

Åtgärdsvalsstudie

Väg 156, Svenljunga tätort

Ärendenummer: TRV 2017/36606



Dokumenttitel: Åtgärdsvalsstudie Väg 156, Svenljunga tätort

Författare: Erik Frid, COWI

Dokumentdatum: 2017-11-01

Ärendenummer: TRV 2017/36606

Publikation: 2019:143

ISBN: 978-91-7725-496-6

Fastställt av: Jörgen Ryding, Trafikverket

Kontaktperson: Per Schillander, Trafikverket

Trafikverket

Postadress: 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

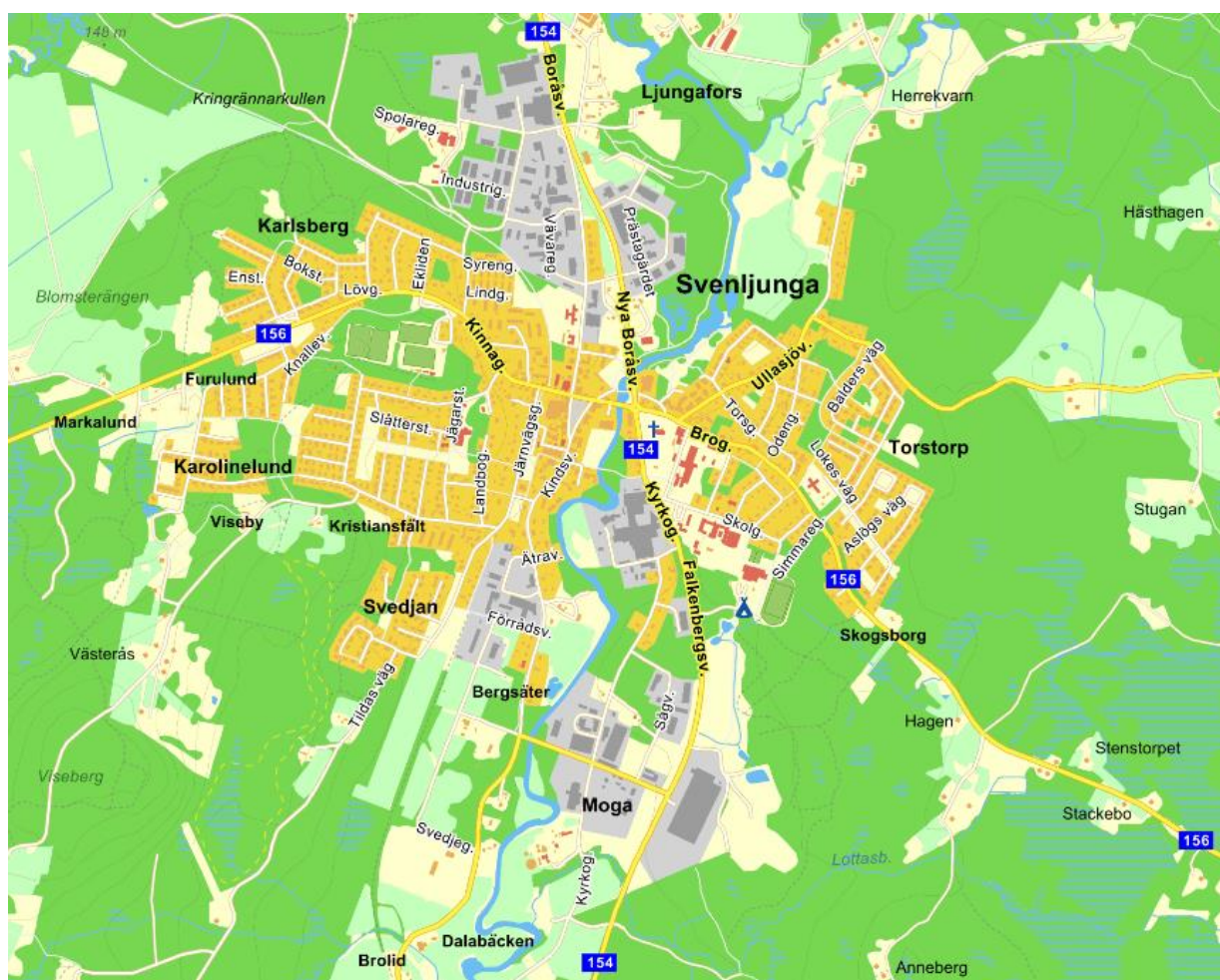
Namn på åtgärdsvalsstudie: VÄG 156, SVENLJUNGA TÄRTORT

Ansvarig för genomförande: PER SCHILLANDER

Organisation: TRAFIKVERKET

Datum – start: 170310

Datum – avslut: 171128



Innehållsförteckning

Bakgrund och syfte	5
Problembild	5
Avgränsningar.....	5
Aktörer och övriga intressenter, involverade eller ej	7
Tidigare planeringsunderlag och gällande planer	7
Preciserande av förutsättningar och brister – nuläge.....	8
Övergripande förutsättningar längs väg 156	9
Målpunkter	10
Gång- och cykelvägnät.....	11
Kollektivtrafik.....	13
Trafiksäkerhet.....	15
Kommande utveckling	16
Mål för lösningar	16
Tänkbara åtgärder	17
Paketering.....	30
Samlad effektbedömning.....	31
Inriktning och rekommenderade åtgärder	35
Arbetsprocessen.....	36
Källor.....	36
Kvalitetsgranskning	37
Avslutning av studie.....	37

Bakgrund och syfte

Väg 156 sträcker sig i väst-östlig riktning genom Svenljunga tätort. Strax öster om Svenljunga centrum korsar väg 156 väg 154, som går i nord-sydlig riktning. Trafiksäkerheten längs väg 156 genom tätorten har diskuterats under en längre tid.

Bakgrunden är att väg 156 utgör huvudgatan genom tätorten och samtidigt är viktig för genomfartstrafiken och dess framkomlighet. Då väg 156 utgör huvudgatan rör sig en hel del oskyddade trafikanter både längs och tvärs vägen. Detta sammantaget bidrar till konflikter mellan genomfartstrafikens framkomlighet och trafiksäkerheten, framkomligheten och känslan av trygghet för de oskyddade trafikanterna. Som ett led i att öka trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna anlades under våren 2017 en gång- och cykelväg längs östra delen av väg 156, mellan korsningen med väg 154 och korsningen med Balders väg.

Syftet med åtgärdsvalsstudien är att identifiera mindre trafiksäkerhetshöjande åtgärder för de oskyddade trafikanterna, som samtidigt säkerställer genomfartstrafikens framkomlighet. Denna rapport syftar till att på ett lättillgängligt sätt redogöra för de problem, de förutsättningar samt de åtgärder som studeras och föreslås. Studien ska föreslå åtgärder som kan genomföras på kort (2018-2021), medellång (2022-2029) eller lång sikt (efter 2029).

Problembild

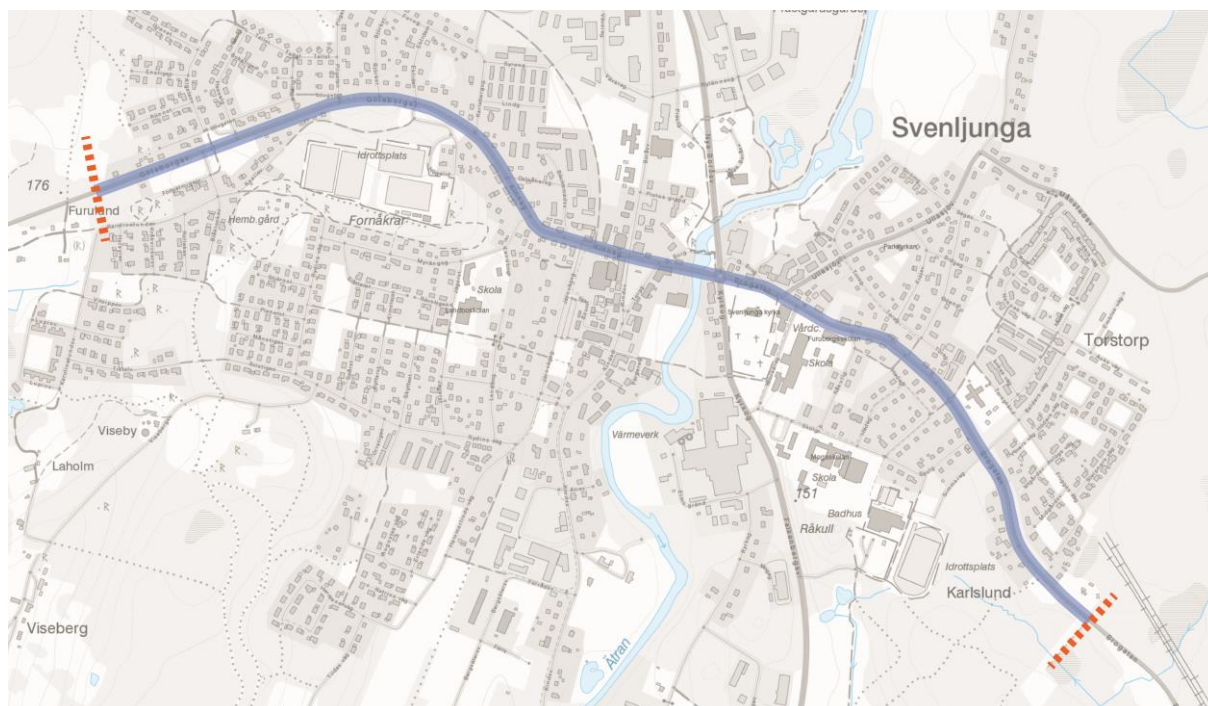
Väg 156 fyller olika funktioner för olika trafikantgrupper. Dels är den en del i ett längre stråk för genomfartstrafiken längs väg 156, dels utgör den huvudgata i öst-västlig riktning inom Svenljunga tätort. Längs vägen finns ett stort antal lokala målpunkter och bostadsområden på ömse sidor vägen. Detta ger upphov till lokala förflyttningar till fots, med cykel och med bil, både längs och tvärs väg 156. Genom de centrala delarna av Svenljunga utgör väg 156 även del i centrum med handel och parkering på båda sidor vägen. Genomfartstrafiken längs väg 156 utgörs till del av tung trafik. Andelen tung trafik uppgår till omkring 15 %, både väster och öster om tätorten, och knappt 8 % i de mest centrala delarna av tätorten.

Sammantaget innebär detta att konflikter mellan genomfartstrafiken och den lokala trafiken uppstår med bristande trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter och bristande framkomlighet för genomfartstrafiken. Till detta kan fogas den allmänna brist, som kan uttryckas som låg energieffektivitet samt klimatpåverkan och bullerstörningar.

Avgränsningar

Åtgärdsvalsstudien är avgränsad till väg 156 och dess närmaste omgivning inom Svenljunga tätort. Utredningsområdet framgår av fFigur 1. Avgränsningen i väster och öster motsvaras av respektive tätortsportal och hastighetssänkning till 50 km/t, se Figur 2-Figur 3.

I enlighet med studiens syfte ska studien ta fram åtgärder som kan finansieras inom de mindre potterna i regional plan. Framtagna åtgärder (på kort eller medellång sikt) avses kunna genomföras inom den kommande planperioden.



Figur 1. Utredningsområdet motsvaras av väg 156 och dess närmaste omgivning längs blå linje i figuren.



Figur 2. Tätortsportalen vid väg 156 från väster.



Figur 3. Tätortsportalen vid väg 156 från öster.

Aktörer och övriga intressenter, involverade eller ej

Intressenter i åtgärdsvalsstudien är Trafikverket, Svenljunga kommun, Västtrafik, Elmo Leather, Centrumföreningen, Handlarna, Företagarföreningen, polis och räddningstjänst, vaktbolag som ansvarar för parkeringsövervakningen, idrottsföreningar, Lions, skolan, fastighetsägare samt boende och verksamma inom Svenljunga tätort.

Tidigare planeringsunderlag och gällande planer

En genomförbarhetsstudie för gång- och cykelbana utmed östra delen av väg 156 genom Svenljunga tätort genomfördes av Trafikverket tillsammans med Svenljunga kommun under 2010.

