-0001

REV.
TH version

Rev. ANT. ÄNDRINGEN AVSER DATUM SIGN

UNDERLAG FÖR SAMRÅDSSKEDE

DETALJPLAN 6039/20
SKOLA OCH FÖRSKOLA
VID SÖDRA SÄROVAGEN

SWECO Sweco Sverige AB
Skånegatan 3
Box 5397
411 40 GÖTEBORG
Tel. 08 695 60 00

UPPDRAG NR 30078424 RITAD/KONSTRUERAD AV HANDLÄGGARE
M MOLIN
DATUM 2025-05-23 UPPDRAGSANSVARIG GRANSKAD AV
A. GUSTAFSSONÄ KINELL

TRAFIKFÖRSLAG

ÖVERSIKT

TH version
2024-2

REF: ..02_Model\Uiforming.dwg ..01_Underlag\Hödkurvor.dwg ..01_Underlag\Grundkarta.dwg ..02_Model\Landskap.dwg ..02_Model\Uiforming_ytor.dwg ..01_Underlag\Förskola.dwg ..02_Model\Tillgänglighetsplan.dwg



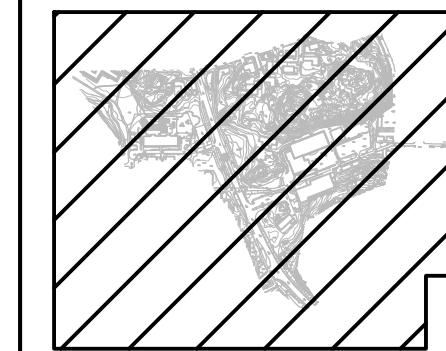
SKALA 1:1000
0 5 10 20 50 100
METER



TECKENFÖRKLARING

- Gångstråk lutning 0-2%
- Gångstråk lutning 2-4%
- Gångstråk lutning >4%
- Tillgänglighet för personer med nedsatt syn
- Passage
- Konfliktpunkt
- MÅLPUNKT
- ANGÖRING/PRH
- Entré

Rev.	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
------	-----	-----------------	-------	------



UNDERLAG FÖR SAMRÅDSSKEDE
DETALJPLAN 6039/20
SKOLA OCH FÖRSKOLA
VID SÖDRA SÄRÖVAGEN

SWECO Sweco Sverige AB
Skånegatan 3
Box 5397
411 40 GÖTEBORG
Tel: 08 695 60 00

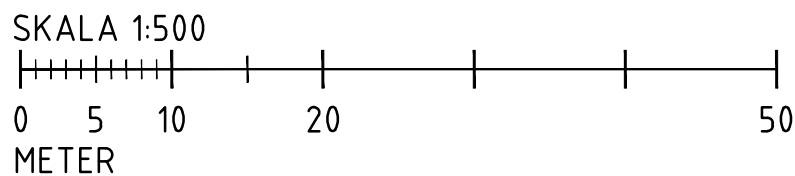
UPPDRAG NR 30078424 RITAD/KONSTRUERAD AV HANDLÄGGARE
M MOLIN
DATUM 2025-05-23 UPPDRAGSANSVARIG GRANSKAD AV
A. GUSTAFSSON KINELL



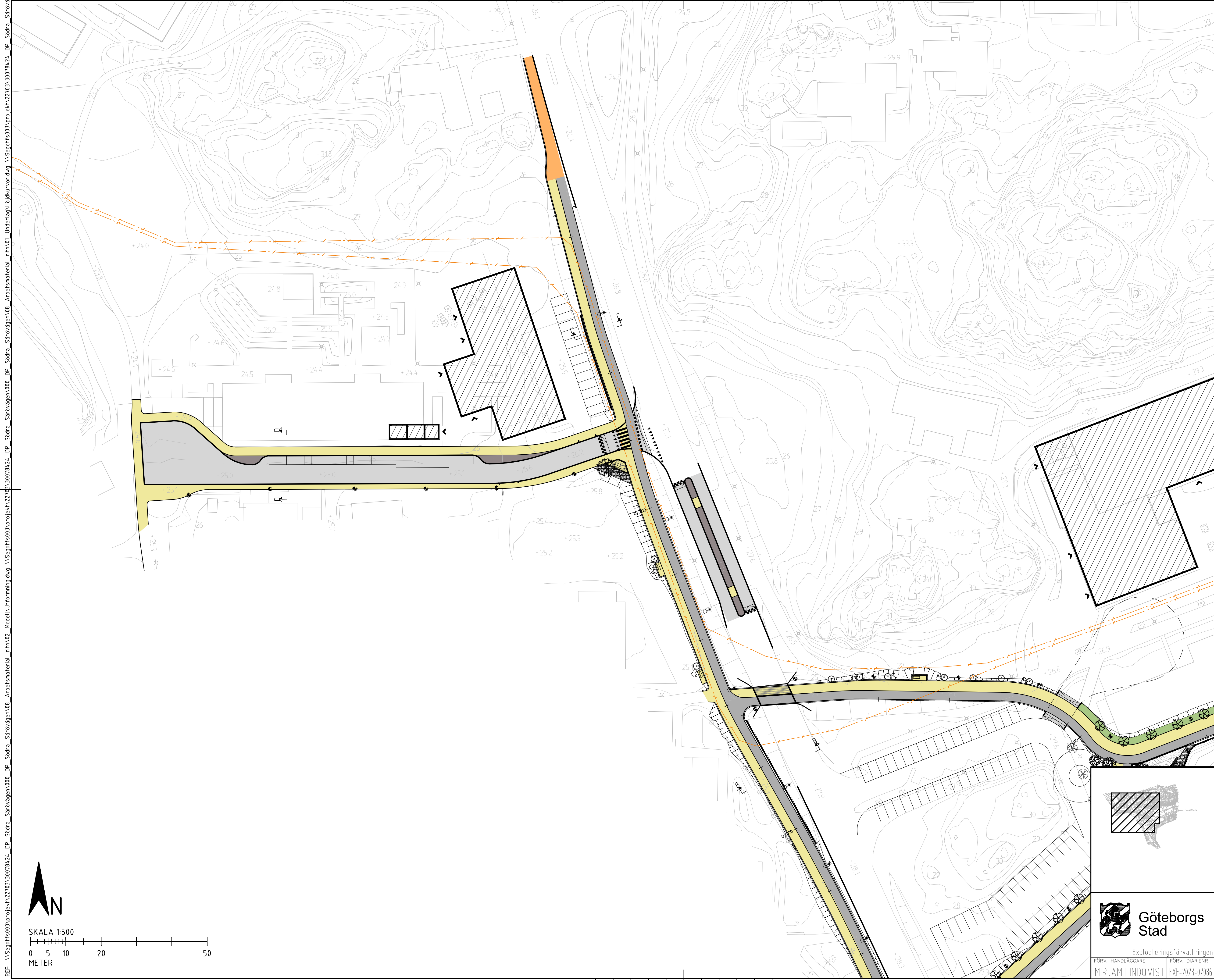
Exploateringsförvaltningen
FÖRV. HANDLÄGGARE FÖRV. DIARIENR
MIRJAM LINDQVIST EXF-2023-02086

TRAFIKFÖRSLAG
TILLGÄNGLIGHETSPLAN
FORMAT SKALA RITNINGNUMMER REV.
A1 1:1000 EXF202302086-0002

REF: \\Svegrfs003\projekt\22703\30078424_DP_Södra_Särövägen\08_Arbeitsmaterial_rtm\02_Modell\Urförmling.dwg DP_Södra_Särövägen\000_DP_Södra_Särövägen\000_DP_Södra_Särövägen\08_Arbeitsmaterial_rtm\01_Underlag\Höjdhurvor.dwg \\Svegrfs003\projekt\22703\30078424_DP_Södra_Särövägen\000_DP_Södra_Särövägen\000_DP_Södra_Särövägen\08_Arbeitsmaterial_rtm\01_Underlag\Höjdhurvor.dwg



