

Namn på åtgärdsvalsstudie:	Sandhult, väg 1762
Ansvarig för genomförande:	Nada Dawid
Organisation:	Trafikverket PLvää
Datum - start:	2013-08-31
Datum - avslut:	2015-09-17

Initiera

Initiering Problembild

Initiativtagare till denna åtgärdsvalsstudie är invånarna i Sandhult via Trafikverket åtgärdsplanering.

Denna förenklade åtgärdsvalsstudie (ÅVS) ska hantera de trafiksäkerhets- och trygghetsproblem som oskyddade trafikanter upplever när de korsar väg 180 och när de rör sig utmed väg 1762 mellan Sandhult och Sandhults idrottsplats i Borås kommun.

Syftet med denna ÅVS är att skapa ett beslutsunderlag för val av åtgärder som på sikt kan skapa ökad trafiksäkerhet och ökad trygghet för de oskyddade trafikanterna.

Intressenter i denna studie är Trafikverket, Borås stad, Västtrafik, samt boende och verksamma i Sandhult. Motiv till förenklad åtgärdsvalsstudie
Den begränsade omfattningen och komplexiteten motiverar att välja en förenklad åtgärdsvalsstudie.

Tidigare planeringsarbete

En gång- och cykelväg längs väg 1762 har tidigare varit ett prioriterat objekt i kommunens planerade satsningar på gång- och cykelåtgärder. I de gällande gång- och cykelsatsningarna från VGR 2011-2014, har av olika anledningar andra gc-objekt prioriterats före detta objekt.

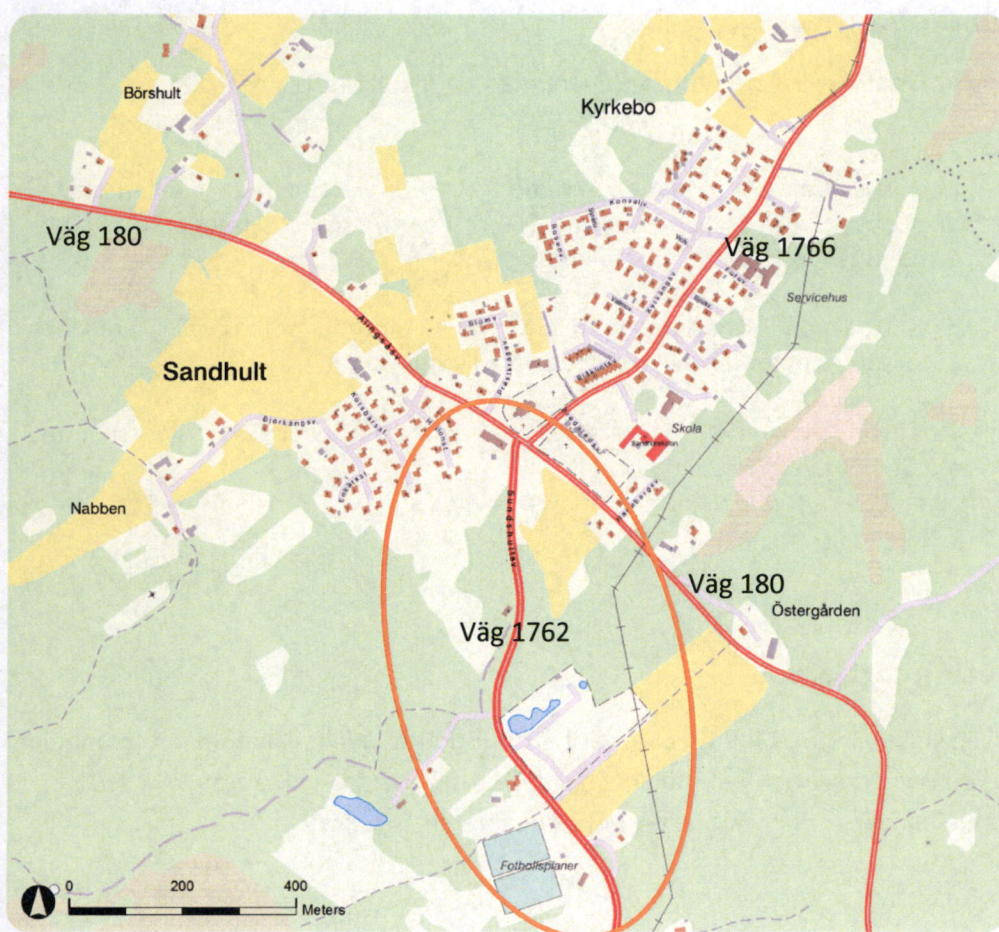
Förstå situationen

Väg 1762 sträcker sig mellan Sandhult och Sandared i Borås kommun. I Sandhult ansluter den i en något förskjuten fyrvägs korsning med väg 180 som går mellan Borås och Alingsås. I Sandhult ansluter väg 1762 och väg 1766 till väg 180 i samma punkt. Väg 1762 trafikeras av drygt 1300 fordon per dygn räknat i ÅDT (Årsdygnstrafik). Skyltad hastighet på vägen är 70 km/h. Vägen