Genomförbarhetsstudien resulterade i ett avtal mellan Trafikverket om finansiering av den gång- och cykelväg som under våren 2017 anlades mellan korsningen med väg 154 och korsningen med Balders väg.

Svenljunga kommuns gällande översiktsplan trädde i kraft 1994 och aktualiseringar har gjorts både 1998 och 2003. Arbeta med ny kommunövergripande översiktsplan pågår sedan 2016.

Det finns tre detaljplaner med anknytning till väg 156. En detaljplan finns för att möjliggöra gång- och cykelvägen längs östra delen av väg 156. "Ändring av Stadsplan Torstorp 1:65 m fl" angränsar till väg 156 och antogs under år 2013, har som syfte att bland annat höja byggrätterna, se över områden som inte får bebyggas och generellt se över planbestämmelserna. Slutligen finns en detaljplan som antogs i maj 2017 för att möjliggöra för permanentning av pågående verksamhet i form av bibliotek och ideella verksamheter och samtidigt genomföra en översyn av utfarter och parkeringsförhållanden i anslutning till teaterbiografen i centrala Svenljunga. Detaljplanen möjliggör en samlokalisering av trafik till och från biblioteket och teaterbiografen genom en enkelriktad trafikföring runt teaterbiografen.

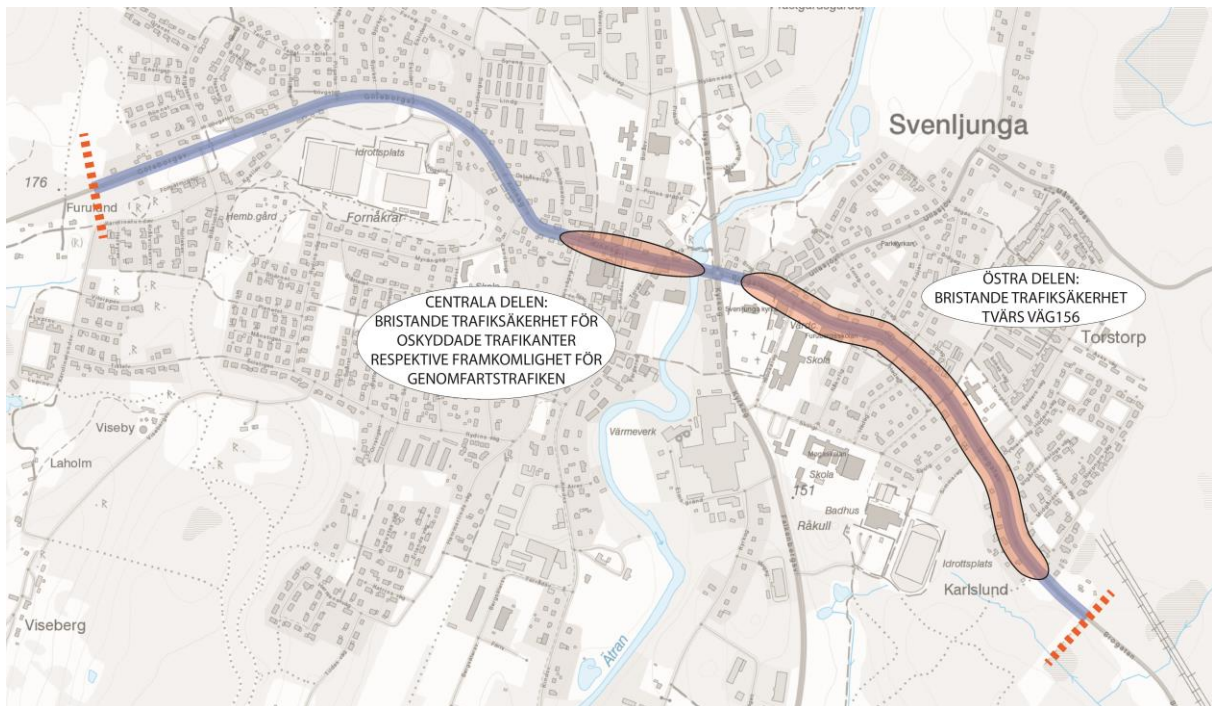
Planområdet omfattar befintlig trottoar norr om väg 156.

Överenskommelse mellan aktörer för genomförande av studie, eventuellt:	Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Datum: 170508
Eventuell kommentar:	Muntlig överenskommelse vid möte.

Medverkande kompetenser och personer:	
Per Schillander, Caroline Karlsson, Trafikverket Fredrik Skoog, Svenljunga kommun (Erik Frid, COWI)	
Eventuell kommentar:	

Preciserande av förutsättningar och brister – nuläge

En genomgång av väg 156 genom Svenljunga tätort tillsammans med kommunens representant ger att problemen som beskrivs ovan är aktuella och att bristerna är störst i centrala delar av tätorten. Brister upplevs kring torget och matbutiken med mycket rörelser tvärs väg 156, vid centrumfunktioner på ömse sidor vägen, förknippat med parkering samt genomgående trafik. Brister finns även längs den östra delen av väg 156 med mycket rörelser tvärs väg 156 i kombination med ett trängre gaturum, begränsade siktförhållanden samt flera korsningar och utfarter, se även Figur 4.



Figur 4. Preciserad problembild med de områden där bristerna bedöms vara störst.

I samband med en workshop för inhämtning och verifiering av information kring väg 156 genom Svenljunga lyftes även vägens, och framför allt trafikens, barriäreffekt fram som en brist. Detta då väg 156 skär rakt genom samhället, och särskilt centrala delarna. Vidare lyftes att trafiken håller hög hastighet på den västra delen och att anslutande trafik till väg 156 på denna del har svårt att svänga ut på vägen. Även den tunga trafiken upplevs hålla hög hastighet genom tätorten, som en följd av att de har nedförsbacke från både väster och öster in mot centrum och korsningen med väg 154. Från de centrala delarna är det således uppförsbacke åt både öster och väster vilket medför att den tunga trafiken är ovillig att stanna eller sakta ned vid till exempel övergångsställena, då de får svårigheter att accelerera igen.

På workshopen påtalades brister för gående och cyklister tvärs väg 156. I korsningen mellan väg 156 och Järnväggsgatan upplever busstrafiken att de har svårt att komma ut på väg 156, till följd av hastigheterna på vägen samt det begränsade utrymmet i korsningen. Därtill menades att den nya gång- och cykelvägen längs den östra delen av väg 156 kan ha bidragit till ett minskat behov av platser för att korsa tvärs väg 156 och att gång- och cykelvägen istället leder gående och cyklister längs vägen till de befintliga passagerna. Bland bristerna lyftes även siktproblematiken öster om Råkullgatan till följd en hög häck och träd i kombination med backkrön och en kurva på vägen.

Trafiken genom Svenljunga innebär generellt brister för samhället i form av låg energieffektivitet, bullerstörningar och klimatpåverkan. (Att exempelvis färdas ensam i bil innebär en låg

energieffektivitet, uttryckt som kg CO₂ per personkm.) Längs den västra delen av väg 156 har bullerproblematiken särskilt påpekats för Svenljunga kommun.

Övergripande förutsättningar längs väg 156

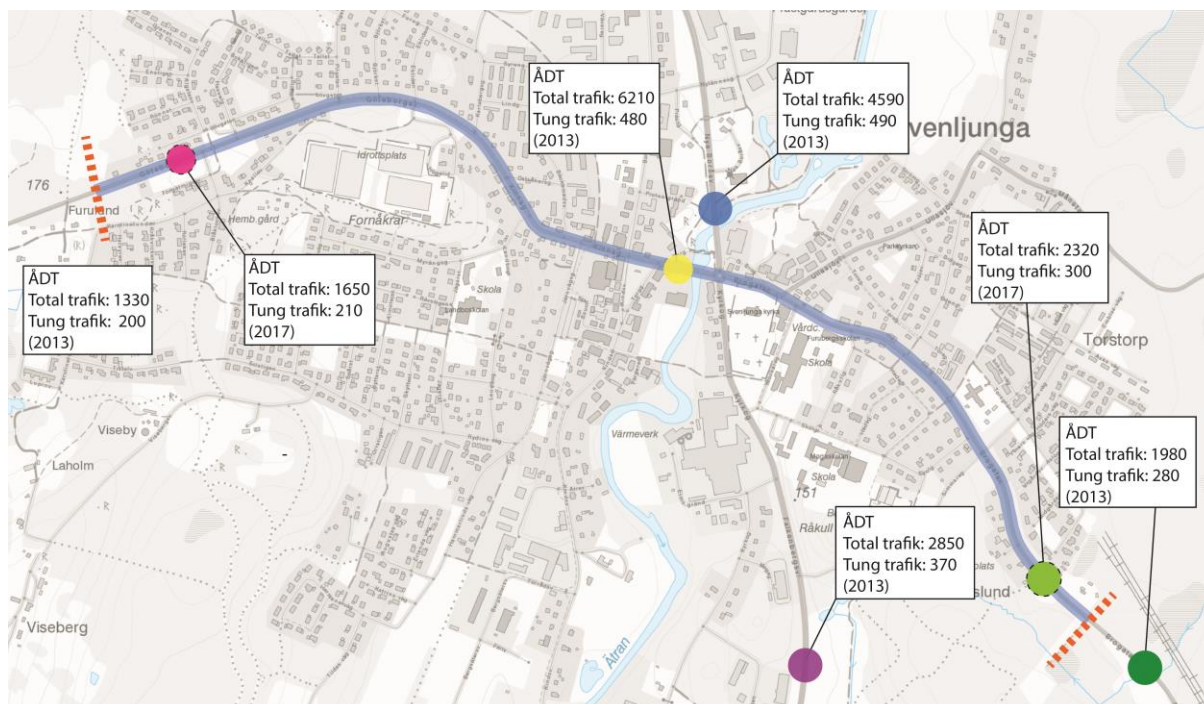
Väg 156 är en primär länsväg och utpekad enligt funktionellt prioriterat vägnät för dagliga personresor, godstransporter och kollektivtrafik.

Väg 156 genom Svenljunga tätort har skyltad hastighet 50 km/t. Öster och väster om tätorten är skyltad hastighet 80 km/t. Även längs väg 154 är skyltad hastighet 50 km/t inom tätorten. Medelhastigheten längs väg 156 i centrala tätorten, mellan väg 154 och torget, uppgår enligt trafikmätningar från år 2013 till 35-40 km/t. Det finns en uppfattning om att fordon håller högre hastighet i infarterna till tätorten. Detta har kunnat bekräftas med hjälp av trafikmätningar i vardera infarten till tätorten under slutet av augusti 2017. I västra infarten har medelhastigheten uppmätts till 63 km/t och 85-percentilen (det vill säga den hastighet som överskrids i 15 % av fallen) uppmätts till 73 km/t. I östra infarten har motsvarande uppmätts till 62 km/t respektive 73 km/t.

Vägen är cirka sex till nio meter bred. Vägbredden varierar och är som störst förbi torget och vidare mot väg 154. Vägen är utrustad med belysning genom hela tätorten, bortsett från delen förbi torget. Här finns dock en annan typ av belysning som ändå lyser upp vägen. Väg 156 har den högsta bärighetsklassen, BK1, i hela sin sträckning genom Svenljunga tätort. Detta gäller även väg 154. Övriga anslutande vägar till väg 156 har lägre bärighetsklass, BK2. Väg 156 har driftklass 3 på en femgradig skala, vilket i stora drag innebär att när det kommit 1 cm snö har plogbilen normalt 4 timmar på sig att ploga sträckan och att halkbekämpning normalt sker med salt. Längs väg 156 finns flera parkeringsytor som nås direkt från vägen. Även längsgående parkering finns i de centrala delarna av tätorten. En parkeringsficka med information finns i respektive ände av tätorten.

