



# Trafikplan för Alingsås Stad



# Innehållsförteckning

<b>1. Inledning</b>	<b>4</b>	<b>4. Föreslagna åtgärder</b>	<b>48</b>
1.1. Syfte	4	4.2. Framtida trafiknät	48
1.2. Mål	4	Gång- och cykeltrafik	48
1.3. Metod	4	Kollektivtrafik	50
1.4. Omfattning och avgränsning	5	Biltrafik	50
1.5. Kommunens ställningstaganden	5	Utryckningstrafik	50
<b>2. Trafikens påverkan på samhället</b>	<b>8</b>	4.3. Fysiska åtgärder	52
2.1. Miljö- och hälsopåverkan	8	Generella åtgärder	52
2.2. Trafiksäkerhet	10	Ändrad utformning av gator	52
2.3. Trygghet	11	Åtgärder för gång- och cykeltrafiken	54
<b>3. Trafiksystemet i Alingsås</b>	<b>14</b>	<b>5. Fortsatt arbete</b>	<b>56</b>
3.1. Gatans karaktär	14	5.1. Arbetsgång Trafikförslag	57
3.2. Vägnätet i Alingsås	18	<b>Källförteckning</b>	<b>58</b>
Gång- och cykel	18	<b>Fördjupning</b>	
Kollektivtrafik	22	Sammanfattning av olika trafiksäkerhetsåtgärder	
Bilnät	24	<b>Bilaga</b>	
Utryckning	28		
3.3. Stadens barriärer	30		
3.4. Trafiksituationen i stadsdelarna	30		
Stadskärnan med omnejd	32		
Norra stadsdelarna	34		
Södra stadsdelarna	38		
Västra stadsdelarna	42		
Östra stadsdelarna	46		

# 1. Inledning

## 1.1. Syfte

Syftet med Trafikplan för Alingsås Stad är att underlätta en utveckling mot ett långsiktigt hållbart transportsystem. Trafikplanen ska beskriva hur trafiknäten i staden bör utformas för att bättre klara sina respektive uppgifter. Den ska utgöra underlag för att kunna ta beslut i specifika trafikfrågor för att skapa en attraktiv, trygg, säker och hälsosam miljö i Alingsås. Trafikplanens ska ligga till grund för kommunens åtgärdsplaneringen. Trafikplanens principer ska också beaktas i planarbete.

## 1.2. Mål

### Gång och cykeltrafik

- Identifiera särskilt viktiga gång- och cykelstråk.
- Förslag till åtgärder för att skapa ett tillgängligt vägnät för alla oskyddade trafikanter
- Förslag till åtgärder för att skapa trygga och säkra vägar för gång- och cykeltrafiken.

- Komplettera befintligt cykelvägnät så att det blir sammanhängande och mer attraktivt som alternativ till bil.

### Miljö, hälsa och säkerhet

- Trafikens miljöpåverkan ska minskas i enlighet med Alingsås kommuns miljömål.
- Antalet trafikolyckor ska minskas. Olyckors allvarlighetsgrad ska minskas så att på sikt ingen dör eller skadas allvarligt i trafiken, i enlighet med nollvisionen.
- Öka andelen aktiva transporter i enlighet med Alingsås kommuns folkhälsomål.

### Kollektivtrafik

- Förslag till åtgärder för att främja en god framkomlighet för busstrafik.

### Utryckningsnätet

- Förslag till åtgärder för att främja en god framkomlighet i utryckningsnätet.

### Biltrafiken

- Förbättringsåtgärder ska föreslås så att gatans funktion och önskad prioritering av olika grupper av trafikanter uppnås.

## 1.3. Metod

Som ett av underlagen till trafikplanen har handboken *Trafik för en attraktiv stad*, i fortsättningen benämnd TRAST, använts. Den andra utgåvan av TRAST gavs ut 2007 av Sveriges Kommuner och Landsting, Vägverket, Banverket och Boverket.

Begreppen som används baseras till stor del på TRAST.

Arbetet har genomförts i följande steg:

- Redovisa förutsättningarna genom att inventera dagens trafiknät (gång- och cykel, bil, kollektivtrafik, utryckningsnät) gällande bland annat funktion, olyckor, framkomlighet, ljud- och luftkvalitet.
- Analysera brister och motstridiga intressen i dagens nät.
- Ta ställning till hur trafiksystemet borde fungera och vara utformat, vilken karaktär som eftersträvas och vilket trafikslag som ska vara prioriterade.
- Föreslå åtgärder

## 1.4. Omfattning och avgränsning

### Avgränsning

Trafikplanen är i första hand ett underlag för arbetet med den fysiska miljön. Den omfattar exempelvis inte påverkan av resvanor eller lokalisering av målpunkter. Trafikplanen ska redovisa brister och förslag till åtgärder men är inte kopplat till någon budgetplan för dessa åtgärder. Den bygger på dagens trafiknät, gator som är under planering eller utbyggnad och föreslagna i översiktsplaner.

Belysning av gator och allmänna platser behandlas i en särskild ljusplan och är därför inte en del av trafikplanen.

Behov och lokalisering av parkeringsplatser berörs inte.

Trafikplanen berör kollektivtrafikens krav på gatans funktion, både där den kör idag och där det är rimligt att anta att den kommer att köra i framtiden. Däremot berör den inte kollektivtrafiken linjestruktur.

### Geografisk omfattning

Trafikplanen berör Alingsås stad eftersom kommunen är väghållare för större delen av gatunätet i staden.

I Ingared är kommunen bara väghållare för vissa delar av gatunätet och i övriga tätorter sköts gatunätet av vägföreningar, vilket gör att kommunen har begränsade möjligheter att påverka den fysiska utformningen av gatorna.

## 1.5. Kommunens ställningstaganden

Alingsås har haft en gemensam vision sedan 1999. Visionen har skapat en långsiktig, övergripande politisk enighet och varit ledande för allt arbete och planering i Alingsås. 2008 godkändes Alingsås nya vision, Vision 2019, där ett av målen är att kommunen ska ha 42 000 invånare år 2019. Detta ställer krav på infrastrukturen.

### Trafiktaktik och Fördjupad Översiktsplan för staden Alingsås

2008 antog Kommunfullmäktige en fördjupning av översiktsplanen för staden Alingsås. Som ett av underlagen till denna tog kommunen fram en Trafiktaktik som visar på konsekvenserna vid olika scenarier med förändringar av resmönstret fram till år 2030. Trafiktaktiken belyser följande behov av åtgärdsarbete för att kunna förverkliga kommunens mål och skapa hållbara trafiklösningar:

- **Gång- och cykeltrafik**

En åtgärdsplan bör tas fram, med konkreta förslag till utbyggnad och utveckling av gång- och cykelvägnätet.

- **Kollektivtrafik**

Fysiska förutsättningar för utveckling av kollektivtrafiksystemet bör samordnas med påverkansåtgärder och åtgärder för attraktivt utbud i en särskild plan.

- **Biltrafik**

En åtgärdsplan bör tas fram, med utvecklade förslag till åtgärder på gatunätet och på infarter såsom ombyggnader för att få ökad kapacitet, lägre hastigheter och högre säkerhet mm.

- **Påverkansåtgärder**

Ett mycket långsiktigt projekt för utbildning, opinionsbildning och marknadsföring bör läggas upp som ska syfta till att påverka attityder mot ett minimalt bilresande, bränsleanvändning och utveckling av alternativa bränslen.

## ÖP 95

I översiktsplanen är huvuddrag fastlagda för hur kommunens övergripande trafikstruktur ska se ut. Målsättningen är att:

- Planeringen av bebyggelse och infrastruktur ska inriktas mot att minimera det sammanlagda trafikarbetet och att gynna kollektiva trafiklösningar.
- Alingsås ska ha en god infrastruktur vad gäller bland annat allmänna kommunikationer.

- Bostäder, arbetsplatser, service- och friluftsområden samlokaliseras för att minska gods- och personbilstransporterna.

## Alingsås miljömål 2011-2019

Kommunfullmäktige antog 2010 ett antal miljömål som kan delas in i tre huvudområden; *Rik natur, Friskt vatten* och *Det goda samhället*. Inom målområdet *Det goda samhället* strävas bland annat efter att samhällsstrukturen i Alingsås ska främja miljöanpassade och resurssnåla transporter samt en effektivare energianvändning och nyttjande av förnyelsebara energikällor. Utsläppen till luften av växthusgaser eller föroreningar som kan vara skadliga för människor, djur, växter, byggnader, mark eller vatten ska minskas. Följande mål berör kommunens trafikplanering:

- Miljömål 12: Totala utsläppen av växthusgaser per invånare i Alingsås kommun ska minska med 40 procent jämfört med 1990.
- Miljömål 13: Totala energianvändningen per invånare i Alingsås kommun ska minska med 20 procent jämfört med 2008.

- Miljömål 14: Andelen förnyelsebar energi för uppvärmning, transporter och industriella processer ska öka till 50 procent.
- Miljömål 16: Den bebyggda miljön ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö också ur ett ekologiskt perspektiv, både utomhus och inomhus.
- Miljömål 18: De nationella miljömålen avseende luftföroreningar ska klaras i hela kommunen.
- Miljömål 19: Miljömedvetenheten är hög bland invånarna i Alingsås kommun.

## Folkhälsomål 2019, delmål 2010-2012

Kommunens folkhälsomål antogs av kommunfullmäktige 2009. Folkhälsomålen syftar till att skapa goda livsmiljöer och god folkhälsa utifrån kommunens gemensamma arbete för en hållbar utveckling.

- Mål 7: Öka andelen aktiva transporter med minst 10 procent.

Aktiva transporter innebär att man tar sig till sin målpunkt utan att använda motordrivna fordon och anses som en av de viktigaste formerna av fysisk aktivitet eftersom den markant ökar möjligheten att en person uppnår rekommendationen för fysisk aktivitet och hälsa, samtidigt som den är miljövänlig och bidrar till en ekologisk hållbar utveckling.

## Policy för funktionshinderfrågor

Kommunens policy för funktionshinderfrågor antogs 2011 och utgår från FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning. Följande mål och strategier berör trafikplanen:

- **Tillgänglighet**

Alla medborgare ska ha tillgång till allmänna platser

- **Delaktighet**

Personer med funktionshinder ska ha lika möjligheter att delta i samhällslivet

## Göteborgsregionens mål för kollektivtrafiken

I Göteborgsregionen ska kollektivtrafiken styra den fysiska planeringen enligt överenskommelser mellan regionens kommuner.

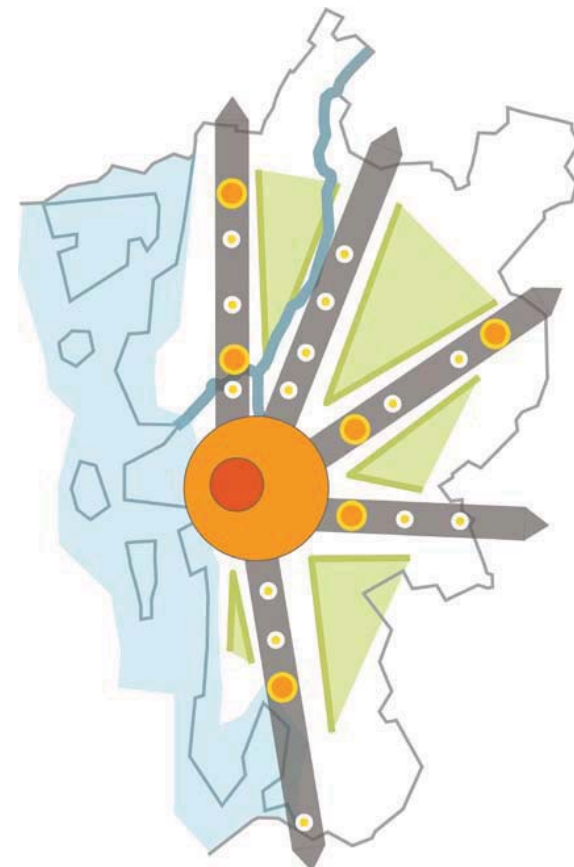
### K2020

K2020 är den framtidsbild som ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken i Göteborgsregionen. Målet är att kollektivtrafikens andel av det totala resandet ska vara minst 40 procent år 2025.

I Alingsås kommun finns en trafikförsörjningsplan från 2007 med åtgärder som syftar till att förverkliga K2020 lokalt.

### Strukturbild för Göteborgsregionen

I Göteborgsregionens strukturbild är Västra stambanan utpekad som ett av huvudstråken där pendel- och regiontågtrafiken ska vara särskilt attraktiv. Stationsnära bostäder och verksamheter samt goda möjligheter för att gå, cykla eller åka kollektivt till stationerna är en förutsättning för att detta ska uppnås.



*Göteborgsregionens strukturbild*

# 2. Trafikens påverkan på samhället

## 2.1. Miljö- och hälsopåverkan

Förutom olyckor påverkar trafiken miljön och människors hälsa negativt på fler sätt.

### Sämre folkhälsa

Bilens bekvämlighet gör att den blir det naturliga förstahandsvalet för många människor. Detta är en orsak till bristen på motion i många människors vardag. Fler människor dör i förtid på grund av ett alltför stillasittande liv än genom trafikolyckor (TRAST, 2007). En större andel gång- och cykeltrafikanter är positivt för folkhälsan.

### Buller

Förutom att bullret kan upplevas som störande påverkar det också vår kropp. Buller leder till sömnstörningar, sänkt prestation och inlärningsförmåga samt påverkar humöret. Allt fler undersökningar visar att höga bullernivåer innebär ökad risk för hjärt- och kärlsjukdomar, högt blodtryck och hjärtinfarkt (Göteborgs Universitet, 2011).

### Vibrationer

Vibrationer kan orsaka skador på byggnader. Det sker dock sällan om de är normalt grundlagda och bara på platser där de geotekniska förhållandena är dåliga. Vibrationer från trafiken är inte så kraftiga att det skadar människors hälsa, men kan upplevas som störande, i synnerhet i kombination med buller.

### Luftföroreningar

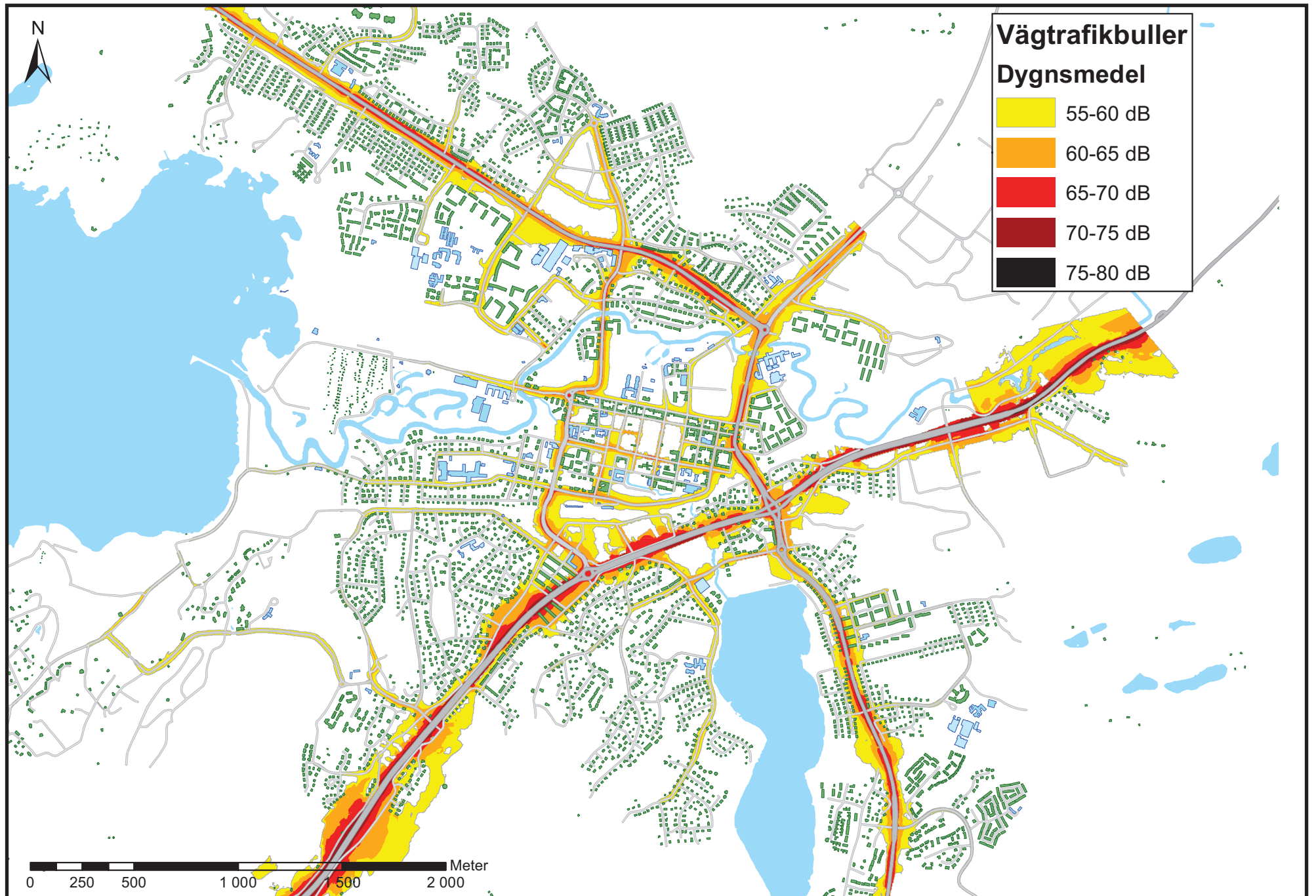
Luftföroreningar gör att flera tusen människor i Sverige dör i förtid varje år till följd av sjukdomar i andningsvägar och lungor samt hjärt- och kärlsjukdomar. Luftkvaliteten har förbättrats i Sverige sedan 1980-talet men halterna av vissa ämnen, bland annat bensen, kvävedioxid och partiklar, kan fortfarande vara skadliga.

Luftföroreningar bidrar också till förorening och förorening av mark och vatten, växthuseffekten och att byggnader vittrar sönder

### Stadens attraktivitet

Trafiken är en förutsättning för att staden ska fungera och en viss mängd fordon ger den liv, men om den blir för dominerande i stadsbilden gör den mindre attraktiv. Fordonstrafiken skapar både otrygghet och barriäreffekter som begränsar möjligheten för människor som inte använder bilen att röra sig i samhället. Detta gäller särskilt barn, äldre och funktionsnedsatta.