trafikeras främst av trafik från Sandhult eller från orter längs väg 180 nordväst om orten och som främst har sin målpunkt i Sandared, Sjömarken eller verksamhetsområdet Viared.

Sandhult är en mindre tätort med cirka 600 invånare. Ca 800 meter söder om tätorten ligger en idrottsplats som nyttjas av många barn i närområdet, både för fritidsverksamhet samt av skolan. Det innebär att barn behöver ta sig till och från idrottsplatsen utmed väg 1762 både under dagtid och kvällstid.

I det stora perspektivet finns det inte många gång- och cykelvägar inom tätorten. Enligt boende i tätorten kör de flesta bil i och inom tätorten till följd av bristen på säkra och trygga gång- och cykelvägar. I dagsläget upplever många ortsbor trafiksäkerhets- och trygghetsproblem utmed väg 1762, speciellt till och från idrottsplatsen som är en av de största målpunkterna inom tätorten. Förutom två fotbollsplaner finns här även boulebanoer och en föreningslokal. I lokalen bedrivs karateträning ett par dagar i veckan och vid ett par tillfällen per år anordnas bl.a. marknader och så kallade LAN-träffar. Utöver idrottsplatsen finns även två andra målpunkter längs väg 1762, begravningsplatsen samt ett bageri.



Figur 1 Sandhults tätort samt vägnät

Problembeskrivning

Det finns ingen gång- och cykelväg från tätorten Sandhult i norr till begravningsplatsen eller idrottsplatsen i söder. Väg 1762 är sju meter bred och saknar vägrenar. Vägen har en hastighetsbegränsning på 70 km/h och har en typisk landsvägskaraktär. Idrottsplatsen är en stor målpunkt för framför allt barn. Avståndet mellan Sandhult och målpunkterna begravningsplatsen och idrottsplatsen är det knappt 800 meter. Belysning finns på den aktuella sträckan. Med vägens befintliga hastighet och utformning är det inte en trafiksäker väg att röra sig längs eller tvärs för oskyddade trafikanter.

Avgränsning

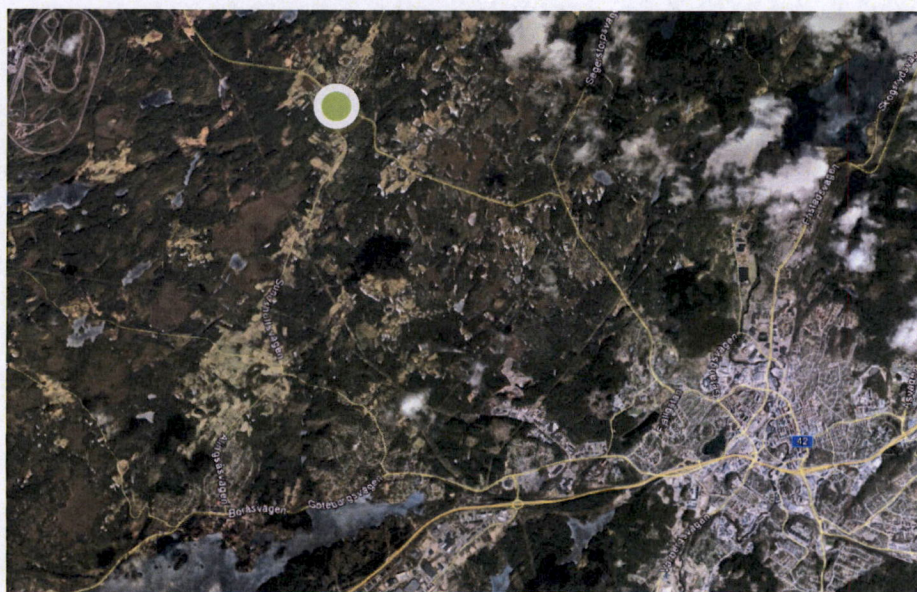
Denna åtgärdsvalsstudie ska geografiskt omfatta väg 1762 från väg 180 i norr till idrottsområdet i söder. Studien ska omfatta faktorer som påverkar trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter.