Trafikmängden i de centrala delarna av tätorten uppgick till cirka 6 200 fordon/dygn 2013, se Figur 5. Som jämförelse uppgick trafikmängden längs väg 154 till cirka 4 600 fordon/dygn norr om korsningen med väg 156 och cirka 3 000 fordon/dygn söder om korsningen. Den tunga trafiken utgjorde knappt 8 % längs väg 156. Väster och öster om Svenljunga tätort är trafikmängderna tydligt lägre. Väster om tätorten uppgick trafikmängden till drygt 1 300 fordon/dygn 2013 och öster om tätorten till knappt 2 000 fordon/dygn. Den tunga trafiken utgjorde här ca 15 % av trafiken. Baserat på trafikmätningar genomförda i slutet av augusti 2017, se rosa respektive ljusgrön punkt i Figur 5, uppgick trafikmängden i västra infarten till 1 650 fordon/dygn och motsvarande i östra infarten till drygt 2 300 fordon/dygn. Den tunga trafiken i infarterna utgjorde 12-13 %.

Andelen tung trafik utanför tätorten är högre än i tätorten, trots färre fordon till antalet, till följd av att fler fordon totalt sett trafikerar i de centrala delarna av tätorten. Av Figur 5 framgår att antal tunga fordon är knappt 500 fordon/dygn i centrala tätorten, av dessa är busstrafiken en mindre del. Utanför tätorten är antal tunga fordon 200-300 fordon/dygn, även här utgör busstrafiken en mindre del. Sammantaget kan konstateras att den lokala trafiken utgör den största delen av trafiken på väg 156 i centrala Svenljunga.



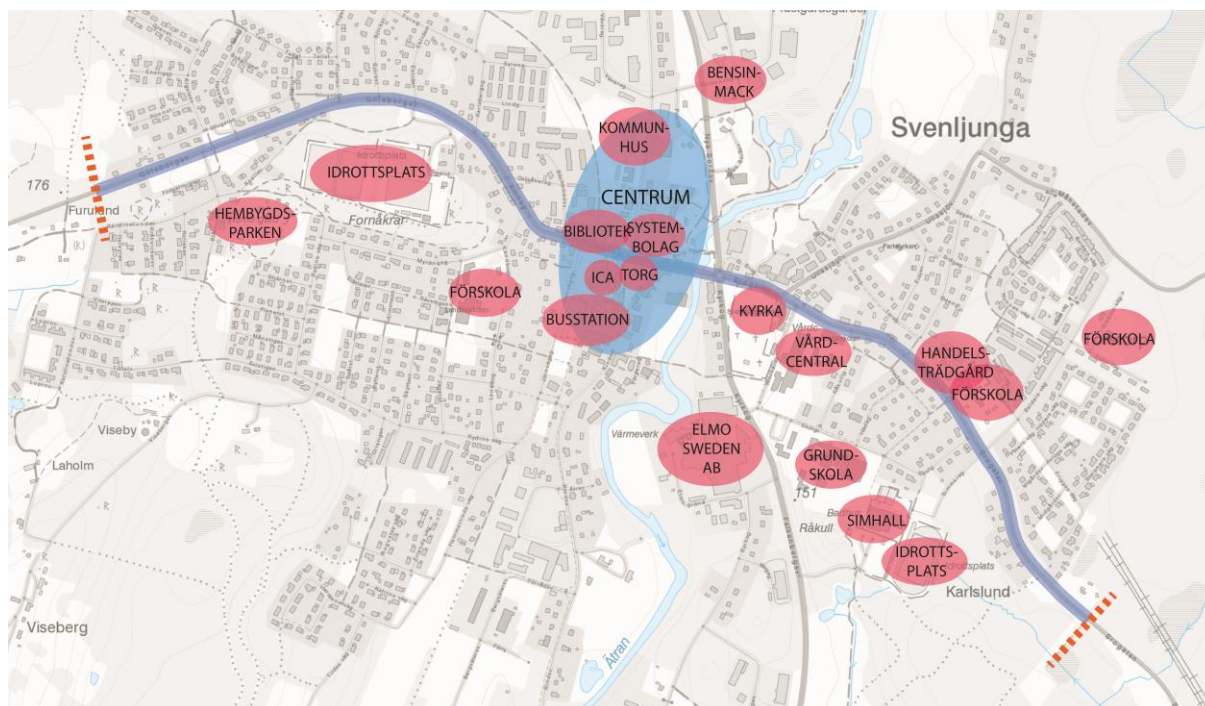
Figur 5. Uppmätta trafikmängder (årsdygnstrafik, ÅDT) längs väg 156 och väg 154 genom Svenljunga från år 2013. Punkter med streckad ring är från år 2017. Observera att två trafikmätningar för västra och östra delen av väg 156 har genomförts utanför tätorten.

Målpunkter

Inom Svenljunga tätort finns ett stort antal målpunkter. Tillsammans bidrar detta till en komplex tätortsstruktur. I Figur 6 framgår identifierade större målpunkter som påverkar rörelsemönstret inom tätorten, både längs och tvärs väg 156. Centrala delarna av Svenljunga utgör i sig en stor målpunkt med handel, torg, bibliotek, busstation och kommunhus. I västra delen av tätorten finns en förskola, en idrottsplats samt hembygdsparken. I övrigt utgörs detta område främst av bostäder. Öster om centrum och väg 154, samt söder om väg 156 finns ett stort antal målpunkter i form av grundskolor, simhall, idrottsplatser samt vårdcentral och kyrka. Väster om väg 154 ligger den största privata arbetsplatsen inom Svenljunga tätort, ELMO Sweden AB. Norr om väg 156 i östra delen finns en förskola och en handelsträdgård och större områden med bostäder. Sammantaget innebär fördelningen av målpunkter och bostäder många rörelser längs väg 156, till och från centrum, samt tvärs väg 156, till och från skolorna och fritidsverksamheterna.

Den tunga trafiken längs väg 156 har till stor del målpunkt i norra eller södra delarna av Svenljunga tätort, i form av flera åkerier i norr och en lastbilscentral vid Stapelvägen i söder. Även längs väg 154 söderut finns målpunkter för tunga trafiken i form av sågverk, Gekås, bergtäkter och husindustrier. Väg 154 utgör stråket för den tunga trafiken och väg 156 en av vägarna till det stråket. Målpunkter för den tunga trafiken utgörs även av Göteborgsregionen och dess hamn västerut och olika lagerverksamheter österut.

Längs studerad del av väg 156 finns ett stort antal korsningar och utfarter, vilket framgår av Figur 7. En översiktlig jämförelse mellan antal korsningar och utfarter längs väg 156 och längs väg 154 visar på betydligt färre korsningar och utfarter längs väg 154.



Figur 6. Målpunkter inom Svenljunga tätort.



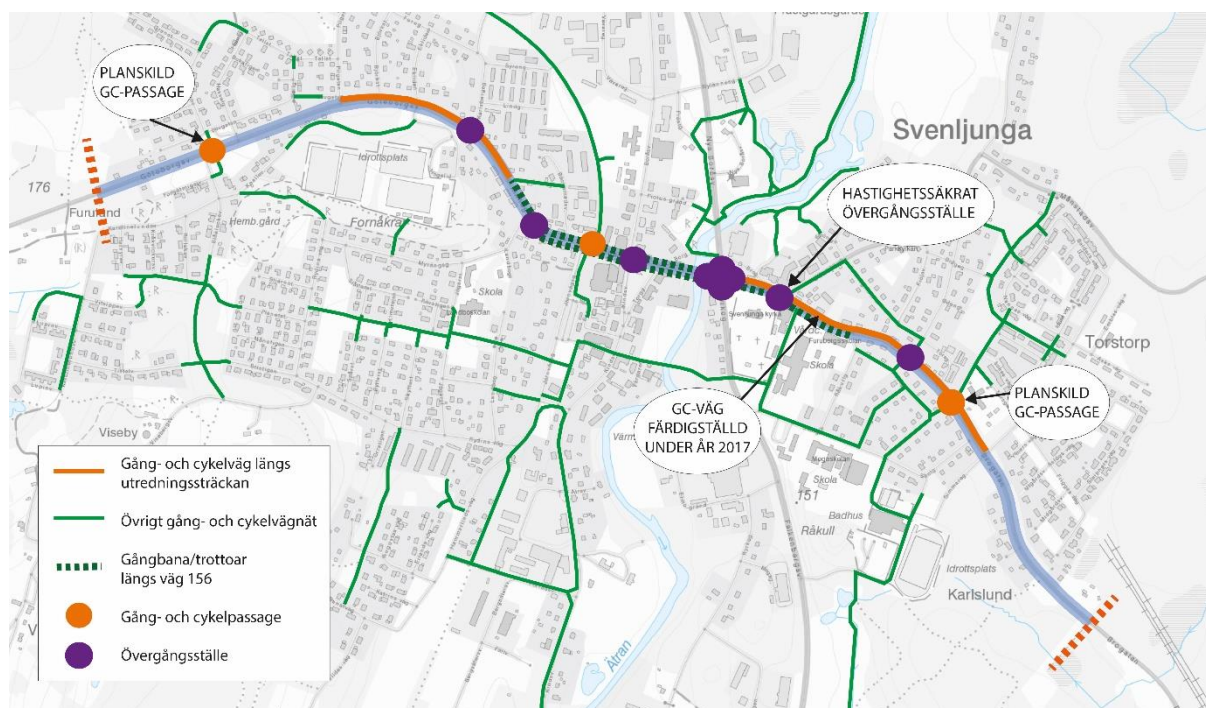
Figur 7. Korsningar och utfarter längs väg 156 genom Svenljunga tätort.

Gång- och cykelvägnät

Gång- och cykelvägnätet inom Svenljunga tätort framgår av Figur 8. I och med den gång- och cykelväg som har anlagts längs östra delen av väg 156 under år 2017 finns två sträckor med separerad gång- och cykelväg längs väg 156. På övriga delar är cyklister hänvisade till blandtrafik och gående till gångbanor/trottoarer. Gångbana/trottoar finns dock inte längs hela väg 156 genom tätorten. Som alternativ till att gå och cykla längs väg 156 finns på vissa sträckor ett parallellt gång- och cykelvägnät utbyggt för att koppla samman olika bostadsgator på ömse sidor om väg 156. På södra sidan av väg 156

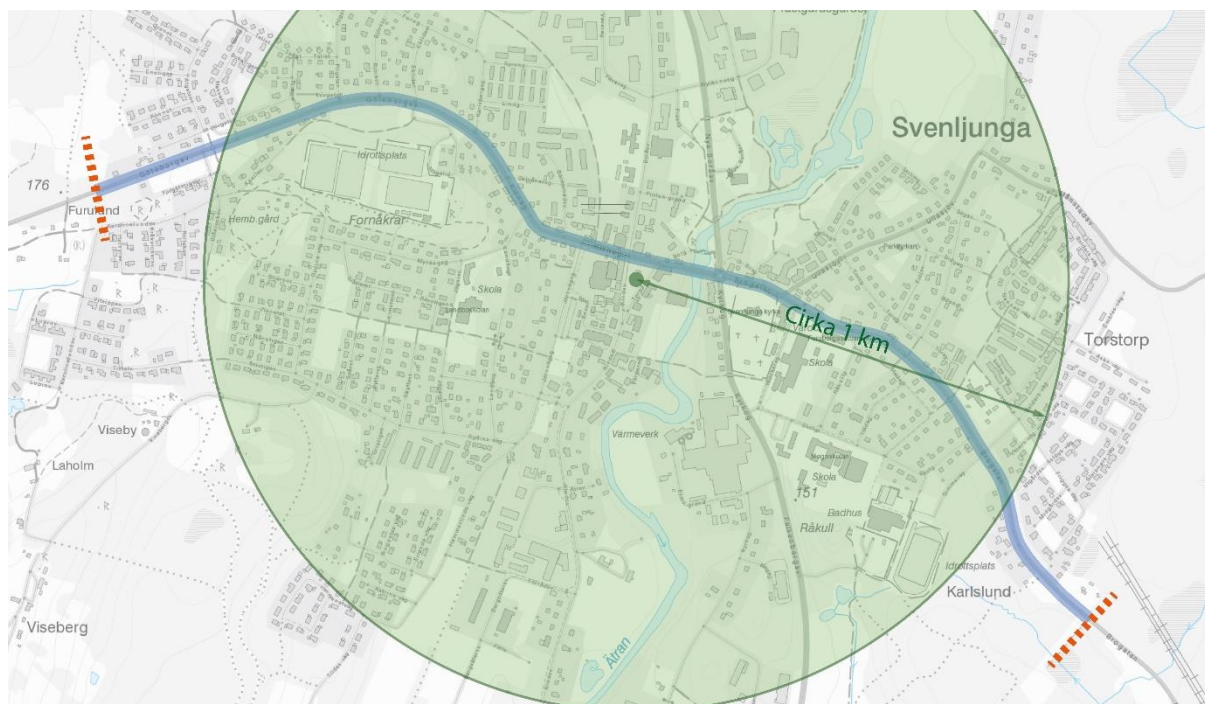
finns även ett större sammanhängande gång- och cykelstråk mellan de västra och östra delarna av tätorten. Norrut från centrala delarna av tätorten finns en gång- och cykelväg på den gamla banvallen.

