



Komplettering 2

av övergripande trafikutredning

över Västra Bodarnas trafiknät

2013-05-29

Komplettering 2
av övergripande trafikutredning
över Västra Bodarnas trafiknät

2013-05-29

Beställare: ALINGSÅS KOMMUN
44181 ALINGSÅS

Beställarens representant: Hans Nerstu

Konsult: Norconsult AB
Box 8774
402 76 Göteborg

Uppdragsledare Maria Young

Uppdragsnr: 102 41 61

Filnamn och sökväg: N:\102\41\1024161\0-Mapp\09 Beskr-Utredn-PM-Kalkyl
Komplettering 2 övergripande trafikutredning Västra
Bodarna 130527

Innehåll

1	Inledning	4
2	Tidigare förslag på möjliga lägen för planskild korsning för biltrafik	5
3.	Ett nytt förslag på möjligt läge för planskild korsning.....	7

1 Inledning

Norconsult AB har på uppdrag av Alingsås kommun studerat ytterligare ett möjligt läge för vägen att korsa järnvägen planskilt i Västra Bodarna. I detta korta PM redovisas denna komplettering nr 2 till den tidigare genomförda trafikutredningen *"Övergripande trafikutredning över Västra Bodarnas trafiknät"* genomförd av Norconsult AB, 2010.

Sedan tidigare finns en första komplettering till övergripande trafikutredning över Västra Bodarnas trafiknät som redovisades 2013-02-25. Då redovisades bland annat ett par nya alternativ för hur man kan korsa järnvägen och hur dessa kunde påverka trafiknätet i Västra Bodarna. Nu har ytterligare en variant på hur biltrafiken skulle kunna korsa järnvägen planskilt lyfts fram och studerats lite närmare. Konsekvensen på det övergripande trafiknätet i Västra Bodarna av denna nya variant skiljer sig inte så mycket från tidigare studerade alternativ att en speciell utredning av detta har bedömts krävas.

Nedan redovisas därför enbart en kort beskrivning av det tillkommande alternativa lösningen för att korsa järnvägen. I övrigt hänvisas till *"Övergripande trafikutredning över Västra Bodarnas trafiknät, 2010"* och *"Komplettering av övergripande trafikutredning, 2013-02-25"*

2 Tidigare förslag på möjliga lägen för planskild korsning för biltrafik

Den befintliga korsningen mellan Västra Bodarnavägen och Västra Stambanan är en plankorsning där biltrafik inte är separerad från GC-trafik. I den övergripande trafikutredningen visades en möjlig ny planskild korsning i form av en bro strax söder om den befintliga korsningen, se figur 1.

