

Åtgärdsvalsstudie

Väg 1978 Skepplanda, Ale kommun

Ärendenummer: TRV2021/12098



Ett samarbete mellan:



Dokumentet är elektroniskt undertecknat



Dokumenttitel: Åtgärdsvalsstudie, Väg 1978 Skepplanda, Ale kommun

Författare: Pernilla Sott, Sandra Seljeseth, Anna Granberg, COWI

Trafikverkets ansvariga projektledare: Johan Kustfolk

Dokumentdatum: 2021-10-08, rev 2021-12-10

Ärendenummer: TRV2021/12098

Version: 2.0

Fastställt av: Jörgen Ryding

Kontaktperson: Johan Kustfolk

Trafikverket

Postadress: 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921



Figur 1 Utredningsområde för ÅVS Väg 1978 Skepplanda, Ale kommun.

Namn på åtgärdsvalsstudie:	ÅTGÄRDSVALSSTUDIE VÄG 1978 SKEPPLANDA, ALE KOMMUN
Ansvarig för genomförande:	JOHAN KUSTFOLK
Organisation:	ENHET UTREDNING (PLVÄU)
Datum - start:	2021-02-03
Datum - avslut:	2021-12-21

Innehållsförteckning

Bakgrund	6
Syfte	6
Problembild	6
Avgränsningar	7
Aktörer och övriga intressenter, involverade eller ej	8
Workshop	8
Gällande planer och angränsande projekt	9
Kommunens planer	9
Tidigare planeringsunderlag och gällande planer	10
Nuläge - faktorer som har betydelse för studien.	11
Vägsystem.....	11
Gång- och cykel	15
Kollektivtrafik	15
Målpunkter.....	18
Olycksstatistik	19
Landskapet	20
Miljö och hälsa	20
Krav (<i>funktion, tekniska, ekonomiska, miljö, trafiksäkerhet med mera</i>)	24
Mål för åtgärder (eftersträvad kvalitet)	24
Transportpolitiska mål	24
Projekt mål	24
Mål för lösningar (<i>eftersträvad kvalitet</i>)	24
Måluppfyllelse, kostnader och effektbedömning	25
Kvalitetsgranskning	40
Avslut av studie	40
Bilagor.....	41

[Initiera]

Bakgrund

Väg 1978, även kallad Skepplandavägen, sträcker sig i sydvästlig-nordostlig riktning strax väster om Skepplanda, Ale kommun. Vägen ansluter via Södra Skepplandamotet till väg E45 i söder. Från väg E45 och Norra Skepplandamotet går även väg 1979 som ansluter till Skepplandavägen vid den så kallade "Grönnäskorsningen". Vid den nordvästra delen av samhället ansluter väg 1980, Kvarnabovägen, i den så kallade "Kvarnabokorsningen", se Figur 2.

Vägen bidrar till det lokala och regionala näringslivets transporter samt som viktigt stråk för kollektivtrafik och arbetspendling. Vägavsnittet fyller samtidigt funktionen som lokalgata genom Skepplanda, med anspråk på trygga och säkra förhållanden för oskyddade trafikanter och lokal trafik.

Ale kommun har sedan 2013 påtalat önskemålet om en förbifart för att avlasta väg 1978 samt för att få bort den tunga trafiken som idag går nära bostäder och skolverksamhet. Västra Götalandsregionen har tidigare valt att inte prioritera kommunens inspel om en förbifart. Under år 2020 planerades åtgärdsvalsstudien att påbörjas, men kommunen valde då att dra tillbaka sitt inspel med tanke på att man befarade att en åtgärdsvalsstudie skulle omöjliggöra en framtida förbifart. Under slutet av 2020 återupptogs dialogen mellan Trafikverket och kommunen och beslut om uppstart av åtgärdsvalsstudien togs.

Under initiering av arbetet med åtgärdsvalsstudien kom också Trafikverket och Västra Götalandsregionen överens om att teckna en avsiktsförklaring om att åtgärdsvalsstudien ska även ska inkludera åtgärden "Förbifart Skepplanda".

Syfte

Syftet med åtgärdsvalsstudien är att med avseende på trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet för samtliga transportslag och trafikantgrupper identifiera brister längs sträckan samt att föreslå åtgärder kopplat till dessa brister.

Problembild

Den initiala problembilden som lyfts och som har initierat processen med åtgärdsvalsstudien är upplevda brister i framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet för samtliga transportslag och trafikantgrupper. Mer specifikt;

- Trafiksäkerhetsproblem längs sträckan samt i anslutning till de två stora korsningspunkterna väg 1979/Grönnäsvägen (sydväst) "Grönnäskorsningen" samt väg 1980/Kvarnabovägen (nordost) "Kvarnabokorsningen".
- Brister i framkomlighet, framför allt för tunga transporter, korsningspunkterna väg 1979/Grönnäsvägen (sydväst) "Grönnäskorsningen" samt väg 1980/Kvarnabovägen (nordost) "Kvarnabokorsningen".
- Upplevda höga hastigheter längs sträckan.
- Tillgänglighetsproblem i anslutning till skolverksamhet och bostäder.
- Tillgänglighets- och trafiksäkerhetsproblem för oskyddade trafikanter längs sträckan med endast en gång- och cykelpassage i anslutning till en av hållplatserna (Hållplats Vadbacka).

Avgränsningar

Utredningsområdet är avgränsat till sträckan strax söder om korsningen väg 1979/Grönnäsvägen (sydväst) "Grönnäskorsningen" till korsningen med väg 1980/Kvarnabovägen (nordost) "Kvarnabokorsningen", se Figur 2. Sträckan är cirka 550 meter.



Figur 2 Utredningsområde

Studien ska följa den vedertagna metodiken för åtgärdsvalsstudier, se Figur 3



Figur 3 Åtgärdsvalsstudiens fyra steg

Åtgärderna i denna åtgärdsvalsstudie ska generas utifrån fyrstegsprincipen, se Figur 4, och åtgärder från samtliga fyra steg ska beaktas.



Figur 4. Fyrstegsprincipen

Aktörer och övriga intressenter, involverade eller ej

Samtliga intressenter som på något sätt deltagit i utredningen listas nedan:

- Trafikverket
- Ale kommun
- Västtrafik
- Räddningstjänsten
- Garnvindesskolan
- Alboskolan
- Ragn-Sells

Workshop

Inom projektet har två workshops genomförts.

En workshop med fokus på brister ("förstå situationen") genomfördes på Skype 20210319. Representanter från Trafikverket, COWI, Ale kommun och Västtrafik deltog. På workshoppen presenterades och diskuterades en nulägesbeskrivning med fokus på brister och problem.

Närvarande:

- Trafikverket: Johan Kustfolk, Tea Silic, Dina Constantopoulou, Johanna Nyström, Maria Sandberg
- Ale kommun: Gunnel Borgström, Gustaf Nilvall, Katarina Lagerkvist, Ulf Bredby (konsult från Atkins)
- Västtrafik: Felix Stööp Lindgren
- COWI: Pernilla Sott, Sandra Seljeseth

Ytterligare en workshop med fokus på åtgärdsgenerering ("prova tänkbara lösningar") genomfördes, även denna på Skype, 20210519. På mötet fastställdes även studiens mål.

Närvarande:

- Trafikverket: Johan Kustfolk, Tea Silic, Dina Constantopoulou, Maria Sandberg
- Ale kommun: Gunnel Borgström, Gustaf Nilvall, Katarina Lagerkvist
- Västtrafik: Felix Stööp Lindgren
- COWI: Pernilla Sott, Anna Granberg
- Garnvindeskolan: Lena Holm
- Alboskolan: Per Rehnlund
- Ragn-Sells: Martin Andersson
- Räddningstjänsten: Jimmy Törnqvist

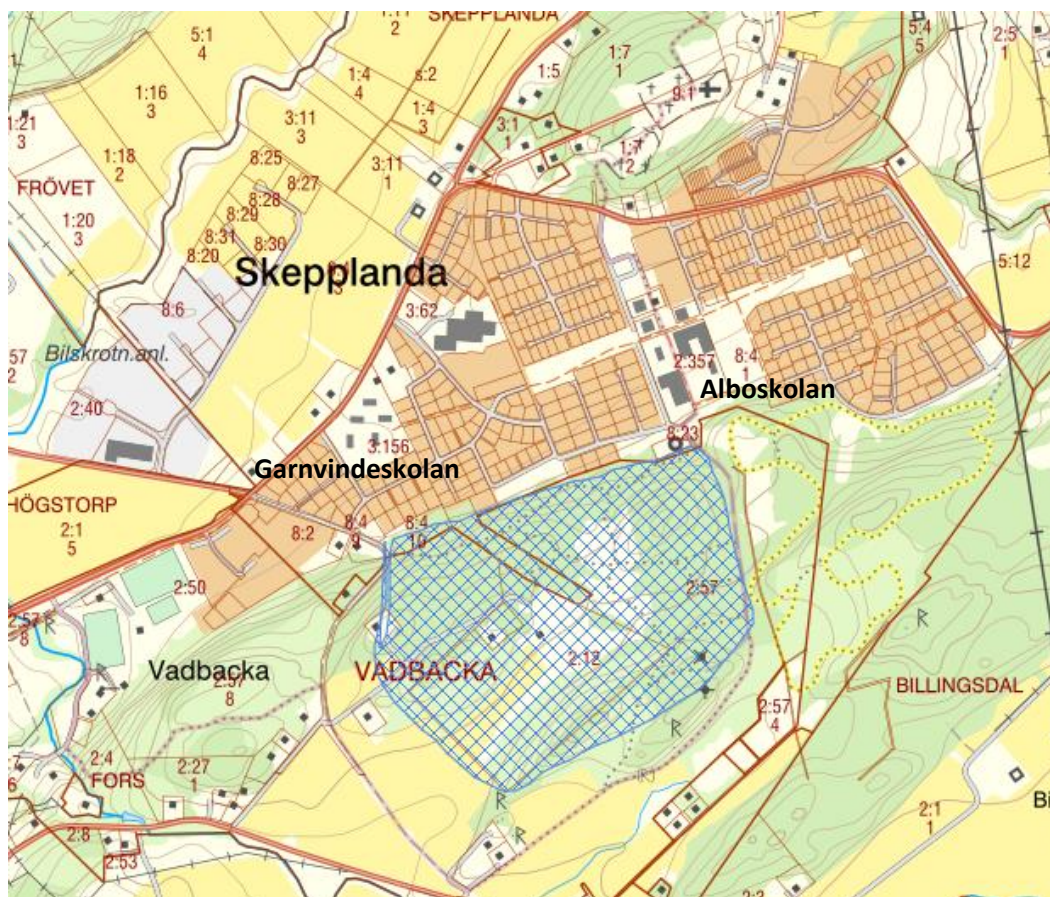
Arbetsprocessen (kort sammanfattning)

Arbetet med studien inleddes med ett internt startmöte på Trafikverket. Efter det att konsult upphandlats, i detta fall COWI, påbörjades arbetet med att samla in underlag för att bättre förstå situationen och kunna beskriva förutsättningarna. Bland annat har NVBD, kommunala dokument och liknande nyttjats. I samband med detta arbete togs även förslag till mål fram för studien och för åtgärderna. Vid den första workshoppen (20210319) diskuterades brister längs sträckan. Därefter fortsatte åtgärdsgenereringen i samverkan mellan Trafikverket och konsult. Åtgärderna bearbetades (vissa förslag skissades översiktligt upp), beskrevs och effektbedömdes. En andra workshop hölls (20210519) för att stämma av föreslagna mål för studien och åtgärderna samt för att förankra förslag till åtgärder. Efter workshoppen prioriterades åtgärderna för att så god måluppfyllnad som möjligt skulle uppnås. Efter en intern granskning hos Trafikverket skickades en påsynsrapport ut till berörda intressenter (20211008). Efter det att påsyn hos kommunen genomförts genomfördes vissa mindre justeringar och en slutlig version av rapporten tog fram.

