

Trafikutredning

Detaljplan Sollebrunn "Skolgatan"

Dokumentinfo: Trafikutredning
Detaljplan: Sollebrunn "Skolgatan"
Diarienummer: 2022.236 KS

Planarkitekt: Ludvig Königsson
Trafikplanerare: Linnea Bergquist
Datum: 2024-09-12

Innehåll

1.	Bakgrund och syfte	4
2.	Nulägesbeskrivning.....	5
2.1.	Gång- och cykeltrafik	5
2.2.	Fordonstrafik.....	6
2.3.	Kollektivtrafik	7
2.4.	Förutsättningar	8
3.	Trafikförslag.....	9
3.1.	Skolgatan	10
3.2.	Centrumgatan.....	15
3.3.	Sektioner	18
3.4.	Korsningspunkter mot statlig väg	18
4.	Utredningens slutsatser.....	19
5.	Referenser.....	20

Bilagor

Bilagorna återfinns längst ner i dokumentet och omfattas av:

Ritning 1 – Trafikutredning_Sollebrunn_ritningar_2024-09-12_Översikt.pdf

Ritning 2 – Trafikutredning_Sollebrunn_ritningar_2024-09-12_Skolgatan_öst.pdf

Ritning 3 – Trafikutredning_Sollebrunn_ritningar_2024-09-12_Skolgatan_öst_text.pdf

Ritning 4 – Trafikutredning_Sollebrunn_ritningar_2024-09-12_Skolgatan_väst.pdf

Ritning 5 – Trafikutredning_Sollebrunn_ritningar_2024-09-12_Skolgatan_väst_text.pdf

Ritning 6 – Trafikutredning_Sollebrunn_ritningar_2024-09-12_Centrumgatan.pdf

Ritning 7 – Trafikutredning_Sollebrunn_ritningar_2024-09-12_Centrumgatan_text.pdf

Ritning 8 – Trafikutredning_Sollebrunn_ritningar_2024-09-12_Sektioner.pdf

1. Bakgrund och syfte

Alingsås kommun tar fram en detaljplan, *Sollebrunn "Skolgatan"*, för ett planområde beläget i centrala Sollebrunn, cirka 2 milo norr om Alingsås tätort. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra utveckling utmed Skolgatan och Centrumgatan i Sollebrunn. Detaljplanen ska möjliggöra nya gång- och cykelbanor samt skapa förutsättningar för robusta lösningar för dagvattenhantering. Detaljplanen ska möjliggöra att kommunen tar över huvudmannaskapet för de allmänna platserna inom planområdet. Hela Skolgatan och Centrumgatan samt delar av fastigheterna norr om Skolgatan ingår i planområdet.

Kommunen har genomfört en trafikutredning som innefattar Skolgatan och Centrumgatan och tagit fram trafikförslag. Syftet är att utreda placering av nya gång- och cykelbana längs Centrumgatan och Skolgatan samt redovisa möjliga trafiksäkerhetshöjande åtgärder inom detaljplaneområdet. Trafikutredningen är en fördjupning på den tidigare trafikutredningen från 2018 som togs fram av Sweco i samband med planprogrammet för Sollebrunn. Planprogrammet antogs av kommunfullmäktige den 26 maj 2021. Målet med planprogrammet är att Sollebrunn ska vara en attraktiv tätort med bostadstyper för alla faser i livet och med goda förutsättningar för människor att kunna arbeta, mötas och driva företag.



Figur 1. Översiktsskild över planområdet.

2. Nulägesbeskrivning

2.1. Gång- och cykeltrafik

Inom Bjärkeområdet kopplas Sollebrunn och kringliggande byar Gräfsnäs, Magra och Stora Mellby ihop med kombinerade gång- och cykelbanor längs med det statliga vägnätet som går genom orten. För att knyta ihop det cykelvägnät som finns inom Sollebrunn saknas kopplingar längs med Skolgatan och Centrumgatan.

Gatustrukturen skiljer sig åt men det gemensamma är att det idag saknas gång- och cykelbanor längs gatorna. På Centrumgatan finns det gångbanor på båda sidor och ett övergångsställe i höjd med vårdcentralen som möjliggör gångpassager. Skolgatan har en gångbana längs med skolan och i anslutning till skolans entréer finns upphöjda passager. Resterande sträckor på Skolgatan, östra och västra änden, hänvisas fotgängare ut i blandtrafik. För cyklister gäller blandtrafik på både Skolgatan och Centrumgatan då det saknas gång- och cykelbana. Oskyddade trafikanter, troligtvis elever till och från skolan, rör sig längs med båda gatorna.



Figur 2. Skolgatans östra del. Vy mot Gräfsnäsvägen. Foto: Alingsås kommun.

2.2. Fordonstrafik

De statliga vägarna länsväg 190 och riksväg 42 går genom Sollebrunn och har en trafikmängd på cirka 4000 fordon vardera per dygn. Av dessa 4000 fordon utgör cirka 16% tung trafik. Gatorna Centrumgatan och Skolgatan kopplar samman länsvägen 190 och riksväg 42 med Sollebrunns centrum, skolan och Bjärkehallen. Området kring torget och skolan utgör en mötespunkt i Sollebrunn där aktiviteter och evenemang skapas.

Under 2020 utförde Alingsås kommun trafikmätningar på tre gator i Sollebrunn; Skolgatan, Centrumgatan och Erskavägen. Två mätpunkter på Skolgatan, en på Centrumgatan och en på Erskavägen. De uppmätta värdena avser dubbelriktat flöde under vardagsmedel för alla fordonsklasser. Resultatet från mätningarna visar en vardagsmedel på Skolgatans två mätpunkter på 525 respektive 504 fordon. Vid Centrumgatans mätpunkt 652 fordon samt vid Erskavägens mätpunkt 418 fordon.



Figur 3. Centrumgatans norra del. Vy mot Skolgatan. Foto: Alingsås kommun.

Skolgatan har hastighetsbegränsningen 30 km/tim mellan Plangatan och infarten till Bjärkehallen. På övriga sträckor gäller 40 km/tim. Centrumgatan har hastighetsbegränsningen 40 km/tim. På både Centrumgatan och Skolgatan har gatan hastighetssäkrats med farthinder, främst utanför skolan och vårdcentralen.

Det finns två större parkeringsområden i närheten till Skolgatan och Centrumgatan. Ett parkeringsområde finns intill korsningen Skolgatan/Centrumgatan och används i huvudsak avsett av skolan och besökare till Bjärkehallen. Det andra parkeringsområdet ligger på torget i Sollebrunn centrum och är avsett för livsmedelsbutiken och verksamheterna runt omkring.

2.3. Kollektivtrafik

Både Skolgatan och Centrumgatan trafikeras av skolskjutsbussar. Skolgatan trafikeras även av bussar i linjetrafik från Västtrafik på morgonen samt under eftermiddagen vissa dagar. Längs skolans fastighetsmark på södra sidan om Skolgatan finns det två platser för avlämning och hämtning av elever. En längsgående ficka vid skolan och en vid idrottshallen, cirka 100 meter ifrån varandra.

Observation av skolskjutsbussar har gjorts på morgonen den 16 maj 2023 mellan kl.7-8 och på eftermiddagen den 2 september 2022 mellan kl.14:30-15. Antalet bussar som angör skolan per dag varierar, men kan vara upp emot 11 stycken olika bussar. På morgonen anländer bussarna vid olika tider. På morgonen den 16 maj 2023 observerades 11 stycken bussar vid skolan. Samtliga använde den östra fickan vid skolan för avlämning. På eftermiddagen den 2 september 2022 observerades 7 st bussar. Då parkerade bussarna i den östra fickan, framför skolan och i den västra fickan medan de inväntade eleverna.



Figur 4. Angöringsfickan utanför Sollebrunns skola vid Skolgatan. Foto: Alingsås kommun.

2.4. Förutsättningar

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

En gång- och cykelbana av normal standard bör vara minst 3 meter bred, samt att en gångbana bör vara minst 2 meter bred. En körbana med normal standard varierar mellan 6,5 och 5,5 meter bred. Måtten avser rekommenderad körbanebredd för motorfordon i normalfall på raksträcka med två körfält. Körbanan kan vara 6 meter bred vid möte mellan två lastbilar på en lokalgata och 5,5 meter bred vid möte mellan en personbil och lastbil på en bostadsgata. Körbanor behöver generellt breddökas i kurvor och där fordon svänger för att åstadkomma rätt utrymmesklass.

Körspårsanalyser har gjorts utifrån 12 meter och 15 meter långa bussar då dessa typer förekommer på både Centrumgatan och östra delen av Skolgatan.

Parkeringsplatser utformas enligt standardmått 2,5x5 meter och parkeringsplats för rörelsehindrade 5x5 meter.

Trafikförslaget är anpassat efter befintliga höjder. Inga större lutningar förekommer.

3. Trafikförslag

Trafikförslaget som presenteras har tagits fram med fokus på säkra gång- och cykelvägar, bevarande av skyddsvärda träd och grönytor samt hänsyn till befintlig infrastruktur. Dialog har förts med representanter för Sollebrunns skola och fastighetsägaren Alingsåshem avseende sträckan framför skolan.

Målet med trafikförslaget har varit att stärka gång- och cykelnätet i Sollebrunn då det saknas i nuläget. Fler gång- och cykelvägar möjliggör säkra skolvägar vilket leder till att fotgängare och cyklister inte behöver färdas i blandtrafik eller välja andra vägar för att ta sig till målpunkterna. Trafikförslaget syftar också till att uppnå en trafiksäker utformning som fungerar för skolans verksamhet och tillhörande bussangöring.

Den nya gång- och cykelbanan förläggs på norra sidan av Skolgatan och på västra sidan av Centrumgatan. Gång- och cykelbanan föreslås få en bredd på 3 meter och körbanan föreslås få en bredd som varierar mellan 5,5 och 7 meter bred. Anpassningar av bredden har föreslagits beroende av vad det är för typ av gata och för att underlätta för svängande eller mötande trafik. Bredden på gång- och cykelbanan anpassas delvis till intilliggande fastigheter. Hur bredden varierar längs respektive gata beskrivs i text och återges i bilaga 2-7. Sektionerna återfinns i bilaga 8. Samtliga befintliga hastighetsdämpande åtgärder kommer behållas för att bibehålla en trafiksäker miljö och låga hastigheter i närheten till skolan, dock justeras samtliga placeringar efter ny vägkant.