*Buller från vägtrafiken i Alingsås.*

## 2.2. Trafiksäkerhet

### Nollvisionen

Nollvisionen antogs av riksdagen 1997 och är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Målet är att ingen ska dödas eller skadas svårt i trafiken.

### Trafikolyckor

För att kunna minska trafikolyckorna är kunskap om var och när olyckor sker viktig. Många av de inkommande synpunkterna från allmänheten om trafiksäkerhetsfrågor rör gator i bostadsområden där det normalt sett sker väldigt få olyckor.

Inom trafiksäkerhetsarbetet skiljer man på begreppen sannolikhet och konsekvens för olyckor. Sannolikheten för att olyckor inträffar hänger ihop med mängden trafikanter och korsande färdvägar medan konsekvensen hänger ihop med trafikanternas hastighet, skydd och vilka föremål som man kan köra på. I många fall är det mer effektivt att minska konsekvenserna av trafikolyckor än att försöka minska dem till antalet.

Sambandet mellan antalet trafikanter, korsande färdvägar och antalet olyckor i Alingsås är tydligt, enligt kartan över

rapporterade olyckor på nästa uppslag. På det kommunala vägnätet sker flest olyckor i innerstan och vid passager och korsningar utmed Stråhles Allé, Västra Ringgatan, Nyebrogatan och Noltorpsgatan. På det statliga vägnätet sker mycket olyckor vid de större korsningarna. Inne i bostadsområden sker i jämförelse få olyckor och allvarlighetsgraden är vanligtvis låg eftersom hastigheterna överlag är låga. De flesta olyckor som inträffar i bostadsområden är singelolyckor.

I fördjupningen på sida 60 finns ett urval av trafiksäkerhetsåtgärder och dess konsekvenser beskrivna.

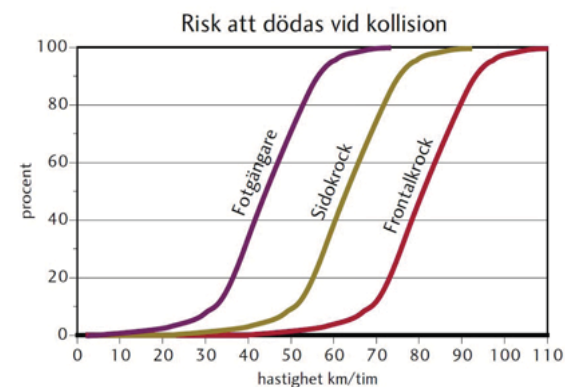


Diagram 1: Krockvårdskurva

### Hastighetens påverkan på trafiksäkerheten

Fordons hastighet är avgörande för konsekvensen av en kollision. Krockvårdskurvan, diagram 1, visar risken att dödas vid olika typer av kollisioner. Enligt denna överlever de flesta som blir påkörda i 30 km/h medan det vid 50 km/h oftast får dödlig utgång. Därför bör inte fordon kunna hålla högre hastighet än 30 km/h där oskyddade trafikanter har anspråk på gatuutrymmet. Flera olyckor sker varje år där oskyddade trafikanter troligtvis hade överlevt om sträckan hade varit hastighetssäkrad.

För sidokollisioner gäller samma samband vid 50 km/h och för frontalkrock vid 70 km/h.

Högre hastighet ger också föraren mindre tid att reagera och hinna avvärja en olycka. Tabell 1 visar hur ett fordon's stoppsträcka beror på hastigheten vid normalt väglag. Stoppsträckan är reaktionssträckan plus bromssträckan.

På korsningar som hastighetssäkrats eller sträckor där utformningen tvingar fordon att hålla låg hastighet sker väldigt få olyckor med allvarliga konsekvenser.

Hastighet	Reaktionssträcka [m]	Bromssträcka [m]	Total stoppsträcka [m]
30	8	5	13
50	14	13	27
70	19	28	47
90	25	40	65

Tabell 1: Stoppsträcka

Trafikens hastighetsnivå påverkar trafiksäkerheten enligt följande samband:

Antalet olyckor ändras linjärt med förändringen av medelhastigheten.

- Antalet personskador ändras kvadratiskt med förändringen av medelhastigheten.
- Antalet dödsolyckor ändras med en faktor 4 med förändringen av medelhastigheten.
- Hastigheten har således stor påverkan på olyckors allvarlighetsgrad.

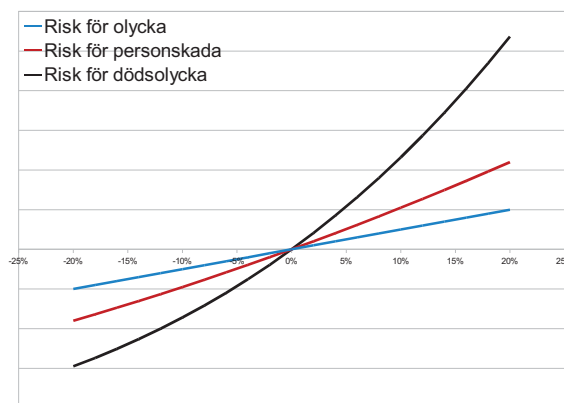


Diagram 2: Samband mellan förändringen av medelhastigheten och antalet olyckor

### Singelolyckor

Singelolyckor med cyklister är en vanlig typ av olycka. De beror ofta på halka eller grus på körbanan, hål eller gropar i gatan eller på att sikten är skymd. Påkörning av fasta hinder är också en orsak till olyckor bland cyklister och kan få allvarliga konsekvenser.

Fallolyckor är en typ av olycka där mörkertalet i olycksstatistiken är stort, eftersom många olyckor inte anmäls. Dessutom har de historiskt sett inte räknats som trafikolycka. Uppskattningsvis är mellan 65 och 80 procent av alla olyckor

där fotgängare skadas fallolyckor (TRAST, 2007) och inträffar främst vintertid.

Allvarlighetsgraden för singelolyckor med bil är beroende på fordonets hastighet och vilken typ av hinder som körs på.

## 2.3. Trygghet

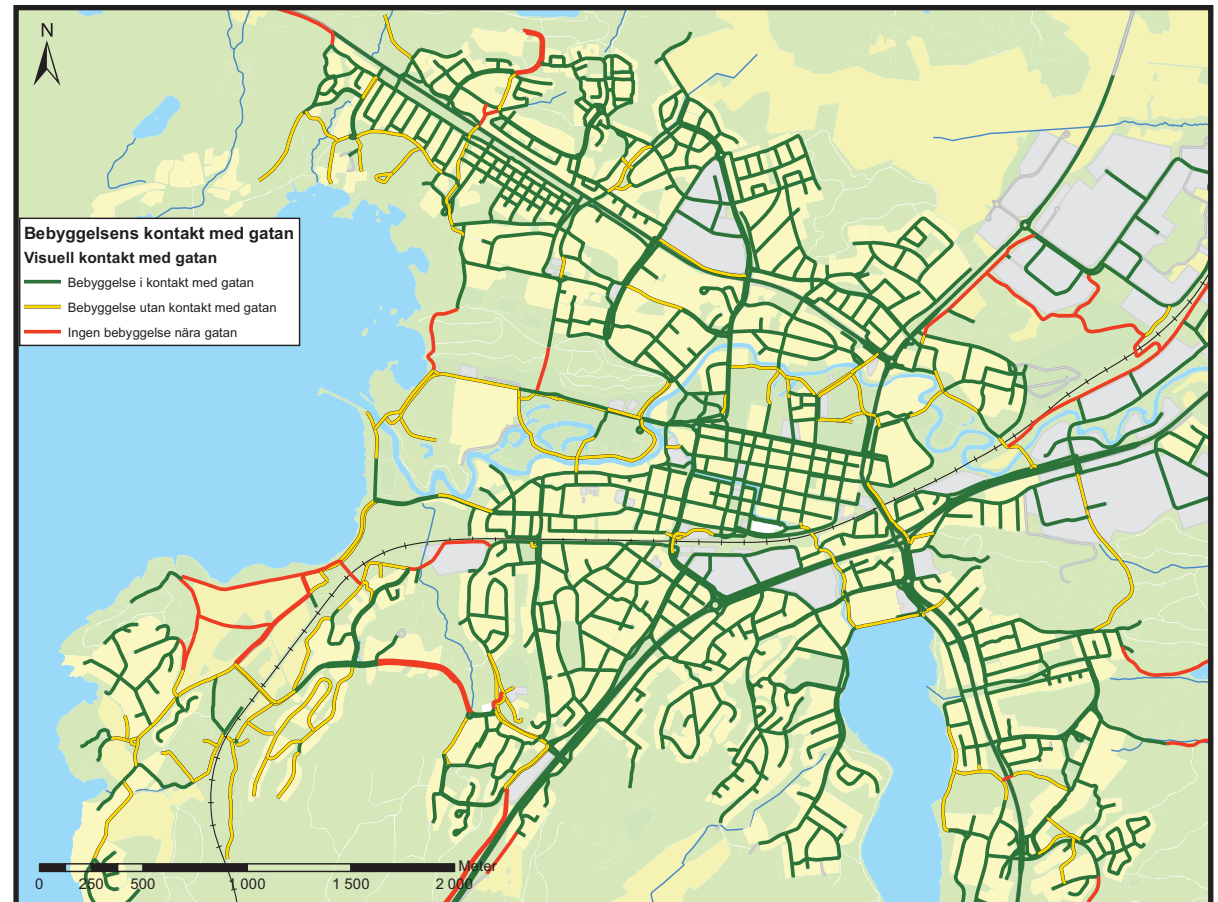
Trygghet är ett komplext begrepp som handlar om upplevelsen av risk. Säkerhet handlar om hur säkert någonting faktisk är. I många fall finns ett motsatsförhållande mellan dessa två.

Känslan av otrygghet kan påverka människors vanor, göra att de håller sig borta från offentliga platser som gator, torg, parker och allmänna kommunikationsmedel samt minska deras rörelsefrihet och aktivitet.

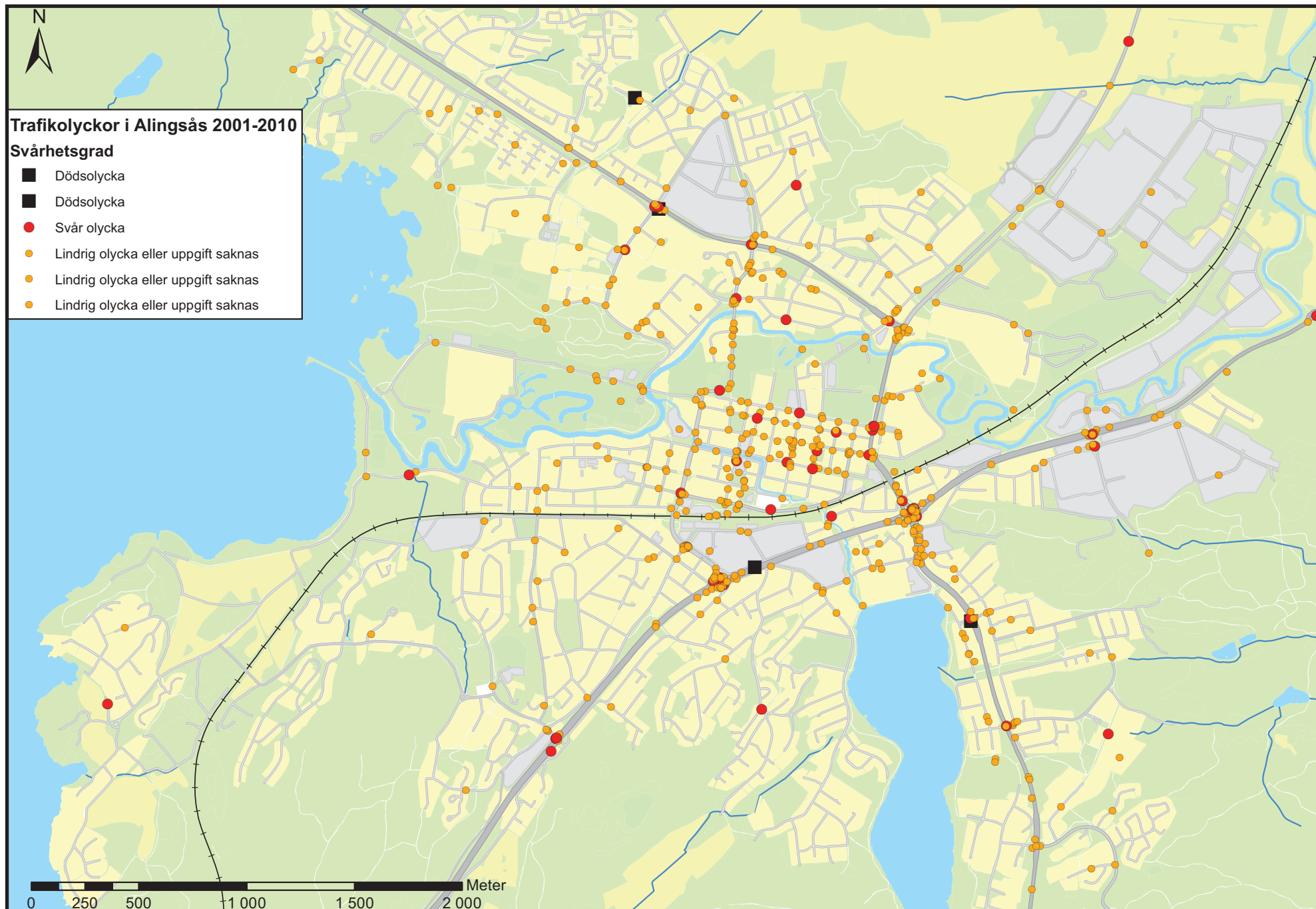
Otrygghet i staden handlar oftast om rädsla för människor, att råka ut för en olycka, om rädsla för vissa typer av rum samt för trängsel. Den handlar också om rädsla för det tomma rummet, det trånga rummet, det mörka rummet, rummet med gömställen och överskådlighet samt det instängda och avskilda rummet. Oftast är man rädd för rum med för lite folk.

Upplevelsen av rummet förändras beroende på tid på dygnet, veckodag och årstid. Rummets utformning spelar stor roll för upplevelser av trygghet, exempelvis om det är mörkt och slutet eller ljust och överblickbart. Generellt upplever kvinnor större otrygghet på allmänna platser än män och äldre upplever större otrygghet än yngre. Erfarenhet av olyckor eller våld och vilken uppfattning man har om sin egen sårbarhet har betydelse för hur man upplever trygghet.

Ju fler som rör sig i ett område desto mer ökar förutsättningarna för att området upplevs som tryggt. En stadsplan med rutnätsmönster har en högre grad av genomströmning av människor och trafik än planer med trädliknande system.



*Visuell kontakt mellan gatan och bebyggelse*



Trafikolyckor i Alingsås som rapporterats till STRADA (databasen för trafikolyckor), 2001-2010

# 3. Trafiksystemet i Alingsås

## 3.1. Gatans karaktär

Den så kallade livsrumsmodellen som den beskrivs i TRAST delar in stadens offentliga rum i tre olika rum; *transportrum*, *mjuktrafikrum* och *frirum* utifrån hur människors anspråk på gatan ser ut. För att minska skillnaderna mellan de olika rummen läggs två "mellanrum" till; *integrerat frirum* och *integrerat transportrum*.

Syftet med en indelning är att utformningen och gestaltningen ska tydliggöra gaturummets roll. Gaturummet ska vara självförklarande för människor som vistas där.

Det är gaturummets väggar som varit avgörande vid bedömningen av gaturummets karaktär som redovisas i kartan på nästa uppslag. Åtgärder som föreslås i gatan ska stämma överens med de krav som ställs för det aktuella gaturummets golv.

### Frirum

Frirummet är de oskyddade trafikanternas fristad. Här rör sig gångtrafikanter och cyklister fritt utan motorfordons närvaro i gatan. Gatan är inte i första hand till för att man lätt ska komma vidare till sitt mål med färden utan den ska vara själva målet.

### Väggar

Väggarna i frirummet kan antingen bestå av tät bebyggelsen utmed gatan eller av park eller torg som ger anspråk på gatan. Det är tätt mellan bebyggelsens entréer mot gatan och de är i direkt anslutning till gaturummet. Bebyggelsen ska ha en stor mängd fönster ut mot gatan som indikerar mänsklig närvaro.

Det är också tätt mellan korsningarna utmed gatan, vilket ger den som använder gatan många vägvalsmöjligheter och underlättar orienterbarheten i området.

### Golv

I frirummet disponerar de oskyddade trafikanter hela gatuutrymmet utan motorfordons närvaro. Därför finns ingen körbana i gatan. Motorfordon hålls borta antingen genom fysiska hinder som gör det omöjligt att köra in på gatan eller att

det tydligt framgår av gatans utformning att motorfordon inte lämpligen använder sig av den.

För att gatan ska vara en naturlig mötesplats krävs att den har en estetiskt tilltalande utformning, både vad gäller beläggning och möblering. Det ska därför finnas anläggningar på gatan som har både en praktisk funktion som fysiska hinder för trafiken och en estetisk funktion som prydnader av gaturummet, till exempel, parkbänkar, uteserveringar, blomlådor eller urnor och liknande.



Illustration av frirum

## Integrerat frirum

Gatubilden i det integrerade frirummet domineras av gående och cyklister. Motorfordon kan använda sig av gatan men på de oskyddade trafikanternas villkor.

### Väggar

I det integrerade frirummet gäller samma krav på gaturummets väggar som för frirummet.

### Golv

I det integrerade frirummet disponerar de oskyddade trafikanterna hela gatuutrymmet, vilket tydligt ska framgå av gatans utformning. Eventuella gångbanor ska därför smälta ihop med körbanan på ett naturligt sätt och cyklister ska färdas i gatan. En mindre mängd motorfordon kan förekomma. Fordonstrafiken ska anpassa sig till de oskyddade trafikanternas villkor och inte hålla högre hastighet än gångfart.

Liksom för frirummet finns estetiska och praktiska krav på gatans beläggning och möblering. De fysiska hindren ska ha en hastighetsdämpande funktion, men gatan ska vara framkomlig för fordonstrafik. Däremot finns inget krav att körbanan ska vara så bred att fordon kan mötas

varsomhelst på gatusträckan utan särskilda mötesplatser kan uppfylla denna funktion.

### Trafikens hastighet

Trafiken bör hålla gångfart. Hastigheter över 20 km/h är olämpligt.

## Mjuktrafikrum

I mjuktrafikrummet samspelar de olika trafikslagen om utrymmet.