Gällande planer och angränsande projekt

Kommunens planer

Det finns planer på nybyggnation av bostäder i Skepplanda. Fram till 2030 planeras samhället att expandera med cirka 30 småhus samt med flerbostadshus med cirka 130 lägenheter, se Figur 5. Planerade exploateringar kommer generera en befolkningsökning i samhället på cirka 350 personer, en ökning av samhällets invånarantal med cirka 10%. Större delen av tillkommande trafik planeras att ledas genom utredningsområdet.



Figur 5 Lokalisering av planerad bebyggelse

Garnvindeskolan, som ligger i anslutning till Skepplandavägen, har idag 261 elever i årskurs F-3 samt 36 barn i förskola. 2030 räknar kommunen med 180 barn i förskola och att grundskolans elever har flyttat till en annan skola, Alboskolan.

Trots att det totala antalet barn minskar på Garnvindeskolan förväntar sig kommunen att en ökning av antalet fordonsrörelser, då "hämta och lämna-trafiken" förväntas bli större, kommer ske. Förskolan kommer få ett stort upptagningsområde som inte bara inkluderar tätorten utan även kringliggande landsbygd. Troligtvis kommer dock ingen skolskjuts behöva köra in vid skolan och släppa av barn som den gör idag.

Tidigare planeringsunderlag och gällande planer

Den nu gällande översiktsplanen, Ale ÖP07, antogs 2007. Just nu pågår arbete med att ta fram ett förslag till ny översiktsplan som sträcker sig fram till år 2050. Tiden för samrådet var våren 2021 och utställningen var tillgänglig sommaren 2021. Nu pågår bearbetning av inkomna synpunkter. Resultatet kommer att presenteras för kommunfullmäktige under hösten 2021 i en antagandehandling.

Inom arbetet med en ny översiktsplan har kommunen initierat en utredning (se PM "Skepplandavägen, Ny vägdragning väster om Skepplanda samhälle, Ale kommun") av en ny vägdragning för Skepplandavägen förbi samhället, väster om befintlig väg. Den studien har även nyttjats som underlag för denna åtgärdsvalsstudie.

[Förstå situationen]

Nuläge - faktorer som har betydelse för studien.

Skepplanda är beläget i Ale kommun och är kommunens nordligaste tätort. Tätorten har cirka 3 300 invånare inklusive landsbygd (SCB 2019-12-31).

Bebyggelsen består till större delen av villor och radhus. Skepplanda centrum utgörs av Albotorget med viss kommersiell och kommunal service. I anslutning till torget ligger kommunens simhall och idrottshall. Forsvallens idrottsanläggning finns i sydvästra delen av Skepplanda. Skepplanda Kyrka ligger strax norr om samhället, se Figur 6.

Skepplanda har två skolor; Garnvindeskolan (F-3) och Alboskolan (4-7) och två förskolor; Gunnarsgården och Kyrkskolans förskolor. I Skepplanda finns över 70 företag med totalt cirka 120 anställda, i huvudsak inom produktionen. Skepplanda industriområde ligger nordväst om Skepplandavägen, se Figur 6.



Figur 6 Skepplanda

Vägsystem

Väg 1978 har en vägbredd på 6,3m och parallellt, på östra sidan, löper en cirka 2m bred förhöjd gångbana, avskild med kantsten. Vägen är belyst. Sträckan har 13 utfarter från privata fastigheter.

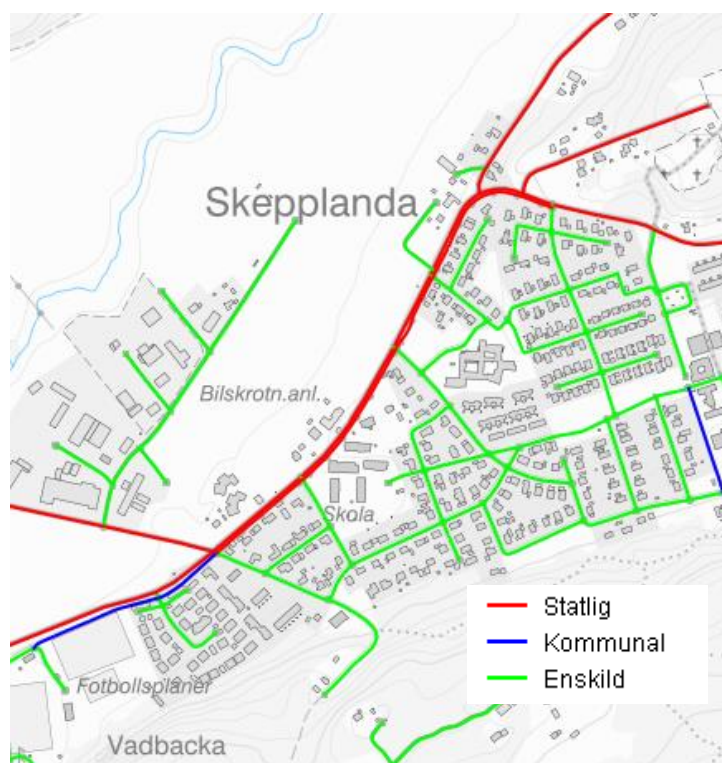
Skepplandavägen ingår ej i någon av de fyra funktionerna (Godstransporter, dagliga personresor med bil, kollektivtrafik och långväga personresor med bil) som ingår i begreppet funktionellt prioriterat vägnät¹, men kopplar samman vägar med dessa funktioner. Enligt NVDB är dock stråket genom Skepplanda klassat som ett stråk med "Kontinuerlig volym av tyngre transporter". Sträckan är utpekad som sekundär transportväg för farligt gods, det vill säga en väg som bör användas för lokala transporter mellan det primära vägnätet för farligt gods och mottagaren/leverantören. Lokala

¹ Under 2015 gjordes en indelning av landets vägar utifrån *tillgänglighetsperspektivet*. Detta har gjorts i samarbete mellan Trafikverket och andra berörda aktörer, i första hand länsplaneupprättarna. Vägnätet kallas för *funktionellt prioriterat vägnät* och ska utgöra ett planeringsunderlag för bland annat åtgärdsvalsstudier. Funktionellt prioriterat vägnät anger vilka vägar det är av vikt att värna och höja tillgängligheten på och hur de kan hanteras i samhällsplaneringens olika skeden och vid avvägningar av olika intressen.

trafikföreskrifter reglerar vägnätets status med avseende på farligt gods. Farligt gods får först och främst transporteras på vägar som är tillåtna för genomfartstrafik av farligt gods, så kallade rekommenderade transportvägar (primära transportvägarna). På dessa passerar generellt sett större mängder farligt gods. Farligt gods får också transporteras på andra vägar, om det krävs för frakten från avsändaren eller till mottagaren. På dessa vägar (som inte tillhör det rekommenderade vägnätet) får ingen genomfartstrafik ske, och mängderna är ofta mindre än på de rekommenderade lederna.

Vägavsnittet har bärighetsklass 1 (BK1).

Trafikverket är väghållare för Skepplandvägen. Trafikverket är även väghållare för anslutande väg 1979 samt väg 1980 samt för gångbanan som sträcker sig längs med Skepplandavägens östra. Söder om utredningsområdet finns en gång- och cykelbana, som ansluter till den statliga gång- och cykelbanan. Kommunen är väghållare för gång- och cykelbanan som ansluter till och till viss del ingår i utredningsområdet. Övriga gator i närområdet har enskild väghållning, se Figur 7.



Figur 7 Väghållare

Någon TS-klassning har ej genomförts på väg 1978.

Längs sträckan finns en anordnad passage för fotgängare. Denna finns i anslutning till hållplats Vadbacka. Passagen är ej TS-klassade enligt NTFs inventering, men enligt ÅVS:ens bedömning bör den klassas som gul. Passagen anses vara av typ 5 "Annan ordnad passage" och har hastighetssäkring "40 km/h + avsmalning/sidoförskjutning inom 15 m".

Trafikflöde

Under 2020 genomförde Trafikverket sina ordinarie trafikflödesmätningar längs sträckan. Mätpunkten längs sträckan ligger strax söder om anslutningen till Odalsvägen, se Figur 8, och ÅDT uppmättes till 4 810, varav 390 var tunga fordon.



Figur 8 Mätpunkt för Trafikverkets ordinarie trafikflödesmätningar. Grön mätpunkt inom triangel; ordinarie mätpunkt. Rött T inom triangel; specialmätpunkt.

Under vecka 20, år 2021 (2021-05-17 – 2021-05-24), genomfördes inom ramen för denna åtgärdsvalsstudie, trafikmätningar med slang inom utredningsområdet, se Figur 9 samt Bilaga 1. Slangmätningen visade på ett trafikflödet på sträckan som varierade mellan cirka 5 200 och 6 100 fordon per veckomedeldygn. På väg 1979 strax väster om Grönnäskorsningen uppmättes cirka 1 800 fordon per vardagsmedeldygn och på väg 1980, strax öster om Kvarnabokorsningen uppmättes cirka 3 300 fordon per vardagsmedeldygn. Söder om Grönnäskorsningen uppmättes på väg 1978 cirka 6 166 fordon per vardagsmedeldygn.



Figur 9 Trafik- och hastighetsmätningar genomförda inom ÅVS-en (vecka 20, 2021)

Trafikverket har genomfört nedan beskriven analys av trafikflödet, vilken påvisar att genomfartstrafiken kan som max vara 53% av det totala trafikflödet dagligen. Väg 1978 har en årsdygnstrafik (ÅDT) på 4 810 vid 2020 års mätningar. Vid en mycket orimlig och överdriven tes, att samtliga av de 4 810 passagera över mätpunkten inne i Skepplanda också har passerat mätpunkterna utanför Skepplanda, så skulle 580 fordon passera vidare österut (på väg 1980), 1 990 fordon skulle passera vidare norrut (på väg 1978). Totalt blir detta 2 570 fordon. Vänds flödena så skulle då samtliga 2 570 fordon norrifrån inte ha en målpunkt i Skepplanda utan gå rakt igenom samhället.