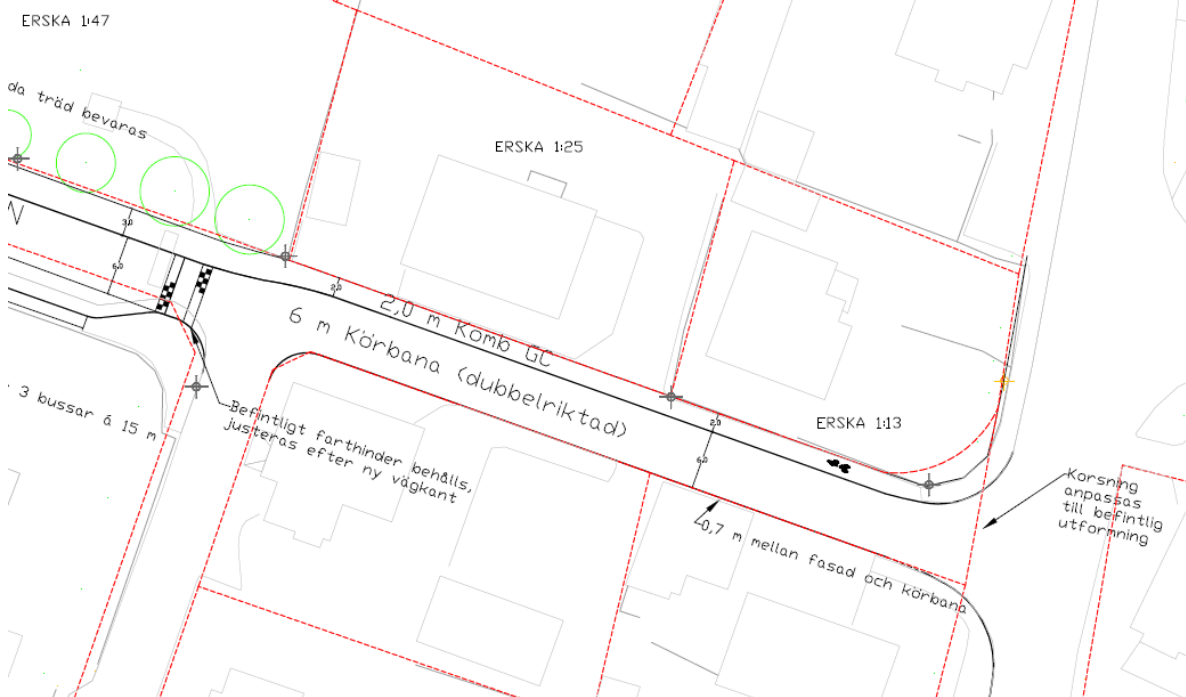


Figur 5. Översikt över Skolgatan och Centrumgatan, gatorna där ny gång- och cykelbana föreslås.

3.1. Skolgatan

Trafiksäkerheten längs Skolgatan förväntas öka i och med den nya gång- och cykelbanan eftersom det blir en separering mellan bilister och fotgängare/cyklister. I öster knyts gång- och cykelbanan ihop med gång- och cykelnätet längs med Gräfsnäs vägen/väg 190. Tvärsöver ansluter en passage till busshållplatsen, norrut fortsätter en gångbana på västra sidan Gräfsnäs vägen och söderut fortsätter en gång- och cykelbana. I väster kopplar den nya gång- och cykelbanan samman med befintligt gång- och cykelnät tvärs över Erskavägen. Längs med Erskavägen finns befintliga gångbanor åt båda håll.

I östra delen av Skolgatan föreslås den nya gång- och cykelbanan ansluta till befintlig gångbana vid korsningen mot Gräfsnäs vägen/väg 190, se Figur 6. Sektionen på sträckan mellan Plangatan och Gräfsnäs vägen föreslås få en 6 meter bred körbana och 2 meter bred gång- och cykelbana. Anledningen till att gång- och cykelbanan smalnar av till under en rekommenderad bredd är för att undvika markintrång. Alternativet att endast ha en gångbana hade tvingat cyklister, främst skolelever, att samsas med fordon i körbanan. Därav väljs alternativet med en smalare gång- och cykelbana. Belysningsstolparnas placering behålls.

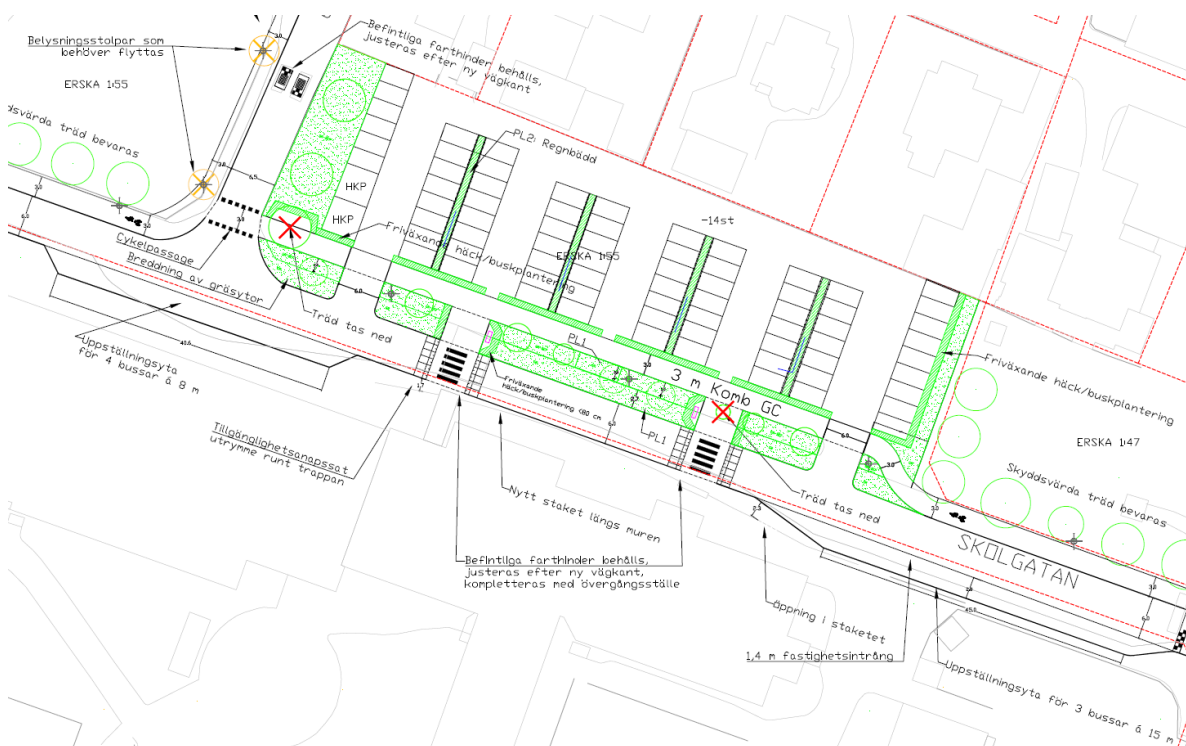


Figur 6. Östra delen av Skolgatan där gatan möter Gräfsnäs vägen.

Längs med Sollebrunns Skola fortsätter den nya gång- och cykelbanan på norra sidan med en bredd på 3 meter, se Figur 7. Placeringen av gång- och cykelbanan utgår från befintlig kantsten och anpassas till befintliga träd som skapar en genomgående grön struktur längs gatan. Körbanan föreslås få en bredd på 6 meter för att möjliggöra möte mellan två större fordon. Förslaget innebär ett markintrång på fastighet Erska 1:112 söderut som varierar mellan 0,3 och 1,4 meter. Detta medför att det utrymme som tidigare funnits mellan

skolans mur och körbanan försvinner. Utrymmet har framförts att det upplevs som otryggt då elever kan befinna sig mellan skolans mur och körbanan. På morgon och eftermiddag är det många fordon och oskyddade trafikanter i rörelse. Utrymmet har också använts av gående och cyklister som passerar, vilket lett till konflikter med många korsande rörelser. Därför föreslås detta utrymme tas bort. Rekommendationen är att skolan placerar ett räcke/staket på den befintliga muren då det blir en höjdskillnad mellan muren och körbanan. Ett markintrång söderut längs Erska 1:112 möjliggör att samtliga skyddsvärda träd som i dagsläget står nära körbanan kan bevaras. Det finns träd på södra sidan körbanan men avståndet till dessa är större och kan bevaras trots markintrånget. Ytorna som tas i anspråk utgörs främst av gräsytor eller befintlig parkeringsplats.

Utformningen på den befintliga parkeringsplatsen föreslås gestaltas om för att inrymma nedsänkta regnbäddar för ett utökat omhändertagande av dagvatten. Parkeringsplatsen vid skolan är en utpekad plats för dagvattenhantering i området enligt planprogrammet för Sollebrunn. Parkeringsplatsen får därmed ett trevligare uttryck och en viktig funktion för dagvattenhantering. Antalet parkeringsplatser minskar från 89 st till 75 st enligt förslaget, alltså en minskning med 14 st parkeringsplatser. De två parkeringsplatserna för rörelsehindrade är kvar med ett justerat läge norrut för att ge plats åt gång- och cykelbanan.

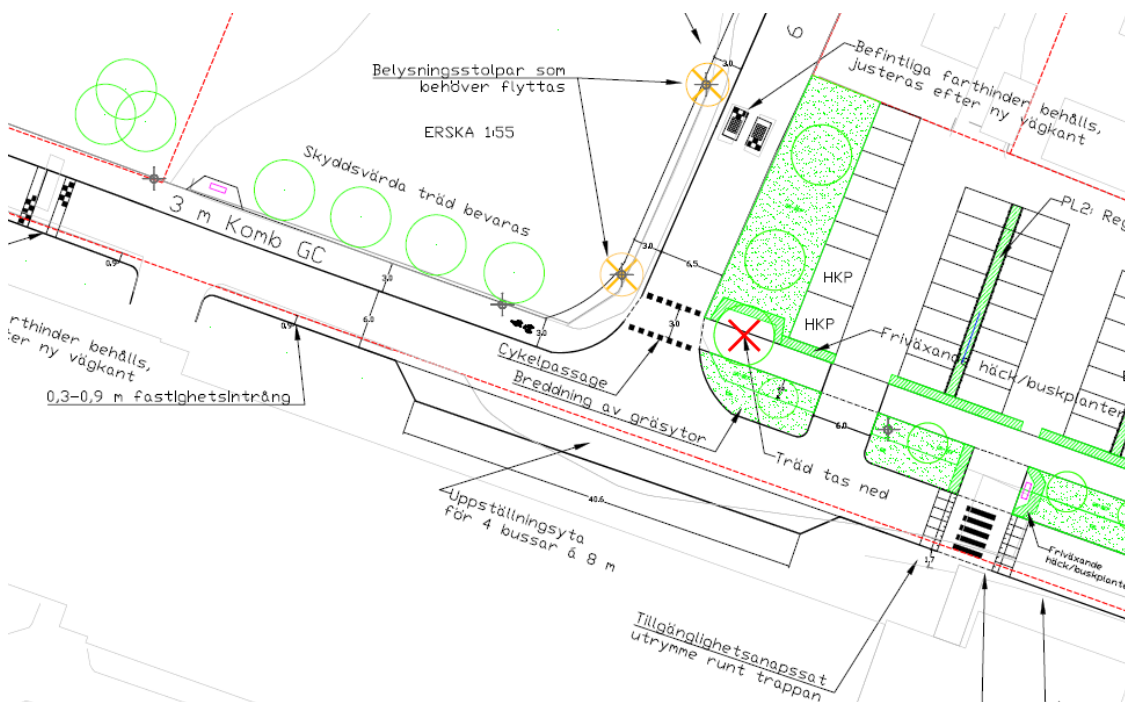


Figur 7. Angöring för skolbussar på södra sidan av Skolgatan.