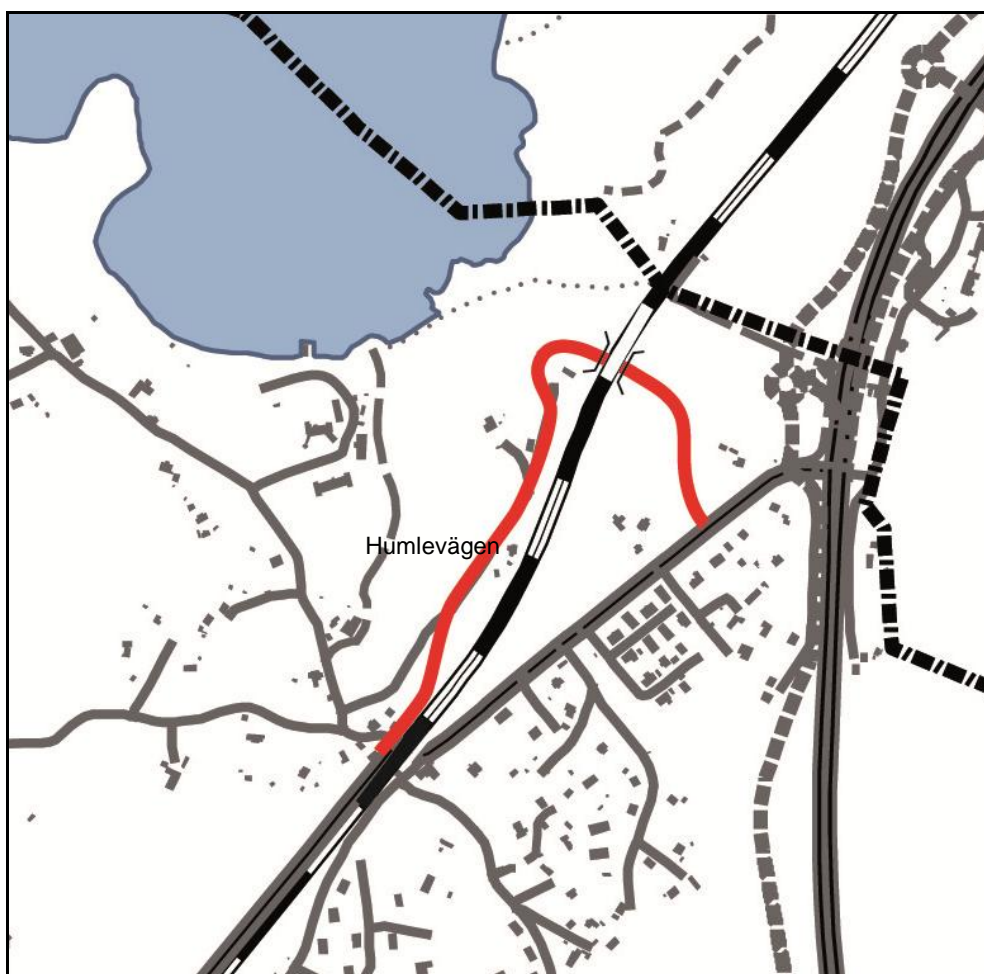


Figur 1 Idéskiss på planskildhet i form av en bro söder om dagens plankorsning.

I kompletteringen till trafikutredningen som togs fram 2013-02-25 visades ett nytt förslag på hur en bro kan placeras samt ett förslag på hur en ny tunnel skulle kunna placeras, se figur 2 och 3,



Figur 2 Idéskiss på planskildhet i form av en bro söder om dagens plankorsning nära tågstationen.



Figur 3 Idéskiss över hur en planskildhet i form av en tunnel i norra delen av Västra Bodarna skulle kunna lösas.

3. Ett nytt förslag på möjligt läge för planskild korsning.

Söder om dagens plankorsning finns höjdparter på båda sidor av järnvägen varför en bro över järnvägen är en naturlig utformning av en eventuell planskildkorsning här, se figur 1 och 2. För att komma över järnvägen måste man dock högt upp. Det är därför lockande att hitta alternativ där man istället går under järnvägen. I norr går järnvägen på en hög bank. Här kan en ny vägkoppling naturligt ledas under järnvägen men tunneln hamnar relativt långt ifrån dagens plankorsning, se figur 3.

Dessa alternativa lägen har föreslagits sedan tidigare. Tunnelalternativet är attraktivt men gör att den planskilda korsningen hamnar långt från de centrala delarna av Västra Bodarna. Broalternativen ligger bättre till men ger en hög bro mitt i Västra Bodarna. Nu har därför ytterligare en alternativ planskild korsning studerats i form av en tunnel närmare dagens plankorsning. En enkel skiss över hur en sådan tunnel skulle kunna placeras visas nedan i figur 4.



Figur 4 Idéskiss över hur en planskildhet i form av en tunnel strax norr om dagens plankorsning skulle kunna lösas.

En vägtunnel ska medge fri höjd på minst 4,7 meter för fordon och största lutningen för GC-bana längs den nya väglänken bör vara maximalt 6 % för att uppfylla nog god standard för fotgängare. Vägen ligger högre än järnvägen i området norr om dagens plankorsning. Dessa förutsättningar innebär att ramperna ner till en tunnel i detta område behöver vara omkring 120 – 150 meter långa.

Intill järnvägen i området ligger också mindre höjder som man måste schakta sig genom för att kunna bygga en tunnel.

Vägen genom tunneln bör göras så bred att en buss och en sopbil eller två bussar har möjlighet att mötas utan problem. Det bör också finnas utrymme för en GC-bana längs med vägen.



Figur 5 Foto med dagens plankorsning. Det är i området bortanför plankorsningen i fotot som en ny planskild korsning nu föreslås.

Det är möjligt att hitta en lösning i det här området, norr om plankorsningen, där man istället för tunnel bygger en bro över järnvägen. En bro kan dock ge bullerstörningar i närliggande hus och stör även landskapsbilden på ett annat sätt än en tunnel. En bro norr om dagens plankorsning har inte heller några betydande fördelar jämfört med de förslag på brolägen söder om plankorsningen som har lyfts fram sedan tidigare.

Norconsult AB

Theres Svensson gata 11

Box 8774, 402 76 Göteborg

031 – 50 70 00, fax 031-50 70 10

www.norconsult.se