Ovan nämnda mätpunkter avslöjar inte riktning vid passagen, men det är inte troligt att det är ett helt enkelriktat flöde. Vid ett antagande om ett någotsånär dubbelriktat flöde så går samma trafik in som ut (förmiddag kontra eftermiddag) genom systemet. Vid en ”max” av genomfartstrafiken så skulle då hälften (1 285 fordon) av alla genomfartsresor vara fordon som passerar Skepplanda dagligen (x2). Detta exempel är med stor säkerhet inte heller något som speglar verkligheten. Vi tror snarare att en ganska stor del av de 2 570 passagera, vid mätpunkterna i norr och öster, i själva verket har målpunkter i Skepplanda samhälle; skolor, handel, fritidsaktiviteter eller arbete.

Hastighet

Den skyltade hastigheten på Skepplandavägen är 70 km/h söder om samhället. På utredningssträckan är hastigheten skyltad till 40 km/h.

Uppmätt medelhastigheter vid Trafikverket ordinarie mätningar låg strax över skyltad hastighet, se Figur 10. Vid den mätning som genomfördes 2008 låg medelhastigheten strax över 50 km/h. Skyltad hastighet längs sträckan var då 50 km/h. Se Figur 8 för lokalisering av mätpunkt.

Mätperiod	Skyll. hast.		Dag (06:00 - 22:00)				Natt (22:00 - 06:00)				Hela mätperioden			
			PU	PS	LU	LS	PU	PS	LU	LS	PU	PS	LU	LS
2008-02-08 09:00 - 2008-02-11 09:00	50	Antal fordon	9447	182	504	19	804	11	81	0	10251	193	585	19
		Hastighet	55	52	53	51	60	59	58	0	55	52	54	51
2008-02-11 09:00 - 2008-02-12 09:00	50	Antal fordon	3650	65	237	16	307	1	30	0	3957	66	267	16
		Hastighet	54	55	52	48	60	48	56	0	54	55	53	48
2008-05-05 09:00 - 2008-05-06 09:00	50	Antal fordon	4314	97	282	15	339	3	30	1	4653	100	312	16
		Hastighet	54	51	53	53	58	52	57	48	55	51	53	53
2008-08-07 13:00 - 2008-08-08 13:00	50	Antal fordon	3591	130	245	20	264	0	30	0	3855	130	275	20
		Hastighet	54	53	53	52	61	0	52	0	55	53	53	52
2008-08-08 13:00 - 2008-08-11 13:00	50	Antal fordon	9131	283	435	21	894	9	92	2	10025	292	527	23
		Hastighet	55	52	54	52	59	63	56	58	56	53	55	52
2008-10-14 09:00 - 2008-10-15 09:00	50	Antal fordon	4068	87	302	10	309	4	38	0	4377	91	340	10
		Hastighet	54	50	54	55	59	54	52	0	54	50	54	55
2020-02-06 10:00 - 2020-02-07 10:00	40	Antal fordon	4842	48	472	24	312	0	41	4	5154	48	513	28
		Hastighet	42	42	40	44	48	0	46	40	42	42	41	43
2020-02-07 10:00 - 2020-02-10 10:00	40	Antal fordon	10520	170	745	19	797	5	96	1	11317	175	841	20
		Hastighet	43	41	41	36	48	45	42	40	43	42	42	37
2020-04-28 12:00 - 2020-04-29 12:00	40	Antal fordon	4491	112	471	50	315	5	39	1	4806	117	510	51
		Hastighet	42	42	41	41	47	44	44	39	42	42	41	41
2020-08-13 12:00 - 2020-08-14 12:00	40	Antal fordon	4773	135	356	42	327	5	33	1	5100	140	389	43
		Hastighet	42	42	41	40	47	50	43	40	42	42	42	40
2020-08-14 12:00 - 2020-08-17 12:00	40	Antal fordon	11846	266	651	81	966	13	92	4	12812	279	743	85
		Hastighet	43	43	42	44	47	44	42	43	43	43	42	44
2020-10-22 12:00 - 2020-10-23 12:00	40	Antal fordon	5247	81	462	29	337	2	36	1	5584	83	498	30
		Hastighet	34	34	35	38	39	40	36	39	34	34	35	38

Figur 10 Medelhastighet längs sträckan.

Under trafikmätningen som genomfördes under vecka 20, 2021 uppmättes medelhastigheter strax över den skyltade hastigheten längs utredningssträckan, se Figur 9 samt Bilaga 1.

Strax norr om utredningsområdet, se Figur 8 (specialmätpunkt), genomfördes (2019-11-08 – 2019-11-19) en trafikmätning med slang efter synpunkt om hög hastighet från kund. Mätningen är gjort på en

sträcka med skyltad hastighet 40 km/h. Uppmätt medelhastighet är 46 km/h och 85-percentil² är 52 km/h.

Det finns en hastighetspåminnandeskylt i norrgående riktning strax söder om anslutningen till Garnvindeskolan.

Gång- och cykel

Enligt NVDB sträcker sig en "trottoar" längs östra sidan av Skepplandavägen. Enligt Ale kommuns cykelkarta är sträckan däremot utmärkt som cykelväg. Det kan därför antas att ytan används som en gemensam gång- och cykelbana. Gång- och cykelbanan är cirka 2 meter bred och separerad från motorfordonstrafiken med kantsten. Från Kvarnabokorsningen och norrut hänvisas fotgängare och cyklister till blandtrafik.

Utöver funktionen som lokal gång- och cykeltrafik, fyller vägavsnittet även funktionen som regionalt cykelstråk utpekat av GR (Göteborgsregionens kommunalförbund), samt nationell cykelväg då den är en del i "Sverigeleden". Sverigeleden är en gammal cykelled. Trafikverket kommer framöver att se över alla cykelleder som inte uppfyller dagens säkerhetskrav, därmed Sverigeleden inräknad.

Längs utredningssträckan finns anordnad passagemöjlighet i anslutning till hållplats Vadbacka. Vid hållplatsens norra del finns en delvis tillgänglighetsanpassad passage.

Kollektivtrafik

Det finns tre busshållplatser längs sträckan; hållplats Vadbacka, hållplats Åkersliden och hållplats Tegvägen, se Figur 11.



Figur 11 Hållplatser längs sträckan

² Med 85-percentil avses att 85 procent av bilarna har en hastighet lika med eller lägre än angiven hastighet.

Hållplats Vadbacka



Figur 12 Hållplats Vadbacka

Hållplats Vadbacka är utformad som en tillgänglighetsanpassad, enkel stopphållplats. Längst i norr finns passage för oskyddade trafikanter och längs östra sidan finns ett räcke för att förhindra spring rakt över mittrefugen. Passagen är ej hastighetsdämpad och har brister i tillgänglighetsanpassning. Hållplatsen har väderskydd i södergående riktning. I norrgående riktning sträcker sig kommunens gång- och cykelbana bakom perrongen. Hållplatsen nyttjar vägens belysning, se Figur 12.

Hållplats Åkersliden



Figur 13 Hållplats Åkersliden

Hållplats Åkersliden är i södergående riktning utformad som fickhållplats. Ingen perrong finns, men en mindre hållplatskur är utplacerad. En anslutning till en privat fastighet ansluter till Skepplandavägen mitt i hållplatsen. I norrgående riktning är hållplatsen utformad som en körbanehållplats. Inte något av lägena är tillgänglighetssanpassat eller har riktad belysning, se Figur 13. Det finns heller ingen anordnad passage över vägen. Hållplatsen ligger i anslutning till Garnvindeskolan årskurs F-3 och nyttjas till viss del av skolbarn.

Hållplats Tegvägen



Figur 14 Hållplats Tegvägen

Hållplats Tegvägen är i både södergående och norrgående riktning utformad med fickhållplatser. I södergående riktning finns en smal perrong där en mindre hållplatskur är utplacerad. I norrgående riktning sträcker sig gångbanan rakt genom hållplatsen. Inget av lägena är tillgänglighetsanpassad eller har riktad belysning, se Figur 14. Det finns heller ingen anordnad passage över vägen.

Busstrafik

Tre busslinjer trafikerar samtliga hållplatser, linje 432, 434 och 433. Tegvägen trafikeras även av busslinje 435.

Busslinje 432 går mellan Kollanda, Fors och Skepplanda och trafikerar hållplatserna i båda riktningar med ett antal turer under morgonen och även senare under eftermiddagen.

Busslinje 434 går mellan Hålanda, Skepplanda och Älvängen och trafikerar hållplatserna var 30:e minut under dagen, med något tätare avgångar under högtrafik på morgonen och eftermiddagen.

Busslinje 433 går mellan Lödöse och Skepplanda med fyra avgångar per dag i vardera riktningen.

Busslinje 435 trafikerar hållplats Tegvägen med två turer under morgonen och fyra under eftermiddagen i vardera riktningen.

På- och avstigande på hållplats Vadbacka är cirka 62 personer per dag, vid hållplats Åkersliden är antal på- och avstigande cirka 25 personer per dag och vid Tegvägen cirka 49 per dag. Statistiken är tagen under en vardag i februari 2020, det vill säga innan Coronapandemin.

Målpunkter

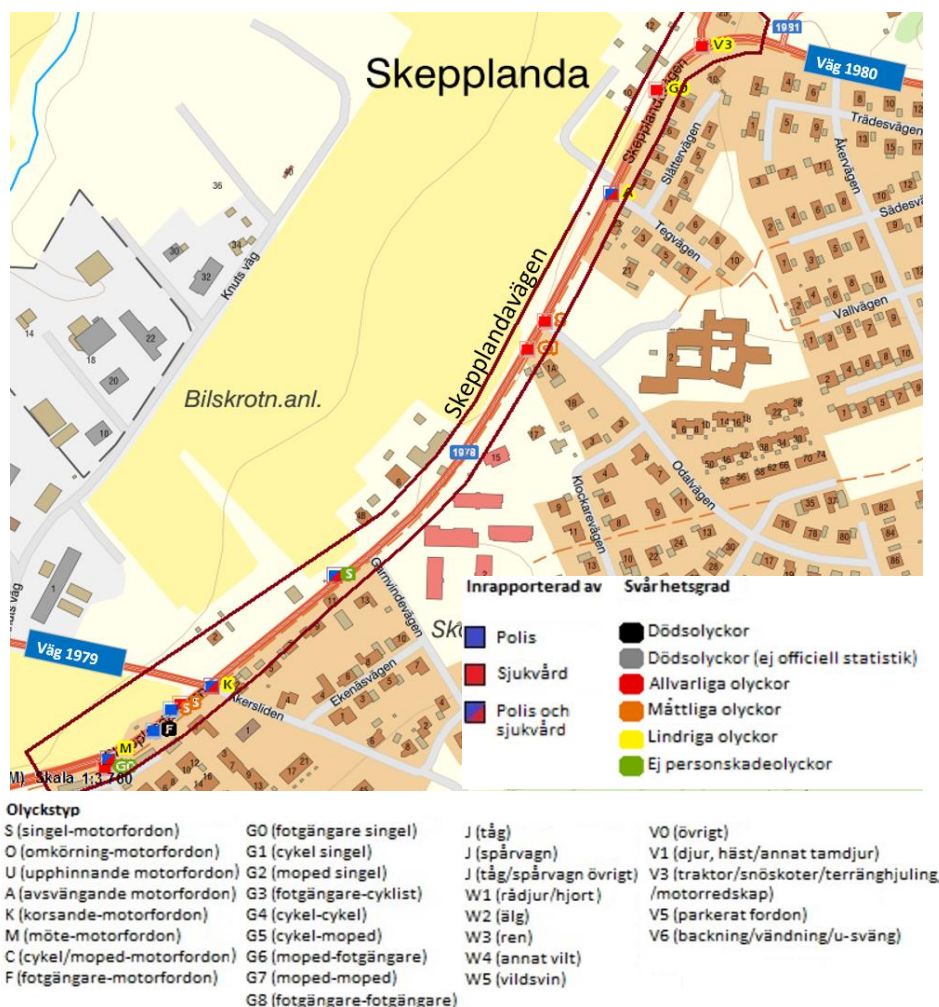
Det ligger främst bostäder längs sträckan. Längs sträckan ligger även Garnvindeskolan med årskurs F-3. Det planeras även för ett LSS boende längs sträckan. Ett större industriområde finns strax väster om väg 1978. De centrala delarna av Skepplanda ligger öster om utredningssträckan. Skepplanda centrum utgörs av Albotorget med viss kommersiell och kommunal service. I anslutning till torget ligger kommunens simhall och idrottshall samt Alboskolan. Forsvallens idrottsanläggning finns i sydvästra delen av Skepplanda. Skepplanda Kyrka ligger strax norr om samhället.