De befintliga angöringsplatserna för skolbussar i direkt anslutning till skolan bevaras likt hur det ser ut i dagsläget, med en viss förskjutning söderut. Västra angöringsplatsen ger plats för 4 stycken mindre bussar. Föreslagen lösning kräver att ett par av de mindre

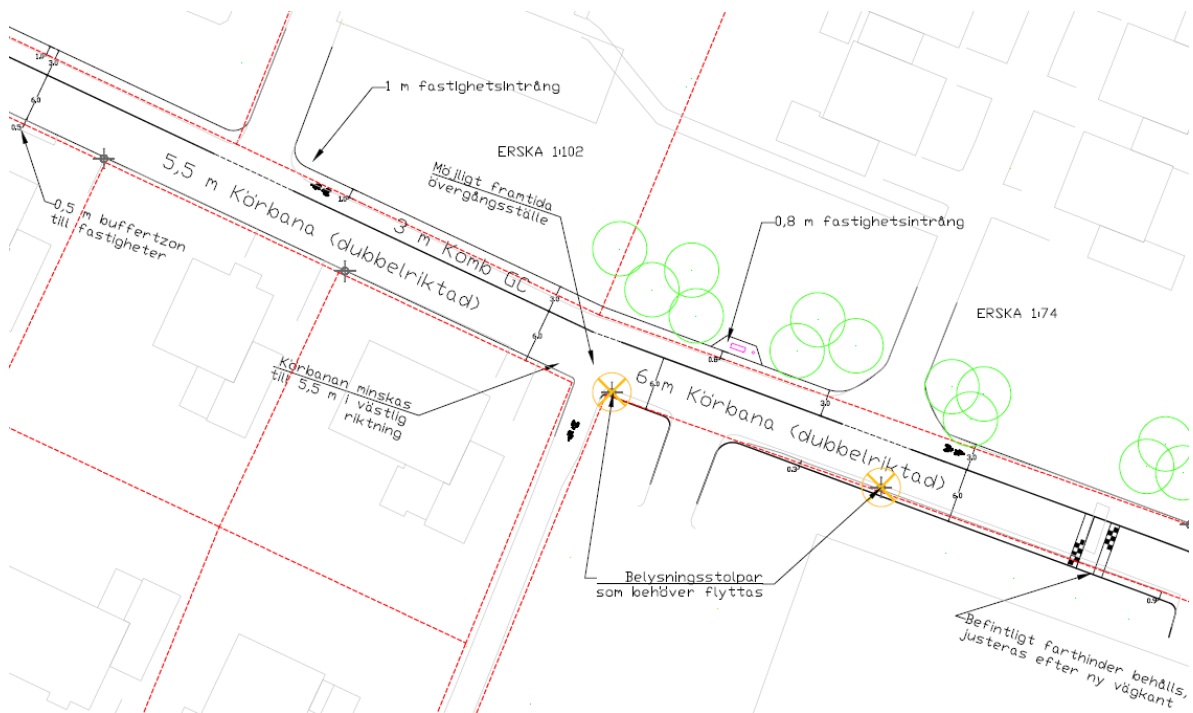
bussarna trafikerar via Erskavägen, vilket blir en förändring från nuläget. Östra angöringsplatsen ger plats för 3 stycken stora bussar. Figur 7 visar placeringen av angöringsplatserna för skolbussar på den södrasidan av Skolgatan. Staketet som i dagsläget finns vid den östra angöringsplatsen föreslås förlängas för att skapa en tydlig avgränsning mellan skolan och körbanan. Placeringen av staketet föreslås vara närmare körbanans kant med öppningar för bussens dörrar. Önskemålet har varit att skapa en lösning som liknar den som finns för skolbussarna vid Nossebro skola.

Vägbulorna, vid skolans entré, kvarstår och kompletteras med övergångsställe med möjlighet att också tillgänglighetsanpassas. Övergångsställena ligger i höjd med befintliga trappor mot skolan. För att skapa en tillgänglighetsanpassad gångväg runt trapporna sparas utrymme på vardera sidan muren för att ta sig runt. Vid östra sidan görs också en öppning i staketet. Eftersom övergångsställena vid skolan över Skolgatan fortsatt föreslås vara upphöjda förväntas de bibehålla god trafiksäkerhet för passager över gatan. Cyklister som kommer längs den nya gång- och cykelbanan längs med Centrumgatan eller Skolgatan föreslås korsa Skolgatan på lämplig plats beroende på målpunkt, se Figur 8. Någon cykelpassage markeras inte ut då det finns cykelställ längs med hela norra sidan av skolan och därav är målpunkterna utspridda. Cyklister kan också välja att använda sig av övergångsställena framför skolan där de får leda sin cykel över. Då fordonsmängden på Skolgatan är låg och det därav är möjligt att korsa Skolgatan på många platser bedöms det inte finnas behov av fler övergångsställen.



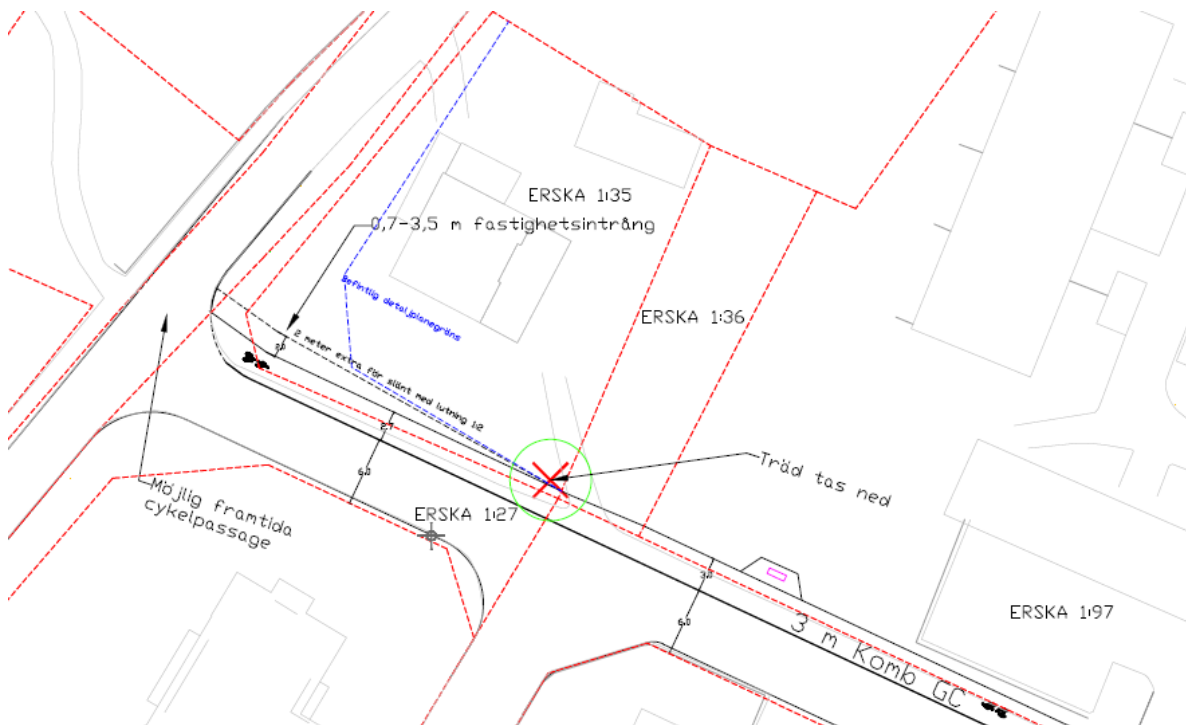
Figur 8. Korsningen mellan Centrumgatan och Skolgatan.

Längs västra delen av Skolgatan föreslås körbanans bredd minska till 5,5 meter då gatans karaktär ändras och går in i ett bostadsområde, se Figur 9. Utöver körbanans bredd planeras en skyddszon på 0,5 meter vilket gör att den totala bredden blir 6 meter. Den nya gång- och cykelbanan föreslås fortsätta ha en bredd på 3 meter. Befintlig vägkant behålls på södra sidan. I höjd med infarten till fastigheten Erska 1:74 börjar fastighetsinrånget istället göras mot den norra sidan för att anpassa till befintlig bebyggelse västerut på Skolgatan. Markinrånget på fastigheterna Erska 1:74, Erska 1:102, Erska 1:97 och Erska 1:36 är ca 1 meter. Ytorna som tas i anspråk består främst av gräsytor.



Figur 9. Västra delen av Skolgatan förbi bostadshusen.

I korsningen Erskavägen/Skolgatan föreslås en nedsänkt kantsten där gång- och cykelbanan möter körbanan, se Figur 10. Om behov finns framöver är det möjligt att anlägga en cykelpassage över Erskavägen som binder ihop befintlig gång- och cykelbana på västra sidan Erskavägen med den nya gång- och cykelbanan längs med Skolgatan. Bredden på gång- och cykelbanan föreslås vara minst 2,7 meter bred. Extra bredd föreslås tas i anspråk för att inkludera den slänt som på grund av höjdskillnaderna behövs på norra sidan om gång- och cykelbanan mot fastighet Erska 1:35. Markinrånget blir mellan 0,7 och 3,5 meter.