Möjlighet att passera över väg 156 finns vid ett antal platser. Tre gång- och cykelpassager finns, där två är planskilda, en i vardera västra respektive östra delen av tätorten. I centrala delar av tätorten finns en gång- och cykelpassage i plan som del i gång- och cykelvägen längs den gamla banvallen. Utöver gång- och cykelpassagerna finns sju övergångsställen. Vid övergångsställena har trafiksäkerhetshöjande åtgärder vidtagits med hjälp av avsmalningar och mittrefuger. Övergångsställena har olika utformning, men är alla tillgänglighetsanpassade: vinkelräta mot vägen och med till del kantsten i gatunivå och till del låg kantsten. Enligt information som framkom vid workshopen med kommunen sker fortsatt passage över väg 156 i höjd med biblioteket, där det tidigare har funnits ett övergångsställe.



Figur 8. Gång- och cykelvägnätet inom Svenljunga tätort.

I Figur 9 redovisas avståndet en kilometer fågelvägen från torget i centrala Svenljunga. En cykelresa på en kilometer med en medelhastighet på 16 km/t tar knappt fyra minuter. Illustrationen visar således att merparten av tätorten nås med en cykelresa på som mest cirka fem minuter eller en promenad på som mest cirka 15 minuter.

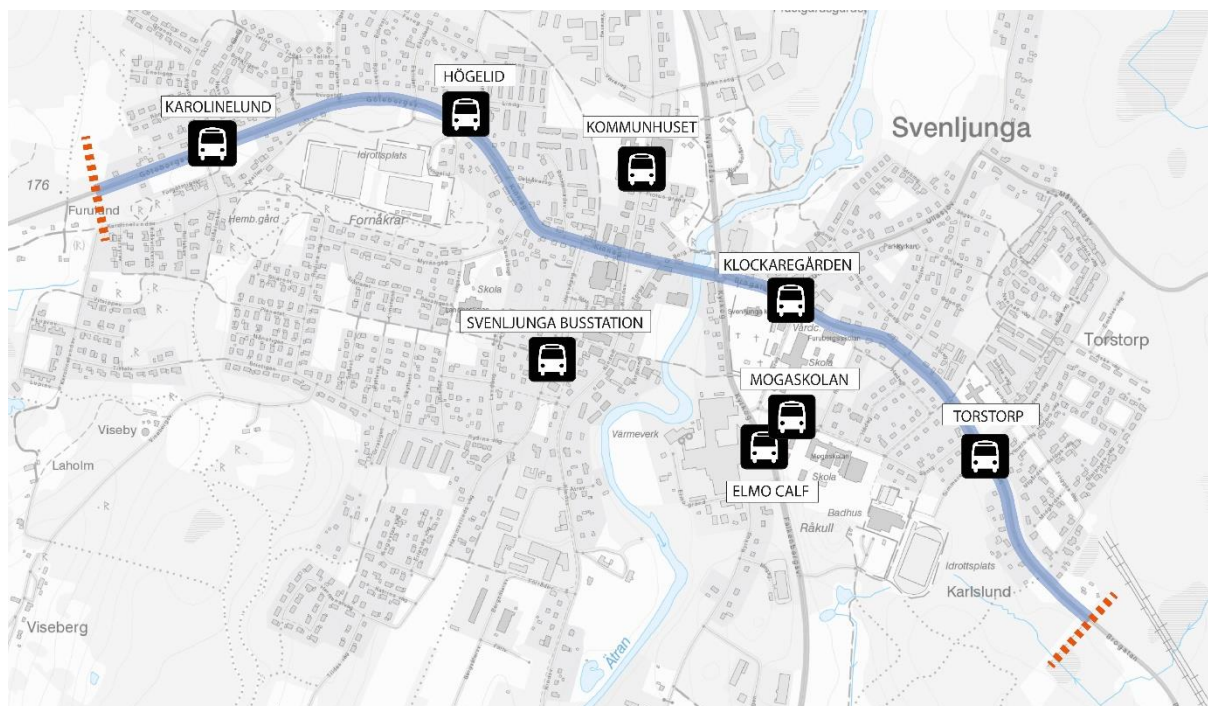


Figur 9. Illustration av avståndet 1 km fågelvägen från torget i centrala Svenljunga, motsvarande en cykelresa på cirka fem minuter och en promenad på cirka 10 minuter.

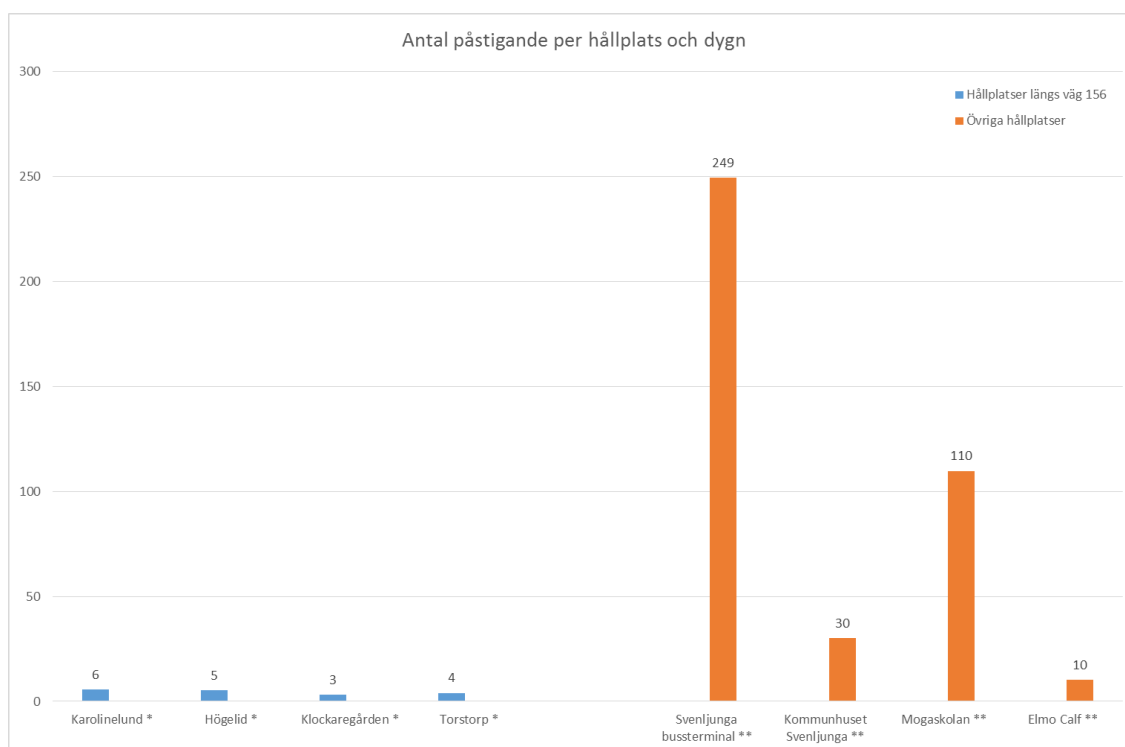
Kollektivtrafik

Väg 156 trafikeras av busstrafik till Kinna åt väster och Tranemo åt öster av linje 320. Utöver linje 320 trafikerar även linjerna 161, 162, 302, 360, 361 och 362 väg 156 mellan väg 154 och Svenljunga bussterminal. Längs väg 156 finns fyra busshållplatser. Från väster är hållplatserna Karolinelund, Högelid vid idrottsplatsen Högvalla IP, Klockaregården vid Svenljunga kyrka respektive Torstorp vid Balders väg, se Figur 10. Busstrafiken längs väg 156 angör även Svenljunga bussterminal och Mogaskolan söder om väg 156.

I Figur 11 redovisas antal stämplande påstigande resenärer per hållplats och dygn längs väg 156, jämfört med motsvarande vid övriga hållplatser i centrala Svenljunga. Till de stämplande resenärerna tillkommer resenärer med digitala biljetter och/eller andra biljetter som inte visiteras av biljettmaskinerna på bussarna. Som ses i diagrammet är antal påstigande resenärer få vid hållplatserna längs väg 156 och Svenljunga busstation är den hållplats med klart flest påstigande, följt av hållplats Mogaskolan. Vid hållplatserna längs väg 156 är resenärer med skolkort den största andelen och utgör 60-80 % längs västra delen och 40-50 % längs östra delen.



Figur 10. Busshållplatser längs väg 156 med omnejd inom Svenljunga tätort.



Figur 11. Antal stämplande per hållplats och dygn. * anger medelvärdet för antal stämplande under mars månad år 2017. ** anger medelvärdet för antal stämplande under vecka 10 i mars år 2017.

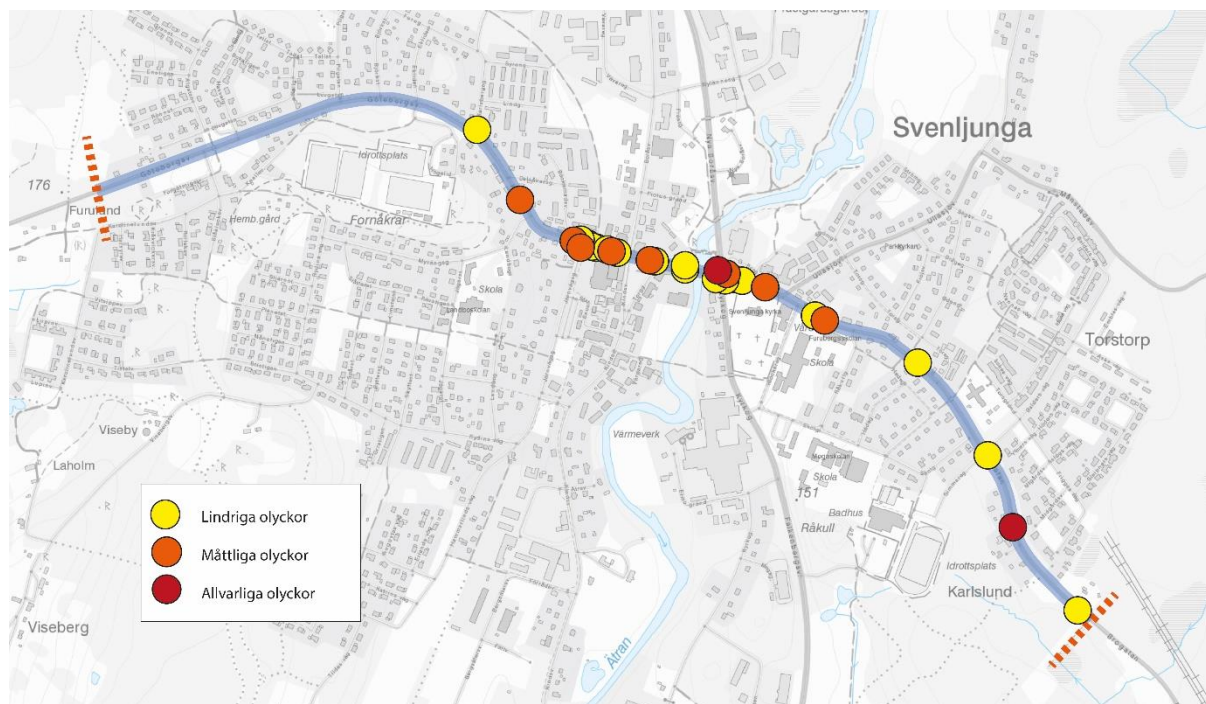
Trafiksäkerhet

Ett utdrag har gjorts från Transportstyrelsens databas för trafikolyckor i Sverige, STRADA. I Tabell 1 och Figur 12 redovisas en sammanställning över olyckorna som har registrerats inom utredningsområdet under 2005-01-01 till 2016-12-31. Olyckorna i STRADA är uppdelade på de fyra svårighetsgraderna dödsolycka (svart), allvarlig olycka (röd), måttlig olycka (orange) och lindrig olycka (gul). Dödsolyckor är trafikolyckor där personen avlidit inom 30 dagar från olyckstillfället. Allvarliga olyckor är, något förenklat, då personer behöver uppsöka sjukvård efter trafikolycka. Måttliga och lindriga olyckor innebär personskada, men utan att den drabbade måste uppsöka sjukvård. Till dessa olyckor registrerade i STRADA kommer troligen många lindriga olyckor som aldrig registreras. Statistiken bedöms dock ge en representativ bild av trafiksäkerheten.