Intressentanalys

Primärt berörda intressenter i denna förenklade åtgärdsvalsstudier är Trafikverket, Borås kommun samt boende och verksamma i tätorten Sandhult.

Nuläge och utveckling

Sandhult är en liten tätort i Borås kommun på ca 600 personer. Orten ligger utefter väg 180 mellan Borås och Alingsås, drygt en mil från Borås (figur 2). I tätorten finns en F-6 skola och en kyrka centralt i tätorten samt en idrottsplats och begravningsplats ca 6-800 meter söder om tätorten, se figur 6 under Målpunkter.



Figur 2 – Sandhult markerat i grönt, Borås i sydöst

Funktionsbeskrivning

Väg 1762 är en statlig väg med anslutande enskilda vägar. Vägen är en sekundär länsväg men ingen rekommenderad väg för farligt gods eller prioriterad väg för kollektivtrafik.

Väg 1762 ansluter till väg 180 i tätorten Sandhult. Korsningspunkten är en något förskjuten fyrvägs korsning där väg 1766 utgör förlängningen på väg 1762 norr om korsningen. Väg 1762 och 1766 har väjningsplikt mot väg 180. Oskyddade trafikanter är hänvisade till ett övergångsställe väster om fyrvägs korsningen eller en gång- och cykeltunnel öster om korsningen. På väg 180 (väster om korsningen) finns busshållplatser för bussar i riktning mot Borås, Sandared och Bredared på den södra sidan samt mot Alingsås på den norra.

I dagsläget trafikeras Sandhult av två regionbusslinjer. Linje 550 går längs väg 180 mellan Borås och Alingsås. Busslinje 151 går mellan Bredared och Sandared på väg 1766 och väg 1762. Från Bredared till Sandared är det sex avgångar per vardag, medan det i motgående riktning endast är fyra. Busslinje 151 passerar förbi Sandhults idrottsplats (Thåängen). Närmsta hållplats är vid Sandhults kyrka drygt 700 meter norr om idrottsplatsen samt Sundhult cirka 1000 meter söder om idrottsplatsen.

Vägutformning

Väg 1762 är en sekundär länsväg som är ca 7,0 meter bred och den har inga vägrenar. Vägen har en tydlig landsvägs karaktär och omges till största del av skogsmark.



Figur 3 Väg 1762, fotbollsplanerna väster om vägen. (Foto: Google maps)



Figur 4 Väg 1762 mot norr, begravningsplatsen öster om vägen. (Foto: Google maps)



Figur 5 Väg 1762. (Foto: Google maps)

Trafikflöden

Väg 1762 trafikeras av knappt 1300 fordon ÅDT enligt en mätning utförd 2005. Norr om väg 180 övergår vägen till nummer 1766. Väg 1766 passerar skolan i Sandhult och har ett trafikflöde på cirka 500 fordon ÅDT.

Väg 180 som passerar i öst-västlig riktning genom Sandhult har betydligt större trafikflöden, mellan 3500 och 4100 fordon ÅDT enligt mätningar från 2009.

Hastigheter

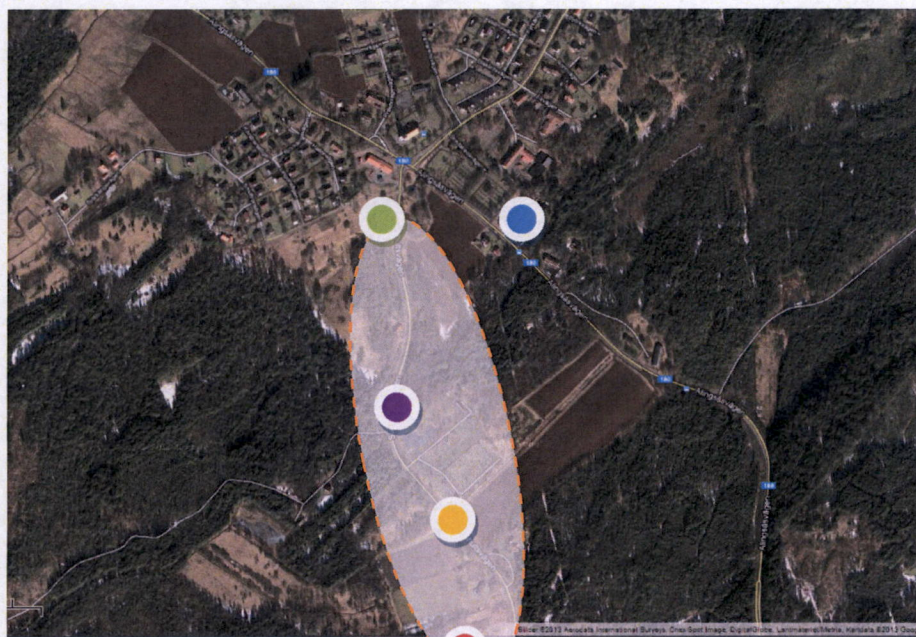
Den skyltade hastigheten på väg 1762 är 70 km/h till en punkt cirka 90 meter söder om korsningspunkten med väg 180 där hastigheten är sänkt till 50 km/h. Väg 180 har hastighetsgränsen 50 km/h genom Sandhult och på väg 1766 är hastighetsgränsen 30 km/h.

