

Åtgärdsvalsstudie

Väg 156 inom Västra Götaland,
trafiksäkerhet och tillgänglighet

Ärendenummer: TRV 2018/51866

Publikation: 2021:171

Version 2021



Dokumenttitel: Åtgärdsvalsstudie Väg 156 inom Västra Götaland, trafiksäkerhet och tillgänglighet

Huvudsakliga författare: Pernilla Sott, Stina Svärd, Johanna Magnusson, Eli Martinez Szmyt, Erik Frid, COWI. Per Schillander, Joakim Karlsson, Trafikverket.

Ansvarig för genomförande och kontaktperson: Per Schillander, Trafikverket Region väst

Dokumentdatum: 2020-06-15

Reviderad version: 2021-09-01

Ärendenummer: TRV 2018/51866

Fastställd av: Jörgen Ryding, Trafikverket

ISBN: 978-91-7725-926-8

Publikation nr: 2021:171

Trafikverket

Postadress: Vikingsgatan 2-4, 405 33 Göteborg

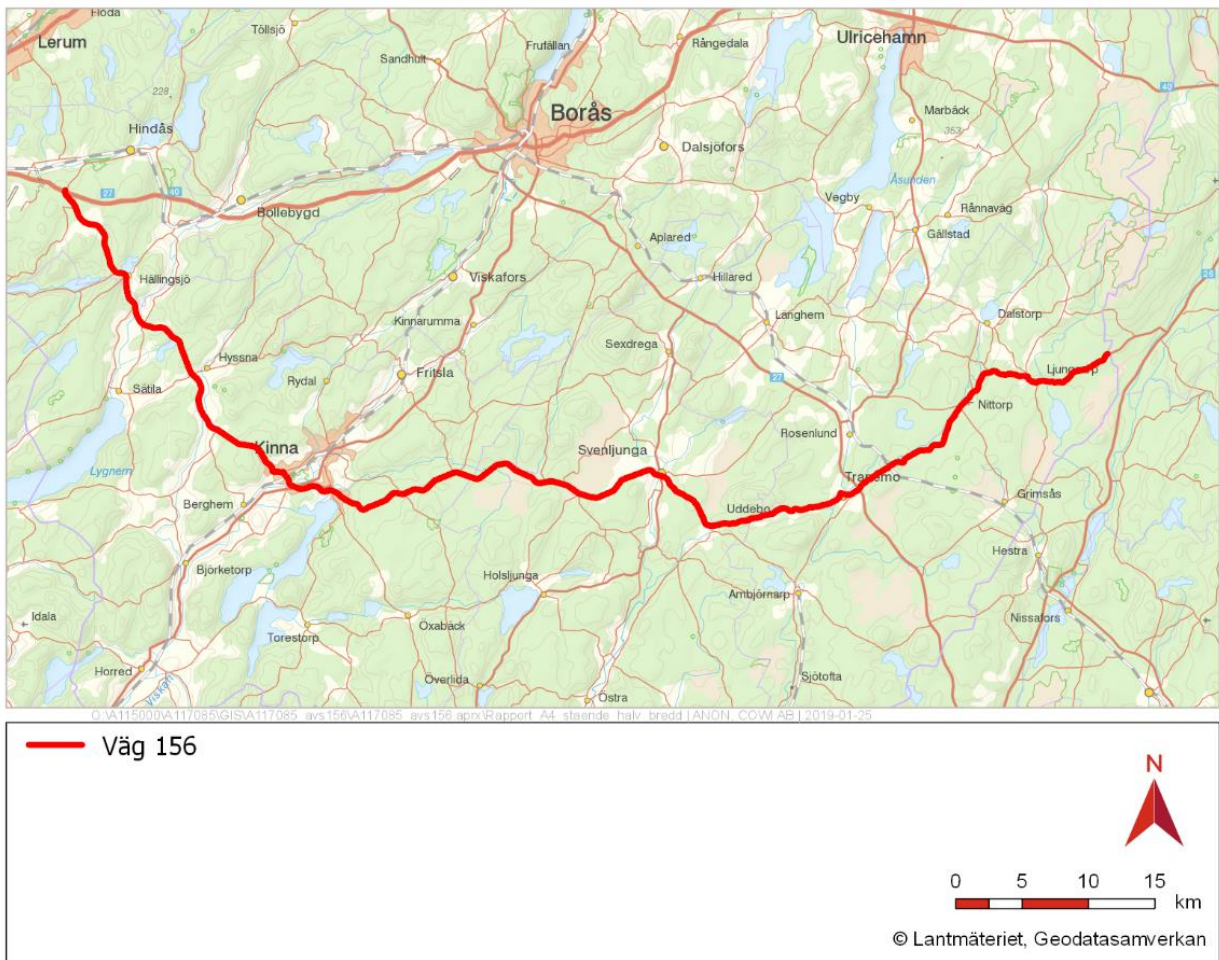
E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Förord

Åtgärdsvalsstudier är ett förutsättningslöst sätt att studera och analysera trafikrelaterade problem. Denna studie omfattar allt från små justeringar till stora vägbyggen och har pågått under flera år. Merparten av arbetet bedrevs 2018-2020, men ett omtag och samlade effektbedömningar (SEB) har tillförts i denna reviderade version. Under en så lång tid hinner mycket hända och några uppgifter är därför ofrånkomligen något inaktuella – vi ber om överseende.

Göteborg augusti 2021



Utredningsområde för ÅVS väg 156 inom Västra Götaland.

