



Trafikförslag

Detaljplan Norra Vardsjön

2022-02-04

Innehåll

1.	Bakgrund och syfte	4
2.	Förutsättningar	5
3.	Trafikförslag	6
3.1.	Varsjövägen: Hedvigsbergsvägen till strax norr om Brukavägen	6
3.2.	Varsjövägen: strax norr om Brukavägen till Tistelvägen	7
3.3.	Varsjövägen: Tistelvägen till infart exploateringsområdet	10
3.4.	Gata inom exploateringsområdet	12
3.5.	Varsjövägen: från infart exploateringsområdet till Rothoffskärrsvägen	14
3.6.	Rothoffskärrsvägen	14
3.7.	Passager	15
3.8.	Korsningar	16
4.	Förkastade alternativ	19
4.1.	Varsjövägen: strax norr om Brukavägen till Tistelvägen	19
4.2.	Varsjövägen: Tistelvägen till Rothoffskärrsvägen	19
4.3.	Rothoffskärrsvägen	24
5.	Rekommendationer till fortsatt arbete	27
6.	Referenser	28

Bilagor

Bilagorna återfinns längst ner i dokumentet och omfattas av:

Ritning – 30025278_P14_210713.pdf

Ritning – 30025278_P23_210713.pdf

Ritning – 30025278_P12_211025.pdf

Ritning – 30025278_P11_211025.pdf

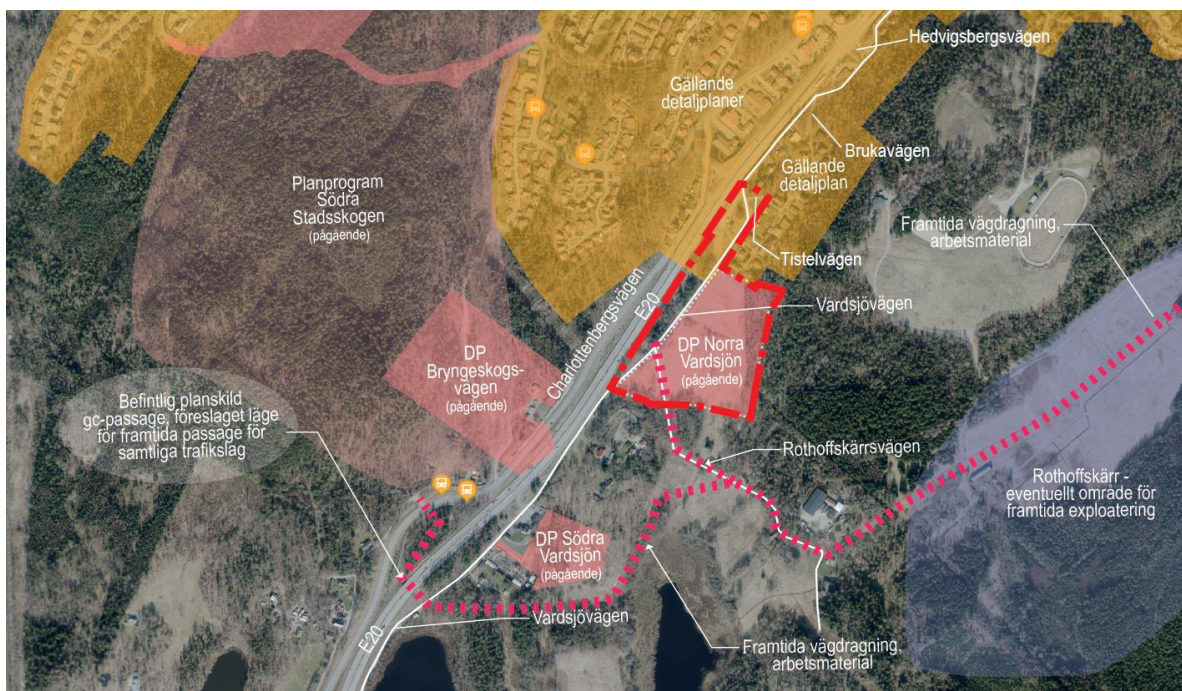
Ritning – 30025278_P02_211025.pdf

Ritning – 30025278_S01_211109.pdf

1. Bakgrund och syfte

Alingsås kommun tar fram en detaljplan *Norra Vardsjön*, för ett planområde beläget drygt 2 km söder om Alingsås centrum. Detaljplanen ska möjliggöra bostäder i form av flerbostadshus, uppskattningsvis runt 90–100 stycken, lekplats samt gata inom detaljplaneområdet. Eventuellt kan viss verksamhet även bli aktuell. Planområdet består av obrukad åkermark samt del av Varsjövägen samt Rothoffskärrsvägen. Kommunen har tagit hjälp av Sweco för att ta fram ett höjdsatt trafikförslag på gatorna genom/i anslutning till planområdet. Avvägningar och val, bland annat kring sektioner, har skett i arbetsmöten mellan kommunen och konsulten.

Trafikförslaget innebär förbättrade cykel- och gångmöjligheter längs Varsjövägen mellan korsningen med Hedvigsbergsvägen och infarten till den nya exploateringen samt att Varsjövägen placeras närmare E20 på delar av sträckningen. Vidare läggs en vändplats till på Rothoffskärrsvägen. Behov av mindre breddning av Rothoffskärrsvägen samt asfaltering kan studeras vidare under projekteringen. I kapitel 4 redovisas delar som har utretts men som sedan antingen valts bort, eller inte är aktuella inom ramen för denna detaljplanen.



Figur 1 Översiktsskarta, planområdet för Norra Vardsjön inom röd tjock streckad linje.

2. Förutsättningar

Området som ska exploateras utgörs idag av obrukad åkermark. Ytterligare längre söderut pågår en annan detaljplan för bostäder, Varsjövägen Södra, som omfattar 12 nya bostäder. Väster om planområdet passerar E20, och på västra sidan om E20 återfinns Stadsskogen där flertalet detaljplaner pågår, bland annat bostäder vid Bryngeskogsvägen som omfattar knappt 200 bostäder. På längre sikt kan området i öster, kallat Rothoffskärr, vara aktuellt för exploatering.

Föreliggande trafikförslag består av del av Varsjövägen, gata inom exploateringsområdet samt mindre justeringar längs del av Rothoffskärsvägen. Varsjövägen dimensioneras för 40 km/h och gatan inom exploateringsområdet dimensioneras för 30 km/h. Även ett gångstråk tvärs planområdet är inkluderat, där profilen i största möjliga mån följer terrängen.

Trafikförslaget har utformats med stöd i Trafikverkets krav och råd för vägars och gators utformning (fortsättningsvis benämnt VGU) samt Göteborgs Teknisk Handbok (fortsättningsvis benämnt Teknisk Handbok).

3. Trafikförslag

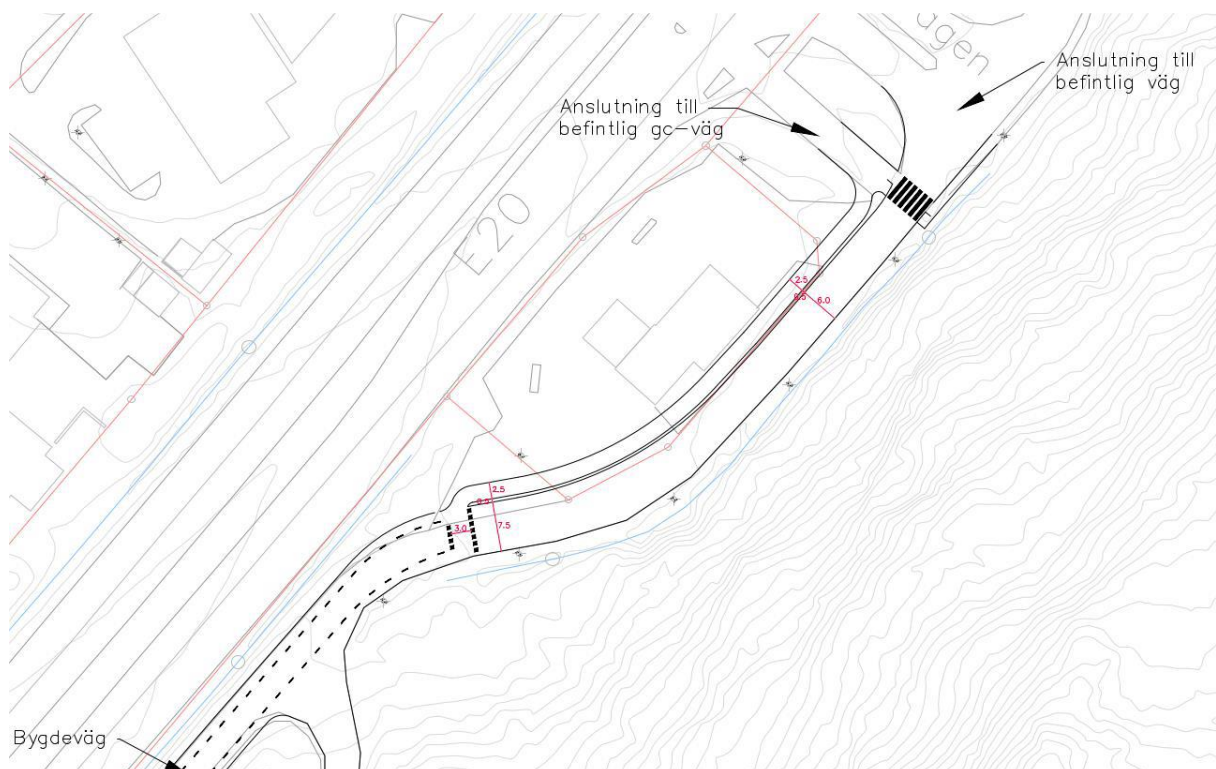
Varsjövägen förses med gång- och cykelbana mellan korsningen med Hedvigsbergsvägen och strax norr om korsningen med Brukavägen, därefter planeras en bygdeväg fram till strax innan Tistelvägen. Från Tistelvägen till exploateringsområdets infart placeras Varsjövägen närmare E20, medan cykel- och gångtrafik trafikerar i Varsjövägens befintliga sträckning. Söder om infarten till det nya exploateringsområdet görs inga justeringar på Varsjövägen. Rothoffskärsvägen får en vändplats i höjd med den södra plangränsen, mindre breddning och asfaltering kan studeras under projekteringen.

3.1. Varsjövägen: Hedvigsbergsvägen till strax norr om Brukavägen

Följande avsnitt beskriver trafikförslaget för delen mellan Hedvigsbergsvägen till strax norr om Brukavägen.

3.1.1 Plan

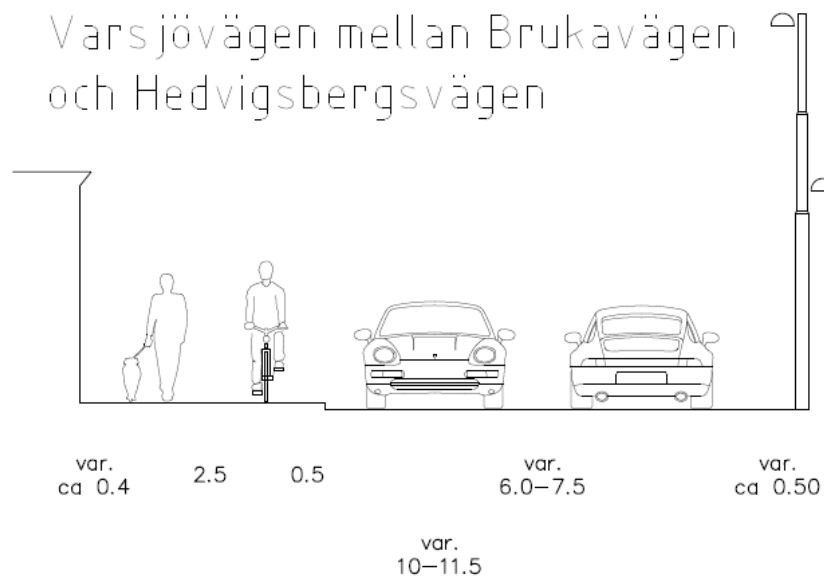
På Varsjövägen adderas en GC-bana som skiljs åt från körbana med kantstöd.



Figur 2 Trafikförslag för Varsjövägen från Hedvigsbergsvägen till strax norr om Brukavägen

3.1.2 Sektion

Varsjövägen mellan Brukavägen och Hedvigsbergsvägen kommer att utformas med 6,0 - 7,5 meter bred körbana med 0,5 meter stödremsa längs den östra kanten. Längs gatans västra sida löper en 2,5 meter GC-bana. Befintlig belysning finns på den östra sidan.



Figur 3 Sektion för Varsjövägen mellan Brukavägen och Hedvigsbergsvägen.

3.1.3 Profil

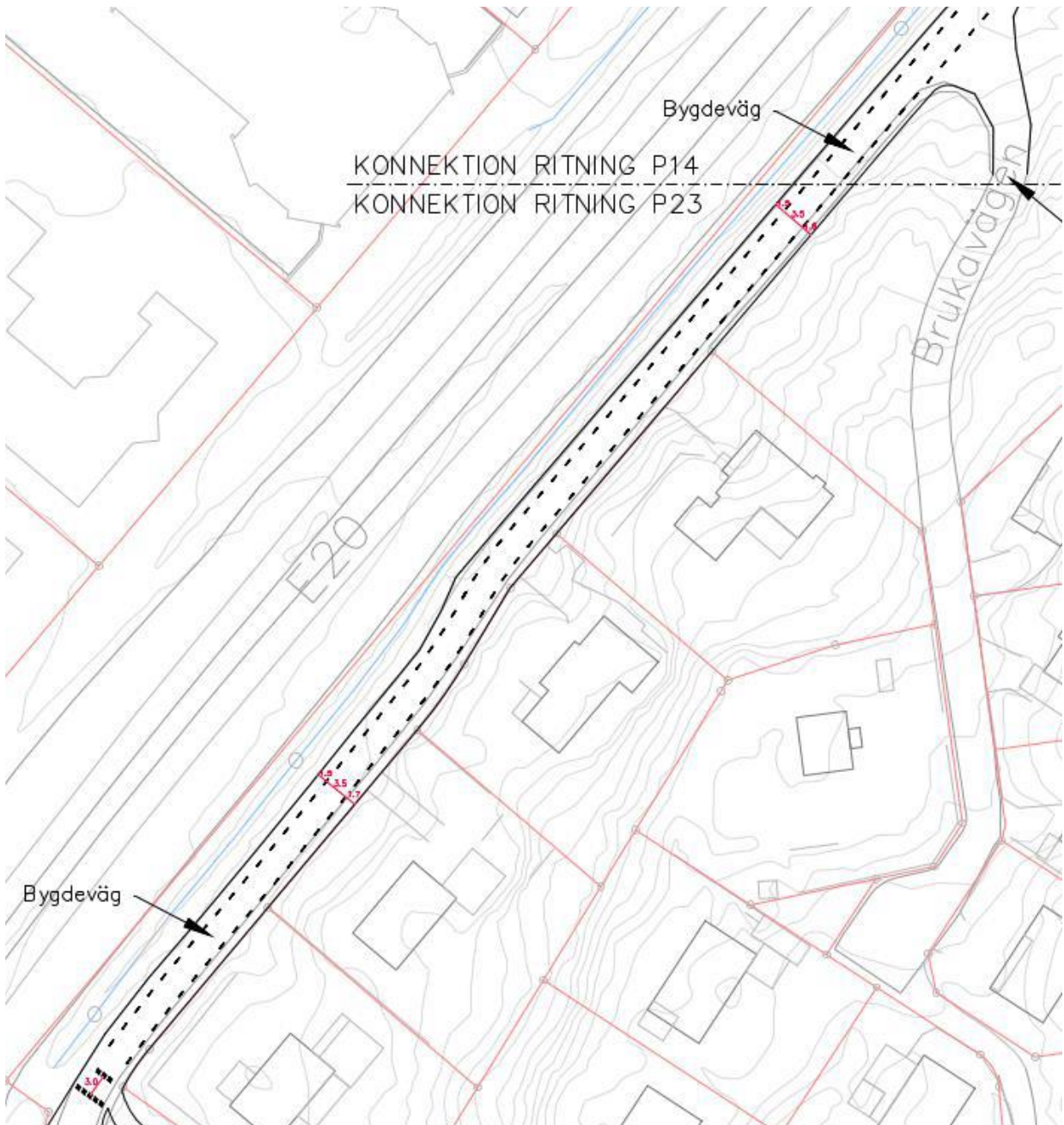
Profilen kommer att följa befintliga höjder.