Olycksstatistik

Enligt polis- och/eller sjukvårdsrapporter från STRADA har totalt 12 olyckor rapporterats längs aktuell vägsträcka mellan 2010-01-01 och 2020-12-31. Vid två av de 12 rapporterade olyckorna uppstod ingen personskada. Typ av olycka och allvarlighetsgrad framgår av Tabell 1. Platsen för olyckorna framgår av kartan i Figur 15.

Tabell 1 Olyckor med personskador 2010-01-01 till 2020-12-31, STRADA.

Olyckstyp	Dödsolyckor	Måttliga olyckor (ISS 4-8)	Lindriga olyckor (ISS 1-3)	Totalt
S (singel-motorfordon)		3		3
A (avsvängande motorfordon)			1	1
K (korsande-motorfordon)			1	1
M (möte-motorfordon)			1	1
F (fotgängare-motorfordon)	1			1
G0 (fotgängare singel)			1	1
G1 (cykel singel)		1		1
V3 (traktor/snöskoter/terränghjulning/motorredskap)			1	1
Totalt	1	4	5	10



Figur 15 Lokalisering av olyckor 2010-01-01 till 2020-12-14, STRADA

En olycka i vardera korsning med väg 1979 och 1980 har inträffat, bägge mellan motorfordon och med lindriga konsekvenser. Tre singelolyckor med motorfordon har skett längs sträckan.

En personskadeanalys, så kallad TS-EVA, har genomförts av Trafikverket. Som underlag har statistik från 2003 till 2020 använts. Ett något längre tidsspann än för STRADA-utdraget har utretts för att ytterligare fördjupa kunskapen om sträckan. TS-EVA är en modell för beräkning av trafiksäkerhetseffekter i vägtransportsystemet. En TS-EVA beräknar antalet omkomna, svårt skadade och lindrigt skadade samt risken för permanent medicinsk invaliditet, uppdelat på polisrapporterade olyckor mellan motorfordon, mellan cykel/moped och motorfordon och mellan fotgängare och motorfordon. Viltolyckor och singelolyckor med cykel och moped ingår inte.

Analysen visar att förväntat antal personskadeolyckor på Skepplandavägen uppskattas till cirka 0,4 olyckor per år, det vill säga cirka 7 olyckor totalt under perioden. Statistiken för 2003-2020 visar dock att det inträffat ungefär en personskadeolycka per år på väg 1978 på angivet avsnitt. Totalt har under denna tidperiod 17 olyckor inträffat. Det har under denna tidperiod med andra ord inträffat fler olyckor än förväntat.

Landskapet

I PM "Skepplandavägen, Ny vägdragning väster om Skepplanda samhälle" står att läsa att "Skepplanda har en lång historisk förankring som odlingslandskap och som viktig handelsplats. Stora delar av Skepplanda ligger i, ett av Riksantikvarieämbetet, fastställt riksintresse för Kulturmiljövård.

Grönån, som löper genom landskapet längs med samhället, klassas av Naturvårdsverket som ett riksintresse för naturvård. Områden som definieras som riksintresse för naturvård utgör några av landets bästa exempel på landskapstyper, naturtyper och andra naturvärden. I en vid radie kring Grönån, har Länsstyrelsen i Västra Götaland klassat landskapet som ett regionalt värdefullt odlingslandskap. Med det menas att området i regional bemärkelse har bevarandevärda natur- och kulturvärden i odlingslandskapet."

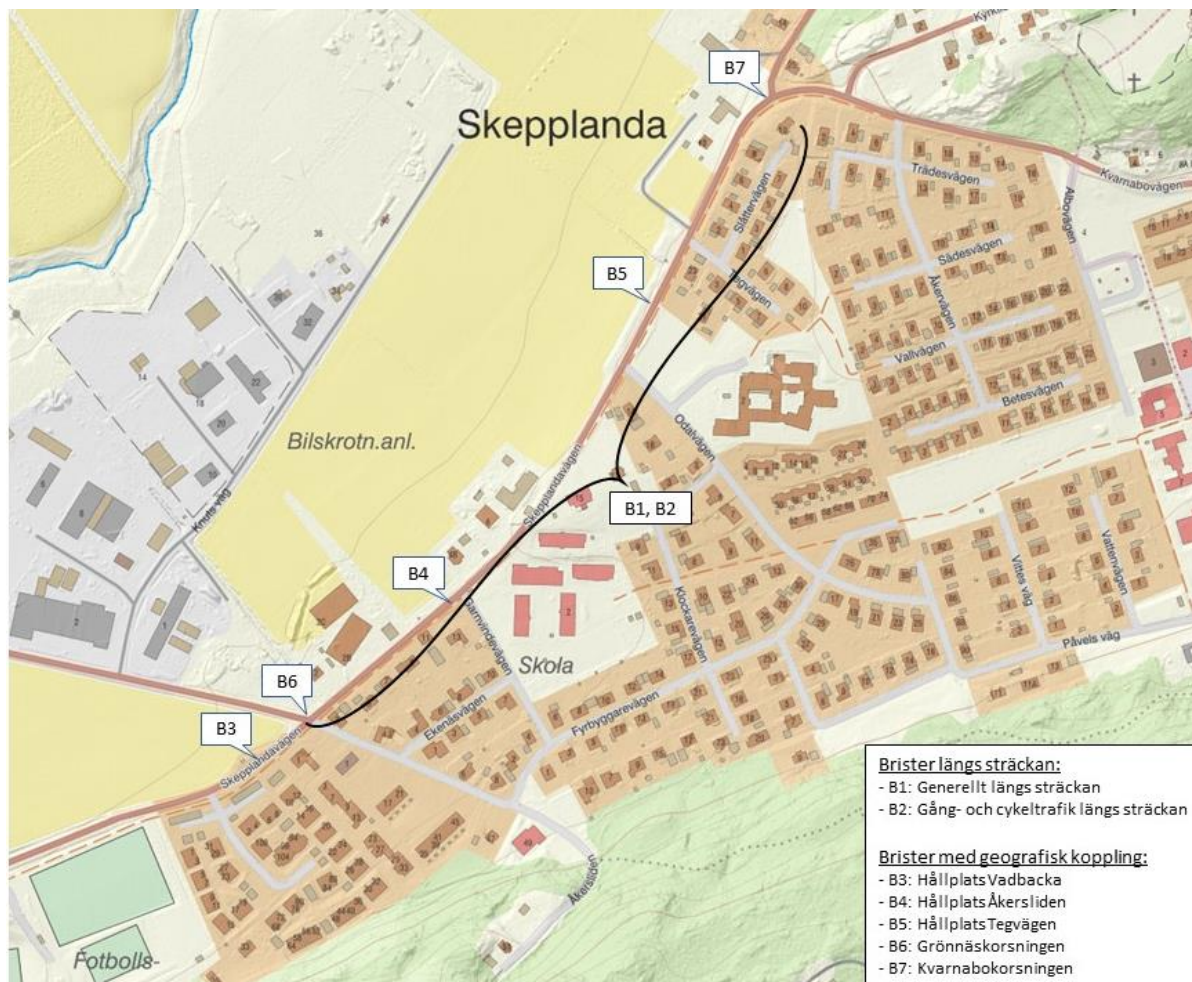
Se bilaga 2 för geotekiska förutsättningar.

Miljö och hälsa

I kommunens arbete med att ta fram PM "Skepplandavägen, Ny vägdragning väster om Skepplanda samhälle" har bullerberäkningar genomförts. En av Trafikverkets utredare för luftkvalitet och buller har granskat denna rapport och fastslår att den befintliga vägen är anlagd innan 1997 och då skall åtgärdsnivåerna för befintlig infrastruktur gälla. Utifrån dagens vägstruktur i området ligger inga fastigheter över Trafikverkets åtgärdsnivåer, så i nuläget är inga fastigheter aktuella för åtgärder. För uppgifter om buller se Bilaga 3.

Preciserande av problem, brister, behov, avgränsningar och intressenter

Nedan beskrivs identifierade problem och brister längs sträckan sammanslaget, i punktform, utifrån de platser som är markerade i Figur 16 nedan. Bristerna har identifierats på platsbesök, via inspel från kommunen samt har lyfts under workshopen.



Figur 16 Utpåkade brister

B1 Generellt längs sträckan

- Den smala vägsektionen, längs hela sträckan, upplevs påverka framkomligheten negativt för all motorfordonstrafik. Sträckan upplevs dåligt anpassat för tung trafik. Den smala sektionen gör det svårt för två tunga fordon att mötas på sträckan.
- En hastighetmätning genomförda inom ramen för denna åtgärdsvalsstudie indikerar inte på någon större, generell hastighetsöverskridning. Dock finns det enskilda registreringar som sticker ut och påvisar stora överträdelser. Slutsatsen av mätningar är dock att "den höga hastigheten" till stora delar är upplevd. Det är dock viktigt att ta med sig att även en upplevd hög hastighet ökar känslan av otrygghet.
- Då privata bostäder ligger i direkt anslutning till vägen har kommunen lyft bullerproblematik längs sträckan.

- Att vägen är utpekad som sekundär väg för farligt gods lyfts av kommunen som en brist med tanke på närhet till privata fastigheter.
- Det finns begränsade möjligheter till omledning om något sker längs sträckan.