Majoriteten av olyckorna är lindriga olyckor. Ingen dödsolycka finns registrerad, dock är 2 olyckor klassade som allvarliga. Oskyddade trafikanter är involverade i 22 olyckor (se ljusblå markering i Tabell 1) varav nio av dessa är singelolyckor. Baserat på antal olyckor och studerad tidsperiod sker knappt tre olyckor per år längs väg 156 genom Svenljunga tätort. Endast ett fåtal av olyckorna har allvarliga följder. Av kartan i Figur 12 framgår också att flertalet av olyckorna är koncentrerade till de centrala delarna av tätorten, i höjd med ICA-butiken, samt i anslutning till cirkulationsplatsen i korsningen med väg 154. Korsningen med väg 154 är ombyggd till cirkulationsplats omkring år 2000. Det kan också konstateras att en av de allvarliga olyckorna har skett i östra delen av samhället.

Tabell 1. Antal olyckor efter svårhetsgrad och olyckstyp inom utredningsområdet, perioden 2005-2016.

Olyckstyp	Allvarliga olyckor (ISS 9-)	Måttliga olyckor (ISS 4-8)	Lindriga olyckor (ISS 1-3)	Totalt
Singel-motorfordon	0	1	0	1
Upphinnande-motorfordon	0	0	3	3
Avsvängande motorfordon	0	0	1	1
Korsande-motorfordon	0	0	1	1
Cykel/moped-motorfordon	1	2	4	7
Fotgängare-motorfordon	0	1	3	4
Fotgängare singel	0	5	2	7
Moped singel	1	0	1	2
Fotgängare-cyklist	0	0	1	1
Moped-fotgängare	0	0	1	1
Övrigt	0	0	1	1
Övrigt (backning/vändning/u-sväng)	0	0	1	1
Totalt	2	9	19	30



Figur 12. Registrerade olyckor inom utredningsområdet, perioden 2005-2016.

Kommande utveckling

Trafikmängden på väg 156 genom Svenljunga tätort har varierat mellan 6 000 och 7 000 fordon/dygn sedan början på 1990-talet, vilket innebär att trafiken i stort sett legat still över tid. Den tunga trafiken har nästan fördubblats under motsvarande period. Den nationella prognosen anger trafikutvecklingen fram till år 2040 som ett medelvärde över ett större område, exempelvis ett län, till cirka 0,8 % per år för personbilstrafiken och knappt 2 % per år för lastbilstrafiken. Med hänsyn till den historiska trafikutvecklingen bedöms totaltrafiken genom Svenljunga kunna öka, dock troligen lägre än den nationella prognosen. Däremot bedöms den tunga trafiken fortsatt kunna öka, eventuellt i nivå med de nationella talen.

Som nämnts ovan arbetar Svenljunga kommun med att ta fram en ny översiktsplan för kommunen. I anslutning till ICA-butiken pågår ett detaljplanearbete för att möjliggöra parkering, istället för dagens planlagda kvartersmark, och en framtida utökning av parkeringen genom att införa byggrätt för ett parkeringshus. Längs väg 156 omfattar detaljplanen en gångbana längs väg 156 i form av befintlig trottoar. I södra delen av tätorten planeras för en återvinningscentral vid Stapelvägen, vilken nås via väg 154. I övrigt finns planer på att uppföra en ny mataffär i Nettos regi längs väg 154 norrut, ungefär mitt emot bensinstationen.

Mål för lösningar

Målet för de lösningar som studeras inom denna åtgärdsvalsstudie är ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter längs och tvärs väg 156 samt minskad effekt av väg 156 och dess trafik som barriär genom tätorten. Detta samtidigt som behovet av framkomlighet för genomfartstrafiken säkerställs. Som ett led på vägen eftersträvas att skapa ett tydligare gaturum, där olika trafikslag och funktioner har sin plats.

Målet för lösningar går hand i hand med det transportpolitiska målet "att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och

näringslivet i hela landet" samt funktionsmålet om tillgänglighet och hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa.

Målet för lösningar är också att minska bullerstörningar, energiförbrukning och klimatpåverkan. Därtill bör lösningarna möjliggöra för resor till fots, med cykel eller med kollektivtrafiken som alternativ till att resa med bil. Det nationella målet om 70 % lägre utsläpp från transporter 2010-2030 gäller även Svenljunga kommun.

Tänkbara åtgärder

I nedanstående tabell presenteras samtliga föreslagna åtgärder, framtagna vid workshop samt vid efterföljande komplettering.

Tabellen presenterar kortfattat framtagna åtgärder, mot vilka problem/brister de är riktade samt det huvudsakliga steget enligt fyrstegsprincipen. Åtgärderna bedöms vidare, i tre nivåer, utifrån vilken relevans de har för uppfyllande av uppsatta mål. Åtgärdens ungefärliga kostnad uppskattas, som regel i intervall, följt av i vilket tidsintervall den kan tänkas genomföras. Slutligen bedöms hur troligt åtgärden kan genomföras, följt av en bedömning om åtgärden ska gå vidare i hanteringen. Vid ett "Nej" motiveras detta mer utförligt under kommentarer. Där anges även om åtgärder bör kombineras med andra åtgärder och andra förbehåll.

Nr.	Åtgärd som studerats	Problem /brist	Steg	Relevans för måluppfyllelse enligt uppsatta mål (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), i intervall. Anges när tillämpligt.	Genomförande (Kort, Medel, Lång)	Genomförbarhet (Låg, Medel, Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
	Hastighet								
1	Inför stegvis hastighetssänkning 80-60-40 km/t längs infarterna	Trafiksäkerhet Trygghet	2	Hög, för bättre trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter	150-200 tkr Omfattar uppsättning av nya hastighetsskyltar längs infarten från väster och öster.	Kort	Hög	Nej	Det bedöms svårt att finns lämpliga sträckor för 40 respektive 60 km/t. Att säkra hastighetsgräns 50 km/t enligt åtgärd 2, 9A-C, 10A, 34 och 35 bedöms som mer lämpligt.
2	Hastighetsäkrande åtgärder i höjd med tätortsportalerna, exempelvis genom att anlägga timglas, mittrefuger, chikaner etc.	Trafiksäkerhet Trygghet	3	Medel, för bättre trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter	200-1 000 tkr per plats. Nedre värdet: en mindre mittrefug alternativt timglas med kantsten och asfalt (25 x 2 meter). Övre värdet: en större mittrefug med kantsten och asfalt (80 x 4 meter).	Kort	Hög	Ja	Åtgärden har hastighetsäkrande effekt i höjd med tätortsportalerna, men bidrar dock inte till hastighetsäkring genom de centrala delarna av tätorten. Åtgärden bör kombineras med exempelvis 9A-C, 10A, 34 och 35.
3	Flytta hastighetsgränsen 50 km/t längre in längs infarterna till tätorten	Trafiksäkerhet Trygghet	2	Låg, för bättre trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter	50-100 tkr Omfattar flyttande av skyltar	Kort	Låg	Nej	Åtgärden innebär inte hastighetsäkring i punkter där oskyddade trafikanter finns. Åtgärden ger ökat buller.
4	Sätta upp hastighetspåminnare längs infarterna till tätorten	Trafiksäkerhet Trygghet	2	Låg, för bättre trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter	150-200 tkr Omfattar elförsörjning och uppsättning av digital hastighetsskylt.	Kort	Hög	Nej	Åtgärden bedöms ha en lokal hastighetsdämpande effekt i anslutning till skylten. Åtgärden är sämre än en hastighetsäkrad utformning, se åtgärd 2.
	Väg- och gatuutformning								
5	Anlägga förbifart mellan väg 156 i väster och väg 154 i norr, enligt översiktsplanen	Trafiksäkerhet Trygghet Funktion Barriär	4	Hög, för trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter respektive minskad barriäreffekt. Hög, för bibehållen funktion för godstrafiken	35-40 mkr Omfattar cirka 2 kilometer ny väg, 8 meter bred, mellan väg 156 väster om tätorten och Spinnaregatan i norra delen av tätorten. Omfattar även anslutningar, t ex cirkulationer	Lång	Låg	Ja	Åtgärden bör kombineras med åtgärd 8, för att på så sätt möjliggöra för minskad biltrafik genom centrala tätorten. Åtgärden innebär ett betydande intrång och en ny barriär mot grönområden i nordväst.

Nr.	Åtgärd som studerats	Problem /brist	Steg	Relevans för måluppfyllelse enligt uppsatta mål (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), i intervall. Anges när tillämpligt.	Genomförande (Kort, Medel, Lång)	Genomförbarhet (Låg, Medel, Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
6	Anlägga förbifart mellan väg 156 i öster och väg 154 i söder, enligt översiktsplanen	Trafiksäkerhet Funktion Barriär	4	Medel, för bättre trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter respektive minskad barriäreffekt Hög, för bibehållen funktion för godstrafiken	20-25 mkr Omfattar cirka 1 kilometer ny väg, 8 meter bred, mellan väg 156 öster om tätorten och väg 154 söder om tätorten. Omfattar även anslutningar, t ex cirkulationer.	Lång	Medel	Ja	Åtgärden har endast effekt på den östra delen av väg 156 genom att avlasta denna från framför allt tung trafik. Åtgärden bör kombineras med åtgärd 8, för att på så sätt möjliggöra för minskad biltrafik genom bostadsområden. Åtgärden innebär ett betydande intrång och en ny barriär mot grönområden i sydost.
7	Förstärka Furugatan i Karlsbergsgatans förlängning för omledning av tung trafik till industriområdet och väg 154 i norr, inklusive cirkulationsplats i korsningen med väg 156.	Trafiksäkerhet Funktion Barriär	3	Låg, för bättre trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter respektive minskad barriäreffekt Medel, för bibehållen funktion för godstrafiken	Oklar kostnad Omfattar cirka 200 meter ny väg, 8 meter bred, mellan Karlbergsgatan och Industrigatan och en cirkulationsplats i korsningen mellan väg 156 och Karlsbergsgatan.	Medel	Medel	Nej	Åtgärden bedöms vara ett alternativ till åtgärd 5. Åtgärden bedöms endast delvis avlasta de centrala delarna av tätorten från tung trafik. Åtgärden bedöms medföra stora störningar längs Karlsbergsgatan. Kommunen är väghållare för aktuell gata.
8	Låta väg 156 genom tätorten mellan anslutningarna till eventuella förbifarter bli kommunal väg	Trafiksäkerhet Funktion Barriär	2	Medel, för bättre trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter Medel, för minskad barriäreffekt Låg, för bibehållen funktion för godstrafiken	-	Lång	Medel	Ja	Åtgärden behöver kombineras med åtgärd 5, för att på så sätt möjliggöra för minskad biltrafik genom centrala tätorten och en utformning av del av befintlig väg 156 på gåendes, cyklisters och kollektivtrafikens villkor. Åtgärden innebär möjlighet för förbjuda genomfart för tung trafik längs befintlig väg 156 genom tätorten. Måluppfyllelsen förutsätter genomförande av åtgärd 5 och bibehållen funktion för godstrafiken bedöms öka till Hög då åtgärden även kombineras med åtgärd 6.