3.2. Varsjövägen: strax norr om Brukavägen till Tistelvägen

Följande avsnitt beskriver trafikförslaget för vägsnittet från strax norr om Brukavägen till Tistelvägen.

3.2.1 Plan

Varsjövägen byggs om som Bygdeväg där GC-bana och körbana separeras med vägmarkering.



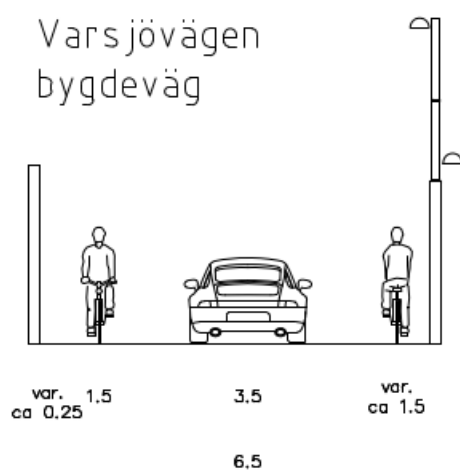
Figur 4 Trafikförslag för Varsjövägen Bygdevägen.



Figur 5 Foto av bygdeväg på John Halls väg i Mölndal samt Trafikverkets informationsskylt.

3.2.2 Sektion

Vägen utformas med 3,5 meter bred körbana. Längs gatans västra och östra löper en 1,5 meter bred GC-bana. Befintlig belysning finns på den östra sidan.



Figur 6 Sektion för Varsjövägens bygdeväg

3.3. Varsjövägen: Tistelvägen till infart exploateringsområdet

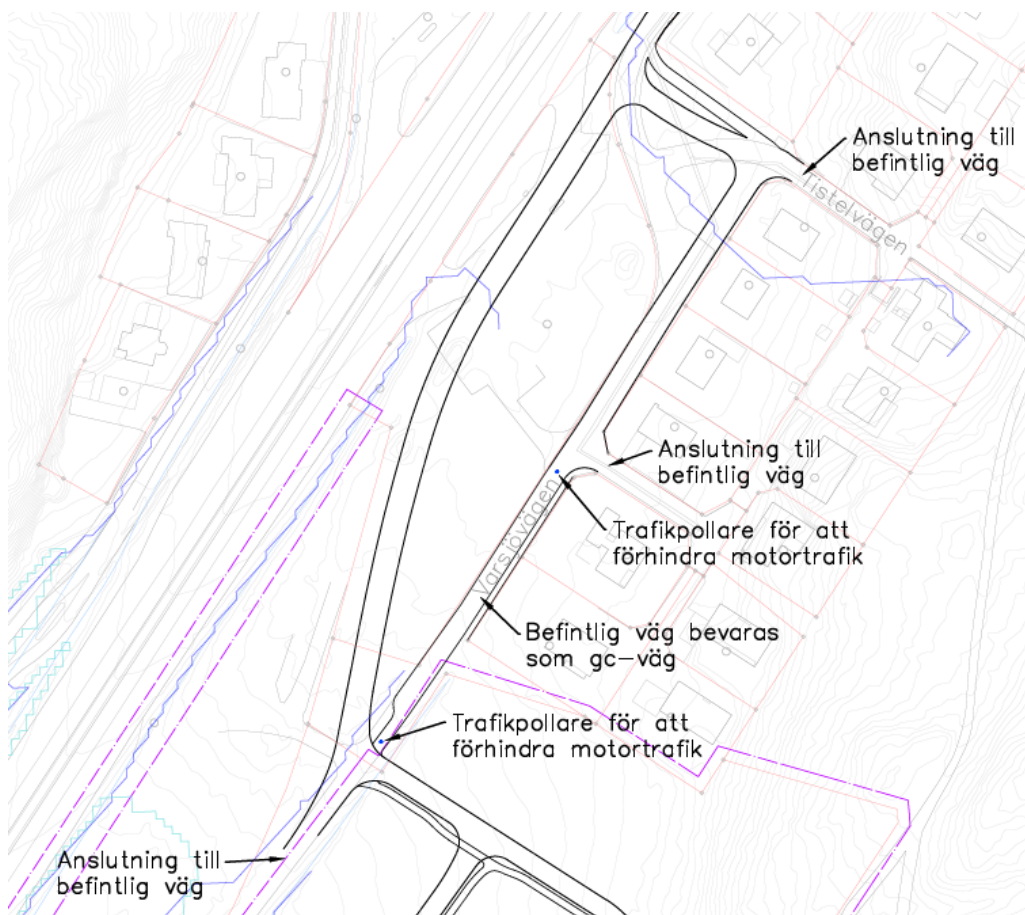
Följande avsnitt beskriver trafikförslaget för vägsnittet mellan Tistelvägen och infart till exploateringsområdet.

3.3.1 Plan

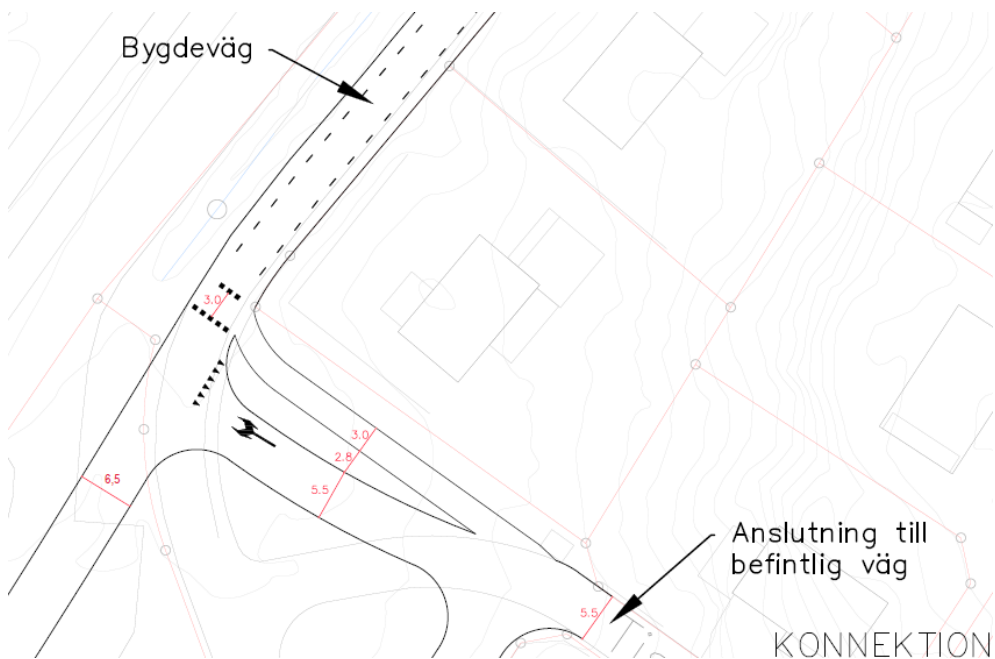
Varsjövägen byggs om så att ny sträckning för körbanan blir närmare E20, och befintlig väg bevaras för blandtrafik i norr och GC-bana i söder.

Körbanan som sträcker sig längs med E20 har utformats för en hastighetsbegränsning på 40 km/h och långtradare (LMOD 25 meter).

För GC-banan så placeras trafikpollare i båda ändarna av den södra delen för att förhindra att motordriven trafik använder GC-banan. Vidare anläggs en GC-bana på norra sidan om Tistelvägens nya sträckning, längst norrut i Figur 7 och Figur 8.



Figur 7 Trafikförslag för Varsjövägen mellan Tistelvägen och infarten till exploateringsområdet.



Figur 8 Inzoomad planskiss över korsningar

3.3.2 Sektion

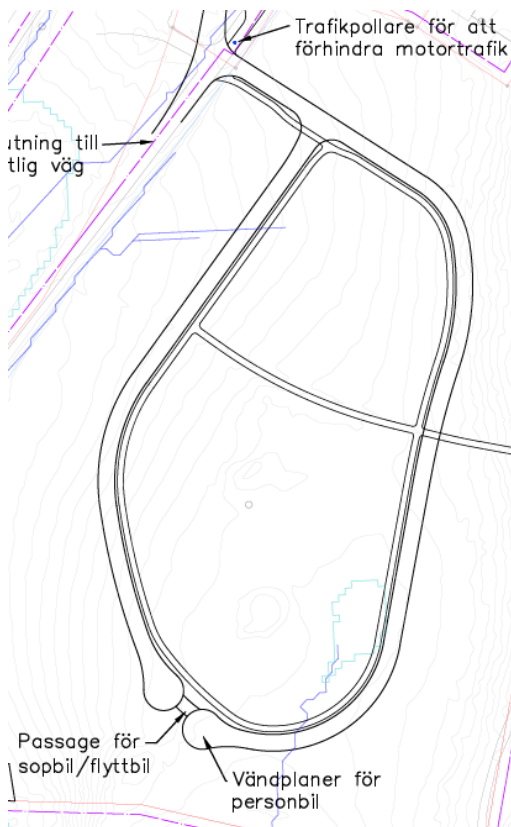
Ny vägdragnig utformas med 6,5 meter bred dubbelriktad körbana med 0,25 meter stödremsa längs den västra och 0,50 meter stödremsa på östra kanten. Belysning sätts på den östra sidan. GC-banan skiljs åt och leds på GC-bana, blandtrafik samt GC-bana ner till infarten till exploateringsområdet. GC-banan norr om Tistelvägens nya sträckning har en bredd på 3 meter.



Figur 9 Sektion för Varsjövägen från Tistelvägen till infart till exploateringsområdet

3.4. Gata inom exploateringsområdet

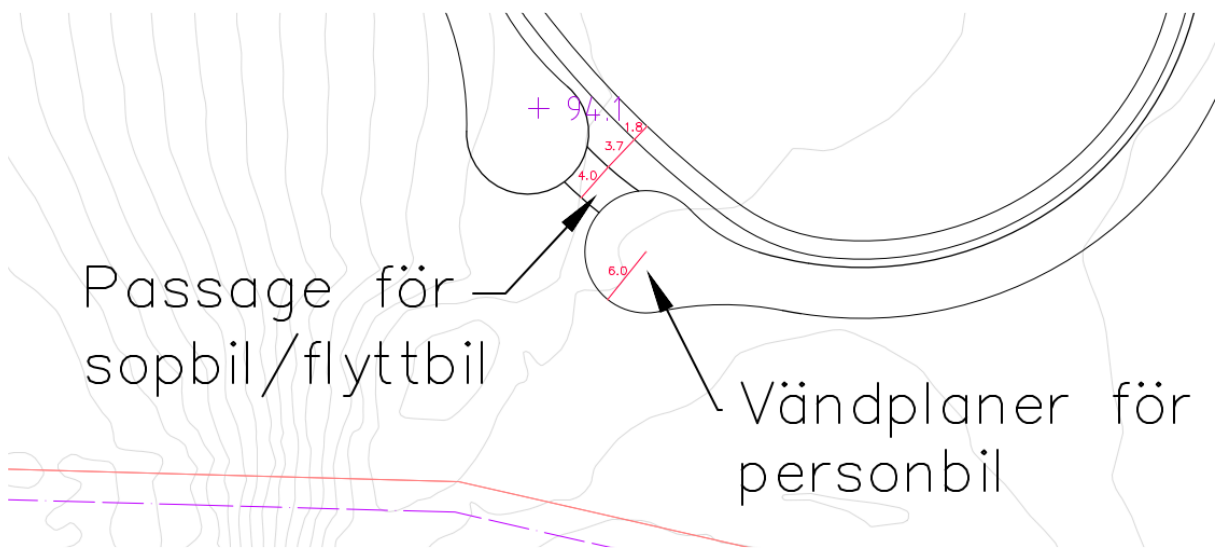
Följande avsnitt beskriver gata inom exploateringsområdet. Gatan har utformats för hastighetsbegränsning på 30 km/h och dimensionerats för flyttbil. Gatan är dimensionerad för möte mellan flyttbil och personbil på raksträcka.



Figur 10 Trafikförslag för gata inom exploateringsområdet

3.4.1 Plan

Sträckningen har utgått från tidigare framtaget förslag. Gatan är utformad som två återvändsgator för persontrafik enligt önskemål från exploitören. Sopbil (LOS 9 meter) och flyttbil (LBN 12 meter) ska kunna köra runt utan att vända. Vändplatserna kopplas samman med en smal körbana som behöver förses med ett spårviddshinder eller dylikt. Vändplatserna (radie 6 meter) är dimensionerade för vändning med personbil utan backning.