B2 Gång- och cykeltrafik längs sträckan

- Gång- och cykelbanan/Gångbanan längs östra sidan av sträckan är cirka 2 meter bred, vilket innebär att standarden är mycket låg. Det har lyfts att vägvisning och skyltning upplevs oklar.
- Det finns ingen separering mellan fotgängare och cyklister något som påverkar trafiksäkerheten och trygghetskänslan negativt.
- Längs sträckan finns privata utfarter med dålig sikt, vilket kan påverka trafiksäkerheten och tryggheten för oskyddade trafikanter.

B3 Hållplats Vadbacka

- Tillgänglighetsanpassningen av passagen över vägen är bristfällig. Själva hållplatslägena är dock tillgänglighetsanpassade.
- Mittrefug finns för att förhindra att fordon kör om bussen när den angör. Det har dock framkommit uppgifter om att bilar kör på fel sida av refugen då bussar angör hållplatsen.

B4 Hållplats Åkersliden

- Inget av hållplatslägena är tillgänglighetsanpassade.
- Det finns ingen gångbana till hållplatsen på den västra sidan av Skepplandavägen och heller ingen passage över v 1978.
- En enskild fastighetsanslutning ansluter till Skepplandavägen i hållplatsen.
- Gång- och cykelbanan på östra sidan av vägen är smal och går genom hållplatsläget/plattformen. Konflikter kan därmed uppstå mellan de som väntar på bussen och förbipasserande.

B5 Hållplats Tegvägen

- Båda hållplatslägena har bussfickor, men är ej tillgänglighetsanpassade.
- Det finns ingen gångbana till hållplatsen på den norra sidan av Skepplandavägen och heller ingen passage över v 1978.
- Gång- och cykelbanan på södra sidan av vägen är smal och går genom hållplatsläget/plattformen. Konflikter kan därmed uppstå mellan de som väntar på bussen och förbipasserande.

B6 Grönäskorsningen

- Upplevelsen är att en del fordon genar över korsningen och fordon med släp inkräktar på motgående körfält. På södra sidan har ett staket bytts ut mot pollare då det blev påkört och förstörts av svängande fordon. Med bakgrund av detta upplevs framkomlighet för motorfordon som låg i korsningen, vilket i sin tur kan påverka trafiksäkerheten.
- Sikten är mindre god både söderut och norrut från Grönäsvägen, dels beroende på Grönäsvägens anslutningsvinkel, dels beroende av fastigheter norr om korsningen.

B7 Kvarnabokorsningen

- Framkomligheten och trafiksäkerheten påverkas negativt i korsningen mellan väg 1980 och väg 1978 på grund av begränsad sikt.
- Höga hastigheter upplevs på trafik som kommer "från i backen ner mot korsningen"
- För trafik från väg 1978/"Kvarnabovägen" som ska norrut på "Skepplandavägen" (väg 1980 in mot centrum) är det en skarp kurva, i lutning, som påverkar framkomligheten.
- För trafik som kommer söderifrån på väg 1978 och ska svänga av mot Kvarnabo är sikten begränsad mot väg 1980. Detta upplevs påverka trafiksäkerheten och framkomligheten negativt då fordon måste vänta i körbanan och har svårt att avgöra om det är fritt och säkert att svänga av vänster för att fortsätta norrut på väg 1978/"Kvarnabovägen".
- Sverigeleden för cyklister går längs Skepplandavägen och fortsätter i blandtrafik norr om korsningen med väg 1978/"Kvarnabovägen". Det finns ingen passage för cyklister över Kvarnabovägen. Inte heller finns någon nersänkning av kantstenen på "trottoaren/gång- och cykelbanan". Framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister är därmed låg i korsningen.

Krav (funktion, tekniska, ekonomiska, miljö, trafiksäkerhet med mera)

Föreslagna åtgärder måste uppfylla följande krav:

- Åtgärderna får inte påverka kringliggande vägar och stråk negativt.
- Utformningskrav och vägtekniska krav ska följa VGU (Vägar- och gators utformning) och GCM-handboken (Gång- cykel och mopedhandboken).
- Åtgärderna ska vara ekonomiskt rimliga och överensstämja med de transportpolitiska målen.

Mål för åtgärder (eftersträvad kvalitet)

Transportpolitiska mål

Övergripande mål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet, samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. De är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

Projektmål

Projektmålet är att presentera välavvägda, kostnadseffektiva och ”beställningsbara” åtgärdsförslag.

Mål för lösningar (eftersträvad kvalitet)

- Åtgärderna ska skapa god tillgänglighet till hållplatser (säkra/trygga passager tvärs vägen) samt att plattformarna inte ska kombineras med gång- och cykelvägen
- Hastighetsefterlevnaden ska vara god enligt skyltad hastighet.
- Korsningspunkter ska vara ändamålsenligt utformade.
- Åtgärder som förslås ska ej bidra till ökade barriäreffekter eller negativ omgivningspåverkan.

[Pröva tänkbara lösningar]

Måluppfyllelse, kostnader och effektbedömning

I åtgärdslistan nedan redovisas en översiktlig bedömning av måluppfyllelse och av kostnad.

Måluppfyllelsen delas in i nivåerna Låg, Medel och Hög.

Ungefärlig storleksordning av kostnaden för åtgärderna bedöms, i de flesta fall (utöver GKI för Å1 "Förbifart Skepplanda"/ Bilaga 4 samt Å2 "Breddning av befintlig väg 1978 inklusive breddning av gång- och cykelbana") utan några egentliga kalkyler som grund. Kostnadsuppskattningen bygger på erfarenhetsmässiga kostnader för likande åtgärder.

Kostnaderna delas in i följande spann;

- A; 0- 499 999 kr
- B; 500 000-999 999 kr
- C; 1 000 000- 4 999 999 kr
- D; 5 000 000-25 000 000 kr
- E; >25 miljoner kr
- F; kan ej bedömas/ej relevant

För effektbedömning av föreslagna åtgärder se Bilaga 6.

[Pröva tänkbbara lösningar]

Åtgärdsnummer	Åtgärd som studerats och bedömts	Problem/brist/behov som hanteras	Steg enligt fyrstegs principen	Måluppfyllelse	Uppskatt. kostnad	Bedömning genomförbarhet (tidsperspektiv)	Ansvar (Organisation som initierar, samordnar, driver och ser till att beslut kommuniceras)	Gå vidare (Ja/Nej)	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>

Förbifart

Å1	Förbifart Skeplanda	<p>Smal vägbredd</p> <p>Bullerproblematik</p> <p>Brist på omledningsvägnät</p> <p>Sekundärväg för farligt gods</p> <p>Upplevd hög hastighet</p>	4	X	Cirka 115 Mkr. Se GKI	X	X	Nej	<p>Bristerna är enskilt inte tillräckligt allvarliga för att motivera byggandet av en förbifart. Inte heller den sammanslagna bristanalysen motiverar investeringen på ett samhällsekonomiskt försvarbart sätt.</p> <p>Ingen utredning kring överflyttningspotential har genomförts, dock är det troligt enligt Trafikverkets analys att en stor del av trafiken har lokala målpunkter längs eller i närheten av den befintliga vägen. Ju större genomfartstrafiken är, desto större är nyttan av en förbifart. I detta fall är det troligt att nyttan av förbifarten kopplat till överflyttning inte motiverar anläggande av en förbifart.</p> <p>En generell slutsats (Förbifarter och genomfarter, Vägverket 1999) kopplat till förbifarter är att kollektivtrafikens konkurrensförmåga mot biltrafiken försämras. En förbifart medför stora kostnader och ofta betydande ingrepp i natur och kulturmiljö, samtidigt som miljöstörningarna inne i tätorten inte påverkas särskilt mycket. Trafiksäkerheten blir oftast bättre på den gamla genomfarten. Men nya olyckstyper tillkommer på förbifarten. Inte minst med tanke på att hastigheterna ofta ökar.</p>
Ale kommun har tagit fram "PM Skeplandavägen, Ny vägdragning väster om Skeplanda samhälle, Ale kommun". Rapporten bifogas som bilaga 3.									

Åtgärdsnummer	Åtgärd som studerats och bedömts	Problem/brist/behov som hanteras	Steg enligt fyrstegs principen	Måluppfyllelse	Uppskatt. kostnad	Bedömning genomförbarhet (tidsperspektiv)	Ansvar (Organisation som initierar, samordnar, driver och ser till att beslut kommuniceras)	Gå vidare (Ja/Nej)	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
Övrig information									

Breddning

Å2	Breddning av befintlig väg 1978 inklusive breddning av gång- och cykelbana	Smal vägbredd Vägen är dåligt anpassad till tung trafik Bristar i framkomlighet för cyklister och till viss del fotgängare.	3	X	*	X	X	Nej	<p>Stora markintrång på privat tomtmark samt en förhållandevis hög kostnad gör att åtgärden ej är motiverad. Troligtvis behöver en vägplan tas fram. Gång- och cykelbana längs sträckan finns idag ej med bland de av Ale kommun inspelade, prioriterade gång- och cykelbanorna.</p> <p>Vart fjärde år prioriterar kommunerna i Västra Götalandsregionen, genom sina kommunalförbund, vilka nya cykelvägar man är beredd att medfinansiera. Förslagen prioriteras av Västra Götalandsregionen i samråd med Trafikverket. Det finns vissa kriterier som ska uppfyllas från Västra Götalandsregionens cykelstrategi. En fyraårsplan för utbyggnad beslutas av Regionstyrelsen.</p> <p>För att åtgärden ska bli aktuell för genomförande bör Ale kommun uppdatera/revidera sin prioritering av cykelvägsutbyggnad via ändring hos kommunalförbundet GR.</p>
<p>Se bilaga 5; "Breddning v. 1978; Sektion", "Breddning v. 1978; 1-2000",</p> <p>Föreslagen breddning ger en ny vägbredd på ca 7 m (3,25 m, 3,25 m) samt breddning av gångbanan till ca 3,00 m. Se även åtgärd Å6. Troligtvis behövs även något slags dike. En eventuell projektering skulle fått se över möjligheten att anlägga åtgärderna utan dike. På framtagna skiss "Breddning v. 1978, Sektion" är diket ritat med 1:2 lutning, det vill säga cirka 2-3 meter brett. Åtgärden kräver förmodat framtagande av vägplan samt inlösen då den tar ny mark i anspråk; Breddning med dike: ca 3 700 m². Breddning utan dike: ca 1 500 m²</p> <p>* Kostnaden har översiktligt bedömts till cirka 13 100 000 kr. Denna kostnad förutsätter att inget behov av ledningsflytt finns eller att extra förstärkningsåtgärder på grund av geotekniska förutsättningar behövs. I samband med breddning bör det även utredas ifall en toppjustering av hela vägen bör genomföras. Om detta behövs tillkommer kostnad för ny asfalt längs hela sträckan. Det behöver även utredas vidare ifall åtgärden går att genomföra utan framtagande av vägplan. Om så inte är fallet tillkommer kostnad för framtagande av sådan. Uppskattningsvis tillkommer då kostnader på 1-1,5 000 000 kr.</p>									

