

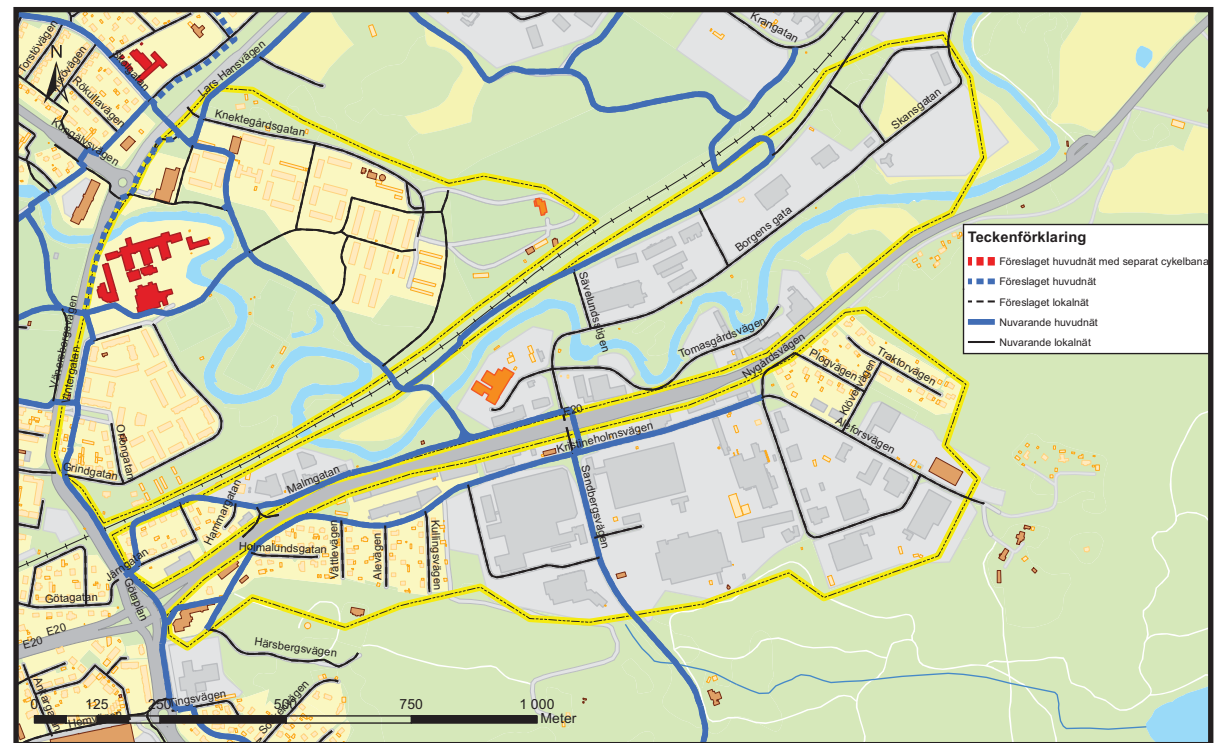
Östra stadsdelarna

Kristineholm - Borgen

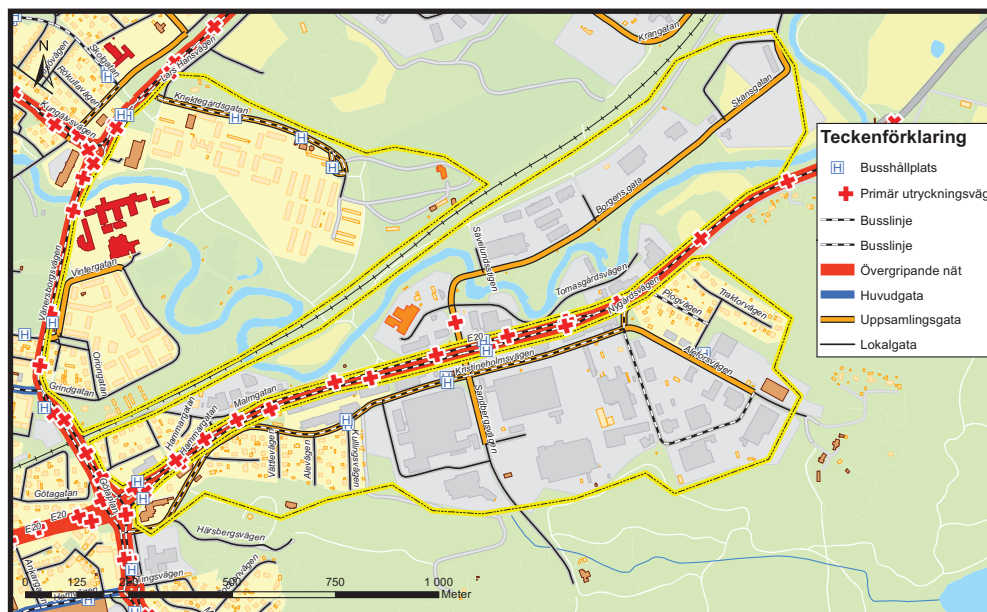
I Kristineholm finns både industrier och bostadsbebyggelse. Trafiken kan lämna området antingen via korsning på E20 eller på Boråsvägen. Trafik till Borgens industriområden måste passera Kristineholmskorsningen på E20. Vid utbyggnaden av E20 byggs denna om till trafikplats, vilket ökar kapaciteten.

Östlyckan - Brogården

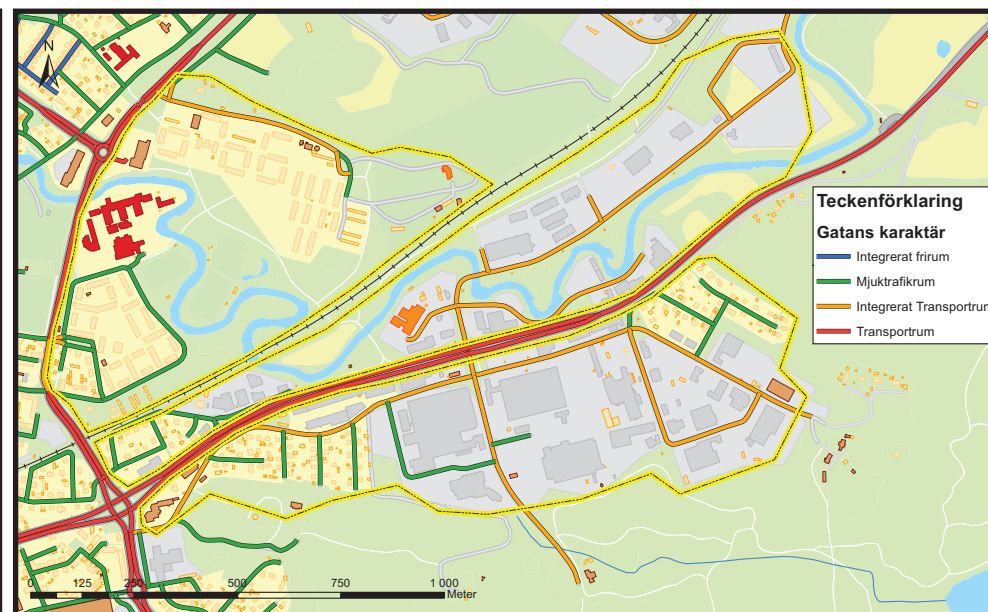
Östlyckan och Brogården har varsin utfart ut mot Vänersborgsvägen och begränsas österut av Säreån och Västra Stambanan.



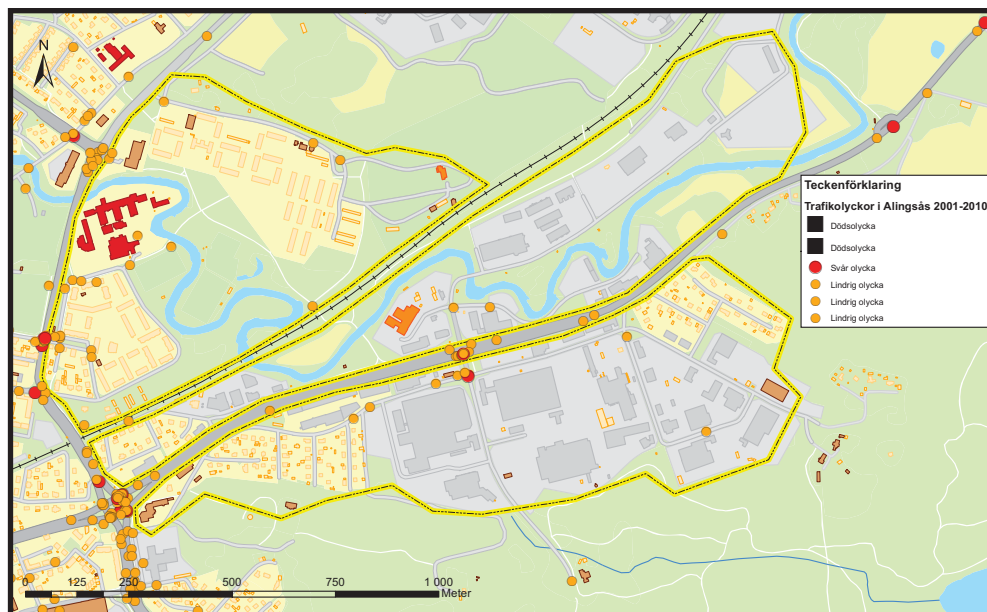
Cykelvägnät



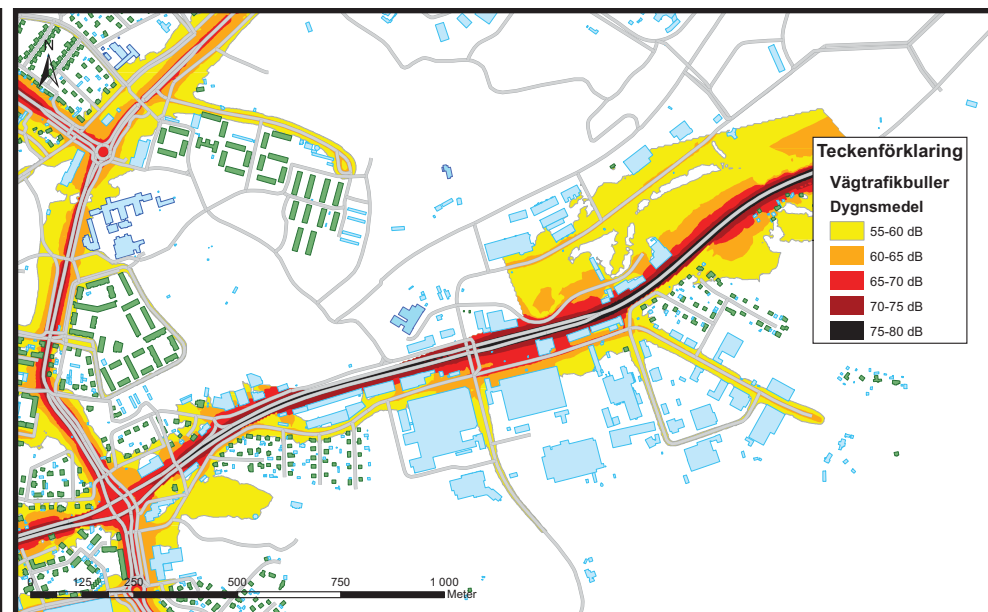
Vägnätet för fordonstrafik



Gaturummets karaktär



Olyckor i trafiken som rapporterats till STRADA, 2001-2010



Buller från vägtrafiken, dygnsmedelvärde

4. Föreslagna åtgärder

Föreslagna åtgärder består av en översyn av hastighetsbegränsningar, justering av trafiknät samt fysiska åtgärder. Åtgärderna är inte satta i prioriteringsordning eller kostnadsberäknade.