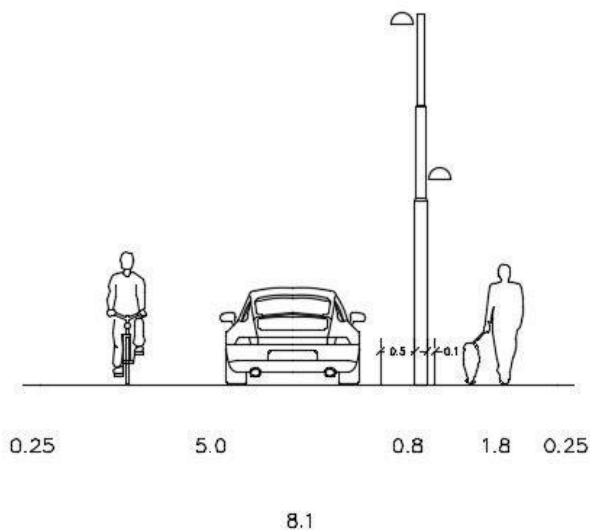


Figur 11 Förslag på vändplats som kopplas samman med körbana.

3.4.2 Sektion

Gatan utformas med en 5,0 meter bred dubbelriktad körbana. Längs gatans ena sida löper en 1,8 meter bred gångbana som skiljs åt från körbanan med en 0,8 meter bred grönremsa. Grönremsan syftar till att inrymma belysning och ta hand om dagvatten. Placeringen av belysningsarmaturer är viktig för att erhålla hinderfri bredd till körbanan och gångbanan.

Där gångbanan ansluter till hårdgjord yta på kvartersmark utgår stödremsan.



Figur 12 Sektion för gatan inom exploateringsområdet.

3.4.3 Profil

Gatans längslutningar har dimensionerats för att erbjuda så god standard som möjligt för gång och cykel. Befintliga markförhållanden har inneburit att god standard enligt Teknisk Handbok (2021 - 3KB Längslutning) inte kunnat tillhandahållas. Därför har profilen utformats för att inte överstiga största godtagbara lutning för gångbanor på 6% (VGU).

Profilen har utformats med 600 meter vertikalradier som är minsta vertikalradie vid nybyggnad för vägar med hastighet 30-40 km/h (VGU).

3.4.4 Tvärfall

Där gatan har en längslutning på <1% är det viktigt att tvärfallet på de hårdgjorda ytorna inte understiger 1% för att undvika vattensamlingar. Tvärfall används fördelaktigt även på övriga delar för att leda vattnet dit som önskas, till exempel till rännstensbrunnar. Fördelaktigt tvärfall är 1,5-2% för god vattenavrinning (Teknisk Handbok 2021).

3.5. Varsjövägen: från infart exploateringsområdet till Rothoffskärrsvägen

Sträckan mellan infarten till exploateringsområdet och korsningen med Rothoffskärrsvägen får ingen justerad utformning. Nya vägkanter för Varsjövägen ansluter till Varsjövägens befintliga vägkanter söder om infarten till planområdet, se Figur 10.

3.6. Rothoffskärrsvägen

Förslaget innebär ingen justering av bredden av Rothoffskärrsvägen, men om så önskas kan den breddas och asfalteras i projekteringen. Förslagsvis då till en bredd på 5,5 meter. På Rothoffskärrsvägen precis norr om plangränsen utformas en vändplats för sopbil (LOS 9 meter). Sopbil tillåts backvända och vändplatsen utformas därför med en yta öster om Rothoffskärrsvägen (se Figur 13).



Figur 13 Vändplats på Rothoffskärsvägen

3.7. Passager

I detta avsnitt ges beskrivning för utformning av passager för fotgängare och cyklister inom det utredda området.

3.7.1 Övergångsställe Varsjövägen i anslutning till Hedvigsbergsvägen

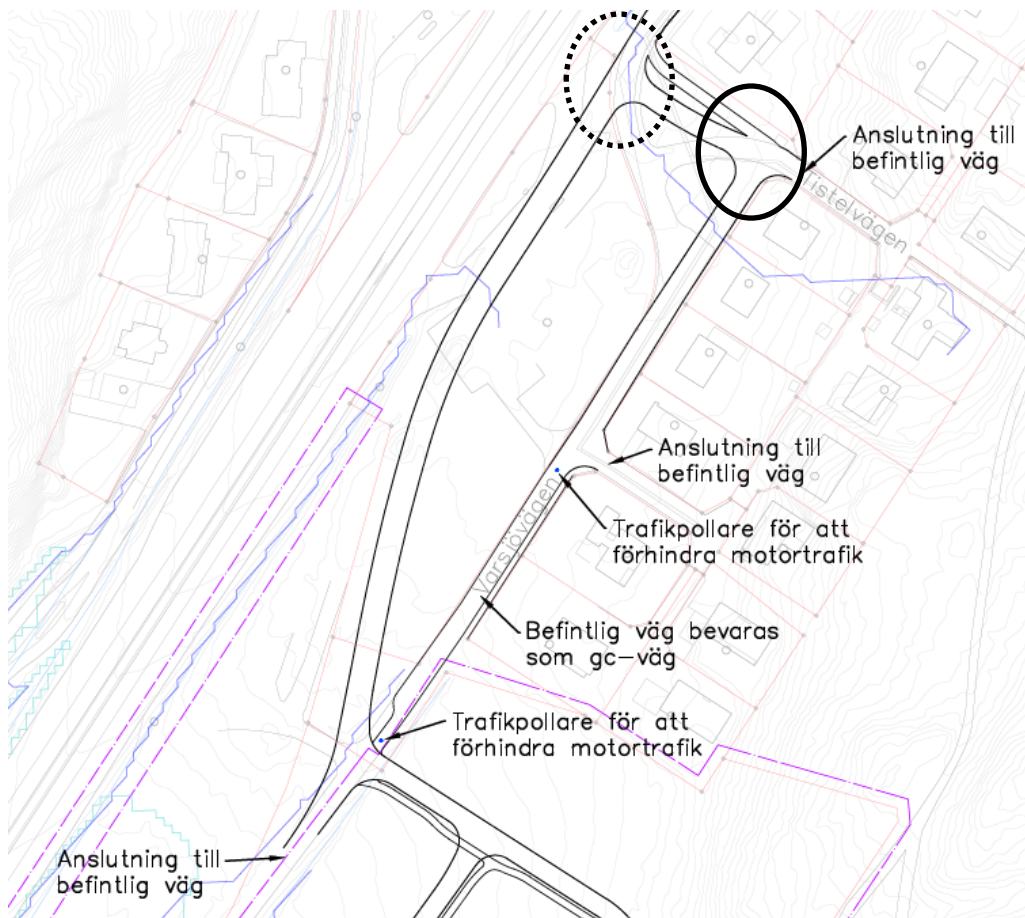
Befintlig GC-väg längs Hedvigsbergsvägens södra sida fortsätter över Varsjövägen till en smal trottoar. Passagen utformas som ett övergångsställe.

3.7.2 Bygdevägen

Där de separerade GC-banorna upphör och regleringen för bygdeväg börjar respektive slutar på Varsjövägen föreslås cykelpassager. Passagen markeras med färre "sockerbitar" mot bygdevägen för att vägleda cyklister till och från GC-banorna. Upphöjda passager är möjligt om så önskas.

3.7.3 Gamla Varsjövägen/Tistelvägen

I korsningen mellan Gamla Varsjövägen och Tistelvägen (se svart heldragen ring i Figur 14) leds GC-trafiken över korsningen mellan föreslagen GC-bana som löper längs nya Tistelvägens norra sida till blandtrafik längs med gamla Varsjövägen. I projekteringen behöver säkerställas att utformningen av denna ger tillfredsställande trafiksäkerhet.



Figur 14 Korsningen mellan Gamla Varsjövägen och Tistelvägen inom svart heldragen ring. Korsningen mellan Varsjövägen och Tistelvägens förlängning inom svart streckad ring.

3.8. Korsningar

I detta avsnitt ges beskrivning för utformning av korsningar inom det utredda området.

3.8.1 Varsjövägen/Hedvigsbergsvägen

Korsningen bevaras men radien justeras för bättre framkomlighet för långträdare.

3.8.2 Varsjövägen/Brukarvägen

Korsningen bevaras men radien justeras utefter Varsjövägens nya bredd.

3.8.3 Varsjövägen/Tistelvägen

Korsningen av Varsjövägen och förlängningen av Tistelvägen (se svart streckad ring i Figur 14) utformas som en trevägskorsning dimensionerad för flyttbil (LBN 12 meter) i alla relationer.

3.8.4 Gamla Varsjövägen/Tistelvägen

Den befintliga korsningen mellan befintliga Varsjövägen och Tistelvägen byggs om till en trevägskorsning i ett läge mer österut, se svart heldragen ring i Figur 14. Korsningen är dimensionerad för flyttbil (LBN 12 meter) i alla relationer. Cykel i blandtrafik leds tillsammans med fotgängare rakt över korsningen till en separerad GC-bana.

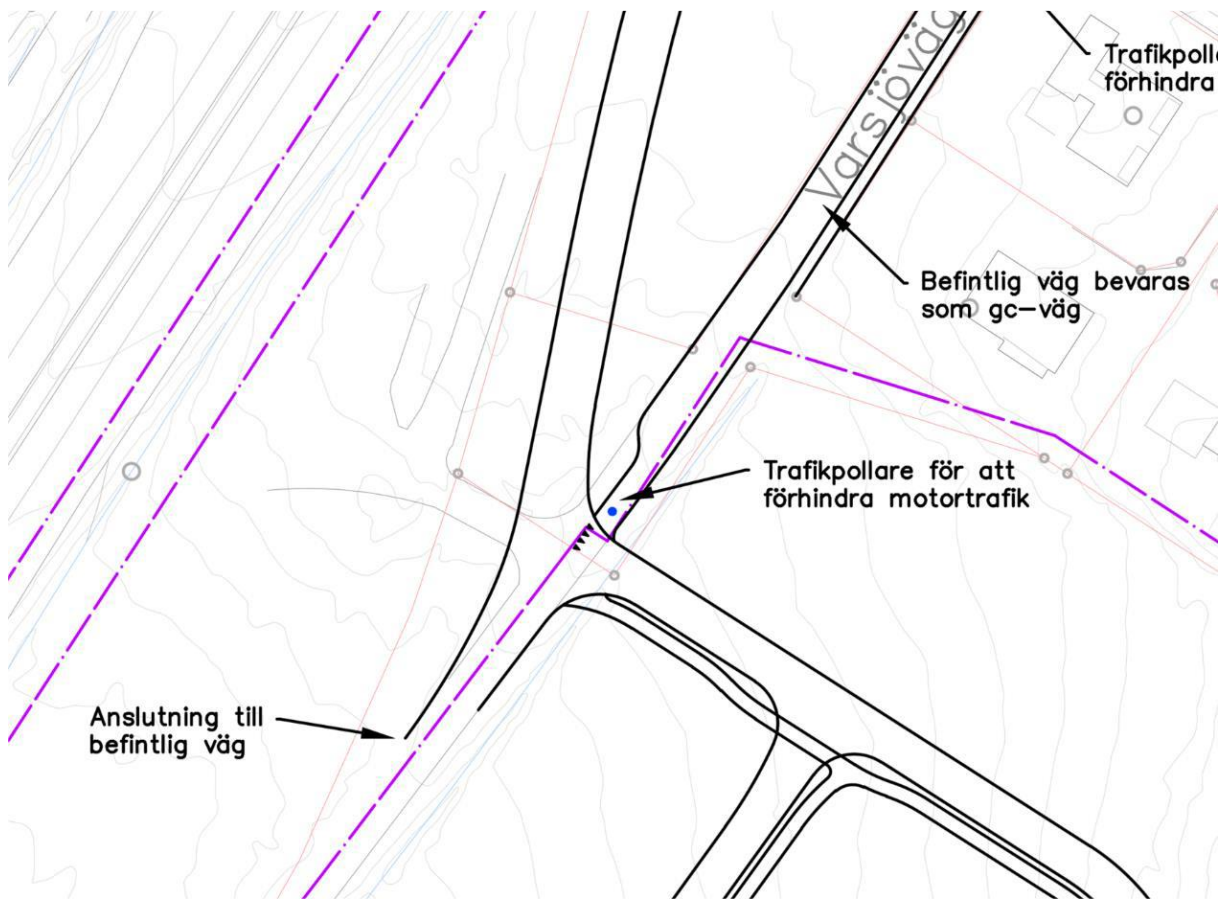
3.8.5 Varsjövägen/infart till exploateringsområdet

Korsningen utformas som en trevägskorsning. Korsningen är dimensionerad för flyttbil (LBN 12 meter) i alla relationer utom högersväng från Varsjövägen in till planområdet och vänstersväng från planområdet ut på Varsjövägen.

Gång- och cykeltrafik sker i blandtrafik på Varsjövägen söder om infarten till planområdet och på GC-bana norr om infarten till exploateringsområdet. GC-vägen norr om korsningen smalnas av precis innan anslutningen för att ge cyklisterna ledning.

På gatan inom exploateringsområdet sker cykling i blandtrafik och gångtrafik på gångbana längs med gatans södra sida. Övergångsställe har valts att undvikas här med hänsyn till risk för vilseledning.

Korsningen mellan Varsjövägen och infarten till exploateringsområdet behöver kompletteras med två varningsmärken i södergående riktning på Varsjövägen norr om korsningen. Vägmärkenas placering behöver utredas i senare skede. Vägmärke A5 *Varning för avsmalnande väg* behöver sättas upp för att uppmärksamma att körbanans bredd går från 6,5 meter till 4,9 meter. Även vägmärke A16 *Varning för cyklande och mopedförare* bör sättas upp för att uppmärksamma motortrafiken på cyklister.



Figur 15 Korsning mellan Varsjövägen och infart till exploateringsområdet. GC-väg i norr smalnas av och ansluter till infarten precis öster om korsningspunkten.

4. Förkastade alternativ

I detta avsnitt beskrivs alternativ som har utretts men sedan valts att inte gå vidare med.