Åtgärdsnummer	Åtgärd som studerats och bedömts	Problem/brist/behov som hanteras	Steg enligt fyrstegs principen	Måluppfyllelse	Uppskatt. kostnad	Bedömning genomförbarhet (tidsperspektiv)	Ansvar (Organisation som initierar, samordnar, driver och ser till att beslut kommuniceras)	Gå vidare (Ja/Nej)	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
Övrig information									

Gång- och cykelåtgärder

Å3	Beslut om status (gång- och cykelbana eller trottoar) samt tydliggörande genom skyltning	Bristande separering av fotgängare och cyklister/ otydlighet kring status på sträckan (Är det "trottoar" eller gång- och cykelbana?)	2	Låg	F	Inom 0-2 år	Ale kn /TRV	Ja	
Ale kommun och Trafikverket har digitaliserat sträckan på olika sätt. Enligt NVDB sträcker sig en "trottoar" längs Skepplandavägen. Enligt Ale kommuns cykelkarta är sträckan däremot utmärkt som cykelväg									
Å4	Cykelvägvisning som leder trafik till det kommunala gatunätet	Bristande separering av fotgängare och cyklister/ otydlighet	2	Låg	F	Inom 0-2 år	Ale kn	Ja	
Se över cykelvägvisningen längs sträckan samt på det kommunala vägnätet. Led därefter, där det är lämpligt, in cykeltrafik på kommunala gator med blandtrafik istället för längs v 1978.									
Å5	Separering med hjälp av målning	Ingen separering av fotgängare och cyklister finns i dagsläget	2	X	X	X	X	Nej	Dagens sektion på gång- och cykelbanan/trottoaren är för smal för att medge en separering mellan trafikslagen.
Å6	Breddning av befintlig gångbana till en gång- och cykelbana	Smal gång- och cykelbana/trottoar	3	X	X	X	X	Nej	Befintlig vägbredd tillåter inte breddning av befintlig trottoar/gång- och cykelbana.
Se bilaga 5; "Breddning v. 1978 GC; 1-1000 norr" "Breddning v. 1978 GC; 1-1000 söder". Föreslagen breddning av gång- och cykelbanan till 3 m. Befintligt vägkant mot väster bibehålls. Se även åtgärd Å2.									
Å7	Anlägg genomgående passager för oskyddade trafikanter över anslutande gator	Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter	3	Medel	A	Inom 0-2 år	TRV	Ja	
Genom att förhöja passagerna vid korsningar och vid friliggande överfarter på sträckan och anlägga genomgående trottoar/gång- och cykelbana uppnås dels en låg hastighet för anslutande trafik, dels sker en prioritering, vilket skapar en ökad trygghetskänsla för fotgängare och cyklister. Se Figur 17 nedan förslag på vilka passager som bör förhöjas.									

Åtgärdsnummer	Åtgärd som studerats och bedömts	Problem/brist/behov som hanteras	Steg enligt fyrstegs principen	Måluppfyllelse	Uppskatt. kostnad	Bedömning genomförbarhet (tidsperspektiv)	Ansvar (Organisation som initierar, samordnar, driver och ser till att beslut kommuniceras)	Gå vidare (Ja/Nej)	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
Övrig information									

Kollektivtrafik – Hållplats Vadbacka

Å8	Hållplats Vadbacka; Tillgänglighetsanpassning av passage	Bristande tillgänglighetsanpassning på passage över v 1978.	3	Medel	A	Inom 0-2 år	TRV	Ja	
Hållplatsen är tillgänglighetsanpassad, dock behövs justering av passagen för att uppnå gällande riktlinjer. Det vill säga passagen bör kompletteras med kontrastmarkering (kupolplattor, sinusplattor, ledstråk) samt en del med nollad kantsten samt en del med 6 cm hög kantsten. Tillse att erforderlig bredd finns i passagens öppning.									
Å9	Förläng befintliga refuger	Trafikering i motriktat körfält.	3	X	X	X	X	Nej	Ger troligtvis ingen bättre efterlevnad än vid dagen utformning. Det finns svårigheter att förlänga söder ut då vägen kröker något och längre fordon kan ha svårt att passera utan att behöva köra upp på själva refugen. Innan en eventuell förlängning söder ut måste tunga fordons framkomlighet nog analyseras med hjälp av körspår.
Genom att förlänga befintliga refuger kan eventuellt en del bilister "avskräckas" från att köra i motstående körriktning. Ju längre refug, ju längre sträcka att köra i fel riktning.									
Å10	Måla längre heldragen linje	Trafikering i motriktat körfält.	2	X	X	X	X	Nej	Ger troligtvis ingen bättre efterlevnad än vid dagens utformning. Redan idag finns en heldragen linje som korsas.
Genom att förlänga befintliga heldragna linjer kan eventuellt en minskning av körningar i motstående färdriktning minimeras. Den visuella effekten kan eventuellt få bilister att tveka.									
Å11	Sätt upp staket på refugen mellan körbanorna	Upplevd hög hastighet in mot samhället.	2	X	X	X	X	Nej	Uppmätt hastighet vid platsen föranleder ej någon åtgärd
Genom att sätta upp staket kan känsla av ett trängre gaturum uppnås och bilisterna sänker hastigheten									
Å12	Anlägg cirkulationsplats i anslutning till tätortsgränsen	Upplevd hög hastighet in mot samhället.	3	X	X	X	X	Nej	Uppmätt hastighet vid platsen föranleder ej någon åtgärd. Det finns ej heller behov av cirkulationsplats på grund av kapacitets- eller framkomlighetsproblem för anslutande vägar.
Genom att anlägga en cirkulationsplats söder om hållplatsen skapas en tätortsentré och hastigheten på trafik i norrgående riktning sänks innan passage av hållplatsen.									

Åtgärdsnummer	Åtgärd som studerats och bedömts	Problem/brist/behov som hanteras	Steg enligt fyrstegs principen	Måluppfyllelse	Uppskatt. kostnad	Bedömning genomförbarhet (tidsperspektiv)	Ansvar (Organisation som initierar, samordnar, driver och ser till att beslut kommuniceras)	Gå vidare (Ja/Nej)	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
---------------	----------------------------------	----------------------------------	--------------------------------	----------------	-------------------	---	---	--------------------	--

Övrig information

Kollektivtrafik - Hållplats Åkersliden

Å13	Hållplats Åkersliden; Anlägg tillgänglighetsanpassad, trafiksäker timglas/dubbelstopphållplats. Hållplats flyttas norrut	Bristande tillgänglighet/trafiksäkerhet/trygghet	3	Hög	B	Inom 0-5 år	TRV/Västtrafik	Ja	Hållplatsen behöver i kommande arbete prioriteras av Västtrafik. Ja innebär att Trafikverket förslår att Västtrafik prioriterar in hållplatsen i sin bristlista. När hållplatsen väl är prioriterad föreslås ombyggnation i enlighet med åtgärdsförslaget.
	<p>Se bilaga 5; "Hållplats Tegvägen (Åkersliden) – dubbel stopphållplats"</p> <p>Fördelarna med hållplatstypen är bland annat att bussarna lätt kan angöra hållplatsen, den höga plattformen gör det lätt för passagerarna att stiga av och på bussen, och det finns god plats för väntande passagerare. Trafiksäkerheten för fotgängare ökar. Hållplatstypen har en viss hastighetsdämpande åtgärd, dels då åtgärden i sig medför en avsmalning av körbanebreddens, dels då föreslagen passage är utformad med förhöjning. För att ytterligare förstärka oskyddade trafikanters säkerhet bör extra pollare och reflexmaterial förstärka passagen. Med dessa åtgärder bör passagen klassas som grön enligt GCM-klassningen. Med hjälp av vägmarkering kan gång- och cykelbanans dragning bakom perrongen förtydligas. I bakkanten av perrongen bör sticket/räcke sättas upp för leda resenärerna till lämpliga ställen att passera gång- och cykelbanan. Rumble strips målas på tre ställen för att uppmärksamma cyklister på gående från hållplatsen.</p> <p>Den nya hållplatsen föreslås anläggas norr om dagens hållplats, på kommunens fastighet "Skeplanda 3:18". Hållplatsens nya lokalisering anläggs vid anslutningen mot Kyrkskolans förskola/Garnvindesskolan. Lokaliseringen ger oskyddade trafikanter möjlighet att ansluta till hållplatsen via det kommunala gatunätet och minskar behovet för oskyddade trafikanter av att transportera sig längs väg 1978.</p> <p>"Hållplatser för alla" är en del av en nationella funktionshinderpolitiska strategin. Målet med strategin är att skapa ett kollektivtrafiknät över hela Sverige som är tillgängligt för alla, och som täcker in de viktigaste målpunkterna. Trafikverket planerar att bygga om de hållplatser som har mer än 20 på- eller avstigande per dag. Inom Trafikverket region Väst sker prioritering av hållplatserna även efter ett, av Västra Götalandsregionen/Västtrafik, prioriterat vägnät. Målet är att förbättra busshållplatserna genom att bygga plattformar och ledstråk för personer med funktionsnedsättning samt att förbättra tillgängligheten till och från busshållplatser så att resenärer ska kunna ta sig dit på ett säkert och tillgängligt sätt.</p> <p>Hållplats Åkersliden finns inte med bland de hållplatser som prioriterats inom projektet "Hållplatser för alla".</p>								
Å14	Hållplats Åkersliden; Ta bort befintliga hållplatslägen och anlägg nytt läge inne på skolans tomt, anlägg hämta-lämnayta vid väg 1978	Bristande tillgänglighet/trafiksäkerhet/trygghet	3	X	X	X	X	Nej	Åtgärd 13 förespråkas istället, bland annat för föreslagen lösning kan resultera i en risk att bussen och skjutsande föräldrar hamnar i "konflikt" och trafiksituationen blir kaotisk och försämrad. Inom åtgärdsvalsstudien har ett förslag från Garnvindesskolan rörande omdaning av hämta-lämnaytan vid skolan lyfts fram. Åtgärden skulle skapa en trafiksäker och trygg miljö för de elever som åker buss till skolan samt underlätta skolans arbete. Det är viktigt om åtgärden anläggs att tillse så att bussen inte hindras av föräldrar som vill hämta-/lämna så nära entréerna som möjligt. En separat hämta-lämna yta anläggs längs väg 1978 östra sida.