LAGER: SB11



TECKENFÖRKLARING

- Kantsten
- Urförmlingslinje
- Befintlig högspänningskabel
- Körbana
- Cykelbana
- Gångbana
- Kombinerad gång- och cykelbana
- Grönyta
- Refug
- Ny föreslagen byggnad enligt DP
- Längdmätning
- GC-räcke
- Stödmur
- Farthinder
- Nya träd
- Nya buskar
- Osäker placering nya träd. Studeras i nästa skede
- Bänkar enligt Teknisk Handbok
- Ny belysningsstolpe
- Belysningsstolpe flyttas, kan eventuellt bli aktuellt att ersätta med ny, avgörs i projekteringskede
- Befintlig belysningsstolpes kompletteras med armatur för gång- och cykel
- Sektion enligt ritning -3001

Rev.	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
------	-----	-----------------	-------	------

UNDERLAG FÖR SAMRÅDSSKEDE

DETALJPLAN 6039/20
SKOLA OCH FÖRSKOLA
VID SÖDRA SÄRÖVÄGEN

Sweco Sverige AB
Skånegatan 3
Box 5397
411 40 GÖTEBORG
Tel. 08 695 60 00
UPPDRAG NR 30078424 RITAD/KONSTRUERAD AV HANDLÄGGARE
M MOLIN
DATUM 2025-05-23 UPPDRAGSANSVARIG GRANSKAD AV
A. GUSTAFSSONÄ. KINELL



Göteborgs
Stad

Exploateringsförvaltningen

FÖRV. HANDLÄGGARE FÖRV. DIARIENR

MIRJAM LINDQVIST EXF-2023-02086

TRAFIKFÖRSLAG
LINDEBOVÄGEN, SÖDRA SÄRÖVÄGEN
OCH LINDÄSTRÅKET

PLAN

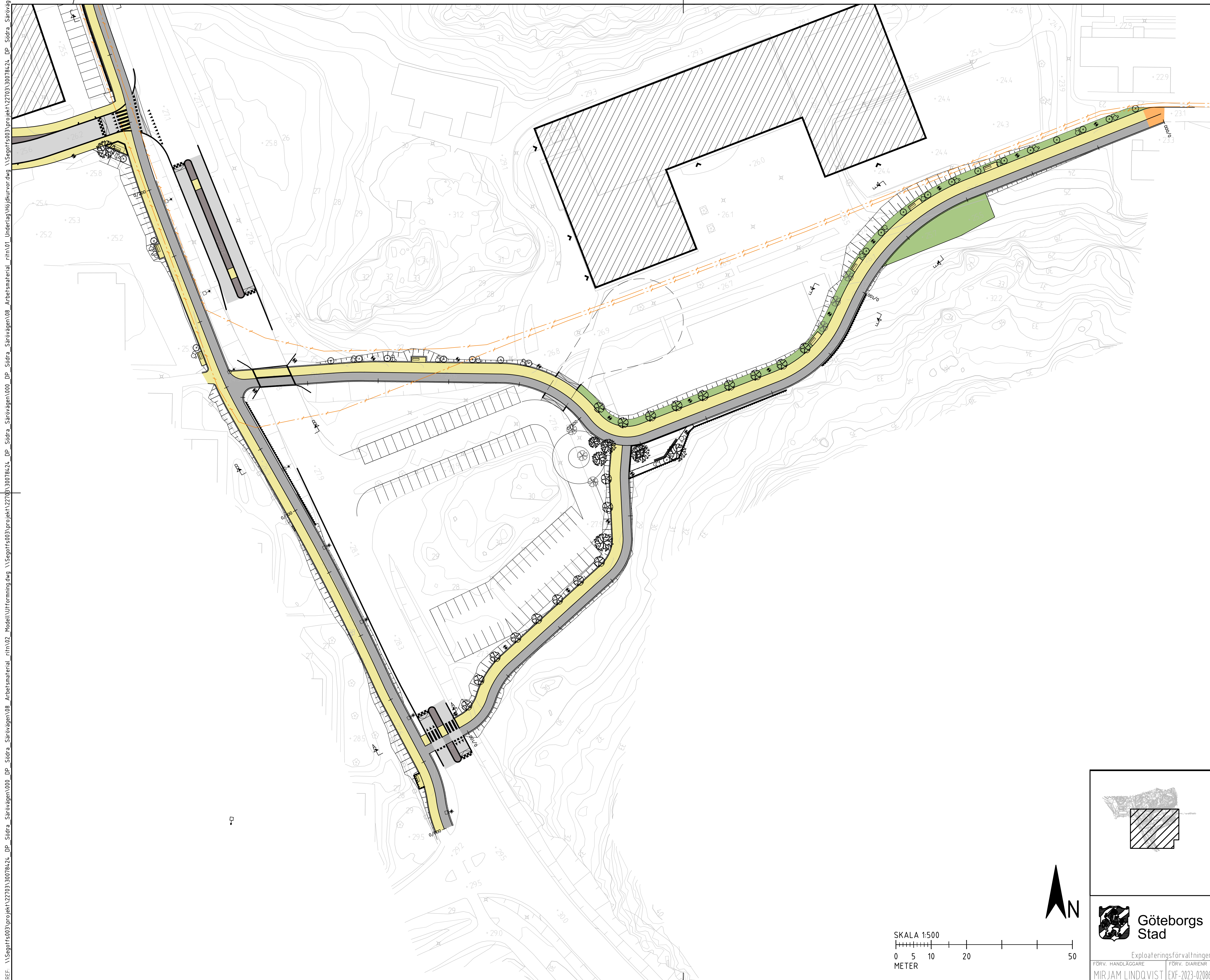
FORMAT SKALA RITNINGNUMMER REV.

A1 1:500 EXF202302086-0201

PLG: 2025-5-20 17:09 \\Svegrfs003\projekt\22703\30078424_DP_Södra_Särövägen\08_Arbeitsmaterial_rtm\03_RITDEFPLAN_EXF-2023-0887DWG MOLIN, MARTIN

TH2024.2

REF: \\Segerfs003\projekt\22703\30078424_DP_Södra_Särövägen\000_DP_Södra_Särövägen\000_DP_Södra_Särövägen\08_Arbeitsmaterial_rtm\01_Underlag\Höjdhuvordwg \\Segerfs003\projekt\22703\30078424_DP_Södra_Särövägen\000_DP_Södra_Särövägen\08_Arbeitsmaterial_rtm\02_Modell\Uiforming.dwg 2023-05-22 12:05 \\Segerfs003\projekt\22703\30078424_DP_Södra_Särövägen\000_DP_Södra_Särövägen\08_Arbeitsmaterial_rtm\03_RITDEF\PLAN_EXF-2023-02086 MOLIN, MARTIN



TECKENFÖRKLARING

Kantsten

Uiformningslinje

Befintlig högspänningskabel

Körbana

Cykelbana

Gångbana

Kombinerad gång- och cykelbana

Grönyta

Refug

Ny föreslagen byggnad enligt DP

Längdmätning

GC-räcke

Stödmur

Farthinder

Nya träd

Nya buskar

Osäker placering nya träd. Studeras i nästa skede

Bänkar enligt Teknisk Handbok

Ny belysningsstolpe

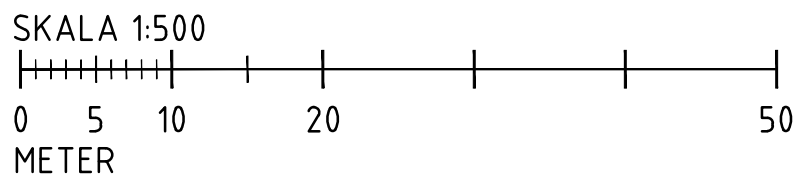
Belysningsstolpe flyttas, kan eventuellt bli aktuellt att ersätta med ny, avgörs i projekteringskede

Befintlig belysningsstolpes kompletteras med armatur för gång- och cykel

Sektion enligt ritning -3001

Rev.	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
------	-----	-----------------	-------	------