4.1. Varsjövägen: strax norr om Brukavägen till Tistelvägen

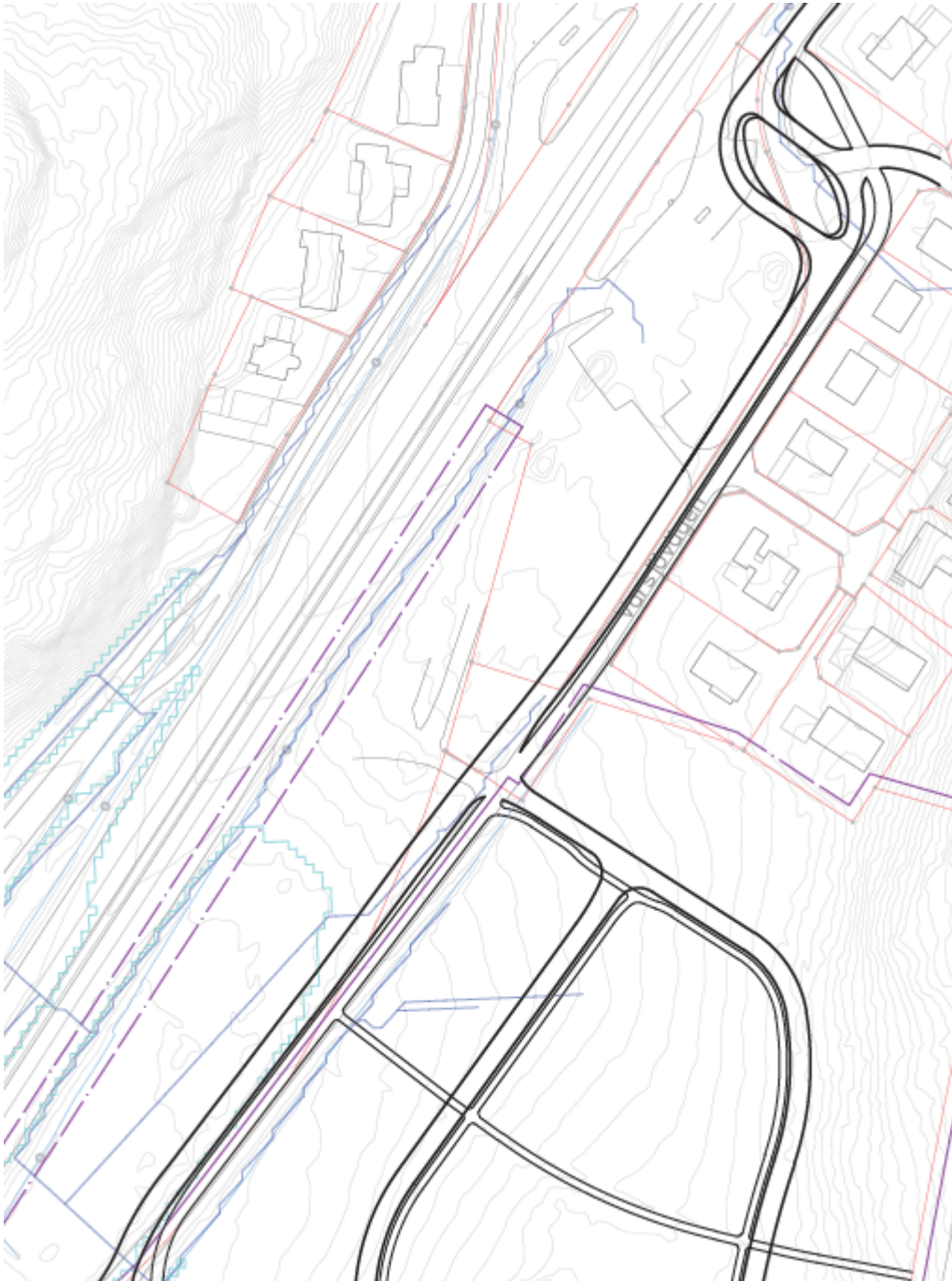
Istället för bygdeväg fanns det ett par alternativa lösningar som beaktades. Den enklaste skulle vara att behålla befintlig utformning med ca 5,0 meter körbana och ca 1,5 meter trottoar. Den smala körbanan innebär att en långträdare inte kan möta ett annat fordon under ca 150 meter. En komplettering med två mötesfickor i var ände av sträckan undersöktes. I norra änden skulle det fungera men i södra änden blir sikten ett problem.

Att dela upp sektionsbredden i 3,5 meter körbana och 3,0 meter var ett av de andra alternativen som diskuterades. Det skulle innebära bra framkomlighet för GC-trafiken men fortfarande innebära problem vid möte. Då skulle inte heller två personbilar kunna mötas på sträckan. Därför diskuterades att lägga till en eller två mötesfickor på sträckan. Fickorna skulle bryta av GC-banan med nedsänkt kantstöd och istället markeras som cykelfält. Detta alternativ förkastades eftersom mötesfickorna skulle bli väldigt långa till förmån för långträdare och även blockera GC-trafiken när de nyttjades.

Det fanns en tanke om att ha fartgupp i form av så kallade busskuddar på sträckan som regleras som bygdeväg. Dessa skulle fungera som farddämpande för personbilar medan större fordon som lastbilar skulle kunna köra över dem. Busskuddarna förkastades därför att de troligen skulle medföra att personbilar skulle använda vägrenarna för att runda fartguppen med ett hjulpar och på så vis utsätta cyklister och fotgängare i vägrenarna för onödig risk.

4.2. Varsjövägen: Tistelvägen till Rothoffskärrsvägen

Initialt togs hänsyn till eventuell exploatering i Rothoffskärr vilket medförde att en breddad sektion med gång- och cykelbana parallellt med körbanan utreddes på delen mellan infarten till planområdet och Rothoffskärrsvägen. Vidare utreddes ytterligare ett alternativ på sträckning för Varsjövägen från infarten till exploateringsområdet till Tistelvägen. Detta alternativ baserades på att Varsjövägen skulle ligga kvar i befintligt läge så mycket som möjligt. Dessa alternativ återges i Figur 16.



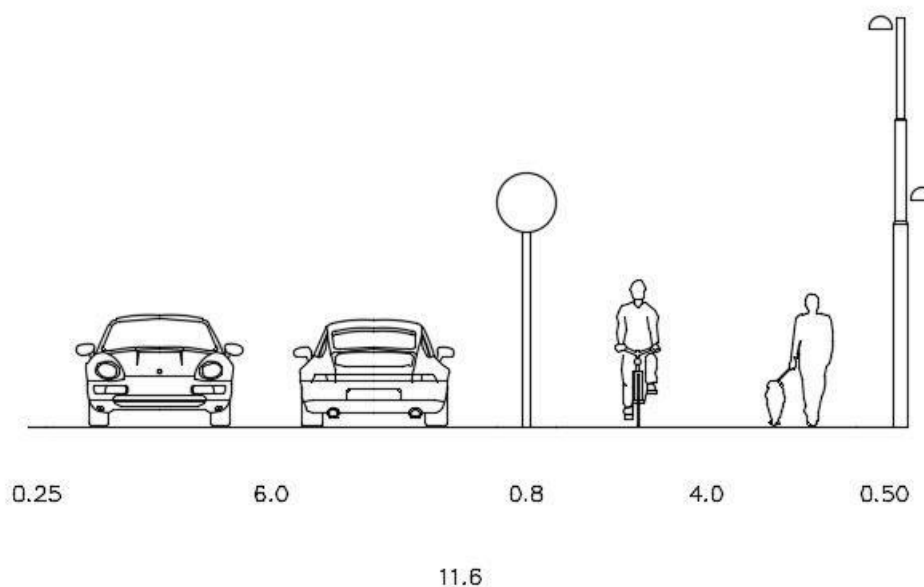
Figur 16 Förkastade alternativ för Varsjövägen i plan.

Körbanan dimensionerades för en hastighetsbegränsning på 40 km/h och långtradare (LMOD 25 meter). Längs raksträckan föreslogs Varsjövägen få en sektion på 6 meter bred dubbelriktad körbana med 0,25 meter stödremsa längs den västra kanten. Längs vägens östra sida utformades en 4 meter bred gång- och cykelbana som försågs med 0,50 meter stödremsa i öst. Körbanan och GC-banan

föreslogs att skiljas åt med en 0,8 meter bred säkerhetsremsa/skyddsremsa som inrymde vägskyltar. Belysning placeras på den östra sidan. Placeringen av belysningsarmaturer är viktig för att erhålla hinderfri bredd till körbanan och GC-banan. Befintligt dike på östra sidan används för avvattnings. Se Figur 17 för sektionen.

Breddningen av den befintliga Varsjövägen föreslogs göras på sidan mot E20. I södra delen av Varsjövägen innebar förslaget att denna nya sektionen skulle ansluta mot befintligt förbi korsningen med Rothoffskärrsvägen.

Det bestämdes sedan att inte gå vidare med denna breda framtidssäkrade sektion söder om infarten till exploateringsområdet inom ramen för detaljplanen för Norra Vardsjön. Alternativet där Varsjövägens körbana ligger kvar i befintligt läge norr om infarten till exploateringsområdet utreddes med två delalternativ för anslutning/sväng till Bygdevägen. Dessa återges i kommande två stycken.



Figur 17: Förkastad sektion för Varsjövägen mellan Tistelvägen och Rothoffskärrsvägen

4.2.1 Breddning av befintlig kurva

Initialt utreddes att ha kvar dagens sträckning i kurvan. Men för att säkerställa god trafiksäkerhet och bland annat undvika att längre fordon inkräktade på GC-fälten på Bygdevägen samt kunde mötas på sträckan, behövde bredden på vägen i kurvan i höjd med Tistelvägen bli så pass stor att fyra personbilar skulle kunna köra i bredd. Utformningen var inte anpassad till området vilket skulle innebära stora hårdgjorda ytor vilka skulle vara svåra att förstå som trafikant och dessutom inbjuda till höga hastigheter. Alternativet förkastades därför att det fanns bättre alternativ som gav en bättre trafiklösning för den lokala trafiken men som ändå kunde hantera tillgängligheten för tung trafik.

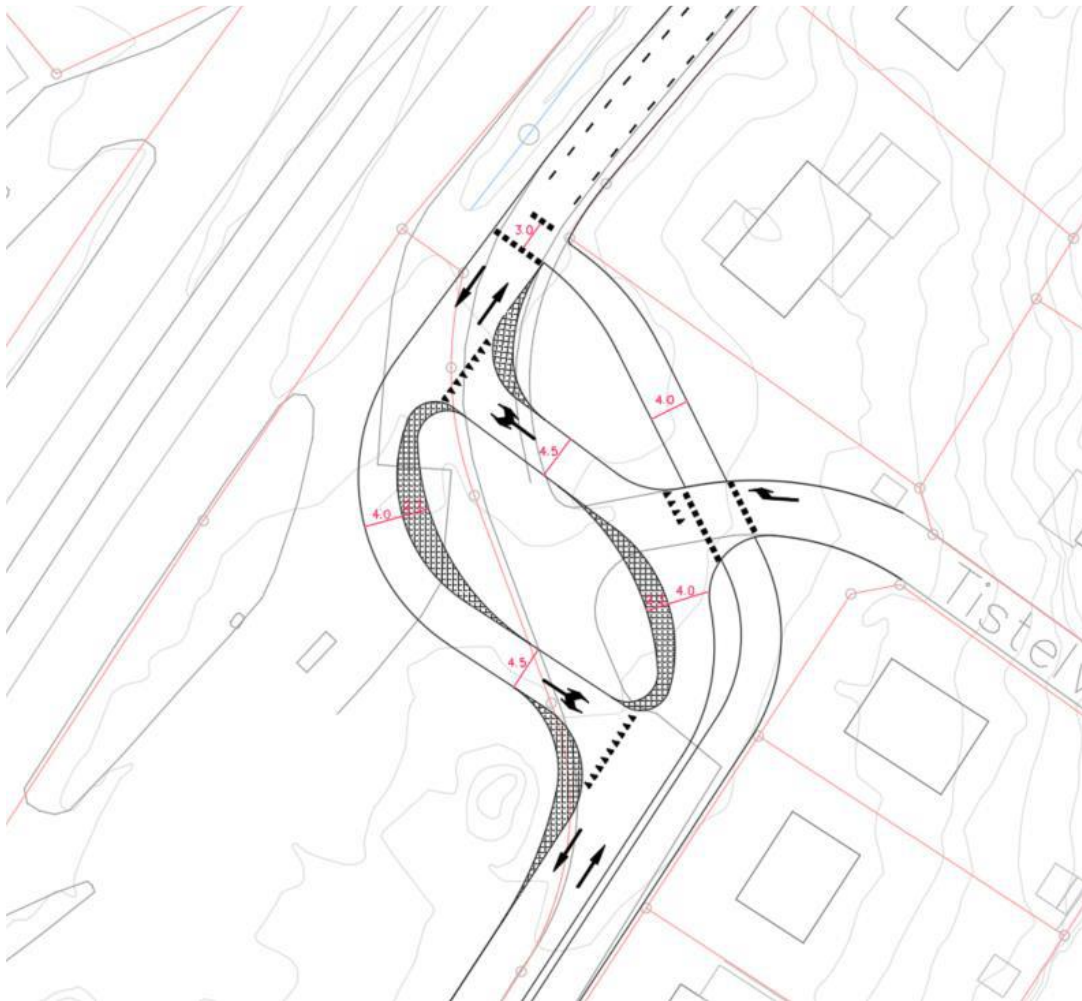


Figur 18 Förkastat alternativ korsning Varsjövägen/Tistelvägen.

4.2.2 Lösning likt en rondell

Detta alternativ togs fram för att slippa den stora asfalterade ytan som förslaget i kapitel 4.2.1 innebar. Rondelllösningen innebar en ombyggnad av kurvan till en "rondell" i höjd med befintlig korsning med Tistelvägen. "Rondellen" utformades som två korta enkelriktade segment. Dessa slutade i trevägskorsningar med möjlighet att svänga åt båda håll. Högersvängar var dimensionerade för långtradare (LMOD 25 meter) utan möte i sväng rörelse där intillkommande yta var överkörningsbar.

Vägen utformades med 4,0 - 4,5 meter bred körbana. Längs gatans östra sida löpte en 4,0 meter bred GC-bana som skiljdes åt från körbanan med en grönremsa av varierande bredd. Grönremsan syftade till att inrymma belysning och ta hand om dagvatten.