4.2. Framtida trafiknät

Föreslagna förändringar av trafiknäten är av principiell karaktär.

Gång- och cykeltrafik

Snabba cykelstråk

På stråk där förutsättningarna för pendlingstrafik med cykel är goda föreslås att cykeltrafiken separeras från gångtrafiken för att förbättra framkomligheten för cyklisterna och trafiksäkerheten för alla oskyddade trafikanter.

Ett av stråken är en cykelringled runt innerstaden med separata cykelbanor på Norra Ringgatan, Västra Ringgatan, Östra Ringgatan och Järnvägsgatan. Syftet med en sådan är att leda genomfartstrafik med cykel runt själva stadskärnan. Anläggandet av cykelbanor längs Järnvägsgatan

och Västra Ringgatan kan bli aktuellt i samband med ombyggnader av E20 och stationsområdet.

Västra Ringgatan är dessutom den kortaste vägen i nord-sydlig riktning genom staden, men cyklister är förpassade till mindre gator som ger en längre och krångligare färdväg.

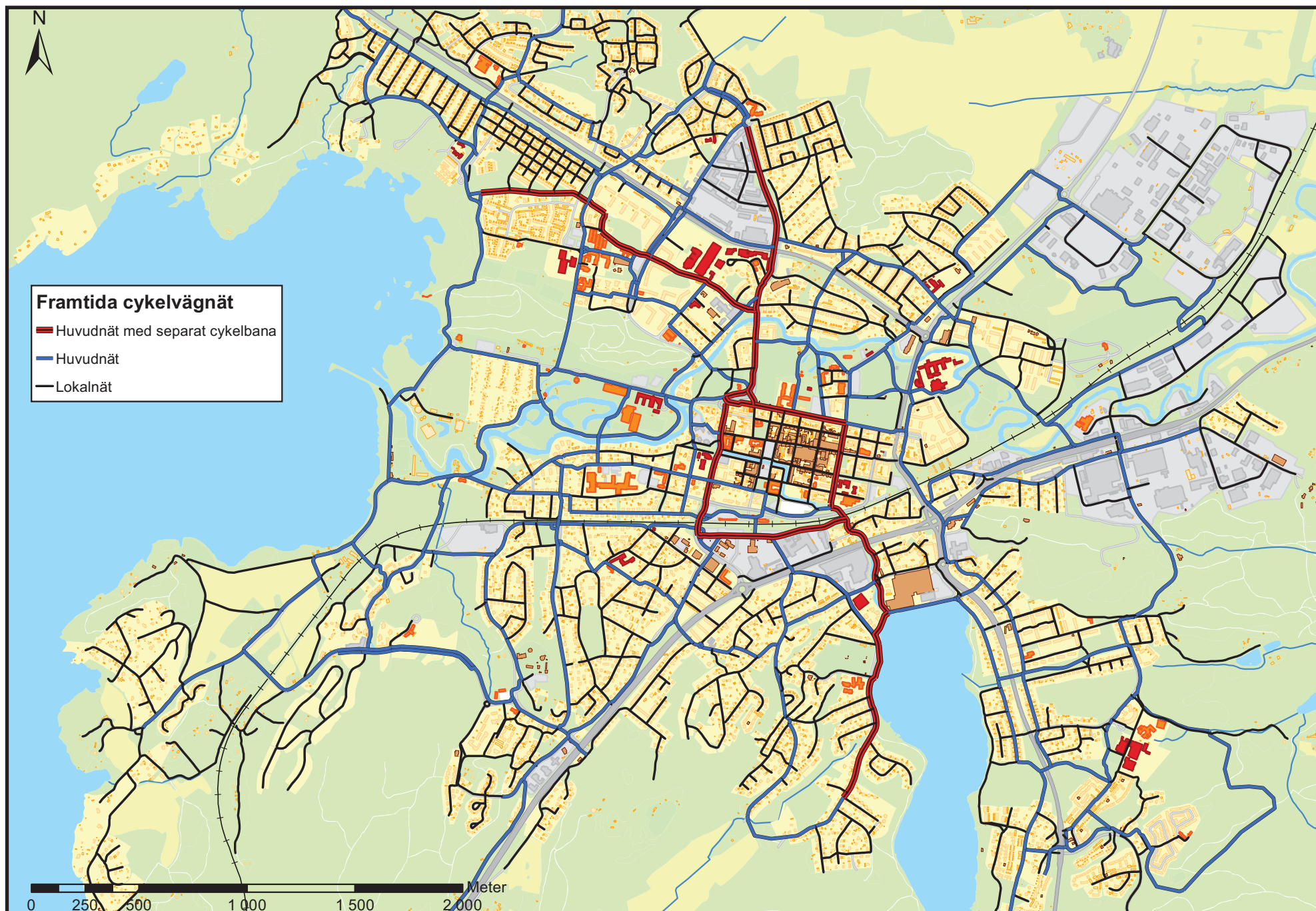
Övriga sträckor där separata cykelbanor föreslås är:

- Gång- och cykelvägen utmed Prästerydsvägen och Gärdiska Ström.
- Gång- och cykelvägen utmed Bolltorpsvägen och Nyebrogatan.
- Noltorpsstigen, Bananstigen och Kolavägen.

Det vore även önskvärt med särskilda cykelstråk mot Stadsskogen och Ängabo.

En cykelled mot Stadsskogen skulle antingen gå utmed E20 eller Västra Stambanan. Eftersom det finns utbyggnadsplaner för båda dessa är det idagsläget svårt att planera för var en sådan cykelled ska gå.

Det finns heller ingen given korridor för en särskild cykelled mot Ängabo.



Kollektivtrafik

Trafikplanen omfattar inte exakta förslag på hur busslinjernas dragning i Alingsås bör vara i framtiden utan fokuserar på att de gator där kollektivtrafiken kör har en utformning som är lämplig för ändamålet.

Några kommentarer om kollektivtrafiknätet bör ändå göras:

- Vid planering av nya områden ska kollektivtrafikens linjedragning finnas med som en förutsättning så att berörda gator kan ges en lämplig utformning.
- Nya områden ska anslutas till befintligt kollektivtrafiknät på gator med lämplig utformning och planering för var lämplig anslutning kan ske ska planeras i ett tidigt skede. Detta gäller i synnerhet de större nybyggnadsområdena i Södra Stadsskogen, Rosendal, Rothoffskärr och Tomtered.

- I bostadsområden med säckgator kan busslinjerna effektiviseras genom att områden med säckgator binds ihop. Detta bör ses över i samband med nya detaljplaner i dessa områden.
- Busstrafikens linjedragning i stadskärnan bör ses över.

Biltrafik

Förändringar av biltrafiknätet hänger ihop med framtida nybyggnadsområden.

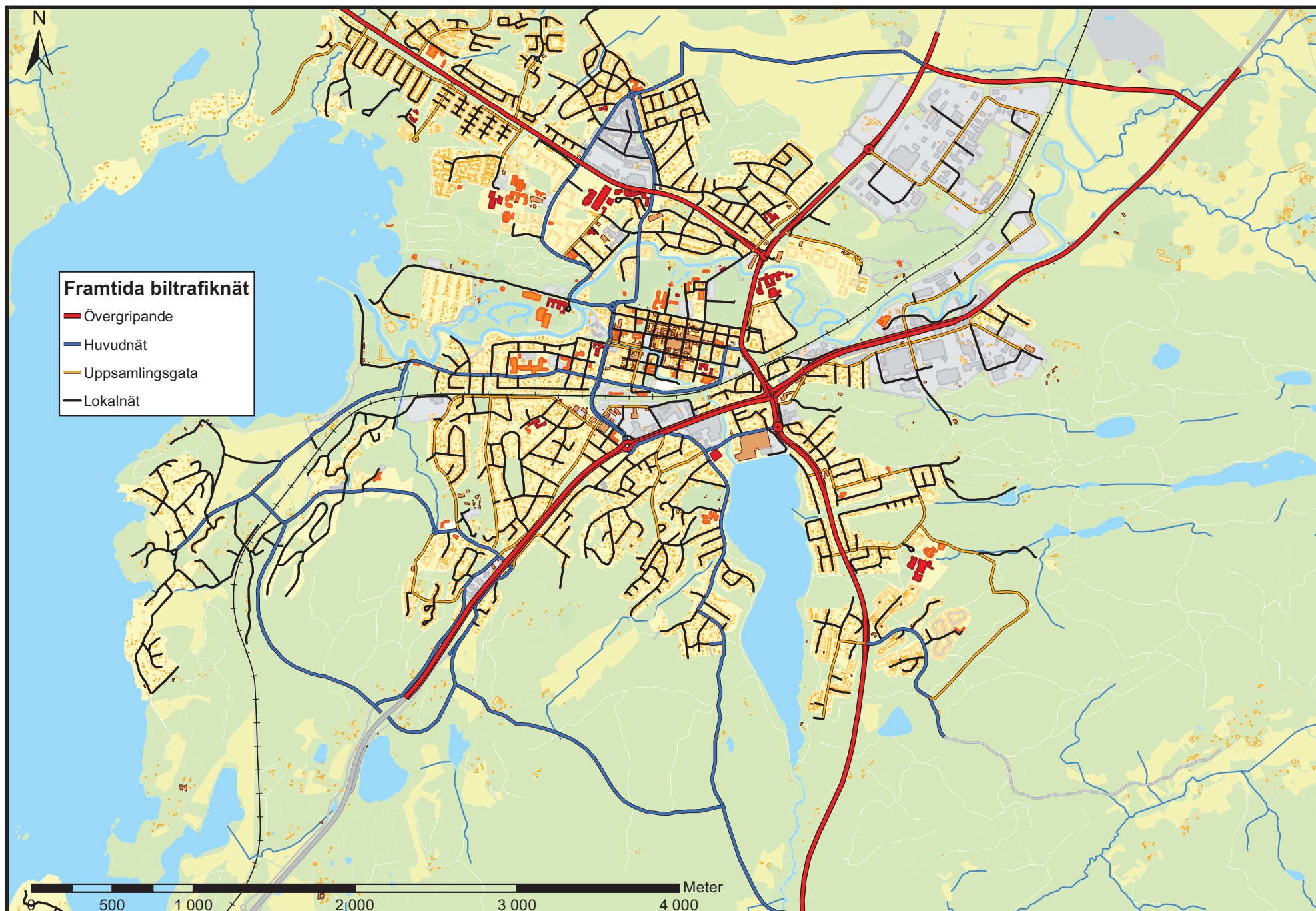
Norra Länken, som ska förbinda E20 med Vänersborgsvägen, ska avlasta Vänersborgsvägen genom staden. Vänersborgsvägen kommer dock fortfarande vara en viktig länk för genomfartstrafik genom staden.

