

Åtgärdsvalsstudie

Gläborg-Kungshamn,
Väg 162, 171 och 174,
Munkedals, Lysekils och Sotenäs
kommuner, framkomlighet och
trafiksäkerhet

Ärendenummer: TRV 2020/136054



TRAFIKVERKET

Dokumenttitel: Åtgärdsvalsstudie Gläborg-Kungshamn, väg 162, 171 och 174, Munkedals, Lysekils och Sotenäs kommuner

Författare: Sheraz Iqbal, Sara Johansson, Oskar Sköld och Malin Svensson (Ramboll)

Ansvarig för genomförande: Boel Olin och Ann-Charlotte Eriksson (Trafikverket)

Organisation: Trafikverket region väst, enhet utredning, Plväu

Datum - start: 2020-05-01

Datum - avslut: 2020-12-22,

Dokumentdatum: 2020-12-22, reviderat 2023-12-11 för att förtydliga bortvalda och föreslagna åtgärder.

Ärendenummer: Ärendenummer TRV 2020/136054

Fastställt av: Johan Kustfolk, Plväu

Kontaktperson Boel Olin, Plväu

Publikationsnummer: 2023-163

ISBN: 978-91-8045-219-9

Trafikverket

Postadress: Box 24

46221 Trollhättan

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

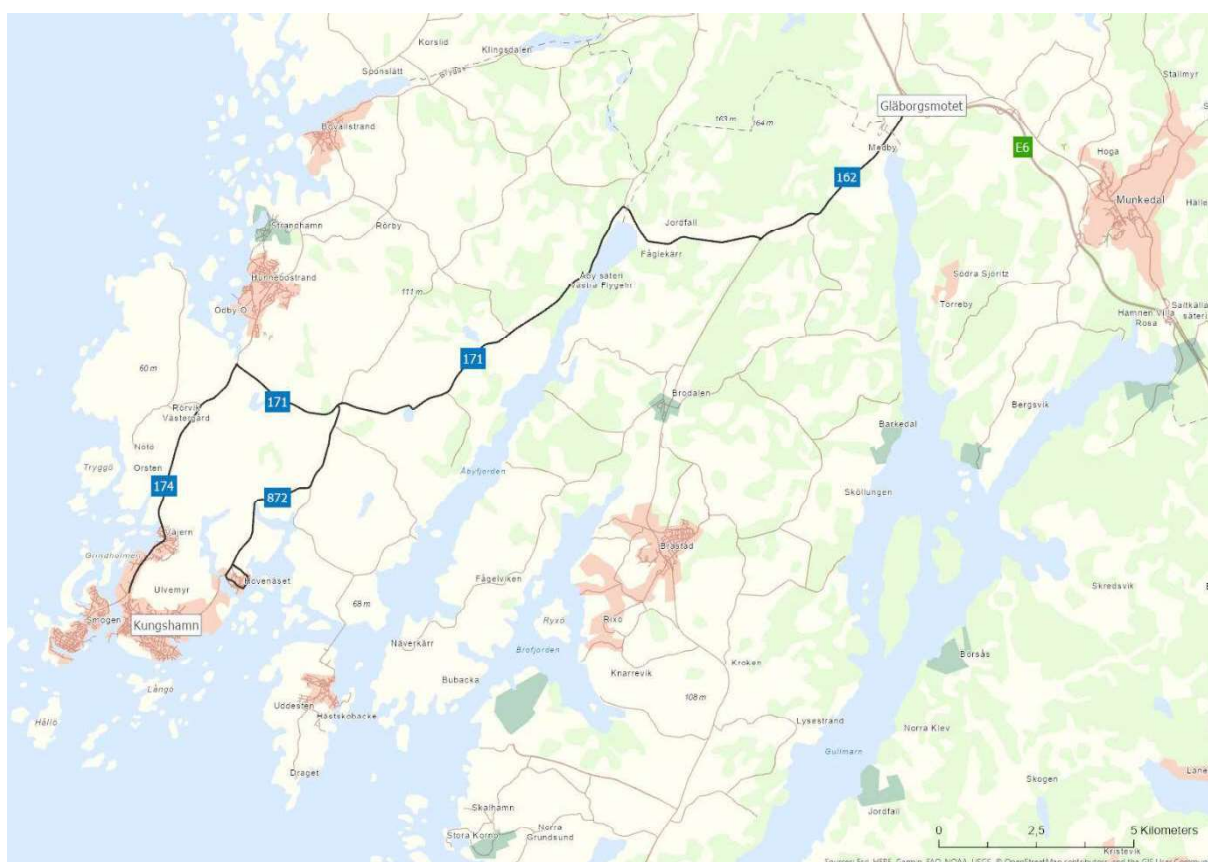
Innehållsförteckning

SAMMANFATTNING	5
1. BAKGRUND	6
1.1. VARFÖR GENOMFÖRS ÅTGÄRDSVALSSTUDIEN?	6
1.2. ARBETSPROCESSEN OCH ORGANISERING AV ARBETET	7
1.3. TIDIGARE ARBETEN	8
1.4. PÅGÅENDE ARBETEN	8
1.5. INTRESSETER	9
2. MÅL	9
2.1. NATIONELLA MÅL	9
2.2. REGIONALA MÅL OCH VISIONER	10
2.3. KOMMUNALA MÅL OCH VISIONER	10
2.4. MÅL FÖR ÅTGÄRDSVALSSTUDIEN	12
3. AVGRÄNSNINGAR	13
3.1. GEOGRAFISK AVGRÄNSNING	13
3.2. AVGRÄNSNING AV INNEHÅLL OCH OMFATTNING	14
3.3. TIDSHORISONT FÖR ÅTGÄRDERNS GENOMFÖRANDE	14
4. NULÄGESBESKRIVNING	14
4.1. BEFOLKNING, PENDLING OCH SYSSELSÄTTNING	14
4.2. BEBYGGELSE OCH MÅLPUNKTER	15
4.3. LANDSKAPETS KARAKTÄR	15
4.4. VATTENMILJÖER	16
4.5. KLIMATFÖRÄNDRINGAR AVSEENDE HAVSVATTENNIVÅER	16
4.6. VÄGENS FUNKTION OCH UTFORMNING	20
4.7. TRAFIK LÄNGS VÄG 162, 171 OCH 174	23
4.8. TRAFIKSÄKERHET	33
4.9. TRAFIK LÄNGS VÄG 872 OCH 874	39
5. PROBLEMBESKRIVNING (FRÅN FAS PRÖVA TÄNKBARA LÖSNINGAR)	40
5.1. VÄGENS FUNKTION OCH STANDARD	41
5.2. TRAFIKSÄKERHET	41
5.3. KOLLEKTIVTRAFIK	43
5.4. GÅNG- OCH CYKELTRAFIK	44
5.5. SAMHÄLLSUTVECKLING OCH SOCIALA/EKOLOGISKA ASPEKTER	44
5.6. SYNUNKTER FRÅN BERÖRDA AKTÖRER	45
5.7. PROBLEMBESKRIVNING VÄG 872 OCH 874	45
6. ÅTGÄRDSFÖRSLAG	46
6.1. TÄNKBARA ÅTGÄRDSTYPER	46

6.2.	ÅTGÄRDER	46
6.3.	SYNPUNKTER FRÅN BERÖRDA AKTÖRER	53
6.4.	EFFEKTER OCH KONSEKVENSER AV ÅTGÄRDSFÖRSLAG	54
6.5.	BORTVALDA ÅTGÄRDER	57
6.6.	BEDÖMD SAMHÄLLSEKONOMISK NYTTA AV ALTERNATIVEN.....	59
6.7.	SAMLAD BEDÖMNING INFÖR FORTSATT ARBETE	60
7.	FRAMTIDA INRIKTNING OCH REKOMMENDERADE ÅTGÄRDER (FRÅN FAS FORM INRIKTNING OCH REKOMMENDERA ÅTGÄRDER)	62
7.1.	BESKRIVNING AV ÖVERGRIPANDE INRIKTNING INOM UTREDNINGEN	62
7.2.	REKOMMENDERADE ÅTGÄRDER.....	63

Sammanfattning

Västra Götalandsregionen har gett Trafikverket i uppdrag att genomföra en åtgärdsvalsstudie för sträckan Gläborg – Kungshamn. Sträckan består av väg 162, väg 171 och väg 174. I studien ingår även en problem- och bristanalys av väg 872 och 874, dock utan förslag på åtgärder för dessa vägar. Årsmedeldygnstrafiken på sträckan varierar mellan 2 600 och 7 600 fordon och cirka 10 procent utgörs av tung trafik. Under sommarhalvåret är turistnäringen i området stor och trafikflödena ökar med ungefär 50 procent. Fritidsboende, camping, stuguthyrning och Nordens Ark bidrar till ökad trafik under somrarna. I Kungshamn finns dessutom ett flertal större verksamheter som skapar behov av god framkomlighet för godstransporter.



Identifierade brister längs sträckan är främst kopplade till trafiksäkerhet. Vägens bredd varierar mellan 5,5 meter och 12 meter. Större delen av sträckan är ca 6 meter bred. Vägbredden i kombination med aktuella hastigheter gör att flera delsträckor, exempelvis Gläborg – Hallinden har en högre olycksfrekvens jämfört med liknande sträckor. Landskapet består dessutom av berg nära vägbanan vilket också påverkar trafiksäkerheten. Översvämningsproblematik förekommer längs sträckan och är ett problem som riskerar att öka i framtiden. Vid Stranderängs bro, Färlev fjord, Hunneborondellen och i Väjern behöver vägen höjas för att minska översvämningsrisken i framtiden. Godstransporter samt ofördelaktiga geotekniska förhållanden gör att vägen behöver förstärkas till bärighetsklass 4 (BK4).

Fem mindre objekt har identifierats. Dessa är kurvrätning och bärighetsförstärkning vid Stranderängs bro och vid Långöns vatten. Åtgärder vid Stranderängs bro bedöms kosta ca 40 mnkr och vid Långöns vatten ca 50 mnkr, prisnivå 2020-06. Vidare identifieras behov av åtgärder från trafiksäkerhetssynpunkt vid Vannkrysset, väg 162/817, samt vid Hallindens bussterminal, och behov av sidoområdesåtgärd mellan Hallinden och Stranderängs bro.

1. Bakgrund

1.1. Varför genomförs åtgärdsvalsstudien?

Västra Götalandsregionen har i regional plan för transportsystemet gett Trafikverket i uppdrag att analysera brister i det regionala vägnätet. För sträckan mellan Gläborg och Kungshamn genomförs analysen via en åtgärdsvalsstudie (ÅVS). Åtgärdsvalsstudien genomförs för att ta fram förslag på åtgärder som bidrar till ökad trafiksäkerhet och förbättrar framkomligheten längs aktuell sträcka. Åtgärdsvalsstudien ska beakta de brister som finns för motortrafik men också belysa de problem som finns för kollektivtrafik, näringslivets transporter, gångtrafik och cykeltrafik.

Vägsträckan mellan Gläborg och Kungshamn utgörs av väg 171 tillsammans med delar av väg 162 och 174. Sträckan är cirka 29 kilometer lång och utgörs främst av äldre landsväg. Hastighetsbegränsningen längs sträckan varierar från lägre hastigheter inom samhällen till mellan 70–80 km/h utanför. Vägen karaktäriseras av en relativt smal vägbredd, kurvor och en backig profil, vilket skapar problem med sikt och trafiksäkerhet. Vidare är bärighet och geoteknik otillfredsställande längs större delen av sträckan. På många ställen finns branta bergskärningar i omedelbar närhet av vägen. Vägbredden varierar mellan sex och tolv meter. Vägen är inte mötesseparerad. Årscygnstrafiken (ÅDT) varierar mellan 2 600 till 7 600 fordon. Ungefär 10 procent av den totala trafiken utgörs av tung trafik. Under sommarhalvåret är turismnäringen i området stor och trafikflödena för personbil-, cykel- och gångtrafik ökar då betydligt, ökningen kan uppgå till närmare 50%. De högre trafikflödena under sommarhalvåret resulterar i framkomlighetsproblem längs sträckan.

Trafiken i området ökar kraftigt under sommarmånaderna, med fritidsboende och camping/stuguthyrning. Vidare finns ett förhållandevis stort behov av transporter för näringslivet, som för Sotenäs del främst består av livsmedelsindustri, med bland annat Abba i Kungshamn, samtidigt som kommunen har ambitiösa planer för tillkommande bebyggelse för näringslivet. Vägen har inte, med undantag för sträckan Askum – Hunneborondellen, genomgått någon genomgripande renovering på mycket länge. Behov och brister har med tiden intensifierats och nu finns ett behov att se över vägens funktion för att säkerställa inför det framtida behovet av framkomlighet och trafiksäkerhet längs sträckan.

Denna åtgärdsvalsstudie behandlar sträckan mellan Gläborg och Kungshamn som utgörs av väg 162, 171 och 174. Problem och brister på väg 872 och 874 beskrivs i rapporten, däremot är direktivet att inte föreslå lösningar eller åtgärdsförslag på delsträckan 872 och 874.

1.2. Arbetsprocessen och organisering av arbetet

Åtgärdsvalsstudien genomförs enligt Trafikverkets metod för åtgärdsvalsstudier. Arbetet delas in i fyra olika faser som presenteras i Figur 1.

Fas 1 - Initiera

Fas 2 - Förstå situationen

Fas 3 - Pröva tänkbara lösningar

Fas 4 - Forma en inriktning och rekommendera åtgärder.



Figur 1. Åtgärdsvalsstudiers fyra olika genomförandefaser.

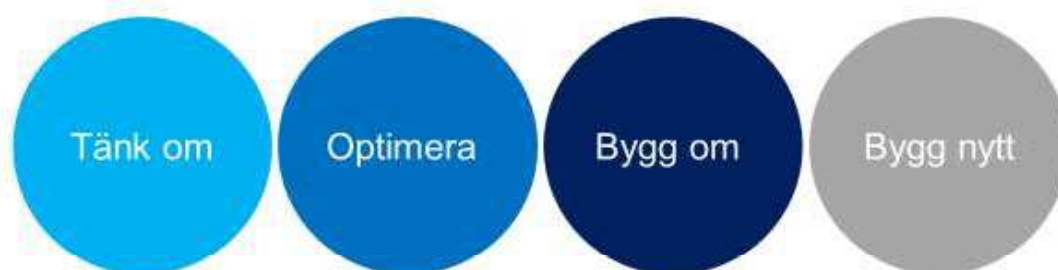
Vid framtagandet av åtgärdsförslag i studien tillämpas fyrstegsprincipen. Varje åtgärdsförslag placeras i något av de fyra nedan presenterade steg.