Borås kommun har inte gjort någon hastighetsöversyn i Sandhult på den aktuella vägsträckan. En sänkning av hastigheten till 60 km/h bedöms inte vara aktuell då den inte lämpar sig med hänsyn till vägens övergripande funktion. En sänkning av hastigheten väntas inte heller ge någon effekt utan kompletterande hastighetsdämpande åtgärder.

Hastighetsmätningar är utförda på den aktuella sträckan under våren 2012. Söder om idrottsplatsen (oklart exakt var) körde ca 60 % av fordonen över gällande hastighet, norr därom körde var fjärde fortare än gällande hastighet. Hastigheten var i genomsnitt 71 respektive 64 km/h. Hastigheten som 85 % av fordonen underskred var 83 respektive 74 km/h. Endast ett fåtal fordon körde långt över gällande hastighetsgräns – som mest 150 respektive 121 km/h.

Målpunkter

Skola, kyrka och uppskattningsvis 2/3 av tätortens bostäder finns på den norra sidan av väg 180, medan 1/3 av bostäderna samt en bensinmack finns på den södra sidan. Söder om väg 180 ligger all bebyggelse väster om väg 1762. Längs väg 1762, knappt 800 meter söder om väg 180, ligger Sandhults idrottsplats (Thåängen). Mellan idrottsplatsen och Sandhult tätort ligger en bagarstuga och ett övergivet hus på den västra sidan. På den östra sidan av väg 1762 ligger en begravningsplats.



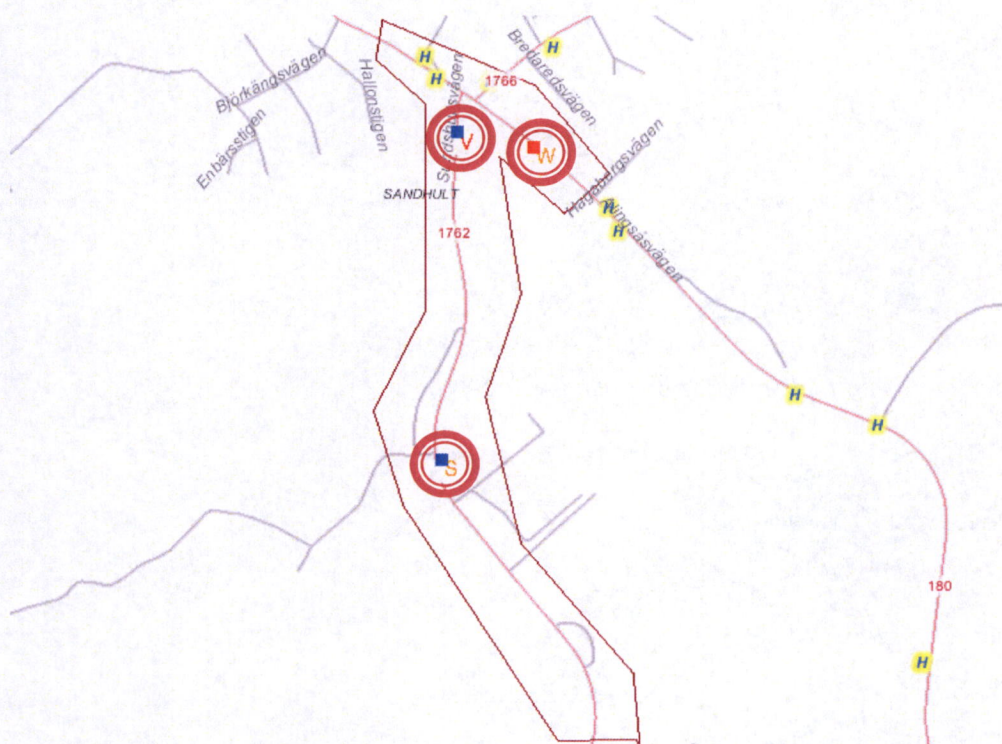
Figur 6 – Viktiga målpunkter i Sandhult (Grön-Busshållplats, Blå-Skola, Lila-Bagarstuga, Röd-Idrottsplats, Gul-Begravningsplats). Utredningsområde i vitt.