### Väggar

Bebyggelsens täthet utmed gatan i mjuktrafikrummet kan variera men den gör anspråk på kontakt och närvaro. Den behöver inte vara i direkt anslutning till gaturummet.

Det finns många entréer ut mot gatan och det är tätt mellan dem. Entréerna är i direkt eller indirekt anslutning till gaturummet.

### Golv

Fordonstrafiken och oskyddade trafikanter samspelar om gatuutrymmet.



Illustration av integrerat frirum



Illustration av mjuktrafikrum

Gång- och cykeltrafiken kan vara antingen i blandtrafik eller separerad. Oskyddade trafikanter ska dock kunna korsa vägbanan varsomhelst. Körbanan ska därför utformas så att fordonstrafiken håller en låg färdhastighet.

#### **Trafikens hastighet**

Trafikens hastighet bör inte vara högre än 30 km/h. Hastigheter över 40 km/h är olämpligt.

### **Integrerat transportrum**

I det integrerade transportrummet färdas oskyddade trafikanter i rummet men har inte stort anspråk på att korsa det. Gaturummet har som regel en transportfunktion.

#### **Väggar**

Bebyggelsen skapar väggar i gaturummet men indraget utan anspråk på kontakt. Det är glest mellan entréerna och de är inte i direktkontakt med gaturummet

#### **Golv**

Gång- och cykeltrafiken ska vara separerad. Oskyddade trafikanter ges möjlighet att korsa körbanan vid särskilt anlagda passager.

#### **Trafikens hastighet**

Trafikens hastighet bör inte vara högre än 50 km/h. Hastigheter över 60 km/h är olämpligt.

### **Transportrum**

Transportrummet är uteslutande till för motorfordonstrafik. Oskyddade trafikanter har inget anspråk på vägen.

#### **Väggar**

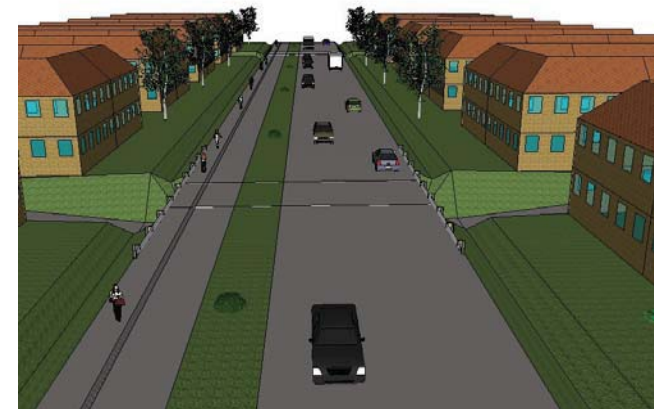
Det finns ingen bebyggelse i anslutning till gaturummet.

#### **Golv**

Gatan är uteslutande utformat för fordonstrafikens framkomlighet. Gång- och cykeltrafiken ska vara separerad och korsningar med oskyddade trafikanter bör vara planskilda.

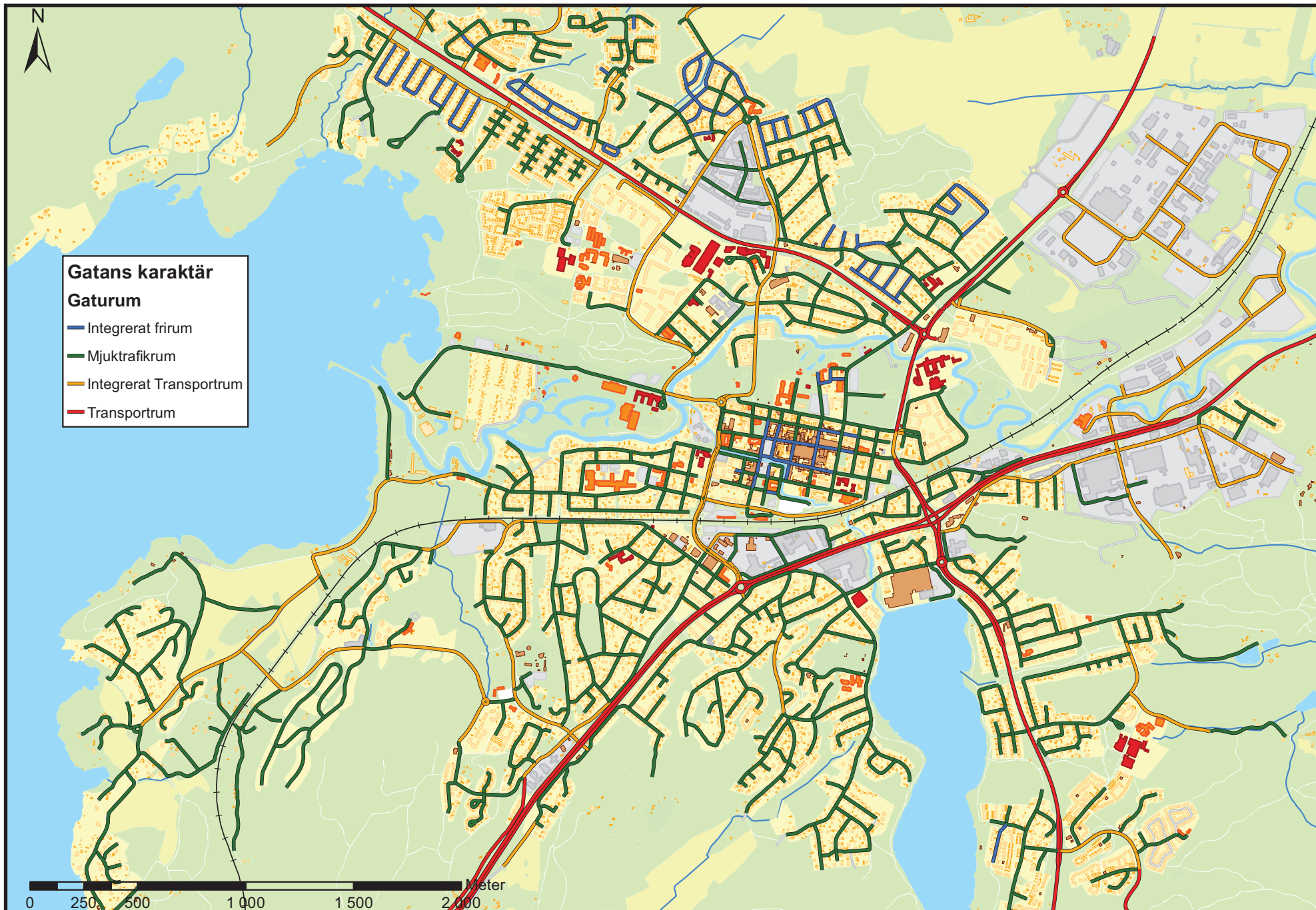


*Illustration av integrerat transportrum*



*Illustration av transportrum*





## 3.2. Vägnätet i Alingsås

Indelningen av de olika trafiknäten är gjord utifrån de kriterier på anspråk som ställs i TRAST.

### Gång- och cykel

Gång- och cykeltrafiken har stora miljö- och folkhälsomässiga fördelar jämfört med biltrafik. Den ger inte upphov till buller och utsläpp och genom att göra det attraktivt att välja gång eller cykel som färdmedel kan också folkhälsan förbättras. För detta krävs att det känns tryggt och säkert att ta sig fram som gående och cyklist och att det inte tar alltför lång tid i jämförelse med bilen.

I jämförelse med bilen är cykeln ett väldigt yteffektivt färdmedel. På samma yta som behövs för att parkera en bil kan man parkera många cyklar. Man kan också vara mer flexibel med var en cykel parkeras än med parkering av en bil förutsatt att ett visst mått av sunt förnuft används så att cykeln inte står i vägen. Enkelheten att parkera en cykel ger också en tidsvinst i förhållande till bilen.

Gång- och cykelvägnätet är viktigt för att barn och ungdomar och andra människor som inte är bilburna ska kunna röra sig tryggt och säkert i staden i syfte att skapa jämlika förutsättningar och delaktighet i samhället oavsett vilka socioekonomiska förutsättningar som råder.

### Separering av gående och cyklister

Gång- och cykeltrafikanter är inte en homogen trafikgrupp. Den relativa skillnaden i hastighetsanspråk mellan flanerande gångtrafikanter och arbetspendlande cyklister är den största man kan hitta bland olika trafikslag som delar utrymme. I många fall är det också cyklister som är den största källan till otrygghet för gående. Kollisioner mellan cyklister och gående är inte heller ovanligt på väl trafikerade gång- och cykelvägar.

Med ökande mängder av gående och cyklister ökar också behovet av separering mellan dem. Detta är dock mer utrymmeskrävande än en kombinerad gång- och cykelväg. På gator där fordonstrafiken finns i liten omfattning och håller låg hastighet kan det säkraste alternativet vara att cyklister delar utrymme med biltrafiken istället för med gångtrafiken.

### Gång- och cykeltrafikens krav på genhet

Cyklister och gångtrafikanter har, till skillnad från motorfordonstrafiken, möjlighet att avvika från den anlagda vägen om en alternativ väg är kortare, snabbare eller känns mer naturlig. De alternativa vägvalen kan i vissa fall vara trafikfarliga. Därför ska den anlagda vägen för gång- och cykeltrafiken vara den kortaste, snabbaste och mest naturliga.

### Trafikmiljön runt skolor

En av anledningarna till att många föräldrar skjutsar sina barn till skolan är att man upplever att det är mycket trafik runt skolan eller att vägen till skolan inte är tillräckligt säker för att låta barnen gå eller cykla själva. Detta får i sin tur till följd att trafikmiljön runt skolorna blir ännu sämre. Den dåliga trafikmiljön runt skolorna beror till stor del på föräldrar som hämtar och lämnar barn.

En konsekvens av att många barn skjutsas till skolan är att de får mindre vardagsmotion som i längden påverkar deras hälsa. Daglig motion gör också att barn blir piggare och mer koncentrerade under skoldagen vilket påverkar deras skolresultat.

Genom att se till att det finns bra gång- och cykelvägar till skolorna kan fler barn ges möjlighet att ta sig till skolan på egna ben. Detta skulle både förbättra barnens hälsa och trafiksituationen runt skolorna.

## Funktion

### Huvudnät

Huvudnätet för gång- och cykeltrafiken utgörs av ett sammanhängande nät för gående och cyklister som ska färdas längre sträckor inom tätorten. Nätet ska binda ihop stadens olika delar och olika målpunkter och bör vara minst lika gent som bilnätet. Det är särskilt viktigt att kollektivtrafikknutpunkter samt skolor och fritidsanläggningar där en stor andel barn finns har bra förbindelse med huvudnätet.

Framkomligheten på huvudnätet ska vara god. Därför ska nätet medge god färdhastighet och god komfort. Gång- och cykelvägen ska ha en jämn profil i längsled. Hinder i form av kantstenar, höga kanter eller gupp ska inte förekomma. Utfarter från tomter ska utformas så att det inte uppstår gupp i cykelvägen.

Grundprincipen ska vara att fysiska hinder inte ska sättas upp på gång- och cykelvägarna på huvudnätet. Övervakningen av olovlig körning är en polisiär sak. Fysiska hinder kan orsaka olyckor och svåra skador när de blir påkörda. Hindren ger också svårigheter för renhållning och vinterväghållning. Fysiska hinder sänker också framkomligheten för oskyddade trafikanter vilket motverkar själva syftet med gång- och cykeltrafikens huvudnät. Cykelfällor, bommar och liknande hinder får endast placeras där det är mycket väl motiverat ur trafiksäkerhetssynpunkt och ska betraktas som en tillfällig lösning tills dess att platsen kan ges en mer trafiksäker utformning.

Gång- och cykeltrafikens huvudnät bör bestå av separerade gång- och cykelbanor. Oskyddade trafikanter ska bara dela utrymme med fordonstrafik vid passager där fordonens hastighet är 30 km/h eller lägre. Blandtrafik kan accepteras på huvudnätet där trafikmängden är liten och färdhastigheten för motorfordon är 30 km/h eller lägre. Där det är ont om utrymme kan cykelfält

accepteras på vägar där hastigheten är 50 km/h eller lägre

Oskyddade trafikanters passager med bilnätet i plan ska vara utformade så att den barriäreffekt som bilnätet utgör minimeras. Passagerna ska vara hastighetssäkrade så att fordon inte håller en högre hastighet än 30 km/h. Passagers synbarhet är viktig för att korsande cyklister inte ska komma som en överraskning för bilister och tvärtom. Detta kan göras med exempelvis beläggning i annan färg, avsmalning eller refug.

Utmed nätet ska en enkel och tydlig vägvisning finnas till stadsdelar och målpunkter.

### Lokalnät

Gång- och cykeltrafikens lokalnät utgörs av den del av vägnätet som inte tillhör huvudnätet. Nätet används av gående och cyklister som färdas inom en stadsdel eller ska till huvudnätet.

Lokalnätet består till stora delar av gator där cyklister färdas i blandtrafik. Separata gångbanor finns dock utmed de flesta av

dessa gator men inte alla. Där oskyddade trafikanter färdas i blandtrafik ska trafikmängden vara liten och hastigheten 30 km/h eller lägre.

### **Cykelväg i blandtrafik**

På lokalgator med små trafikmängder och låga hastigheter för fordonstrafiken kan delar av cykeltrafikens huvudnät gå i blandtrafik. Förutsättningen är att det är tydligt för cyklister var cykelvägen fortsätter och att viss fordonstrafik kan förekomma. Det ska också vara tydligt för bilister att gatan är en viktig cykelväg.

Fordonstrafikens framkomlighet kan begränsas till förmån för cykeltrafikens framkomlighet genom fartdämpande åtgärder i form av exempelvis avsmalningar och chikaner.

### **Cykelfartsgata**

I vissa europeiska länder finns olika typer av cykelfartsgator. I Sverige har man gjort försök med cykelfartsgator i fyra kommuner i Vägverkets regi från 2007. Gatorna har anpassats till cykeltrafik genom vissa fysiska åtgärder, sänkt hastighetsbegränsning och väjningsplikt

för motorfordon mot cyklister. Erfarenheten är en minskat hastighet för fordonstrafiken.

I dagsläget finns ingen reglering i trafikförordningen som tillåter införandet av särskilda regleringar om cykelfartsgator.

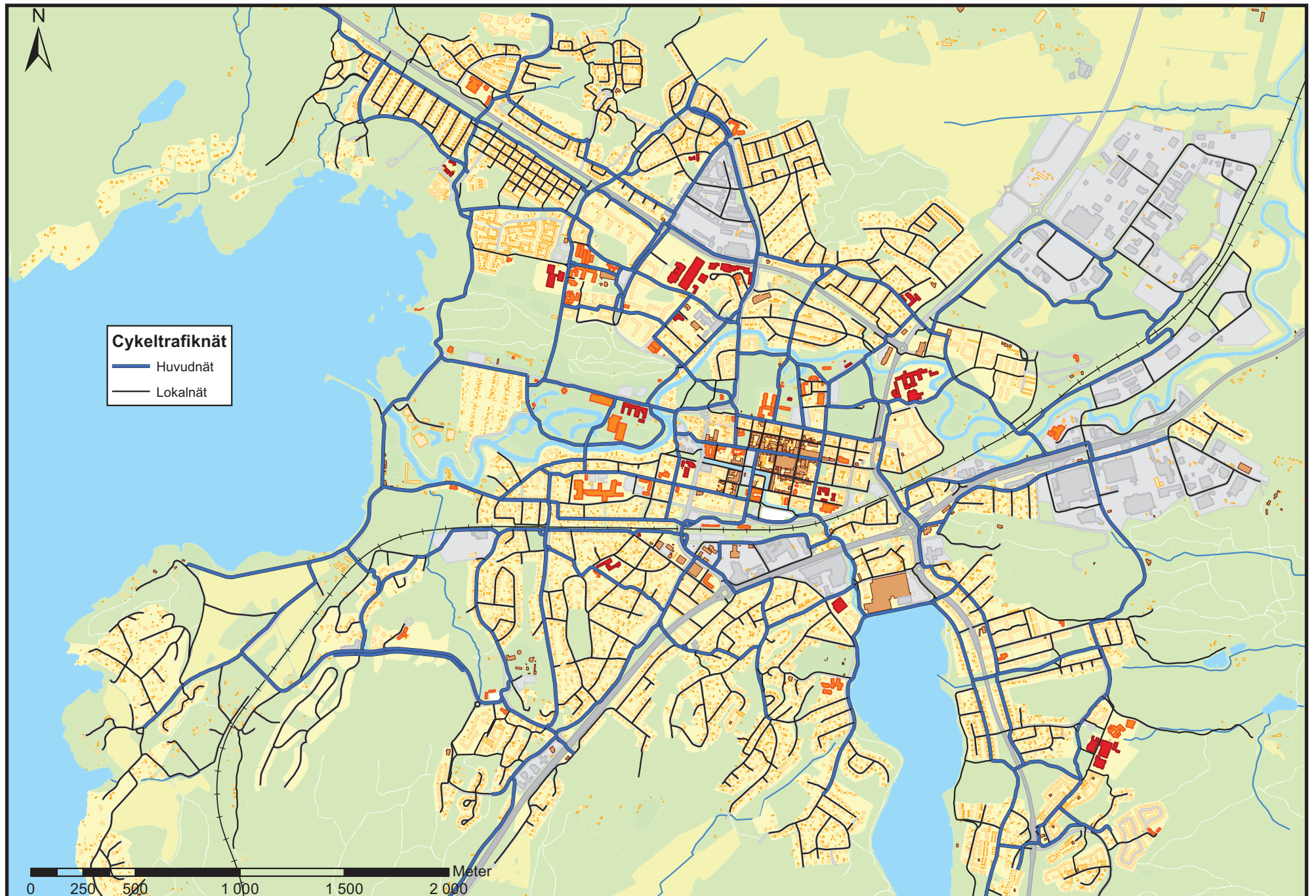
### **Gång- och cykelpassagers utformning**

Där oskyddade trafikanter korsar en fordonstrafikerad väg eftersträvas generellt sett att fordonen håller en så låg hastighet som möjligt. Detta kan åstadkommas med upphöjda passager. På gator där kollektivtrafikens eller fordonstrafikens framkomlighet är viktig bör andra åtgärder, exempelvis refuger övervägas.

Passager längs gång- och cykeltrafikens huvudnät ska ha annan färgsättning än övriga delar av vägen för att korsningen ska vara tydlig, såväl för de oskyddade trafikanterna som för bilisterna. Passagen ska också märkas ut med vägmarkeringar. Där cykeltrafiken passerar ska inte kantstenar finnas tvärs över cykelbanan.