Åtgärdsnummer	Åtgärd som studerats och bedömts	Problem/brist/behov som hanteras	Steg enligt fyrstegs principen	Måluppfyllelse	Uppskatt. kostnad	Bedömning genomförbarhet (tidsperspektiv)	Ansvar (Organisation som initierar, samordnar, driver och ser till att beslut kommuniceras)	Gå vidare (Ja/Nej)	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
Å15	Hållplats Åkersliden; Flytta hållplatsläget i norrgående riktning norrut (norr om anslutningen till Garnvindesskolan), anlägg tillgänglighetsanpassad fickhållplats.	Bristande tillgänglighet/trafiksäkerhet/trygghet	3	X	X	X	X	Nej	Åtgärd 13 förespråkas istället, bland annat för att åtgärden kräver vägplan samt att åtgärd 13 har en större trafiksäkerhets- och trygghetsskapande effekt.
Åtgärden innebär att norrgående hållplatsläge flyttas norr om anslutningen till Garnvindesskolan. En trafiksäker och större yta för skolbarn i anslutning till hållplatsläget kan då anläggas. För att möjliggöra för bussen att reglera kan en tillgänglighetsanpassad fickhållplats anläggas.									
Å16	Hållplats Åkersliden; Behåll befintlig utformning med tillgänglighetsanspassning	Bristande tillgänglighet	3	X	X	X	X	Nej	Åtgärd 13 förespråkas istället.
Å17	Hållplats Åkersliden; Anlägg trafiksäker, tillgänglighetsanpassad och trygg passage över väg 1978 för oskyddade trafikanter	Bristande trafiksäkerhet/trygghet	3	X	X	X	X	Nej	Ingår i åtgärd 13, som förespråkas För mindre skolbarn gäller att bussen ska gå in till skolan då det finns elever till Garnvindesskolan ombord. Dock händer detta att det missas. Bussen stannar då på västra sidan v äg 1978 och eleverna behöver korsa vägen. Även andra trafikanter, exempelvis äldre gymnasieelever, nyttjar hållplatsen dagligen. Dessa resenärer behöver en trygg och säker plats att passera väg 1978 på.
Å18	Hållplats Åkersliden; Dra gc/gångbanan bakom hållplats – ej igenom	Bristande trafiksäkerhet/trygghet	3	X	X	X	X	Nej	Ingår i åtgärd 13, som förespråkas En cykelbana ska inte ledas genom hållplatsen så att påkörningsrisk mellan cyklister och avstigande/väntande passagerare föreligger. Cykelbana placeras med fördel bakom väderskydd/perrong.
Å19	Hållplats Åkersliden; Justera anslutning till fastighet väster om Skepplandavägen	Bristande trafiksäkerhet/trygghet	3	Låg	A	Inom 0-5 år	TRV	Nej	Ej aktuell då hållplatsen föreslås flyttas norrut, se åtgärd Å13.
Å20	Hållplats Åkersliden; Kompletterande belysning	Bristande trafiksäkerhet/trygghet	2	X	X	X	X	Nej	Inget ytterligare behov finns. VGU:s krav: Busshållplats vid belyst väg ska belysas genom att ljuspunkter för den genomgående vägen anordnas så att även busshållplatsen blir belyst.

Åtgärdsnummer	Åtgärd som studerats och bedömts	Problem/brist/behov som hanteras	Steg enligt fyrstegs principen	Måluppfyllelse	Uppskattad kostnad	Bedömning genomförbarhet (tidsperspektiv)	Ansvar (Organisation som initierar, samordnar, driver och ser till att beslut kommuniceras)	Gå vidare (Ja/Nej)	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
Övrig information									

Kollektivtrafik - Hållplats Tegvägen

Å21	Hållplats Tegvägen; Anlägg tillgänglighetsanpassad, trafiksäker timglas/dubbelstoppållplats	Bristande tillgänglighet/trafiksäkerhet/trygghet	3	Hög	B	Inom 0-5 år	TRV	Nej	Västtrafik önskar dra in hållplatsen och ersätta den genom att flytta hållplats Åkersliden norrut, se Å 13.
Å22	Hållplats Tegvägen; Behåll befintlig utformning med tillgänglighetsanpassning	Bristande tillgänglighet	3	X	X	X	X	Nej	Västtrafik önskar dra in hållplatsen och ersätta den genom att flytta hållplats Åkersliden norrut, se Å 13.
Å23	Hållplats Tegvägen; Dra gc/gångbanan bakom hållplats - ej igenom	Bristande trafiksäkerhet/trygghet	3	X	X	X	X	Nej	Västtrafik önskar dra in hållplatsen och ersätta den genom att flytta hållplats Åkersliden norrut, se Å 13. En cykelbana ska inte ledas genom hållplatsen så att påkörningsrisk mellan cyklister och avstigande/väntande passagerare föreligger. Cykelbana placeras med fördel bakom väderskydd/perrong.
Å24	Hållplats Tegvägen; Anlägg trafiksäker, tillgänglighetsanpassad och trygg passage över väg 1978 för oskyddade trafikanter	Bristande trafiksäkerhet/trygghet	3	X	X	X	X	Nej	Västtrafik önskar dra in hållplatsen och ersätta den genom att flytta hållplats Åkersliden norrut, se Å 13. Resenärer med kollektivtrafiken behöver en trygg och säker plats att passerar väg 1978 på.
Å25	Hållplats Tegvägen; Kompletterande belysning	Bristande trafiksäkerhet/trygghet	2	X	X	X	X	Nej	Västtrafik önskar dra in hållplatsen och ersätta den genom att flytta hållplats Åkersliden norrut, se Å 13.

Åtgärdsnummer	Åtgärd som studerats och bedömts	Problem/brist/behov som hanteras	Steg enligt fyrstegs principen	Måluppfyllelse	Uppskattad kostnad	Bedömning genomförbarhet (tidsperspektiv)	Ansvar (Organisation som initierar, samordnar, driver och ser till att beslut kommuniceras)	Gå vidare (Ja/Nej)	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
Övrig information									

Grönäskorsningen

Å26	Grönäskorsningen; Breddning av korsning	Bristande ytbehov för tung trafik	3	X	X	X	X	Nej	Åtgärden ger bättre framkomlighet för tunga transporter, dock skapas en stor belagd yta som kan skapa otrygghet och är svårorienterbar. Åtgärd 27 förespråkas.
Befintlig korsning breddas söderut för att skapa mer utrymme för tungs transporter att svänga									
Å27	Grönäskorsningen; Ny anslutning till Skepplandavägen	Bristande ytbehov för tung trafik	3	Hög	C	Inom 0-5 år	TRV	Ja	
Se bilaga 5; "Grönäskorsningen – Alternativ 2"									
Korsningen ansluter något längre söder än dagen anslutning. Anslutningsvinkeln rätas upp till 90 grader. Utformningen skapar mer yta/framkomlighet för tunga transporter samt skapar bättre siktförhållande för trafik som ansluter till väg 1978 från väg 1979. Genom att korsningen lokaliseras närmare hållplats Vadbacka kan eventuella fotgängare som kommer från Grönäsvägen och ska korsa Skepplandavägen enklare nyttja den anordnade passagen som finns vid denna hållplats.									
Å28	Grönäskorsningen; Kompletterande belysning	Bristande trafiksäkerhet/ trygghet	2	X	X	X	X	Nej	Enligt VGU behöver korsningar med ett litet antal svängande samt korsningar med låg grad av komplexitet inte belysas.
Önskemål om förstärkt belysning för att öka trafiksäkerhet och trygghet har framfört inom arbeten med åtgärdsvalsstudien.									

Åtgärdsnummer	Åtgärd som studerats och bedömts	Problem/brist/behov som hanteras	Steg enligt fyrstegs principen	Måluppfyllelse	Uppskattad kostnad	Bedömning genomförbarhet (tidsperspektiv)	Ansvar (Organisation som initierar, samordnar, driver och ser till att beslut kommuniceras)	Gå vidare (Ja/Nej)	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
Övrig information									

Kvarnabokorsningen

Å29	Kvarnabokorsningen; Ny utformning med ändrad väjningsplikt	Bristande tillgänglighet/ trafiksäkerhet/ trygghet	3	X	X	X	X	Nej	Den uppmätta hastigheten motiverar inte åtgärden. Inte heller synpunkter på brister i framkomlighet och trafiksäkerhet/trygghet motiverar en större ombyggnation. Föreslagen utformningen kan öka risken för höga hastigheter för trafik i norrgående riktning, då vägsträckningen blir genare och rakare ut ur samhället. Det kommer även krävas markinlösen av privat tomtmark samt anläggande av kostnadsdrivande stödkonstruktioner.
Korsningen byggs om så att väg 1978 får en mer framträdande roll som huvudled. Anslutning från väg 1980 regleras med väjningsplikt. En passage för oskyddade trafikanter anläggs över väg 1980 för att skapa en trafiksäker och trygg passagemöjlighet. Lokalisering av passagemöjligheten bygger på ett antagande av att eventuell framtida utbyggnad av gång- och cykelbanan norrut längs väg 1978 går på vägens östra sida.									
Å30	Kvarnabokorsningen; "Knappcirkulation"	Bristande tillgänglighet/ trafiksäkerhet/ trygghet	3	X	X	X	X	Nej	Den uppmätta hastigheten motiverar inte åtgärden. Inte heller synpunkter på brister i framkomlighet och trafiksäkerhet/trygghet motiverar en större ombyggnation av korsningen. Åtgärden innebär vissa avsteg från VGU.
Korsningen byggs om till en knappcirkulation med säker passagemöjligheter för oskyddade trafikanter över väg 1980. Lokalisering av passagemöjligheten bygger på ett antagande av att eventuell framtida utbyggnad av gång- och cykelbanan norrut längs väg 1978 går på vägens östra sida. För knappcirkulationen antas gälla samma krav på lutning som "vanlig" cirkulation, det vill säga lutningen bör vara < 3,5 %. Dagens lutning är 4 %. Detta innebär att vissa justeringar krävs för att uppnå krav för nybyggnadsstandard och visst markintrång på kringliggande fastigheter krävs. Det krävs även ett avsteg från VGU då dimensionerande fordon ej kan trafikera cirkulationen utan att passera dess centrumpunkt.									
Å31	Kvarnabokorsningen; Förhöjd korsning	Bristande tillgänglighet/ trafiksäkerhet/ trygghet	3	X	X	X	X	Nej	Den uppmätta hastigheten motiverar inte åtgärden. Inte heller synpunkter på brister i framkomlighet och trafiksäkerhet/trygghet motiverar en större ombyggnation av korsningen. En förhöjning är att likna vid gupp och kan medföra viss ökad problematik med buller och vibrationer. Den uppmätta hastigheten motiverar inte åtgärden.
Hela korsningen förhöjs, samt passagemöjlighet anläggs över v 1980. Lokalisering av passagemöjligheten bygger på ett antagande av att eventuell framtida utbyggnad av gång- och cykelbanan längs väg 1978 går på vägens östra sida.									