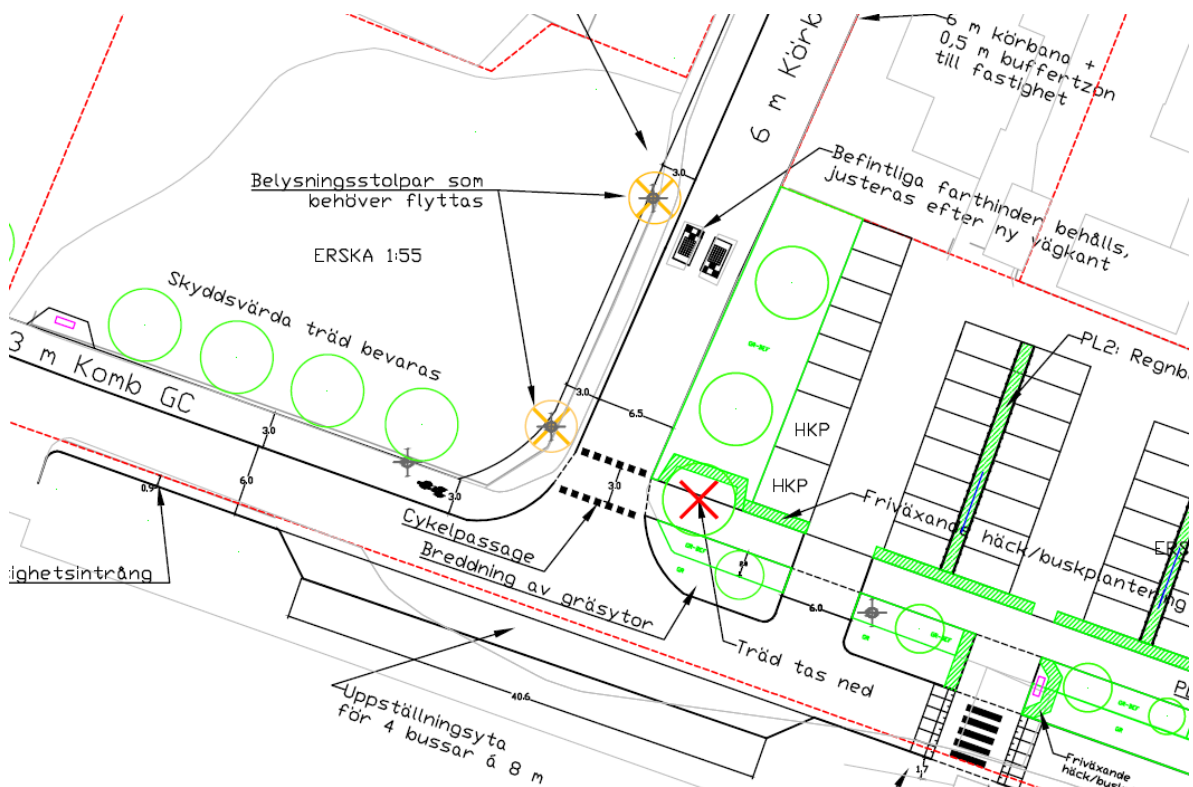


Figur 10. Västra delen av Skolgatan där gatan möter Erskavägen.

3.2. Centrumgatan

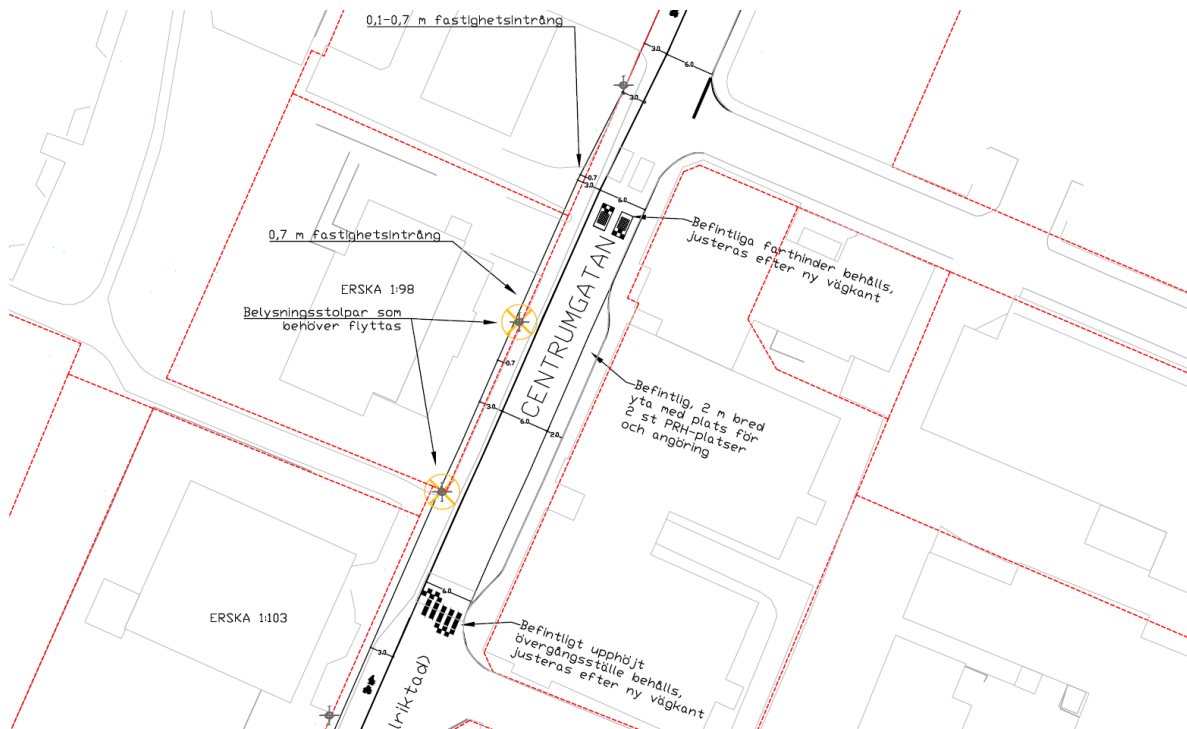
Trafiksäkerheten längs Centrumgatan förväntas öka i och med den nya gång- och cykelbanan eftersom det blir en separering mellan bilister och fotgängare samt cyklister. I söder fortsätter den nya gång- och cykelbanan längs Skolgatan. I norr knyts den nya gång- och cykelbanan ihop med befintliga gång- och cykelbanor på båda sidor Trollhättvägen/riksväg 42. Både tvärs över Trollhättvägen och tvärs över Centrumgatan finns övergångsställen.

I södra änden där Centrumgatan möter Skolgatan breddas körbanan till 6,5 meter för att skapa tillräcklig körbredd för bussar och lastbilar i korsningen, se Figur 11. Intill Skolgatan föreslås en cykelpassage för att underlätta framkomligheten på gång- och cykelbanan längs norra sidan av Skolgatan. Befintliga farthinder föreslås vara kvar för att hastighets-säkra trafik intill vid lekplatsen.



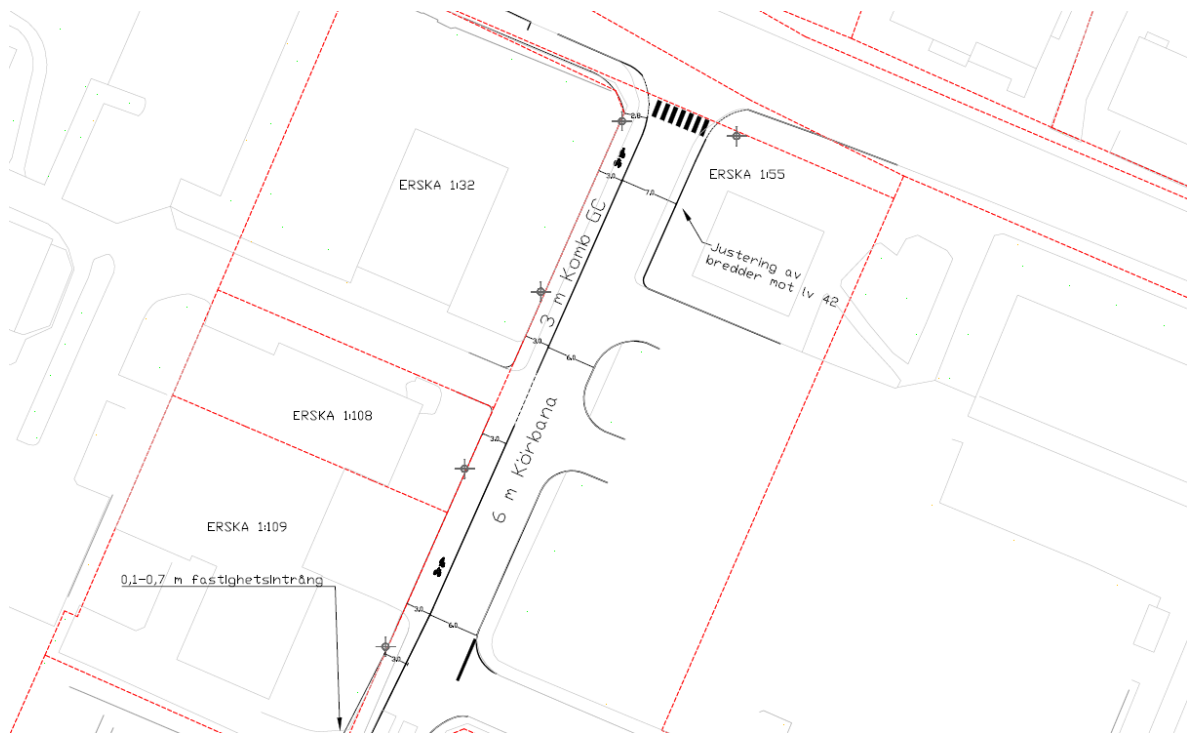
Figur 11. Södra delen av Centrumgatan där gatan möter Skolgatan.

Längs med Centrumgatan västra sida föreslås den nya gång- och cykelbanan få en bredd på 3 meter, se Figur 12. Körbanan föreslås få en bredd på 6 meter i mitten av sträckan för att möjliggöra möten mellan större fordon. I höjd med vårdcentralen, som ligger i mitten av Centrumgatan, finns parkeringsfickor med plats för lastplats och parkering för rörelsehindrade. Detta utrymme föreslås vara kvar. Befintliga farthinder på båda sidor om vårdcentralen föreslås vara kvar, men justeras efter ny vägkant.



Figur 12. Mitten av Centrumgatan i höjd med vårdcentralen.

I norra änden där Centrumgatan möter Trollhättevägen/riksväg 42 breddas körbanan till 7 meter för att skapa tillräcklig körbredd för bussar och lastbilar i korsningen, se Figur 13. Utformningen av körbanan i norra änden av Centrumgatan motsvarar dagens utformning förutom att den är förskjutet något österut för att möjliggöra plats för en 3 meter bred gång- och cykelbana på västra sidan.