Sandhultskolan är en F-6 skola, där de ca 100 eleverna kommer från Hedared och Sandhult. Skolan har fritidshem, förskoleklass och årskurs 1-6. Förskolan Ekegården ligger alldeles intill skolan. Elever i årskurs 7-9 går främst i Sandaredskolan och gymnasielever främst i Borås.

Idrottsplatsen är en förhållandevis stor målpunkt i tätorten där det utöver fotbollsverksamhet även bedrivs karateträning ett par dagar i veckan i klubbhuset. Det finns även boulebanor i anslutning till anläggningen samt att det några gånger per år anordnas olika typer av evenemang i klubbhuset.

Olycksstatistik

Enligt uppgifter från STRADA är antalet olyckor i utredningsområdet de senaste 20 åren tre stycken, se Figur 7 för geografisk placering. En singelolycka samt en viltolycka som inte kan härledas till problembeskrivningen i denna studie. En hästolycka har inrapporterats som kan härledas till vägens bristande utformning. Händelseförloppet i denna olycka var att en häst blev skrämmd av en buss som körde i hög hastighet, varav ryttaren ramlar av och skadar sig. Denna olycka skedde i närheten av övergångsstället på väg 1762.



Figur 7 – STRADA registrerade olyckor 1992-2012. V – Hästolycka skrämmd av buss. W – Viltolycka med älg. S – singel troligtvis pga halka.

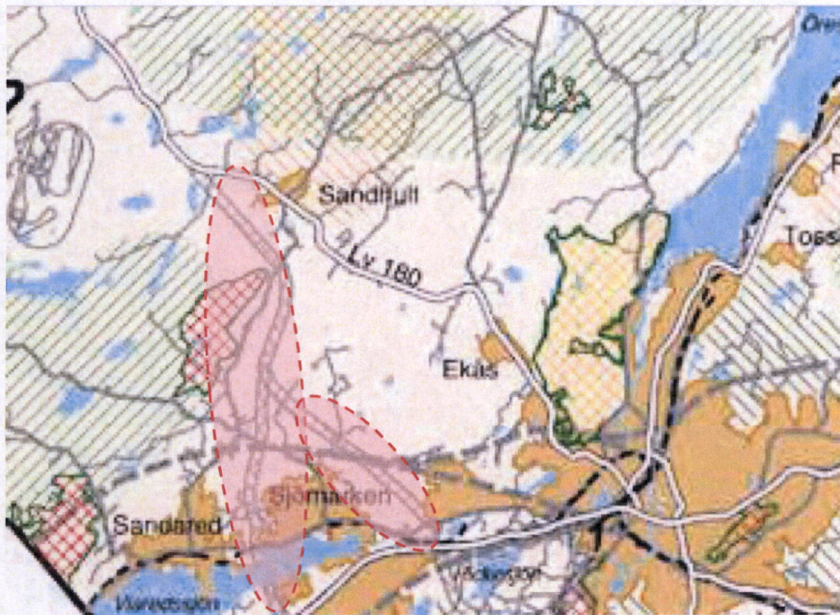
Sammanfattningsvis är olycksantalet lågt med hänsyn till tjugoförårsperioden. Antalet olyckor som kan härledas till problembilden i studien är för få för att kunna dra några slutsatser om vägens utformning, sikt eller liknande. En förklaring till det låga olyckstalet kan vara att oskyddade trafikanter undviker att använda vägen då de upplever den som osäker och otrygg. Antalet konflikt- och korsningspunkter för motorfordonstrafiken på sträckan är få.