Vid en framtida utbyggnad av Rosendal och Rothoffskärr kommer Prästerydsvägen att att fylla en viktigare roll för fordonstrafiken. Var huvudvägen till de nya områdena ansluter till den befintliga Prästerydsvägen studeras vid planeringen av de nya områdena. Nya anslutningar från Boråsvägen och E20 genom en Södra Länk är en förutsättning för att områdena ska kunna byggas ut.

Vid fortsatt utbyggnad av Stadsskogen är den planerade Södra Stadsskogsgatan viktig som anslutning mot E20.

Utryckningstrafik

Utryckningstrafikens framkomlighet förbättras genom förändringar av den fysiska miljön och att det finns vägar med god framkomlighet till nybyggda områden.



Framtida bilnät i Alingsås med vägar som föreslås i Fördjupad översiktsplan för staden Alingsås

4.3. Fysiska åtgärder

Detaljerad lista på önskade åtgärder finns i bilaga.

Generella åtgärder

På alla platser där cyklar, rullstolar, barnvagnar och liknande har stort korsningsbehov ska kantstenar inte finnas eller vara låga. Alla passager för oskyddade trafikanter ska vara erforderligt tillgänglighetsanpassade och ledstråk ska finnas på alla gångbanor.

Detta byggs ut allteftersom gator byggs om och finns därför inte med i åtgärdslistan.

Ändrad utformning av gator

Det finns ett antal sträckor där en ändrad utformning kan förbättra trafiksituationen. Beskrivningen av varje objekt är översiktlig och mer detaljerade lösningar arbetas fram i senare skede.

E20

Trafikverket planerar en ombyggnad av E20 till motorvägsstandard genom Alingsås med byggstart planerad till 2016. Trafikplatser planeras vid Hedvigsberg, Sveaplan, Götaplan och Kristineholm.

Göteborgsvägen

Utmed Göteborgsvägen mellan Hedvigsbergsvägen och Backstigen finns ett antal längre avsmalningar. Deras hastighetsdämpande effekt är låg och de begränsar framkomligheten. Annan utformning med exempelvis kortare avsmalningar, sidoförskjutningar eller mittremsa som fartdämpning bör prövas.

Hantverksgatan och Lärkvägen

Hantverksgatan och Lärkvägen är hårt trafikerade. Fartdämpning finns i form av avsmalningar. Cykeltrafiken går i blandtrafik men det finns utrymme för separat gång- och cykelväg utmed Lärkvägen. Utformningen ses över i samband med ombyggnad av E20.

Hemvägen

Hemvägen mellan Lärkvägen och Boråsvägen är en liten gata med relativt stora trafikmängder, busstrafik och en stor andel tung trafik. Trafiken

genereras av olika verksamheter vid gatan och bebyggelsen utmed gatan är bullerstörd. Vid gatan finns också en skola. Fartdämpning sker med hjälp av gupp.

Utformningen av gatan bör ses över så att trafiken får ett jämnare och därmed tystare flöde.

Kristineholmsvägen

När gång- och cykelväg byggs utmed Kristineholmsvägen mellan Boråsvägen och Sandbergsvägen smalnas vägen av.

Buss i linjetrafik går på Kristineholmsvägen. I samband med ombyggnade bör utformningen av gatan anpassas för kollektivtrafik.

Kvarnbacken

Buss i linjetrafik går på Kvarnbacken. För deras framkomlighet bör annan typ av fartdämpning än fartgupp prövas, exempelvis genom mittremsa.

Nolhagagatan

Nolhagagatan har en bred körbana och på båda sidor finns gång- och cykelvägar som inte är tillräckligt breda. Gång- och cykelvägarna kan breddas på körbanans bekostnad. Samtidigt bör gång- och cykelpassagen vid plantaget och korsningen med Sidenvägen ses över.

Nyebrogatan

Nyebrogatan är ett viktigt stråk för gång- och cykeltrafiken. Separering av gående och cyklister skulle förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för dessa grupper. Passagerna över gatan ligger tätt och är i vissa fall inte trafiksäkert utformade vilket gjort att sträckan är olycksdrabbad. Bebyggelsen utmed Nyebrogatan är dessutom bullerstörd på grund av trafiken på gatan. Utformningen av gatan kan ändras så att gång- och cykeltrafiken får större utrymme, hastigheten på fordonstrafiken blir lägre och passager är mer strategiskt utplacerade.

Prästerydsvägen

Prästerydsvägen är en viktig uppsamlingsgata för trafiken i områdena väster om Gärdskan. Vid fortsatt utbyggnad av staden söderut kommer den bli ännu viktigare. På gatan går också bussar i linjetrafik. På vissa sträckor är det många fartgupp och det är tätt mellan dem. Fartdämpande åtgärder på gatan bör placeras mer strategiskt, där korsningsbehovet för oskyddade trafikanter är stort eller vid busshållplatser. Hastigheten på vägen kan också hållas nere med exempelvis smalare körbana eller mittremsa.

Stadsskogsgatan

Stadsskogsgatan är den enda gatan som går genom Stadsskogen. Gatan trafikeras av bussar i linjetrafik och är också en viktig länk i utryckningsnätet. Det är tätt mellan cirkulationsplatserna och samtliga är upphöjda. I takt med att Stadsskogen byggs ut kommer dessutom fler att byggas.

Cirkulationsplatser är hastighetsdämpande även utan upphöjning. Därför behöver det inte vara upphöjningar vid alla cirkulationsplatser i primärgatans riktning.

Stockslyckevägen

Buss i linjetrafik går på Stockslyckevägen. För deras framkomlighet bör annan typ av fartdämpning prövas. Fartdämpning vid hållplats genom exempelvis timglashållplatser är ett alternativ.

Svedenborgsgatan

Buss i linjetrafik går på Svedenborgsgatan. För deras framkomlighet bör annan typ av fartdämpning än fartgupp prövas, exempelvis sidoförskjutningar eller mittremsa.

Vänersborgsvägen

Vänersborgsvägen är en viktig länk för fordonstrafiken i nord-sydlig riktning genom staden. Vägen utgör också en barriär mellan innerstaden och stadens östliga bostadsområden. Utformningen bör ses över så att barriäreffekten minskas. En gång- och cykelväg utmed Vänersborgsvägen, mellan Östlyckeskolan och Knekttegårdsgatan skulle förenkla för cykeltrafiken mellan Sävelund och stadens östliga och sydöstliga bostadsområden. Stationsgatan bör också förlängas och anslutas till Vänersborgsvägen så att trafiken inte behöver gå via Kungsgatan.

Västra Ringgatan

Västra Ringgatan är en gatan som många trafikantgrupper har anspråk på. För gång- och cykeltrafiken vore Västra Ringgatan den genaste vägen i nord-sydlig riktning genom staden. I dagsläget är den förpassad till längre och mer omständiga färdvägar på andra gator på grund av trafikmängderna på Västra Ringgatan.

Kollektivtrafikens framkomlighet skulle förbättras genom egna svängfält eller körfält. Bebyggelsen utmed gatan är också bullerutsatt och vid vissa tidpunkter kan det vara dåliga värden på luftföroreningar. En ändrad utformning kan bidra till kortare resväg för gång- och cykeltrafiken, förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken och samtidigt minska bullret från fordonstrafikens genom sänkta hastigheter.

Föreslagna cirkulationsplatser

På följande platser föreslås nya cirkulationsplatser:

- Kungälvsvägen, vid Nyebrögatan och Noltorpsgatan
- Lövekullevägen vid Stadsskogsgatan

- Strähles Allé vid Göteborgsvägen
- Västra Ringgatan vid Stationsgatan och Viktoriagatan

För de två sistnämnda önskade cirkulationsplatserna bör det noteras att det är ont om utrymme, både när det gäller fastighetsgränser och vägens lutning under järnvägen.

Åtgärder för gång- och cykeltrafiken

Detaljerad lista på åtgärder för gång- och cykeltrafiken finns i bilaga.