REF: \\segorfs003\projekt\22703\30078424_DP_Södra_Särövägen\000_DP_Södra_Särövägen\000_DP_Södra_Särövägen\08_Arbeitsmaterial_rtm\01_Underlag\Höjdplan\000_DP_Södra_Särövägen\000_DP_Södra_Särövägen\08_Arbeitsmaterial_rtm\02_Modell\Urförmling.dwg \\segorfs003\projekt\22703\30078424_DP_Södra_Särövägen\08_Arbeitsmaterial_rtm\01_Underlag\Höjdplan\000_DP_Södra_Särövägen\000_DP_Södra_Särövägen\08_Arbeitsmaterial_rtm\02_Modell\Urförmling.dwg



LAGER: SB11

Ansluter till befintligt

Ansluter till befintligt

Ny föreslagen byggnad

Föreslagen parkering
lastplats och PRH

Befintlig byggnad rivs

SKITHÄNGEL 30 km/h

Plats för bänk

Plats för bänk

Högsäningsledning

Plats för bänk

Ansluter till befintligt

Bef. elskåp

PERLECYKELSTRÅK SÖDRA SÄRÖVÄGEN

SKITHÄNGEL 50 km/h

SKITHÄNGEL 50 km/h

SKITHÄNGEL 50 km/h

SKITHÄNGEL 50 km/h

SKITHÄNGEL 50 km/h

SKITHÄNGEL 50 km/h

SKITHÄNGEL 50 km/h

SKITHÄNGEL 50 km/h

SKITHÄNGEL 50 km/h

SKITHÄNGEL 50 km/h

SKITHÄNGEL 50 km/h

SKITHÄNGEL 50 km/h

SKITHÄNGEL 50 km/h

SKITHÄNGEL 50 km/h

SKITHÄNGEL 50 km/h

SKITHÄNGEL 50 km/h

SKITHÄNGEL 50 km/h

TECKENFÖRKLARING

- Kantsten
- Urförmlingslinje
- Befintlig högsäningskabel
- Körbana
- Cykelbana
- Gångbana
- Kombinerad gång- och cykelbana
- Grönyta
- Refug
- Ny föreslagen byggnad enligt DP
- Längdmätning
- GC-räcke
- Stödmur
- Farthinder
- Nya träd
- Nya buskar
- Osäker placering nya träd. Studeras i nästa skede
- Bänkar enligt Teknisk Handbok
- Ny belysningsstolpe
- Belysningsstolpe flyttas, kan eventuellt bli aktuellt att ersätta med ny, avgörs i projekteringskede
- Befintlig belysningsstolpes kompletteras med armatur för gång- och cykel
- Sektion enligt ritning -3001

Rev.	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
------	-----	-----------------	-------	------

UNDERLAG FÖR SAMRÅDSSKEDE

DETALJPLAN 6039/20
SKOLA OCH FÖRSKOLA
VID SÖDRA SÄRÖVÄGEN

Sweco Sverige AB
Skånegatan 3
Box 5397
411 40 GÖTEBORG
Tel. 08 695 60 00

UPPDRAG NR 30078424
DATUM 2025-05-23
RITAD/KONSTRUERAD AV HANDLÄGGARE M MOLIN
UPPDRAGSANSVARIG GRANSKAD AV A. GUSTAFSSONÄ. KINELL



Göteborgs
Stad

Exploateringsförvaltningen

FÖRV. HANDLÄGGARE FÖRV. DIARIENR

MIRJAM LINDQVIST EXF-2023-02086

FORMAT SKALA RITNINGNUMMER

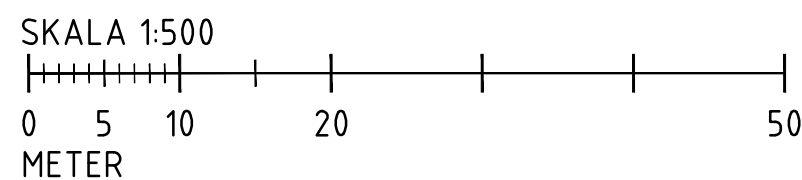
A1 1:500 EXF202302086-0211

REVISION

PLG 2025-5-20 17:10

\\segorfs003\projekt\22703\30078424_DP_Södra_Särövägen\000_DP_Södra_Särövägen\08_Arbeitsmaterial_rtm\03_RITDEF\PLAN_EXF-2023-0887.DWG MOLIN, MARTIN

TH2024.2



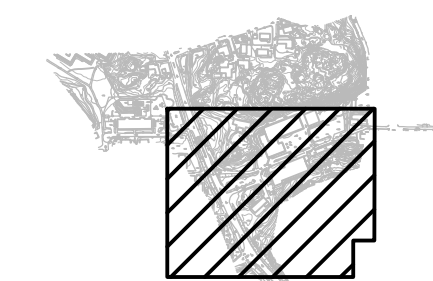
	Kants ten
	U tformingslinje
	Befintlig högs pänningskabel
	Körbana
	Cykelbana
	Gångbana
	Kombinerad gång- och cykelbana
	Grönyta
	Refug
	Ny föreslagen byggnad enligt DP
	Längdmätning
	GC-räcke
	Stödmur
	Farthinder
	Nya träd
	Nya buskar
	Osäker placering nya träd. Studeras i nästa skede
	Bänkar enligt Teknisk Handbok
	Ny belysningsstolpe
	Belysningsstolpe flyttas, kan eventuellt bli aktuellt att ersätta med ny, avgörs i projekteringskede
	Befintlig belysningsstolpes kompletteras med armatur för gång- och cykel
	Sektion enligt ritning - 3001

Rev.	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
------	-----	-----------------	-------	------