Steg 1 - Tänk om

Steg 2 – Optimera

Steg 3 – Bygg om

Steg 4 - Bygg nytt



Figur 2. Fyrstegsprincipen

En viktig del i arbetet med en åtgärdsvalsstudie är att det material som framkommit förankras med berörda aktörer. Arbetet behöver under studiens gång förankras och legitimeras hos berörda aktörer för att kunna beakta deras åsikter och för att säkerställa att de står bakom de i studien fattade besluten.

Trafikverket och Ramboll ansvarar för arbetet. Allt material, underlag och rapporter tas fram av Ramboll med hjälp av Trafikverket.

Åtgärdsvalsstudien har förankrats hos berörda kommuner bland tjänstemän och politiker. Berörda aktörer har deltagit under workshops, arbetsmöten och avstämningsmöten, samtliga digitalt, under processens gång. På grund av rådande COVID-19 pandemi genomfördes delar av projektet via ett internetbaserat kommunikationssystem. Åtgärdsvalsstudien har inte genomgått en remiss, istället har berörda aktörer fått lämna synpunkter löpande på materialet, samt en kort genomläsningstid för slutversionen.

De berörda aktörer i denna åtgärdsvalsstudie som deltagit är Sotenäs kommun, Lysekils kommun, Munkedals kommun, Västtrafik, Västra Götalandsregionen, Räddningstjänsten Sotenäs och Kommunalförbundet Fyrbodalen. Aktörer från näringslivet har deltagit på några möten men ett arbete med att fånga upp synpunkter från dessa har letts av Sotenäs kommun.

Under våren och hösten 2020 kallades berörda kommuner till projektpresentation. Syftet med presentationerna var att delge kommunerna information om den aktuella trafiksituationen längs sträckan. Under en månads tid under maj och juni samlades synpunkter in från berörda kommuner och näringslivet. Synpunkterna handlade dels om vilka problem som de kände till längs sträckan och dels förslag på åtgärder. Synpunkterna samlades in via två interaktiva webb-kartor. De insamlade synpunkterna från kommuner och näringsliv presenteras med text och figurer i slutet av kapitel 5 och 6. Insamlade synpunkter har kompletterats med ytterligare problem och åtgärder som identifierats under projektets gång. Åtgärdsförslagen har setts som lösningar till identifierade behov och brister.

1.3. Tidigare arbeten

Det har tidigare gjorts en åtgärdsvalsstudie för trafikplats 101 (Gläborgsmotet) på E6 vid Gläborg, TRV 2017/8549, varför åtgärder i trafikplatsen inte behandlas i denna studie.

1.4. Pågående arbeten

Trafikverket arbetar under hösten och vintern 2020 med att höja väg 171 i området vid Långöns vatten. Arbetet, som är i avslutningsfasen, genomförs för att minska risken för översvämning.

Under våren och hösten 2020 byggs korsningen mellan väg 174 och väg 1186, mot Smögenbron, om till en cirkulationsplats. Ombyggnationen utförs för att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten i korsningen och väg 174 och 1186.

1.5. Intressenter

I början av åtgärdsvalsstudien gjordes en sammanställning av olika intressenter i området. Flera av intressenterna har fått ta del av den interaktiva kartan och givits möjlighet att lämna sina synpunkter angående problem och förslag på åtgärder längs sträckan. De intressenter som identifierats för åtgärdsvalsstudien är:

- Västra Götalandsregionen
- Västtrafik
- Räddningstjänst
- Polis
- Kommunalförbundet Fyrbodal
- Sotenäs kommun
- Munkedals kommun
- Lysekils kommun
- Näringslivet i området

2. Mål

2.1. Nationella mål

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Utöver det övergripande målet finns det på nationell nivå ytterligare två transportpolitiska mål, funktionsmålet och hänsynsmålet. Funktionsmålet syftar till att transportsystemets utformning, funktion och användning ska vara jämställd och medverka till en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Hänsynsmålet syftar till att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen omkommer eller skadas allvarligt i transportsystemet. Vidare ska målet bidra till att uppnå generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen samt bidra till ökad hälsa.

Generationsmålet och miljömålet syftar till att det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. Målet ska nås utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser.

Nollvisionen beslutades av riksdagen år 1997. Visionen syftar till att ingen människa ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Trafikverkets ansvarar för att bidra till att visionen uppnås genom att skapa trafiksäkra vägmiljöer både vid nybyggnation, ombyggnation och vid drift av det statliga vägnätet.

2.2. Regionala mål och visioner

Regionfullmäktige antog 2018 *Regional plan för transportinfrastruktur*. Planen gäller 2018–2029. Viktiga målsättningar i planen är att förbättra och effektivisera gods-transporter på väg och järnväg till och från hela Skandinavien via Göteborgs hamn, att skapa snabba resmöjligheter via Landvetter flygplats samt att skapa högklassiga förbindelser på väg. Handlingen innehåller information om vilka investeringar som regionen planerar att göra med avseende på transportbehoven i regionen. I dokumentet nämns att väg 171 mellan Gläborg och Kungshamns har stora brister, är högt prioriterad och att en ÅVS kan påbörjas 2020 eller senare.

2017 antogs *Regionalt handlingsprogram för hållbara transporter* vilket är ett samverkansprogram för regional tillväxt och utveckling inom fordon och transporter. Programmet sträcker sig till 2020 men ska bidra till det regionala målet att nå en fossiloberoende region 2030. I programmet beskrivs tendenser som förväntad ökning av person- och godstransporter, ökade utsläpp från transporter och hur andelen förnybar energi i drivmedel behöver öka.

Under 2016 antog Västra Götalandsregionen en *Regional Godstransportstrategi* medmålbild 2030. Enligt strategidokumentet kommer godstransporterna öka med cirka 50 procent fram till 2030. Ökningen av godstransporter kommer att innebära ytterligare påfrestningar på ett redan hårt belastat transportsystem. Strategin syftar till att ge ledning om hur målbilder kan vägas samman och hur pågående trender kan vändas till en mer hållbar riktning.

2.3. Kommunala mål och visioner

Översiktsplaner

Sotenäs kommun

Sotenäs översiktsplan antogs 2010 och i den pekas väg 171 och 174 ut som viktiga länkar mellan E6:an och kommunen. I översiktsplanen planerar kommunen att bygga ut gång- och cykelnätet utmed väg 174 samt delar av väg 872. Därutöver ges förslag på vägförändring på en delsträcka utmed väg 171 samt en ny väg som passerar norr om Kungshamns tätort. I nära anknytning till utredningsområdet pekar Sotenäs kommun ut utbyggnadsområden för camping vid Solvik och Ödby. Öster om väg 174 vid Ödby visar översiktsplanen en utbyggnad för verksamhetsutveckling. Utbyggnadsutveckling för bostäder påvisar översiktsplanen i Vansvik och Gorrevik samt landsbygdsutveckling längs med väg 872 och 171 från Amborsröd fram till Ödstoft. Sotenäs kommun arbetar med en ny översiktsplan, där arbetet ska inledas under år 2020 och pågå några år framåt.

Fördjupad översiktsplan för Kungshamns centrum godkändes av kommunfullmäktige 2004. Planens syfte är att visa hur kommunens problem skall kunna lösas inom ramen för en mer långsiktig och genomgripande strategi för Kungshamns centrums utveckling till ett attraktivt och välfungerande centrum för kommunens invånare och

besökare. Bland annat påvisar FÖP:en att anlägga en ny gång- och cykelväg mot Kungshamns centrum som sammankopplar med befintlig GC-väg norrut. Därutöver planeras för nya bostäder och verksamheter.

Fördjupad Översiktsplan för Åbyfjorden antogs av kommunfullmäktige i både Sotenäs och Lysekils kommun april 2015. Kommunerna har gemensamt arbetat fram FÖP:en och syftar till att fungera som en avvägning mellan de många intressen som finns i det attraktiva vatten- och kustområdet. Därutöver ska dokumentet ange riktlinjer som gör det möjligt att utveckla, nyttja, värna och bevara unika natur- och kulturvärden. Totalt bedöms planen ge möjlighet för cirka 200–300 nya byggnader i området kring Åbyfjorden under de närmsta decennierna. Inom Sotenäs kommun redovisas områdena Ödstoft, Lyckan och Varpet som platser för bebyggelseutveckling.

Planprogram för Väjern har gått ut på samråd under sommaren 2020 och syftar till att skapa möjligheter för en långsiktig utveckling av Väjerns tätortsområde. Programmet möjliggör för cirka 500 bostäder i varierande boendeformer. Utbyggnaden behöver ske etappvis i takt med samhällets utbyggnad av infrastruktur, handel och service.

Lysekils kommun

Lysekils kommuns översiktsplan antogs 2006 och för tillfället pågår ett arbete i kommunen med att ta fram en ny översiktsplan med planeringshorisont 2030. I gällande översiktsplan nämns att väg 162 är en viktig kommunikationsled till kommunen som måste förbättras för att säkerställa framkomligheten och trafiksäkerheten, speciellt under sommarhalvåret då vägen har en högre trafikbelastning. En möjlig åtgärd som nämns är att bygga om hela väg 162 till mötesfri väg (2+1). I den fördjupade översiktsplan för Åbyfjorden finns ytterligare beskrivning av denna åtgärd. Inom Lysekils kommun påvisar FÖP:en en bebyggelseutveckling i områdena Vrångebäck, Brodalen och Röe.

Munkedals kommun

I översiktsplanen 2014 för Munkedals kommun beskrivs bland annat väg 162 till Lysekil samt väg 171 och 174 till Kungshamn/Smögen behöver förbättras. Gällande översiktsplan påvisar framtida utveckling för verksamheter i områdena Gläborg och Håby, i närheten av väg 162. Kommunen håller på att ta fram en ny översiktsplan som har varit ute på granskning under sommaren 2020. Den påvisar samma framtida utveckling i områdena Gläborg och Håby som gjordes i gällande översiktsplan och därutöver att väg 162, 171 och 174 behöver förbättras. I granskningshandlingen har kommunen som mål att öka sin befolkning från cirka 10 500 till 11 000 invånare fram till 2025.

Pågående detaljplaner

Sotenäs kommun

Det pågår ett detaljplanearbete för Örns camping som syftar till att möjliggöra en utökning av campingområdet. Planområdet ligger söder om samhället Örn och väg 872, cirka 1,7 km nordost om Hovenäset. Planförslaget innebär att campingområdet utökas åt öster, på östra sidan Håle bäck, samt på berget i campingområdets

centrala del. Planförslaget ger också möjlighet att utöka området vid entrén med mer plats för reception, vandrarhem, gemensamhetslokaler och restaurang. Detaljplanen har varit ute på samråd under våren 2020.

Ett detaljplanearbete har påbörjats för Hogenäs norra, ett nytt industriområde på 75 hektar på kommunal mark. Etableringen förväntas att generera cirka 2 000 nya arbetstillfällen i kommunen. Detta kommer innebära Europas största och modernaste landbaserade fiskodlingsanläggning med en produktionskapacitet på upp till 100 000 ton atlantisk lax per år. Etableringen beräknas påbörja med markarbeten under 2021 och produktion under 2023. Kommunstyrelsen gav samhällsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att påbörja detaljplanearbetet för Hogenäs norra industriområde den 1 februari år 2020.

Det pågår flera detaljplaner i Kungshamn, Hovenäset, Smögen och Hunnebostrand området. Dessa detaljplaner genererar totalt ca 120–145 bostäder, varav 45–65 bostäder planeras i Hunnebostrand. Utöver detta planeras mindre utbyggnader av hotell, konferens och vandrarhem i Kungshamn, Smögen och Hovenäset.

Lysekils kommun

Inga pågående detaljplanearbeten som berör denna ÄVS.

Munkedals kommun

I kommunen pågår ett detaljplanearbete öster om E6 strax norr om Gläborgsmotet. Planen syftar till att möjliggöra industrietablering. Planförslaget var ute på samråd under våren 2013 och har sedan dess varit vilande.

I Håbyområdet pågår två detaljplaner: detaljplan för verksamhetsområde Håby väster Nylunda och detaljplan för verksamhetsområde Håby södra. Planerna syftar till att möjliggöra ett nytt verksamhetsområde utmed väg E6. Detaljplan Håby västra ligger norr om E6 strax öster om Gläborgsmotet och detaljplan Håby södra ligger söder om E6, sydost om Håby västra. Detaljplan Håby västra har varit ute på granskning under våren 2015 och är inför beslut om antagande, medan detaljplan Håby södra är inför samråd.

2.4. Mål för åtgärdsvalsstudien

Under våren 2020 togs en rad projektmål fram för åtgärdsvalsstudien. Projektmålen är resultatstyrda och påvisar vad rekommenderade åtgärder förväntas resultera i. Därutöver fokuserar projektmålen även på vad inblandade aktörer ska försöka uppnå under arbetet med studien.

Projektmålen är:

- Öka tillgängligheten och framkomligheten längs väg 162, 171 och 174, främst under sommarmånaderna då problemen är som störst
- Belysa problem och brister längs vägarna 872 och 874
- Förbättra vägstandarden avseende trafiksäkerhet för person- och godstrafik

- Minimera de negativa effekterna på miljö och hälsa
- Hitta ekonomiskt hållbara åtgärder som bidrar till resurseffektiv åtgärdsplanering med vägens drift och underhåll
- Ge förutsättningar för den kommunala planeringen
- Ge förutsättningar för näringslivet och säkerställa framkomligheten för godstransporter till verksamheterna i området

3. Avgränsningar

3.1. Geografisk avgränsning

Åtgärdsvalsstudien omfattar en ca 29 km lång sträcka mellan Gläborgsmotet (väg E6) och Kungshamn, som omfattar väg 162, 171 och 174. Dessutom ingår väg 872 från Kustcharken/Askum fram till Hogeröd/väg 874 samt väg 874 genom Hovenäset. Den aktuella sträckan i åtgärdsvalsstudien presenteras i figur 3. I utredningsområdet tillkommer också det anslutande vägnät som visas i figuren. Åtgärdsvalsstudien studerar inte trafikplats 101 (Gläborgsmotet) eftersom den har studerats i en tidigare åtgärdsvalsstudie. Utbyggnaden av korsningen för väg 174 och 1186 (Smögenkorset) ingår heller inte åtgärdsvalsstudien, dock inhämtas information och kunskap från projektet.



Figur 3. Åtgärdsvalsstudiens utredningsområde

3.2. Avgränsning av innehåll och omfattning

Studien genomförs enligt Trafikverkets metod för åtgärdsvalsstudier. Den aktuella sträckan studeras utifrån vilka åtgärder som behöver vidtas för att vägen ska bidra till en förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet. Samlad effektbedömning (SEB) genomförs separat och kommer att tillkomma till rapporten i ett senare skede. Väg 872 och 874 studeras enbart gällande problem och brister. Åtgärdsförslag för delsträckorna ingår inte i denna åtgärdsvalsstudie.