Felande länkar i gång- och cykelvägnätet

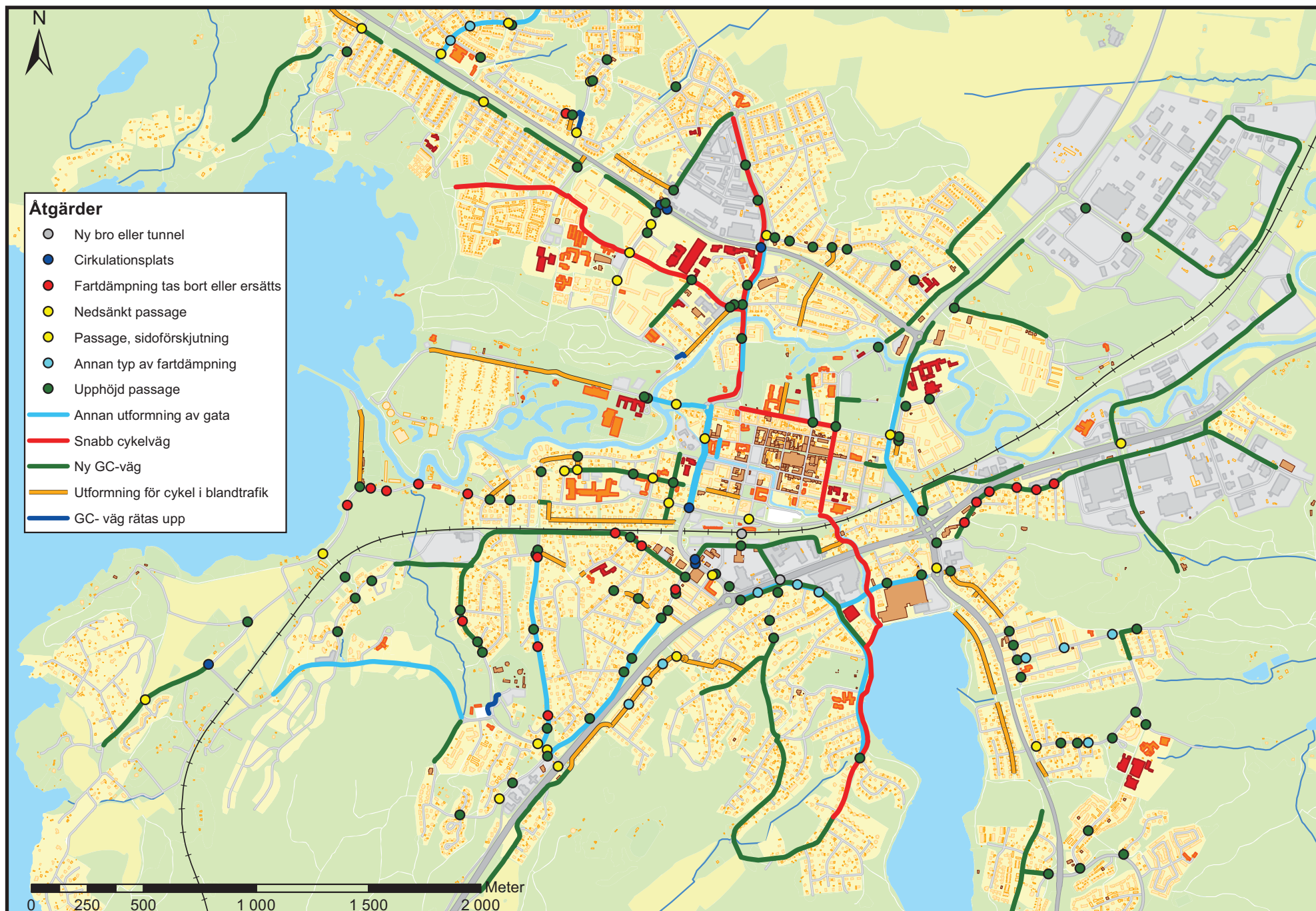
Det finns ett antal felande länkar som behövs bindas ihop för att gång- och cykelvägnätet ska bli sammanhängande.

På gator med liten mängd fordonstrafik och låga hastigheter kan cykeltrafik i blandtrafik accepteras, ibland under förutsättning att de ges en mer cykelvänlig utformning. I annat fall ska nätet bindas ihop med en separat gång- och cykelväg.

Passager för gång- och cykeltrafiken

Gång- och cykelnätets passager över fordonstrafiken körbanor är på många platser otydligt utmärkta och dåligt hastighetssäkrade. På vissa platser slutar gång- och cykelvägen tvärt vid korsande gata för att fortsätta igen på andra sidan gatan. Utformningen av passagerna ger ofta signalen till oskyddade trafikanter att man ger sig in på bilisternas territorium.

Alla passager på gång- och cykeltrafikens huvudnät ska vara tydligt utmärkta, med både vägmarkeringar och avvikande färgsättning på beläggningen. Grundregeln är att passagerna ska vara upphöjda för bästa hastighetssäkring, men vid vägar som är särskilt viktiga för kollektivtrafiken och fordonstrafiken kan en nedsänkt passage med annan fartdämpning, till exempel genom sidoförskjutning accepteras.



5. Fortsatt arbete

Mätning av trafikflöden

Trafikmängder är ett nödvändigt underlag vid planering, utvärdering av åtgärder och uppföljning av uppsatta mål. I dagsläget finns ett antal nyckelplatser på gatunätet där fordonstrafiken mäts årligen och ett antal platser på gång- och cykelvägnätet där antalet cyklister mäts. Däremot saknas statistik på mängden gångtrafikanter helt.

Bil- och cykeltrafiken mäts årligen på de utpekade platserna i fortsättningen också. Resultat av mätningar presenteras i GIS-kartor allteftersom mätningar görs, så att flöden, hastigheter och årliga förändringar lätt kan utläsas. Tekniska kontoret ser över hur flöden av gångtrafikanter kan mätas och nyckelplatser för detta tas fram.

Statistik på trafikolyckor

Som ett viktigt underlag i planeringen av trafiksäkerhetsarbetet bör en årlig sammanställning av trafikolyckorna i kommunen för att se var, när och vilka typer av olyckor som sker.

Detaljerad åtgärdsplan

Utifrån de önskade åtgärderna ska en detaljerad åtgärdsplan med kostnader och tidssatt prioriteringsordning för kommande år tas fram.

Trafikmiljön i innerstaden

Ett antal åtgärder kan göras för att förbättra trafikmiljön i innerstaden.

Gångfartsområde och sänkta hastigheter

Trafikmiljön för gående och cyklister i innerstan kan förbättras genom sänkta hastigheter för bilarna och fler gångfartsområden. För att en gata ska kunna regleras som gångfartsområde måste vissa krav på utformning vara uppfyllda. Detta kan kräva ombyggnader av gatan.

Sänkta hastigheter kan uppnås genom både reglering och hastighetsdämpande åtgärder.

Tekniska kontoret utreder möjligheten till fler gångfartsområden i innerstaden.

Busstrafik

Idag går busstrafiken i östvästlig riktning genom innerstaden via Norra Strömgatan. Önskemål finns om annan dragning bland annat för att minska buller från busstrafiken. Tillgängligheten till stadskärnan via kollektivtrafiken får dock inte försämrats.

Ett alternativ kan vara att bussar i östvästlig riktning genom innerstaden kör på Norra Ringgatan istället för Norra Strömgatan.

Tekniska utreder möjligheten till annan linjedragning för kollektivtrafiken i innerstaden. Beslut om annan linjedragning fattas gemensamt av kommunen och Västtrafik.

Skyltning på gång- och cykelvägar

Utmed vissa sträckor av gång- och cykelvägnätet är det svårt att följa skyltningen till olika målpunkter i staden och i nya områden saknas skyltning helt. En översyn av skyltningen bör göras så att den blir konsekvent, enkel och tydlig.

Trygghet och säkerhet i offentliga miljöer

Längs många gång- och cykelstråk och vid många tunnlar, parkeringsplatser och hållplatser finns mycket vildvuxen vegetation. Detta gör att platserna kan kännas otrygga och när grenar och kvistar växer ut över gång- och cykelbanor hindrar det framkomligheten och kan vara farligt för gång- och cykeltrafiken. Den största delen av de vildvuxna buskagen som växer utmed gång- och cykelvägar och andra allmänna platser står dessutom på mark som kommunen ansvarar för.

Säkra skolvägar

I projektet Säkra skolvägar har skolbarn pekat ut upplevda trafikfaror på sin skolväg och flera av platserna har åtgärdats. För att göra det möjligt för fler skolbarn att kunna gå eller cykla till skolan ska skolbarnen även i fortsättningen kunna peka ut var man upplever otrygghet i trafiken.



Järnvägsgatan i vårblooming

5.1. Arbetsgång Trafikförslag

Vid om- och nybyggnad av gator ska ett gemensamt trafikförslag tas fram gemensamt av projektör, trafikingenjör och stadsträdgårdsmästare.

Förslaget ska genom samråd förankras hos representanter för funktionshinderorganisationer och om kollektivtrafiken berörs ska Västtrafik eller utförare ges möjlighet att granska förslaget.

Källförteckning

TRAST (2007) *Trafik för en attraktiv stad, Utgåva 2*. Sveriges Kommuner och Landsting, Vägverket, Banverket, Boverket, 2007

Göteborg Universitet (2011) *Slutrapport Forskningsprogrammet TVANE, Effekter av buller och vibrationer från tåg- och vägtrafik - tågbonus, skillnader och samverkan mellan tåg- och vägtrafik*. Göteborgs Universitet 2011

Fördjupning

Sammanfattning av olika trafiksäkerhetsåtgärder

Separata gång- och cykelväg

Separering av oskyddade trafikanter från fordonstrafiken ger enligt olycksstatistiken ett något minskat antal olyckor. Framför allt ger det en omfördelning av olyckstyper från kollision med motorfordon till kollision med gående eller singelolyckor. Mörkertalet i olycksstatistiken är dock oklart eftersom många olyckor utan motorfordon inblandade inte anmäls.

I korsningar där separeringen upphör ökar olyckorna, om inga särskilda åtgärder vidtagits. Separering gör att cyklister blir osynliga eller glöms bort av bilisterna och dyker upp som en överraskning i korsningspunkterna. Korsningarna ska därför ha en utformning som uppmärksammar bilister på att de delar utrymme med oskyddade trafikanter.

Separata gång- och cykelvägar ger ökad trygghet och framkomlighet för oskyddade trafikanter, vilket ger det

större attraktionskraft. Trygghet kan dock innebära minskad uppmärksamhet vilket kan öka olycksrisken. Separata gång- och cykelvägar är innebär alltså inte med automatik en förbättring av trafiksäkerhetssituationen.

En gång- och cykelväg med många trafikanter blandat kan upplevas som rörig. Framkomligheten blir låg eftersom olika typer av trafikanter med väldigt olika färdhastighet använder samma yta.

I många fall är cyklister den största källan till otrygghet för gående på grund av hög hastighet och att de färdas tyst. Vid



Separat cykelbana

nybyggnation säger Boverkets allmänna föreskrifter om tillgänglighet att gångytor ska vara väl avskilda från cykelbana och körbana. Utformningen av en separerad gångbana och cykelbana är viktig för att separeringen ska efterlevas.

Hinder för gång- och cykeltrafiken

Säkerhetseffekten för fartdämpande hinder för gång- och cykeltrafiken är oklar. De ökar cyklisternas uppmärksamhet och sänker hastigheten men de ökar också kraftigt risken för singelolyckor med cyklister. Cykelfällor ger dock lindrigare konsekvenser vid sådana olyckor än betonggrisar och stenar som bör undvikas.