DETALJPLAN 6039/20

SWECO  Sweco Sverige AB
Skånegatan 3
Box 5397
411 40 GÖTEBORG
Tel: 08 695 60 00

TRAFIKFÖRSLAG
SÖDRA SÄRÖVÄGEN
OCH LINDÅSTRÅKET
PLAN MED KOMMENTARER

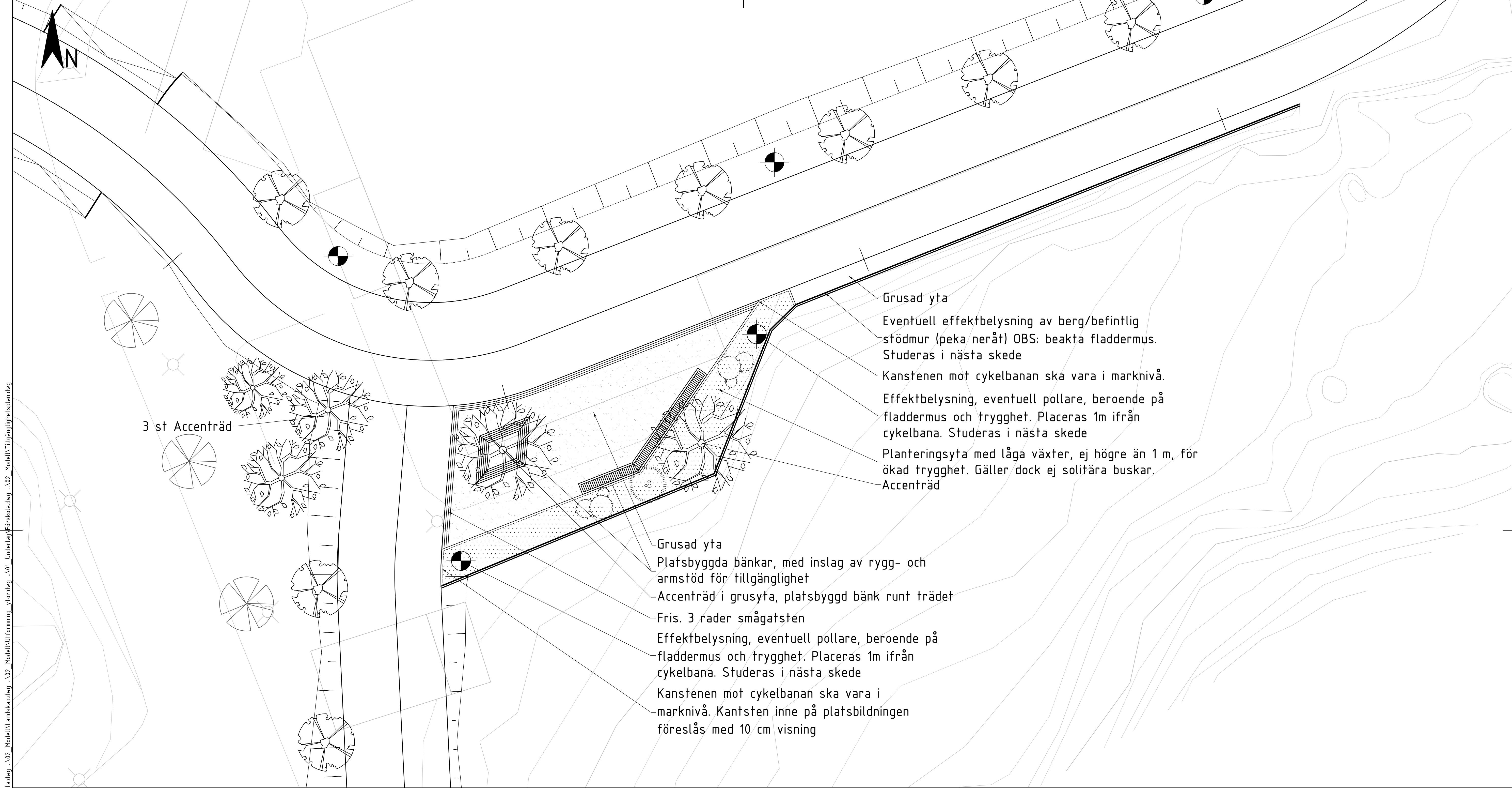


Göteborgs
Stad

Exploateringsförvaltninge

FÖRV. HANDLÄGGARE	FÖRV. DIARIENR	FORMAT	SKALA	RITNINGSNUMMER	REV.
MIRJAM LINDQVIST	EXF-2023-02086	A1	1:500	EXF202302086-0212	

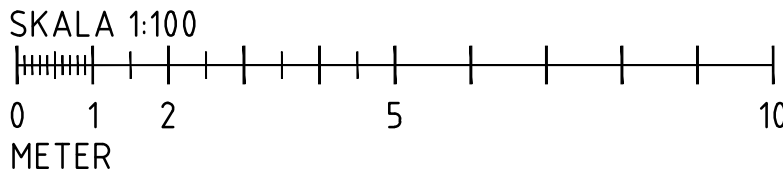
REF: ..02_Modell\Uiforming.dwg ..01_Underlag\Höjdkurvor.dwg ..01_Underlag\Grundkarta.dwg ..02_Modell\Landskap.dwg ..02_Modell\Uiforming_ytor.dwg ..01_Underlag\Förskola.dwg ..02_Modell\Tillgänglighetsplan.dwg



3 st Accenträd

Grusad yta
Eventuell effektbelysning av berg/befintlig stödmur (peka neråt) OBS: beakta fladdermus. Studeras i nästa skede
Kanstenen mot cykelbanan ska vara i marknivå.
Effektbelysning, eventuell pollare, beroende på fladdermus och trygghet. Placeras 1m ifrån cykelbana. Studeras i nästa skede
Planteringsyta med låga växter, ej högre än 1 m, för ökad trygghet. Gäller dock ej solitära buskar.
Accenträd

Grusad yta
Platsbyggda bänkar, med inslag av rygg- och armstöd för tillgänglighet
Accenträd i grusyta, platsbyggd bänk runt trädet
Fris. 3 rader smågatsten
Effektbelysning, eventuell pollare, beroende på fladdermus och trygghet. Placeras 1m ifrån cykelbana. Studeras i nästa skede
Kanstenen mot cykelbanan ska vara i marknivå. Kantsten inne på platsbildningen föreslås med 10 cm visning



Exploateringsförvaltningen
FÖRV. HANDLÄGGARE FÖRV. DIARIENR
MIRJAM LINDQVIST EXF-2023-02086

Rev.	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
UNDERLAG FÖR SAMRÅDSSKEDE				
DETALJPLAN 6039/20				
SKOLA OCH FÖRSKOLA VID SÖDRA SÄROVAGEN				
Sweco Sverige AB Skånegatan 3 Box 5397 411 40 GÖTEBORG Tel. 08 695 60 00				
UPPDRAG NR 30078424		RITAD/KONSTRUERAD AV HANDLÄGGARE E. DOBRE E. DOBRE		
DATUM 2025-05-23		UPPDRAGSANSVARIG GRANSKAD AV A. GUSTAFSSON A. KINELL		

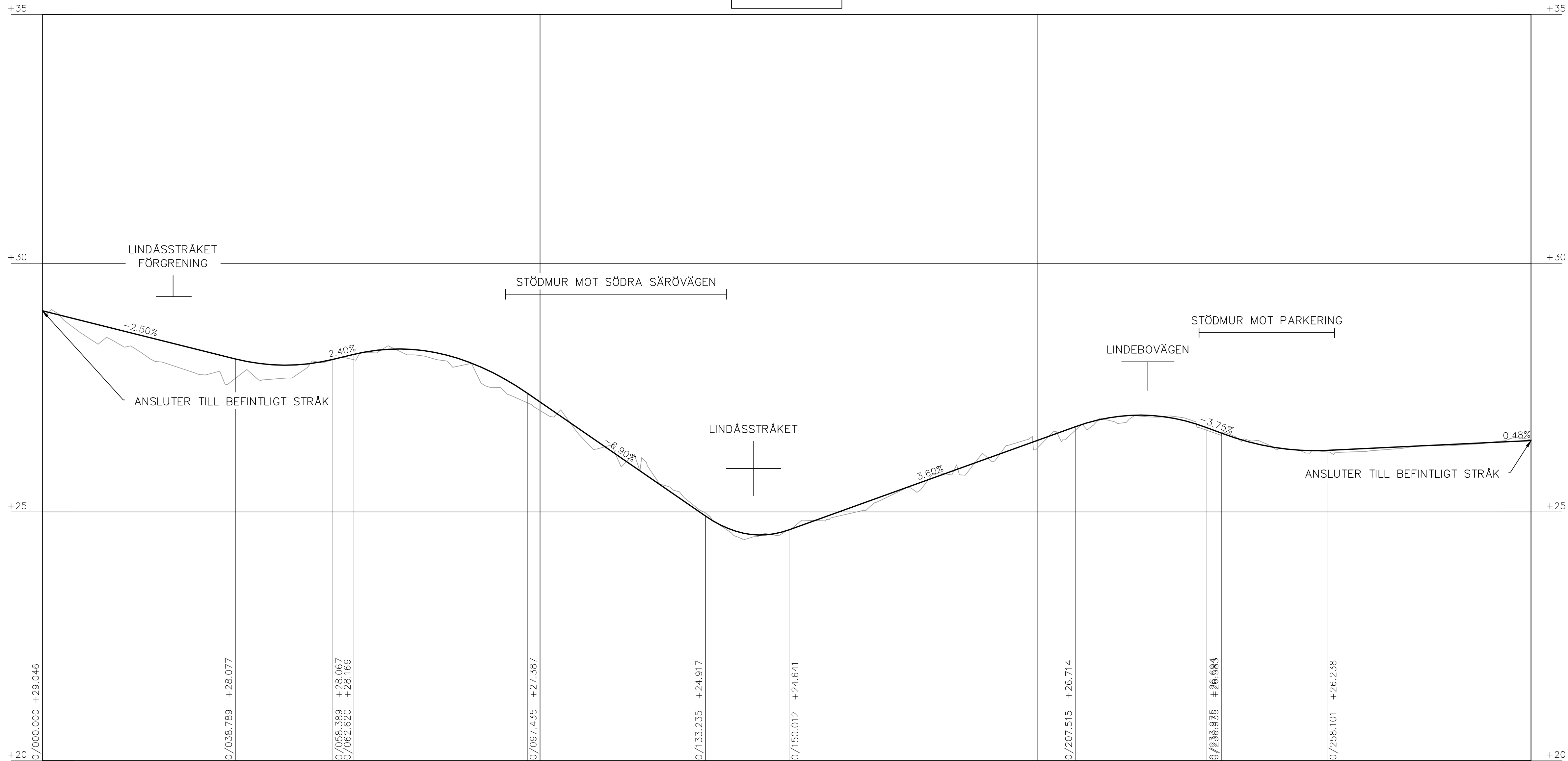
GESTALTNINGSFÖRSLAG
DETALJ PLATSBILDNING