3.3. Tidshorisont för åtgärders genomförande

Åtgärdsvalsstudiens tidshorisont är år 2040. Åtgärdsvalsstudien påbörjas under våren 2020 och beräknas vara klar till årsskiftet 2020/2021. Kommunerna har fått tycka till om tidshorisont för samtliga åtgärdsförslag. ÅVS-rapporten har reviderats i december 2023.

4. Nulägesbeskrivning

4.1. Befolkning, pendling och sysselsättning

Munkedals kommun

Munkedal kommun har cirka 10 500 kommuninvånare. Tillverkningsindustri, jord- och skogsbruk, handel, byggverksamhet och offentliga tjänster svarar för merparten av arbetstillfällena i kommunen. Antalet personer som pendlar till kommunen är cirka 1 430 personer medan utpendlingen från kommunen är cirka 2 780 personer. Det är cirka 4 930 personer som bor och arbetar i kommunen. Den största in- och utpendlingen sker mot Uddevalla, Sotenäs, Lysekil och Tanum.

Lysekils kommun

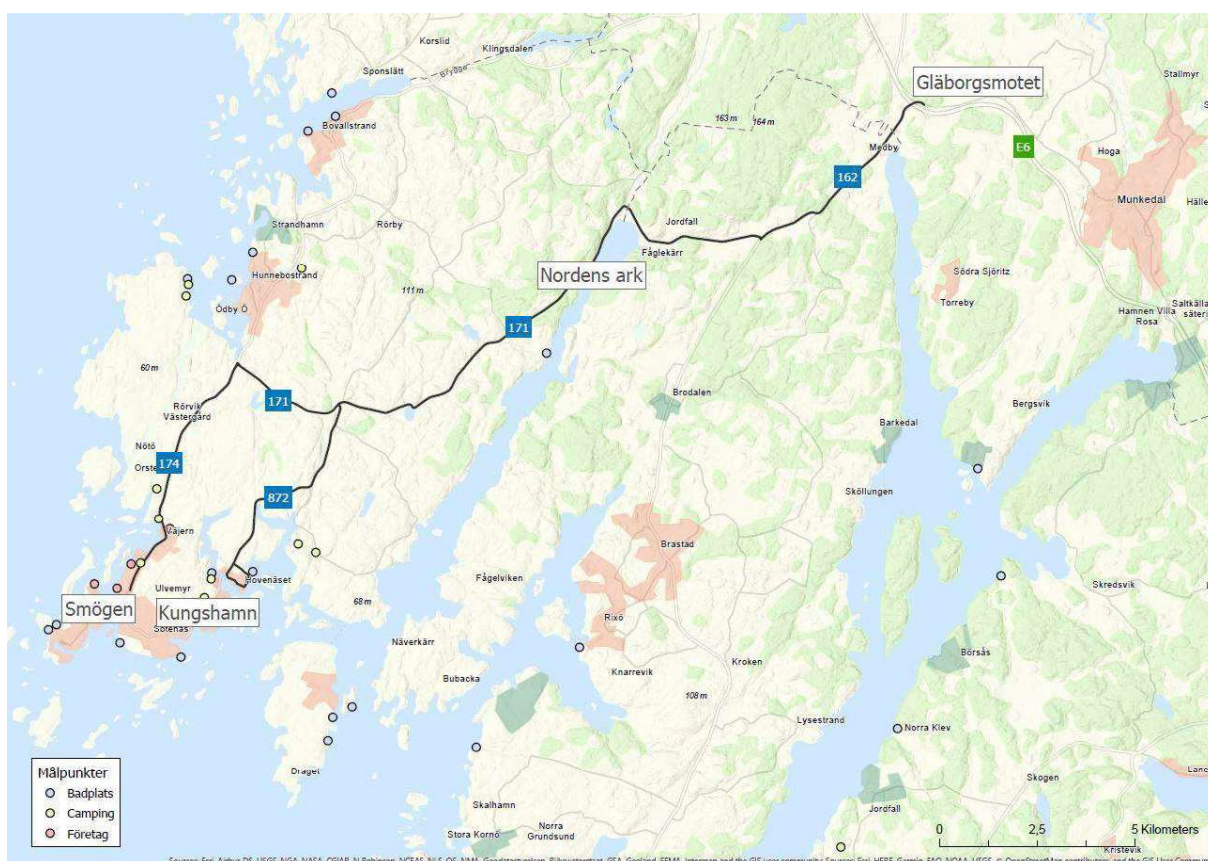
Lysekil kommun har cirka 14 600 kommuninvånare. Under sommarhalvåret ökar befolkningen väsentligt med fritidsboende och turister. Merparten av arbetstillfällena i kommunen utgörs av tillverkningsindustri, byggverksamhet, offentliga och privata tjänster. Antalet personer som pendlar till kommunen är cirka 1 580 personer medan utpendlingen från kommunen är cirka 1 875 personer. Det är cirka 6 630 personer som bor och arbetar i kommunen. Den största ut- och inpendlingen sker mot Uddevalla, Sotenäs och Munkedal.

Sotenäs kommun

Sotenäs kommun har drygt 9 000 kommuninvånare. Under sommarhalvåret ökar befolkningen väsentligt med fritidsboende och turister. Tillverkningsindustri, främst inom livsmedel/fiskberedning, handel, byggverksamhet, offentliga tjänster svarar för merparten av arbetstillfällena i kommunen. Antalet personer som pendlar till kommunen är cirka 1 100 personer medan utpendlingen från kommunen är cirka 1 190 personer. Det är cirka 4 370 personer som bor och arbetar i kommunen. Den största ut- och inpendlingen sker mot Strömstad, Tanum, Munkedal och Lysekil.

4.2. Bebyggelse och målpunkter

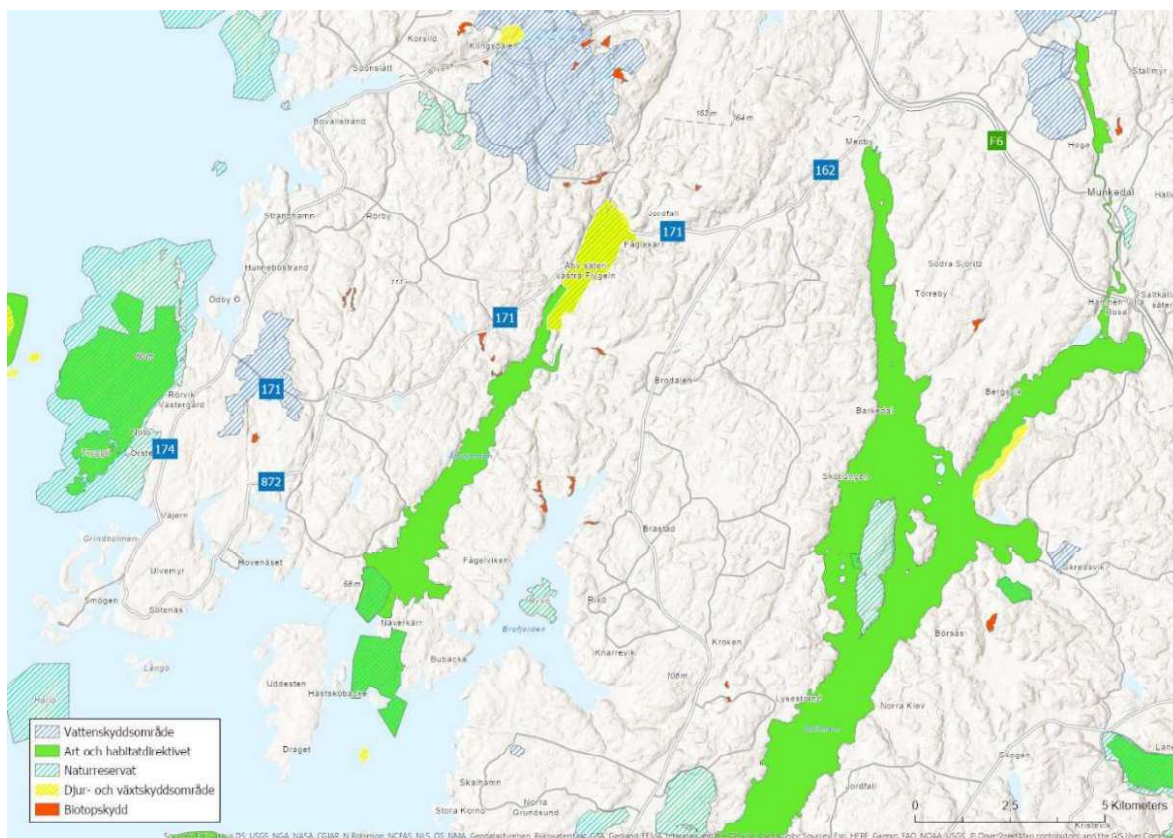
Bebyggelsen längs sträckan är koncentrerad kring tätorten Kungshamn. Mellan Kungshamn och Gläborgsmotet förekommer det villor och ett mindre antal gårdar i anslutning till vägen. Många villor är fritidshus. Majoriteten av områdets målpunkter ligger vid kusten där en av de större målpunkterna är Smögen. Många av målpunkterna är mer besökta under sommarhalvåret, till exempel bad- och campingplatser. Verksamheter såsom större företag förekommer främst i området närmast Kungshamn. Längs själva sträckan finns inte några större målpunkter utöver Nordens ark. Nordens ark är en djurpark belägen vid Åby, ungefär vid mitten av den aktuella sträckan. Djurparken gästas av ungefär 100 000 besökare varje år. I figur 4 presenteras viktiga målpunkter i området.



Figur 4. Viktiga målpunkter i närheten av utredningsområdet

4.3. Landskapets karaktär

Aktuell sträcka passerar genom eller i nära anslutning till värdefulla naturmiljöer. Naturmiljöerna presenteras i figur 5. Väg 171 passerar genom ett vattenskyddsområde vid sjön Lilla Dalevatten och ligger även i direkt anslutning till ett Natura 2000-område (art och habitatdirektivet/djur- och växtskyddsområde) vid Åbyfjorden. Miljön längs aktuell sträcka utgörs mestadels av jordbrukslandskap men också av skogslandskap. Den västra delen av utredningsområdet utgörs av kustlandskap.



Figur 5. Värdefulla naturmiljöer vid utredningsområdet.

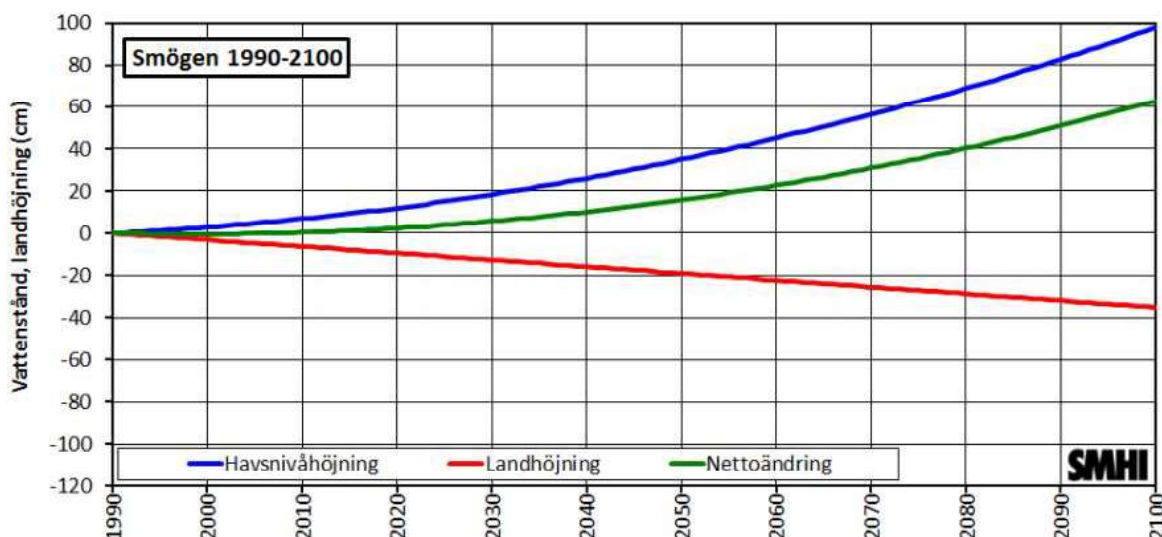
4.4. Vattenmiljöer

Väg 162 passerar vattendraget Färlev älv och ligger i anslutning till vattenförekomsten Färlev fjord. För väg 171 passerar vattendraget Broälven och Bärfendalsälven men även två mindre vattendrag. Därutöver ligger väg 171 i anslutning till vattenförekomsterna Åbyfjorden, Långöns vatten och Lilla Dale vatten. Väg 174 ligger i anslutning till vattenförekomsterna Hunnebostrands skärgård och Kungshamns skärgård. Väg 872 passerar tre mindre vattendrag och ligger i anslutning till vattenförekomsten Hovenäset området.

4.5. Klimatförändringar avseende havsvattennivåer

Nuvarande och framtida havsvattennivåer

Havsvattennivåer påverkas dels av den globala havsnivåhöjningen, dels av den lokala landhöjningen och dels av tillfälliga händelser som stormar. SMHI har utrett framtida havsvattennivåer vid olika ställen längs Västra Götalands kust (SMHI, 2014). I utredningen framgår evolution av havsnivåhöjning enligt IPCC scenario RCP8,5, samt landhöjning vid Smögens mätstation. Enligt SMHI:s utredning kommer nettoändringen av havsnivån bli ca +25 cm vid år 2060. Utveckling av havsnivåhöjning, landhöjning och nettoändring redovisas i figur 6. Beräkningen tar inte hänsyn till vågeffekter.



Figur 6. Utveckling av havsnivå och landhöjning vid utredningsområdet. Källa: SMHI 2014

Beräknade högvattenstånd vid utredningsområde med 100-årsåterkomsttid för dagens klimat och vid 2060 redovisas i Tabell 1.

Tabell 1. Högvattenstånd med 100-årsåterkomsttid vid befintliga förhållanden och vid år 2065.

Tidshorisont	Befintlig situation	År 2060
Vattenstånd med återkomsttid 100 år (m)	+1,45	+1,71

Metodik för utredning av påverkade vägsträckor

Vid utredning av vägsträckor som påverkas vid höga vattenstånd har antagandet gjorts att vattenstånd inom fjordar och vikar är samma som vid Smögen mätstation och öppen kust. I verkligheten kan vattenstånd i vikar och fjordar även påverkas av lokala effekter såsom exempelvis vinduppstuvning som orsakar ytterligare högre vattenstånd.