Nr.	Åtgärd som studerats	Problem /brist	Steg	Relevans för måluppfyllelse enligt uppsatta mål (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), i intervall. Anges när tillämpligt.	Genomförande (Kort, Medel, Lång)	Genomförbarhet (Låg, Medel, Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
9A	Hastighetssäkrande åtgärder mellan Hasselgatan och Pilgatan, längs västra infarterna till tätorten	Trafiksäkerhet Trygghet	3	Hög, för bättre trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter	200-300 tkr Omfattar anläggande av mittrefug alternativt timglas med kantsten och asfaltsbeläggning (25 x 2 meter).	Kort	Hög	Ja	Åtgärden genomförs för att säkra hastigheten till befintlig hastighetsgräns 50 km/t eller lägre, detta särskilt där bebyggelsen ligger tätt intill vägen alternativt oskyddade trafikanter passerar vägen.
9B	Hastighetssäkrande åtgärder vid övergångsstället i höjd med Karlsbergsgatan	Trafiksäkerhet Trygghet	3	Hög, för bättre trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter	20-200 tkr Nedre värdet omfattar justering av vägmålning. Övre värdet omfattar anläggande av timglas med kantsten och asfaltsbeläggning (25 x 2 meter).	Kort	Hög	Ja	Åtgärden genomförs för att säkra hastigheten till befintlig hastighetsgräns 50 km/t eller lägre, detta särskilt där bebyggelsen ligger tätt intill vägen alternativt oskyddade trafikanter passerar vägen.
9C	Hastighetssäkrande åtgärder vid övergångsstället i höjd med Myrängsvägen	Trafiksäkerhet Trygghet	3	Hög, för bättre trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter	20-200 tkr Nedre värdet omfattar justering av vägmålning. Övre värdet omfattar anläggande av timglas med kantsten och asfaltsbeläggning (25 x 2 meter).	Kort	Hög	Ja	Åtgärden genomförs för att säkra hastigheten till befintlig hastighetsgräns 50 km/t eller lägre, detta särskilt där bebyggelsen ligger tätt intill vägen alternativt oskyddade trafikanter passerar vägen.
10A	Anlägga förhöjd gatumuljö genom de centrala delarna av tätorten	Trafiksäkerhet Trygghet	3	Hög, för bättre trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter samt minskad barriäreffekt Medel, för bibehållen funktion för godstrafiken	Mer än 10 mkr Omfattar anläggande av 350-400 m lång och 8 m bred upphöjd gata, och 1,5 m trottoar på båda sidor, mellan korsningarna med Myrängsgatan och Gamla Brogatan.	Medel	Medel	Ja	Åtgärden bedöms vara särskilt effektiv i kombination med åtgärd 9A-C och 32 (och åtgärd 5 och 8). Detta genom att möjliggöra för minskad biltrafik genom centrala tätorten och en utformning av befintlig väg 156 på gåendes, cyklisters och kollektivtrafikens villkor. Åtgärden bör ha en ambition att hastighetssäkra till 40 km/t.

Nr.	Åtgärd som studerats	Problem /brist	Steg	Relevans för måluppfyllelse enligt uppsatta mål (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), i intervall. Anges när tillämpligt.	Genomförande (Kort, Medel, Lång)	Genomförbarhet (Låg, Medel, Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
10B	Anlägga förhöjda passager genom centrala delarna av tätorten, i höjd med övergångsstället vid gamla banvallen, biblioteket och i höjd med övergångsstället vid torget	Trafiksäkerhet Trygghet	3	Hög, för bättre trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter samt minskad barriäreffekt Låg, för bibehållen funktion för godstrafiken	600-800 tkr Omfattar anläggande av tre förhöjda passager.	Kort	Medel	Nej	Med hänsyn till den tunga trafikens och busstrafikens framkomlighet bedöms förhöjda passager inte vara en lämplig åtgärd. Åtgärden ger mer bullerstörning. Åtgärd 10A och 32 bedöms mer lämpliga.
11	Anlägga gångfartsområde genom centrala delarna av tätorten	Trafiksäkerhet Trygghet Barriär	2	Hög, för bättre trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter samt minskad barriäreffekt Låg, för bibehållen funktion för godstrafiken	-	Medel	Låg	Nej	Gångfartsområde innebär att fordonstrafiken ska anpassa hastigheten till gåendes villkor, ungefär 7 km/t. Åtgärden bedöms därmed inte lämplig med hänsyn till trafikmängden genom tätorten och dess framkomlighet. Åtgärden är knappast ens lämplig med kommunen som huvudman (5 och 8)
12	Anlägga mittrefug och staket genom centrala delarna av tätorten	Trafiksäkerhet Trygghet	3	Hög, för bättre trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter Låg, för minskad barriäreffekt	600-800 tkr Omfattar 80-100 m räcke och 1 m bred mittrefug samt breddning av vägen på vardera sidan, mellan Järnvägsgatan och Boråsvägen.	Medel	Låg	Nej	Åtgärden bedöms motverka målet att minska väg 156 barriäreffekt. Åtgärd 10A och 32 bedöms mer lämpliga.
13	Införa 30 km/t genom centrum	Trafiksäkerhet Trygghet Barriär	2	Hög, för bättre trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter Låg, för bibehållen funktion för godstrafiken Medel, för minskad barriäreffekt	150-200 tkr Omfattar uppsättning av nya hastighetsskyltar vid centrum från väster och öster	Kort	Låg	Nej	Åtgärden bedöms inte lämplig med hänsyn till trafikmängden genom tätorten och dess framkomlighet. Hastighetsgräns 30 km/t är reserverad för passager av skolor etc.

Nr.	Åtgärd som studerats	Problem /brist	Steg	Relevans för måloppfyllelse enligt uppsatta mål (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), i intervall. Anges när tillämpligt.	Genomförande (Kort, Medel, Lång)	Genomförbarhet (Låg, Medel, Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
14	Justera utformning i korsningen mellan väg 156 och Ullasjövägen samt avsmalning av väg 156 väster om korsningen	Funktion	3	Medel, för bibehållen funktion för godstrafiken	300-600 tkr Omfattar anläggande av en eller två nya passager, öster och väster om korsningen samt rivning av befintlig passage	Kort	Hög	Ja	Åtgärden bedöms ha lokal positiv effekt i korsningspunkten och bör studeras vidare. Däremot bedöms åtgärden inte innebära någon större effekt på måloppfyllelsen som helhet.
15	Stäng och samlokalisera utfarter till väg 156	Funktion Trafiksäkerhet	3	Hög, för bibehållen funktion för godstrafiken Hög, för bättre trafiksäkerhet	Varierande, beroende på förutsättningar	Medel	Medel	Nej	Utfarter till väg 156 bedöms inte utgöra ett problem vid hastighetsgräns 50 km/t. Dock är det rimligt att åtgärder vidtas för att minska antal utfarter vid hastighetsgräns 60 km/t och högre. Att hastighets säkra vägutformningen till 50 km/t (9) prioriteras.
16	Genomföra översyn om ytterligare behov finns för genomfartsmöjligheter mellan bostadsområden (för att minska andelen lokaltrafik på väg 156)	Trafiksäkerhet	2	Låg	-	Kort	Medel	Nej	Åtgärden bedöms inte lämplig till följd av risk för ökad trafik på bostadsgator med oskyddade trafikanter, och eventuellt lekande barn, som inte är anpassade för genomfartstrafik. Kommunen är väghållare för aktuellt vägnät.
17	Genomföra översyn om minskat behov finns för genomfartsmöjligheter mellan bostadsområden och flytta ut lokaltrafiken på väg 156	Trafiksäkerhet	2	Låg	-	Kort	Hög	Ja	Åtgärden bedöms vara mer lämplig, än motsatsen, åtgärd 16, genom att trafik flyttas ut till de större vägarna och gatorna. På så sätt kan bostadsgator skapas för oskyddade trafikanter och deras villkor. Kommunen är väghållare för aktuellt vägnät.
18	Säkerställa goda siktförhållanden förbi torget, genom förstärkt gatubelysning vid övergångsstället.	Trafiksäkerhet Trygghet	2	Medel, för bättre trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter	-	Medel	Medel	Nej	Idag finns risk för bländning i riktning västerut förbi övergångsstället vid torget vid regn och mörker. Åtgärden bedöms omfattas av åtgärd 10A.

Nr.	Åtgärd som studerats	Problem /brist	Steg	Relevans för måluppfyllelse enligt uppsatta mål (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), i intervall. Anges när tillämpligt.	Genomförande (Kort, Medel, Lång)	Genomförbarhet (Låg, Medel, Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
19	Beskär häck och träd mellan korsningen med Råkullgatan och övergångsstället mellan Hedegatan och Odengatan	Trafiksäkerhet Trygghet	2	Hög, för bättre trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter	20-40 tkr Omfattar beskärning av häcken under två dagar och bortforsling av ris.	Kort	Hög	Ja	Häck och träd skymmer sikten på södra sidan om väg 156 och dessa bör beskäras kraftigt. Viktig förutsättning för åtgärd 20.
20	Ta bort förbud mot vänstersväg i korsningen mellan väg 156 och Råkullgatan	Trafiksäkerhet Funktion	2	Medel, för trafiksäkerhet och framkomlighet generellt	-	Kort	Hög	Ja	Övriga föreslagna siktförbättrande och hastighetsäkrande åtgärder bedöms bidra till låg hastighet förbi korsningen och möjliggör därmed trafiksäkra vänstersvägar från öster, trots det backkrön som finns österut längs väg 156.
21	Ändra utformning av korsningen mellan väg 156 och Råkullgatan så att vänstersväg ut från och in på Råkullgatan hindras	Trafiksäkerhet	2	Hög, för trafiksäkerhet	150-200 tkr Omfattar en 30 m lång, 1 m bred mittrefug samt breddning av väg 156 åt söder på 40 m.	Kort	Medel	Nej	Åtgärden bedöms innebära högre trafiksäkerhet i korsningen genom att svängrelationer förbjuds för att kompensera för det backkrön med skymd sikt som finns österut längs väg 156. Åtgärden innebär en omfördelning av trafik i tätorten istället. Åtgärd 20 bedöms mer lämplig tillsammans med hastighetssäkrande åtgärder.
	Trafikstyrning								
22	Omledning av tung trafik till väg 27, 26 och 41	Trafiksäkerhet Trygghet Barriär Funktion	2	Medel, för bättre trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter samt minskad barriäreffekt. Låg, för bibehållen funktion för godstrafiken.	-	Kort	Låg	Nej	Åtgärden bedöms inte vara genomförbar med hänsyn till negativa påverkan för näringslivets transporter. Rådighet saknas för att hindra trafik på allmän väg.

Nr.	Åtgärd som studerats	Problem /brist	Steg	Relevans för måluppfyllelse enligt uppsatta mål (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), i intervall. Anges när tillämpligt.	Genomförande (Kort, Medel, Lång)	Genomförbarhet (Låg, Medel, Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
23	Omledning av tung trafik med farligt gods från väg 154	Funktion	2	Ej relevant	-	Kort	Låg	Nej	Åtgärden berör inte väg 156.
24	Skapa prioritet för busstrafiken i korsningen mellan väg 156 och Järnvägsgatan (exempelvis med hjälp av signalprioritering)	Funktion	3	Medel, för trafiksäkerhet och funktion	250-300 tkr Omfattar en signalanläggning med bussprioritet från Järnvägsgatan	Medel	Medel	Ja	Det bedöms viktigt att prioritera kollektivtrafiken. Åtgärden bör beaktas i kombination med åtgärd 10A.
25	Enkelriktad Boråsvägen för trafik endast i södergående riktning, det vill säga förbjuden infart från väg 156	Trafiksäkerhet Funktion	2	Låg, för trafiksäkerhet och funktion	-	Kort	Låg	Ja	Åtgärden bör beaktas i kombination med åtgärd 10A. Risk finns för en omfördelning av trafik inom tätorten. De eventuella följdproblem som kan uppstå behöver beaktas. Kommunen är väghållare för aktuell gata.
26	Överväg att inte skylta Svenljunga från väg 27 via Månstadvägen och Ullasjövägen	Trafiksäkerhet Funktion	1	Låg, för trafiksäkerhet och funktion	-	Kort	Låg	Nej	Åtgärden bedöms inte få önskad effekt med hänsyn till att trafiken, och särskilt den tunga trafiken, väljer väg med hjälp av GPS och liknande.
27	Inför bilpool för kommunens anställda (och invånare)	Effektivitet	1	Hög, för högre effektivitet och minskad buller-, energi- och klimatpåverkan	-	Kort	Hög	Ja	Underlättar för anställda att inte ta bilen till arbetet. Om bilpoolen upphandlas kan den öppnas för allmänheten. Kommunen är ansvarig för åtgärden.
28	Marknadsför och skapa goda förutsättningar för samåkning	Effektivitet	1	Hög, för högre effektivitet och minskad buller-, energi- och klimatpåverkan	-	Kort	Hög	Ja	Systemet Mobil samåkning har med framgång etablerats i flera mindre orter i Sverige. Kommunen är ansvarig för åtgärden.