Å32	Kvarnabokorsningen; Cirkulationsplats	Bristande tillgänglighet/ trafiksäkerhet/ trygghet	3	X	X	X	X	Nej	Den uppmätta hastigheten motiverar inte åtgärden. Inte heller synpunkter på brister i framkomlighet och trafiksäkerhet/trygghet motiverar en större ombyggnation av korsningen. Åtgärden innebär ett markintrång på privat tomtmark och nyttan anses inte motivera en sådan påverkan. Det kommer även krävas anläggande av kostnadsdrivande stödkonstruktioner.
	En delvis överkörningsbar cirkulationsplats anläggs.								
Å33	Kvarnabokorsningen; Nedsänkt kantsten för cyklister	Bristande framkomlighet för cyklister	2	X	A	X	TRV	Ja	Åtgärden är beroende av Å3.
	Ifall kommunen och Trafikverket gemensamt kommer fram till att befintlig gång- och cykelbana/trottoar längs väg 1978 är att betrakta som cykelbana bör en nedsänkning av kantstenen finnas i anslutning till Kvarnabokorsningen.								

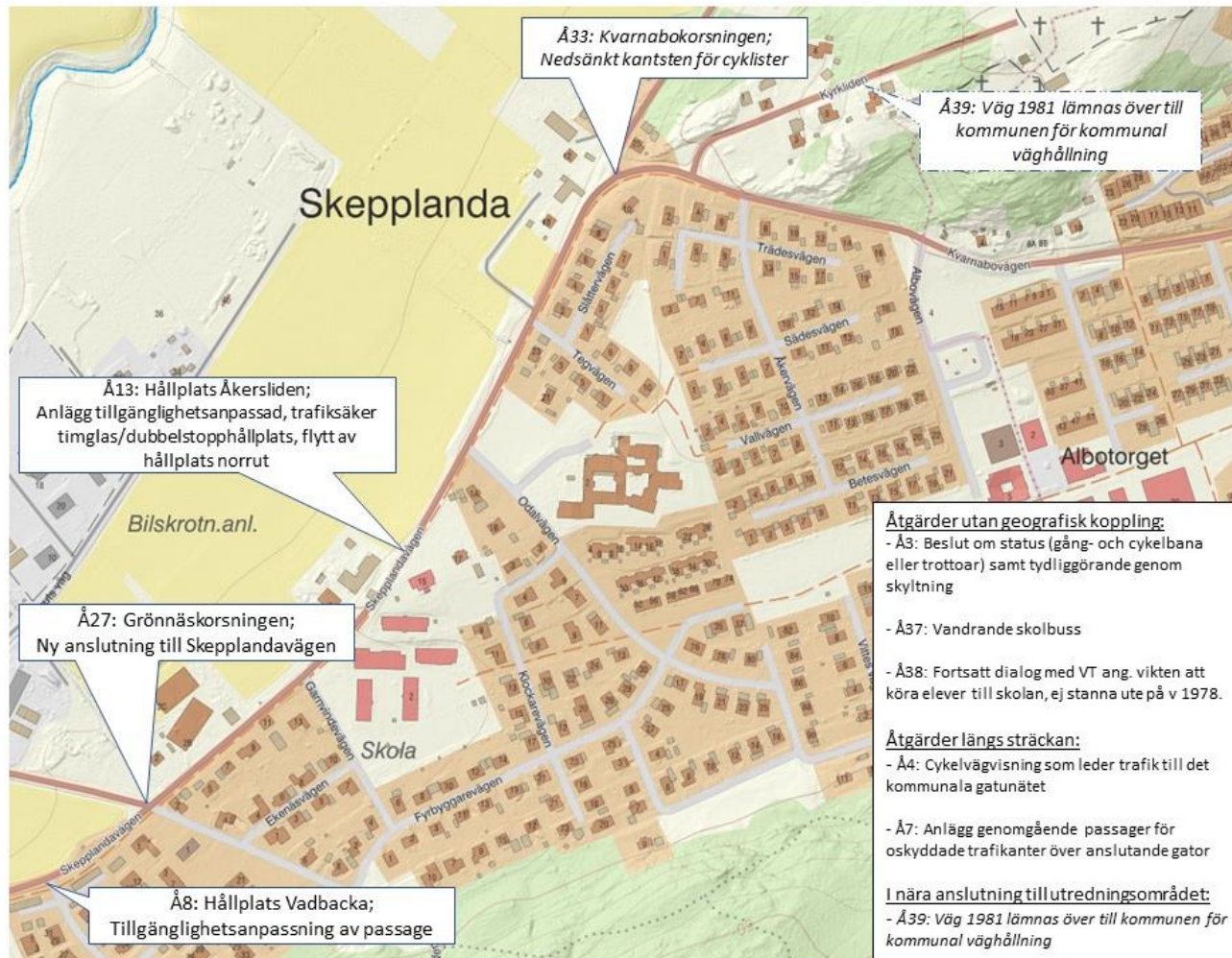
Åtgärdsnummer	Åtgärd som studerats och bedömts	Problem/brist/behov som hanteras	Steg enligt fyrstegs principen	Måluppfyllelse	Uppskattad kostnad	Bedömning genomförbarhet (tidsperspektiv)	Ansvar (Organisation som initierar, samordnar, driver och ser till att beslut kommuniceras)	Gå vidare (Ja/Nej)	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
Övrig information									

Övrigt

Å34	Göra om väg 1978 till så kallad bygdeväg	Upplagd hög hastighet	2	X	X	X	X	Nej	Ej lämplig utifrån trafikmängd, se 2021:003 RÅD - VGU, Vägars och gators utformning kap 7.1.5.2
Å35	Bullerdämpande åtgärder på kringliggande fastigheter	Bullerproblematik	X	X	X	X	X	Nej	Inga fastigheter ligger över Trafikverkets åtgärdsnivåer, så inga fastigheter är aktuella för åtgärder i nuläget
	Ale kommun har i "PM Skepplandavägen, Ny vägdragning väster om Skepplanda samhälle, Ale kommun" genomfört en bullerutredning. Utredningens nollalternativ speglar situationen längs befintlig väg 1978. Kommunens utredning och Trafikverkets egen kartläggning är samstämmiga i sina resultat. Den befintliga vägen är anlagd innan 1997 och då skall åtgärdsnivåerna för befintlig infrastruktur gälla.								
Å36	Justering BK-klassning på kringliggande vägnät	Vägen är dåligt anpassad för tung trafik	2	X	X	X	X	Nej	Åtgärden är ej lämplig då den bland annat skulle innebära överflyttning av trafik till andra vägar med likande problematik. Åtgärden medför risk att problematiken skjuts utanför studiens geografiska ansvarsområde.
Å37	Vandrande skolbuss	Trafiksituationen Garnvindsskolan	1	Låg	F	Inom 0-2 år	Ale kn	Ja	
	Vandrande skolbuss är ett organiserat samgående där föräldrar/vårdnadshavare turas om att följa sina egna, och andras barn till skola - till fots eller med cykel.								
Å38	Fortsatt dialog med Västtrafik ang. vikten att köra elever till skolan, ej stanna ute på väg 1978	Trafiksituationen Garnvindsskolan	1	Låg	F	Pågående arbete	Västtrafik	Ja	
	Västtrafik är medveten om problematiken med att vissa turer inte trafikerar skolan som planerat. Enligt planen ska avlämning av skolbarn sker inne vid Garnvindsskolan. Dialog med entreprenörer är ständigt pågående och planeras att fortsätta.								
Å39	Väg 1981 lämnas över till kommunen för kommunal väghållning	Ej rätt väghållaransvar	2	Låg	F	Dialog bör initieras snarast	TRV	Ja	
	Riksdagen beslutade, i maj 1988 i regeringens trafikpolitiska proposition (1987/88:50), att staten genom Trafikverket, ska till största delen vara väghållare för de allmänna vägarna på landsbygden. Inom tätorter ska Trafikverket ha ansvaret för de övergripande vägarna, främst riksvägar och primära länsvägar, medan kommunerna skulle ges ett större ansvar för den lokala väghållningen. Trafikverket inledde tillsammans med Sveriges kommuner och landsting, SKL, och Riksföreningen för enskilda vägar, REV, ett nationellt arbete som resulterade i en gemensam målbild när det gäller kriterier, ansvarsfördelning och väghållaransvar för väghållningen, ett rätt väghållaransvar. Det övergripande målet var att uppnå rätt avgränsat väghållaransvar mellan stat, kommun och enskilda utifrån en samhällsekonomisk effektiv och rationell väghållning. Staten bör ha ansvar för allmänna vägar på landsbygd och för ett övergripande vägnät i tätort. Kommunerna bör ha huvudansvaret för väghållningen i tätort med undantag för det övergripande statliga vägnätet.								

Å40	Sammanslagning av utfarter	Stort antal direktutfarter på väg 1978	X	X	X	X	X	Nej	<p>Åtgärder skulle innebära stora ombyggnationer och privata tomter skulle behöva lösas in.</p> <p>Problemet upplevs ej så stor att åtgärder kan anses motiverad.</p>
-----	----------------------------	--	---	---	---	---	---	-----	---

[Forma inriktning och rekommendera åtgärder]



Åtgärd		Kostnadsspann
Å3	Beslut som status samt tydliggörande genom skyltning	F; kan ej bedömas/ ej relevant
Å4	Cykelvägvisning som leder trafik till kommunala gatunätet	F; kan ej bedömas/ ej relevant
Å7	Anlägg genomgående passager för oskyddade trafikanter över anslutande gator	A; 0 - 499 999 kr
Å8	Hållplats Vadbacka; Tillgänglighetsanpassning av passage i enlighet med standardritning.	A; 0 - 499 999 kr
Å13	Hållplats Åkersliden; Anlägg tillgänglighetsanpassad, trafiksäker timglas/dubbelstoppållplats enligt standardritning, flytt av hållplats norrut.	B; 500 000 - 999 999 kr
Å27	Grönnäskorsningen; Ny anslutning till Skepplandavägen	C; 1 000 000 - 4 999 999 kr
Å33	Kvarnabokorsningen; Nedsänkt kantsten för cyklister (Se Å3)	A; 0 - 499 999 kr
Å37	Vandrande skolbuss	F; kan ej bedömas/ ej relevant
Å38	Fortsatt dialog med VT ang. vikten att köra elever till skolan och ej stanna ute på v 1978	F; kan ej bedömas/ ej relevant
Å39	V. 1981 lämnas över till kommunen för kommunal väghållning	F; kan ej bedömas/ ej relevant

Kvalitetsgranskning

Genomförd:	Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Datum: 2021-12-14
Utförd av:	Jenny Larsson (PLväu)

.....
Datum och underskrift av kvalitetsgranskare

Avslut av studie

.....
Datum och underskrift av ansvarig för genomförande av åtgärdsvalsstudien

.....
Godkänd - datum och underskrift av chef

Bilagor

Bilaga 1 Trafikmätningar

Bilaga 2 SGUs digitala jordarts- och jorddjupskarta

Bilaga 3 PM Skepplandavägen, Ny vägdragning väster om Skepplanda samhälle, Ale kommun
(inklusive bilagor)

Bilaga 4 GKI Förbifart Skepplanda

Bilaga 5 Skisser

Bilaga 6 Effektbedömning



Trafikverket, 405 33 Göteborg. Besöksadress: Vikingsgatan 2–4
Telefon: 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 99 97.

www.trafikverket.se