Innehållsförteckning

1. SAMMANFATTNING.....	6
2. BAKGRUND.....	7
2.1. ÅTGÄRDSVALSSTUDIENS UPPRINNELSE	7
2.2. ÅTGÄRDSVALSSTUDIENS SYFTE OCH MÅL	7
2.3. INITIAL PROBLEMBILD.....	8
2.4. ARBETSPROCESSEN.....	8
2.5. ÅTGÄRDSVAL ENLIGT FJRSTEGSPRINCIPEN	9
2.6. ORGANISATION	10
2.7. TIDIGARE PLANERINGSARBETE	10
2.8. ANKNYTANDE PLANERING	12
2.9. NYLIGEN GENOMFÖRDA ÅTGÄRDER	13
2.10. PLANERADE ÅTGÄRDER LÄNGS STRÄCKAN	13
3. INTRESSETER	15
4. AVGRÄNSNINGAR.....	16
4.1. GEOGRAFISK AVGRÄNSNING	16
4.2. AVGRÄNSNING AV ÅTGÄRDER.....	17
4.3. TIDSMÄSSIG AVGRÄNSNING	17
4.4. AVGRÄNSNING MOT TIDIGARE PLANERING OCH GENOMFÖRDA STUDIER	17
5. FÖRUTSÄTTNINGAR.....	18
5.1. ÖVERGRIPANDE FÖRHÅLLANDEN	18
5.2. RESMÖNSTER.....	18
5.3. KOLLEKTIVTRAFIK	20
5.4. SKOLSKJUTS.....	21
5.5. ÖVERSIKTSPLANER OCH DETALJPLANER	22
5.6. DELEN VÄG 40 – SKENE	25
5.7. DELEN GENOM SKENE	33
5.8. DELEN VÄG 41 – VÄG 27.....	41
5.9. DELEN VÄG 27 – LÄNSGRÄNSEN	55
6. BRISTBESKRIVNING.....	63
6.1. STRÄCKAN PÅ ÖVERGRIPANDE NIVÅ	63
6.2. DELEN VÄG 40 – SKENE	64
6.3. DELEN GENOM SKENE	65
6.4. DELEN VÄG 41 – VÄG 27.....	66
6.5. DELEN VÄG 27 – LÄNSGRÄNSEN	67
7. MÅL FÖR FÖRESLAGNA ÅTGÄRDER.....	68
7.1. NATIONELLA MÅL.....	68
7.2. REGIONALA MÅL	69
7.3. MÅL FÖR ÅTGÄRDSVALSSTUDIEN.....	71
7.4. ASPEKTER	71
7.5. MÅLKONFLIKTER.....	71
8. TÄNKBARA ÅTGÄRDER.....	73

8.1.	KOSTNADSRAMAR FÖR GENOMFÖRANDE AV ÅTGÄRDER	73
8.2.	BEDÖMNING AV KOSTNADER.....	74
8.3.	ÖVERGRIPANDE ÅTGÄRDER.....	74
8.4.	DELEN VÄG 40 – SKENE	81
8.5.	DELEN GENOM SKENE	108
8.6.	DELEN VÄG 41 – VÄG 27	118
8.7.	DELEN VÄG 27 – LÄNSGRÄNSEN MOT JÖNKÖPINGS LÄN	128
9.	MÅLUPPFYLLNAD.....	134
10.	ÅTGÄRDSPAKET OCH SAMLAD EFFEKTBEDÖMNING	141
10.1.	ÖVERGRIPANDE ÅTGÄRDER. MOBILITY MANAGEMENT OCH EFFEKTIVITET	142
10.2.	ÖVERGRIPANDE ÅTGÄRDER. DRIFT OCH UNDERHÅLL	143
10.3.	DELEN VÄG 40 – SKENE. KOLLEKTIVTRAFIK – ICKE FYSISKA ÅTGÄRDER	144
10.4.	DELEN VÄG 40 – SKENE. KOLLEKTIVTRAFIK – FYSISKA ÅTGÄRDER.....	145
10.5.	DELEN VÄG 40 – SKENE. HÅLLPLATSÅTGÄRDER	146
10.6.	DELEN VÄG 40 – SKENE. OSKYDDADE TRAFIKANTER	148
10.7.	DELEN VÄG 40 – SKENE. RESTID FÖR MOTORFORDON	149
10.8.	DELEN VÄG 40 – SKENE. ÖVRIGT	156
10.9.	DELEN GENOM SKENE. OSKYDDADE TRAFIKANTER	157
10.10.	DELEN GENOM SKENE. KOLLEKTIVTRAFIK	158
10.11.	DELEN GENOM SKENE. ATTRAKTIV TÄTORT.....	159
10.12.	DELEN VÄG 41 – VÄG 27. KOLLEKTIVTRAFIK.....	161
10.13.	DELEN VÄG 41 – VÄG 27. TÄTORT SAMT HABY–ÖRBY	162
10.14.	DELEN VÄG 41 – VÄG 27. STRÄCKA	165
10.15.	DELEN VÄG 27 – LÄNSGRÄNSEN. KOLLEKTIVTRAFIK	165
10.16.	DELEN VÄG 27 – LÄNSGRÄNSEN. TÄTORT	166
10.17.	DELEN VÄG 27 – LÄNSGRÄNSEN. STRÄCKA	169
11.	BORTVALDA ÅTGÄRDER	170
12.	INRIKTNING OCH REKOMMENDERADE ÅTGÄRDER.....	172
12.1.	BESKRIVNING AV ÖVERGRIPANDE INRIKTNING	172
12.2.	MÖTESFRI VÄG.....	172
12.3.	VÄG 156, FÖRBI ELLER GENOM SKENE	172
12.4.	GENOMFÖRANDE.....	173
12.5.	LÄMPLIG UTBYGGNADSORDNING.....	175
12.6.	ÅTGÄRDER SOM INNEBÄR FORTSATT UTREDNING.....	175
12.7.	REKOMMENDATION TILL PLANERING PÅ PROJEKTNIVÅ OCH SENARE	175
13.	KVALITETSGRANSKNING	176
14.	AVSLUT AV STUDIE	176
15.	KÄLLOR.....	177
16.	BILAGOR.....	180

1. Sammanfattning

Väg 156 sträcker sig från Ryamotet på väg 40 till länsgränsen mot Jönköping. Sträckan går genom jordbruksmark och skogsmark och passerar genom ett antal tätorter. Väg 156 går genom fyra kommuner (Härryda, Mark, Svenljunga och Tranemo). Behov av att studera väg 156 avseende trafiksäkerhet och tillgänglighet har påtalats från bland annat Boråsregionens kommunalförbund och Västra Götalandsregionen. Sträckan är en utpekad brist i "Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland, 2018–2029".