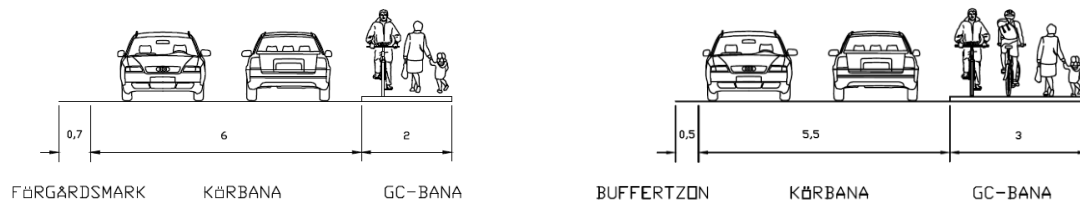
Figur 13. Norra delen av Centrumgatan där gatan möter Trollhättevägen.

Trafikförslaget utgår i stora delar ifrån att gångbanan på östra sidan om Centrumgatan behålls likt befintligt. Det gör att markintrång krävs på västra sidan av Centrumgatan för att möjliggöra gång- och cykelbanan. På fastigheterna Erska 1:98 och Erska 1:109 blir markintrånget mellan 0,1 och 0,7 meter.

Sektioner

Nedan presenteras aktuella sektioner för trafikförslaget. Hur bredden varierar längs respektive gata beskrivs i text ovan och återges i Bilaga 2-7. Sektionerna återfinns i Bilaga 8.

A-A SKOLGATAN (från öst) B-B SKOLGATAN (från öst)



Figur 14. Sektioner för Skolgatan.

C-C CENTRUMGATAN (från norr) D-D CENTRUMGATAN (från norr)



Figur 15. Sektioner för Centrumgatan.

3.3. Korsningspunkter mot statlig väg

Korsningspunkter mot statlig väg har varit föremål för dialog mellan kommunen och Trafikverket och olika förslag till utformning beskrivs i ett separat PM, *PM Trafiksäkerhetsförstärkande åtgärder*, framtaget av Sweco under 2023.

4. Utredningens slutsatser

Målet med åtgärderna i utformningsförslaget är att höja trafiksäkerheten längs Skolgatan och Centrumgatan, samt att koppla samman gång- och cykelnätet i Sollebrunn. I och med att gång- och cykelnätet i Sollebrunn blir mer sammanhängande kommer det att underlätta för exempelvis elever att gå och cykla till och från skolan. Det leder till säkrare och mer tillgängliga skolvägar, vilket var ett av målen i planprogrammet som togs fram för Sollebrunn under 2021.

Gång- och cykelbanans bredd uppnår god standard genomgående i hela trafikförslaget med en bredd på 3 meter, förutom en kort delsträcka i östra delen av Skolgatan som blir 2 meter bred. Detta kommer innebära en stor standardhöjning för fotgängare och cyklister som i sin tur kommer främja hållbart och säkert resande till fots och på cykel. Körbanans bredd varierar 5,5–7,0 meter beroende på sektion som bestäms utifrån gatans karaktär och dimensionerande fordon.

När den nya gång- och cykelbanan förläggs norr om Skolgatan kommer de olika aktiviteterna kring skolan separeras. Bussangöring kan göras i avsedda angöringsplatser intill skolan, elever kan säkert vänta innanför skolans mur/staket och förbipasserande fotgängare och cyklister kan passera på den nya gång- och cykelbanan utan risk för konflikter.

Antalet parkeringsplatser på den allmänna parkeringsplatsen minskar från 89 st till 75 st platser, vilket är en minskning på 14 st parkeringsplatser. I samband med planprogrammet för Sollebrunn gjordes en parkeringsräkning som visade på relativt låg beläggning. Därmed bedöms minskningen av antalet parkeringsplatser ha låg påverkan på helheten.

Dagvattenhantering på parkeringsplatsen har tagits fram i dialog mellan Stadsmiljöavdelningen och VA-avdelningen. Dagvattenhanteringen ger ett grönt och trevligt inslag i den hårda trafikmiljön samtidigt som åtgärden underlättar för dagvattensystemet genom långsam fördröjning i regnbäddarna.

Utredningen visar att markintrång kommer att behöva ske på ett antal fastigheter längs Skolgatan och Centrumgatan. Ett större markintrång medför större påverkan på befintliga fastigheter och en ökad kostnad för kommunen. Nackdelen med ett större intrång på fastigheter behöver vägas mot fördelen som det medför att standarden för fotgängare och cyklister ökar med en bredare gång- och cykelbana. En avgörande förutsättning för att trafikförslaget ska kunna genomföras är att samtliga markintrång möjliggörs. Detta inkluderar även ombyggnation av de långsgående fickor för bussar mot Sollebrunns Skola.

En gång- och cykelbana längs Skolgatan med föreslagna bredder och markintrång söderut kommer innebära att majoriteten av alla träd längs Skolgatan kan bevaras. Att lägga gång- och cykelbanan norr om trädraden i höjd med skolan ger bättre förutsättningar för att kunna behålla fler träd.

Vissa belysningsstolpar längs Skolgatan och Centrumgatan kommer behöva flyttas i samband med anläggandet av de nya gång- och cykelbanorna.

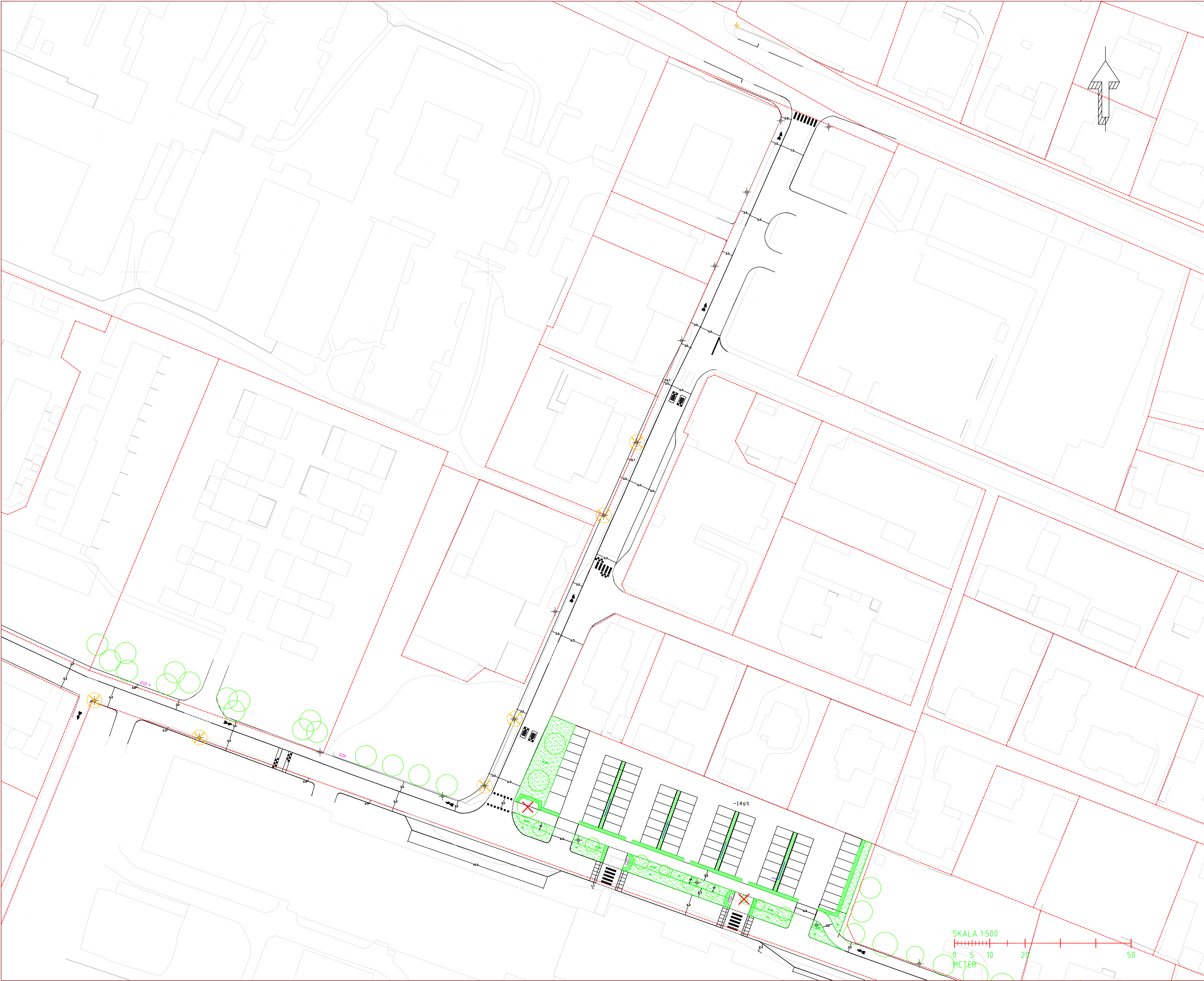
5. Referenser

Alingsås kommun (2021). Planprogram Sollebrunns tätort. Alingsås kommun.

Alingsås kommun (2018). Trafikutredning Sollebrunn, Alingsås. Sweco.