Planer och utveckling

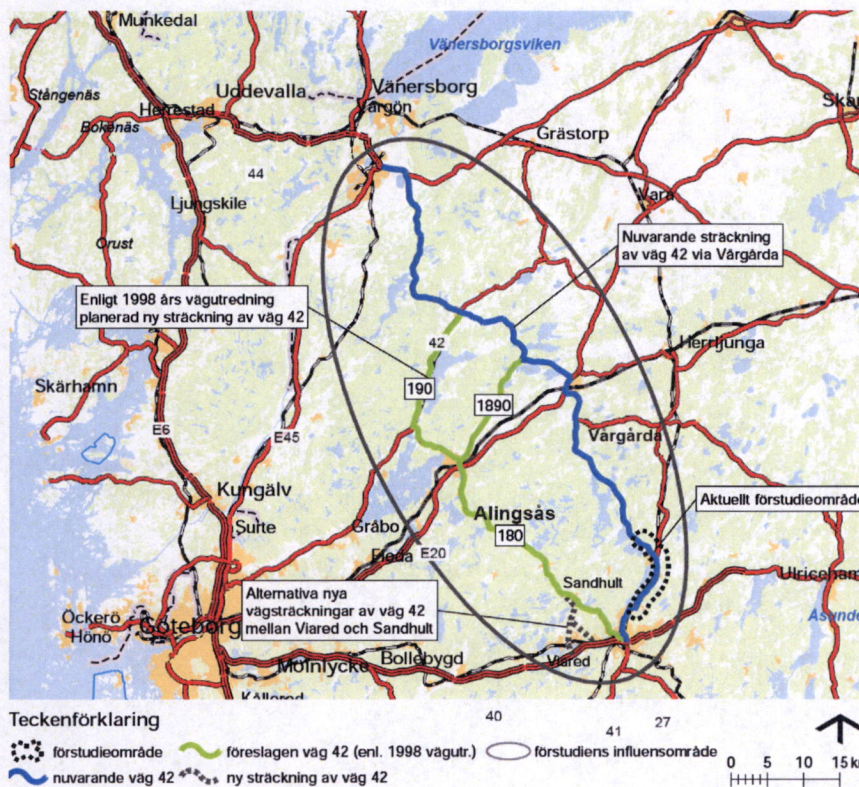
I Sandhult finns inga pågående planer för utbyggnad i någon större omfattning. De större planer som kan komma att påverka val av åtgärd nämns nedan.

Från "Översiktsplan 2006", Borås stad

För riksväg 42, från Borås till Tvåstad har Vägverket i juni 1998 tagit inriktningsbeslutet att vägen ska gå från Viaredsmotet via Sandhult och Alingsås.



Figur 8 – Ny sträckning av väg mellan Borås och Alingsås (ÖP06)



Figur 9 – Ny sträckning av väg 42 till nuvarande 180 samt ny anslutning mellan RV40 och Sandhult.

Från rapporten "Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2010–2021"

Borås – Alingsås – Trollhättan (väg 180, 1890, 42)

Stråkpott om 22 mnkr för bl.a. sidoområden, trafiksäkerhet, kollektivtrafik.

- Stråken fyller en viktig funktion för bl.a. kommun- och regiongränsöverskridande arbetspendling.
- Stråken motsvarar inte alltid den standard som trafikbelastningen kräver ifråga om trafiksäkerhet, framkomlighet m.m. Åtgärder behövs för att underlätta regionförstoring.
- För att behålla nuvarande hastighet krävs att vägarnas säkerhet höjs på flera sträckor, t.ex. vad gäller sidområden, mitträcken, korsningar m.m. Insatser inriktas mot att åtgärda "flaskhalsar" för både bil- och kollektivtrafik.

ASTA – Ny anläggning väster om Sandhult

Väster om Sandhult avser SP, Sveriges Tekniska Forskningsinstitut, och Chalmers tekniska högskola att anlägga ASTA (Active Safety Test Area), en provbana för provning av så kallade aktiva trafiksäkerhetssystem för vägfordon och infrastruktur. Trafikmängden till ASTA uppskattas enligt planprogrammet till ca 100 fordonsrörelser per dag. Hur dessa fördelar sig när de når väg 180 är svårt att bedöma.

Konsekvenser från övriga planer

Ett genomförande av förslaget med omskyltning av väg 42 via väg 180 till Alingsås i enlighet med f.d. Vägverkets inriktningsbeslut från 1998 skulle kunna leda till en ökning av genomfartstrafiken och de tunga transporterna. Vid en omskyltning fordras troligen även en upprustning och standardhöjning av väg 180.

En ny sträckning av väg 180 mellan Borås och väg 180 väster om Sandhult skulle avlasta väg 180 och troligtvis även den analyserade sträckan av väg 1762 från motorfordonstrafik.

ASTA bedöms inte ha någon större betydelse för åtgärdsvalsstudien.

Nollalternativ

Så länge begravningsplatsen och idrottsplatsen med dess verksamheter finns kvar, kommer det att finnas ett behov för Sandhultsborna att ta sig dit. Utan någon form av gång- och cykelväg samt med befintlig utformning av väg 1762 utan vägrenar kommer problematiken finnas kvar och de flesta besökarna kommer att ta sig dit med bil.