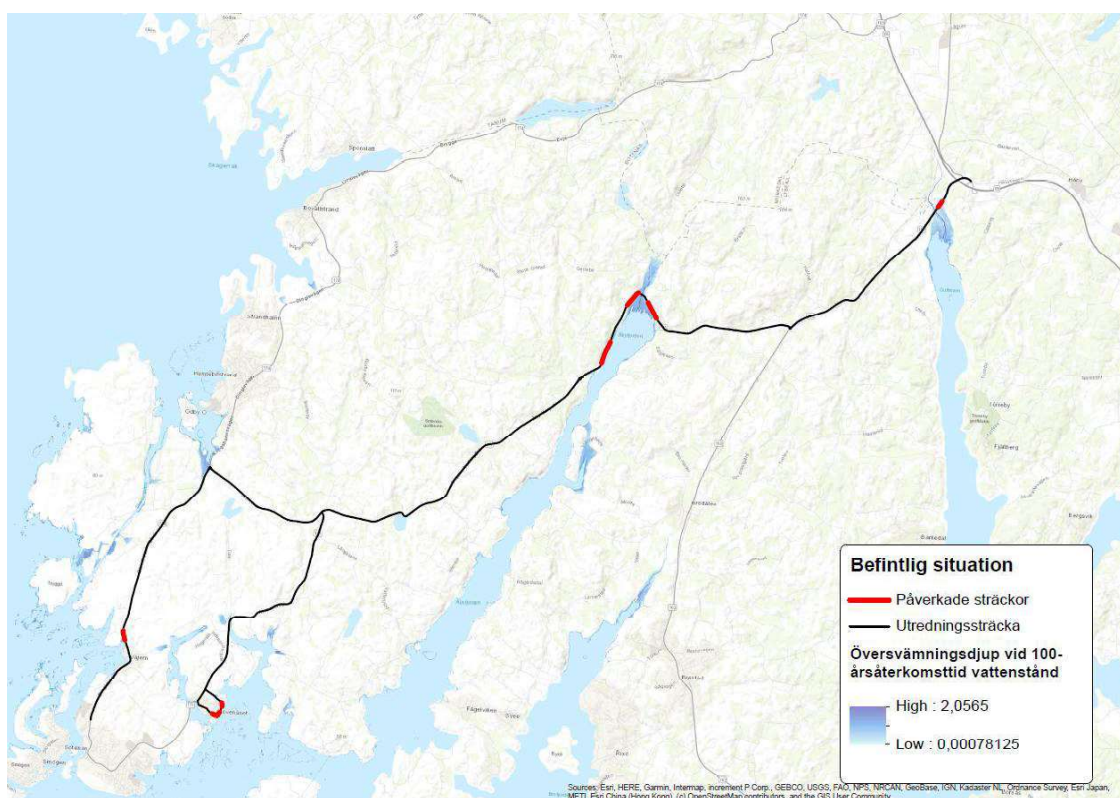
Ingen hänsyn har tagits till vågöversköljning, både längs öppna kusten och in i vikar och fjordar.

Påverkade sträckor har tagits fram genom att jämföra översvämningsnivå vid högvattenstånd i havet med 100-årsåterkomsttid och vägens överkantnivå. Sträckor räknas som påverkade när översvämningsnivån ligger högre än 50 cm under vägens överkant, enligt Trafikverkets kravdokument kring Avvattnings, dimensionering och utformning (Trafikverket, 2020).

Vägöverkantshöjd har tagits fram från nationell höjddata från Lantmäteriet.

Vägsträckor påverkade av höga havsvattennivåer i nuvarande situation

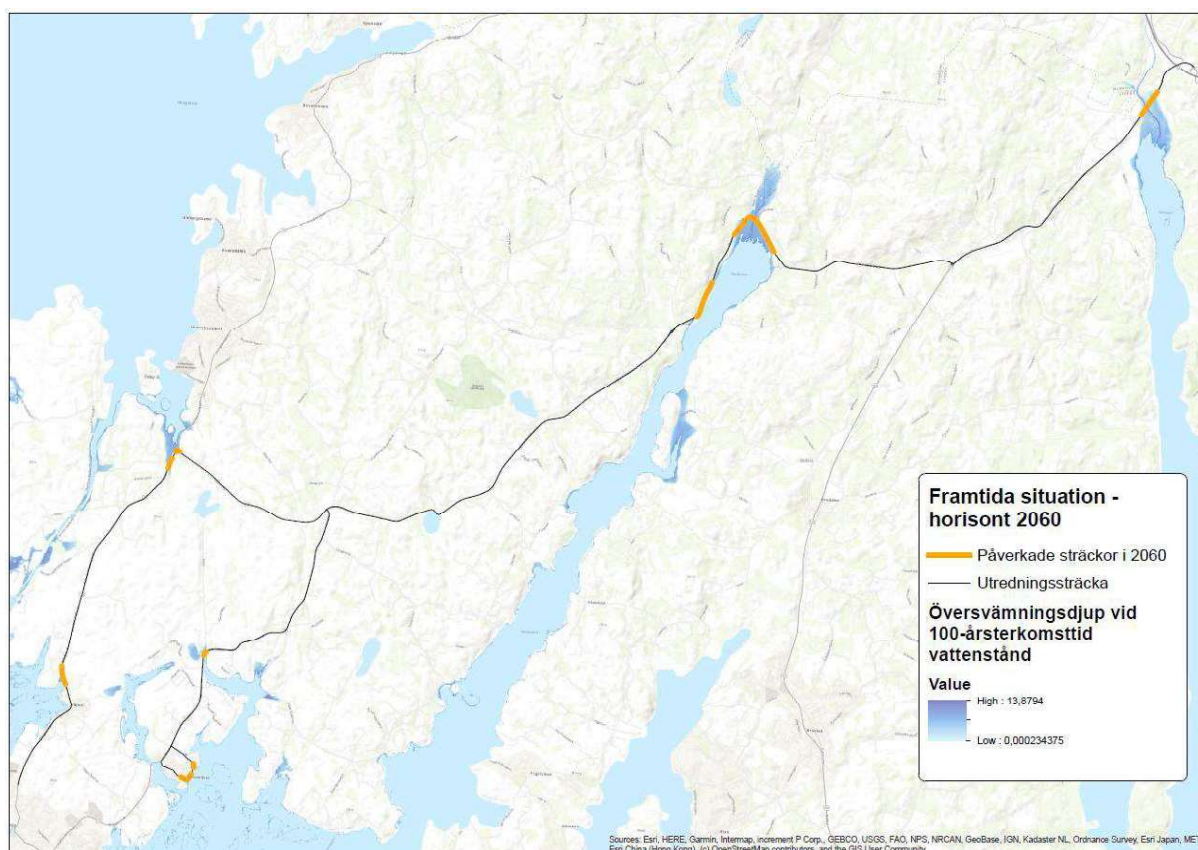
I figur 7 presenteras hur vattennivåerna i området förändras när vattennivån ökar till +1,45. Detta motsvarar högvattenstånd i havet med 100-årsåterkomsttid i dagsläget, se Tabell 1. I figuren har också de områden längs sträckan som drabbas allvarligast av ökade vattennivåer rödmarkerats. De områden där översvämningsproblematik förekommer är vid Hovenäset, Väjern, korsningen väg 171 och väg 174, Långöns vatten och området längst in i Åby- och Färlev fjord. Enligt SMHI:s uppgifter ligger vattennivå i Långöns vatten på +25,2.



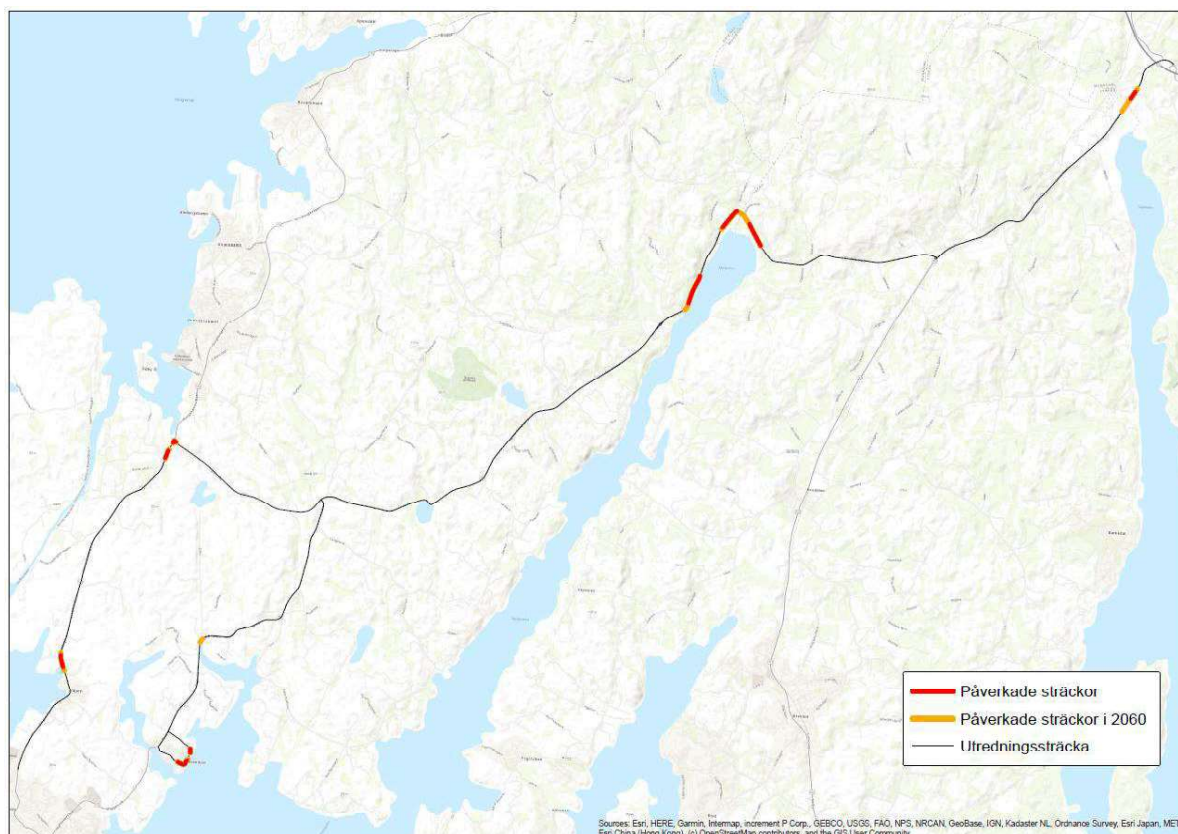
Figur 7. Översvämningsutbredning vid högvattenstånd med 100-års återkomsttid och påverkade vägsträckor om vattennivån höjs till +1.45.

Höga vattenstånd år 2060

I figur 8 presenteras hur vattennivåerna i området förändras när vattennivån ökar till +1,71. Detta motsvarar högvattenstånd i havet med 100-årsåterkomsttid för år 2060, se tabell 1. I figuren har också de områden längs sträckan som drabbas allvarligast av ökade vattennivåer markerats. De områden där översvämningsproblematik förekommer är Hovenäset, Väjern, korsningen väg 171 och väg 174, Långöns vatten och området längst in i Åby- och Färlev fjord. Påverkade sträckor vid högvattenstånd med 100-års återkomsttid i befintligt läge och vid 2060 redovisas i figur 9.



Figur 8. Översvämningsutbredning samt påverkade vägsträckor vid högvattenstånd i havet med 100 år återkomsttid för år 2060.

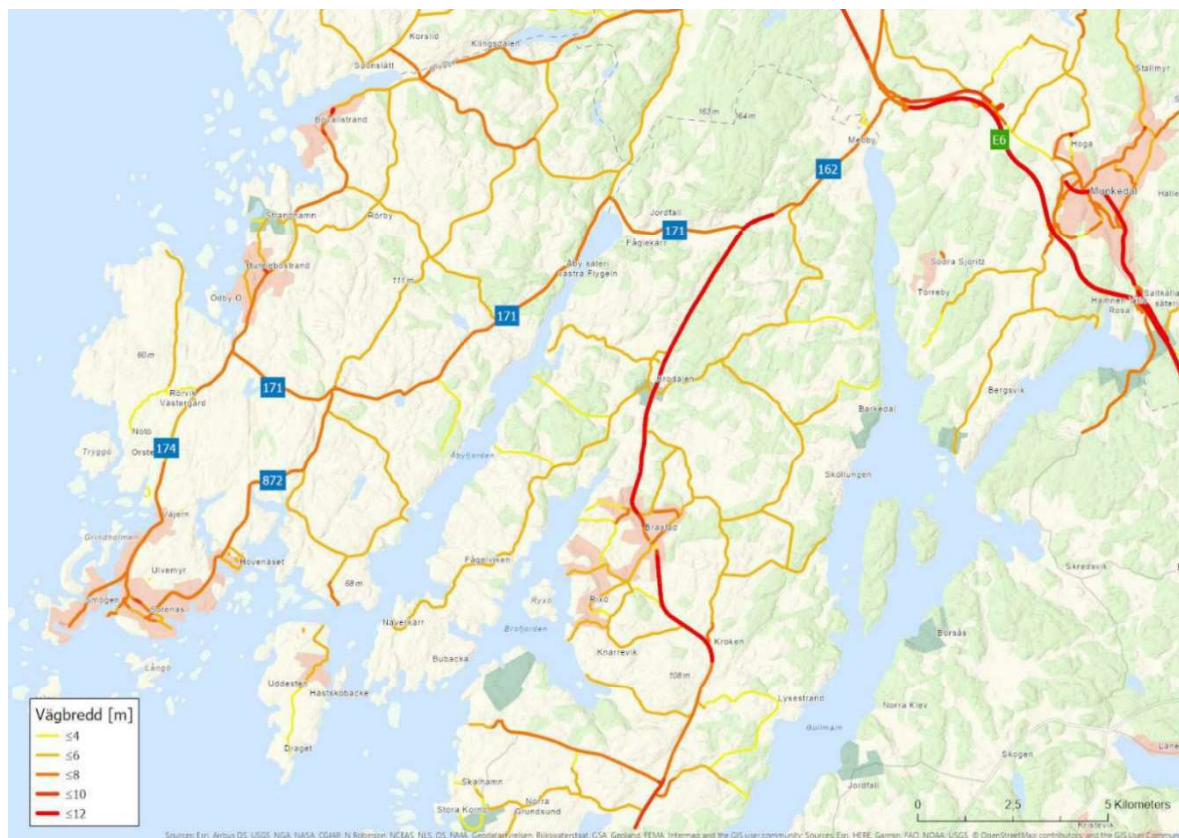


Figur 9. Påverkade sträckor vid höga vattenstånd med 100 års återkomsttid i befintligt läge och vid 2060.