Nr.	Åtgärd som studerats	Problem /brist	Steg	Relevans för måluppfyllelse enligt uppsatta mål (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), i intervall. Anges när tillämpligt.	Genomförande (Kort, Medel, Lång)	Genomförbarhet (Låg, Medel, Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
	Gång- och cykeltrafik								
29	Anlägga gång- och cykelväg längs väg 156 genom centrala delarna av tätorten för att knyta ihop gång- och cykelvägnätet i väster och öster	Trafiksäkerhet Trygghet Barriär	3	Hög, för bättre trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter samt minskad barriäreffekt	1 800-2 500 tkr Omfattar 550-600 meter ny gång- och cykelväg genom breddning till gång- och cykelväg längs ena sidan vägen och justering av trottoar längs andra sidan vägen	Medel	Medel	Ja	Åtgärden bör genomföras i kombination med åtgärd 10A.
30	Anlägga gång- och cykelväg mellan Järnväggsgatan och torget	Trafiksäkerhet Trygghet	3	Låg, för bättre trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter	450-600 tkr Omfattar cirka 150 meter ny gång- och cykelväg genom breddning till gång- och cykelväg längs ena sidan gatan och justering av trottoar längs andra sidan gatan	Medel	Hög	Ja	Åtgärden bedöms ha lokal positiv effekt i för gående och cyklister i aktuell del av tätorten och bör studeras vidare. Däremot bedöms åtgärden inte innebära någon större effekt på måluppfyllelsen som helhet. Kommunen är väghållare för aktuellt gatunät.
31	Komplettera skyltning vid övergångsställena med blinkande ljus då oskyddade trafikanter närmar sig övergångsställena	Trafiksäkerhet Trygghet	2	Hög, för bättre trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter	900-1 200 tkr Omfattar komplettering med nya skyltar med sensorer för detektering av rörelser vid sex övergångsställen/passager genom tätorten	Kort	Låg	Nej	Trafikverket tillåter inte dessa skyltar på statlig väg.
32	Anlägga ny gångpassage alternativt övergångsställe utanför biblioteket	Trafiksäkerhet Trygghet Barriär	3	Hög, för bättre trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter samt minskad barriäreffekt	200-300 tkr Omfattar anläggande av mittrefug alternativt timglas med kantsten och asfaltsbeläggning (25 x 2 m)	Medel	Hög	Ja	Åtgärden bör genomföras i kombination med åtgärd 10A.

Nr.	Åtgärd som studerats	Problem /brist	Steg	Relevans för måluppfyllelse enligt uppsatta mål (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), i intervall. Anges när tillämpligt.	Genomförande (Kort, Medel, Lång)	Genomförbarhet (Låg, Medel, Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
33	Ta bort övergångsstället i öster mellan Hedegatan och Odengatan samt anslutningar till lokalgatorna	Trafiksäkerhet Trygghet	3	Låg, för bättre trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter	-	Kort	Låg	Nej	Gående hänvisas istället till gång- och cykeltunneln vid förskolan. Åtgärden bedöms inte rimlig med hänsyn till att övergångsstället finns idag. Risk finns att boende fortsatt väljer att passera väg 156 i detta läge, men då med sämre trafiksäkerhet som följd. Åtgärd 19, att öka sikten, och åtgärd 34, att säkra hastigheten, bedöms vara mer lämpliga åtgärder.
34	Hastighetssäkrad passage mellan Hedegatan och Odengatan	Trafiksäkerhet Trygghet	3	Hög, för bättre trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter Medel, för bibehållen funktion för godstrafiken	200-300 tkr Omfattar anläggande av mittrefug alternativt timglas med kantsten och asfaltsbeläggning (25 x 2 m)	Kort	Hög	Ja	Utformningen innebär en passage istället för övergångsställe. Hastighetssäkringen är det centrala.
35	Hastighetssäkrad passage vid korsningen mellan väg 156 och Balders väg/Simmaregatan	Trafiksäkerhet Trygghet Barriär	3	Hög, för bättre trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter samt minskad barriäreffekt Medel, för bibehållen funktion för godstrafiken	200-300 tkr Omfattar anläggande av mittrefug alternativt timglas med kantsten och asfaltsbeläggning (25 x 2 m)	Kort	Hög	Ja	Åtgärden kopplar områdena norr om väg 156 och gång- och cykelvägen längs norra sidan av vägen med området vid idrottsplatsen söder om väg 156.
36	Tydliggör var det är möjligt att gå och cykla genom att måla delar av gatorna och gång- och cykelstråk	Trafiksäkerhet Trygghet	1	Hög, för bättre trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter	-	Kort	Hög	Ja	Samordnas med övriga åtgärder för ökad cykling. Kommunen är ansvarig för åtgärden.

Nr.	Åtgärd som studerats	Problem /brist	Steg	Relevans för måluppfyllelse enligt uppsatta mål (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), i intervall. Anges när tillämpligt.	Genomförande (Kort, Medel, Lång)	Genomförbarhet (Låg, Medel, Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
37	Komplettera med belysning vid övergångsställena	Trafiksäkerhet Trygghet	3	Hög, för bättre trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter	-	Medel	Medel	Ja	Gatubelysning finns längs väg 156 idag. Åtgärden bör genomföras i den mån det behövs.
38	Komplettera med belysningen längs gång- och cykelvägnätet	Trafiksäkerhet Trygghet	3	Hög, för bättre trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter	-	Medel	Medel	Ja	Gatubelysning finns längs väg 156 idag. Åtgärden bör genomföras i den mån det behövs.
39	Anlägga fler cykelparkeringar vid målpunkter	Effektivitet	3	Medel, för högre effektivitet och minskad buller-, energi- och klimatpåverkan	10-30 tkr per plats	Kort	Hög	Ja	Samordnas med övriga åtgärder för ökad cykling. Kommunen är ansvarig för åtgärden.
40	Införa låncyklar för kommunens anställda (och invånare)	Effektivitet	1	Medel, för högre effektivitet och minskad buller-, energi- och klimatpåverkan	-	Medel	Medel	Ja	Samordnas med övriga åtgärder för ökad cykling. Viktigt är att hitta ett system som är anpassat för den lilla tätorten. Kommunen är ansvarig för åtgärden.
41	Genomföra informationskampanj för fler gående och cyklister	Effektivitet	1	Medel, för högre effektivitet och minskad buller-, energi- och klimatpåverkan	100-200 tkr	Kort	Hög	Ja	Fokus bör ligga på kommunen som största arbetsgivare, andra stora arbetsgivare samt skolorna. Exempelvis genom att införa vandrande skolbuss. Kommunen är ansvarig för åtgärden.

Nr.	Åtgärd som studerats	Problem /brist	Steg	Relevans för måluppfyllelse enligt uppsatta mål (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), i intervall. Anges när tillämpligt.	Genomförande (Kort, Medel, Lång)	Genomförbarhet (Låg, Medel, Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
	Parkering								
42	Tydliggöra befintlig parkering bakom teaterbiografen	Trafiksäkerhet	2	Låg, för bättre trafiksäkerhet	-	Kort	Medel	Ja	Parkeringen bör hanteras inom ramen för detaljplanens genomförande. Fler parkeringsplatser vid ICA-butiken kan betyda att behovet av parkeringen bakom teaterbiografen på sikt bör kunna minska. Kommunen är ansvarig för åtgärden.
43	Anlägg en väg mellan parkeringen bakom teaterbiografen och Boråsvägen	Trafiksäkerhet	3	Låg, för bättre trafiksäkerhet	750-900 tkr Omfattar anläggande av cirka 50 meter ny väg, 6 meter bred, mellan parkeringen och Boråsvägen.	Medel	Medel	Nej	Parkeringen bör hanteras inom ramen för detaljplanens genomförande. Detaljplanen hanterar inte en eventuell anslutning till Boråsvägen. Kommunen är ansvarig för åtgärden.
44	Ta bort gräs-/grusparkering längs norra sidan av väg 156 strax öster om torget	Trafiksäkerhet	3	Medel, för bättre trafiksäkerhet och framkomlighet för fordonstrafik	-	Kort	Hög	Ja	Kommunen är ansvarig för åtgärden.
45	Sätta upp räcke eller liknande för att förhindra parkering vid/på trottoar utanför biblioteket, Systembolaget och delar av Boråsvägen	Trafiksäkerhet Trygghet	2	Hög, för bättre trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter Hög, för bibehållen funktion för godstrafiken	200-250 tkr Omfattar uppsättning av cirka 100 meter räcke längs trottoarer mot väg 156 och Boråsvägen	Kort	Hög	Ja	Åtgärden bör genomföras i kombination med åtgärd 10A och den utformning som blir aktuell.
46	Genomföra en parkeringsöversyn för att sanera och styra parkering till ett fåtal specifika platser, exempelvis parkeringshuset vid ICA-butiken	Trafiksäkerhet	1	Medel, för bättre trafiksäkerhet	-	Kort	Hög	Ja	Kommunen är ansvarig för åtgärden.

Nr.	Åtgärd som studerats	Problem /brist	Steg	Relevans för måluppfyllelse enligt uppsatta mål (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), i intervall. Anges när tillämpligt.	Genomförande (Kort, Medel, Lång)	Genomförbarhet (Låg, Medel, Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
	Kollektivtrafik								
47	Överväga annan central lokalisering för busstationen	Trafiksäkerhet Trygghet Funktion	3	Låg, för bättre trafiksäkerhet, bättre funktion och trygghet för oskyddade trafikanter	-	Medel	Låg	Ja	Oklart om bristen är påtaglig. Åtgärden ska öka framkomligheten för buss och tillgängligheten till kollektivtrafiken och för dess resenärer. Kommunen är ansvarig för att ev driva åtgärden vidare.
48	Genomföra kampanj för fler resor med kollektivtrafiken	Effektivitet	1	Medel, för högre effektivitet och minskad buller-, energi- och klimatpåverkan	100-200 tkr	Kort	Hög	Ja	Genomförs som direktbearbetning till hushåll eller prova på-kampanj. Kommunen är ansvarig för åtgärden, i dialog med Västtrafik.
49	Ansluta hållplatsläge Högelid i riktning österut till gång- och cykelvägnätet	Trafiksäkerhet Trygghet	3	Hög, för bättre trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter	20-30 tkr Omfattar anläggande av cirka 20 meter gångbana.	Kort	Hög	Ja	
50	Ansluta hållplatsläge Torstorp i riktning västerut till gång- och cykelvägnätet	Trafiksäkerhet Trygghet	3	Hög, för bättre trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter	30-40 tkr Omfattar anläggande av cirka 30 meter gångbana.	Kort	Hög	Ja	
	Effektivitet								
51	Anlägga bullerplank på södra sidan om väg 156 öster om Råkullgatan.	Effektivitet	3	Medel, för minskat buller	600-1 000 tkr Omfattar uppförande av ett cirka 120 m långt och 2 m högt bullerplank.	Kort	Låg	Ja	Åtgärden ska kombineras med åtgärd 19, för att skapa god sikt.
52	Flytta Systembolaget till södra sidan av väg 156	Trafiksäkerhet Trygghet Barriär	1	Medel, för bättre trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter Hög, för minskad barriäreffekt	-	Medel	Hög	Ja	Åtgärden bedöms medföra färre passager över väg 156 och mer rationell parkering i de centrala delarna av tätorten.