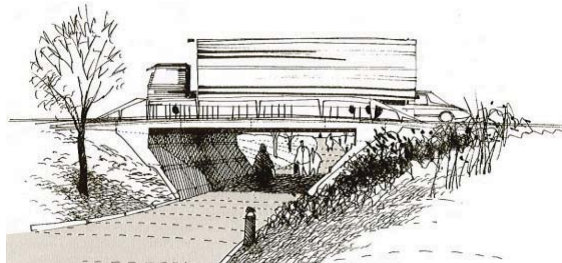
Hinder minskar också framkomlighet för cyklisterna men också för andra trafikanter som ska använda sig av gång- och cykelvägen exempel rullstolsburna, permobiler och personer med barnvagnar. För rätt funktion och framkomlighet bör överlappningen vara en halv meter och avståndet mellan grindarna vara 1,5 meter.

Hindren försvårar också skötsel av vägen och hindrar utryckningstrafik. Därför måste de vara öppningsbara.

Planskild passage

En bra utformad planskild korsning har stor reducerande effekt på personskadeolyckor. En förutsättning för detta är att sikten genom tunneln är god, att gång- och cykelvägens profil är jämn så att cykeltrafikens hastighet inte blir alltför hög och att den är placerad där det är naturligt för oskyddade trafikanter att passera. Planskilda passager ger dock ingen automatisk minskning av olyckorna. Dålig sikt, tvära kurvor, skarpa lutningar och dålig utnyttjandegrad kan däremot göra att det totala antalet olyckor vid passage över vägen istället ökar.

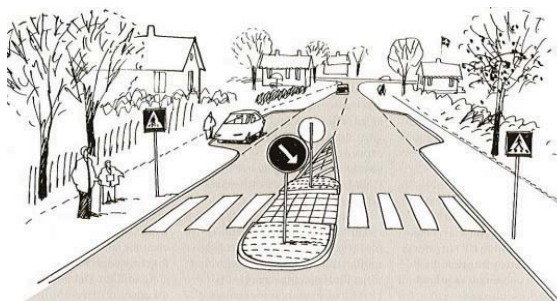
Ett problem med planskilda passager är att det är vanligt med skräpighet och klotter, dålig eller trasig belysning och vildvuxna buskage när de inte underhålls på ett acceptabelt sätt.



Planskild gång- och cykelpassage

Övergångsställe

Övergångsställen är ingen trafiksäkerhetsåtgärd. Risken för olyckor är större på övergångsställen än på annan plats om det inte är hastighetssäkrat. Övergångsställen ska därför bara anläggas som en framkomlighetsåtgärd för gående där trafikmängden är stor och håller låg hastighet.



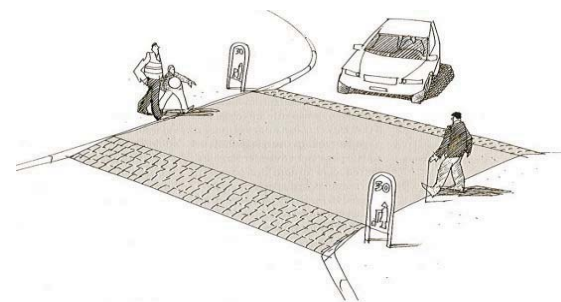
Övergångsställe med mittrefug

Hastighetssäkrad passage

Hastighetssäkrade passager har en stor olycksreducerande effekt. Fordonens sänkta hastighet vid passagen gör både att olyckor kan undvikas och att de kollisioner som ändå sker får lindrigare konsekvenser, i enlighet med krockvåldsteorin. Bilister är också mer benägna att lämna gångtrafikanter företräde på övergångsställen som är upphöjda. Detta

gör att gångtrafikanternas väntetider minskas.

Upphöjda passager har dock en negativ inverkan på kollektivtrafikens och utryckningstrafikens framkomlighet och arbetsmiljö. De försvårar också vinterväghållning och ombyggnader av vägen och kan leda till buller och vibrationer i omgivningen.



Hastighetssäkrad passage

Signalreglerad passage

Hur bra en signalreglering fungerar beror på hur stor respekten för rödglöset är. Detta är i sin tur beroende av trafikmängden. För att en friliggande signalreglering ska minska personskadeolyckor krävs att gatan är bred, minst 15 meter och stor mängd motorfordonstrafik, minst 13000 per dygn.

Gångfartsområde

För att en gata ska kunna regleras som gångfartsområde krävs att det av utformning tydligt framgår att oskyddade trafikanter nyttjar hela ytan. Kantstenar eller separering av trafikslag ska inte finnas. Det ska också framgå av utformningen att det inte är lämpligt att för fordonstrafiken att köra fortare än gångfart.

Alltför enkla lösningar för att uppfylla kraven för gångfartsområde ska undvikas eftersom man ur trafikteknisk synpunkt riskerar att inte uppnå de önskade avsikterna med regleringen vad gäller fordonshastighet, trafiksäkerhet och gatans attraktivitet. Även ur juridisk synpunkt kan man stöta på problem eftersom beslut om gångfartsområde kan upphävas om villkoren för utformning inte anses uppfyllda.

Bra utformning av gångfartsområden ger låga hastigheter som gör att risken för personskador är liten, trots att blandningen av trafikanter gör att antalet konflikter ökar.

Cirkulationsplats

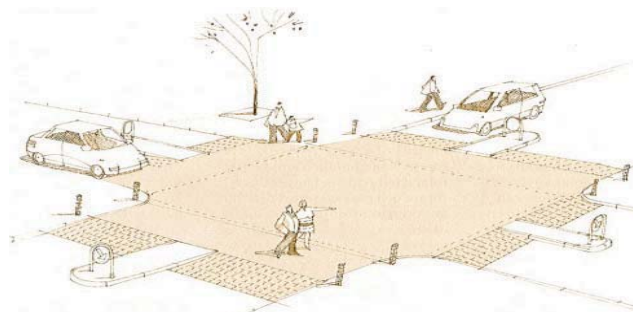
Cirkulationsplatser har stor reducerade effekt på personskadeolyckor och deras allvarighetsgrad jämfört med vanliga korsningar. I cirkulationsplatsen tvingas

fordonen hålla låg hastighet på grund av sidoförskjutningen och kollisionsvinkeln mellan inkommande och cirkulerande fordon gör att kollisioner får lindrigare konsekvenser.

Cirkulationsplatsernas hastighetsdämpande effekt sträcker sig dessutom längre än själva korsningen. I områden med många cirkulationsplatser blir hastigheten lägre också på sträckorna mellan cirkulationsplatserna.

Upphöjd korsning

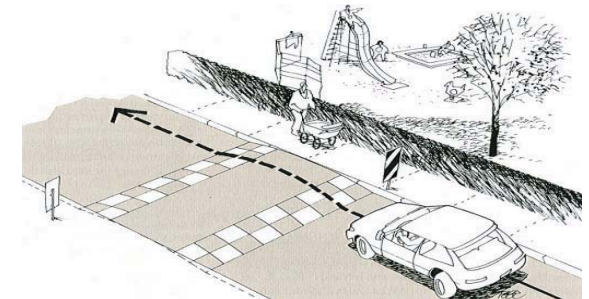
Trafiksäkerhetseffekten av upphöjda korsningar beror helt på den hastighetsdämpande effekten. Upphöjningen bidrar till att korsningen tydliggörs.



Upphöjd korsning

Fartgupp

Fordonens sänkta hastighet vid farthinder gör både att olyckor kan undvikas och att de kollisioner som ändå sker får lindrigare konsekvenser, i enlighet med krockvåldsteorin. Fartguppen bidrar framför allt till att reducera de allra högsta hastigheterna på gatan.



Fartgupp

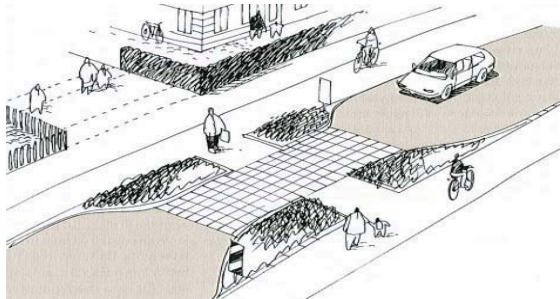
Med tiden kan det dock bli sättningar i farthindren som både kan skada fordon och som gör att guppen kräver mycket underhåll. De försvårar vinterväghållning och ombyggnader av vägen och kan leda till buller och vibrationer i omgivningen. Alltför många utplacerade fartgupp är ett stort arbetsmiljöproblem för yrkeschaufförer då återkommande stötar

kan ge ryggproblem samt att alltför många fartgupp ger stora framkomlighetsproblem för uttryckningstrafiken.

Avsmalning och mittrefug

Trots att mittrefuger inte ger någon påtaglig hastighetssänkning har de en olycksreducerande effekt, eftersom de oskyddade trafikanters exponeringstid minskas och omkörningar omöjliggörs.

Avsmalningar har bara en olycksreducerande effekt om bilar inte kan mötas.



Avsmalning

Sidoförskjutning

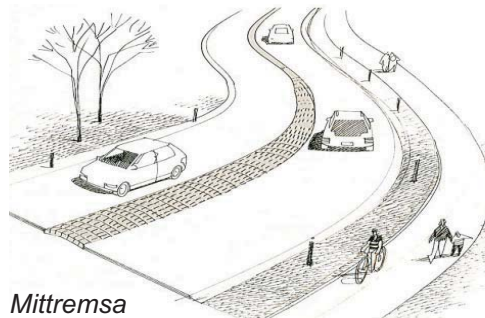
Sidoförskjutningens olycksreducerande effekt kan vara god förutsatt att den är rätt utformad. Minskningen av olyckor beror på hastighetsdämpningen som i sin tur beror på sidoförskjutningens geometri.

Sidoförskjutningar påverkar kollektivtrafikens framkomlighet mer än bilisternas eftersom bussar måste hålla ännu lägre hastighet. De kan också göra att resan upplevs som obehaglig av kollektivtrafikresenärerna.

Sidoförskjutningar kan finnas i form av anlagda chikaner eller utplacerade trafiköar. På mindre bostadsgator kan blomlådor placeras ut förutsatt att boende på gatan sköter om dem.

Mittremsa

Genom att anlägga en mittremsa utmed en gatan smalnas körfälten av vilket leder till en hastighetssänkning. Det kan också ge gående en fristad vid passage över gatan. Den trafiksäkerhetshöjande effekten beror på vilken hastighetssänkning som uppnås.



Mittremsa

Vägbanebredd

Ju smalare en vägbana är desto lägre hastighet håller fordonen, vilket ger en bättre trafiksäkerhetssituation. Smala körbanor gör dock att bilarnas upplevs köra fortare än om de hade hållit samma hastighet på en bredare gata, vilket gör att förbättringen av den upplevda tryggheten inte alltid blir så stor. På gator med smal vägbana (<6 meter) är hastigheterna vanligtvis låga och det blir lätt för gående att korsa gatan.