4.6. Vägens funktion och utformning

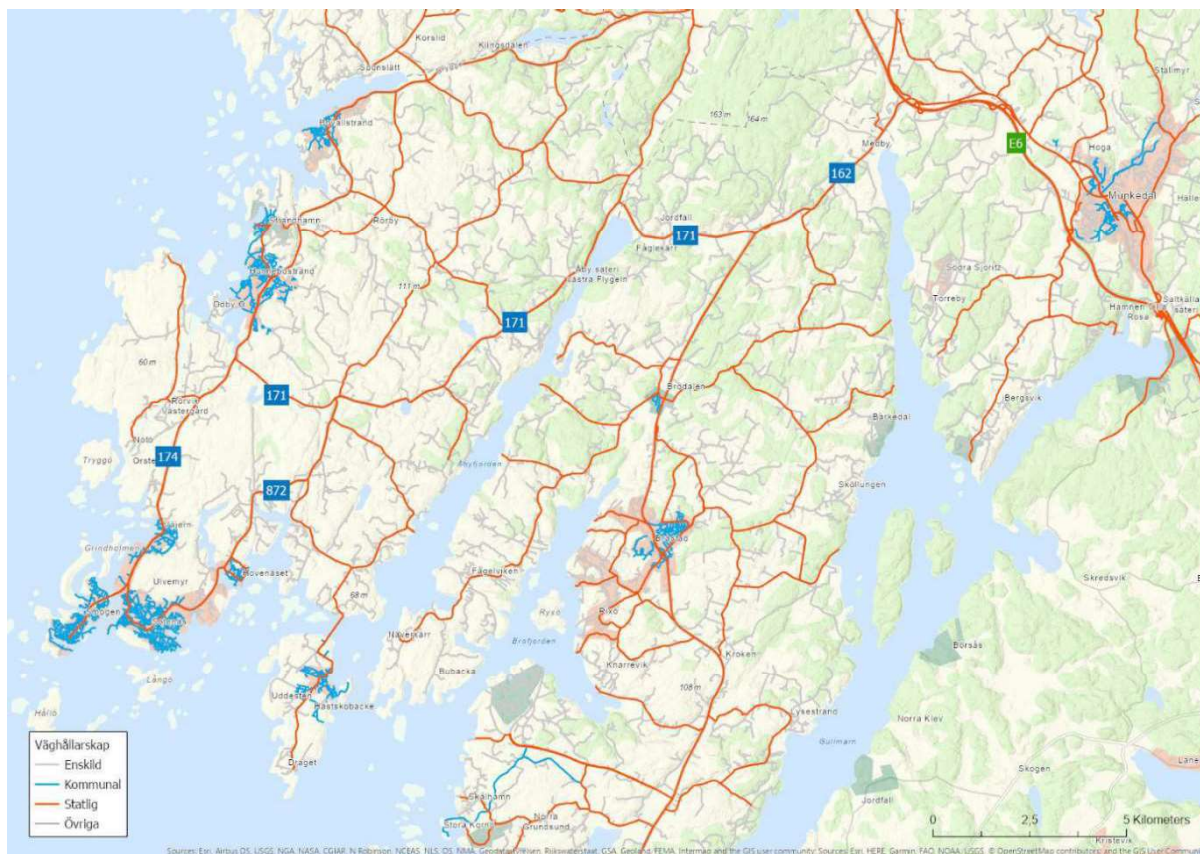
Väg 162, 171, 174, 872 och 874 är en del av det regionala vägnätet i Västra Götalandsregionen. Den i åtgärdsvalsstudien aktuella sträckan är ett regionalt viktigt stråk för näringsliv, arbetspendling och turism. Hela sträckan är, med undantag från väg 872 och 874, utpekad som en del av det funktionellt prioriterade vägnätet (FPV) för personresor och kollektivtrafik. Sträckan är också rekommenderad sekundär transportväg för farligt gods. Väg 162 och 174 är dessutom utpekade som delar av FPV för godstransporter. Väg 162, 171 och 174 är prioriterade stråk för kollektivtrafik i Västra Götalandsregionens trafikförsörjningsprogram.

Hela den aktuella sträckan har låg vägstandard och tillhör funktionell vägklass 3. På sträckan saknas vägren vilket medför att cyklister och fotgängare behöver nyttja vägområdet för resor längs vägen. Oskyddade trafikanter utsätts därför för trafikrisker. Majoriteten av sträckan har en vägbredd på mellan sex och tolv meter. Delsträckan mellan korsningen mot Ramsvik och Dalen har en vägbredd på sex till sex och en halv meter, se Figur 10. Vid flera platser och korsningar är sikten dålig och horisontella kurvradier skarpa.



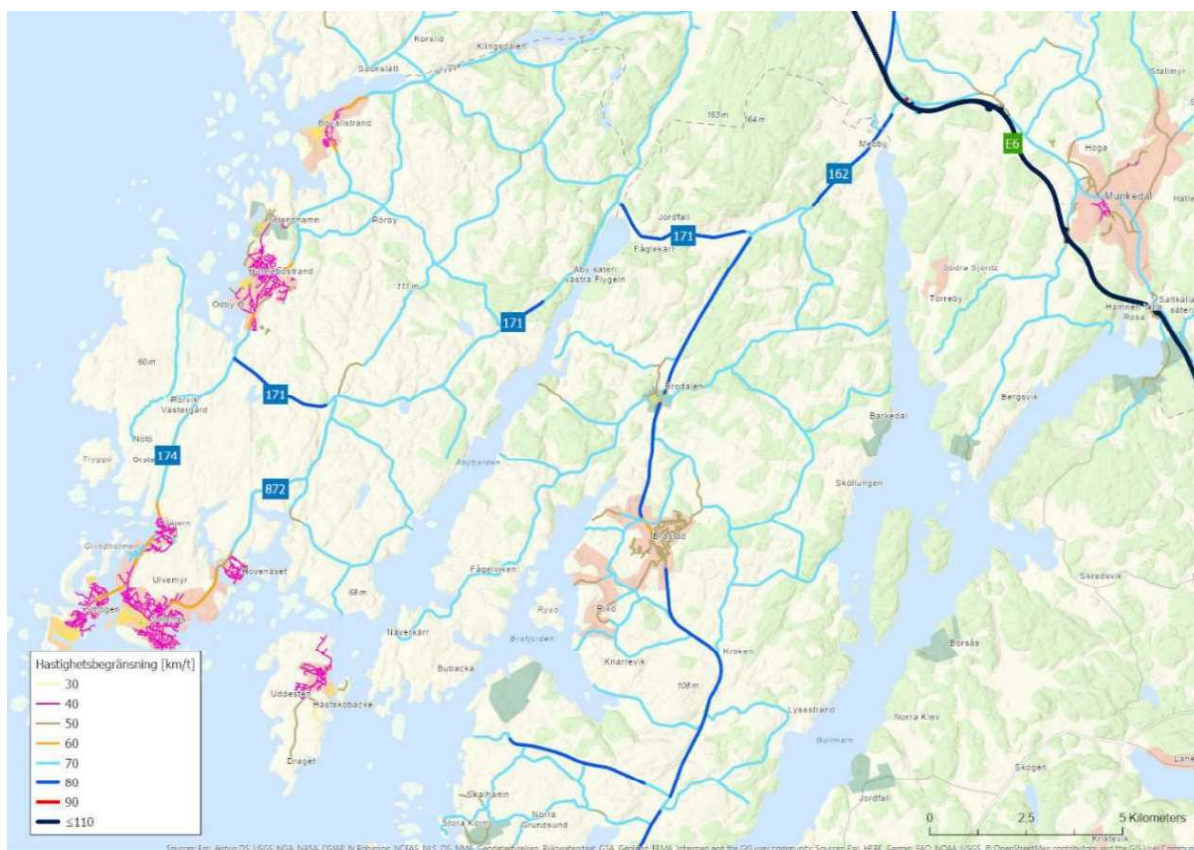
Figur 10. Vägbredder inom utredningsområdet.

Staten är väghållare för de större vägarna inom utredningsområdet. I tätorterna är kommunerna väghållare. Enskilda vägar förekommer utanför tätorter. Det förekommer också en del utfarter från enskilda fastigheter till vägen. Väghållarskapet presenteras i Figur 11.



Figur 11. Vägghälsarskap inom utredningsområdet.

Hastighetsbegränsningen varierar mellan 70 och 80 km/h på större delen av sträckan. I tätorterna Väjern, Kungshamn och Hovenäset varierar hastighetsbegränsningen mellan 40 och 60 km/h. Hastighetsbegränsningens variation längs sträckan presenteras i figur 12.



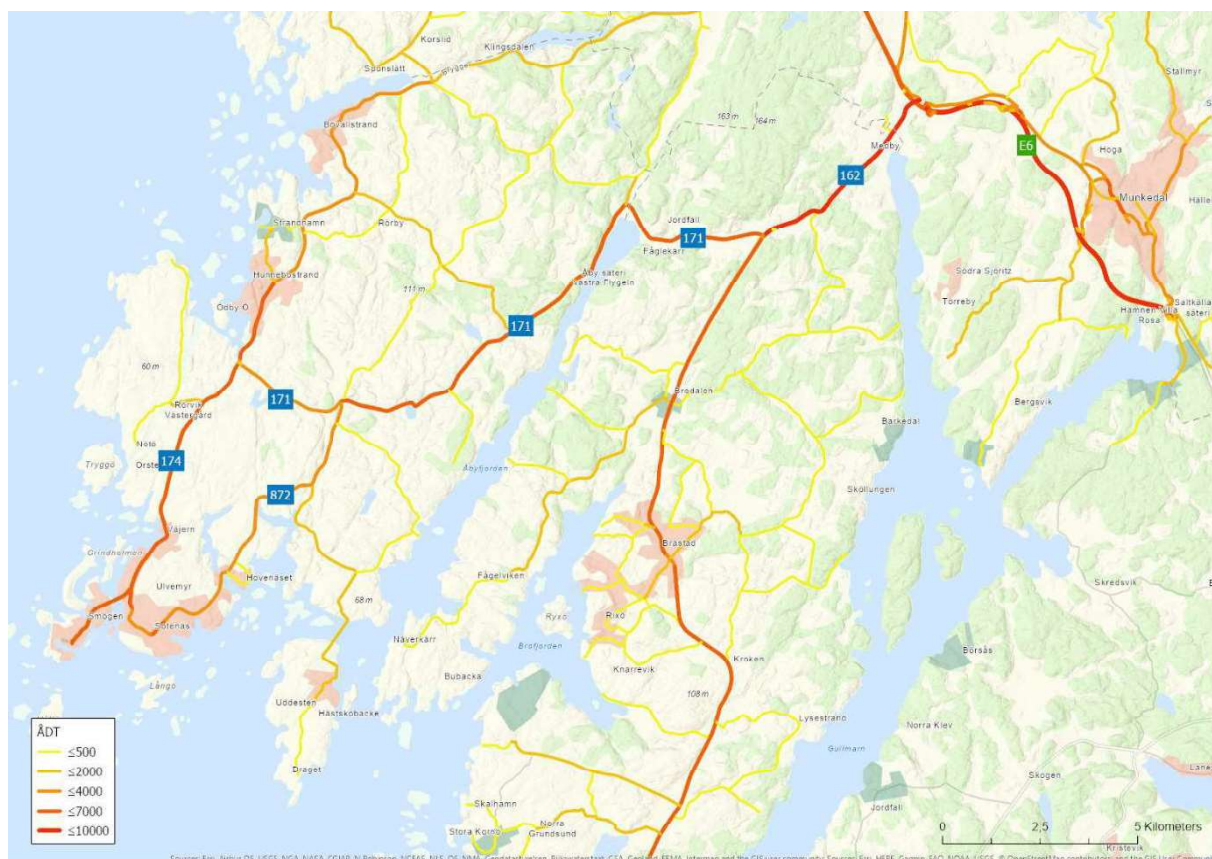
Figur 12. Hastighetsbegränsningen inom utredningsområdet.

Samtliga statliga vägar i området har en bärighetsklass 1 på vägsträckan. Bärighetsklass 1 innebär att max 64 tons bruttovikt tillåts på vägarna. En ny bärighetsklass, BK4, har börjat implementeras i Sverige och som tillåter 74 tons bruttovikt. BK4 finns inte på vägsträckan i dagsläget. Ett behov av BK4 har identifierats för att möjliggöra god standard för framtida godstransporter längs sträckan, men kräver omfattande bärighetshöjande åtgärder.

4.7. Trafik längs väg 162, 171 och 174

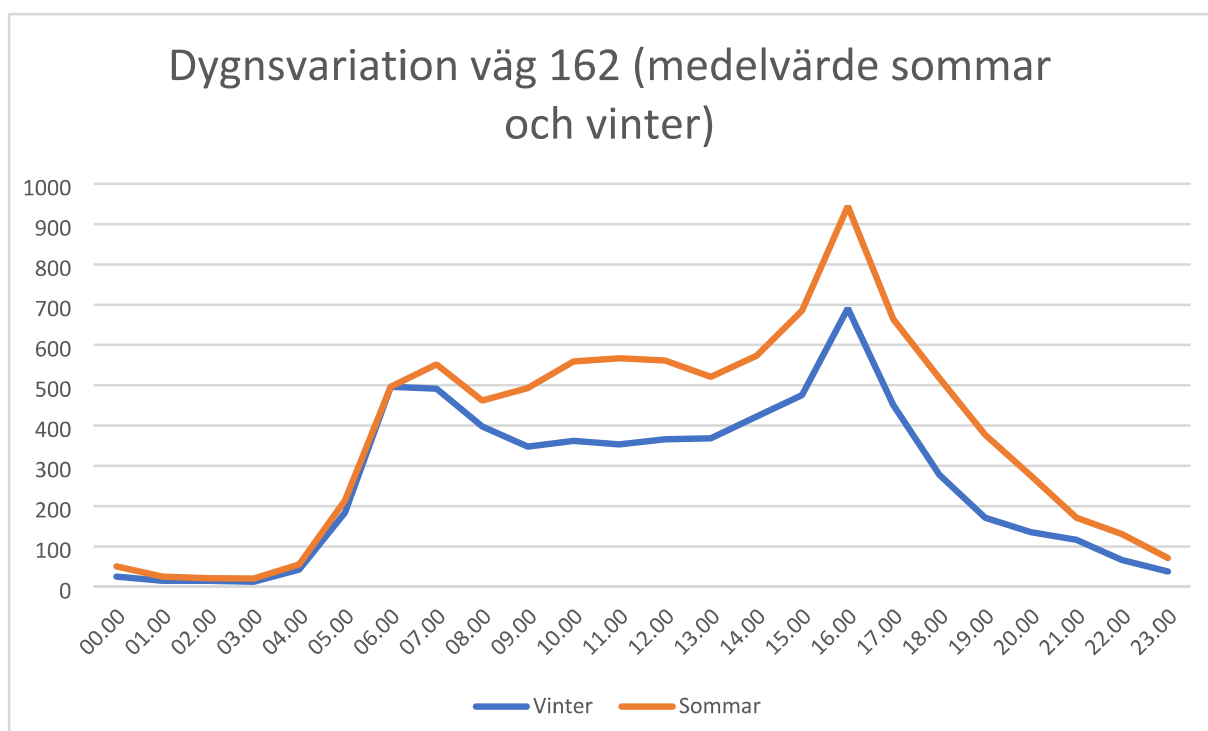
Trafikflöde

I figur 13 presenteras årsdygnstrafiken (ÅDT) på vägarna i området. Den delen av sträckan som utgörs av väg 162 har störst ÅDT med ungefär 10 000 fordon närmast väg E6. Därefter avtar trafiken mer västerut för att sedan öka igen på väg 174.