Paketering

Följande tre paketeringsförslag har identifierats, där paket A är en långsiktig möjlighet, men oavsett realisering bör kompletteras med paket B och C.

- Paket A: Omfattar åtgärder för att skapa förbifarter förbi nordvästra respektive sydöstra delen av tätorten, enligt översiktsplanen, och på så sätt avlasta befintlig väg genom tätorten från trafik, och då framför allt tung trafik.
- Paket B: Omfattar åtgärder längs befintlig väg 156 som bedöms lämpliga att genomföra, oavsett om paket A väljs som en framtida inriktning.
- Paket C: Omfattar övriga bra åtgärder som bedöms lämpliga att genomföra, oavsett om paket A väljs, där kommunen är ansvarig.

Paket	Ingående lösningar	Genomförande	Åtgärder	Kommentar
A	Förbifarter i nordväst och sydost om tätorten. Kommunalt väghållarskap av nuvarande väg 156 genom tätorten.	Lång sikt	5, 6 och 8	Den nordvästra delen (5) ger störst positiva effekter (med 8). 55-65 mkr
B	Bibehållande av nuvarande väg 156 genom tätorten. Hastighetssäkrande åtgärder i infarterna till tätorten. Åtgärder för förbättrade möjligheter för gång- cykel- och kollektivtrafik.	Kort sikt	2, 9A-C, 14, 19, 20, 34, 35, 45, 49, 50 och 51.	Ca 6 mkr
	Hastighetssäkrande åtgärder i centrum. Åtgärder för förbättrade möjligheter för gång-, cykel- och kollektivtrafik.	Medellång sikt	10A, 24, 29, 32, 37 och 38.	Ca 6 mkr
C	Åtgärder för högre effektivitet och förbättrade möjligheter för gång-, cykel- och kollektivtrafik.	Kort sikt	17, 25, 27, 28, 36, 39, 41, 42, 44, 46 och 48.	Ca 0,5 mkr. Kommunen är ansvarig för åtgärderna.
	Åtgärder för högre effektivitet och förbättrade möjligheter för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Översyn av lokaliseringar.	Medellång sikt	30, 40, 47 och 52.	Ca 0,5 mkr. Kommunen är ansvarig för åtgärderna.

Lösning / Paket	Samhällsekonomi	Fördelning	Transportpolitisk	Gå vidare	Kommentar
	Nytto-kostnadsbedömning. <u>Beskrivning</u> av största nyttorna/effekterna (+/-) samt bedömning av hur de förhåller sig till kostnaden.	Hur fördelar sig nyttorna på olika grupper i samhället? Ta upp de fördelningar där stora skillnader kan uppstå.	Ta upp de mest betydande bidragen (+/-) till uppfyllande av de transportpolitiska målen (huvudmål, funktionsmål, hänsynsmålen).	Ja/Nej	Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
B	<p><u>Positiva effekter:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Förbättrade förutsättningar för att gå, cykla och åka kollektivt som följd av kompletterad belysning, tydligare gång- och cykelstråk, kompletterade saknade länkar till och från hållplatser. Ökad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter samt minskad barriäreffekt i de centrala delarna av tätorten Ökad framkomlighet och tillgänglighet för kollektivtrafiken och annan fordonstrafik kopplat till åtgärderna. Minskad bullerpåverkan vid bostadshus längs väg 156. <p><u>Kostnadsbedömning</u> Nyttorna/effekterna bedöms väl <u>motsvara</u> kostnaderna för åtgärderna.</p>	<p>Lösningar gynnar framför allt de oskyddade trafikanterna, gående och cyklister, samt resenärer med kollektivtrafiken.</p> <p>Åtgärderna bedöms gynna barn, unga och gamla i något högre grad.</p> <p>Lösningarna gynnar även fordonstrafiken i specifika punkter.</p> <p>För den genomgående trafiken är ambitionen bibehållen funktion med högre efterlevnad av gällande hastighetsgräns och bättre samspel mellan trafikslagen.</p>	<p><u>Funktionsmålet:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Något förbättrad funktion, tillgänglighet och framkomlighet för fordonstrafik. Förbättrad tillgänglighet för oskyddade trafikanter, gående och cyklister, samt resenärer med kollektivtrafiken. <p><u>Hänsynsmålet:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Förbättrad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter. Bättre energieffektivitet. Minskad buller- och klimatpåverkan. Förbättrad möjlighet att gå och cykla (folkhälsa) 	Ja	

Lösning / Paket	Samhällsekonomi	Fördelning	Transportpolitisk	Gå vidare	Kommentar
	Nytto-kostnadsbedömning. <u>Beskrivning</u> av största nyttorna/effekterna (+/-) samt bedömning av hur de förhåller sig till kostnaden.	Hur fördelar sig nyttorna på olika grupper i samhället? Ta upp de fördelningar där stora skillnader kan uppstå.	Ta upp de mest betydande bidragen (+/-) till uppfyllande av de transportpolitiska målen (huvudmål, funktionsmål, hänsynsmålen).	Ja/Nej	Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
C	<p><u>Positiva effekter:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ökad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter lokalt kopplat till åtgärderna. • Ökad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter i centrala delarna av tätorten som följd av minskat behov av rörelser tvärs väg 156 genom sanering och styrning av bilparkering respektive flytt av målpunkter till södra sidan av väg 156. • Fler gående, cyklister, samåkare och resenärer med kollektivtrafiken som följd av informationskampanjer. • Förbättrade förutsättningar för ett hållbart resande till följd av införandet av lånecyklar, bilpool, anläggning av cykelparkeringar respektive sanering och styrning av bilparkeringar. • Bättre energieffektivitet samt minskad buller- och klimatpåverkan som följd av förbättrade förutsättningar för ett hållbart resande. <p><u>Kostnadsbedömning</u> Nyttorna/effekterna bedöms väl <u>motsvara</u> kostnaderna för åtgärderna.</p>	<p>Lösningar gynnar framför allt de oskyddade trafikanterna, gående och cyklister, samt resenärer med kollektivtrafiken.</p> <p>Åtgärderna bedöms gynna barn, unga och gamla i något högre grad.</p> <p>För övriga trafikslag är ambitionen bibehållen funktion med högre efterlevnad av gällande hastighetsgräns och bättre samspel mellan i trafikslagen.</p>	<p><u>Funktionsmålet:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Förbättrad tillgänglighet för oskyddade trafikanter, gående och cyklister, samt resenärer med kollektivtrafiken. <p><u>Hänsynsmålet:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Förbättrad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter. • Bättre energieffektivitet. Minskad buller- och klimatpåverkan. • Förbättrad möjlighet att gå och cykla (folkhälsa) 	Ja	

	Ange vad som används	Eventuell kommentar:
X	SEB-metod/relevanta delar av SEB-mallen	De föreslagna två förbifarterna är inte bedömda närmare
<input type="checkbox"/>	Enkel SEB utan NNK	
<input type="checkbox"/>	Enkel SEB med NNK	
<input type="checkbox"/>	Fullständig SEB utan NNK	
<input type="checkbox"/>	Fullständig SEB med NNK	

Inriktning och rekommenderade åtgärder

Den samlade effektbedömningen visar att merparten av de föreslagna åtgärderna är värdefulla på kort och medellång sikt, oavsett om kommunen vill arbeta för två nya vägar förbi tätortens bebyggelse. Ett preliminärt antagande är att viss tung trafik och en stor del av all persontrafik ändå skulle trafikera nuvarande väg 156 genom tätorten. Inriktningen i denna åtgärdsvalsstudie blir därför en lång rad mindre åtgärder för att förtydliga vägmiljöerna, säkra låga hastigheter och främja mer effektiva resor och transporter. Drygt hälften av åtgärderna (och merparten av kostnaderna) faller på Trafikverket att vidta, medan resten blir kommunens åtagande. En eventuell, framtida flytt av busstationen kan dock bli kostsam.

Många åtgärder bör genomföras samordnat och möjligen i en annan ordning än vad som anges här. Det slutliga genomförandet bör planeras i samråd mellan kommunen och Trafikverket. Allt genomförande är dock beroende på tillgängliga medel och prioriteringar mot annat.

Åtgärds paket	Inriktning och rekommenderade åtgärder	Steg enligt fyrstegs-principen	Förslag till fortsatt planering och hantering	Troligt genomförande	Ansvariga aktörer, genomförande	Förslag till finansiering
B Kort sikt	Trimningsåtgärder för hastighetssäkring och bättre utformning av vägmiljön längs väg 156 genom tätorten.	2-3	Projektering, finansiering, beställning	2018-2021	Trafikverket	Potter i regional plan
B Medellång sikt	Fortsatta trimningsåtgärder för hastighetssäkring och bättre utformning av vägmiljön längs väg 156 genom tätorten.	2-3	Projektering, bevakning	2022-2029	Trafikverket	Potter i regional plan
C Kort sikt	Åtgärder för ökad trafiksäkerhet, trygghet och mer effektiva resor och transporter inom, till och från Svenljunga.	1-3		2018-2021	Kommunen	
C Medellång sikt	Ytterligare åtgärder för ökad trafiksäkerhet, trygghet och mer effektiva resor och transporter inom, till och från Svenljunga.	1-3		2022-2029	Kommunen	

Arbetsprocessen

Arbetet med studien inleddes 10 mars med ett internt startmöte. Därefter avropades konsult och gjordes ett platsbesök 8 maj hos kommunens kontaktperson, Fredrik Skoog. Under sommaren insamlades underlag för att bättre förstå situationen och kunna beskriva förutsättningarna. Vid en välbesökt workshop i Svenljunga 13 september enades deltagarna om en problem- och målbild. Där tog deltagarna vidare fram en lång rad åtgärder, som senare under hösten bearbetades, kompletterades och effektbedömdes. Den framtagna rapporten granskades internt på Trafikverket under oktober och skickades i början av november för synpunkter till workshopens deltagare. En slutlig justering följde, varpå studien avslutades vid ett överlämningsmöte 27 november.

Källor


- Detaljplaner, Svenljunga kommun, hämtad 2017-09-01 från <http://www.svenljunga.se/22/bygga-bo-och-miljo/samhallsutveckling-och-planering/detaljplaner.html>
- Nationella vägdatabasen, Trafikverket, hämtad 2017-06-28 från <https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket>.
- Resandestatistik från Västtrafik, erhållet av Sara Karlsson 2017-10-06
- STRADA, Transportstyrelsen, hämtad 2017-05-16 från <https://strada.transportstyrelsen.se/stradauttag/logon/logon?url=https://strada.transportstyrelsen.se/stradauttag/>
- Tidtabeller, Västtrafik, hämtad 2017-09-01 från <http://www.vasttrafik.se/#!/Reseinformation/Tidtabeller/>
- Trafikrapport, Väg 156 Västra Infarten Svenljunga, Trafikmätning Svenljunga, Trafikia, september 2017.
- Trafikrapport, Väg 156 Östra Infarten Svenljunga, Trafikmätning Svenljunga, Trafikia, september 2017.
- Trafikuppräkningsstal för EVA 2014-2040-2060, Trafikverket, hämtad 2017-06-28 från https://www.trafikverket.se/contentassets/fa072eeb2fb24cada5c4142e4ad84ad1/trafikupprakningstal_eva_160401.pdf
- Vägtrafikflödeskartan, Trafikverket, hämtad 2017-06-28 från <http://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation#>
- Översiktsplan (ÖP), Del Orter, Svenljunga kommun, 1994.


Kvalitetsgranskning

Genomförd:	Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Datum: 20171113.
Utförd av:	Gunilla Anander, PLväu

2017-11-27 
Datum och underskrift av kvalitetsgranskare

Avslutning av studie

171127 
Datum och underskrift av ansvarig för genomförande av åtgärdsvalsstudien

171201 
Godkänd – datum och underskrift av chef



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 405 33 Göteborg. Besöksadress: Kruthusgatan 17.
Telefon: 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 99 97.

www.trafikverket.se