Göteborgs stad (2022). https://tekniskhandbok.goteborg.se/wpcontent/uploads/4510-O_Overgangsstalle-Gangpassage.pdf

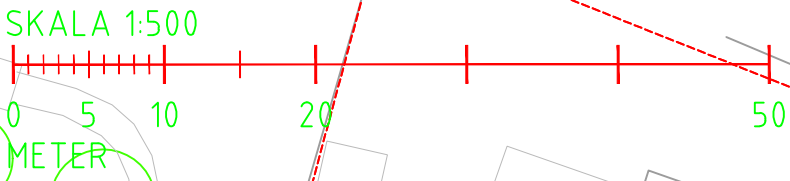
Trafikverket (2022). VGU Vägar och gators utformning. (VGU 2022:001). <http://trafikverket.divaportal.org/smash/get/diva2:1621114/FULLTEXT02.pdf>



FÖRKLARINGAR

- KANTSTEN
- FASTIGHETSGRÄNS
- 3 M BRED GC-BANA
- BELYSNINGSSTOLPE
- NOLLAD VÄGKANT
- FLYTTAT/BORTTAGET TRÄD
- FLYTTAD/BORTTAGEN BELYSNINGSSTOLPE
- TRÄD, KRONDIAMETER

BET	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	SIGN	DATUM
DETALJPLAN SOLLEBRUNN				
ALINGSÅS KOMMUN				
 ALINGSÅS KOMMUN				
UPPDRAG NR	RITAD/KONSTR. AV		HANDLÄGGARE	
DATUM	GRANSKAD AV		ANSVARIG	
2024-09-12	L. BERGQUIST			
Centrumgatan				
Trafikförslag				
FORMAT / SKALA	NUMMER			BET
A1/1:500				





FÖRKLARINGAR

- KANTSTEN
- FASTIGHETSGRÄNS
- 3 M BRED GC-BANA
- BELYSNINGSSTOLPE
- NOLLAD VÄGKANT
- FLYTTAT/BORTTAGET TRÄD
- FLYTTAT/BORTTAGEN BELYSNINGSSTOLPE
- TRÄD, KRONDIAMETER

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

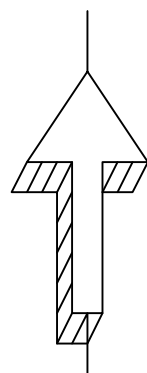
DETALJPLAN SOLLEBRUNN

ALINGSÅS KOMMUN



UPPDRAG NR	RITAD/KONSTR. AV L. BERGQUIST	HANDLAGGARE
DATUM 2024-09-12	GRANSKAD AV	ANSVARIG

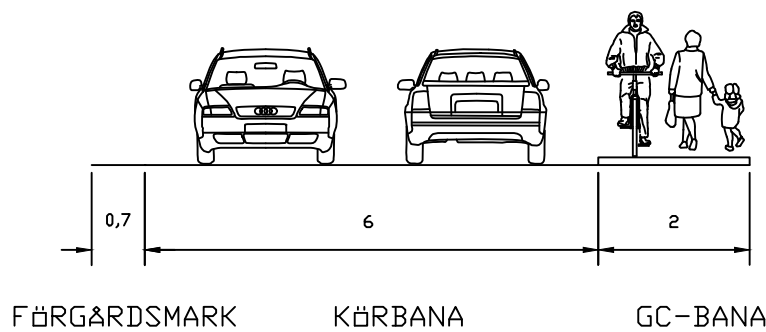
Centrumgatan	
Trafikförslag	
FORMAT / SKALA A1/1:500	NUMMER BET



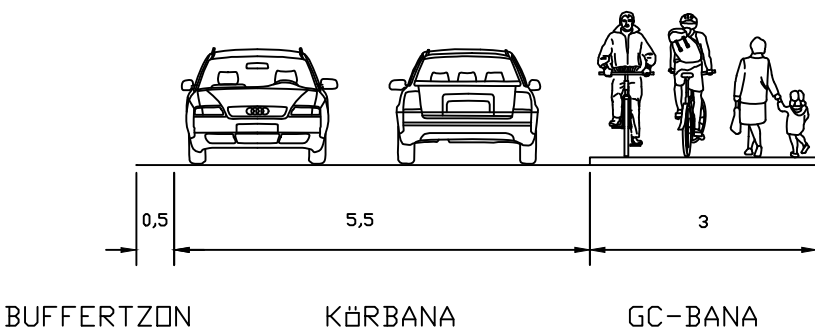
FÖRKLARINGAR

- KANTSTEN
- FASTIGHETSGRÄNS
- 3 M BRED GC-BANA
- BELYSNINGSSTOLPE
- NOLLAD VÄGKANT
- FLYTTAT/BORTTAGET TRÄD
- FLYTTAD/BORTTAGEN BELYSNINGSSTOLPE
- TRÄD, KRONDIAMETER

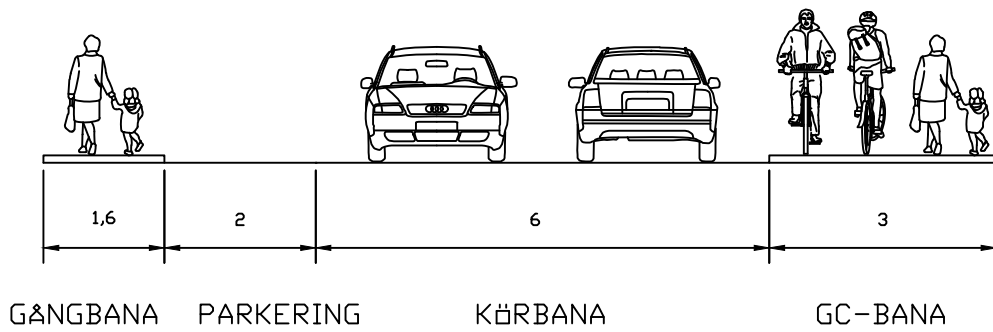
A-A SKOLGATAN (från öst)



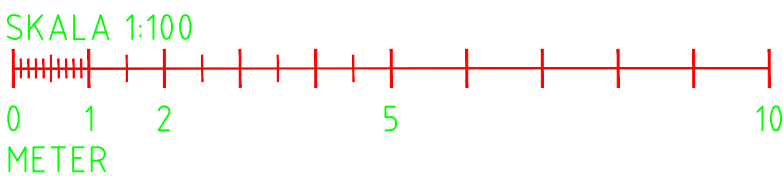
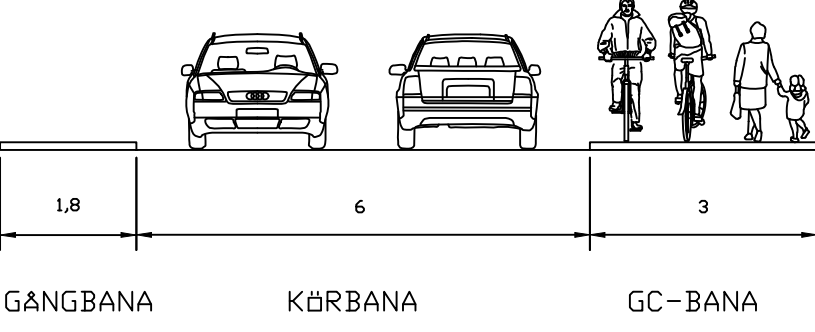
B-B SKOLGATAN (från öst)



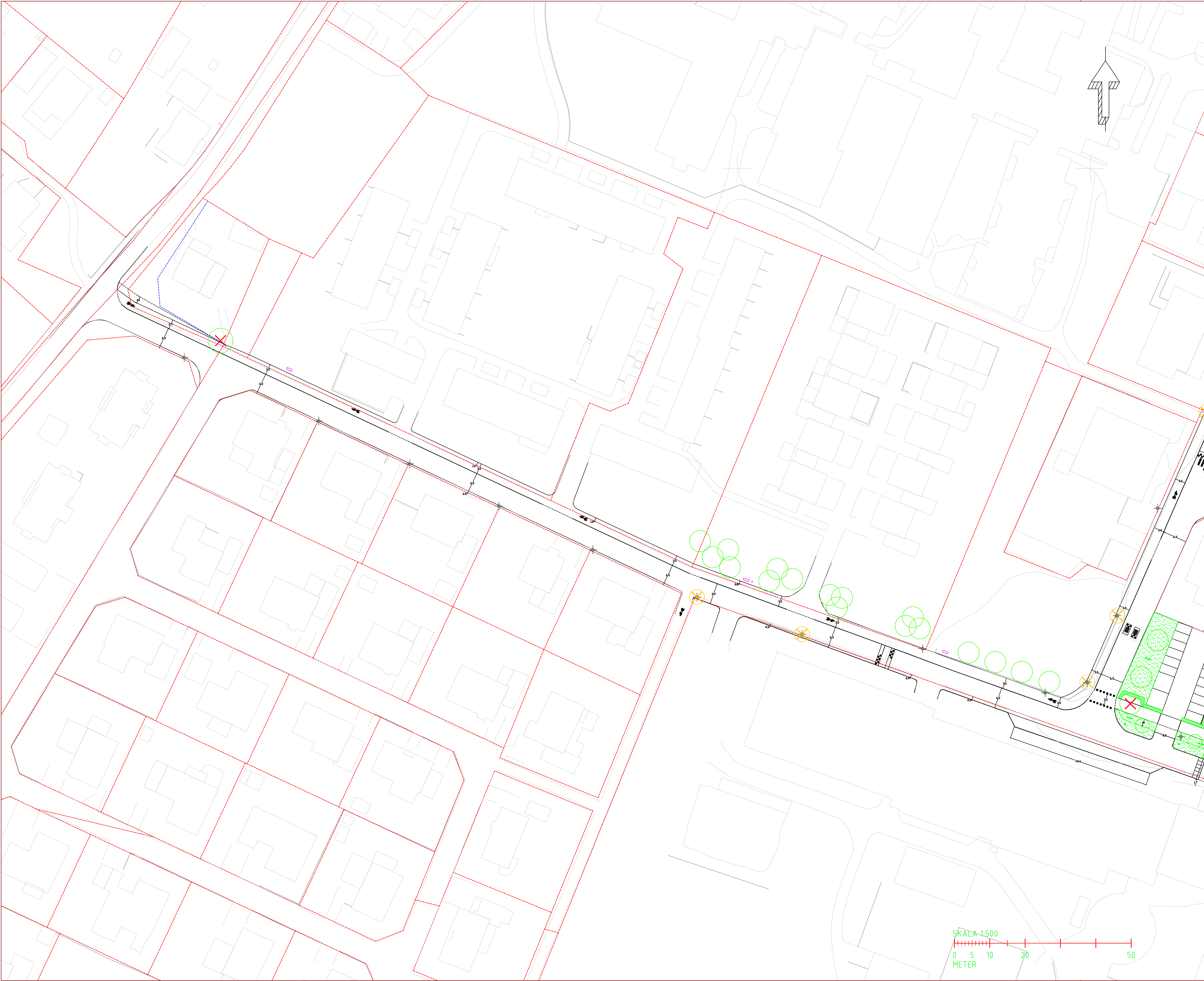
C-C CENTRUMGATAN (från norr)



D-D CENTRUMGATAN (från norr)

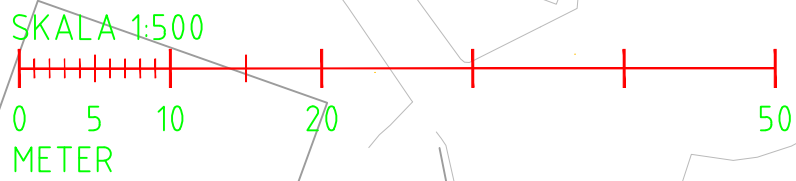


BET	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	SIGN	DATUM
DETALJPLAN SOLLEBRUNN				
ALINGSÅS KOMMUN				
 ALINGSÅS KOMMUN				
UPPDRAG NR	RTAD/KONSTR. AV L. BERGQUIST		HANDLÄGGARE	
DATUM 2024-09-12	GRANSKAD AV		ANSVARIG	
Sektioner				
Trafikförslag				
FORMAT / SKALA A1/1:100		NUMMER		BET