### **Hinder för gång- och cykeltrafiken**

Målet ska vara att hinder för gång- och cykeltrafiken inte ska behövas. Där hinder finns bör utformningen ses över så att hindren kan tas bort. Nya hinder kan placeras ut som en tillfällig åtgärd där det är mycket väl motiverat ur trafiksäkerhetssynpunkt.



## Kollektivtrafik

Enligt K2020 ska kollektivtrafikens andel av det totala resandet fördubblas mellan 2006 och 2025. En förflyttning av resande från bil till kollektivtrafik ställer större krav på gatans framkomlighet för bussar. Det ska finnas god kollektivtrafikförsörjning till nya områden och där så redan finns är det lämpligt att förtäta.

### Kollektivtrafikens anspråk på gatan

Kollektivtrafikens restid i jämförelse med bilens är avgörande för hur attraktiv kollektivtrafiken är för resenären. En god framkomlighet på vägnätet är en viktig del för att kollektivtrafikens restider ska hållas låga.

Hastighetsdämpande åtgärder påverkar både såväl passagerares och förarens komfort som trafikens framkomlighet. Hastighetsdämpande åtgärder i form av gupp och andra typer av förhöjningar av vägbanan får endast anläggas där oskyddade trafikanters behov av framkomlighet och säkerhet är hög. Fartgupp ska inte finnas på gator med bussar i linjetrafik.

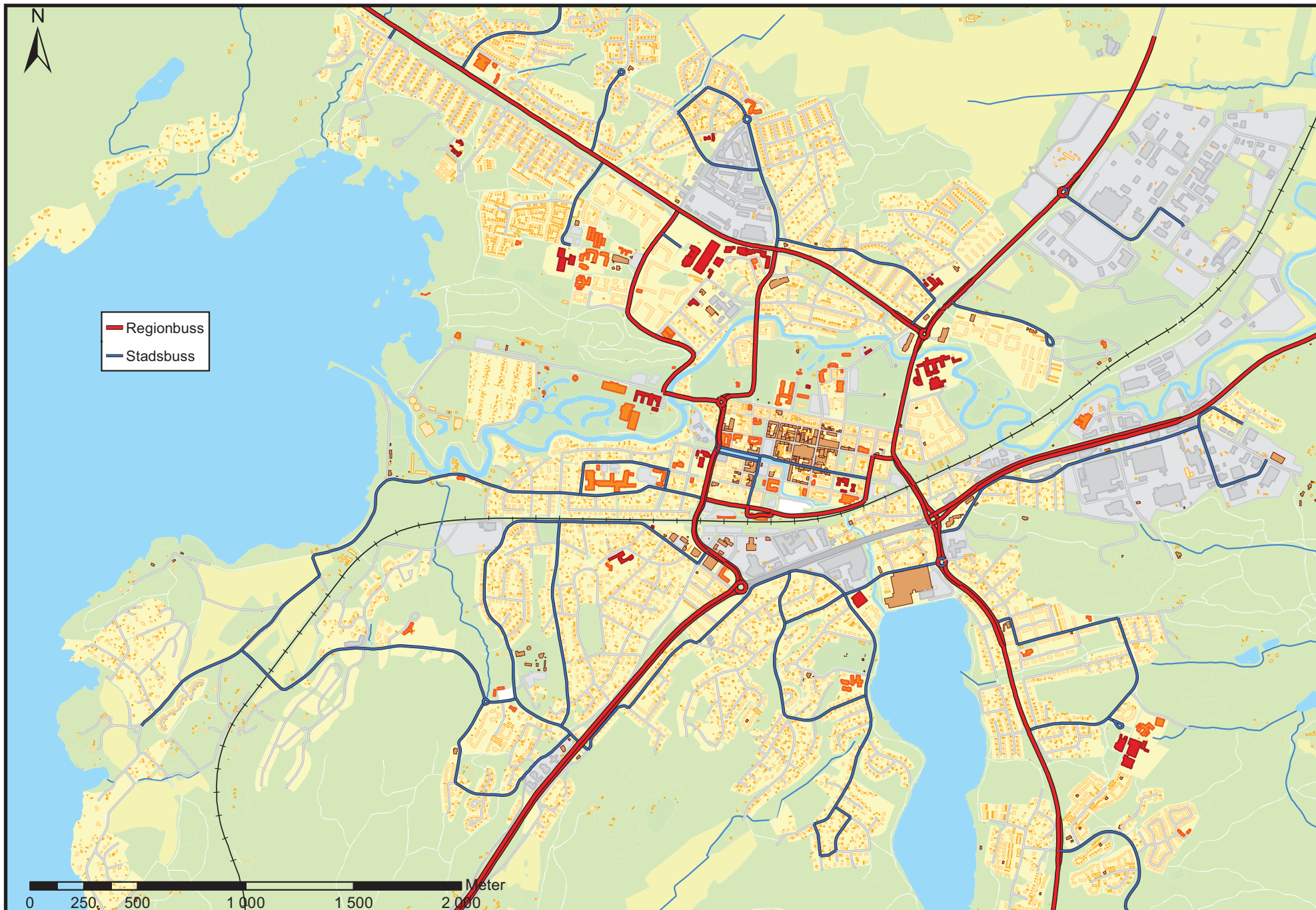
Farthinder med gatsten kan orsaka buller för både omgivning och de som färdas i bussen. Det ger också dålig komfort för förare och resenärer i bussarna. Gatsten vid farthinder bör man vara restriktiv med på gator med busstrafik. Kollektivtrafikens restider påverkas också av flera andra faktorer, exempelvis täthet mellan hållplatser, antalet på- och avstigande vid hållplatserna och kapaciteten i korsningar. Hastighetsbegränsningen har därför mindre betydelse för restiden där det är tätt mellan hållplatser och korsningar.

Busstrafik bör dock inte förekomma i gångfartsområden eftersom framkomligheten för busstrafiken är för dålig och risken för konflikter med gående är stor.

### Hållplatser

Upplevelsen av trygghet vid hållplatser är viktig för att kollektivtrafikens konkurrenskraft. Både hållplatsen och vägen fram till hållplatsen ska ha god belysning under den mörka tiden på dygnet och växtlighet runt hållplatsen ska vara välskött. Det får heller inte finnas skymda vrår vid hållplatsen eller på vägen dit. Alternativa tillfartsvägar och utgångar

samt närhet till bebyggelse eller befolkade platser är positivt för trygghetsupplevelsen. Hållplatser byggs enligt Västtrafiks standard.



## Bilnät

Fordonstrafiken är en nödvändig del av samhället men den för med sig miljömässiga olägenheter samtidigt som motortrafikens framkomlighet i gaturummet historiskt sett ofta har prioriterats på bekostnad av de oskyddade trafikanternas framkomlighet och trafiksäkerhet.

Indelningen är gjord utifrån fordonstrafikens anspråk på framkomlighet på de olika gatorna i vägnätet.

## Huvudnät

Biltrafikens huvudnät är ett sammanhängande nät av vägar och gator för fordonstrafik till, från eller genom tätorten eller mellan olika delar inom tätorten. Vissa delar av huvudnätet som har regionala eller nationella målpunkter utgör ett övergripande nät.

Huvudnätet bör vara så gent att det utgör den mest attraktiva och naturliga färdvägen till målpunkter utanför eller i andra delar av stan och ska ha en tillräcklig kapacitet vid högtrafik både för dagens och framtidens trafikflöden. Utfarter från fastigheter mot huvudnätet ska undvikas vid nybyggnation.

## Genomfarter och infarter

På genomfarter och infarter färdas trafik som kommer utifrån, ska ut från orten eller passera genom orten

Framkomligheten är viktig. Vägens utformning bör medge en god färdhastighet, 60 km/h eller högre. Om det finns särskilda skäl när det gäller miljö eller trafiksäkerhet kan en färdhastighet ner till 40 km/h tillåtas. Korsningar ska vara väjningsreglerade med huvudgatan som primär och anslutande gator



Genomfart och infart: Kungälvsvägen

som sekundära. Körbanan ska vara dimensionerad för möte mellan lastbilar i given hastighetsbegränsning. Direktutfarter mot vägen ska inte finnas.

Oskyddade trafikanter ska färdas på separerade gång- och cykelbanor. På det övergripande nätet bör oskyddade trafikanters passage vara planskild. Passager i plan för oskyddade trafikanter och hastighetsdämpande åtgärder anläggs bara på platser där det är svårt för fordon att kunna hålla höga hastigheter, till exempel vid cirkulationsplatser. Sådana passager ska utformas så att bilister tydligt uppmärksammas på korsningen, genom exempelvis stensättning, refuger eller upphöjningar.



## Huvudvägar

Trafiken på gatan består till stor del av fordon från en del av orten som passerar gatan på sin väg till en annan del av orten.

Framkomligheten för fordonstrafiken är god. Vägens utformning bör medge en färdhastighet på 50 km/h eller högre. Om det finns särskilda skäl när det gäller miljö eller trafiksäkerhet kan en färdhastighet ner till 30 km/h tillåtas. Körbanan ska vara dimensionerad för möte mellan lastbilar i given hastighetsbegränsning. Direktutfarer mot vägen bör inte finnas.

Oskyddade trafikanter ska färdas på separerade gång- och cykelbanor. På de större vägarna i huvudnätet kan oskyddade trafikanters passage vara antingen planskild eller i plan, beroende på trafikmängder och hastighet. Passager i plan för oskyddade trafikanter och hastighetsdämpande åtgärder anläggs dock bara på platser där det är svårt för fordon att kunna hålla höga hastigheter, till exempel vid cirkulationsplatser. Sådana passager ska utformas så att bilister tydligt uppmärksammas på korsningen, genom exempelvis stensättning, refuger eller upphöjningar.



*Gata i huvudnätet: Västra Ringgatan*

## Lokalnät

Biltrafikens lokalnät utgörs av de gator som trafikanter endast ger sig in på om de har målpunkter utmed gatan eller på närliggande gator.

På lokalnätet krävs ett stort mått av samspel mellan motorfordon och oskyddade trafikanter eftersom det på den största delen av nätet är blandtrafik. På de mer trafikerade gatorna i lokalnätet eller där det finns behov att göra körbanan smalare kan separata gång- och cykelbanor eller gångbanor finnas men även här ska de oskyddade trafikanterna med lätthet kunna korsa gatan varsomhelst. Bilisternas krav på färdhastighet är låg. Gatorna ska därför ha en utformning som inte inbjuder till höga hastigheter. Detta uppnås genom bland annat smala körbanor och hastighetsdämpande åtgärder.

Där gång- och cykeltrafikens huvudnät korsar biltrafikens lokalnät ska det tydligt framgå av korsningens utformning att gång- och cykeltrafikens framkomlighet är prioriterad.

### **Uppsamlingsgator**

Uppsamlingsgata är den gata i området som samlar upp trafiken som ska in eller ut ur området.

Färdhastigheten ska vara 30 km/h eller högre, men där oskyddade trafikanter och motorfordon delar utrymme ska det vara hastighetssäkrat till 30 km/h. Körbanan ska vara dimensionerad för möte mellan bil och lastbil i 30 km/h. Utfarter direkt mot gatan bör undvikas.

Gång- och cykeltrafiken bör vara separerad från fordonstrafiken. Oskyddade trafikanter passerar i plan.



*Uppsamlingsgata: Kvarnbacken*

### **Större lokalgator**

På gator i kvarteret färdas de som har sitt mål på gatan eller på närliggande gator.

Graden av separering av gående, cyklister och motorfordon beror på vad som ger en bättre trafiksituation som helhet. Fordonstrafikens hastighet ska dock inte vara högre än 30 km/h. Oskyddade trafikanter passerar gatan i samspel med fordonstrafiken.

Körbanan ska vara dimensionerad för möte mellan bil och lastbil i låg hastighet.

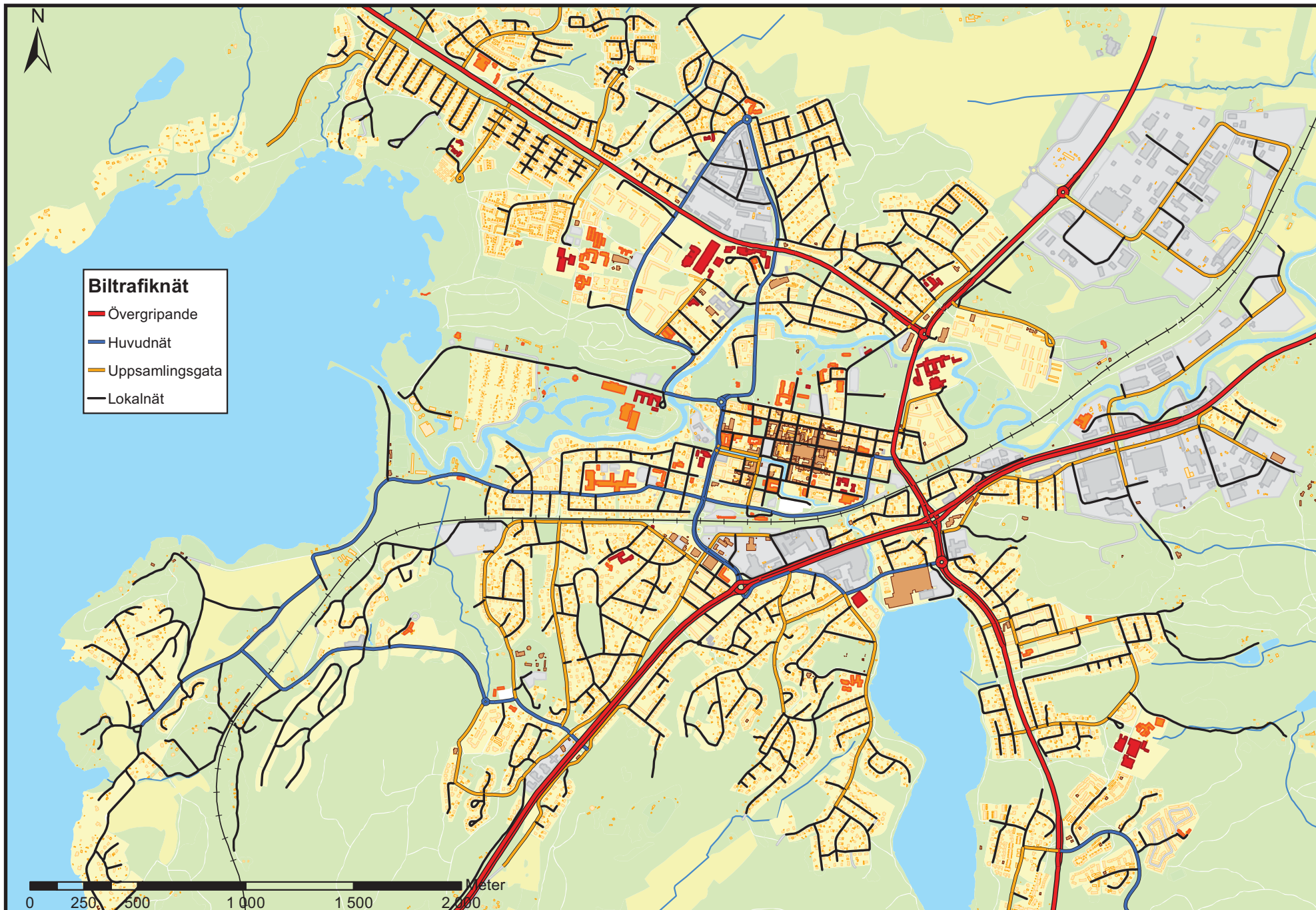
### **Mindre lokalgator**

På mindre lokalgator färdas de som har sitt mål på gatan eller på anslutande gator.

På gatan råder blandtrafik. Fordon ska därför hålla låg hastighet. Gatan behöver inte tillåta möten överallt längs gatan men på särskilda platser ska bil och lastbil kunna mötas.



*Lokalgata: Bygatan*



## Utryckning

Räddningstjänst, ambulans och polis har speciella krav på att kunna ta sig till sina målpunkter på kort tid. Hastighetsdämpande åtgärder och för trånga gatusektioner kan innebära problem för utryckningstrafikens framkomlighet.

### Primära utryckningsvägar

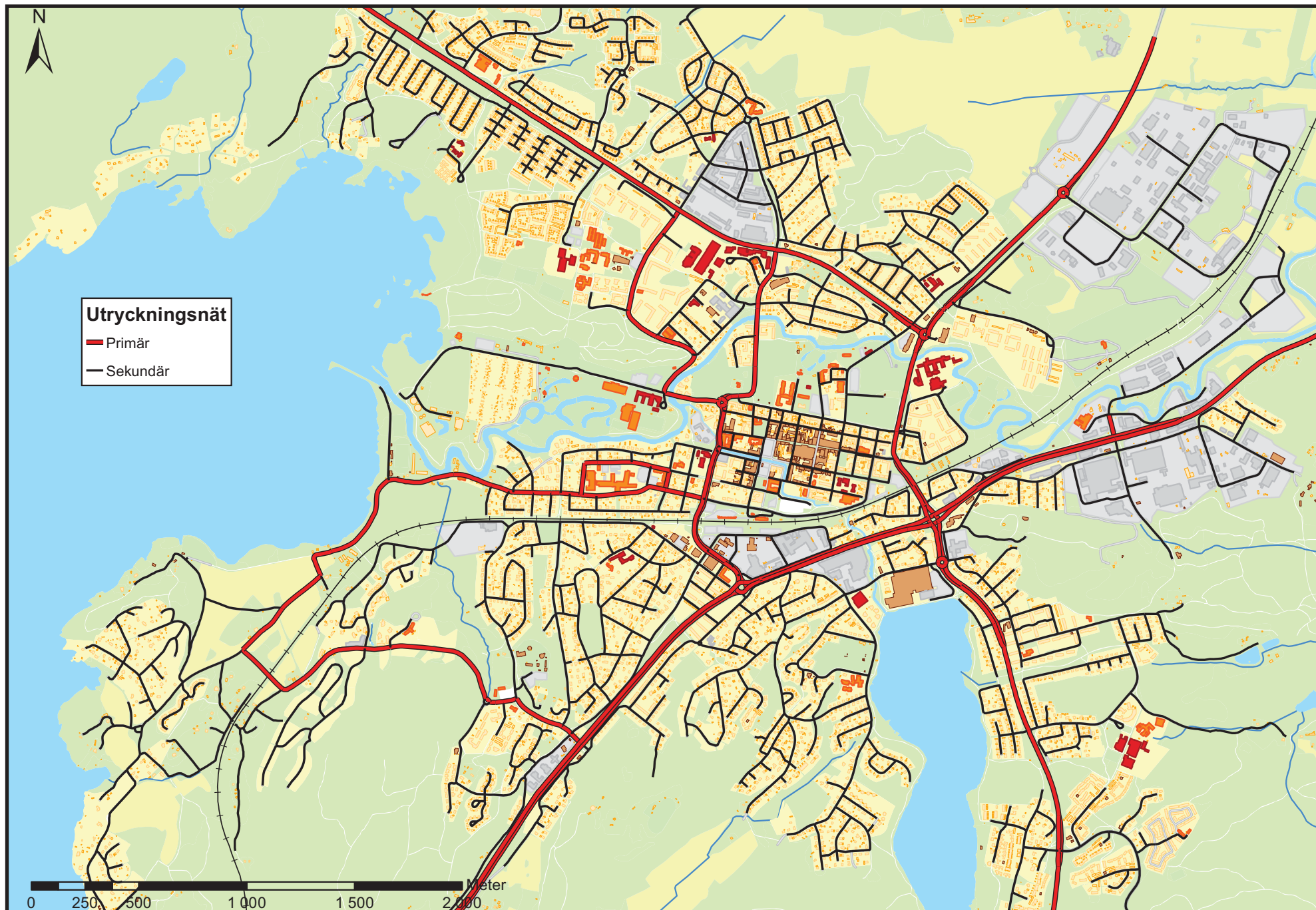
Det primära utryckningsnätet omfattar de större länkarna i biltrafikens huvudnät samt anslutande gator till sjukhus, brandstation och andra väl frekventerade målpunkter för räddningstjänstens och ambulansens fordon.