Väg 156 är en regional väg, vilket innebär att medel till utveckling av vägen i första hand kommer från den regionala planen som Västra Götalandsregionen bestämmer över. Åtgärdsvalsstudien ska därför framförallt fungera som underlag för hur medlen i den regionala planen ska prioriteras. Studien syftar vidare till att ta fram en gemensam målsättning för vilka åtgärder som behövs och är möjliga att genomföra på kort, medellång och lång sikt.

Eftersom sträckan är över 100 kilometer lång och mycket varierande, både till sin funktion och till sin standard, delas den in i följande delsträckor: väg 40–Skene, delen genom Skene, väg 41–väg 27, väg 27–länsgränsen. Hela sträckan är utpekad enligt funktionellt prioriterat vägnät för funktionerna godstransporter och dagliga personresor. Sträckan mellan väg 40 och Tranemo (väg 27) är även utpekad för funktionen kollektivtrafik.

Brister längs väg 156 har framkommit, dels från studiens intressenter, dels vid sammanställning av underlag, dels vid platsbesök gjorda av projektgruppen. De brister som identifierats på sträckan berör trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet. Den bristande trafiksäkerheten gäller framför allt oskyddade trafikanter längs sträckan och genom tätorterna samt motorfordon i utpekade korsningar. Brister kopplade till trygghet berör främst oskyddade trafikanter, både längs sträckan och genom tätorterna. Brister i tillgänglighet visar sig bland annat i låg tillförlitlig restid för fordonstrafiken för delen väg 40–Skene, men även i lång restid för oskyddade trafikanter längs hela sträckan samt genom tätorterna. I tätorterna finns även brister i samspel mellan trafikantgrupperna. Vidare finns brister som kan härröras till önskad färdmedelsfördelning längs sträckan samt brister som kan kopplas dels till gällande nationella, regionala och lokala klimat- och miljömål, dels till regionala mål för kollektiv- och cykeltrafik.

Åtgärder har tagits fram enligt fyrstegsprincipen och de åtgärder som rekommenderas har paketerats utifrån typ av åtgärd. Den övergripande inriktningen är att förbättra befintlig väg för ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet, för pendling till skola och arbete samt för lokala resor. För den norra delen motiverar en omfattande pendlingstrafik några ombyggnader till mötesfri väg och vänstersvängfält, medan övrig väg föreslås få mer punktvisa förbättringar. Dessutom föreslås en rad åtgärder för att förbättra trafikmiljön i berörda tätorter, liksom ett antal åtgärder för att effektivisera trafiken. Inriktningen stämmer väl med studiens syfte och mål och har tagits fram i dialog med berörda parter.

De flesta åtgärderna har försetts med en grov kostnadsindikation (GKI). De större ombyggnadsåtgärderna har fått en samlad effektbedömning (SEB). Dessa analyser visar att en förbifart vid Skene är osäkert samhällsekonomiskt lönsam, medan flera av åtgärderna för mötesfri väg har en positiv lönsamhet, mest för de södra delsträckorna. Studien rekommenderar att delsträckorna byggs söderifrån, men lämnar i övrigt åt kommunalförbundet och VGR att besluta om finansiering och prioriteringar.

2. Bakgrund

2.1. Åtgärdsvalsstudiens upprinnelse

Väg 156 sträcker sig från Ryamotet på väg 40 till länsgränsen mot Jönköping. Vägen fortsätter inom Jönköpings län fram till väg 26. Sträckan går varierade genom jordbruksmark och skogsmark och passerar genom ett antal samhällen. Behov av att studera väg 156 avseende trafiksäkerhet och tillgänglighet har påtalats av ett flertal parter, bland annat av Boråsregionens kommunalförbund och Västra Götalandsregionen. Sträckan är en utpekad brist i "Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland, 2018–2029". I den regionala planen finns aktuell sträcka med bland de "högst prioriterade brister där åtgärdsvalsstudier kan påbörjas 2018". Det finns brister i trafiksäkerhet och tillgänglighet längs hela sträckan. Brister avseende tillgänglighet framhålls framförallt på sträckan mellan väg 41 och väg 40, och då i synnerhet på sträckan genom Skene.

Väg 156 är en regional väg, vilket innebär att medel till utveckling av vägen i första hand kommer från den regionala planen som Västra Götalandsregionen bestämmer över. Åtgärdsvalsstudien ska därför framförallt fungera som underlag för hur medlen i den regionala planen ska prioriteras. För att kunna fungera som ett bra underlag behöver studien visa vilka åtgärder som bidrar till att uppfylla den målbild som eftersträvas samt vilka åtgärder som ger störst nytta för pengarna.

2.2. Åtgärdsvalsstudiens syfte och mål

Det övergripande syftet med studien är att involverade parter får en gemensam bild av nuläge, problem och finansieringsmöjligheter samt att parterna tillsammans kan definiera en realistisk målbild. Av stor betydelse är att parterna har en gemensam bild och förståelse av vilka funktioner vägen har. Vidare bör parterna enas om vilka av dessa funktioner som ska prioriteras högst, såväl i hela stråket som per delsträcka. Med stöd i ovanstående syftar studien till att ta fram en gemensam målsättning för vilka åtgärder som behövs och är möjliga att genomföra på kort, medellång och lång sikt. De primära intressenterna, se kapitel 3, ska med andra ord:

- enas om en gemensam problembild och förståelse av vilka funktioner vägen har
- enas om vilka av dessa funktioner som ska prioriteras högst, såväl i hela stråket som per delsträcka
- enas om en gemensam målbild, dels för stråket som helhet, dels för varje delsträcka.