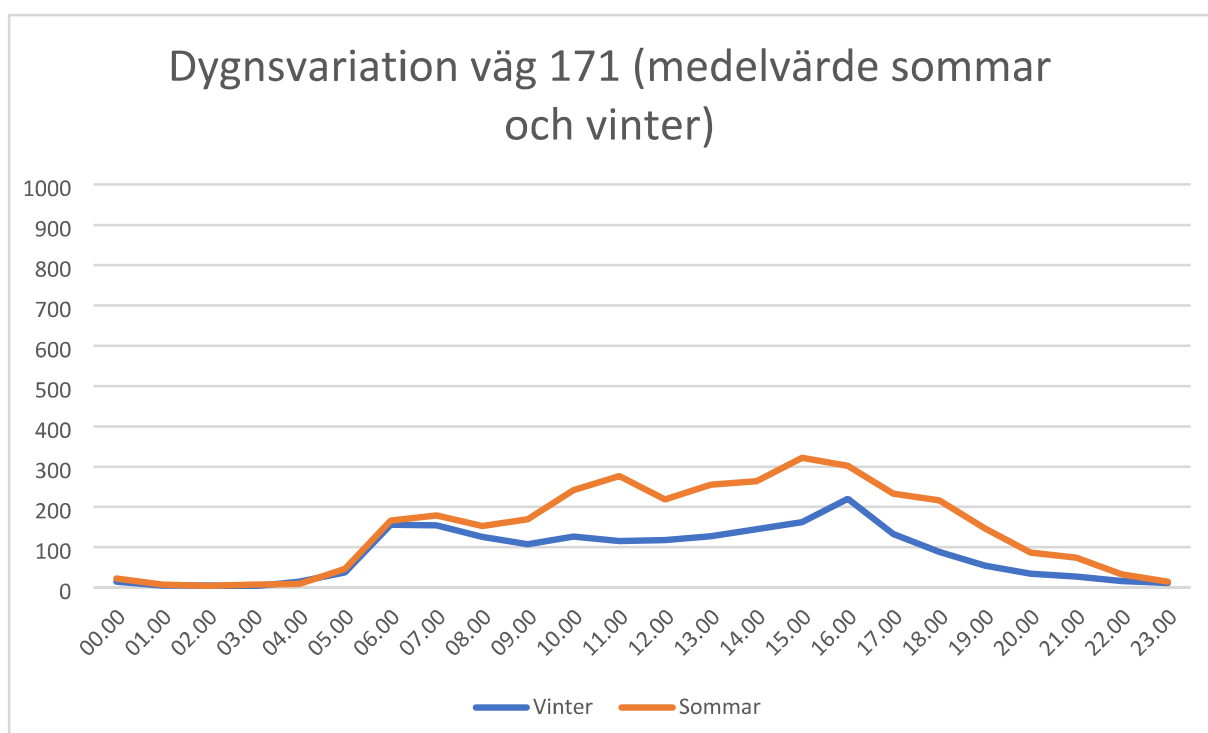


Figur 13. Trafikmängder i området angett som årsmedeldygnstrafik (ÅDT)

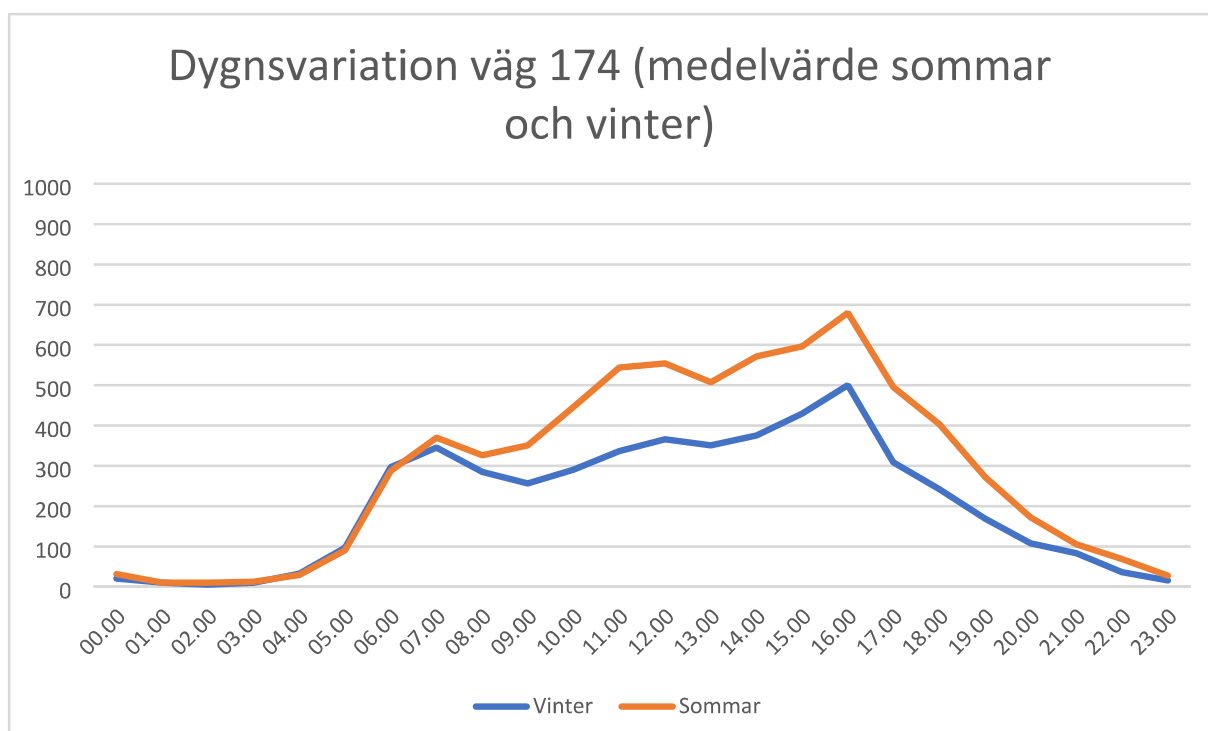
Trafikflödet längs sträckan varierar kraftigt under året. Under sommaren är trafikflödet betydligt högre än vintern. Av denna anledning är det av intresse att studera säsongsvariationen på vägarna i utredningsområdet. Från Nationell vägdatabas (NVBD) hämtas data från Trafikflödesmätningar som genomförts under 2017. Mätningarna genomfördes 21 mars, 16 juni och 4 december. Den mätning som genomfördes i juni antas vara ett medelvärde för sommartrafikens ÅDT. För vintertrafik beräknas ÅDT som medelvärdet mellan mätningen genomförd i mars och den i september. I figur 14, 15 och 16 presenteras hur trafikflödet förändras över dygnet för en genomsnittlig sommar och vinter dag på väg 162, 171 och 174. I figurerna 14, 15 och 16 går det att utläsa att trafikflödena under sommarhalvåret är ungefär 50 procent högre än trafikmängderna under vinterhalvåret. Under sommarhalvåret bör det också tas i beaktning att trafikmängderna kan vara högre under helger och dagar med bättre väder. På en del vägar i området kan trafikmängderna bli upp till tre gånger högre än under vintern. Detta gäller till exempel på Smögenbron.



Figur 14. Dygnsvariation för sommar- och vintertrafik på väg 162.



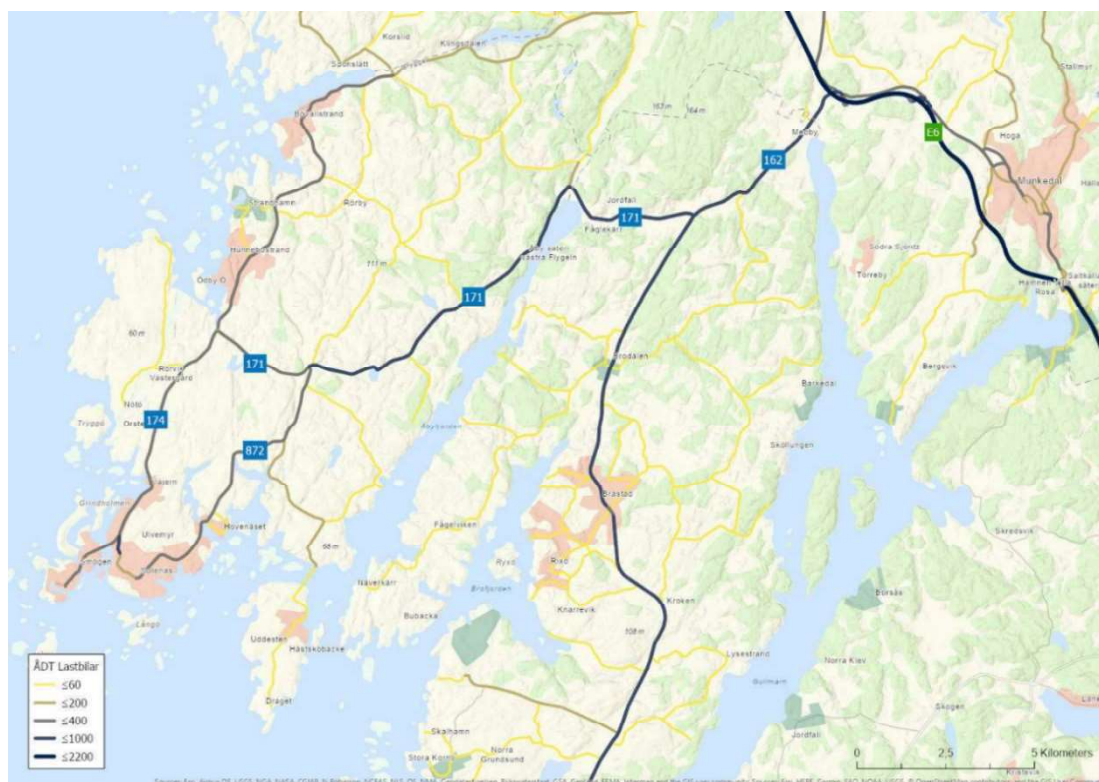
Figur 15. Dygnsvariation för sommar- och vintertrafik på väg 171.



Figur 16. Dygnsvariation för sommar- och vintertrafik på väg 174.

Godstrafik

Aktuellt stråk är rekommenderad sekundär transportväg för farligt gods. Andelen godstrafik avtar längs sträckan ju längre västerut mätningar genomförs. I figur 17 presenteras ÅDT för godstrafik längs sträckan. Flödet av lastbilar i området är ungefär dubbelt så stort under sommar säsongen som vintersäsongen på väg 162 och 171. På väg 174 ökar lastbilsflödet med ungefär 50% under sommarhalvåret.



Figur 17. Antal godstransporter i området angett som årsmedeldygnstrafik (ADT)

Järnväg

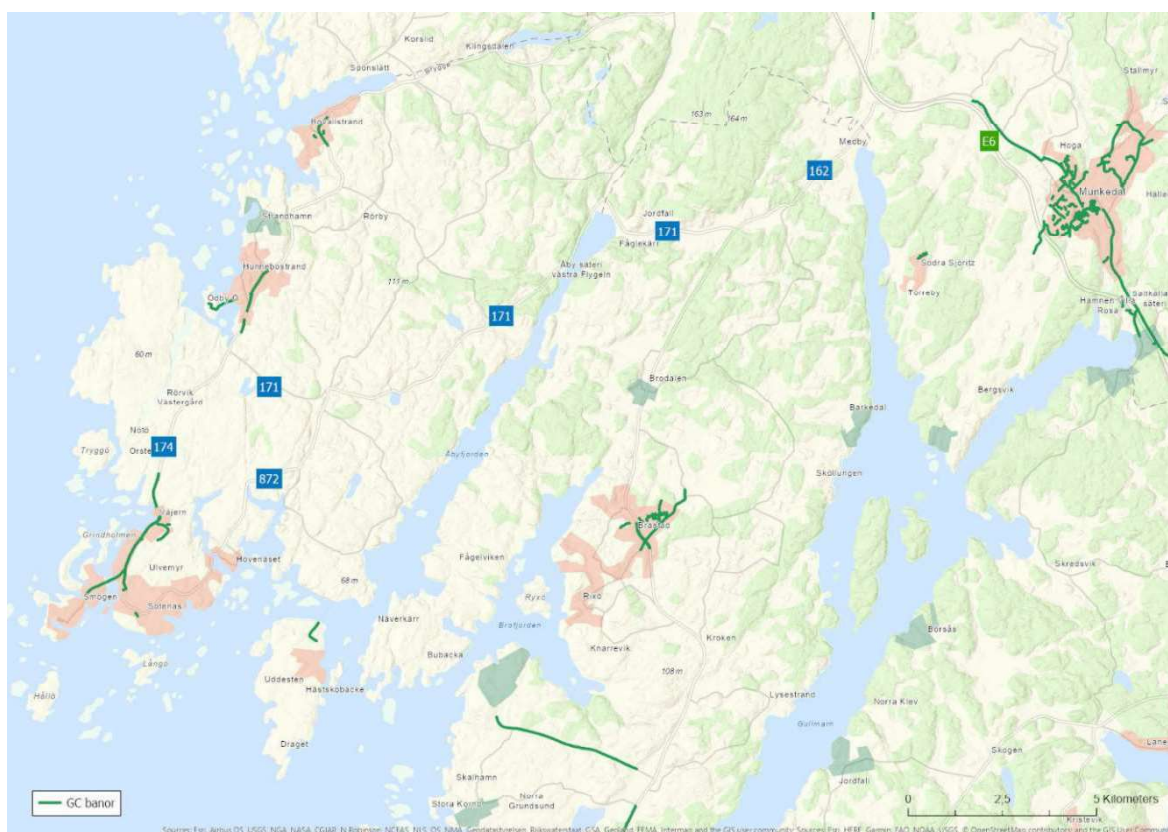
Lysekilsbanan sträcker sig genom områdets östra delar längs väg 162. Järnvägen sträcker sig från Lysekil till Smedberg strax norr om Munkedal. Aktuell sträcka för åtgärdsvalsstudien passerar järnvägen vid ett ställe. Passagen är planskild och ligger cirka 70 meter väster om korsningen mellan väg 162 och väg 817. Vägbron är i dåligt skick och är i behov av renovering. För Lysekilsbanan finns i dag ett beslut om upphörande av underhåll, men banans framtid är oklar och kommer att utredas ytterligare under 2024.

Gång- och cykeltrafik

Inom utredningsområdet finns gång- och cykelbanor endast vid Kungshamn, se figur 18. I nästan hela tätorten finns separata gångbanor. Separata cykelbanor finns utmed väg 174 på sträckan mellan korsningen med väg 1186 och norrut, fram till slutet av tätorten. På övriga delar av sträckan hänvisas gång- och cykeltrafik till blandtrafik.