Framkomligheten för utryckningstrafiken ska vara god på det primära utryckningsnätet. Färdhastigheten bör vara 50 km/h eller högre. Om det finns särskilda skäl när det gäller miljö eller trafiksäkerhet kan en färdhastighet ner till 30 km/h tillåtas.

Hastighetsdämpande åtgärder i form av gupp och andra typer av förhöjningar av vägbanan får endast anläggas där oskyddade trafikanters behov av framkomlighet och säkerhet är hög och anläggs bara på platser där det är svårt att kunna hålla höga hastigheter, till exempel vid cirkulationsplatser.

### Sekundära utryckningsvägar

Omfattar övriga delar av biltrafiknätet förutom gångfartsområden.



Utryckningsnätet i Alingsås 2011

### **3.3. Stadens barriärer**

E20, Västra Stambanan och Sävån är tre barriärer som går genom staden i öst-västlig riktning. Söder om E20 delar Gärdsken staden i en östlig och en västlig del. Boråsvägen, Vänersborgsvägen och Kungälvsvägen samt vissa större vägar med få anslutande gator fungerar också som barriärer.

Gång- och cykeltrafiken passerar E20 planskilt vid Götaplan, Gärdska Ström och Tunnelstigen. Passager i plan finns vid Hedvigsbergsvägen, Sveaplan och Kristineholm. Passagen vid Sveaplan är inte trafikljusreglerad. Vid ombyggnad av E20 blir samtliga planskilda.

I dagsläget finns åtta gång- och cykelpassager över eller under Västra Stambanan och en ny föreslås vid östra Sörhaga. Medelavståndet mellan de befintliga passagerna är knappt 700 meter. Passagerna ligger tätare närmare stadskärnan.

Bland dessa passager räknas inte tunneln under järnvägsstationen in eftersom trapporna i norra änden gör att tillgängligheten för cyklist, rullstolsburna, gående med vagnar och liknande blir väldigt dålig.

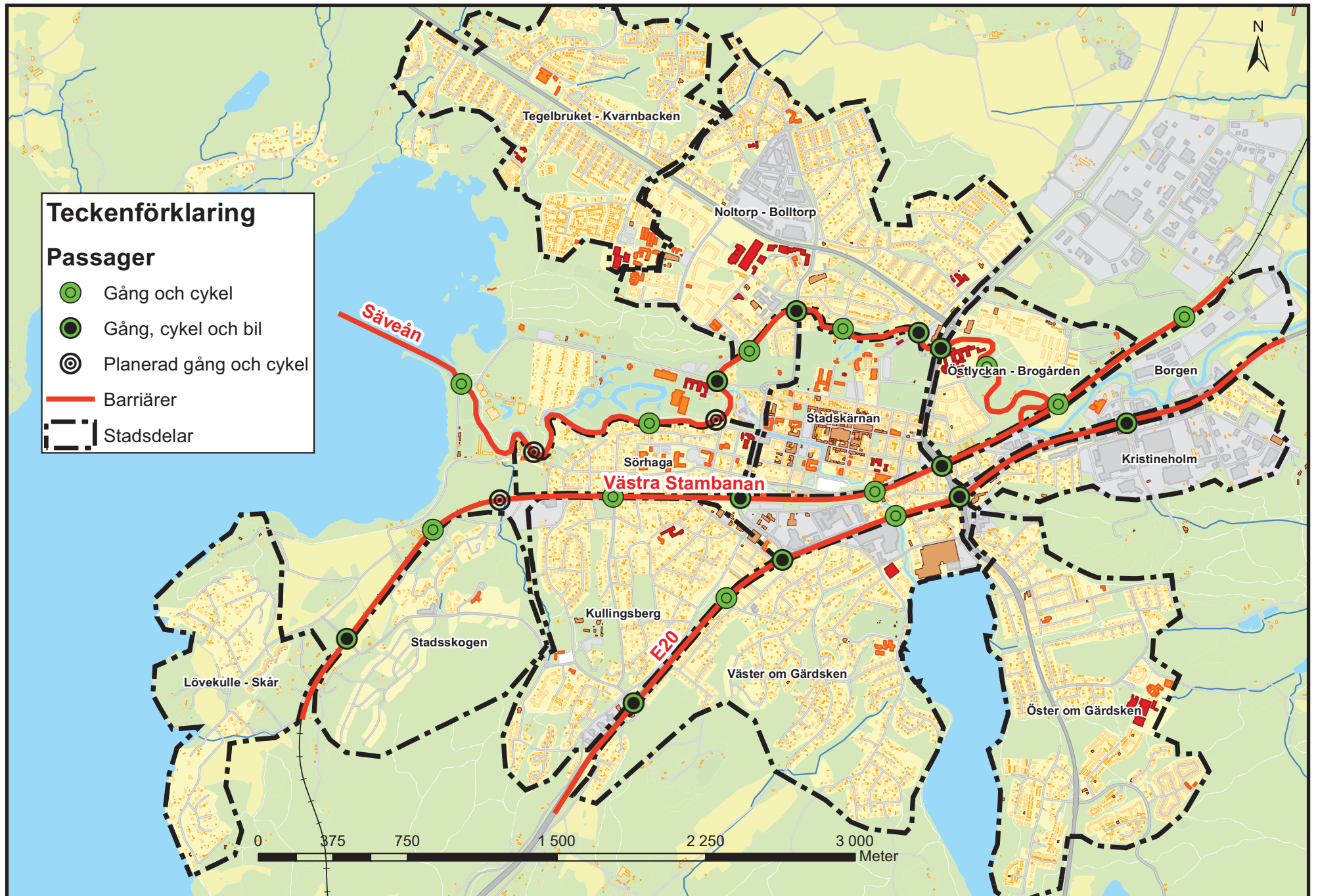
Det finns många passager över Sävån för gång- och cykeltrafiken. Mellan bron vid Sävåns utlopp i Mjörn och bron vid Rönnvägen är dock avståndet långt. En ny bro föreslås vid östra Sörhaga.

I kartan till höger finns passagemöjligheter över barriärerna utmärkta. Planerade passager innebär att de finns med i gällande eller pågående detaljplaner.

### **3.4. Trafiksituationen i stadsdelarna**

Alingsås kan delas in i ett antal områden utefter hur trafiksituationen ser ut.

Denna indelning och områdenas namn överstämmer inte överallt med hur stadsdelarna i Alingsås traditionellt delats in utan har valts för att kunna redogöra för trafiksituationen inom dem på ett enkelt och överskådligt sätt.



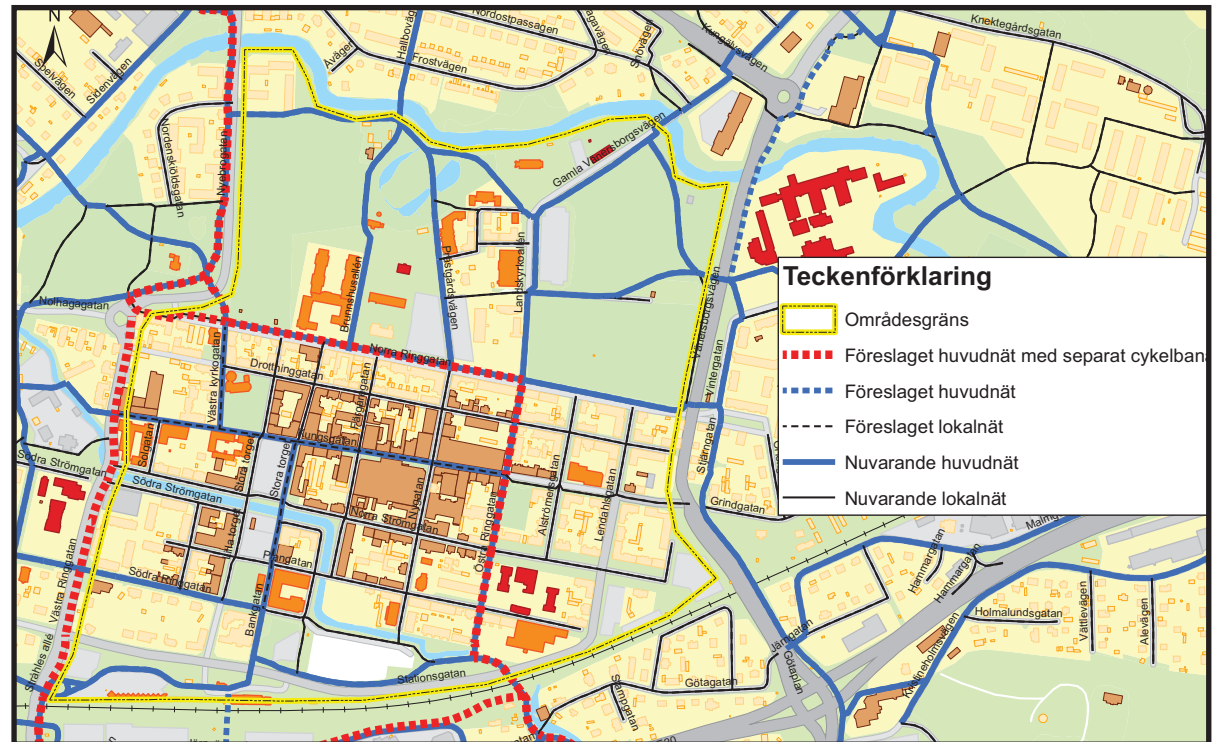
## Stadskärnan med omnejd

Området runt stadskärnan avgränsas av Stråhles Allé, Västra Ringgatan i väster, Sæveån i norr, Vänersborgsvägen i öster och Västra Stambanan i söder. Det finns fem vägar in i området: Stråhles Allé, Nolhagagatan, Nyebrogatan, Gamla Vänersborgsvägen och Vänersborgsvägen.

Stationsgatan är huvudgata för trafik i öst-västlig riktning. I övrigt utgör gatorna inne stadskärnan ett finmaskigt nät av mestadels små gator. Många av dem är också enkelriktade.

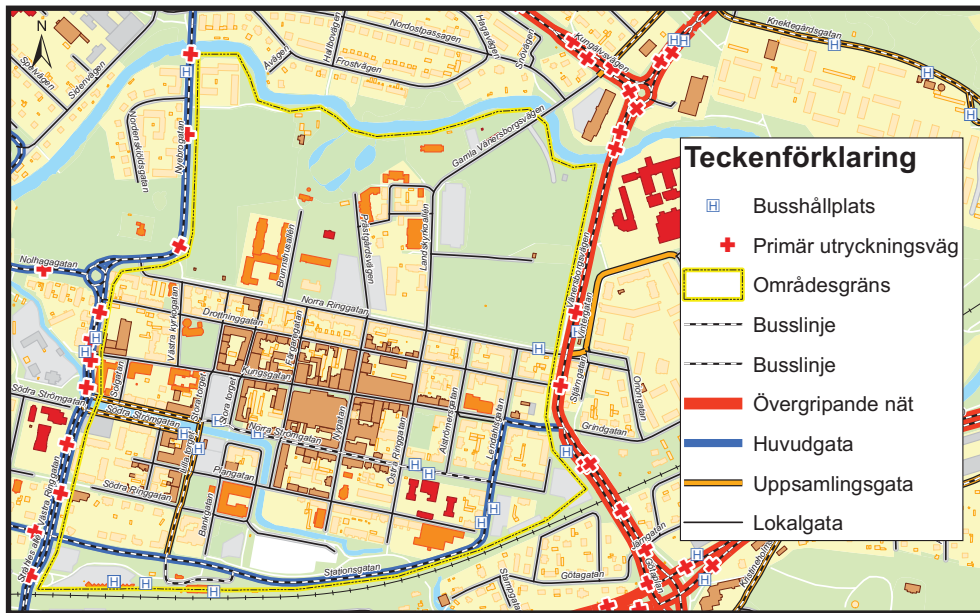
I stadskärnan rör sig många gående och cyklister. För att samspelet mellan dessa och fordonstrafiken ska fungera måste fordonshastigheten vara låg.

Många gator inne i Stadskärnan är svåra att anpassa för kollektivtrafik med buss, antingen av utrymmesskäl eller gatans karaktär.