Mål för lösningar (eftersträvd kvalitet)

Studien har formulerat följande tre målbilder

1. Öka tillgängligheten till Sandhults idrottsplats samt begravningsplats för oskyddade trafikanter
2. Förbättra trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna längs väg 1762
3. Öka andelen fotgängare och cyklister i Sandhult

Pröva tänkbara lösningar

Nr.	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegsprincipen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
1	Bredda befintlig väg med 2-2,5 meter och skapa en gång- och cykelväg avskild med gcm-stöd	3	Medel	2-3 mkr	Nej	Måttlig måluppfyllelse. Bör kombineras med GC-passager.
2	Separerad gång- och cykelväg på 2,5 meter, inkl belysning	3	Hög	2,5-3,5 mkr	Ja	God måluppfyllelse. Bör kombineras med GC-passager
3	Flytta idrottsplatsen närmare tätorten	4	Hög	-	Nej	Svårigheter med att hitta lämplig lokalisering. Bedöms vara mycket kostsamt. Behov av vidare utredning.
4	Ny sträckning av väg 180 enligt Översiktsplanen	4	Låg	-	Nej	Endast marginell påverkan på trafikflödet på väg 1762
5	Bredda befintlig väg med 1 meter, smalare körbanor och 1 m breda vägrenar på båda sidor	3	Medel	1-1,5 mkr	Nej	Ej lämplig med hänsyn till vägens funktion som kopplar samman väg 180 med väg 1757 och Viaredsmotet.
6	Sänkt hastighetsgräns till 60 km/h på väg 1762	2	Låg	25-50 000 kr	Nej	Ej lämplig på lång sträcka med hänsyn till vägens funktion som kopplar samman väg 180 med väg 1757 och Viaredsmotet till den nya förbifarten väg 27.
7	ATK-kameror	2	Låg	500-600 000 kr	Nej	Sänker hastigheten men ökar inte säkerheten för oskyddade trafikanter nämvärt
8	Busshållplats vid idrottsplatsen för busslinje 151 samt skolskjuts	2	Låg	-	Nej	Västrafik ansvarar för eventuella åtgärder. Ökar tillgängligheten men förbättrar inte trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.
9	Ökad turtäthet för busslinje 151 Bredared-Sandhult-Sandared	2	Låg	-	Nej	Västrafik ansvarar för eventuella åtgärder. Ökar tillgängligheten men förbättrar inte trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.
10	Information om trafiksäkerhet i skola samt i föreningar verksamma vid idrottsplatsen	1	Låg	10-20 000 kr	Ja	Värdefull i kombination med fysiska åtgärder.

11	Fysisk mittrefug där GC-banan förväntas korsas väg 1762.	3	Hög	50 000 kr	Ja	Ökar säkerheten i korsningspunkterna
----	--	---	-----	-----------	----	--------------------------------------

Kommentarer

En separerad gång- och cykelväg mellan Sandhult och idrottsplatsen bedöms vara den åtgärd som bäst uppfyller samtliga mål i studien. Där GC-banan korsar väg 1762 föreslås en fysisk mittrefug för att öka säkerheten för oskyddade trafikanter. I kombination med de fysiska åtgärderna föreslås även en informationsaktivitet som riktar sig mot de skolbarn som berörs av förändringen. Exempelvis ett separat samrådsmöte om trafiksäkerhet för barn och skolungdomar i Sandhult.

Paketeringsförslag

Utifrån de föreslagna lösningarna ovan föreslås här en paketering av åtgärderna

Paket	Ingående lösningar	Kommentar
A Separerad GC-bana	Åtgärd 2	GC-banans utformning och exakta läge utreds vidare i vägplanen.
B Fysiska mittrefuger	Åtgärd 11	Refugens utformning och läge utreds vidare i vägplanen.
C Informationsinsatser	Åtgärd 10	Kan med fördel utföras inom ramen för projektet samband med samråd eller trafiköppning.