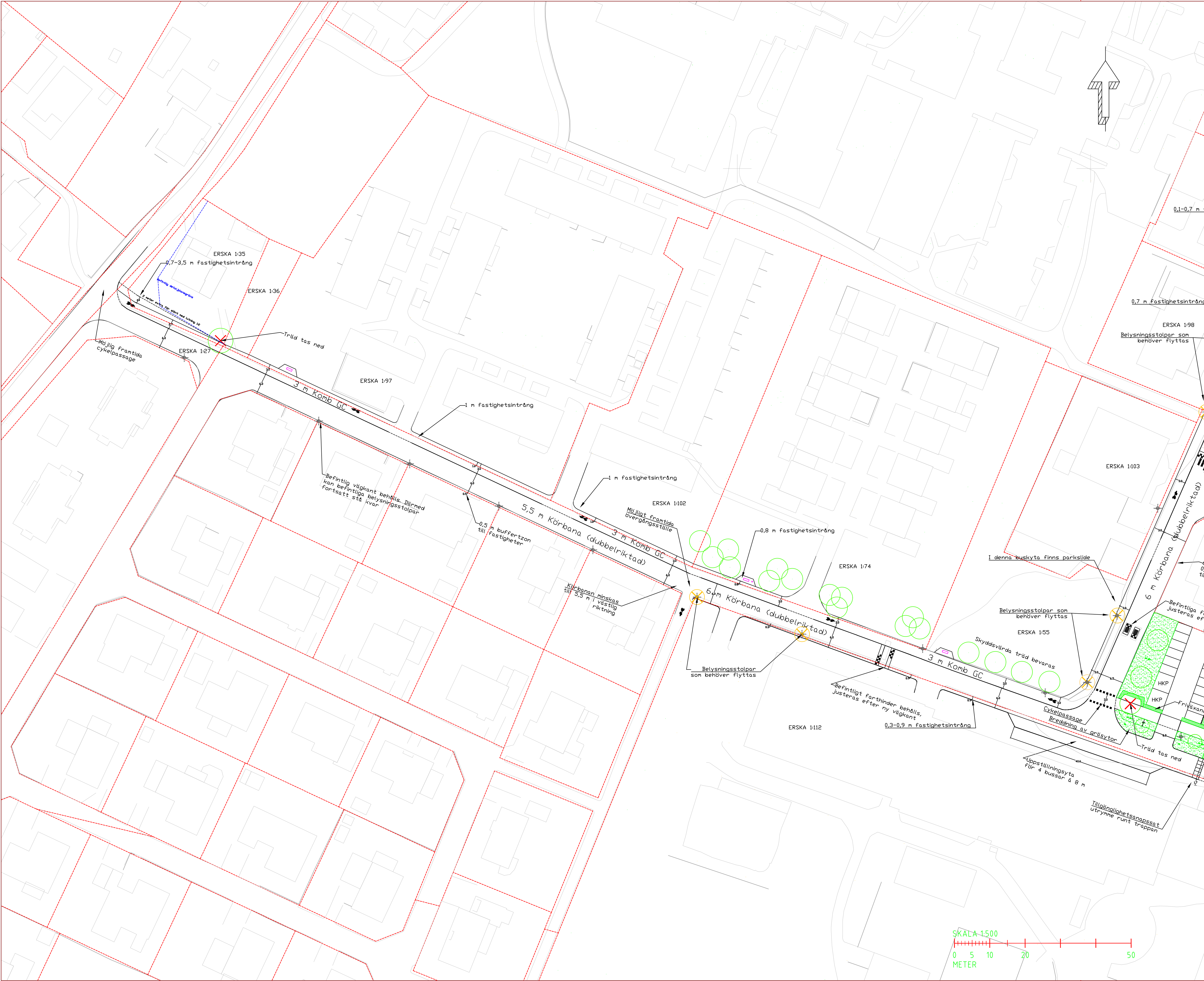


FÖRKLARINGAR

- KANTSTEN
- FASTIGHETSGRÄNS
- 3 M BRED GC-BANA
- BELYSNINGSTOLPE
- NOLLAD VÄGKANT
- FLYTTAT/BORTTAGET TRÄD
- FLYTTAT/BORTTAGEN BELYSNINGSTOLPE
- TRÄD, KRONDIAMETER

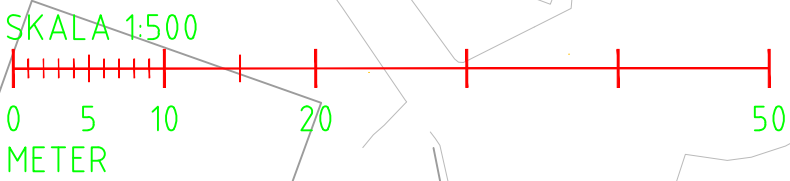


BET	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	SIGN	DATUM
DETALJPLAN SOLLEBRUNN				
ALINGSÅS KOMMUN				
 ALINGSÅS KOMMUN				
UPPDRAG NR	RITAD/KONSTR. AV		HANDLÄGGARE	
DATUM	GRANSKAD AV		ANSVARIG	
2024-09-12	L. BERGQUIST			
Skolgatan väst				
Trafikförslag				
FORMAT/SKALA	NUMMER			BET
A1/1:500				



FÖRKLARINGAR

- KANTSTEN
- FASTIGHETSGRÄNS
- 3 M BRED GC-BANA
- BELYSNINGSSTOLPE
- NOLLAD VÄGKANT
- FLYTTAD/BORTTAGET TRÄD
- FLYTTAD/BORTTAGEN BELYSNINGSSTOLPE
- TRÄD, KRONDIAMETER