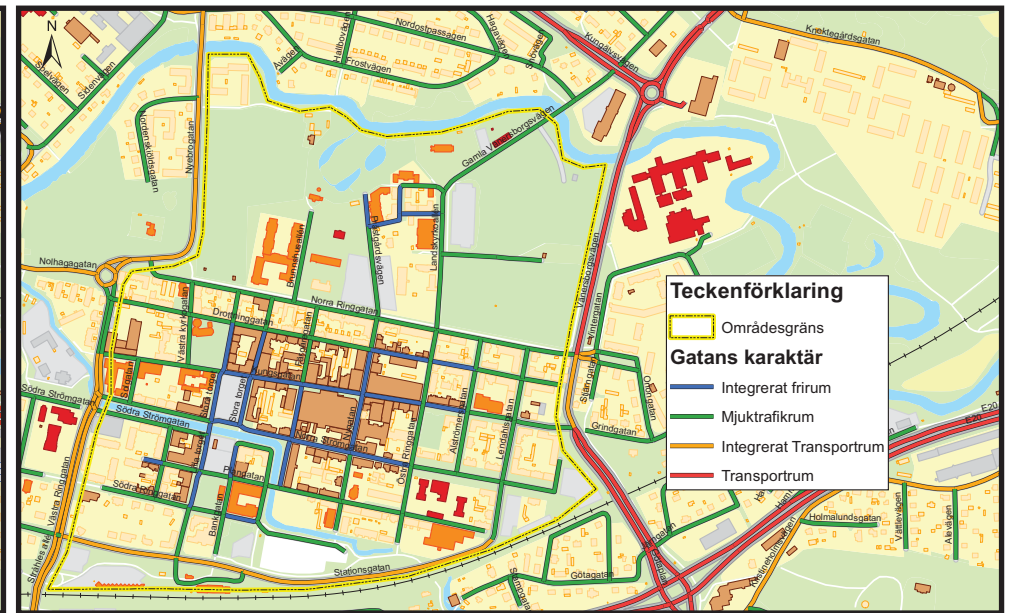


Cykelvägnät

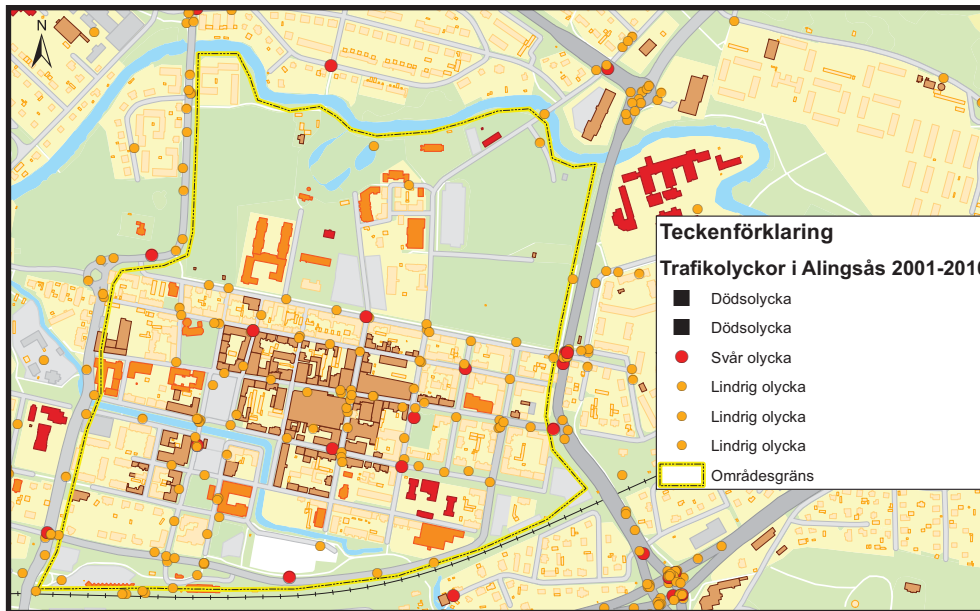




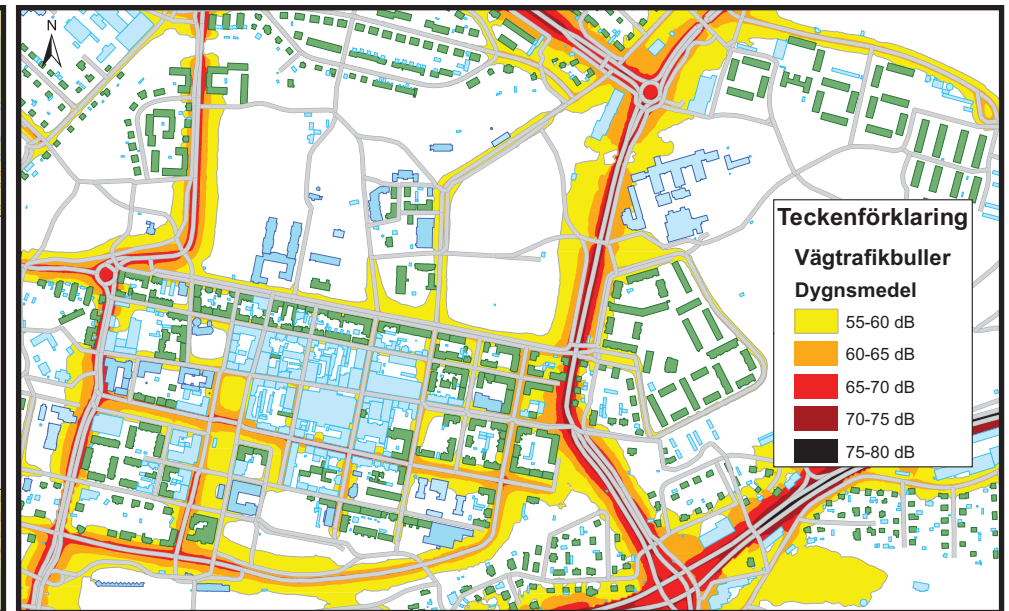
Vägnätet för fordonstrafik



Gaturummets karaktär



Olyckor i trafiken som rapporterats till STRADA, 2001-2010



Buller från vägtrafiken, dygnsmedelvärde

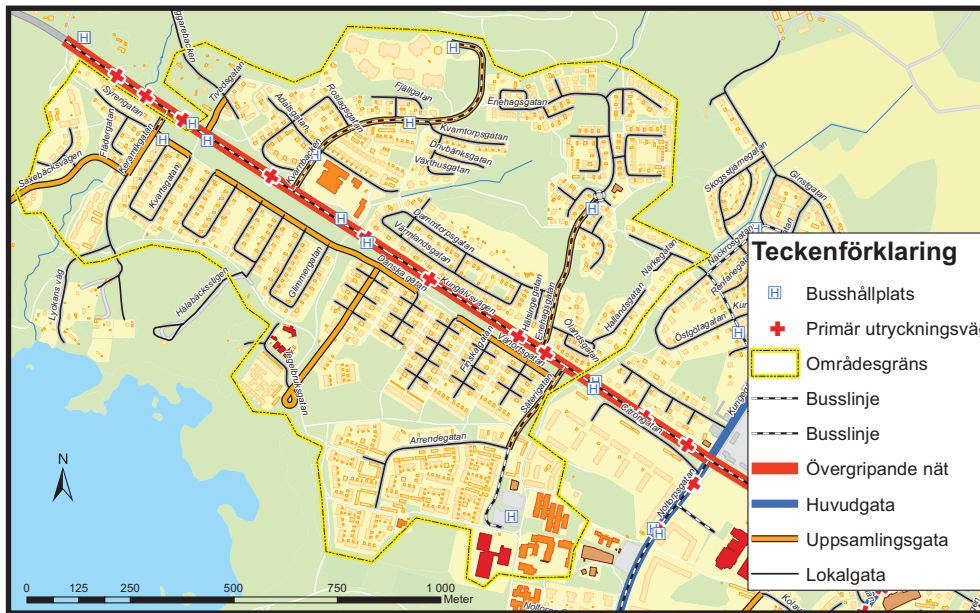
## Norra stadsdelarna

### Tegelbruket - Kvarnbacken

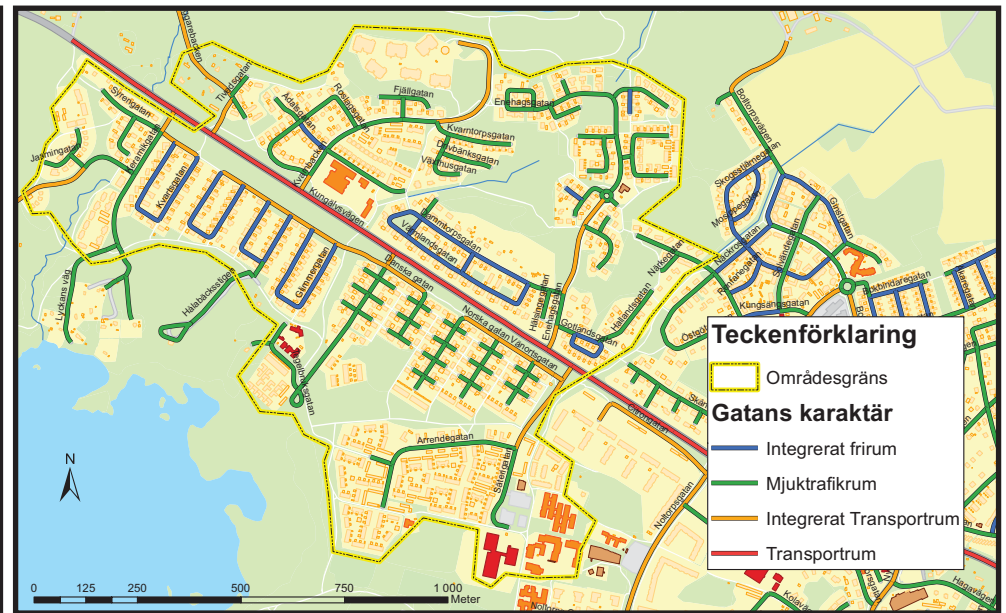
Längs Kungälvsvägen finns ett antal bostadsområden ofta bara har en anslutning till Kungälvsvägen och som inte är sammanbundna med varandra. Detta gör att det trafiken inte kan silas inom området och att linjerna för kollektivtrafiken inte får en effektiv dragning. Det gör också att det är svårt att leda om trafik vid olycka eller annat stopp på Kungälvsvägen. Möjligheten att binda ihop områdena bör därför utredas i kommande detaljplanearbeten.



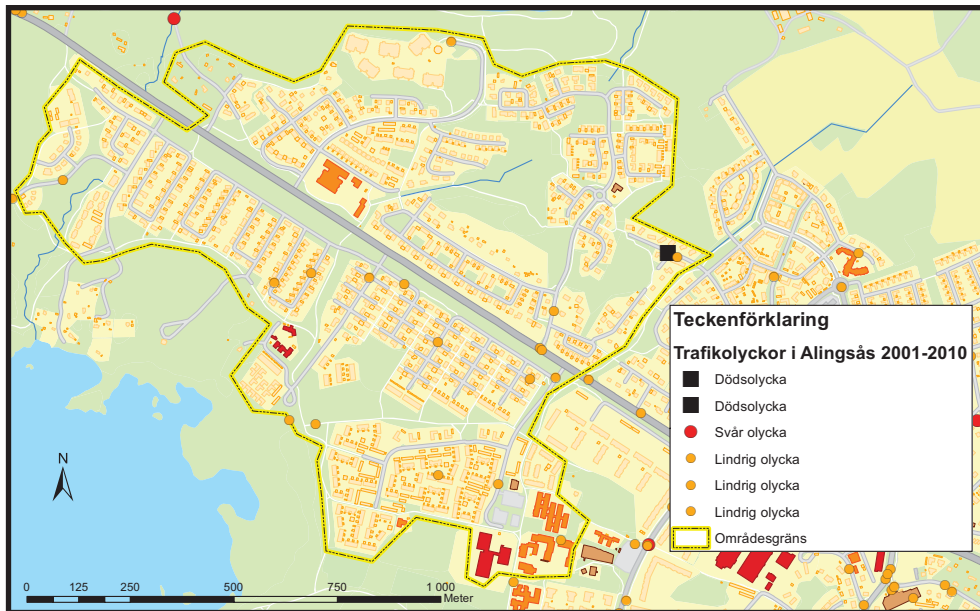
Cykelvägnät



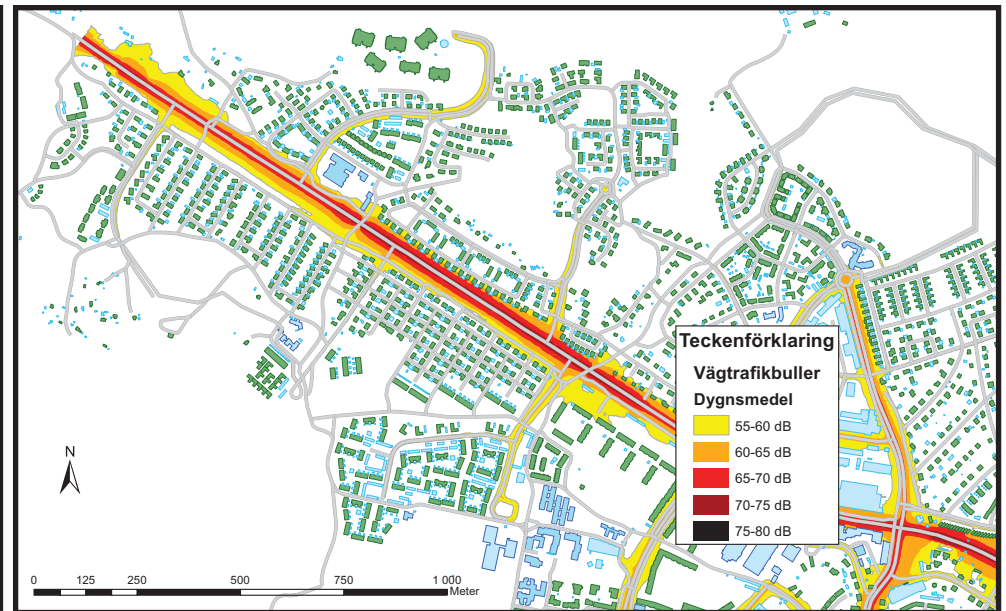
**Vägnätet för fordonstrafik**



**Gaturummets karaktär**



**Olyckor i trafiken som rapporterats till STRADA, 2001-2010**



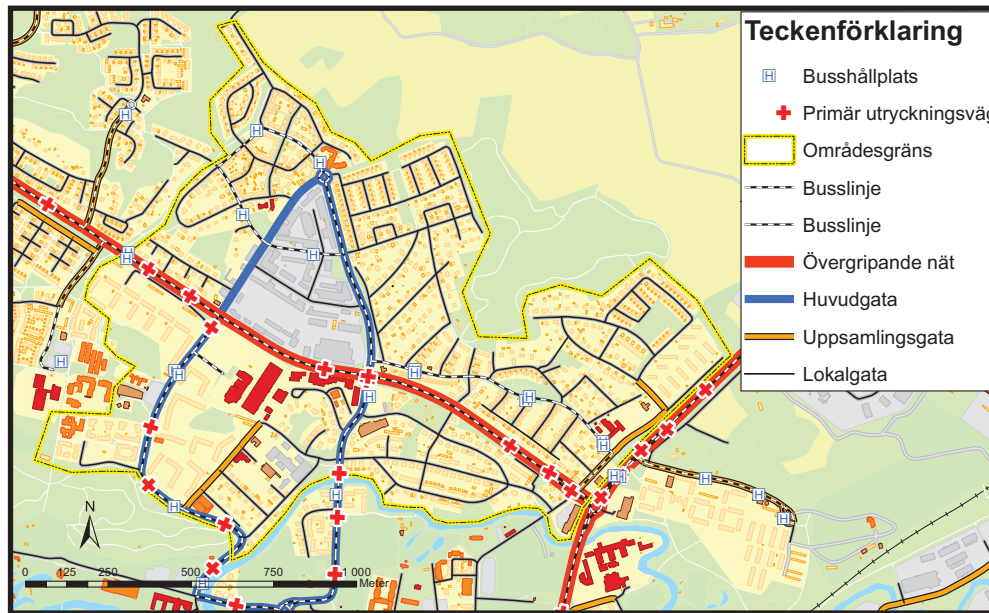
**Buller från vägtrafiken, dygnsmedelvärde**

## Noltorp, Nolby, Bolltorp och Kungegården

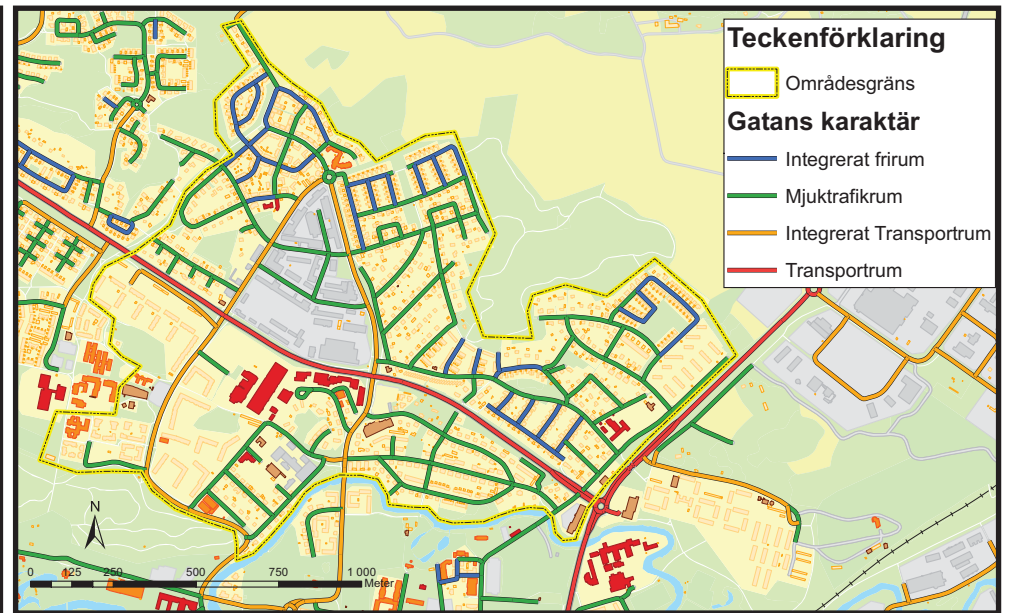
Noltorp, Nolby, Bolltorp och Kungegården består mestadels av bostadsbebyggelse med ett antal utfarter ut mot Kungälvsvägen. Områdena är väl sammanbundna med varandra. Vid utbyggnad av Tomtered föreslås en ny anslutning till Vänersborgsvägen. Innan de föreslagna nybyggnadsområdena planeras bör det utredas utmed vilka stråk som linjerna för kollektivtrafiken ska gå och hur de ska anslutas till befintligt vägnät.