Gång- och cykelflödena längs aktuell sträcka är låga. Gång- och cykeltrafik antas främst färdas längs vägen i närheten av Kungshamn. Ett mindre antal gångtrafikanter och cyklister antas också nyttja andra delar av sträckan. Gångtrafik bedöms också förekomma på platser där målpunkter finns på vardera sida vägen, exempelvis kollektivtrafikhållplatser. Under sommarhalvåret antas gång- och cykeltrafiken i området öka.

Västra Götalandsregionens potentialstudie för cykling har använts som utgångspunkt vid bedömning av möjliga gång- och cykelbanor längs sträckan. Studien visar låg potential till cykeltrafik på sträckan väg 162 och väg 171. Det finns få bostäder och arbetsplatser i närområdet vilket gör det mindre troligt att cykelpendling mellan arbete och bostad förekommer längs dessa sträckor. Väg 174 visar på god potential för cykeltrafik.

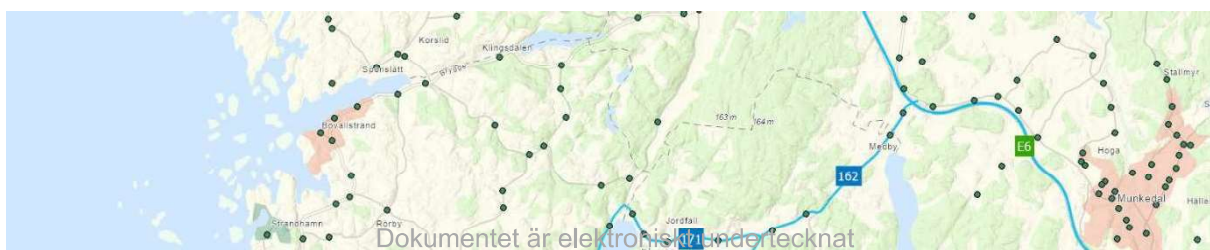


Figur 18. Befintliga gång- och cykelbanor i närheten av utredningsområdet.

Kollektivtrafik

Hela den aktuella sträckan förutom väg 872 och 874 utgör en del av det funktionellt prioriterade vägnätet (FPV) för kollektivtrafik. Sträckan trafikeras med buss av linjerna 850, 852, 860, 862, 865, 867 och 872. Väg 171 trafikeras dock inte av kollektivtrafik på sträckan mellan korsningarna med väg 174 och 872. Linje 860 är den enda linje som i stort sett trafikerar hela sträckan med avgångar varje timme i båda riktningar. Vid Askum svänger linjen av söderut och kör vidare mot Kungshamn längs väg 872. Kollektivtrafiken och hållplatser redovisas i figur 19.

Längs sträckan finns tre pendelparkeringar. En vid Kungshamn med 61 platser, en vid korsningen mellan väg 171 och väg 868 med 8 platser och en vid korsningen mellan väg 171 och väg 162 med 20 platser. Data saknas för belägningsgraden på pendelparkeringsplatserna.



Figur 19. Kollektivtrafikhållplatser och FPV för kollektivtrafik i området

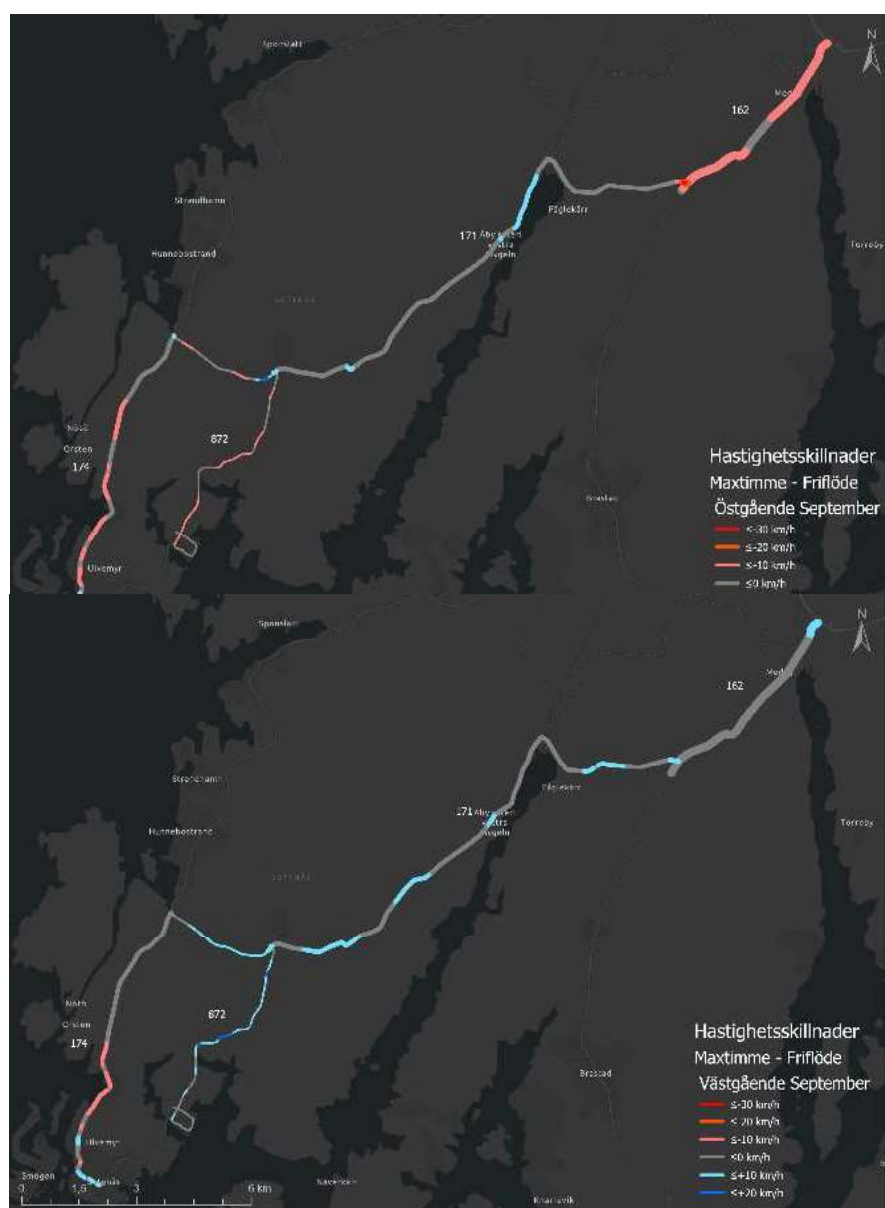
Trafikprognos 2040

Trafikflödet längs aktuell sträcka bedöms i framtiden öka för både personbilstrafik och lastbilstrafik. Trafikverket har tagit fram trafikuppräkningsstal för olika områden i landet för perioden 2014 till 2040 och 2014 till 2060. Mellan 2014 och 2040 räknar Trafikverket med att personbilstrafiken i området kommer öka med 14 procent. Fram till 2060 väntas den öka med 17 procent. Samma siffror för lastbilstrafiken är 64 respektive 119 procent. Med 2017 som utgångspunkt beräknas den procentuella trafikökningen för personbilstrafik vara 12 procent (0,5 procent per år) till 2040 och 15,7 procent till 2060 (0,34 procent per år). Motsvarande siffror för lastbilstrafiken är 54 procents ökning till 2040 (1,9 procent per år) och 108 procent till 2060 (1,72 procent per år).

Kapacitetsutredning

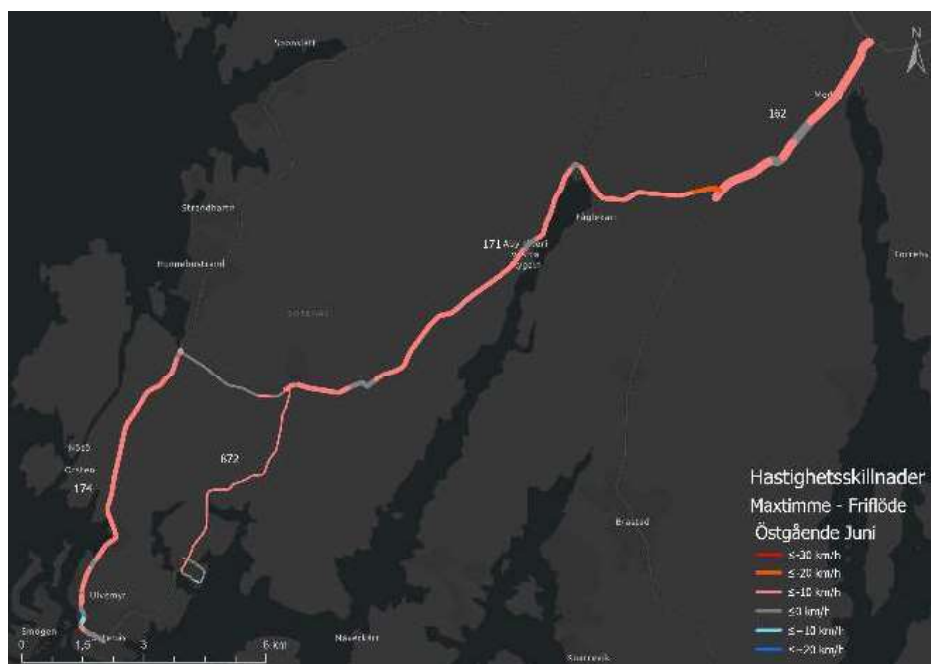
För att undersöka kapaciteten i utredningsområdets vägnät har en kapacitetsutredning genomförts. Utredningen studerar kapaciteten både längs sträckan och i korsningar. Trafikflödena på vägsträckan har studerats med hjälp av GPS-data från år 2017 för att se hur hastigheterna påverkas under maxtimmarna. Lägre hastigheter under rusningstrafik i jämförelse med hastigheter under fritt flöde kan tyda på att det finns risk för trafikköer på sträckan. Detta ger en indikation på kapacitetsbrister längs vägsträckan, där framförallt sommartrafiken med högre trafikflöden är av intresse. Fritt flöde har valts för klockslagen 04-05, där den genomsnittliga hastigheten har inhämtats för samtliga vardagar över hela månaden. För rusningstrafik har den genomsnittliga hastigheten för samtliga vardagar över hela månaden hämtats in för

klockslagen 16 till 17. Resultatet av denna analys visar att det under September månad, som kan ses som en genomsnittlig månad, finns vägsträckor där den genomsnittliga hastigheten både är högre och lägre i jämförelse med det fria flödet. Skillnaderna är låga, vilket indikerar att vägnätet klarar av trafikflödet under September månad. I östgående riktning är den genomsnittliga hastigheten mellan 0 och 10 kilometer i timmen högre på väg 162, väg 174 och väg 872. I västgående riktning är hastigheterna på flera sträckor istället högre (exempelvis sträckan Askum – Hunneborondellen) förutom på väg 174 närmast Väjern där hastigheten är lägre under maxtimmen i jämförelse med fritt flöde, se figur 20.



Figur 20. Genomsnittliga hastigheter i jämförelse mellan maxtime och friflöde under September månad år

Under sommarmånader när trafiken är högre på vägarna påverkas hastigheterna mer under rusningstrafiken. Hela sträckan har en lägre genomsnittlig hastighet under maxtimmen i jämförelse med fritt flöde, se figur 21. Hastigheterna är dock enbart mellan 1- 10 kilometer lägre. Detta indikerar att trafikflödena påverkar hastigheterna under sommartid men att påverkan inte är i allt för hög grad. Trafikköer uppstår oftast i anslutning till korsningspunkter, vilket är vanligt i denna typ av analys då det beror på att hastigheten minskar inför en korsning. Det har i dagsläget inte identifierats några kapacitetsproblem i korsningspunkter under sommartid.



Figur 21. Genomsnittliga hastigheter i jämförelse mellan maxtimme och friflöde under juni månad år 2017.

För att vidare studera vidare kapaciteten i korsningspunkter har kapacitetsverktyget CapCal använts. Ett mått på kapacitet är belastningsgrad, där regelverket VGU, Vägars och gators utformning, har konstaterat att en god framkomlighet och kapacitet i en korsning uppnås med en belastningsgrad som är mindre än 0,6 för trevägskorsningar och mindre än 0,8 för en cirkulationsplats. Ingångsdata för beräkningarna i CapCal utgörs av trafikmängderna under maxtimmen i varje tillfart till korsningen. Trafikflödet för 2040 beskrivs nedan i kap "Trafikprognos 2040. Analyser är genomförda för korsningarna:

- Väg 171/väg 872 vid Askum (2 st)
- Väg 162/väg 817, Vann-krysset
- Väg 171/väg 174, Hunneborondellen

Belastningsgraden i korsningar har beräknats i sin befintliga och framtida utformning. Kapaciteten i vardera korsningar har beräknats utifrån fyra scenarier:

- Nuläget med befintlig utformning
- År 2040 med befintlig utformning
- Det maximala trafikflödet med befintlig utformning
- År 2040 med kapacitetshöjande åtgärder

Det maximala trafikflödet syftar till att avgöra hur stor trafikökning som krävs från dagens trafikflöde för att nå högsta möjliga önskvärda belastningsgrad i en korsning.

Resultatet av kapacitetsanalyserna visar att samtliga korsningar i sin nuvarande utformning klarar av både dagens trafikflöde och de beräknade trafikflödet för år 2040. Analysen visar att den högsta belastningsgraden förekommer i korsningen vid väg 171 och 872 (Askum), som även når belastningsgrad 0.6 år 2040 med befintlig utformning. Det innebär att samtliga korsningar har tillräcklig kapacitet för att klara av trafikflödet år 2040 med nuvarande utformning. Om trafikmängderna ökar mer kan kapacitetshöjande åtgärder behöva vidtas, framförallt i korsningen vid väg 171 och 872 (Askum). En cirkulationsplats vid denna korsning innebär en ökad kapacitet och samtidigt en försämrad kapacitet för korsningen med väg 171 och 870, då korsningarna slås ihop. För Vannkrysset, väg 162/817, kan kapaciteten ökas t ex genom att anlägga ett vänstersvängskörfält. Åtgärden behöver dock utredas vidare. Hunneborondellen klarar av en trafikökning på 77 procent från dagens trafik. Se tabell 2 för belastningsgraden i korsningarna.

Tabell 2. Belastningsgrad för utvalda vägkorsningar

Korsning	Nuläget med befintlig utformning	År 2040 med befintlig utformning	Maximal ökning av trafikflödet med befintlig utformning (%)	År 2040 med kapacitetshöjande åtgärder
Väg 171 och 870 (Askum)	0.27	0.31	120	0.43
Väg 171 och 872 (Askum)	0.49	0.6	14	
Vannkrysset	0.41	0.47	45	0.43
Hunnebo-rondellen	0.39	0.45	77	-

4.8. Trafiksäkerhet

För att bedöma trafiksäkerheten längs sträckan har ett STRADA-utdrag för perioden 2010–2019 och data i nationell vägdatabas (NVBD) analyserats. Utöver detta har även statistik från Räddningstjänsten och viltolyckor analyserats.