Studien ska:

- generera långsiktigt hållbara, samhällsekonomiskt effektiva lösningar och genomförbara åtgärder med fokus på trafiksäkerhet och tillgänglighet
- finna åtgärder kopplat till de överenskomna målbilderna för varje specifik delsträcka
- finna åtgärder på kort, medel och lång sikt utifrån fyrstegsprincipens samtliga steg
- klargöra ansvarsfrågor för genomförandet av åtgärderna – statligt, regionalt, kommunalt och enskilt.

Utifrån övergripande syfte och mål och beskrivna förutsättningar och brister formulerar studien mer specifika mål i kapitel 7.3, dels övergripande mål, dels mål för respektive delsträcka.

2.3. Initial problembild

Då sträckan är lång och har olika funktion på olika delsträckor blir mål och syfte till viss mån skilda för de olika sträckorna. Sammantaget finns följande kända behov, brister och andra frågor som behöver beaktas i åtgärdsvalsstudien:

- Bristande trafiksäkerhet för samtliga trafikantslag. Detta gäller både längs sträckan, i vissa utpekade korsningar och vid passage av sträckan.
- Kollektivtrafikens behov behöver ses över med avseende på hållplatsers placering och utformning, trafikering samt tillgänglighet för resenärer.
- Tätortsproblematik med exempelvis buller och barriäreffekter beroende av vägen.
- Potential för större arbetsmarknadsregioner, exempelvis genom kortare restider mellan Skene/Kinna och Göteborg eller genom att knyta Skene/Kinna, Svenljunga och Tranemo närmare varandra.
- Behov av anslutningar och vägvisningar för lokala näringsidkare utmed vägen.
- Godstrafikens önskemål om höjd standard med avseende på bland annat drift och underhåll.

2.4. Arbetsprocessen

Metodikerna för en åtgärdsvalsstudie innefattar faserna *Initiera*, *Förstå situationen*, *Pröva tänkbara lösningar* samt *Forma inriktning och rekommendera åtgärder*, se Figur 1.

I första fasen initieras uppdraget och det sätts samman styr-, projekt- samt referensgrupp. Det föreliggande arbetet planeras vilket bland annat innebär att skapa projekt- och tidplan, genomföra intresseanalys av offentliga och privata aktörer, involvera olika kompetenser och organisera arbetet.

I andra fasen sker en fördjupad analys och diskussion för att klargöra situationen och dess orsaker. Även tänkbar utveckling som behöver hanteras inom ramen för avgränsningen. I denna fas samlas fakta in, dialoger förs och avstämning sker mellan olika aktörer om problem, behov, vägens funktioner samt om syfte och mål för kommande åtgärdsförslag. I denna åtgärdsvalsstudie har fakta samlats in från bland annat Nationell vägdata, STRADA, Västtrafik, Riksantikvarieämbetet, Länsstyrelsen i Västra Götaland och Skogsstyrelsen. Till denna åtgärdsvalsstudie har även en GIS-portal skapats för att på enklare sätt kunna visualisera förutsättningar, brister etcetera.

Först i fas tre sker åtgärdsgenerering med dialog och utgallring av alternativa lösningar samt bedömning av deras effekter, konsekvenser, måluppfyllelse och kostnader jämfört med nytta.

Till sist i fas fyra formas en inriktning och rekommendation om möjliga och lämpliga åtgärder samt redovisningen i sin helhet.



Figur 1. Åtgärdsvalsstudiens fyra faser.

Inom denna studie har två workshoppar genomförts tillsammans med inbjudna aktörer och intressenter (referensgruppen). Fokus för den första workshoppen, som hölls 2018-12-11 i Kinna, var att skapa en gemensam bild av nuläge, brister och finansieringsmöjligheter. För deltagare på workshoppen, se bilaga 1. Workshoppen syftade även till att parterna skulle introduceras för studien och metodiken.

Deltagarna påbörjade framtagandet av den gemensamma målbilden och förståelse av vilka funktioner vägen har. På workshopen samt vid efterföljande arbetsgruppsmöte diskuterades även vilka av dessa funktioner som ska prioriteras högst, såväl i hela stråket som per delsträcka.

För att få input från vägens brukare har kommunerna tillhandahållit kontaktuppgifter till intresseorganisationer, företag etcetera som kan hjälpa till med att beskriva nuläget, se bilaga 2. De utpekade intressenterna har via mejl uppmuntrats till att skicka in synpunkter, som sedan har arbetats in i rapporten. Även tidigare inkomna kundärenden har beaktats.

Vid efterföljande arbetsgruppsmöte och den andra workshopen, 2019-03-07 i Kinna diskuterades och förankrades åtgärdsförslag med berörda intressenter, se bilaga 3.

Ett remissförfarande genomfördes under hösten 2019, varpå synpunkter och kompletterande uppgifter bearbetades under våren 2020. Omkring 80 synpunkter från åtta organisationer inhämtades i remissen, varav de flesta ledde till mindre justeringar av rapporten. Viktiga tillägg var fördjupade kostnadsuppskattningar och samlade effektbedömningar för föreslagna ombyggnader.

2.5. Åtgärdsval enligt fyrstegsprincipen

Vid åtgärdsplaneringen tas åtgärder fram enligt fyrstegsprincipen. Fyrstegsprincipen består av fyra steg: Tänk om, Optimera, Bygg om och Bygg nytt, se Figur 2.

- Steg 1 – tänk om

Steg 1 omfattar åtgärder som påverkar efterfrågan på transporter, för att minska behovet av transporter, samt åtgärder som påverkar val av transportsätt. Exempel är att underlätta kollektivtrafikresande med tydlig information, kampanjer för att främja kollektiv- och cykelresor, ekonomiska styrmedel som trängsel-, fordon- och parkeringsavgifter, regleringar och lagstiftning som rör parkering, resepolicyer som stödjer energieffektiva färdmedel och att välja telefon-, webb- och videokonferenser framför fysiska möten. Distansarbete och digitala möten är åtgärder i steg 1 som innebär tillgänglighet utan att resa.