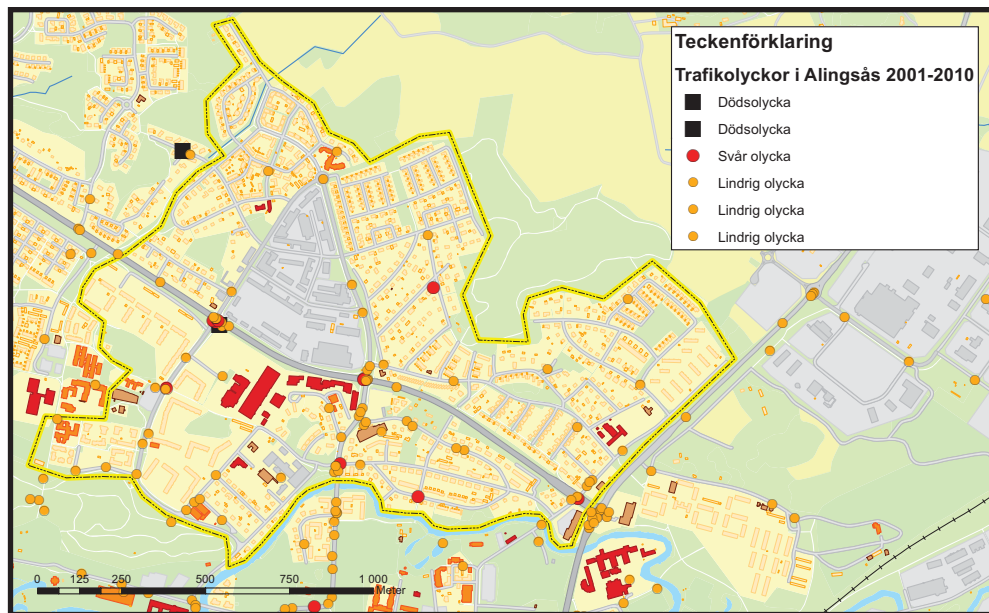
Cykelvägnät



*Vägnätet för fordonstrafik*



*Gaturummets karaktär*



*Olyckor i trafiken som rapporterats till STRADA, 2001-2010*



*Buller från vägtrafiken, dygnsmedelvärde*

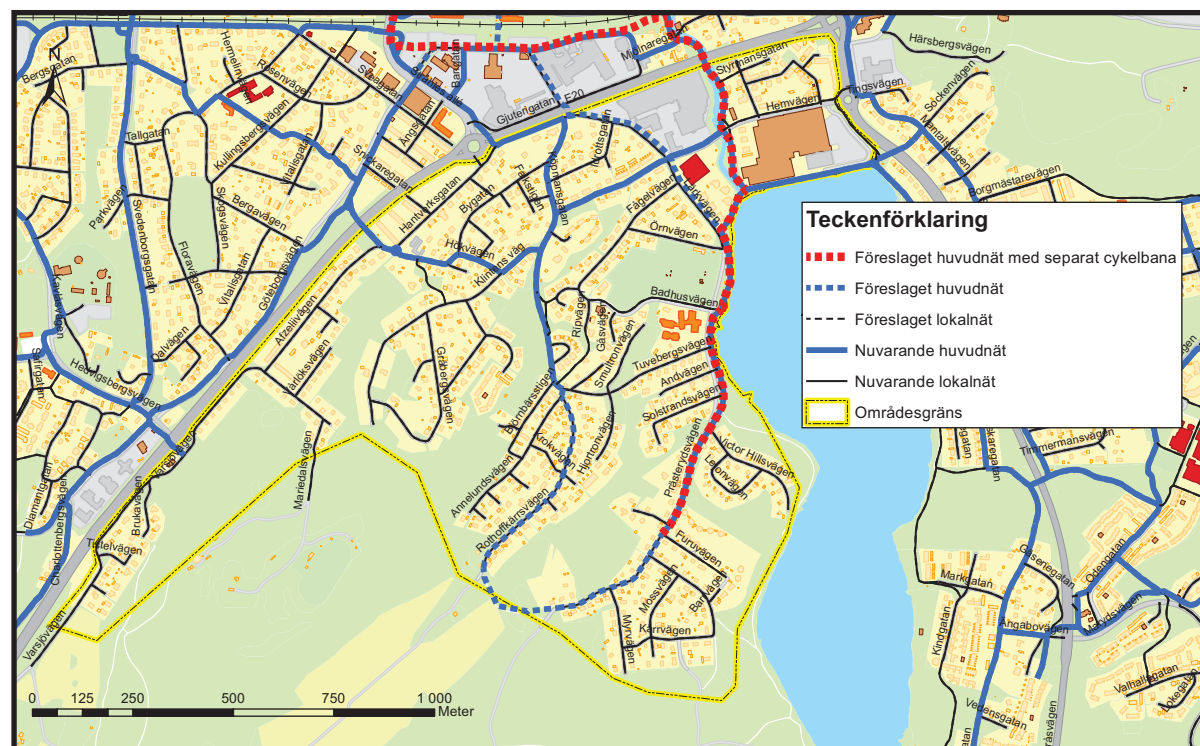
## Södra stadsdelarna

### Väster om Gärdskan

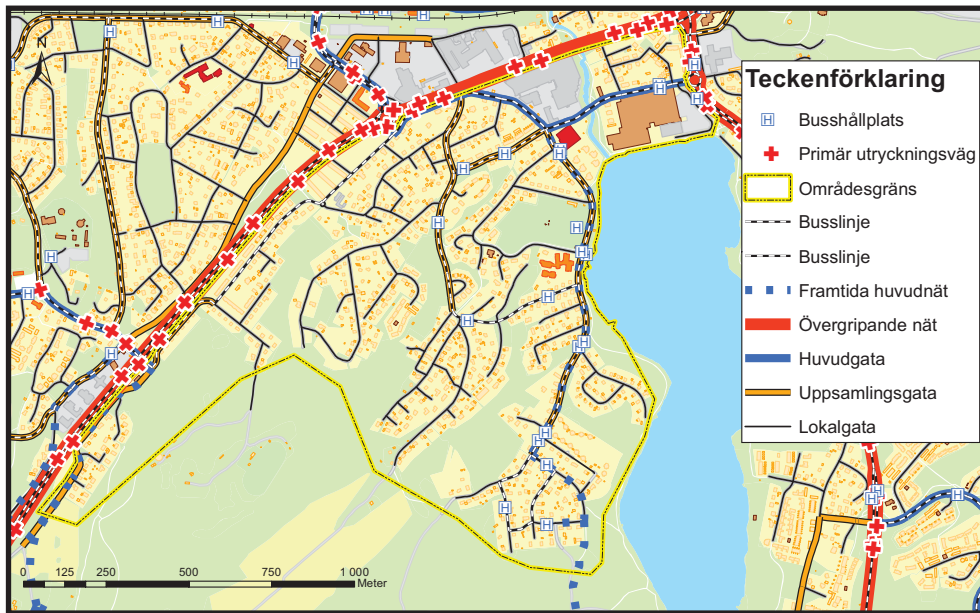
Ett stort område som huvudsakligen innehåller villabebyggelse avgränsas av E20 och Gärdskan. Gatunätet utgörs av ett finmaskigt nät av mindre gator. Detta gör att trafiken silas bra i området. Detta gör att trafiken silas bra i området. Det finns däremot bara tre vägar in till området dit all trafik in och ut ur området passerar. Det finns inte heller någon naturlig huvudgata, vilket gör att det är svårt att få god tillgänglighet för kollektivtrafiken.

Vid fortsatt utbyggnad av området föreslås att området binds ihop med E20 och Boråsvägen söderut.

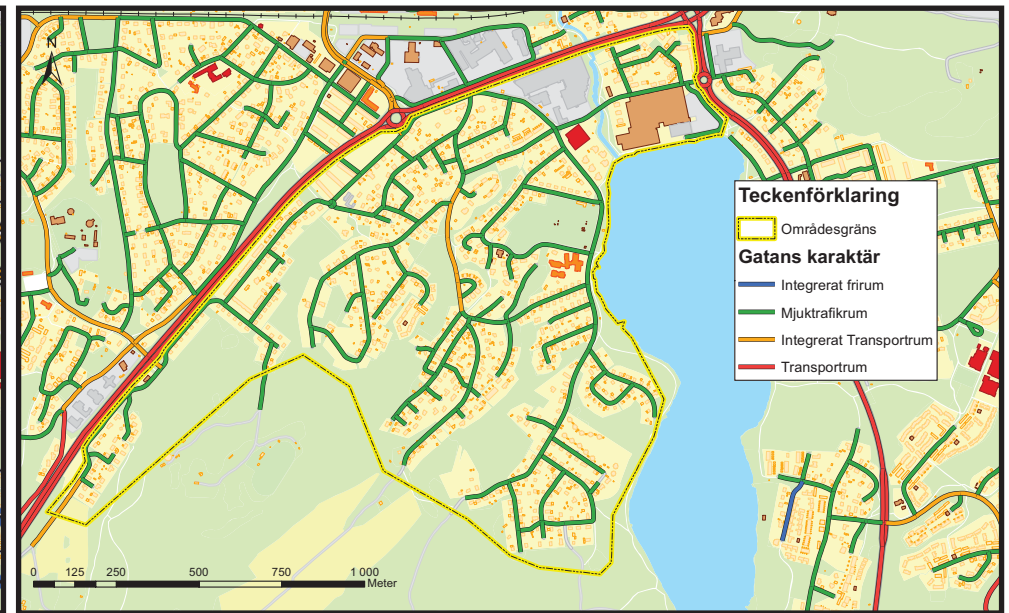
Innan de föreslagna nybyggnadsområdena planeras bör det utredas utmed vilka stråk som linjerna för kollektivtrafiken ska gå och hur de ska anslutas till befintligt vägnät.



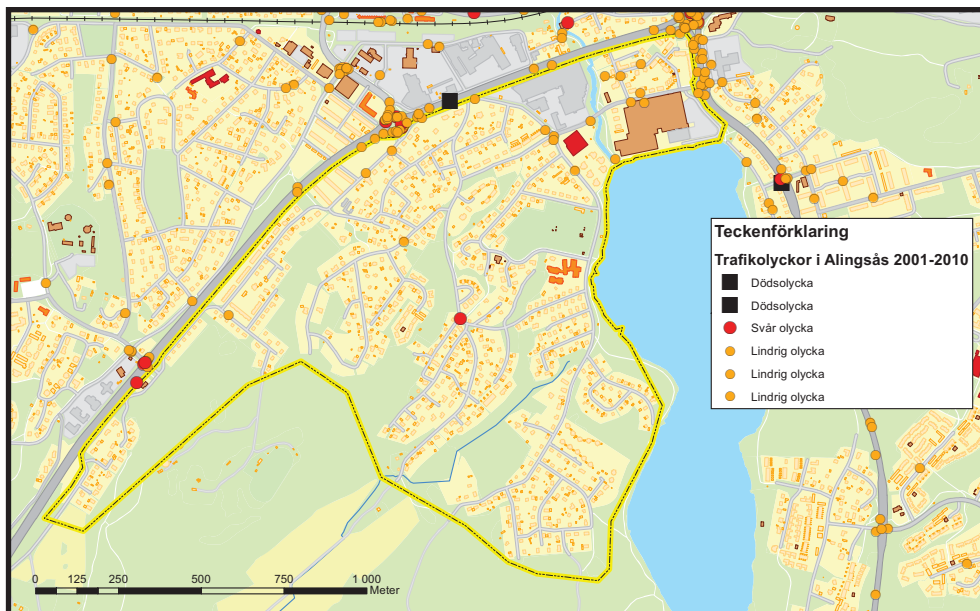
Cykelvägnät



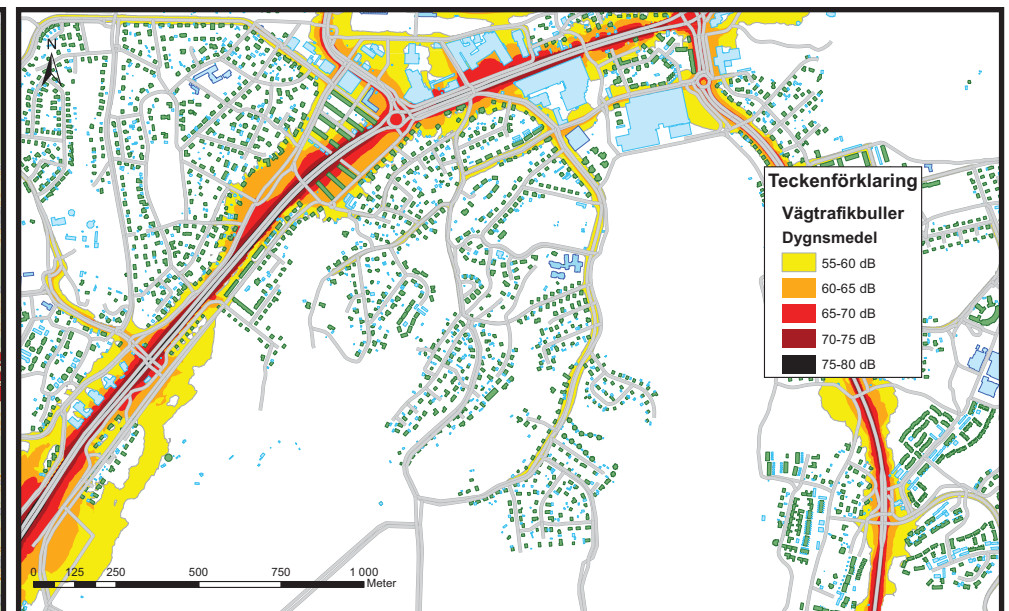
**Vägnätet för fordonstrafik**



**Gaturummets karaktär**



**Olyckor i trafiken som rapporterats till STRADA, 2001-2010**



**Buller från vägtrafiken, dygnsmedelvärde**

## Stockslycke, Gråbo och Ängabo

Längs Boråsvägen finns ett antal bostadsområden som ofta bara har en anslutning till Boråsvägen och som inte är sammanbundna med varandra. Detta gör att trafiken inte kan silas inom området och att linjerna för kollektivtrafiken inte får en effektiv dragning. Det gör också att det är svårt att leda om trafik vid olycka eller annat stopp på Boråsvägen. Genom utbyggnaden av Östra Ängabo binds större delen av gatunätet på östra sida av Boråsvägen ihop. Möjligheten att binda ihop områdena på västra sidan bör också utredas i kommande detaljplanearbeten.

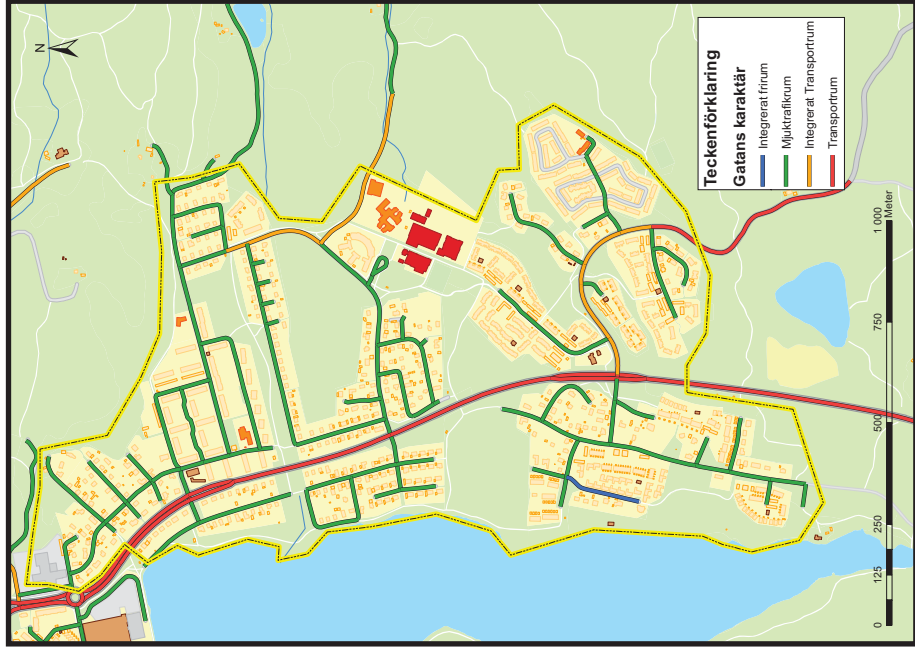


Cykelvägnät

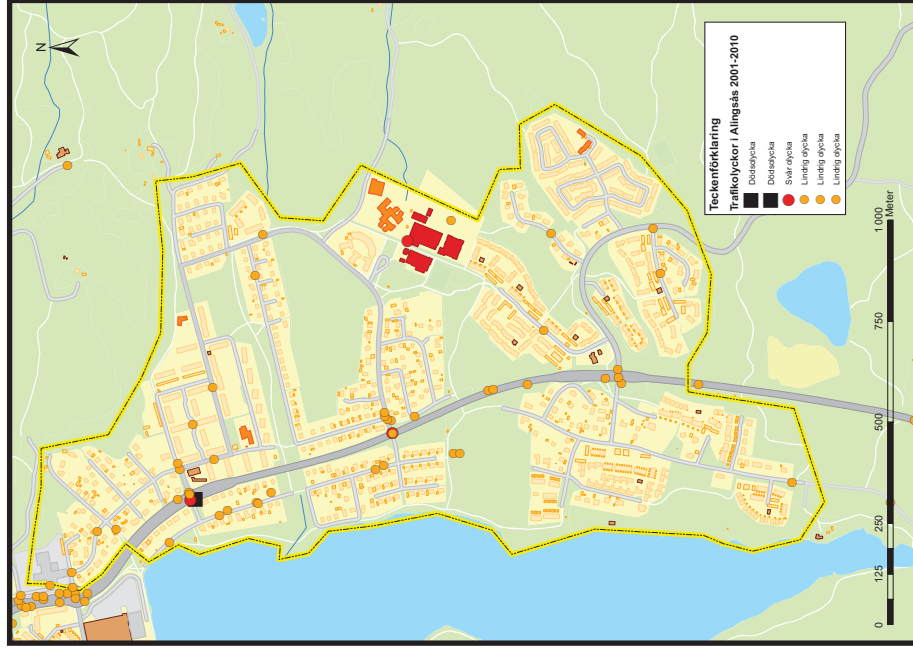




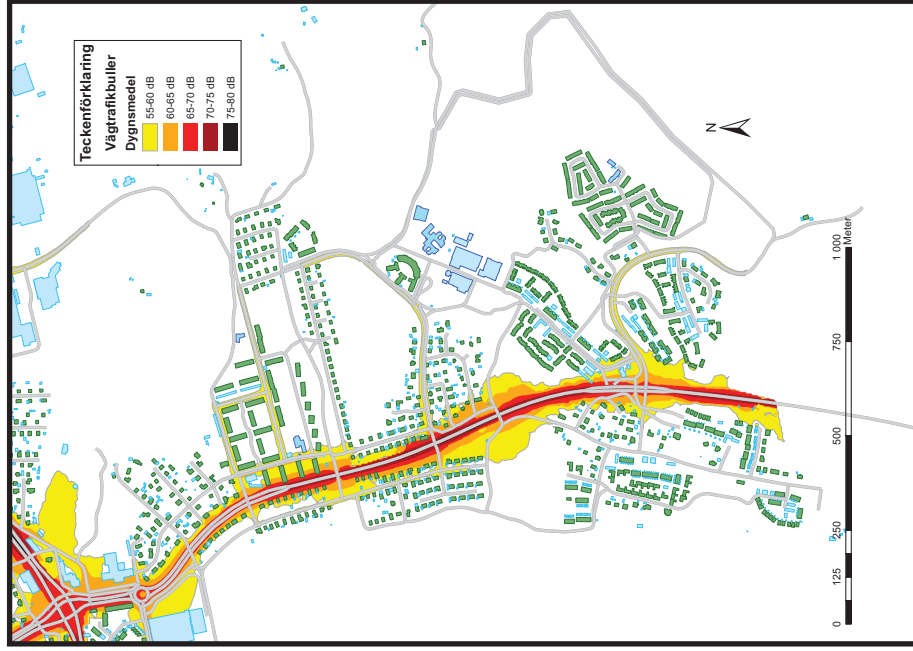
Vägnätet för fordonstrafik



Gaturummets karaktär



Olyckor i trafiken som rapporterats till STRADA, 2007-2010



Buller från vägrafiken, dagnsmedelvärde

## Västra stadsdelarna

### Kullingsberg

Området ligger instängt mellan Västra Stambanan och E20. Ett antal större gator samlar upp trafiken från området och genomfartstrafik från Stadsskogen som huvudsakligen ska till antingen E20 vid Hedvigsberg eller Stråhles Allé där de enda vägarna ut ur området finns, förutom de som går till Stadsskogen.

Att det endast finns två vägar ut kan leda till problem med kapaciteten i dessa korsningar. Vid ombyggnaden av E20 blir det en trafikplats vid Hedvigsberg och vid Stråhles Allé kan kapaciteten i korsningen förbättras med en cirkulationsplats.

### Sörhaga

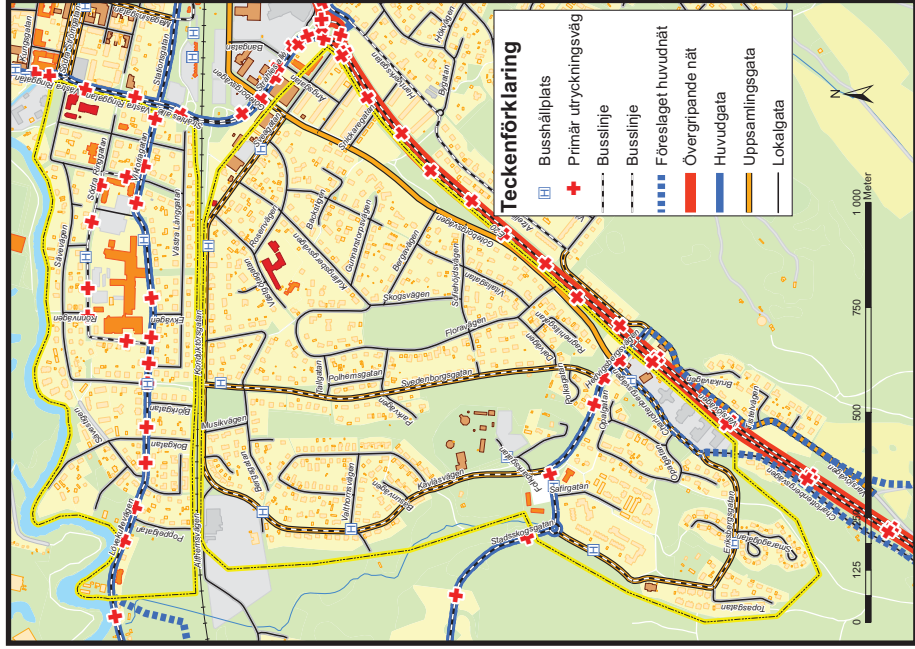
Sörhaga ligger instängt mellan Västra Stambanan och Sävån. Lövekullevägen/Viktoriegatan är enda vägen in och ut ur området. Vägen är också genomfart för trafik från Lövekulleområdet och delar av Stadsskogen in mot stadskärnan.