Figur 19: Trafikförslag för förkastat alternativ för Varsjövägen

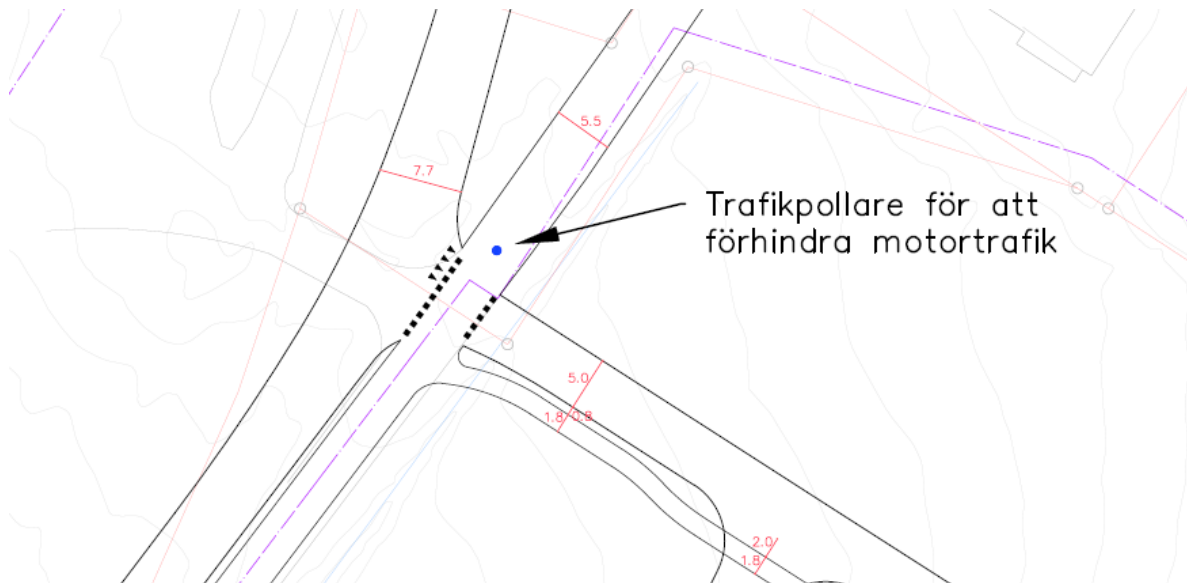
För- och nackdelar med "rondellösingen":

- + Bidrar till låga hastigheter
- + "Rondellen" och övrig impedimentyta kan användas till dagvattenhantering/gestaltning
- + Sammanhängande GC-bana från Bygdevägen hela vägen ned till nyexploateringen
- + En utformning som tydligt stödjer bostadsområdes karaktär
- + God vägledning för hur biltrafik ska köra
- Okonventionell trafiklösning där det finns risk för missuppfattning
- Finns risk att någon kör mot enkelriktat
- Fastigheter har utfart ut över GC-banan varav en fastighet har utfart precis framför korsning
- Krävs ett flertal vägskyltar på liten yta.

För- och nackdelarna vägdes mot den utformning som presenterats i trafikförslaget i Kapitel 3, och beslut om att förkasta detta alternativ togs.

4.2.3 Korsning med infart till exploateringsområdet

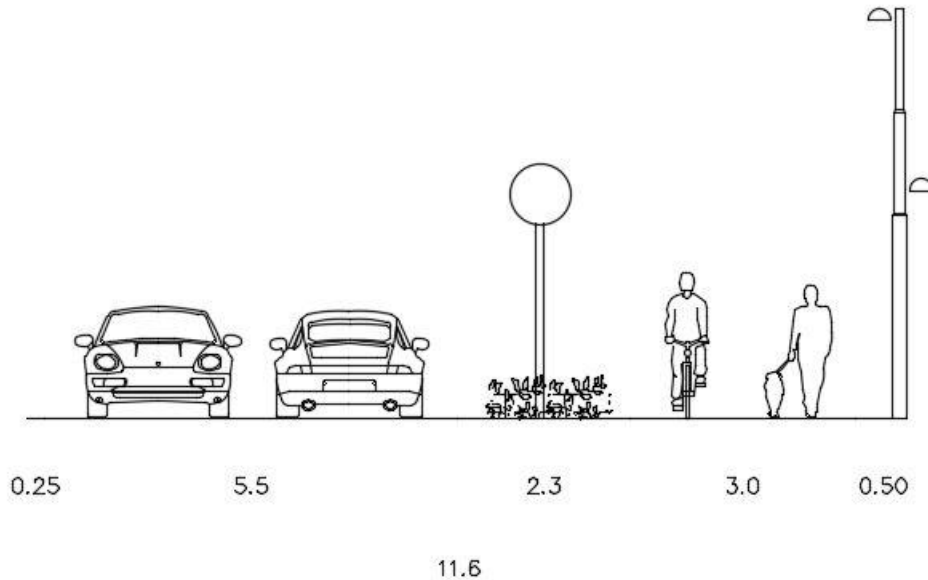
Det förkastade alternativet med GC-bana söder om exploateringsområdet innebar även en gång- och cykelpassage över infarten till exploateringsområdet, se Figur 20.



Figur 20: Förkastat alternativ av korsning mellan Varsjövägen och infart till exploateringsområdet där GC-banan fortsätter söderut längs Varsjövägen.

4.3. Rothoffskärrsvägen

Även för Rothoffskärrsvägen togs initialt hänsyn till eventuell exploatering i Rothoffskärr vilket innebar att en bredare sektion med gång- och cykelbana parallellt med körbanan utreddes, se Figur 21. Vägen följde befintliga höjder, och utformades för en hastighetsbegränsning på 40 km/h och lastbil eller buss (LBN 12 meter). Vägen utformades med 5,5 meter bred dubbelriktad körbana med 0,25 meter stödremsa längs den västra kanten. Längs gatans östra sida löpte en 3,0 meter bred GC-bana och skiljdes åt från körbanan med en 2,3 meter bred grönremsa. Grönremsan syftade till att inrymma vägsyklar och ta hand om dagvatten. Placeringen av belysningsarmaturer är viktig för att erhålla hinderfri bredd till körbanan och GC-banan. Den breda grönremsan syftade vidare till att skapa flexibilitet för att längre fram kunna bygga om den till samma sektion som Varsjövägens förkastade alternativ enligt Figur 17. Förslaget hade ingen gångbana på västra sidan men uppmunttrade ett anläggande av detta inom kvartersmark om det senare skulle visa sig att exploateringen skulle ha nytta av detta.

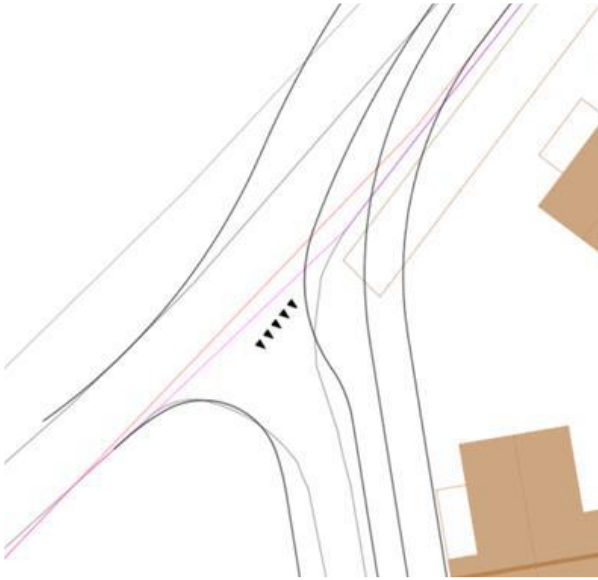


Figur 21 Förkastad sektion för Rothoffskärsvägen

4.3.1 Korsning med Varsjövägen

Korsningen utformades som en trevägskorsning enligt typ A (VGU) med väjningsplikt på Rothoffskärsvägen. Korsningen dimensionerades för lastbil (LBN 12 meter) i alla relationer samt lastbil (25 meter) i relationerna Varsjövägen – Rothoffskärsvägen i båda riktningarna samt rakt fram på Varsjövägen i båda riktningarna, se Figur 22. Förslaget innebar dock att en lastbil ej kunde möta något annat fordon i korsningen, däremot kunde personbilar mötas. Möte mellan sopbil (LOS 9 meter) och personbil dimensionerades för i alla relationer utom när sopbil i norrgående riktning svänger in på Rothoffskärsvägen eller från Rothoffskärsvägen söderut på Varsjövägen.

Vidare beaktades att korsningen i framtiden skulle kunna justeras så att möte mellan två långtra-dare skulle vara möjligt (LMOD 25 meter) i relationerna Varsjövägen – Rothoffskärsvägen samt att väjningsplikten flyttas till södra benet av Varsjövägen, se Figur 23.



Figur 22 Utrett alternativ för ombyggnation av korsningen Rothoffskärsvägen och Varsjövägen



Figur 23 Utrett alternativ för ombyggnation av korsning Rothoffskärsvägen och Varsjövägen: möjlig framtida justering

5. Rekommendationer till fortsatt arbete




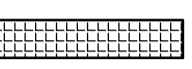
I ett senare skede, när Varsjövägen och gatan inom exploateringsområdet byggs ut behöver man se över behovet av hastighetsdämpande åtgärder, i form av gupp eller avsmalningar.

6. Referenser




VGU 2021

Teknisk handbok 2021







TECKENFÖRKLARING

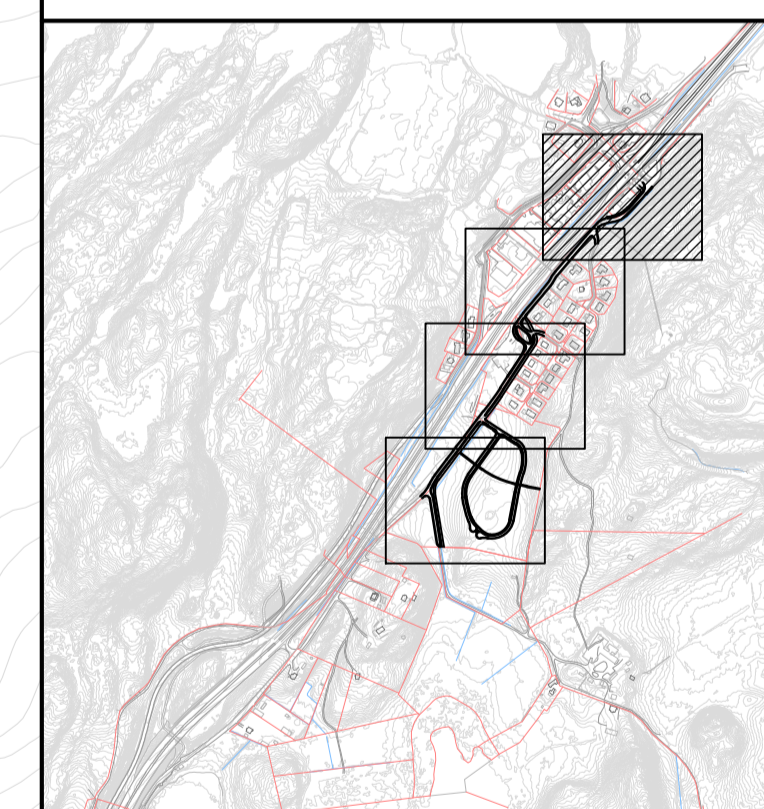
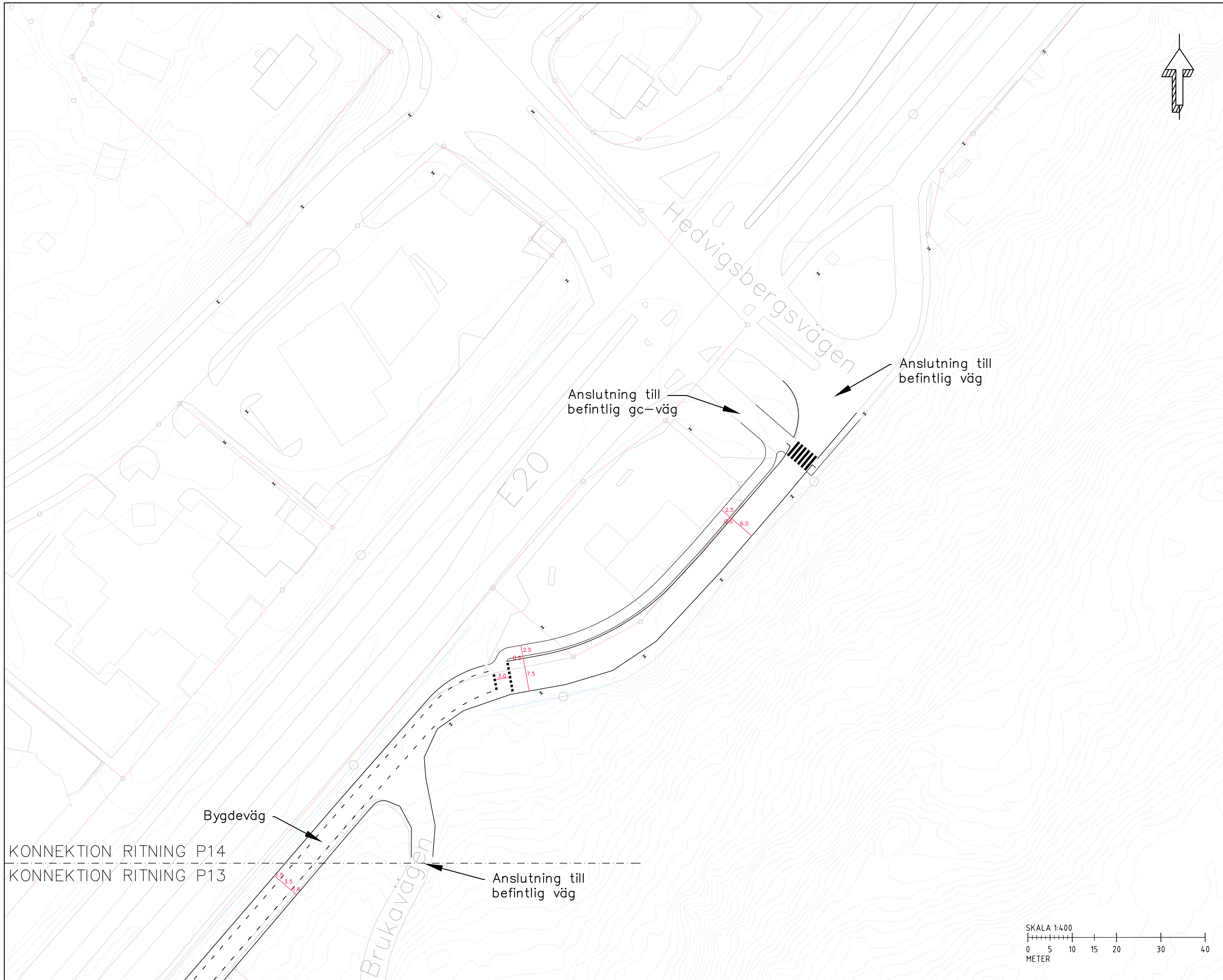
-  Plangräns
-  Kantlinje körbana
-  Kantlinje GC-bana/
gångbana
-  Överkörningsbar yta

VÄGMARKERINGAR

-  Vägren
-  Cykelpassage
-  Väjningslinje

GRUNDKARTA

-  Höjdkurva
-  Kantlinje väg
-  Husliv
-  Fastighetsgräns
-  Vattendrag/dike
-  Kraftledning



BET	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	SIGN	DATUM

TRAFIKFÖRSLAG

ALINGSÅS KOMMUN



UPPDRAG NR 30025278	RITAD/KONSTR. AV P JÖRGENSEN	HANDLÄGGARE P JÖRGENSEN
DATUM 2021-07-13	GRANSKAD AV C CRUZ	ANSVARIG C CRUZ