- Steg 2 – optimera

Steg 2 omfattar åtgärder för effektivare användning av det befintliga transportsystemets fordon och infrastruktur. Det kan handla om att föra över transporter till mindre utrymmeskrävande, säkrare eller miljövänligare fordon. Exempel är sänkta hastighetsgränser och övervakning av efterlevnad, variabla hastigheter beroende av trafikflödet, ökad turtäthet i kollektivtrafik, längre tåg samt mer utspridda skol- och arbetstider för att på så sätt minska resandet i högtrafik. Här ingår även många åtgärder för intelligenta transportsystem, så kallade ITS-åtgärder.

- Steg 3 – bygg om

Steg 3 omfattar förbättringsåtgärder och begränsade ombyggnader av befintlig transportinfrastruktur. Exempel är ombyggnad av hållplatser, ombyggnad av befintliga vägfält till busskörfält, längre perronger, reversibla körfält, breddning av vägar, mittseparering, förbättring av sidoområden, upprustning av hållplatsmiljöer, ombyggnad av korsningar och hastighetssäkring av gångpassager samt bärighetsåtgärder.

- Steg 4 – bygg nytt

Det sista steget omfattar större om- och nybyggnadsåtgärder, som normalt tar ny mark i anspråk. Exempel är nya väg- och järnvägssträckningar.



Figur 2. Fyrstegsprincipen.

2.6. Organisation

Arbetet med att ta fram åtgärdsvalsstudien projektleds av Trafikverket och genomförs i nära samarbete med berörda kommuner, Västtrafik och Boråsregionens kommunalförbund.

- Styrgruppen består av befintlig ÅVS-styrgrupp på Trafikverket.
- Referensgruppen består av Trafikverkets projektledare, biträdande projektledare, samhällsplanerare och konsult samt tjänstemän från berörda kommuner, kommunalförbund, Södra Älvsborgs Räddningstjänstförbund (SERF), bussbolag, Västtrafik och Västra Götalandsregionen.
- Projektgruppen består av Trafikverkets projektledare, biträdande projektledare samt konsultstöd.
- Arbetsgruppen består av interna Trafikverksresurser så som åtgärdsplanerare, samhällsplanerare, trafikingenjör, strategisk planerare samt kompetenser från Underhåll och Investering. Även externa resurser från Västtrafik, kommunala och regionala representanter samt från näringslivet finns med i arbetsgruppen.

2.7. Tidigare planeringsarbete

För att öka trafiksäkerhet, kapacitet och tillgänglighet har genom åren punktvisa åtgärder genomförts längs sträckan. Under 2007 togs ett första sammanhängande grepp om sträckan genom de så kallade stråkstudierna. På uppdrag av beredningsgruppen för regional utveckling (BRU) tog Västra Götalandsregionen tillsammans med kommunalförbunden, Vägverket och Västtrafik fram nio så kallade stråkstudier. Arbetet var en samverkan med de fyra kommunalförbunden, dåvarande Vägverket och Västtrafik. Projektets övergripande syfte var att skapa ett gemensamt kunskapsunderlag om viktiga regionala vägstråk. Arbetet drevs genom att analysera sammanhängande stråk och söka efter åtgärder som gav god effekt utifrån stråkets funktionella behov. Särskilt fokus låg på stråkens funktion kopplat till en möjlig regionförstoring. För varje stråk listades, utan prioritering, möjliga åtgärder utifrån fyrstegsprincipen. Stråk 6 Mark (Skene) - Göteborg, väg 156–40, var ett av de stråk som pekades ut och utreddes. För sträckan som helhet har även andra studier och utredningar genomförts. Dessa studier och utredningar, tillsammans med ovan nämnda stråkstudie, ligger som grund för denna utredning.

Förbifart Skene

Diskussionerna om trafiken på väg 156 genom Skene har förts alltsedan kommunen bildades 1971. Vägverket utarbetade en arbetsplan för förbifarten som fastställdes i maj 1997. Detta fastställelsebeslut överklagades till regeringen. De klagande yrkade att arbetsplanen skulle upphävas och i november 1998 biföll regeringen överklagandena och upphävde arbetsplanen. Ett av motiven till regeringens beslut var att alternativa lösningar inte studerats i tillräcklig omfattning. Under processen hade dessutom miljöbalken trätt i kraft med följdändringar i en rad andra lagar och förordningar. Detta har

bland annat inneburit att kraven på planeringsprocessen, samråd och miljökonsekvensbeskrivningar skärpts. Mot bakgrund av de nya lagar och förordningarna fann Vägverket det nödvändigt att göra en omstart av planeringsprocessen och i en ny förstudie förutsättningslöst studera tänkbara lösningar i ett vidare område.

I Vägverkets förstudie från 2004 redovisas åtta alternativa dragningar väster om Skene. Vägverket valde att utreda vidare alternativ A, B, D och G, se Figur 3. Marks kommun förordade alternativ B, det vill säga att väg 156 leds utanför Skene längs Skrålabäcken. Då ingen finansiering fanns för utbyggnad valde Vägverket att utreda möjligheter för upprustning av befintlig genomfart istället.



Alternativ "B" FÖRBIFART SKENE

Figur 3. Alternativa sträckningar för förbifarter av Skene. Vägverkets förstudie, 2004.

Åtgärdsvalsstudie stråk 6, väg 156 mellan väg 40 och Skene (2015)

Under 2014 och 2015 drevs ett arbete med en åtgärdsvalsstudie med syfte att ta fram åtgärdsförslag som skulle finansieras inom ramen för stråkpotten för stråk 6. Bland annat höll workshops med berörda intressenter, med syftet att identifiera funktionella krav, potentialer och brister i stråket. Arbetet utmynnade i en åtgärdsplan, se Bilaga , som Regionstyrelsen 2016 tog beslut om.