På mindre gator med blandtrafik kan man utnyttja gatans sidoområde vid möte mellan fordon och därmed kan körbanan smalnas av.

Bilaga

Förteckning över åtgärder

Ändrad utformning av gator

Gata	Del	Problembeskrivning och förslag på åtgärder	Kommentar
Gråbovägen	Fartgupp	Vid befintligt gupp finns inget passagebehov. På gatan går bussar i linjetrafik. För deras framkomlighet bör annan typ av fartdämpning prövas.	
Kristineholmsvägen	Samtliga fartgupp	När gång- och cykelväg byggs utmed Kristineholmsvägen mellan Boråsvägen och Sandbergsvägen smalnas vägen av. Buss i linjetrafik går på Kristineholmsvägen. I samband med ombyggnade bör utformningen av gatan anpassas för kollektivtrafik.	Förutsätter att GC-väg byggs
Stockslyckevägen	Samtliga fartgupp	Buss i linjetrafik går på Stockslyckevägen. För deras framkomlighet bör annan typ av fartdämpning prövas. Fartdämpning vid hållplats genom exempelvis timglashållplatser är ett alternativ.	
Göteborgsvägen	Mellan Hedvigsbergsvägen och Backstigen	Utmed den aktuella sträckan finns ett antal längre avsmalningar. Deras hastighetsdämpande effekt är låg och de begränsar framkomligheten. Annan utformning med exempelvis kortare avsmalningar, sidoförskjutningar eller mittremsa bör prövas.	Utformningen av gatan bör ses över. Avsmalningar bör tas bort och ersättas med annan fartdämpning.
Hantverksgatan	Mellan Sveaplan och Lärkvägen	Utformning ses över i samband med ombyggnad av E20.	
Hemvägen	Mellan Lärkvägen och Jungmansgatan	Hemvägen mellan Lärkvägen och Boråsvägen är en liten gata med relativt stora trafikmängder, busstrafik och en stor andel tung trafik. Trafiken genereras av olika verksamheter vid gatan och bebyggelsen utmed gatan är bullerstörd. Vid gatan finns också en skola. Fartdämpning sker med hjälp av gupp. Utformningen av gatan bör ses över så att trafiken får ett jämnare och därmed tystare flöde.	Utformningen av gatan bör ses över. Också behovet av varje farthinder.
Kvarnbacken		Buss i linjetrafik går på Kvarnbacken. För deras framkomlighet bör annan typ av fartdämpning än fartgupp prövas, exempelvis genom mittremsa.	I samband med detta kan fartgupp ersättas av annan fartdämpning

Gata	Del	Problembeskrivning	Kommentar
Lärkvägen		Lärkvägen är hårt trafikerad. Fartdämpning finns i form av avsmalningar. Cykeltrafiken går i blandtrafik men det finns utrymme för separat GC-väg. Utformning ses över i samband med ombyggnad av E20.	
Nolhagagatan		Nolhagagatan har en bred körbana och på båda sidor finns GC-vägar som inte är tillräckligt breda. GC-vägarna kan breddas på körbanans bekostnad. Samtidigt bör GC-passagen vid plantaget och korsningen med Sidenvägen ses över.	
Nyebrogatan	Mellan Plantaget och Kungälvsvägen	Nyebrogatan är ett viktigt för gång- och cykeltrafiken. Separering av gående och cyklister skulle förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för dessa grupper. Bebyggelsen utmed Nyebrogatan är bullerstörd på grund av trafiken på gatan. Passagerna över gatan ligger tätt och är i vissa fall inte trafiksäkert utformade vilket gjort att sträckan är olycksdrabbad. Utformningen av gatan kan ändras så att gång- och cykeltrafiken får större utrymme, hastigheten på fordonstrafiken blir lägre och passager är mer strategiskt utplacerade.	
Prästerydsvägen	Mellan Lärkvägen och Viktor Hillsvägen	Prästerydsvägen är en viktigt uppsamlingsgata för trafiken i områdena väster om Gärdskan. Vid fortsatt utbyggnad av staden söderut kommer den bli ännu viktigare. På gatan går också bussar i linjetrafik. På vissa sträckor är det många fartgupp och det är tätt mellan dem. Fartdämpande åtgärder på gatan bör placeras mer strategiskt, där korsningsbehovet för oskyddade trafikanter är stort eller vid busshållplatser. Hastigheten på vägen kan också hållas nere med exempelvis smalare körbana eller mittremsa.	

Gata	Del	Problembeskrivning	Kommentar
Stadsskogsgatan		Stadsskogsgatan är den enda gatan som går genom Stadsskogen. Gatan trafikeras av bussar i linjetrafik och är också en viktig länk i utruckningsnätet. Det är tätt mellan cirkulationsplatserna och samtliga är upphöjda. I takt med att Stadsskogen byggs ut kommer dessutom fler att byggas. Cirkulationsplatserna är hastighetsdämpande även utan upphöjning. Därför behöver det inte vara upphöjningar vid alla cirkulationsplatser i Stadsskogsgatan riktning.	
Svedenborgsgatan		Buss i linjetrafik går på Svedenborgsgatan. För deras framkomlighet bör annan typ av fartdämpning än fartgupp prövas, exempelvis genom sidoförskjutningar eller mittremsa.	Då kan fartgupp och punktavsmalningar tas bort
Vänersborgsvägen	Mellan Götaplan och Kungälvsvägen	Vänersborgsvägen är en viktig länk för fordonstrafiken i nord-sydlig riktning genom staden. Vägen utgör en barriär mellan innerstaden och stadens östliga bostadsområden. Utformningen bör ses över så att barriäreffekten minskas. Stationsgatan bör också förlängas och anslutas till Vänersborgsvägen så att trafiken inte behöver gå via Kungsgatan.	
Västra Ringgatan		Västra Ringgatan är en gatan som många trafikantgrupper har anspråk på. Bebyggelsen utmed gatan är också bullerutsatt och vid vissa tidpunkter kan det vara dåliga värden på luftföroreningar. För gång- och cykeltrafiken vore Västra Ringgatan den genaste vägen i nord-sydlig riktning genom staden. I dagsläget är den förpassad till krångligare färdvägar på grund av trafikmängderna på Västra Ringgatan. Kollektivtrafiken önskar egna svängfält eller körfält. Möjligheten att anlägga GC-väg, förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken och samtidigt minska fordonstrafikens hastigheter bör ses över.	

Nya gång- och cykelvägar

Gata	Del	Kommentar
Alfhemsvägen, GC-väg	Mellan Ekhagegatan och Kavläsvägen	
Bollvägen		
Borgens gata		
Citrongatan		
Danska gatan	Parallellt med Kungälvsvägen	
Gamla Vänersborgsvägen	Mellan Nordostpassagen och Kungälvsvägen	
Gamla Vänersborgsvägen	Mellan Kungälvsvägen och Klockaregårdsvägen	
Glimmergatan	Parallellt med Kungälvsvägen	
Gustav Adolfsgatan		
Göteborgsvägen	Mellan Stråhles Alle och Järnvägsgatan	
Hantverksgatan	Mellan Sveaplan och Lärkvägen	Aktuellt i samband med ombyggnad av E20
Järnvägsgatan		
Kaptensvägen	Mellan Stockslyckevägen och Ravinvägen	
Kavlåsvägen	Mellan Melodivägen och Konduktörsgatan	
Klintens väg	Mellan Köpmansgatan och Gråbergsvägen	
Klockaregårdsvägen	Mellan Gamla Vänersborgsvägen och Kyrkestensvägen	
Knektgårdsgatan		
Konduktörsgatan		
Krangatan		
Kristineholmsvägen		
Kungegårdsgatan		
Kungsgatan	Mellan Lendahlgatan och Vänersborgsvägen	
Kvartsgatan	Parallellt med Kungälvsvägen	
Kyrkestensvägen		Aktuellt för GC-förbindelse med Tomtered
Köpmansgatan	Söder om Hemvägen	
Landskyrkoallén	Mellan Norra Ringgatan och Brunnsgatan	

Gata	Del	Kommentar
Lars Hans-vägen		
Lärkvägen		Aktuellt i samband med ombyggnad av E20
Lövekullevägen	Väster om Stadsskogsgatan	
Malmgatan		
Metallgatan		Aktuellt i samband med ombyggnad av E20
Norska gatan	Parallellt med Kungälvsvägen	
Nygårdsvägen	Mellan Kristineholmsvägen och Traktorvägen	
Prästerydsvägen	Söder om Furuvägen	
Prästgårdsvägen		
Rubingatan	Mellan Eriksbergsgatan och Stadsskogsgatan	
Saxebäcksvägen	Sydväst om Jasmingatan	
Sjuhäradsgatan		
Stockslyckevägen	Mellan Kaptensvägen och Hjortstigen	
Stålgatan		
Sveagatan	Mellan Konduktörsgatan och Göteborgsvägen	
Sävelundsgatan		
Södra Ringgatan	Öster om Västra Ringgatan	
Vardsjövägen		
Vänersborgsvägen	Mellan Östlyckeskolan och Knektgårdsgatan	
Vänortsgatan	Parallellt med Kungälvsvägen	
Ängabovägen		
Östra Ringgatan		

Åtgärder uppdelat på gång- och cykelstråk

Stråk 1: Cykelringled runt innerstaden

<i>Väg</i>	<i>Del</i>	<i>Åtgärd</i>	<i>Kommentar</i>
Östra Ringgatan		Separerad gångbana och cykelbana	
Norra Ringgatan		Separerad gångbana och cykelbana	
Västra Ringgatan		Separerad gångbana och cykelbana	Kräver ändrad utformning av Västra Ringgatan.
Strähles Allé	Mellan Västra Ringgatan och Järnvägsgatan	Separerad gångbana och cykelbana	Kräver ändrad utformning av Västra Ringgatan.
Järnvägsgatan	Mellan Strähles Allé och Gärdska Ström	Separerad gångbana och cykelbana	Utreds i samband med ombyggnad av E20 eller stationsområdet

Stråk 2: Prästerydsvägen – Gärdskastigen

<i>Väg</i>	<i>Del</i>	<i>Åtgärd</i>	<i>Kommentar</i>
Gärdskastigen		Separerad gångbana och cykelbana	
Prästerydsvägen, GC-väg		Separerad gångbana och cykelbana	
Prästerydsvägen, GC-väg	Passage över Victor Hillsvägen	Upphöjd passage	
Prästerydsvägen	Mellan Furuvägen och Ljungvägen	Ny GC-väg	