DP Norra Vardsjön
Varsjövägen, Hedvigsbergsvägen
och Brukavägen
Plan

FÖRHÄLLNINGSSKALA A1/1:400 A3/1:800	NUMMER P14	BET
---	----------------------	-----





Ritdef_ÄTA.dwg

21.06.2021




KONNEKTION RITNING P14
KONNEKTION RITNING P13









TECKENFÖRKLARING

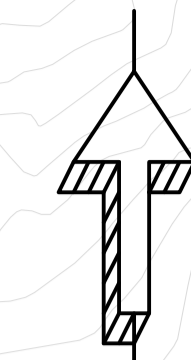
-  Plangräns
-  Kantlinje körbana
-  Kantlinje GC-bana/gångbana
-  Trafikpollare

VÄGMARKERINGAR

-  Vägren
-  Cykelpassage
-  Väjningslinje

GRUNDKARTA

-  Höjdkurva
-  Kantlinje väg
-  Husliv
-  Fastighetsgräns
-  Vattendrag/dike
-  Kraftledning



KONNEKTION RITNING P14
KONNEKTION RITNING P23

Bygdeväg

Anslutning till befintlig väg

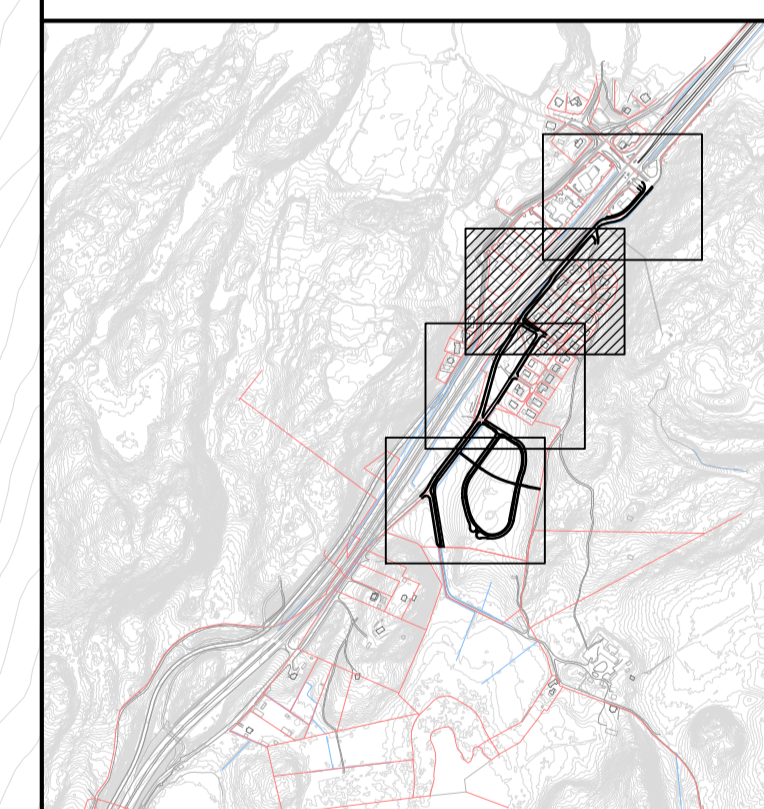
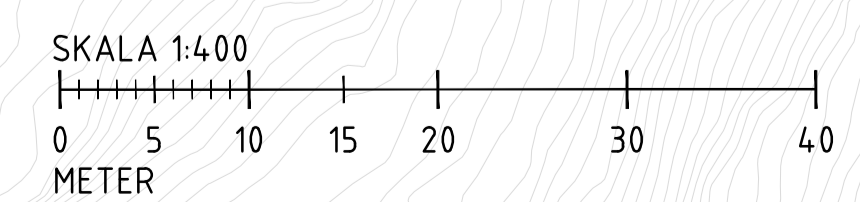
Brukavägen

Bygdeväg

Anslutning till befintlig väg

KONNEKTION RITNING P23
KONNEKTION RITNING P22

Tistelvägen



BET	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	SIGN	DATUM

TRAFIKFÖRSLAG

ALINGSÅS KOMMUN



UPPDRAG NR	RITAD/KONSTR. AV	HANDLAGGARE
30025278	P JÖRGENSEN	P JÖRGENSEN
DATUM	GRANSKAD AV	ANSVARIG
2021-07-13	C CRUZ	C CRUZ

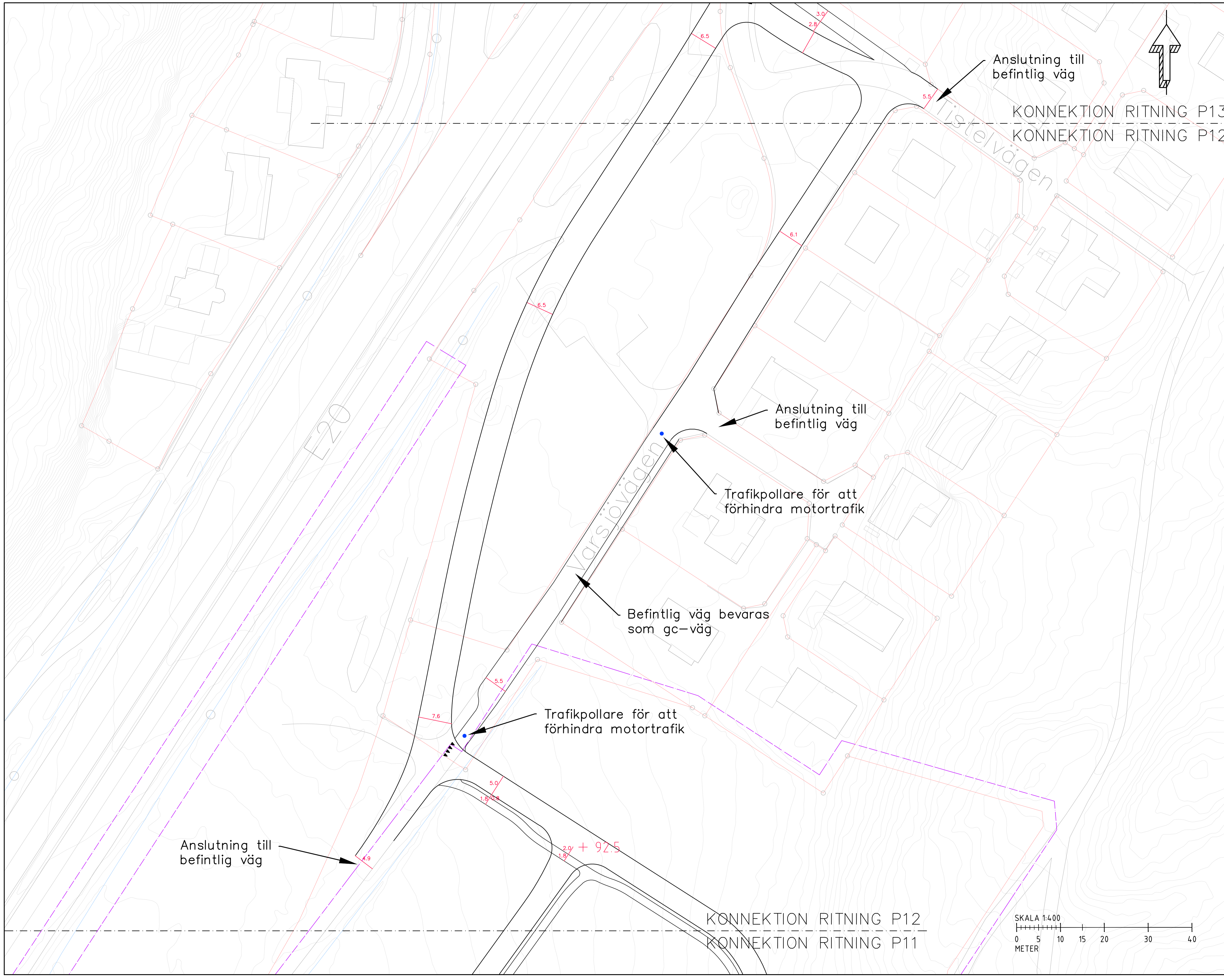
DP Norra Vardsjön
Varsjövägen, Brukavägen och Tistelvägen
Alternativ 2
Plan

FÖRHÄLLNINGSSKALA	NUMMER	BET
A1/1:400 A3/1:800	P23	

Ritdef_ÄTA.dwg

21.06.2021

Ritdef_ÅTA3.dwg
21.06.2021



TECKENFÖRKLARING

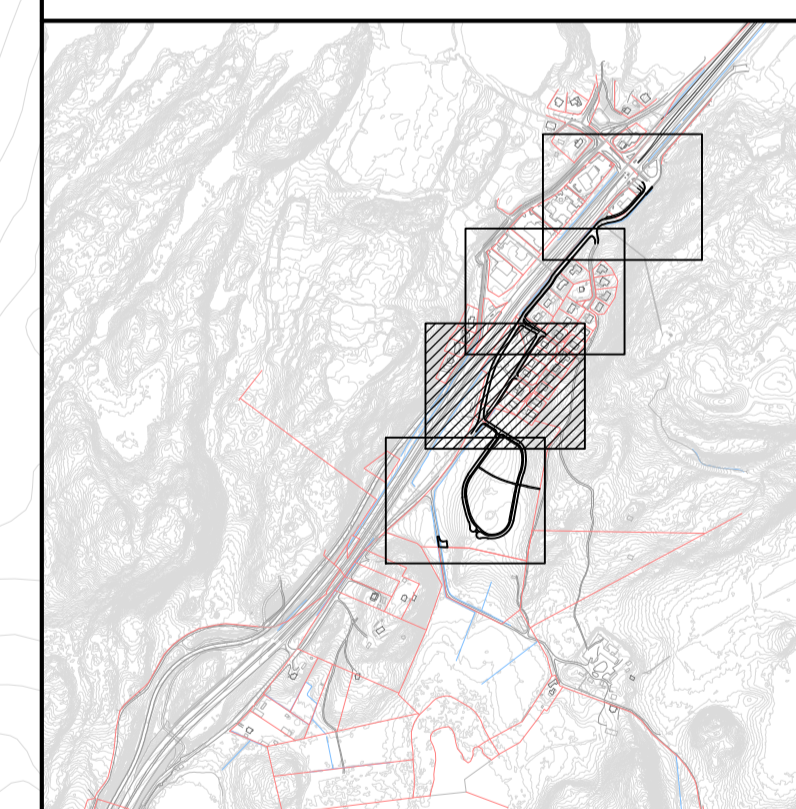
- Plangräns
- Kantlinje körbana
- Kantlinje GC-bana/gångbana
- Trafikpollare
- + 92.5 Ny höjd
- + 91.5 Bef. höjd

VÄGMARKERINGAR

- Vägren
- Cykelpassage
- ▼▼▼▼▼ Väjningslinje

GRUNDKARTA

- Höjdkurva
- Kantlinje väg
- Husliv
- Fastighetsgräns
- Vattendrag/dike
- Kraftledning



BET	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	SIGN	DATUM

TRAFIKFÖRSLAG
ALINGSÅS KOMMUN



UPPDRAG NR	RITAD/KONSTR. AV	HANDLAGGARE
30025278	P JÖRGENSEN	P JÖRGENSEN
DATUM	GRANSKAD AV	ANSVARIG
2021-10-25	C CRUZ	C CRUZ

DP Norra Vardsjön
Varsjövägen och infart till lokalgator

Plan	NUMMER	BET
FÖRHÄLLNINGSSKALA A1/1:400 A3/1:800	P12	

KONNEKTION RITNING P13
KONNEKTION RITNING P12

Anslutning till befintlig väg

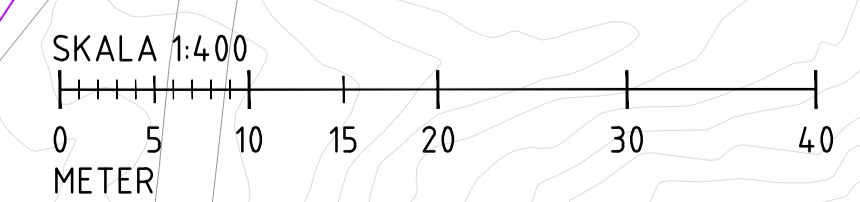
Trafikpollare för att förhindra motortrafik

Befintlig väg bevaras som gc-väg

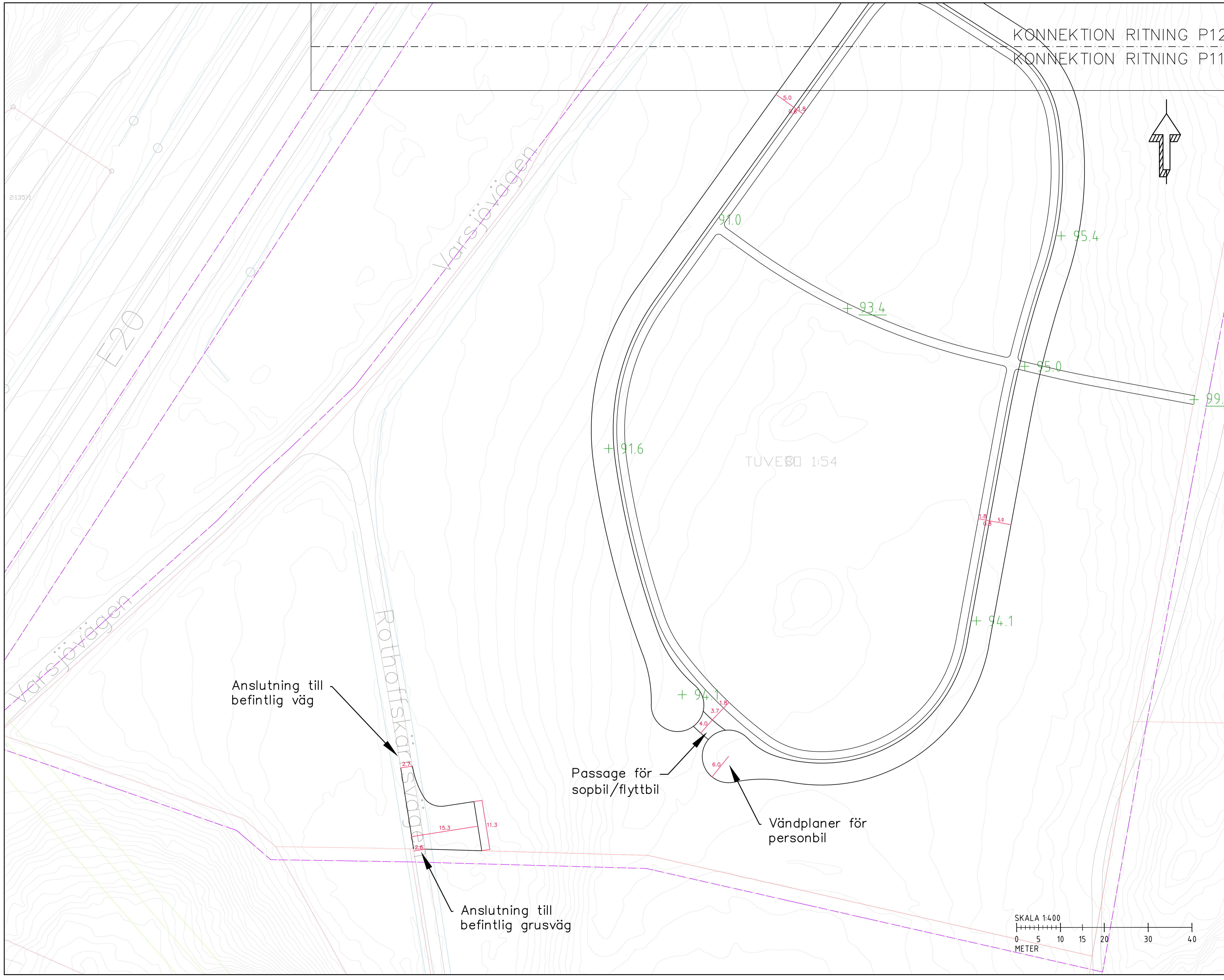
Trafikpollare för att förhindra motortrafik