Åtgärdsvalsstudie Tåstarpsgatan, Tranemo (2015)

Under 2015 genomfördes en åtgärdsvalsstudie för sträckan Tåstarpsgatan till korsningen med Tennisvägen i Tranemo. Målet för åtgärderna som föreslogs i åtgärdsvalsstudien var att oskyddade trafikanter skulle kunna förflytta sig på ett trafiksäkert och tryggt sätt till idrottsplatsen i Tranemo tätort samt att tillgängligheten för oskyddade trafikanter till idrottsplatsen skulle förbättras. Se Bilaga för åtgärdsförslag.

Åtgärdsvalsstudie Svenljunga tätort (2017)

Under 2017 genomfördes en åtgärdsvalsstudie för väg 156 genom Svenljunga tätort. Syftet med åtgärdsvalsstudien var att identifiera mindre trafiksäkerhetshöjande åtgärder för de oskyddade trafikanterna, som samtidigt säkerställde genomfartstrafikens framkomlighet. Studien tog fram åtgärder som kunde finansieras inom de mindre potterna i regional plan. Se Bilaga för åtgärdspaketens inriktning.

Tekniskt PM för etappen Skoghem-Hjorttorps Hede (2016)

I detta PM presenteras ett vägförslag för den cirka 5 kilometer långa sträckan. Förslaget innebär breddning av väg samt sidoräcken. Olika alternativ för placering av stigningsfält utvärderas i detta PM. Här förordas Alternativ A med stigningsfält i riktning mot Göteborg, som ansluter till befintligt stigningsfält mellan Skene och Skoghem.

Åtgärdsvalsstudie planpassager Viskadalsbanan, sträckan genom Skene (2016)

2016 färdigställdes en åtgärdsvalsstudie för Viskadalsbanan genom Skene tätort. Syftet med åtgärdsvalsstudien var att ta fram beslutsunderlag och en rekommenderad inriktning för framtida utveckling av planpassagerna längs Viskadalsbanan genom Skene. Inom studien togs ett antal åtgärdsförslag fram. Bland annat presenteras förslag på en planskild korsning av Viskadalsbanan för väg 156. Åtgärden finns dock inte med bland de åtgärder som rekommenderas att gå vidare med.

2.8. Anknytande planering

Även utredningar och studier som inte är direkt kopplade till vägsträckan utgör viktiga underlag för utredningen. Det kan till exempel handla om övergripande kommunala policys och beslutsunderlag, men även om åtgärdsvalsstudier rörande övergripande frågeställningar. Nedan listas sådana utredningar och studier som beaktats i denna studie:

- Kommunernas översiktsplaner
- Fördjupad översiktsplan för Kinna, Skene, Örby (2012)
- Mark Nordväst (samrådshandling 2018)
- Härryda kommuns ÅVS, där en ny vägförbindelse mellan flygplatsområdet och Ryamotet sägs kunna avlasta väg 40, framför allt resor till och från väg 156 mot Kinna, Skene och Hindås.
- Åtgärder för systematisk anpassning av hastighetsgränserna till vägnas trafiksäkerhetsstandard, Västra Götalands län (2016).
- Åtgärdsvalsstudie Samåknings- och pendelparkeringar längs statligt vägnät i Region Väst (2015).
- Potentialstudie för cykling (2018). Västra Götalandsregionen (VGR) har genom Hållbart resande väst genomfört en studie i syfte att undersöka potentialen för arbets- och skolpendling med gång, cykel och elcykel för befolkningen i Västra Götaland. I studien har alla invånares potentiella restider samt resvägar till arbetsplats kombinerats för att simulera möjlig belastning på olika vägsträckor samt för att se ur många invånare som till fots, med cykel eller med elcykel kan nå sin arbetsplats inom 15, 20, 30 eller 45 minuter.
- Regionalt trafikförsörjningsprogram Västra Götaland, Västra Götalandsregionen (november, 2016).

2.9. Nyligen genomförda åtgärder

Nyligen genomförda investeringsåtgärder:

- Skene – Skoghem. Vägen breddad med ett körfält till en 2+1-väg/stigningsfält. Öppnad för trafik 2016.
- Hjorttorp. Utökning av pendelparkeringen, belysning, tillgänglighetsanpassning av hållplatser samt passage med mittrefug. Längs väg 156 gångbanor till hållplatsen. Klart 2020.
- Sandvadskrysset (156/1626/1612). Förskjuten trevägskorsning. Öppnad för trafik 2012.
- Mitträffling sträckan Hällingsjö – väg 40. Klart 2014.
- Björlanda pendelparkering. 14 nya platser. Öppnad 2014.
- Källarbacken. Ombyggnation av hållplats samt delar av pendelparkering. Öppnad 2015. Ritningar för standardhöjning av hela pendelparkeringsytan finns framtagna, finansiering av hela åtgärden saknades vid genomförande.
- Stora Övattnet. Ombyggnation av hållplats och pendelparkering. Öppnad 2014.

Nyligen genomförda (större) drift- och underhållsåtgärder:

- Hällingsjö – Skene. Byte av viltstängsel på östra sidan, klart 2014.
- Hällingsjö – Skoghem. Byte och kompletterat befintliga vägräcken, klart 2014.
- Hällingsjö – Ryamotet. Røjning till viltstängslet på båda sidor, klart 2012.
- Beläggningsarbete mellan Hällingsjö och Dukared har genomförts under 2019.

2.10. Planerade åtgärder längs sträckan

Sedan tidigare finns ett antal planerade och finansierade ombyggnationer längs sträckan. Inom ramen för åtgärdsvalsstudien för stråk 6 och via finans i tillhörande stråkpotten för stråk 6 finansieras följande åtgärder.