PLAN	FORMAT	SKALA	RITNINGNUMMER	REV.
PLAN	A1	1:100	EXF202302086-1701	

REF: \\Segerffs003\projekt\22703\30078424_DP_Södra_Särövägen\100_DP_Södra_Särövägen\08_Arbeitsmaterial_ritn\02_Modell\Höjdsättning.dwg

LAGER: SB11

PROFIL: Södra Särövägen
H-SKALA 1:500
V-SKALA 1:50



PROFILDATA	-2.50%		RV 400.00		2.40%		RV 375.00		-6.90%		RV 160.00		3.60%		RV 360.00		-3.75%		RV 500.00		0.48%	
PROFILLINJE	28.55		28.05		28.11		28.18		27.21		25.83		24.59		25.00		25.72		26.44		26.95	
LÄNGDMÄTNING	0/100																					
PLANDATA	L 2.00		R 32.50		L 22.01		R 32.50		L 2.50		R 502.50		L 35.14		R 101.45		L 35.89		R 602.55		L 19.18	
	L 8.57		L 10.78								L 53.28				L 14.59				L 22.64		L 6.56	
																			L 17.36		L 7.86	
																					L 40.71	

TECKENFÖRKLARING

— Ny föreslagen profil
- - - Befintlig mark

Rev.	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
------	-----	-----------------	-------	------

UNDERLAG FÖR SAMRÅDSSKEDE
DETALJPLAN 6039/20
SKOLA OCH FÖRSKOLA
VID SÖDRA SÄRÖVÄGEN

SWECO Sweco Sverige AB
Skånegatan 3
Box 5397
411 40 GÖTEBORG
Tel: 08 695 60 00
UPPDRAG NR 30078424 RITAD/KONSTRUERAD AV HANDLÄGGARE
M MOLIN
DATUM 2025-05-23 UPPDRAGSANSVARIG GRANSKAD AV
A. GUSTAFSSONÄ KINELL



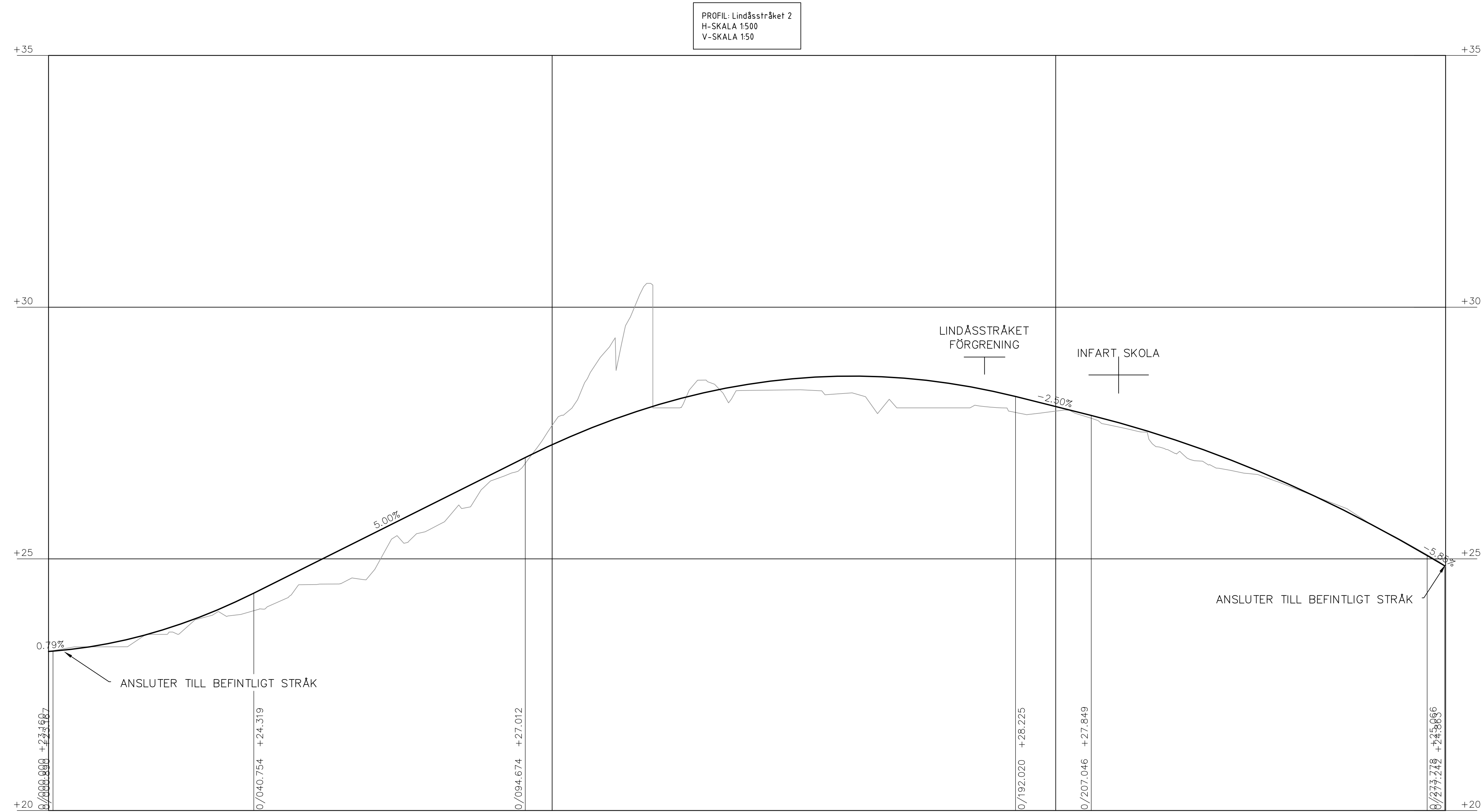
Exploateringsförvaltningen

FÖRV. HANDLÄGGARE FÖRV. DIARIENR
MIRJAM LINDQVIST EXF-2023-02086

PROFIL
FORMAT SKALA V: 1:50 RITNINGNUMMER REV.
A 1 H: 1:500 EXF202302086-2001

TECKENFÖRKLARING

_____ Ny föreslagen profil
_____ Befintlig mark



PROFILDATA	0.79%	RV 948.70		5.00%		RV 1300.00		-2.50%	RV 2000.00	-5.83%				
PROFILLINJE		23.51	24.28	25.28	26.28	27.27	28.03	28.48	28.63	28.47	28.03	27.48	26.75	25.82
LÄNGDMÄTNING						0/100					0/200			
PLANDATA		L 58.21			R 60.00	L 6.96	R 35.40	L 40.88		R 15.40	R 30.00	L 37.58		R 132.30
					L 45.25		L 26.88			L 19.88	L 27.18			L 11.46

Rev.	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
------	-----	-----------------	-------	------

UNDERLAG FÖR SAMRÅDSSKEDE

DETALJPLAN 6039/20

SKOLA OCH FÖRSKOLA
VID SÖDRA SÄRÖVÄGEN

SWECO  Sweco Sverige AB
Skånegatan 3
Box 5397
411 40 GÖTEBORG
Tel: 08 695 60 00

UPPDAG NR 30078424	RITAD/KONSTRUERAD AV HANDLÄGGARE M MOLIN
DATUM 2025-05-23	UPPDRAKSANSVARIG GRANSKAD AV A. GUSTAFSSONA. KINELL



Exploateringsförvaltningen

FÖRV. HANDLÄGGARE
MIRJAM LINDQ

FÖRV. DIARIENR
EXF-2023-02086

A1

SKALA	V: 1:50	R
	H: 1:500	F

ITNINGSNUMMER	REV.
XF202302086-2002	

TH version
TH2024:2

\\Segotfs003\projekt\22703\30078424_DP_Södra_Särövägen\000_DP_Södra_Särövägen\02_Arbeitsmaterial_r1tn\02 Modell\Höjdsättning.dwg

LAGER: SB11

_____ Ny föreslagen profil

_____ Befintlig mark



UNDERLAG FÖR SAMRÅDSSKEDE

DETALJPLAN 6039/20
SKOLA OCH FÖRSKOLA
VID SÖDRA SÄRÖVÄGEN

SWECO  Sweco Sverige AB
Skånegatan 3
Box 5397
411 40 GÖTEBORG
Tel: 08 695 60 00

UPPDRAK NR 30078424	RITAD/KONSTRUERAD AV HANDLÄGGARE M MOLIN
DATUM 2025-05-23	UPPDRAKSANSVARIG GRANSKAD AV A. GUSTAFSSONA. KINELL

TRAFIKFÖRSLAG
LINDÅSSTRÅKET FÖRGRENING

en	PROFIL			
6	FORMAT A1	SKALA V: 1:50 H: 1:500	RITNINGSNUMMER EXF202302086-2003	REV.