Anslutning till befintlig väg

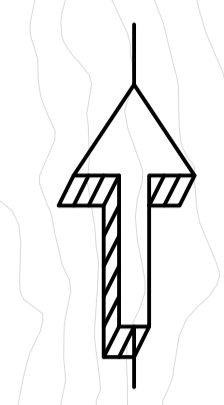
KONNEKTION RITNING P12
KONNEKTION RITNING P11



Ritdef_ÅTA3.dwg
21.06.2021



KONNEKTION RITNING P12
KONNEKTION RITNING P11



TECKENFÖRKLARING

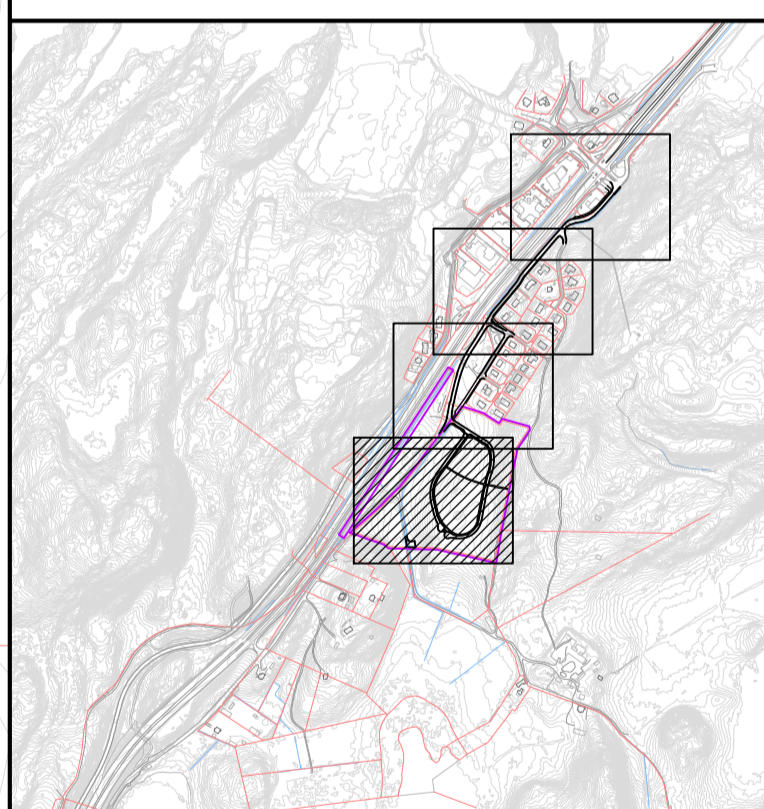
- Plangräns
- Kantlinje körbana
- Kantlinje GC-bana/gångbana
- Trafikpollare
- + 92.5 Ny höjd
- + 91.5 Bef. höjd

VÄGMARKERINGAR

- Vägren
- Cykelpassage
- Väjningslinje

GRUNDKARTA

- Höjdkurva
- Kantlinje väg
- Husliv
- Fastighetsgräns
- Vattendrag/dike
- Kraftledning



BET	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	SIGN	DATUM
-----	-----	-----------------	------	-------

TRAFIKFÖRSLAG

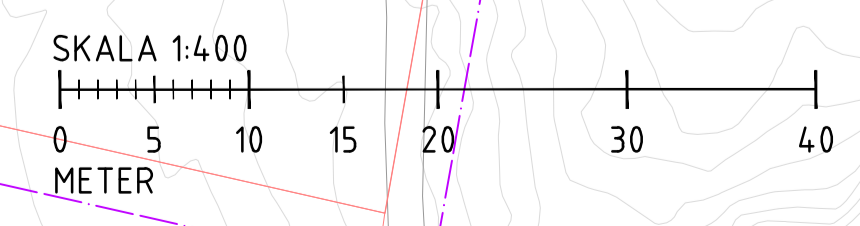
ALINGSÅS KOMMUN



UPPDRAG NR 30025278	RITAD/KONSTR. AV P JÖRGENSEN	HANDLAGGARE P JÖRGENSEN
DATUM 2021-10-25	GRANSKAD AV C CRUZ	ANSVARIG C CRUZ

DP Norra Vardsjön
Varsjövägen, Rothoffsjärnsvägen
och lokalgator
Plan

FÖRHÄLLNINGSSKALA A1/1:400 A3/1:800	NUMMER P11	BET
---	---------------	-----









Anslutning till befintlig väg

Passage för sopbil/flyttbil







Vändplaner för personbil

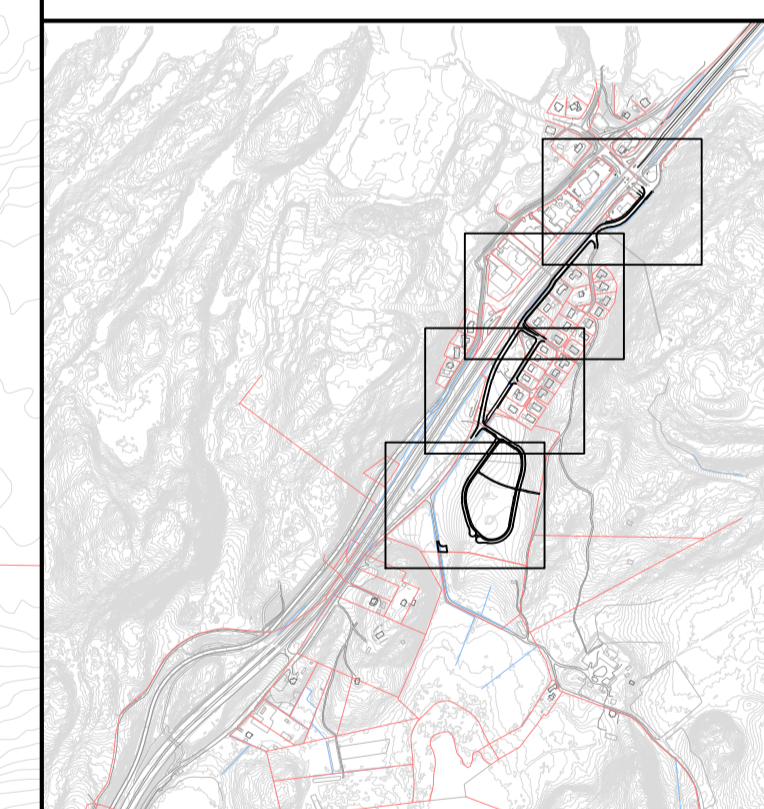
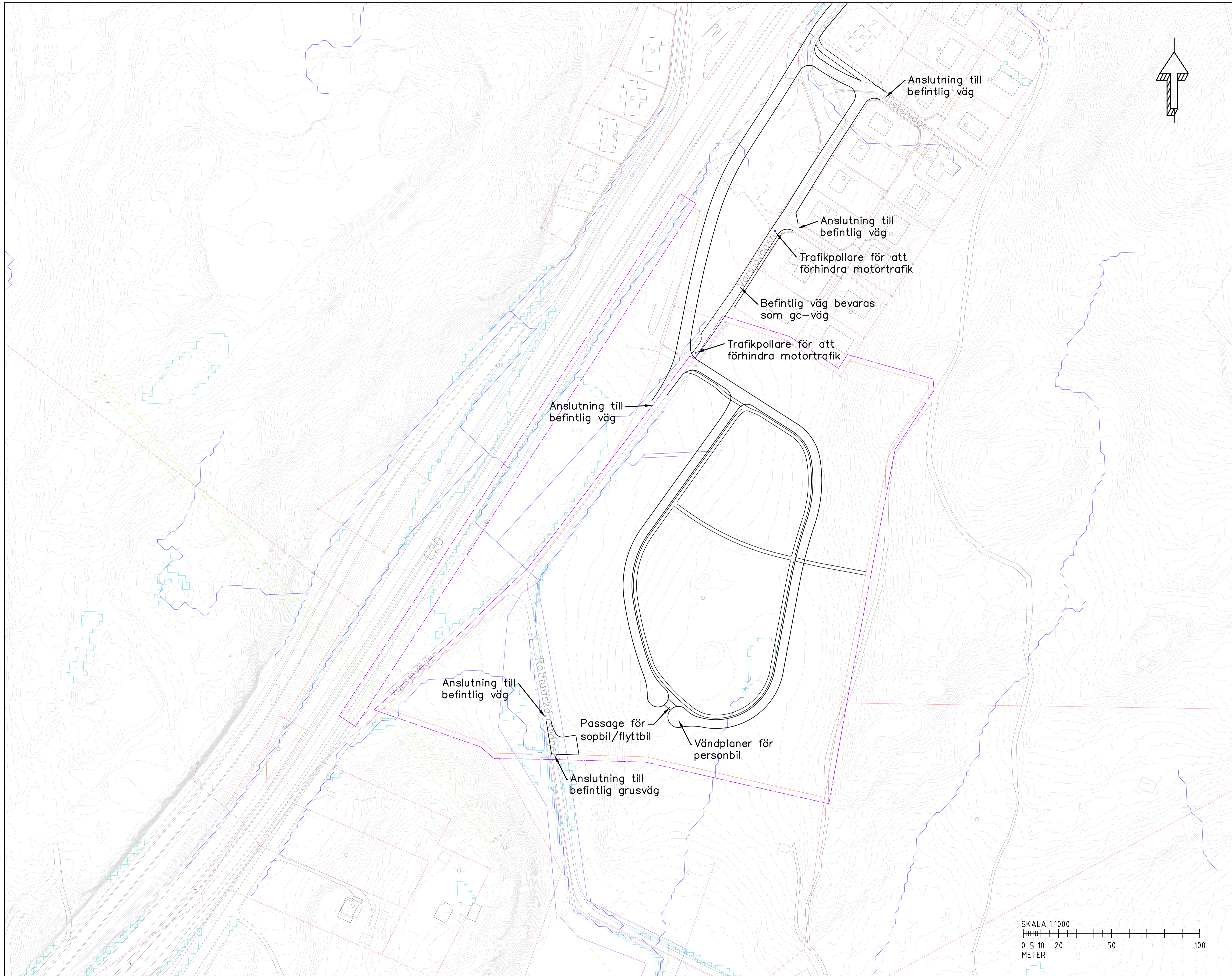
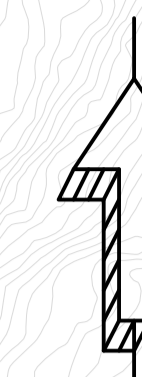
Anslutning till befintlig grusväg

TECKENFÖRKLARING

-  Plangräns
-  Kantlinje körbana
-  Kantlinje GC-bana/
gångbana
-  Avrinningsväg
-  Skyfallsyta
-  Instängt område

GRUNDKARTA

-  Höjdkurva
-  Kantlinje väg
-  Husliv
-  Fastighetsgräns
-  Vattendrag/dike
-  Kraftledning



BET	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	SIGN	DATUM

TRAFIKFÖRSLAG

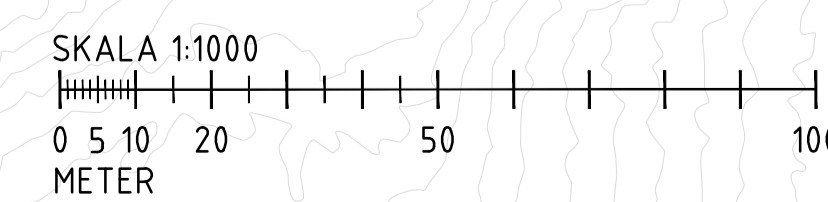
ALINGSÅS KOMMUN



UPPDRAG NR	RITAD/KONSTR. AV	HANDLAGGARE
30025278	P JÖRGENSEN	P JÖRGENSEN
DATUM	GRANSKAD AV	ANSVARIG
2021-10-25	C CRUZ	C CRUZ