Stråk 3: Bolltorpsvägen – Nyebergatan

Väg	Del	Åtgärd	Kommentar
Bolltorpsvägen, GC-väg		Separerad gångbana och cykelbana	
Bolltorpsvägen, GC-väg	Passage över Smålandsgatan	Upphöjd passage	
Bolltorpsvägen, GC-väg	Passage över Norrlandsgatan	Upphöjd passage	Anläggs när Bolltorps Handelsområde byggs
Nyebergatan		Separerad gångbana och cykelbana	
Nyebergatan, GC-väg	Passage över Rektorsgatan	Upphöjd passage	
Nyebergatan, GC-väg	Passage över Kolavägen	Upphöjd passage	

Stråk 4: Gång- och cykelstråk genom Noltorp

Väg	Del	Åtgärd	Kommentar
Kolavägen, GC-väg		Separerad gångbana och cykelbana	
Kolavägen, GC-väg	Passage vid Alströmergymnasiet	Upphöjd passage	
Kolavägen, GC-väg	Passage över Sidenvägen	Upphöjd passage	
Bananstigen	Passager över Noltorpsgatan	Annan utformning av passagen	
Bananstigen		Separerad gångbana och cykelbana	
Noltorpsstigen		Separerad gångbana och cykelbana	

Stråk 5: Köpmansgatan och Lärkvägen mot centrum

Väg	Del	Åtgärd	Kommentar
Köpmansgatan	Söder om Hemvägen	Ny GC-väg	
Köpmansgatan, GC-väg	Passage över Hemvägen	Upphöjd passage	Förutsätter utbyggnad av GC-väg längs Köpmansgatan
Köpmansgatan, GC-väg	Passage över Lekgatan	Upphöjd passage	
Köpmansgatan, GC-väg	Sista sträckan mot Hantverksgatan samt korsning	Upphöjd korsning	GC-vägen förlängs till Hantverksgatan
Lärkvägen		Ny GC-väg	Aktuellt i samband med ombyggnad av E20
Metallgatan, GC-väg	Passage över E20	Bro eller tunnel	Aktuellt i samband med ombyggnad av E20
Metallgatan		Ny GC-väg	Aktuellt i samband med ombyggnad av E20
Järnvägsgatan	Passage över Järnvägsgatan vid tunneln under järnvägen	Upphöjd passage	
Järnvägsgatan	Planskild passage över järnvägen	Bro eller tunnel	
Stationsgatan	Passage vid Bankgatan	Passage med sidoförskjutning	Kantstenen ska sänkas

Stråk 6: Vardsjövägen – Afzeliivägen

Väg	Del	Åtgärd	Kommentar
Afzeliivägen		Utformning anpassad för cykel i blandtrafik	I samband med detta kan fartgupp ersättas av annan fartdämpning
Vardsjövägen		Ny GC-väg	

Stråk 7: Klintens väg

Väg	Del	Åtgärd	Kommentar
Klintens väg	Mellan Köpmansgatan och Gråbergsvägen	Ny GC-väg	

Stråk 8: GC-stråk mellan Klinten och Kullingsberg

Väg	Del	Åtgärd	Kommentar
Hökvägen		Ny GC-väg	Om det är möjligt utifrån vägbredder, utfarter och trafiksäkerhet.
Bygatan	Mellan Hantverksgatan och Hökvägen	Ny GC-väg	Om det är möjligt utifrån vägbredder, utfarter och trafiksäkerhet.
Tunnelstigen	Passage över Afzeliivägen	Annan utformning av passagen	

Stråk 9: Hemvägen

Väg	Del	Åtgärd	Kommentar
Hemvägen, GC-väg	Passage över Ankargatan	Upphöjd passage	
Hemvägen, GC-väg	Passage över Jungmansgatan	Upphöjd passage	

Stråk 10: GC-stråk från Stockslycke till Östlyckan

<i>Väg</i>	<i>Del</i>	<i>Åtgärd</i>	<i>Kommentar</i>
Båtmansvägen	Mellan GC-väg till Gråbovägen och Timmermansvägen	Utformning anpassad för cykel i blandtrafik	
Sjömansvägen	Passage över Gråbovägen	Annan utformning av passagen	
Sjömansvägen, GC-väg	Passage över Arkitektvägen	Upphöjd passage	
Sjömansvägen, GC-väg	Passage över Rådmansvägen	Upphöjd passage	
Sjömansvägen, GC-väg	Passage över Stockslyckevägen	Upphöjd passage	
Sjömansvägen, GC-väg	Passage över Borgmästarevägen	Upphöjd passage	
Mantalsvägen		Utformning anpassad för cykel i blandtrafik	
Mantalsvägen	Passage över Tingsvägen	Upphöjd korsning	
Häradsvägen, GC-väg	Passage över Kristineholmsvägen	Upphöjd passage	
Vänersborgsvägen, GC-väg	Passage över Stålgatan	Upphöjd passage	
Stjärngatan		Utformning anpassad för cykel i blandtrafik	
Stjärngatan, GC-väg	Passager över Oriongatan	Upphöjd passage	
Vintergatan, GC-väg	Passager över Vintergatan	Upphöjd passage	
Vintergatan, GC-väg	Passager över Vintergatan	Upphöjd passage	

Stråk 11: GC-stråk från Västra Ängabo

<i>Väg</i>	<i>Del</i>	<i>Åtgärd</i>	<i>Kommentar</i>
Sjuhäradsgatan		Ny GC-väg	
Södra Fiskaregatan		GC-vänlig utformning	
Norra Fiskaregatan		GC-vänlig utformning	

**Stråk 12: GC-stråk från
Västra och Östra Ängabo
mot Ängabo Centrum**

Väg	Del	Åtgärd	Kommentar
Ängabovägen		Ny GC-väg	
Knallegatan, GC-väg	Passage över Ängabovägen	Upphöjd passage	
Marydsvägen, GC-väg	Passage över Baldersgatan	Upphöjd passage	
Marydsvägen, GC-väg	Passage över Odengatan	Upphöjd passage	
Odengatan, GC-väg från Baldersgatan	Passage över Odengatan	Upphöjd passage	
Ängaboskolans GC-väg	Passage över Sundsbergsvägen	Upphöjd passage	

**Stråk 13: Gråbovägen –
Kaptensvägen**

Väg	Del	Åtgärd	Kommentar
Gråbovägen, GC-väg	Passage över Båtsmansvägen	Upphöjd passage	
Gråbovägen, GC-väg	Passage över Timmermansvägen	Upphöjd passage	
Gråbovägen, GC-väg	Passage över infarten till Ängaboskolans vändslinga	Upphöjd passage	
Gråbovägen, GC-väg	Passage över Sundsbergsvägen	Upphöjd passage	

Stråk 14: Hjortstigen

Väg	Del	Åtgärd	Kommentar
Hjortstigen	Passage över Stockslyckevägen	Upphöjd passage	
Stockslyckevägen	Mellan Kaptensvägen och Hjortstigen	Ny GC-väg	

**Stråk 15:
Kristineholmsvägen**

<i>Väg</i>	<i>Del</i>	<i>Åtgärd</i>	<i>Kommentar</i>
Kristineholmsvägen		Ny GC-väg	
Nygårdsvägen	Mellan Kristineholmsvägen och Traktorvägen	Ny GC-väg	

Stråk 16: Borgen

<i>Väg</i>	<i>Del</i>	<i>Åtgärd</i>	<i>Kommentar</i>
Borgens gata		Ny GC-väg	
Malmgatan		Ny GC-väg	
Stålgatan		Ny GC-väg	

**Stråk 17: GC-stråk mellan
Östlyckan och Sävelund**

<i>Väg</i>	<i>Del</i>	<i>Åtgärd</i>	<i>Kommentar</i>
Vänersborgsvägen	Mellan Östlyckeskolan och Knektegårdsgatan	Ny GC-väg	
Knektegårdsgatan		Ny GC-väg	
Lars Hans-vägen, GC-väg	Passage över Knektegårdsgatan	Upphöjd passage	
Lars Hans-vägen		Ny GC-väg	
Sävelundsgatan		Ny GC-väg	
Sävelundsgatan, GC-väg	Passager över Industrigatan	Upphöjd passage	
Krangatan		Ny GC-väg	

Stråk 18: GC-stråk mellan Tomtered och Centrum

Väg	Del	Åtgärd	Kommentar
Kyrkestensvägen		Ny GC-väg	Aktuellt för GC-förbindelse med Tomtered
Klockaregårdsvägen	Mellan Gamla Vänersborgsvägen och Kyrkestensvägen	Ny GC-väg	
Gamla Vänersborgsvägen	Mellan Kungälvsvägen och Klockaregårdsvägen	Ny GC-väg	
Gamla Vänersborgsvägen	Mellan Nordostpassagen och Kungälvsvägen	Ny GC-väg	
Gamla Vänersborgsvägen	Passage över Gamla Vänersborgsvägen vid bron över Säreån	Upphöjd passage	
Landskyrkoallén	Mellan Norra Ringgatan och Brunnsgatan	Ny GC-väg	

Stråk 19: Norra Ringgatan

Väg	Del	Åtgärd	Kommentar
Norra Ringgatan, GC-väg	Passage över Landskyrkoallén	Upphöjd passage	
Norra Ringgatan, GC-väg	Passage över Prästgårdsvägen	Upphöjd passage	

Stråk 20: GC-stråk mellan Nolby och Centrum

Väg	Del	Åtgärd	Kommentar
Hallbovägen		Utformning anpassad för cykel i blandtrafik	
Brunnshusallén		Utformning anpassad för cykel i blandtrafik	
Prästgårdsvägen		Ny GC-väg	

Stråk 21: Skolvägen

Väg	Del	Åtgärd	Kommentar
Skolvägen, GC-väg	Passage över Gamla Vänersborgsvägen	Upphöjd passage	
Skolvägen, GC-väg	Passage över Sunnerövägen	Upphöjd passage	
Skolvägen, GC-väg	Passage över Vikholmsvägen	Upphöjd passage	
Skolvägen, GC-väg	Passage över Pellholmsvägen	Upphöjd passage	
Skolvägen, GC-väg	Passage över Ekholmsvägen	Upphöjd passage	
Skolvägen, GC-väg	Passage över Aspholmsvägen	Upphöjd passage	
Skolvägen, GC-väg	Passage över Nolbygatan	Upphöjd passage	
Skolvägen, GC-väg	Passage över Gamla Bolltorpsvägen	Upphöjd passage	