Exploateringsförvaltninge

FÖRV. HANDLÄGGARE	FÖRV. DIARIENR
MIRJAM LINDQVIST	EXF-2023-0208

en	PROFIL			
6	FORMAT A1	SKALA V: 1:50 H: 1:500	RITNINGSNUMMER EXF202302086-2003	REV.

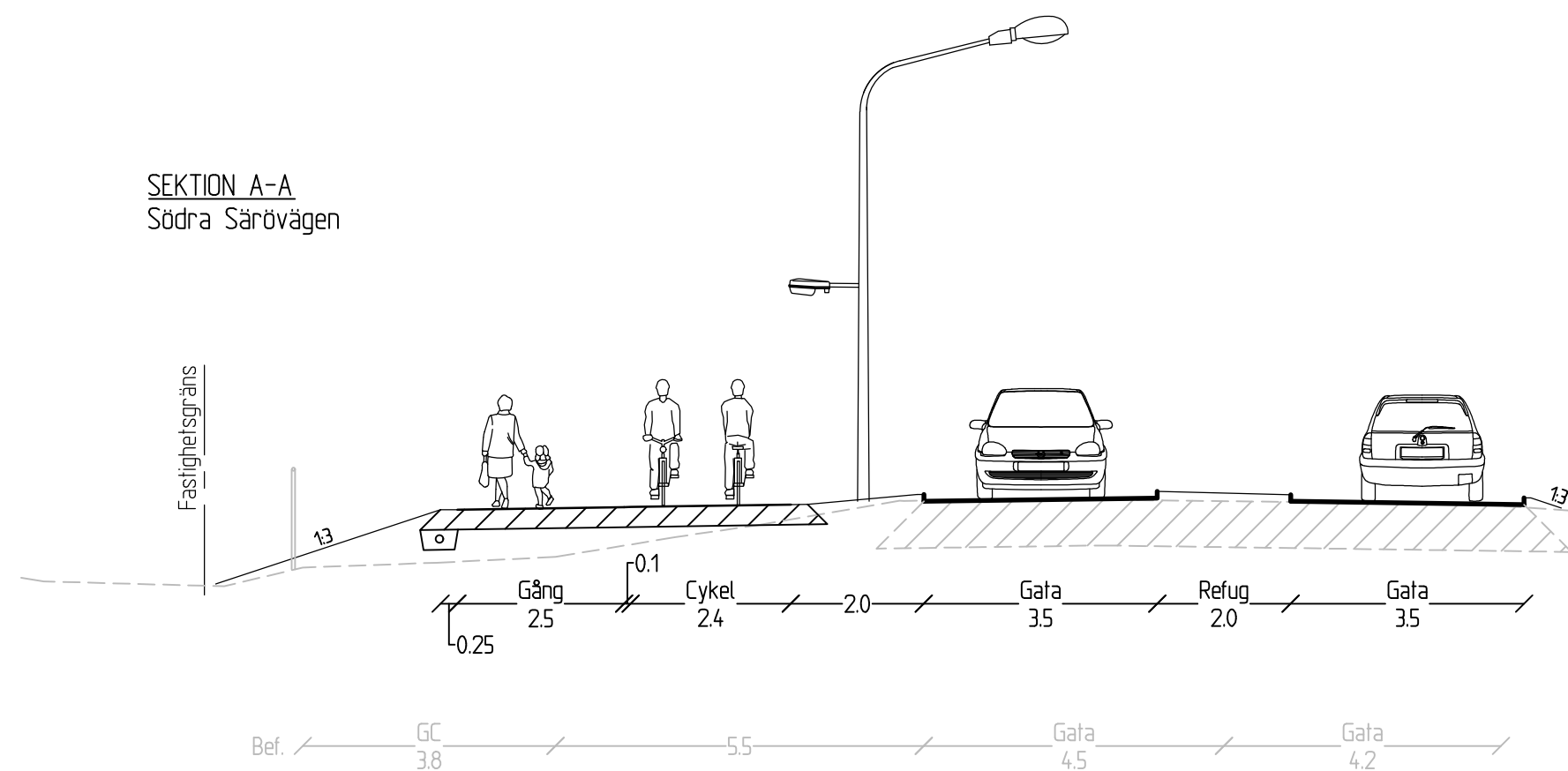
TH version	
------------	--

TH2024:2

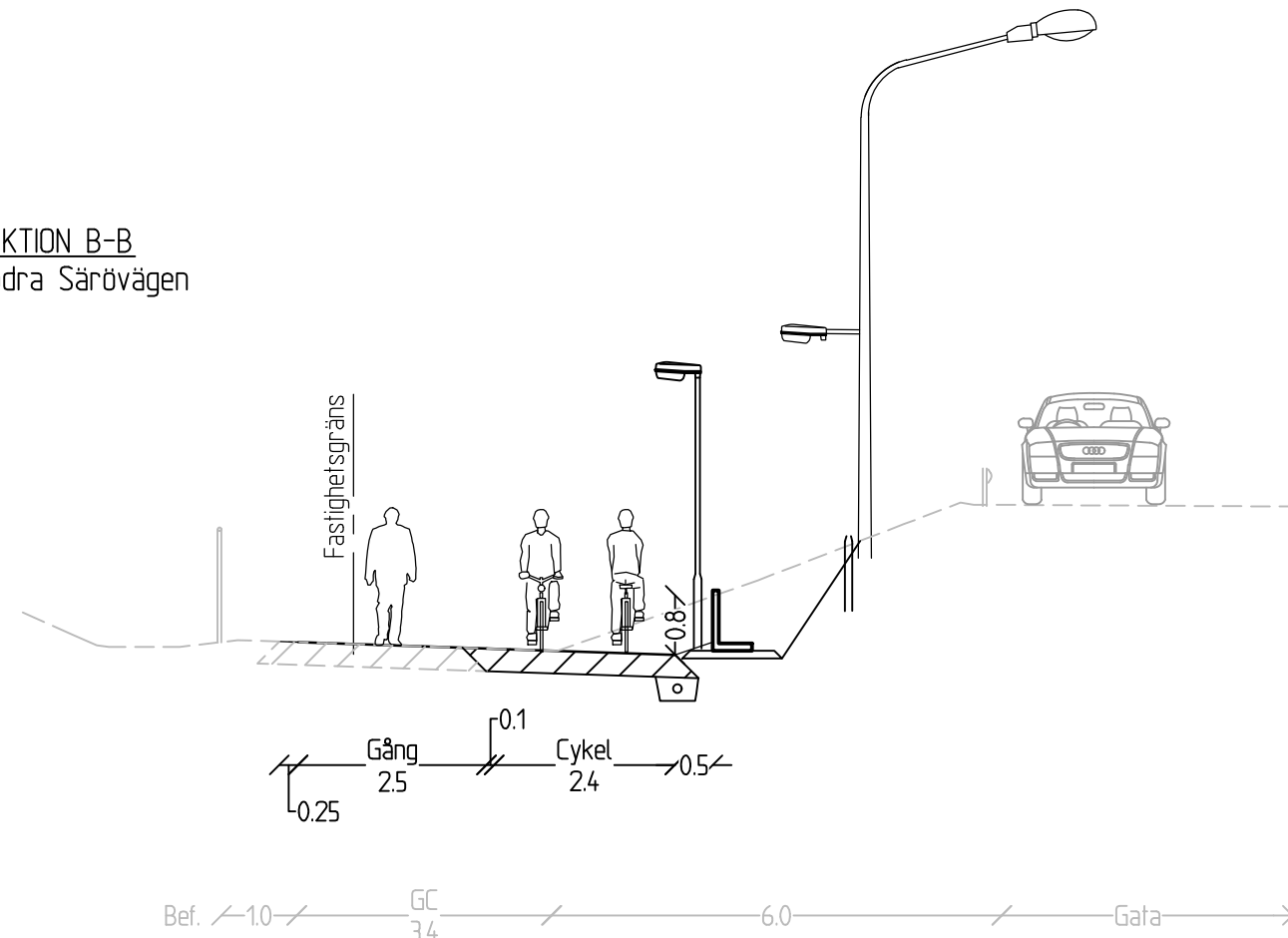
REF: ..02_Modell\Sektioner.dwg

LAGER: SB11

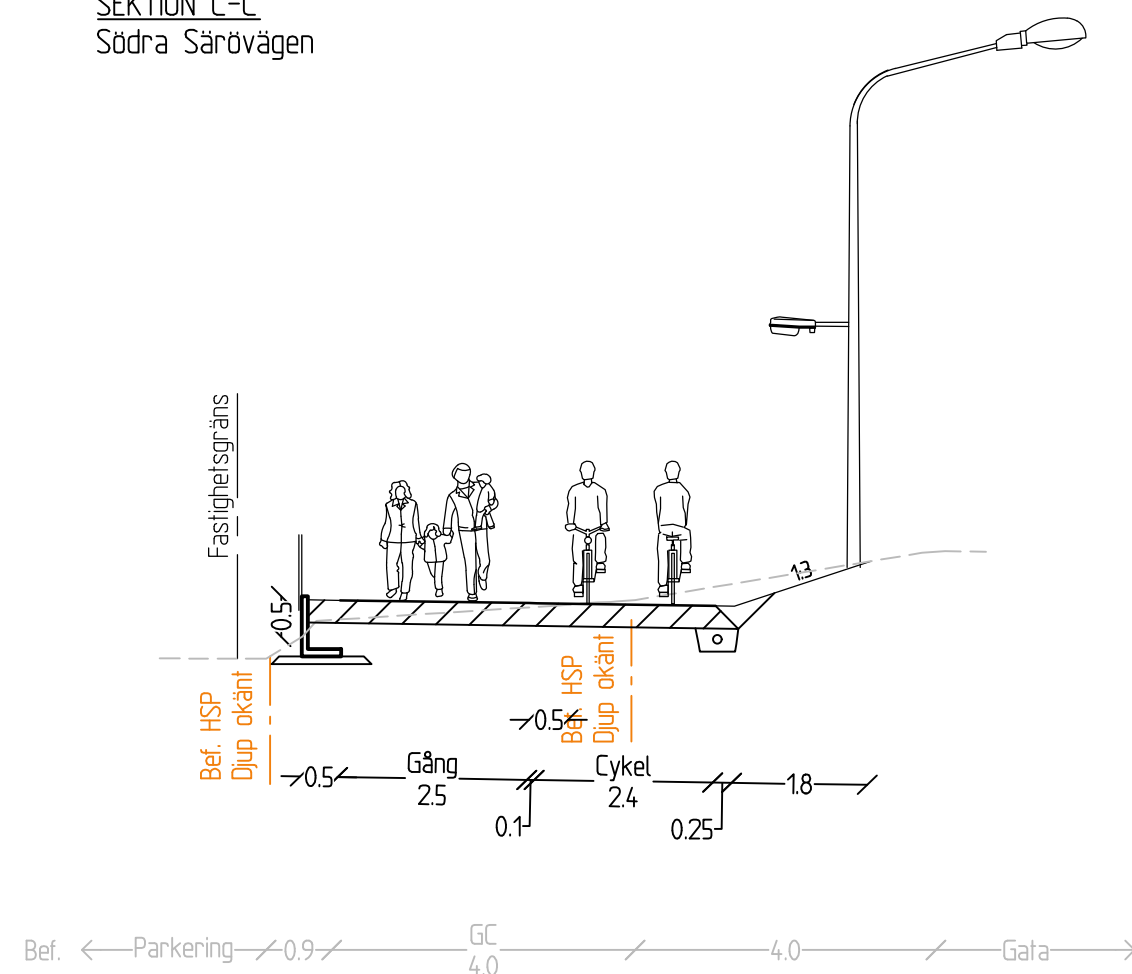
SEKTION A-A
Södra Särövågen



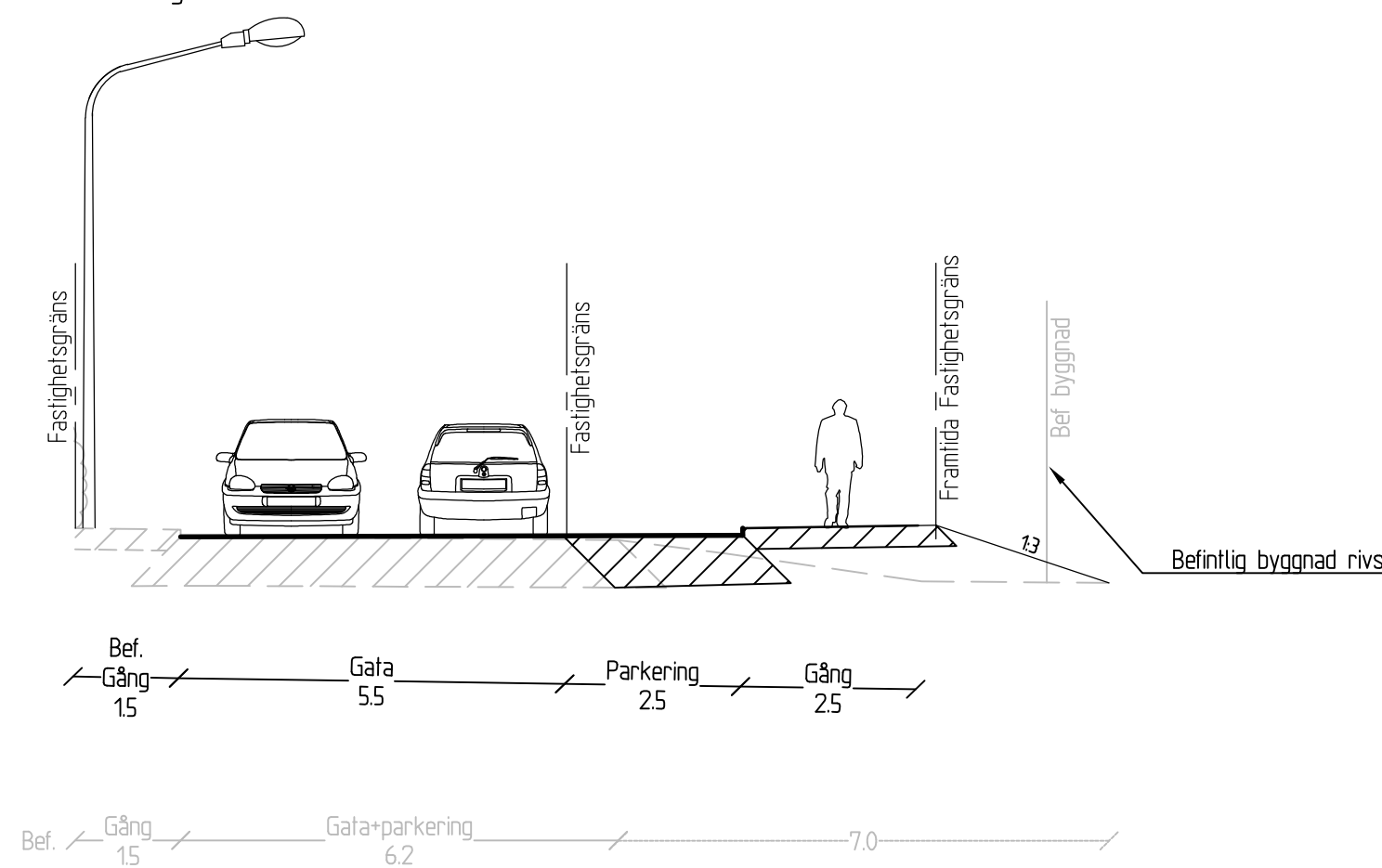
SEKTION B-B
Södra Särövågen



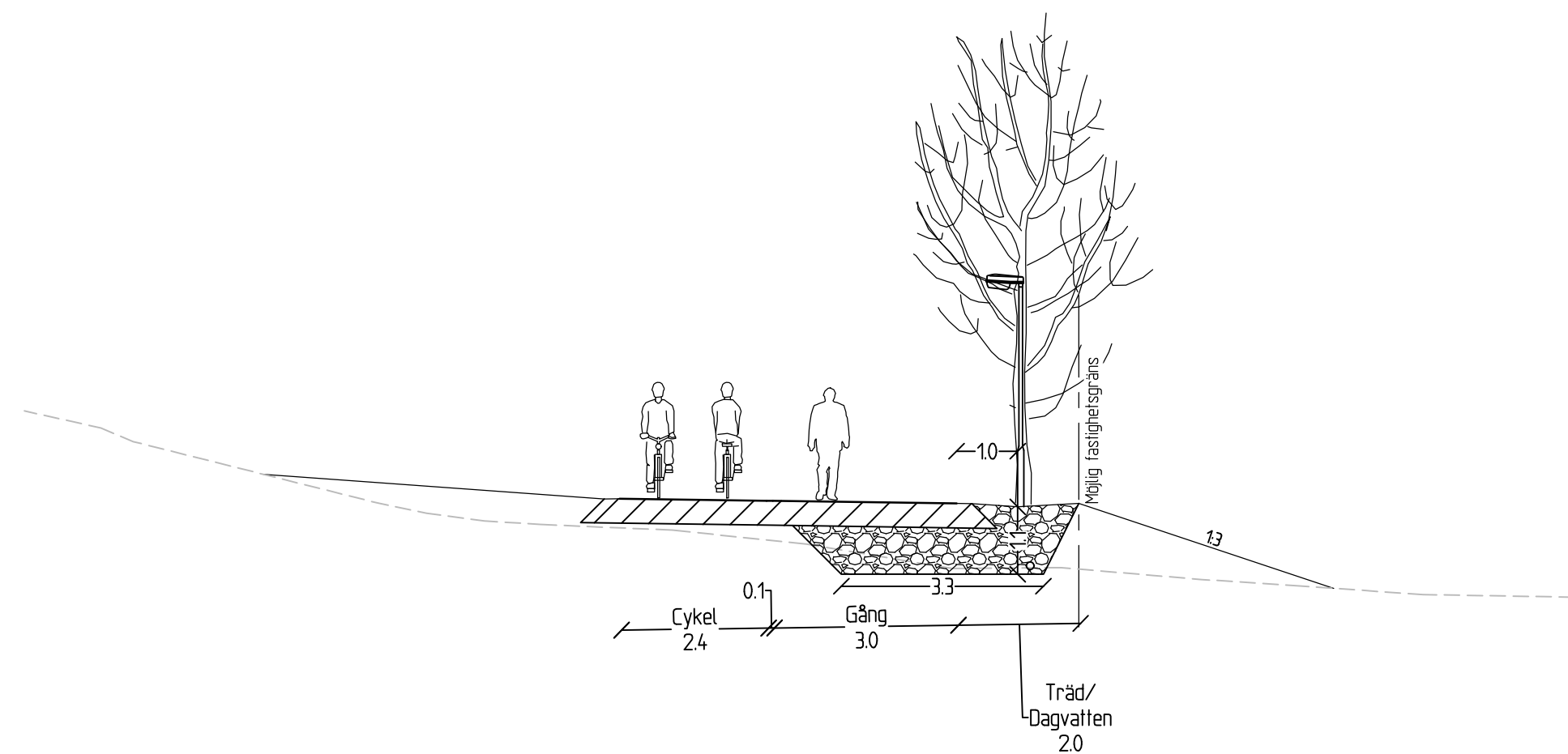