DP Norra Vardsjön

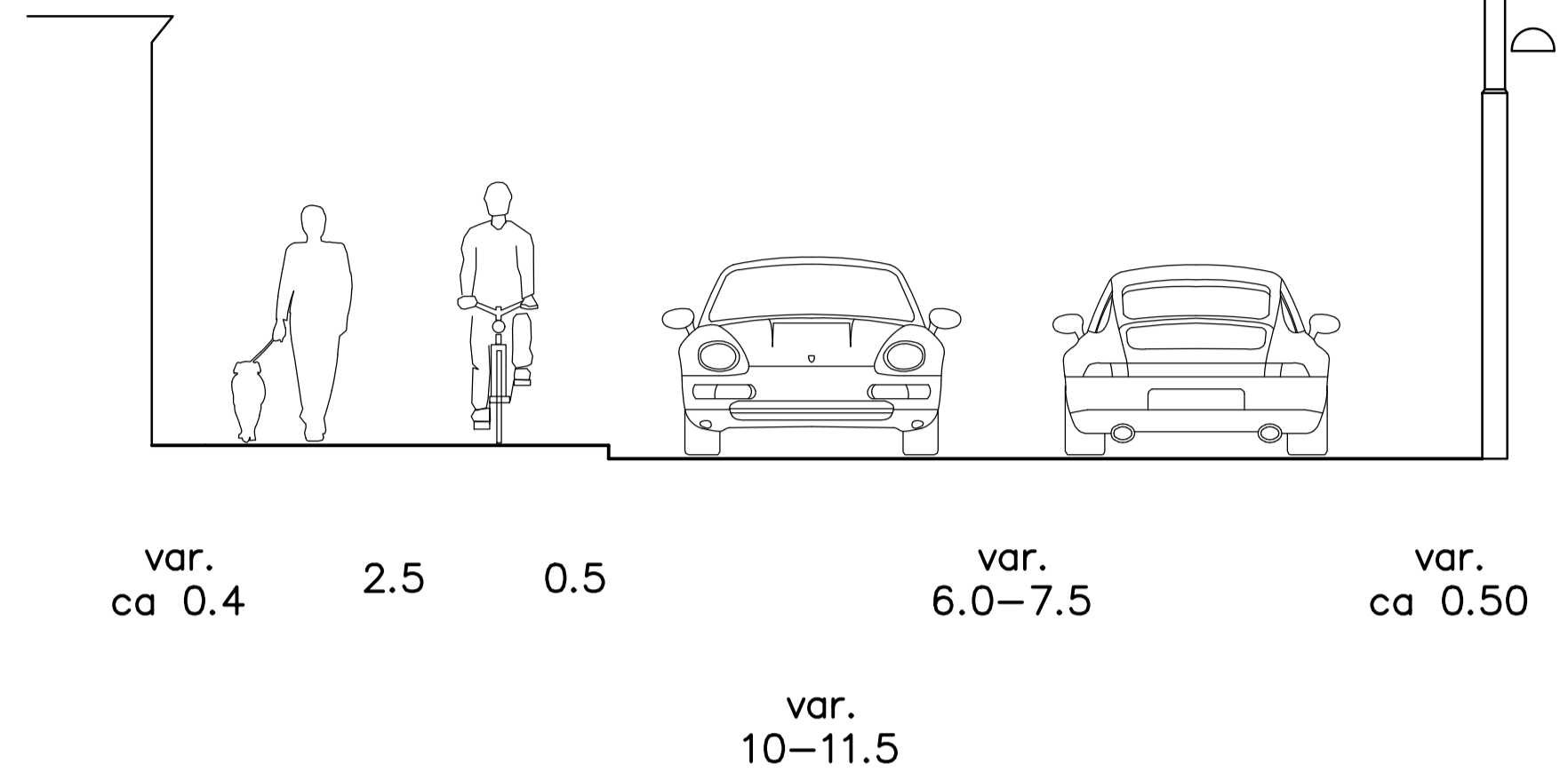
FÖRHÄLLNINGSSKALA	NUMMER	BET
A3/1:1000 A3/1:2000	P02	



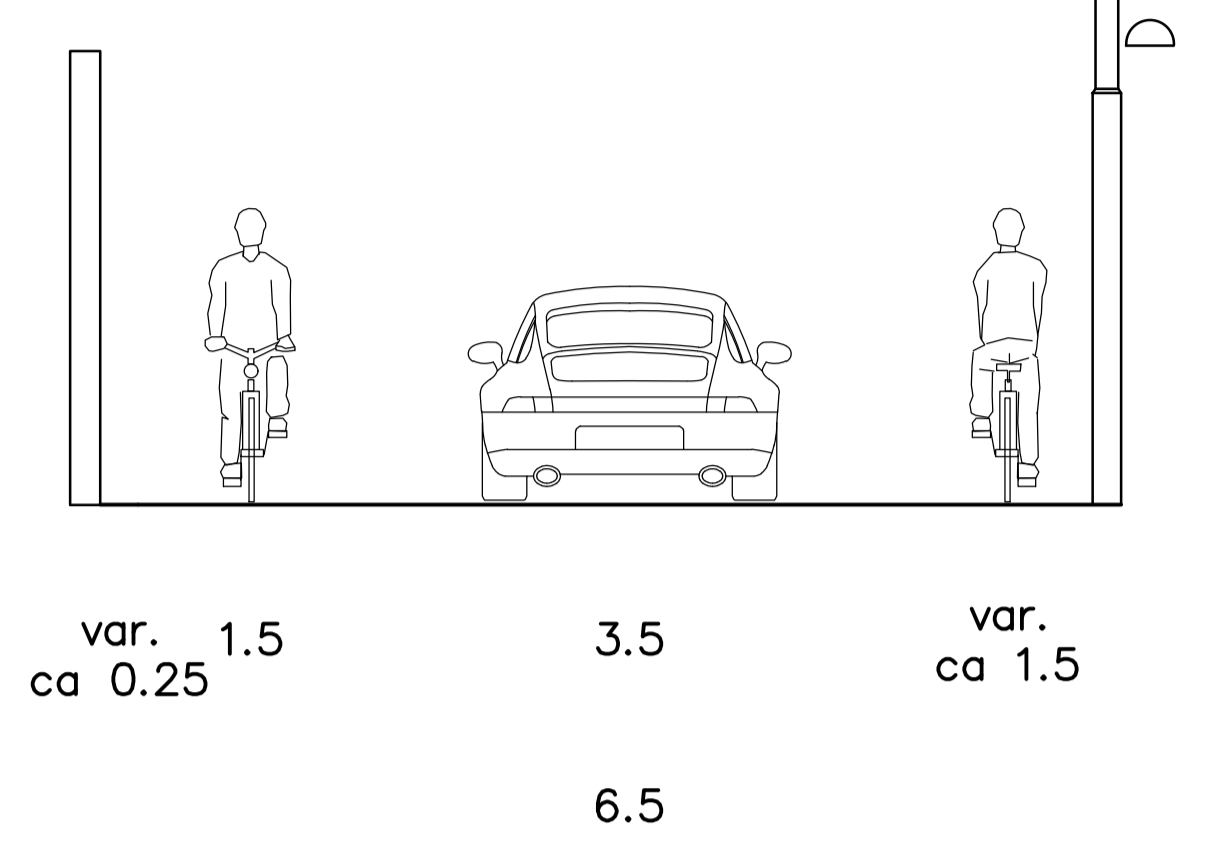
Ritdef_ÅTA3.dwg

21.06.2021

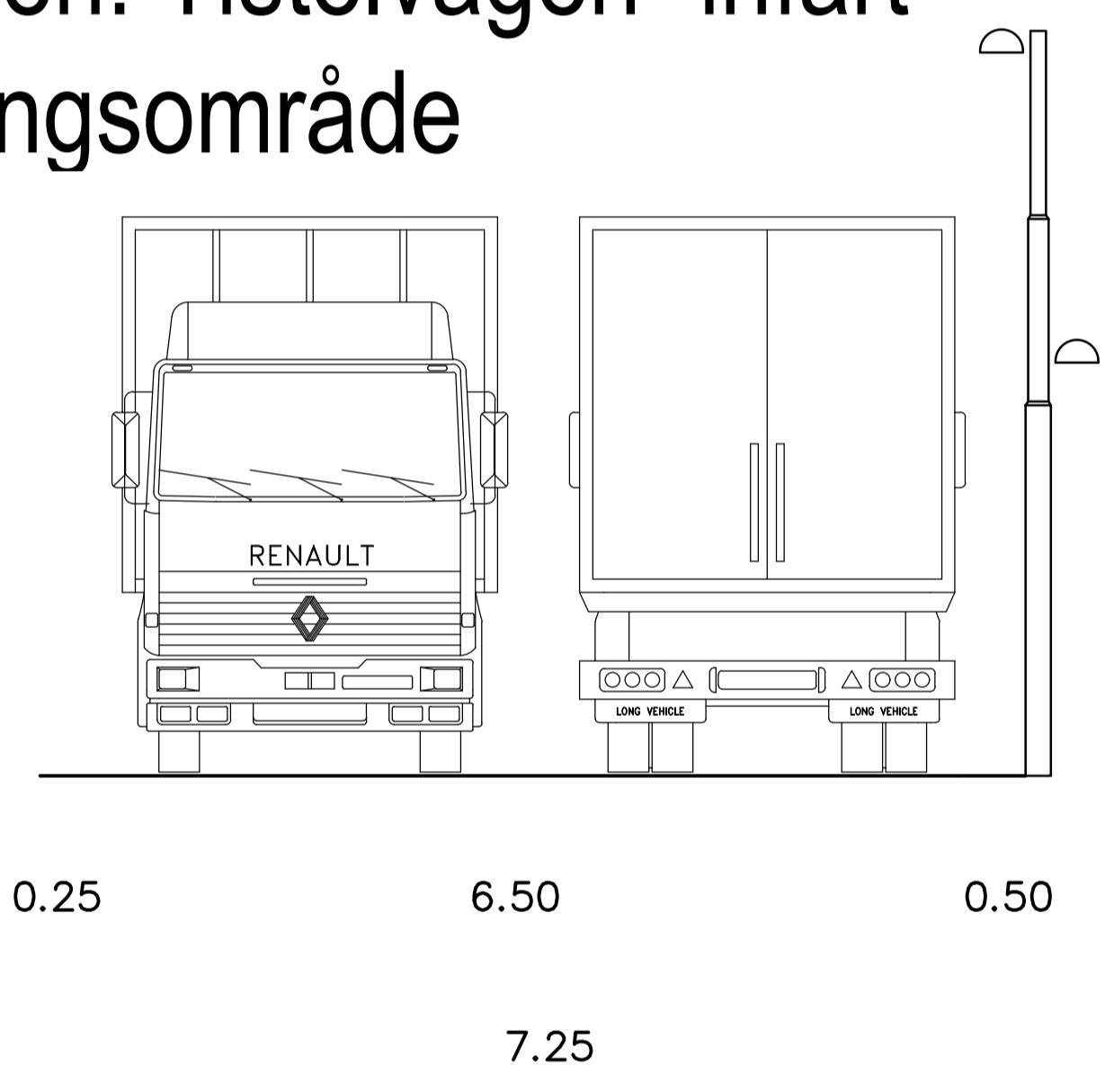
Varsjövägen: Hedvigsbergsvägen- Brukavägen



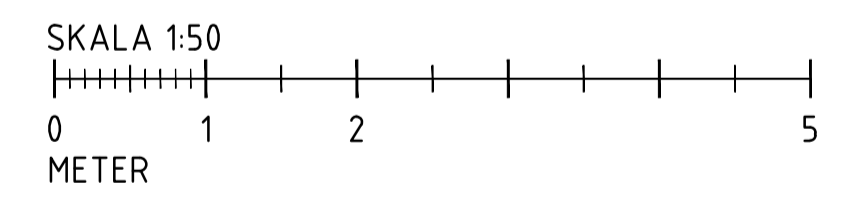
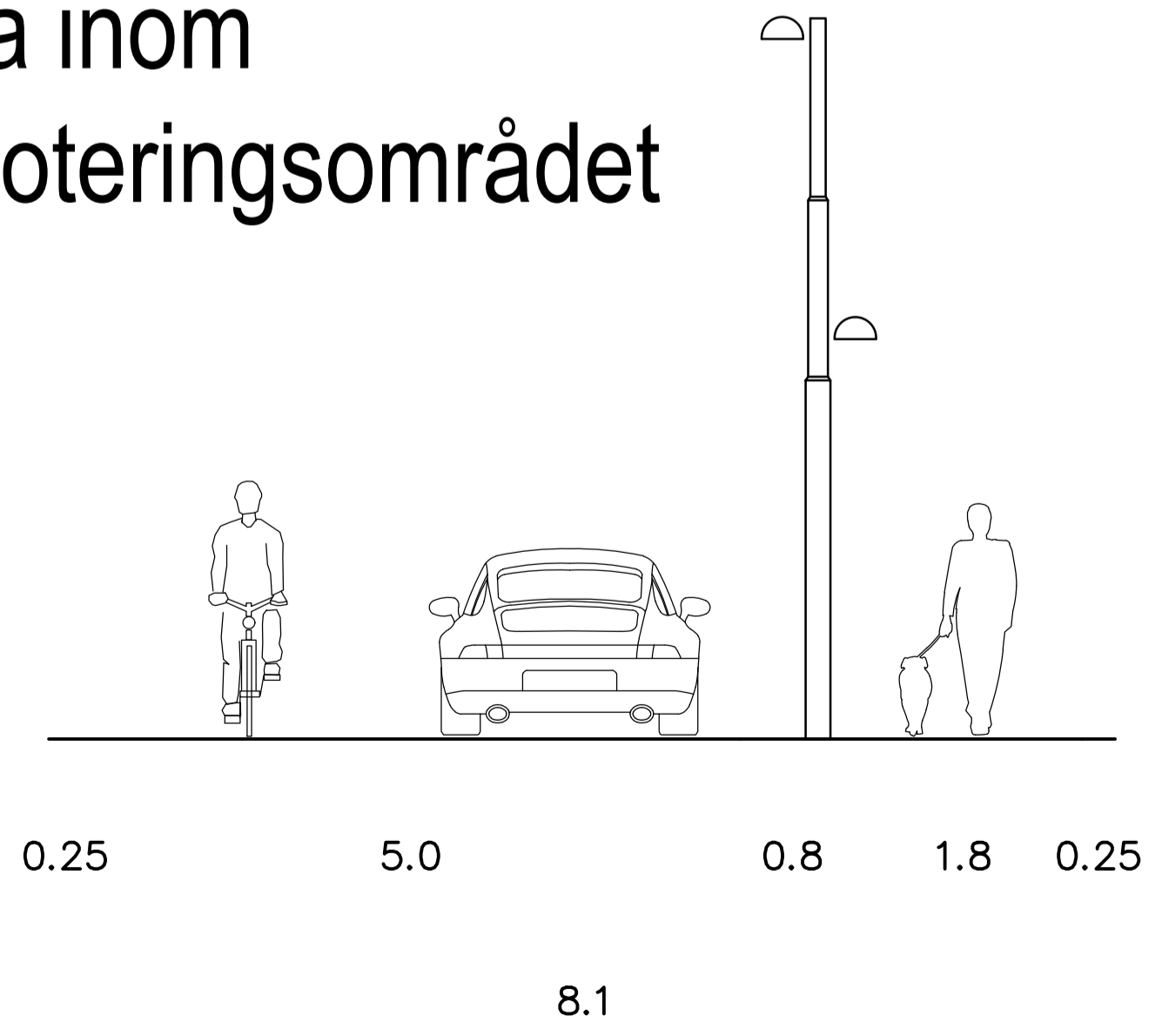
Varsjövägen: Brukavägen- Tistelvägen



Varsjövägen: Tistelvägen- infart exploateringsområde



Gata inom exploteringsområdet



BET	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	SIGN	DATUM
TRAFIKFÖRSLAG				
ALINGSÅS KOMMUN				
 <small>SWECO SE 08 - 695 60 00</small>				
UPPDRAG NR 30025278	RITAD/KONSTR. AV P JÖRGENSEN	HANDLÄGGARE P JÖRGENSEN		
DATUM 2021-11-09	GRANSKAD AV C CRUZ	ANSVARIG C CRUZ		
DP Norra Vardsjön Varsjövägen, Rothoffskärsvägen och lokalgator Typsektioner				
FÖRMA/ SKALA A1/1:50 A3/1:100	NUMMER S01	I BET		

Ritdef_ÄTA3.dwg
21.06.2021