Effektbedömning

Lösning / Paket	Samhällsekonomi	Fördelning	Transportpolitisk	Gå vidare	Kommentar
A	<p>Nytto-kostnadsbedömning. Beskrivning av största nyttorna/effekterna (+/-) samt bedömning av hur de förhåller sig till kostnaden.</p> <p>En hanterbar kostnad och en säker utformning med GC-bana längs vägen bidrar till</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ökad trafiksäkerhet med separerat fält för oskyddade trafikanter - Fler som går och cyklar - Fler som går och cyklar ger ökad fysisk aktivitet - Viss negativ påverkan på den visuella karaktären då körbanan breddas på bekostnad av omgivande naturmark 	<p>Hur fördelar sig nyttorna på olika grupper i samhället? Ta upp de fördelningar där stora skillnader kan uppstå.</p> <p>Åtgärderna gynnar oskyddade trafikanter</p>	<p>Ta upp de mest betydande bidragen (+/-) till uppfyllande av de transportpolitiska målen (huvudmål, funktionsmål, hänsynsmålen).</p> <p>Åtgärderna bidrar till ökad tillgänglighet och jämlikhet samt till en ökad trafiksäkerhet. I förlängningen även till en minskad miljöpåverkan. Fler som går och cyklar ger ökad fysisk aktivitet och förbättrad hälsa.</p>	Ja/Nej	Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
B	<p>Värdefulla, tillgänglighets- och trygghetsskapande åtgärder till måttliga kostnader</p>	<p>Åtgärderna gynnar oskyddade trafikanter</p>	<p>Åtgärderna bidrar till ökad tillgänglighet och jämlikhet samt till en ökad trafiksäkerhet. I förlängningen även till en minskad miljöpåverkan. Fler som går och cyklar ger ökad fysisk aktivitet och förbättrad hälsa.</p>	Ja	
C	<p>Värdefulla, tillgänglighets- och trygghetsskapande åtgärder till måttliga kostnader</p>	<p>Åtgärderna gynnar oskyddade trafikanter</p>	<p>Åtgärderna bidrar till ökad tillgänglighet och jämlikhet samt till en ökad trafiksäkerhet. I förlängningen även till en minskad miljöpåverkan. Fler som går och cyklar ger ökad fysisk aktivitet och förbättrad hälsa.</p>	Ja	

Forma inriktning och rekommenderade åtgärder

Den rekommenderade åtgärden är att bygga en 2,5 meter bred separerad GC-bana utmed den aktuella sträckan på väg 1762. GC-banan bör om möjligt placeras på västra sidan av vägen, för att på så sätt bäst tjäna oskyddade trafikanter och deras målpunkter. Denna åtgärd kombineras med en fysisk mittrefug vid övergångsstället strax söder om väg 180 samt informationsinsatser i samband med trafiköppning. Tillsammans skapar dessa åtgärder en förbättrad tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter samt en bättre uppmärksamhet i de aktuella konfliktpunkterna. Åtgärderna kommer att utföras under 2017/2018 med medel från Regional Plan.

Åtgärds-förslag/paket	Inriktning och rekommenderade åtgärder	Steg enligt fyrstegsprincipen	Förslag till fortsatt planering och hantering	Tidsaspekt genomförande	Ansvariga aktörer, genomförande	Förslag till finansiering	Kommentar
A	Separerad GC-bana	3	GC-banans utformning och exakta läge utreds vidare i vägplanen.	2017/2018	TRV PLväå	REG plan och kommunala medel (50/50)	
B	Fysisk mittrefug	3	Refugens utformning och exakta läge utreds vidare i vägplanen.	2017/2018	TRV PLväå	REG plan och kommunala medel (50/50)	
C	Informationsinsatser	1	Inom ramen för projektet kommuniceras åtgärderna till allmänheten	2017/2018	TRV PLväå	REG plan och kommunala medel (50/50)	Utförs inom ramen för den externa kommunikationen i projektet

Processen

Workshop 1: Förstår situationen

Dialogmöte: 15 april 2013 Borås kommun

Medverkande: Trafikverket, Borås kommun, Ramböll samt boende och verksamma i Sandhult.

Problembild, förutsättningar samt målbild och tänkbara åtgärder diskuterades.

Workshop 2: Pröva tänkbara åtgärder samt forma inriktning

Dialogmöte: 2 juli 2013 via Lync

Medverkande: Trafikverket och Ramböll

Genomgång av första granskningskopia och formulering av inriktning och rekommendationer diskuterades.

Remiss:

Utskick av ÅVS den 5 juli 2013.

Till: Borås kommun

Synpunkter: Kommunens synpunkter inarbetades i rapporten efter remisstidens utgång 31 augusti 2013.

Denna åtgärdsvalsstudie ska fungera som underlag för en beställning för genomförande. Ansvariga aktörer för genomförande är Trafikverket i samarbete med Borås kommun. Åtgärden ryms inte inom nuvarande satsning 2011-2014 utan kan tidigast komma med i de nya gc-satsningarna från VGR för nästa period. Detta innebär att ett genomförande är svårt att placera i tid. Någon överenskommelse om finansiering är inte gjord.

Studien har i dialog mellan parterna reviderats under 2015 och avslutas enligt datering.

2015 10 02 Nada Dawid

Datum och underskrift av ansvarig för genomförande av åtgärdsvalsstudien

16/9-15 Per Sjöström

Datum och underskrift av kvalitetsgranskare

2015-10-05 [Signature]

Datum och underskrift av chef