Trafiksäkerhetsklassning

Ungefär hälften av sträckan är enligt NVDB av låg trafiksäkerhetsklass. På delsträckorna vid Kungshamn, Nordens Ark och Gläborgsmotet är av mindre god kvalitet. På sträckan mellan korsningarna mellan väg 171 och 174 och väg 171 och 868 saknas information om trafiksäkerhetsklass. Data beskrivande trafiksäkerhetsklass saknas också för väg 872.

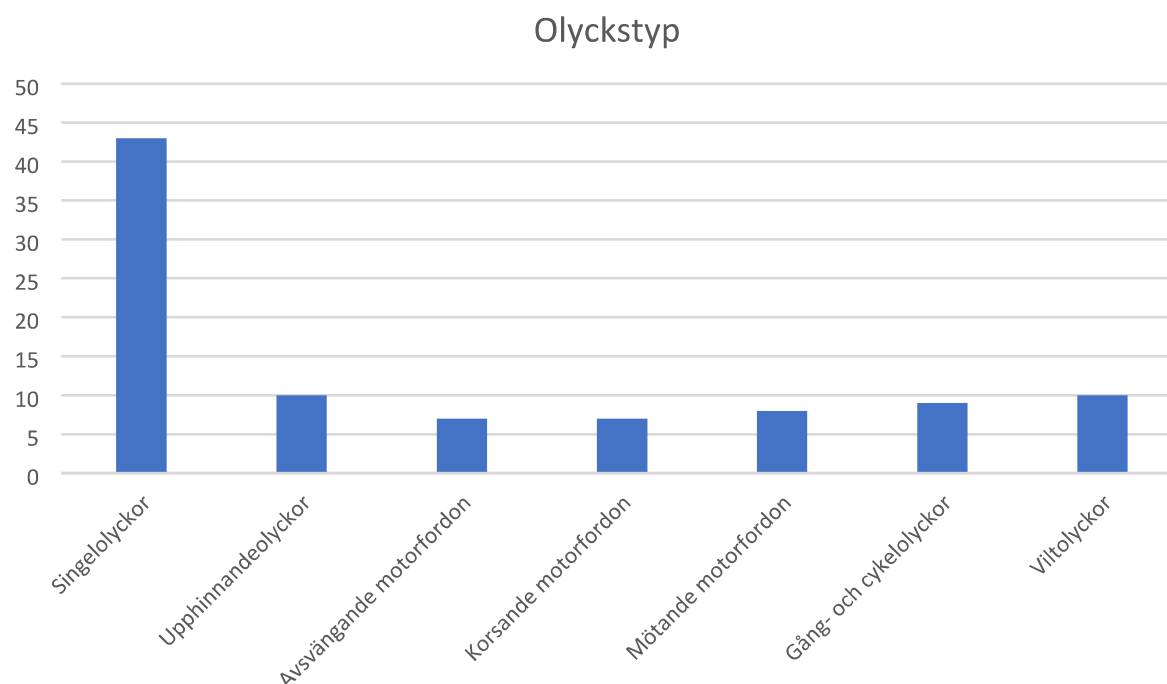
Olycks- och skadestatistik

Mellan år 2010 och år 2019 rapporterades det totalt in 94 olyckor till STRADA-registret. Majoriteten av dessa var av lindrigare karaktär. Av det totala antalet olyckor resulterade 18 av olyckorna i måttliga skador, 6 i allvarliga skador och 5 personer omkom i trafikolyckor längs sträckan under perioden. I figur 22 presenteras skadegraden för de inrapporterade olyckorna.



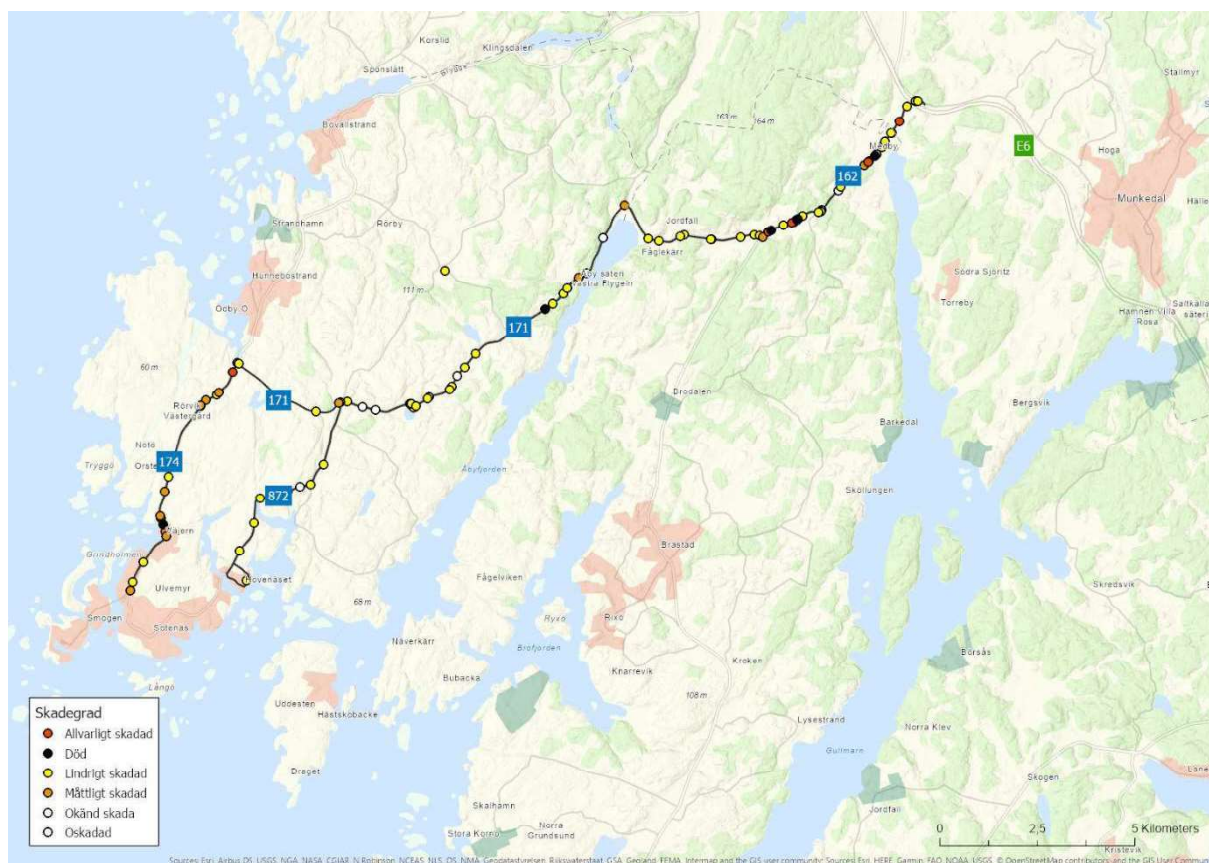
Figur 22. Skadegrad för samtliga inrapporterade trafikolyckor längs aktuell sträcka under perioden 2010 och 2019.

Ungefär hälften av de inrapporterade olyckorna längs sträckan var singelolyckor. De näst mest förekommande olyckstyperna var upphinnandelyckor och viltolyckor. Det förekommer också olyckor där personbilar har kolliderat med cyklister eller mopedförare. I figur 23 presenteras olyckstypen för de inrapporterade olyckorna. Mellan 2010 och 2019 rapporterades det totalt in 10 viltolyckor till STRADA-registret. En av viltolyckorna resulterade i dödlig utgång för föraren. Bland övriga olyckor resulterade en i allvariga skador, två i måttliga skador och sex i lindrigare skador.



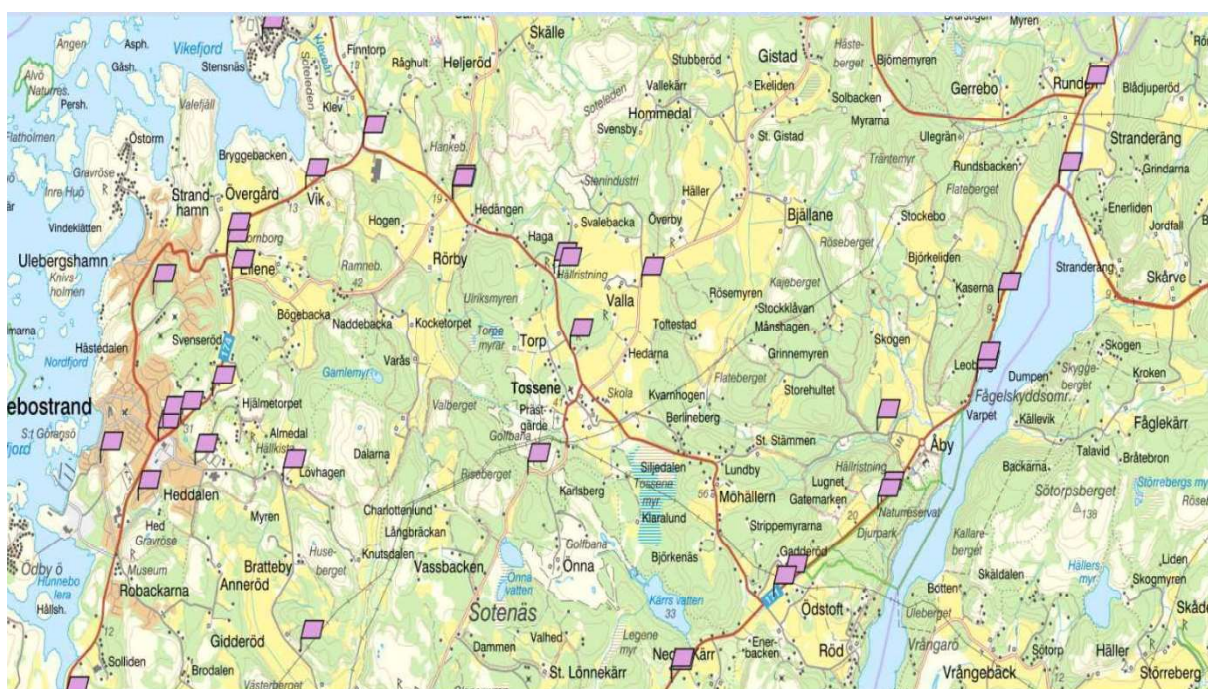
Figur 23. Olyckstyp för samtliga inrapporterade trafikolyckor längs aktuell sträcka under perioden 2010 och 2019.

I figur 24 presenteras de inrapporterade olyckornas geografiska position. I figuren utläses att flest olyckor inträffar på den del av sträckan som utgörs av väg 162. Denna delsträcka är även den mest trafikerade delen av sträckan. Vidare har fyra av de sex dödsolyckorna inträffat på väg 162. Två platser som utmärker sig är cirkulationen mellan väg 162 och 171 samt korsningen mellan väg 162 och väg 817, Vannkrysset. Andra platser som märker ut sig i olycksstatistiken är korsningen mellan väg 171 och 872 samt området vid Långöns vatten. Olyckor som inträffat vid dessa platser har oftast varit av lindrigare karaktär. Väg 174 är den del av sträckan där flest olyckor med måttlig skadegrad inträffat.

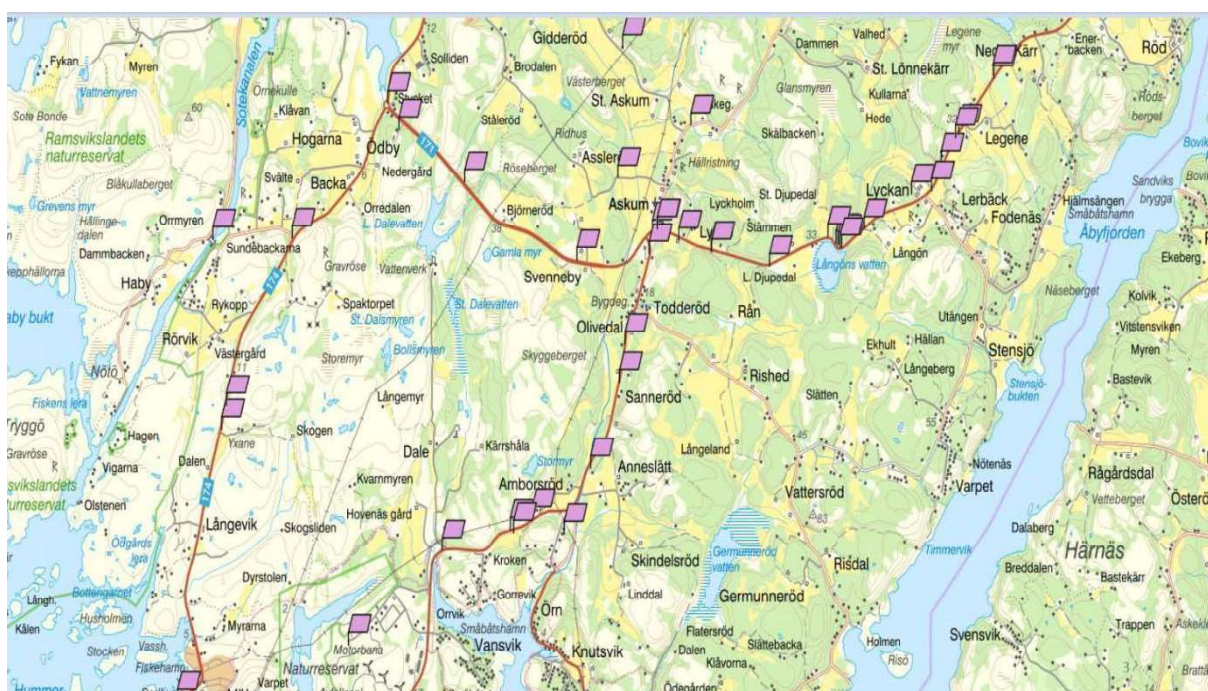


Figur 24. Antalet olyckor med skadegrad och lokalisering längs aktuell sträcka mellan 2010 och 2019.

Till räddningstjänsten rapporterades 107 stycken trafikolyckor in mellan år 2015 och 2020 på sträckan mellan Gläborg och Kungshamn, se figur 25 och 26. En större koncentration av olyckor har rapporterats mellan Askum och Nedre Kärr, framförallt vid Långöns vatten. Statistik för delen Gläborg - Stranderängs bro saknas.



Figur 25. Antalet olyckor inrapporterade till räddningstjänsten mellan 2015 och 2020.



Figur 26. Antalet inrapporterade olyckor till räddningstjänsten mellan 2015-2020.