SEKTION C-C
Södra Särövågen



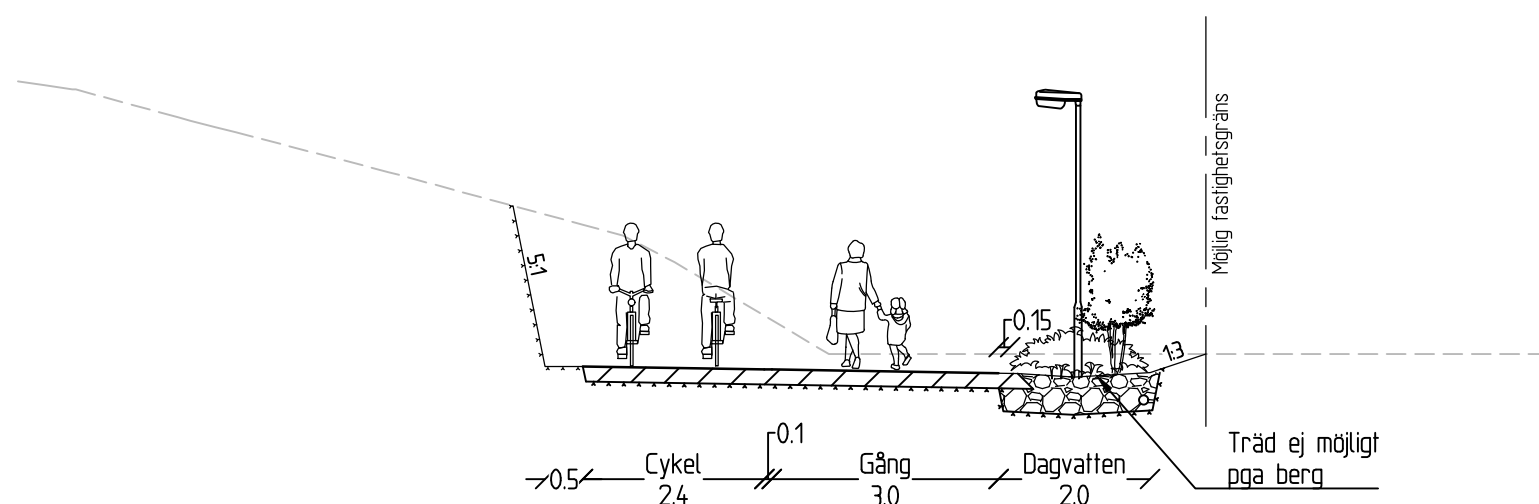
SEKTION D-D
Lindebavågen



SEKTION E-E
Lindåsstråket



SEKTION F-F
Lindåsstråket



TECKENFÖRKLARING

- Ny mark
- Förmodad bergskärning
- Befintlig mark
- Ny överbyggnad
- Ny regnbädd
- Förmodad befintlig överbyggnad

Rev.	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
------	-----	-----------------	-------	------

UNDERLAG FÖR SAMRÅDSSKEDE

DETALJPLAN 6039/20
SKOLA OCH FÖRSKOLA
VID SÖDRA SÄRÖVÅGEN

SWECO Sweco Sverige AB
Skånegatan 3
Box 5397
411 40 GÖTEBORG
Tel: 08 695 60 00

UPPDRAG NR 30078424 RITAD/KONSTRUERAD AV HANDLÄGGARE
M MOLIN
DATUM 2025-05-23 UPPDRAGSANSVARIG GRANSKAD AV
A. GUSTAFSSON KINELL



**Göteborgs
Stad**

Exploateringsförvaltningen

FÖR.V. HANDLÄGGARE FÖR.V. DIARIENR
MIRJAM LINDQVIST EXF-2023-02086

FORMAT SKALA RITNINGNUMMER REV.
A1 1:100 EXF202302086-3001

TH version

TH2024.2

PLÖ: 2025-5-19 11:52 \\SE601F503\PROJEKT\22703\30078424_DP_SÖDRA_SÄRÖVÅGEN\00_DP_SÖDRA_SÄRÖVÅGEN\08_ARBETSMATERIAL_RITN\03_RITDEF\SEKTION_EXF-2023-01887.DWG MOLIN, MARTIN