**Stråk 22:
Kungegårdsgatan –
Noltorpsgatan**

Väg	Del	Åtgärd	Kommentar
Kungegårdsgatan		Ny GC-väg	
Noltorpsgatan, GC-väg	Passage över Citrongatan	Upphöjd passage	
Noltorpsgatan	Passage vid Teatergatan	Annan utformning av passagen	
Noltorpsgatan, GC-väg	Passage över Teatergatan	Upphöjd passage	

**Stråk 23: GC-stråk
mellan Kungegården och
Kvarnbacken**

Väg	Del	Åtgärd	Kommentar
Skånegatan	Passage över Kungegårdsgatan	Upphöjd passage	Anläggs när Bolltorps Handelsområde byggs
Skånegatan		Utformning anpassad för cykel i blandtrafik	
Gotlandsgatan, GC-väg	Passage över Enehagsgatan	Annan utformning av passagen	
Hälsingegatan		Utformning anpassad för cykel i blandtrafik	
Hälsingegatan	Passage över Dammtorpsgatan	Upphöjd korsning	I samband med detta kan fartguppet i närheten tas bort
Kvarnbacken, GC-väg	Passage över Kvarntorpsgatan	Upphöjd passage	

Stråk 24: Näckrosgatan

Väg	Del	Åtgärd	Kommentar
Näckrosgatan, GC-väg	Passage över Skogstjärnegatan	Upphöjd passage	

Stråk 25: Enehagsgatan

Väg	Del	Åtgärd	Kommentar
Enehagsgatan	Passage över Enehagsgatan vid Enehagsgatan 15	Annan utformning av passagen	
Enehagsgatan, GC-väg	Passage över Enehagsgatan 15-38	Upphöjd passage	
Enehagsgatan, GC-väg	Passage över Enehagsgatan vid Enehagsgatan 39	Upphöjd passage	

Stråk 26: GC-stråk mellan Tegelbruket och Noltorp

Väg	Del	Åtgärd	Kommentar
Syregatan		Utformning anpassad för cykel i blandtrafik	
Kvartsgatan	Parallellt med Kungälvsvägen	Ny GC-väg	
Glimmergatan	Parallellt med Kungälvsvägen	Ny GC-väg	
Danska gatan	Parallellt med Kungälvsvägen	Ny GC-väg	
Norska gatan	Parallellt med Kungälvsvägen	Ny GC-väg	
Vänortsgatan	Parallellt med Kungälvsvägen	Ny GC-väg	
Vänortsgatan, GC-väg	Passage över Säterigatan	Upphöjd passage	
Citrongatan		Ny GC-väg	

Stråk 27: GC-stråk mot Saxebäcken

Väg	Del	Åtgärd	Kommentar
Keramikgatan, GC-väg	Passage över Saxebäcksvägen	Upphöjd passage	
Saxebäcksvägen	Sydväst om Jasmingatan	Ny GC-väg	

Stråk 28: Bollvägen

Väg	Del	Åtgärd	Kommentar
Bollvägen	Mellan Tennisvägen och Alströmergymnasiet	Ny GC-väg	

Stråk 29: Sidenvägen

Väg	Del	Åtgärd	Kommentar
Sidenvägen, GC-väg	Passage över Kolavägen	Upphöjd passage	
Sidenvägen	Mellan Mjörngatan och Kolavägen	GC-vänlig utformning	
Sidenvägen, GC-väg	Sista sträckan mot passagen över Mjörngatan	GC-vägen rätas upp	

**Stråk 30: Nohaga Allé –
Nohagagatan**

Väg	Del	Åtgärd	Kommentar
Nohaga Allé	Mellan Nohaga Slott och Tallhyddan	Utformning anpassad för cykel i blandtrafik	
Nohagagatan	Korsning med Sidenvägen	Upphöjd korsning	
Nohagagatan	Passage vid Karamellen	Annan utformning av passagen	

**Stråk 31: GC-stråk från
Lövekulle, via Sörhaga till
Centrum**

Väg	Del	Åtgärd	Kommentar
Lövekullevägen	Väster om Stadsskogsgatan	Ny GC-väg	
Lövekullevägen, GC-väg	Badplatsvägen	Upphöjd passage	
Viktoriagatan, GC-väg	Apelgatan	Upphöjd passage	
Viktoriagatan, GC-väg	Hasselgatan	Upphöjd passage	
Gustavsvägen		Utformning anpassad för cykel i blandtrafik	
Västra Långgatan		Utformning anpassad för cykel i blandtrafik	

**Stråk 32: GC-stråk från
Sörhaga, via Lasarettet till
Centrum**

Väg	Del	Åtgärd	Kommentar
Apelgatan	Mellan Viktoriagatan och Hasselgatan	Utformning anpassad för cykel i blandtrafik	
Sörhagastigen	Oxelgatan	Upphöjd passage	
Sävevägen	Mellan Oxelgatan och Rönnvägen	Utformning anpassad för cykel i blandtrafik	
Rönnvägen	Korsning med Sävevägen	Upphöjd korsning	
Rönnvägen		Utformning anpassad för cykel i blandtrafik	
Rönnvägen	Korsning med Södra Ringgatan	Annan utformning av passagen	
Södra Ringgatan, GC-väg	Korsning med Vilovägen	Annan utformning av passagen	
Södra Ringgatan	Öster om Västra Ringgatan	Ny GC-väg	
Södra Ringgatan, GC-väg	Korsning med Oskarsgatan	Annan utformning av passagen	
Södra Ringgatan	Korsning med Gustav Adolfsgatan	Upphöjd korsning	
Södra Ringgatan	Mellan Västra Ringgatan och Magasinsgatan	Utformning anpassad för cykel i blandtrafik	

**Stråk 33: Gustav
Adolfsgatan**

Väg	Del	Åtgärd	Kommentar
Gustav Adolfsgatan		Ny GC-väg	

Stråk 34: Sjögången

<i>Väg</i>	<i>Del</i>	<i>Åtgärd</i>	<i>Kommentar</i>
Sjögången	Passage över Alfhemsvägen	Upphöjd passage	

Stråk 35: Ekhagegatan, Alfhemsvägen och Konduktörsgatan

<i>Väg</i>	<i>Del</i>	<i>Åtgärd</i>	<i>Kommentar</i>
Ekhagegatan, GC-väg	Passage över utfart vid Tallbackegatan	Upphöjd passage	
Ekhagegatan, GC-väg	Passage över Bergeksgatan	Upphöjd passage	
Alfhemsvägen, GC-väg	Mellan Ekhagegatan och Kavlåsvägen	Ny GC-väg	
Alfhemsvägen, GC-väg	Passage över Kavlåsvägen	Upphöjd korsning	
Konduktörsgatan		Ny GC-väg	
Västgötagatan	Passage över Konduktörsgatan	Upphöjd korsning	
Sveagatan	Mellan Konduktörsgatan och Göteborgsvägen	Ny GC-väg	

Stråk 36:
Hedvigsbergsvägen –
Kavlåsvägen

Väg	Del	Åtgärd	Kommentar
Hedvigsbergsvägen, GC-väg	Passage över Charlottenbergsvägen	Upphöjd passage	
Kavlåsvägen, GC-väg	Tunnel under Kavlåsvägen vid Alingsåsparken	GC-vägen rätas upp	
Kavlåsvägen	Mellan Melodivägen och Konduktörsgatan	Ny GC-väg	
Kavlåsvägen	GC-passage över Melodivägen	Upphöjd passage	
Kavlåsvägen	GC-passage över Basunvägen	Upphöjd passage	
Kavlåsvägen	GC-passage över Valthornsvägen	Upphöjd passage	

**Stråk 37: GC-stråk från
Eriksberg till Centrum**

Väg	Del	Åtgärd	Kommentar
Rubingatan	Mellan Eriksbergsgatan och Stadsskogsgatan	Ny GC-väg	
Eriksbergsgatan, GC-väg	Passage över Turkosgatan	Upphöjd passage	
Charlottenbergsvägen, GC-väg	Passage över Eriksbergsgatan	Annan utformning av passagen	GC-vägen ska jämnas ut i längsled. Kantstenar tas bort.
Charlottenbergsvägen, GC-väg	Passage över Opalgatan	Upphöjd passage	
Göteborgsvägen, GC-väg	Passage över Hedvigsbergsvägen	Annan utformning av passagen	
Göteborgsvägen, GC-väg	Floravägen	Upphöjd passage	
Göteborgsvägen, GC-väg	Sofiehödsvägen	Upphöjd passage	
Göteborgsvägen, GC-väg	Passage över Göteborgsvägen	Upphöjd passage	
Göteborgsvägen, GC-väg	Snickaregatan	Upphöjd passage	
Göteborgsvägen, GC-väg	Gärdesgatan	Upphöjd passage	
Göteborgsvägen, GC-väg	Sveagatan	Upphöjd passage	
Göteborgsvägen	Mellan Stråhles Alle och Järnvägsgatan	Ny GC-väg	
Järnvägsgatan		Ny GC-väg	
Mjöltnaregatan		Utformning anpassad för cykel i blandtrafik	

Stråk 38:
Svedenborgsgatan

<i>Väg</i>	<i>Del</i>	<i>Åtgärd</i>	<i>Kommentar</i>
Svedenborgsgatan, GC-väg	Hedvigsbergsvägen	Annan utformning av passagen	
Svedenborgsgatan, GC-väg	Passage över Polkavägen	Upphöjd korsning	
Svedenborgsgatan, GC-väg	Passage över Parkvägen	Upphöjd korsning	
Svedenborgsgatan, GC-väg	Passage över Bergsgatan	Upphöjd korsning	

**Stråk 39: Backstigen –
Linnégatan**

<i>Väg</i>	<i>Del</i>	<i>Åtgärd</i>	<i>Kommentar</i>
Backstigen	Passage över Göteborgsvägen	Upphöjd passage	
Backstigen		Utformning anpassad för cykel i blandtrafik	
Backstigen	Korsning med Vitalisgatan	Upphöjd korsning	
Backstigen	GC-passage över Kullingsbergsvägen	Upphöjd passage	
Linnegatan		Utformning anpassad för cykel i blandtrafik	
Linnegatan	Passage över Svedenborgsgatan	Upphöjd passage	

Stråk 40: Stråhles Allé

Väg	Del	Åtgärd	Kommentar
Hantverksgatan, GC-väg	Passage över Hantverksgatan vid Sveaplan	Upphöjd passage	Inte aktuellt om det blir en GC-passage över E20 vid Köpmansgatan
Stråhles Allé, GC-väg	Passage över Gjuterigatan	Upphöjd passage	
Stråhles Allé, GC-väg	Passage över Bangatan	Upphöjd passage	



Telefon: 0322- 61 62 60
tekniska.namnden@alingsas.se
www.alingsas.se