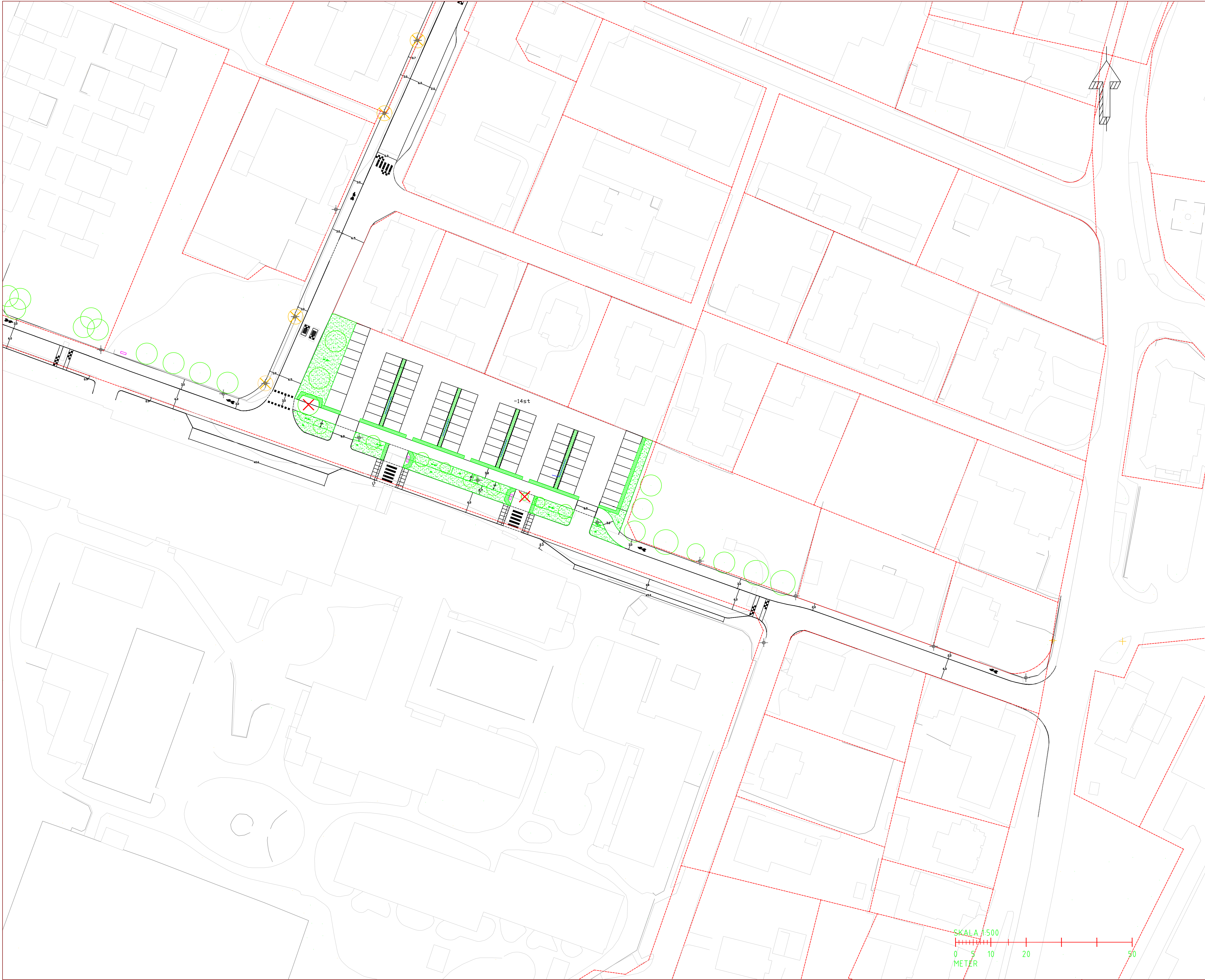
DETALJPLAN SOLLEBRUNN

ALINGSÅS KOMMUN



UPPDRAG NR	RITAD/KONSTR. AV	HANDLAGGARE
DATUM	GRANSKAD AV	ANSVARIG
2024-09-12	L. BERGQUIST	

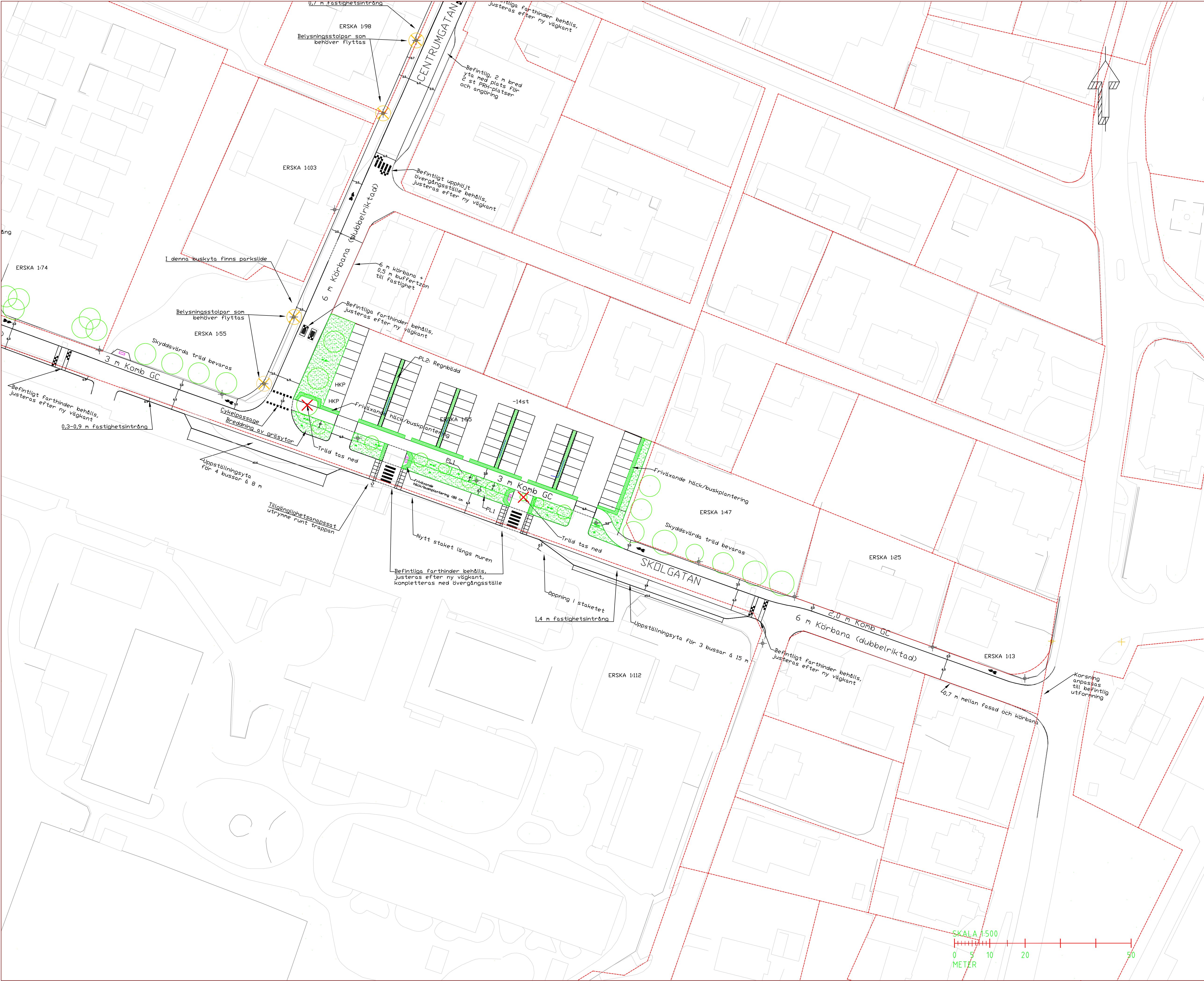
Skolgatan väst	FORMAT / SKALA	NUMMER	BET
Trafikförslag	A1/1:500		



FÖRKLARINGAR

- KANTSTEN
- FASTIGHETSGRÄNS
- 3 M BRED GC-BANA
- BELYSNINGSTOLPE
- NÖLLAD VÄGKANT
- FLYTTAT/BORTTAGET TRÄD
- FLYTTAD/BORTTAGEN BELYSNINGSTOLPE
- TRÄD, KRÖNDIAMETER

BET	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	SIGN	DATUM
DETALJPLAN SOLLEBRUNN				
ALINGSÅS KOMMUN				
 ALINGSÅS KOMMUN				
UPPDRAG NR	RITAD/KONSTR. AV		HANDLÄGGARE	
DATUM	GRANSKAD AV		ANSVARIG	
2024-09-12	L. BERGQUIST			
Skolgatan öst				
Trafikförslag				
FORMAT/SKALA	NUMMER			BET
A1/1:500				



FÖRKLARINGAR

- KANTSTEN
- FASTIGHETSGRÄNS
- 3 M BRED GC-BANA
- BELYSNINGSSSTOLPE
- NOLLAD VÄGKANT
- FLYTTAT/BORTTAGET TRÄD
- FLYTTAD/BORTTAGEN BELYSNINGSSSTOLPE
- TRÄD, KRONDIAMETER

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

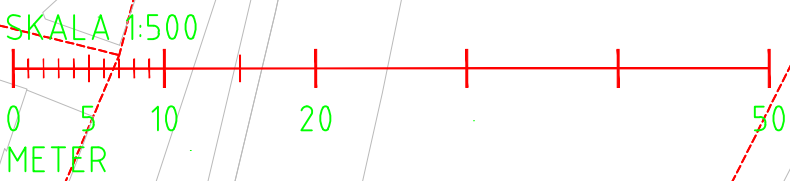
DETALJPLAN SOLLEBRUNN

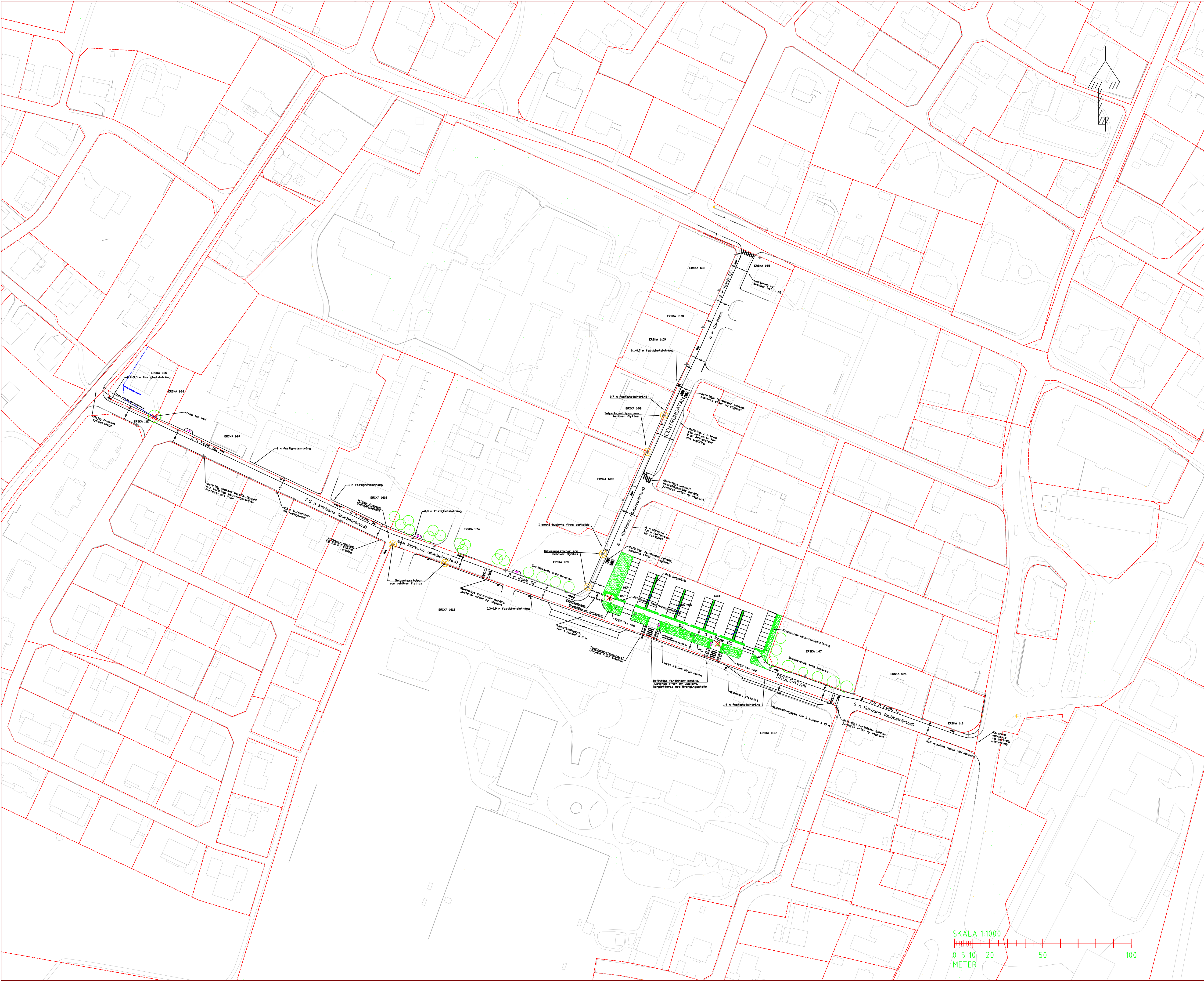
ALINGSÅS KOMMUN



UPPDRAG NR	RITAD/KONSTR. AV L. BERGQUIST	HANDLÄGGARE
DATUM 2024-09-12	GRANSKAD AV	ANSVARIG

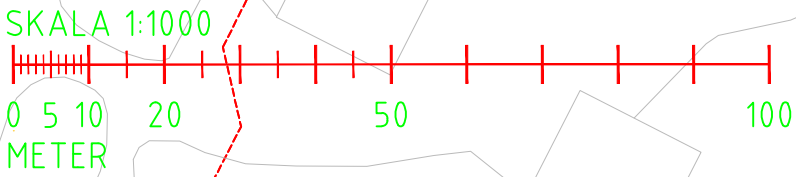
Skolgatan öst	
Trafikförslag	
FORMAT / SKALA A1/1:500	NUMMER BET





FÖRKLARINGAR

- KANTSTEN
- FASTIGHETSGRÄNS
- 3 M BRED GC-BANA
- BELYSNINGSSTOLPE
- NOLLAD VÄGKANT
- FLYTTAT/BORTTAGET TRÄD
- FLYTTAD/BORTTAGEN BELYSNINGSSTOLPE
- TRÄD, KRONDIAMETER



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

DETALJPLAN SOLLEBRUNN

ALINGSÅS KOMMUN



UPPDRAG NR	RITAD/KONSTR. AV L. BERGQUIST	HANDLÄGGARE
DATUM 2024-09-12	GRANSKAD AV	ANSVARIG

Översikt

Trafikförslag

FORMAT / SKALA A1 / 1:1000	NUMMER	BET
-------------------------------	--------	-----