Framkomligheten på Lövekullevägen/Viktoriegatan måste vara god, både för att området ska kunna försörjas med kollektivtrafik och för att den är viktig för ambulansen till och från sjukhuset.

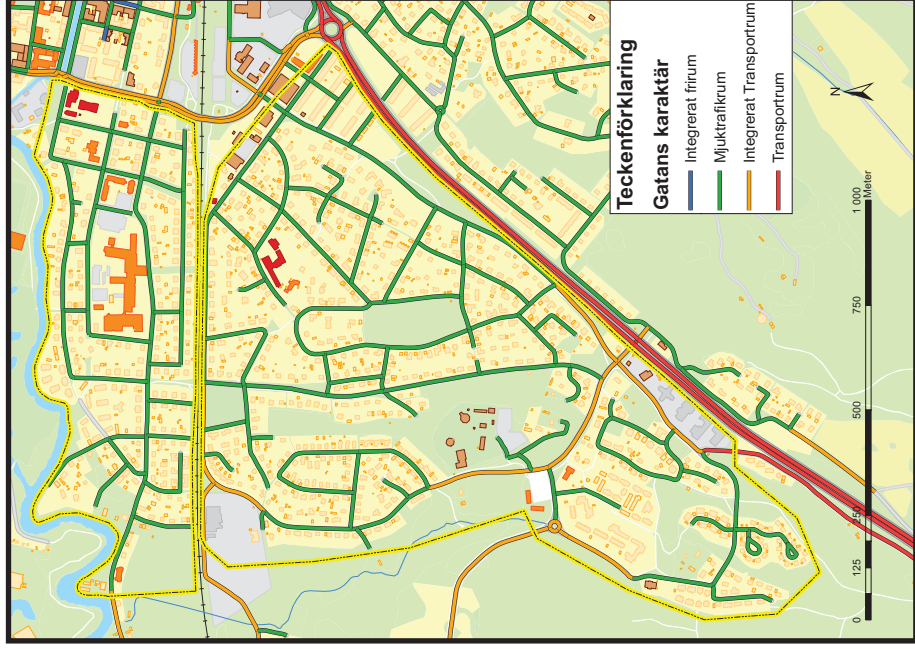
I detaljplan för kvarteret Ljuset föreslås att en ny infart öppnas från Västra Ringgatan mot Sörhaga. Detta skulle innebära att all trafik från centrum mot Sörhaga inte behöver gå via Viktoriegatan men det skulle också betyda mer trafik runt Gustav Adolfsskolan.



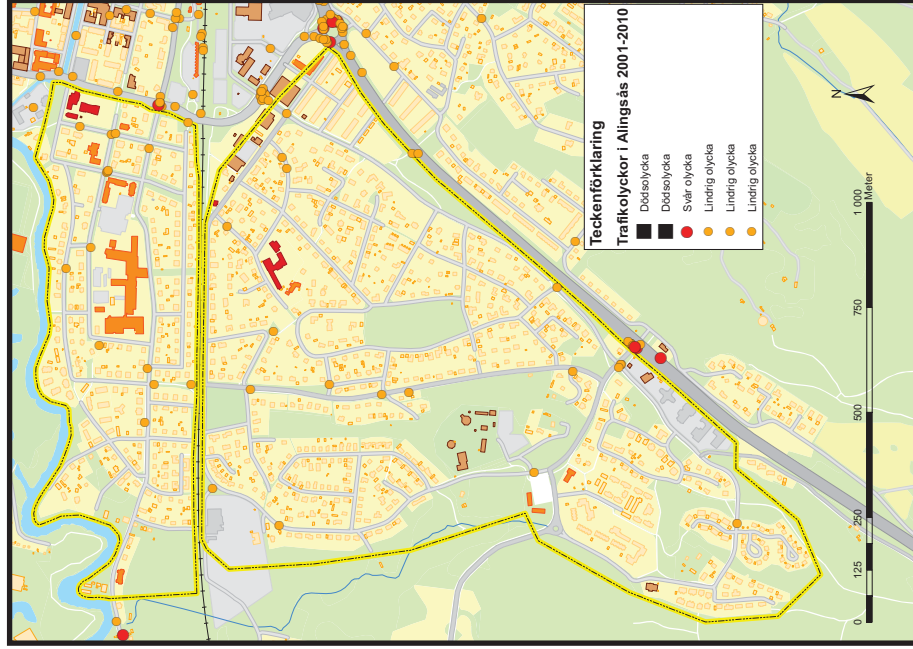
Cykelvägnät



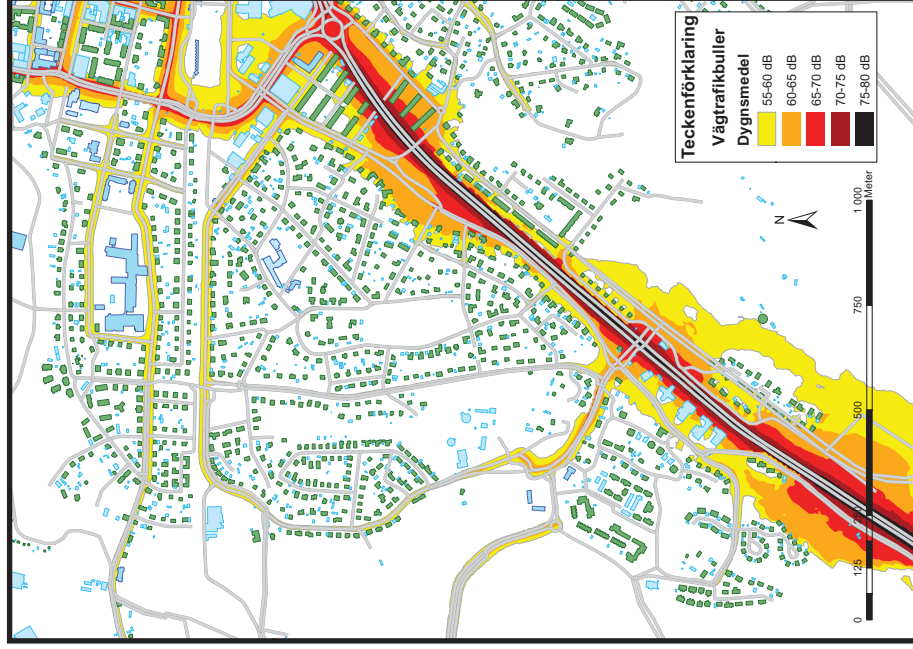
Vägnätet för fordonstrafik



Gaturummets karaktär



Olyckor i trafiken som rapporterats till STRADA, 2001-2010



Buller från vägtrafiken, dygnsnivå

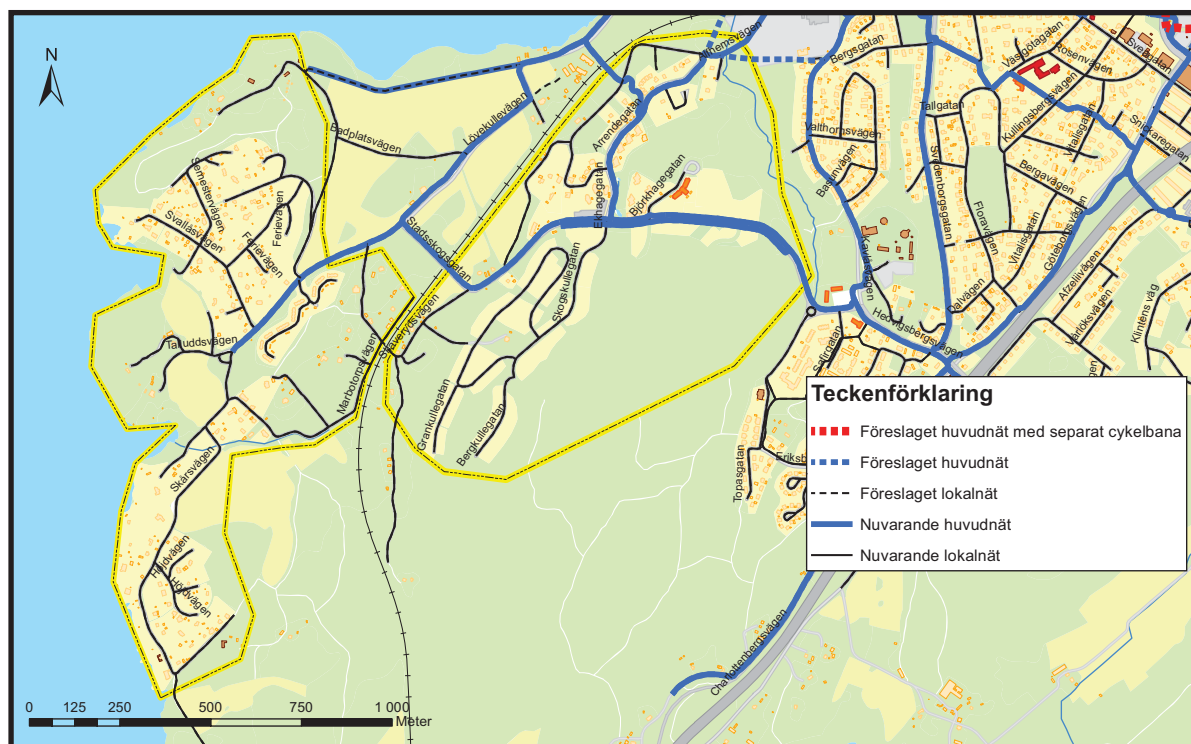
### Lövekulle

Lövekullevägen är enda väg in i området. Vägen är smal väg och oskyddade trafikanter färdas i blandtrafik. Separat gång- och cykelväg in till området behövs.

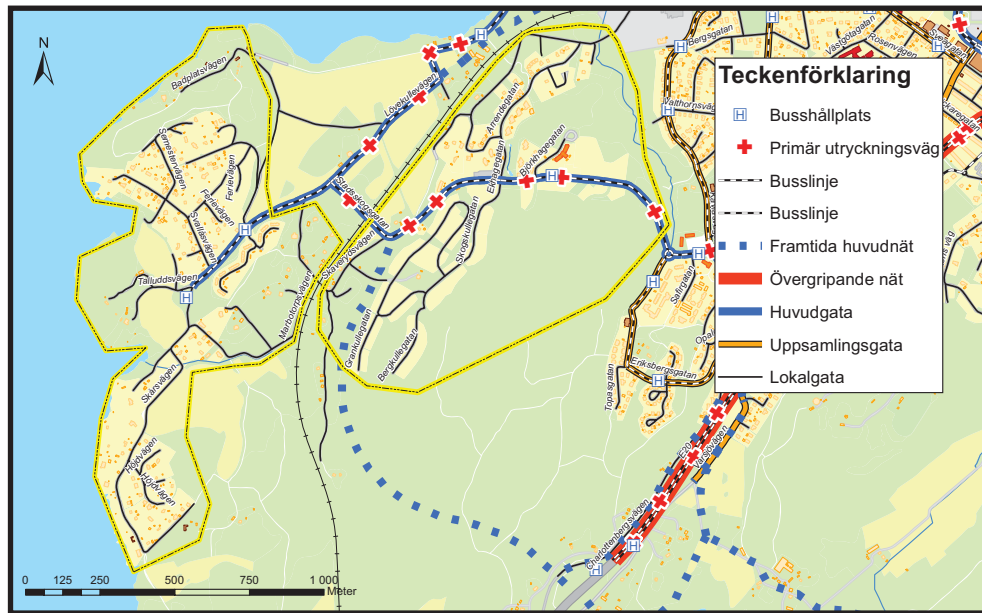
### Stadsskogen

Stadsskogsgatan är den enda gatan genom området. Den samlar upp all trafik som ska in och ut ur området, även om viss trafik tar sig också in och ut via Ekhagegatan. Detta gör också att framkomligheten för kollektivtrafiken och uttryckningstrafiken på gatan måste vara god.

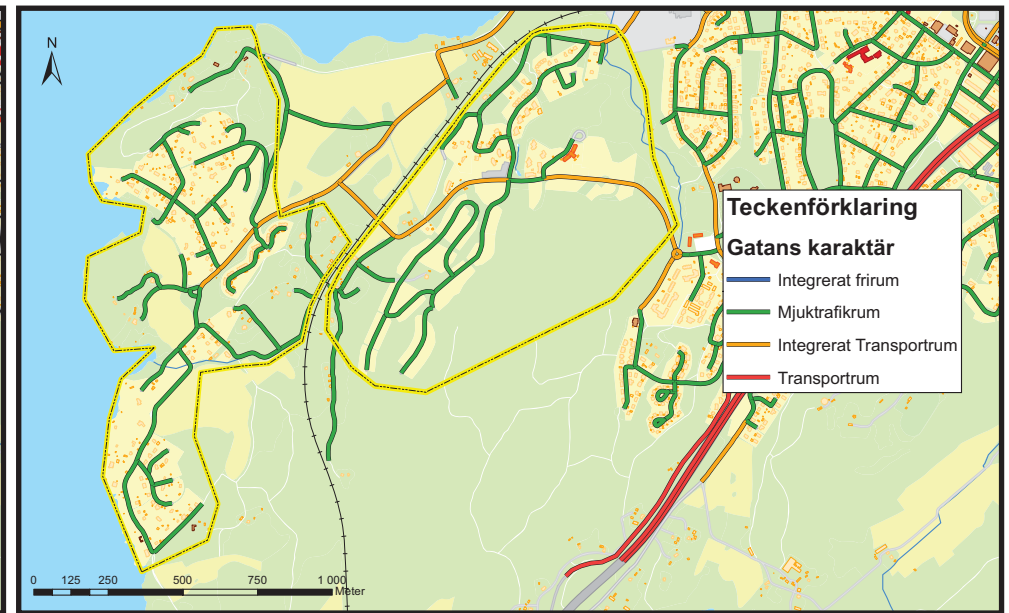
Vid fortsatt utbyggnad av Stadsskogen bör man utreda hur trafiken kan fördelas på fler gator än Stadsskogsgatan så att tillgängligheten för kollektivtrafiken och uttryckningstrafiken kan förbättras.



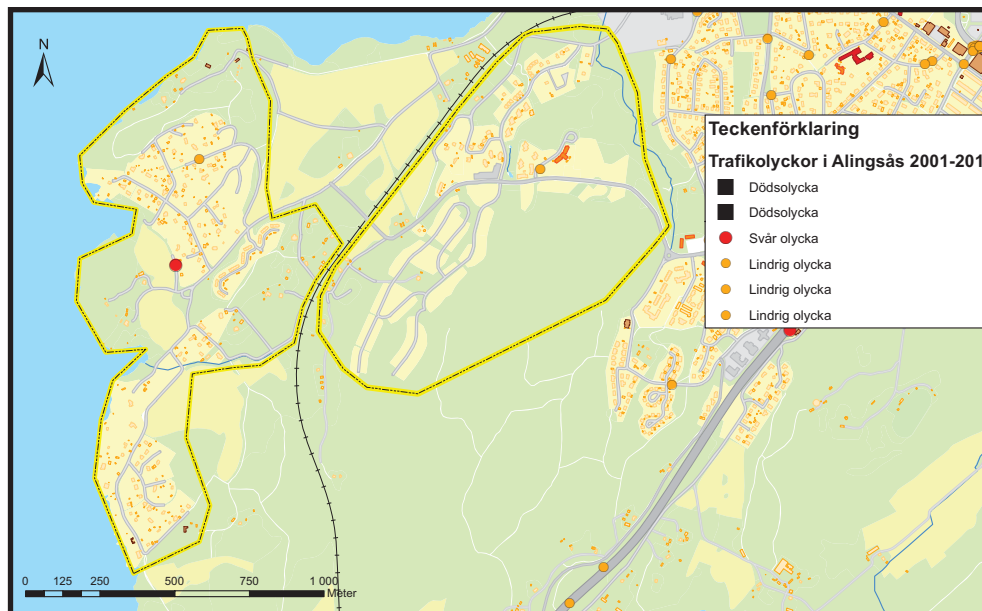
Cykelvägnät



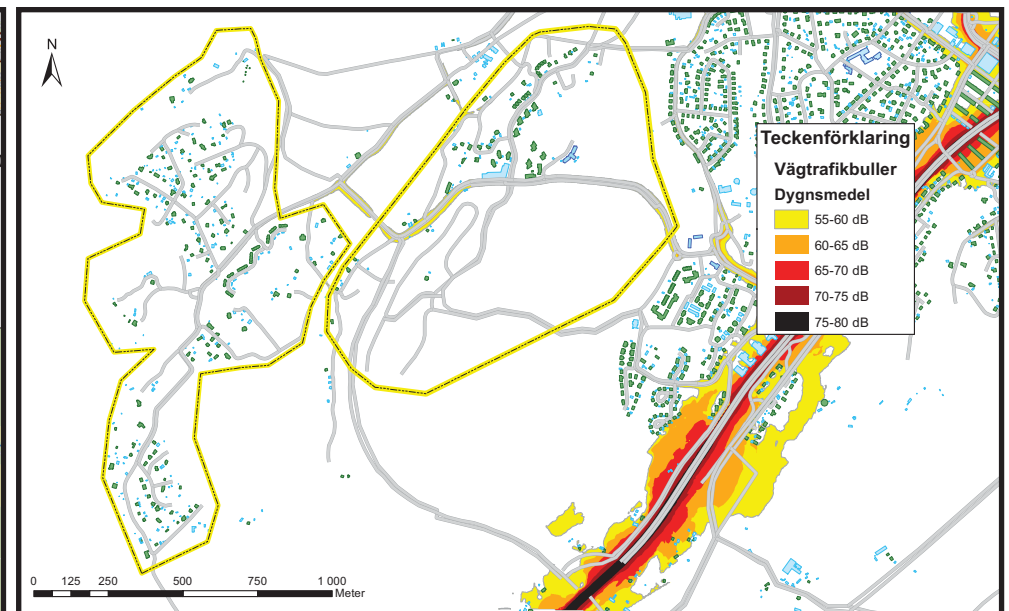
**Vägnätet för fordonstrafik**



**Gaturummets karaktär**



**Olyckor i trafiken som rapporterats till STRADA, 2001-2010**



**Buller från vägtrafiken, dagnsmedelvärde**