- Stigningsfält Skoghem – Backadal. Projektet består av att bygga om en 1+1-väg till 2+1-väg mellan Skoghem och Backadal, det vill säga en delsträcka av den utredda sträckan Skoghem – Hjorttorps Hede. Den totala längden blir cirka 1,3 kilometer. Stigningsfältet, det vill säga ett extra körfält som byggs i norrgående riktning för att möjliggöra omkörning av fordon, ska starta i anslutning till korsningen med Gamla Hajomsvägen/ Hässelbergsvägen vid Skoghem med ett högersvängfält/accelerationsfält, som sedan övergår till ett stigningsfält. Ett antal utfarter stängs eller binds ihop till en förskjuten trevägskorsning vid Backadal, med tillhörande vänstersvängfält. Planerad byggstart är 2020.
- Sidoområdesåtgärder i hela stråket. Brister i sidoområdena har identifierats utifrån en genomförd inventering. Föreslagen pott beräknas kunna finansiera räckesavslut, dåliga räcken samt räcken, berg, stolpar och höjdskillnader i ytterkurvor längs hela sträckan. Åtgärderna har en tyngdpunkt i delen inom Härryda kommun, där flest problempunkter identifierats.
- Trafiksäkerhets- och tillgänglighetshöjande åtgärder vid Hyssna handel. En åtgärdsvalsstudie har genomförts i samråd med Marks kommun, Västtrafik med flera. Trafikverket rekommenderar följande paket av åtgärder: sänkning av hastigheten till 50 km/t, breddning av väg 156, anläggande av mittrefug för säkrare gångpassage, anslutande gångvägar till hållplats, belysning, flytt av västra hållplatsläget längs väg 156. Tillsammans med en utökning av den kommunala pendelparkeringen skapas en säkrare och mer attraktiv knutpunkt för kollektivtrafiken. Planerade åtgärder är utökning av pendelparkeringen,

tillgänglighetsanpassning av hållplatserna samt en säker passage till hållplatserna. För tillfället pågår framtagande av vägplan. Planerad byggstart är 2020.

- Gång- och cykelväg till hållplats Källarbacken. Potential för förbättrad tillgänglighet med cykel till kollektivtrafikens knutpunkter längs stråket har studerats. En sträcka bedöms ha potential att bidra till ökat kollektivtrafikresande genom förbättrade cykelmöjligheter. Med koppling till hållplats Källarbacken föreslås 500 meter cykelväg på väg 527 (Hällingsjövägen) mellan Garverivägen och Basåsvägen.

Längs stråket planeras även följande projekt. Dessa pekades ut i åtgärdsvalsstudien för stråk 6, men inrymdes inte i stråkpotten. Åtgärderna finansieras via Nationell plan inom projekt "Hållplatser för alla" samt via Kollektivtrafikpott Regional plan.

- Tillgänglighetsanpassning av hållplatser: Eriksmyst, Bugärde och Gästgivargården. Syftet med de planerade åtgärderna är att ge kollektivresande ökad tillgänglighet till närliggande bebyggelse. Åtgärderna innebär tillgänglighetsanpassning av hållplatserna samt byggnation av passager med mittrefug. Längs väg 156 byggs gångbanor för att underlätta för resenärerna att ta sig till hållplatsen. Gästgivargården är färdigbyggd medan Eriksmyst samt Bugärde planeras byggas om under hösten 2020.

3. Intressenter

Vid åtgärdsvalsstudiens start identifierades de intressenter som berörs av studien och som kan bidra med kunskap om sträckan. Samverkan skedde inom ramen för arbetsgruppen med de primära intressenterna. Vissa externa intressenter i referensgruppen bjöds in på workshoparna, medan andra var delaktiga genom att lämna skriftlig information om förutsättningar och brister.

Primära intressenter:

- Västra Götalandsregionen, VGR
- Västtrafik
- Boråsregionens kommunalförbund
- Göteborgsregionens kommunalförbund, GR
- Marks kommun
- Svenljunga kommun
- Tranemo kommun
- Härryda kommun

Sekundära intressenter:

- Näringslivet, åkeribranschen och lokala näringslivsrepresentanter
- Boende och verksamheter längs sträckan.
- Utförare av kollektivtrafik
- Räddningstjänsten och Polisen

Interna intressenter på Trafikverket:

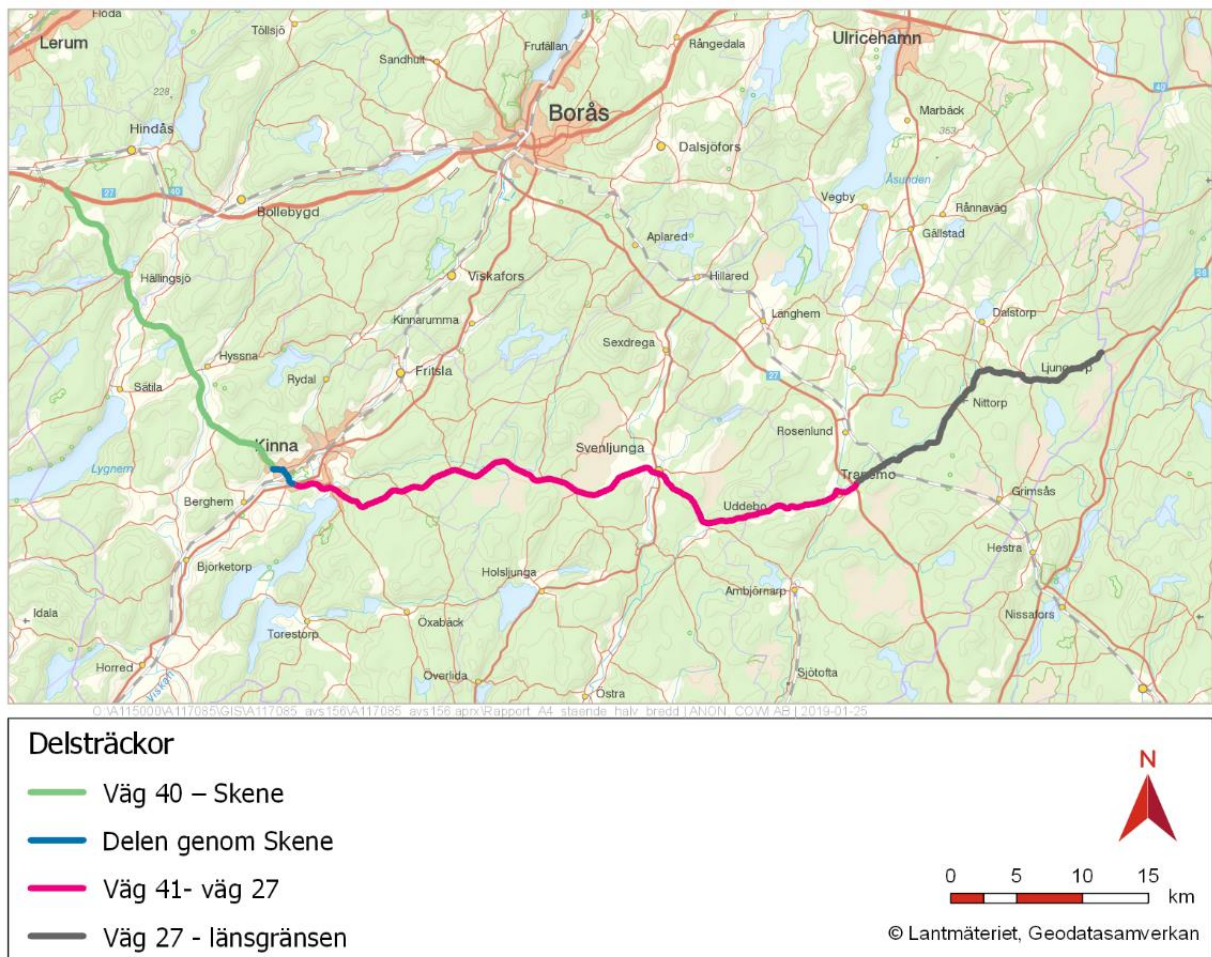
- Trafikverket Underhåll
- Trafikverket Investering
- Trafikverket Planering, enheterna Utredning, Samhällsplanering, Åtgärdsplanering, Åtgärdsbeställning och Trafikmiljö
- Trafikverket Region Syd

4. Avgränsningar

4.1. Geografisk avgränsning

Den aktuella sträckan avgränsas i väster av trafikplatsen Ryamotet på väg 40 och i öster av länsgränsen mot Jönköpings län. Studien inkluderar dock inte trafikplats Ryamotet. Eftersom sträckan är över 100 kilometer lång och mycket varierande, både till funktion och till standard, delas den in i följande delsträckor, se även Figur 4.

- Väg 40 – Skene (cirkulationsplats Varbergsvägen/väg 156)
- Delen genom Skene (cirkulationsplats Varbergsvägen/väg 156 – väg 41)
- Väg 41 – väg 27
- Väg 27 – länsgränsen mot Jönköpings län (nedan kallad länsgränsen)



Figur 4. Geografisk avgränsning med delsträckor.

4.2. Avgränsning av åtgärder

Åtgärder ska genereras enligt fyrstegsprincipen och en tydlig koppling mellan åtgärdsförslag och studiens mål- och problembild ska finnas. Åtgärder ska gå att motivera utifrån att de bidrar till ett samhällsekonomiskt effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem. Eventuella beroenden ska tydliggöras och förklaras. Åtgärder kan få finansiering från regionen, Västtrafik, kommuner eller från privata aktörer. Det samma gäller ansvar för genomförande: Trafikverket, regionen, kommunen, kommunalförbundet, Västtrafik eller privata aktörer kan vara ansvarig huvudman.

4.3. Tidsmässig avgränsning

Prognosår för studien är satt till 2040. Åtgärdsförslagen delas in i kort (cirka 2021–2025), medellång (cirka 2025–2033) och lång sikt (cirka 2033-). Åtgärdsvalsstudien genomförs under åren 2018–2020 och förväntas utgöra underlag till den regionala planen för 2022–2033.

4.4. Avgränsning mot tidigare planering och genomförda studier

En åtgärdsvalsstudie med en beslutad åtgärdsplan har nyligen genomförts för stråk 6, det vill säga på sträckan mellan väg 40 och Skene. Utöver de beslutade åtgärder togs ytterligare åtgärder fram, vars finans inte inrymdes i stråkpotten, se Bilaga . Dessa åtgärder ligger kvar som förslag och arbetas in i denna åtgärdsvalsstudie.

- Åtgärdsvalsstudien Tåstarpsgatan, Tranemo behandlade endast korsningen mellan Tåstarpsgatan och Tennisvägen, se Bilaga för mer information.
- För åtgärder inom Svenljunga tätort hänvisas till Åtgärdsvalsstudie för Svenljunga tätort, se Bilaga för mer information.
- För brister och åtgärder rörande befintliga pendelparkeringar hänvisas även till "Åtgärdsvalsstudie Samåknings- och pendelparkeringar längs statligt vägnät i Region Väst".
- För brister och åtgärder rörande plankorsningen mellan väg 156 och Viskadalsbanan finns även underlag i åtgärdsvalsstudien "Planpassager Viskadalsbanan, sträckan genom Skene".

5. Förutsättningar

5.1. Övergripande förhållanden

Väg 156 är en statlig, regional väg. Hela sträckan är utpekad enligt funktionellt prioriterat vägnät för funktionerna godstransporter och dagliga personresor. Sträckan mellan väg 40 och Tranemo är även utpekad för funktionen kollektivtrafik. Väg 156 har bärighetsklass BK1 längs hela sin sträckning. Vägen har driftklass 3 på en femgradig skala, vilket i stora drag innebär att när det kommit 1 centimeter snö har plogbilen normalt fyra timmar på sig att ploga sträckan och att halkbekämpning normalt sker med salt. Så gott som hela sträckan har fått ny beläggning sedan 2014.

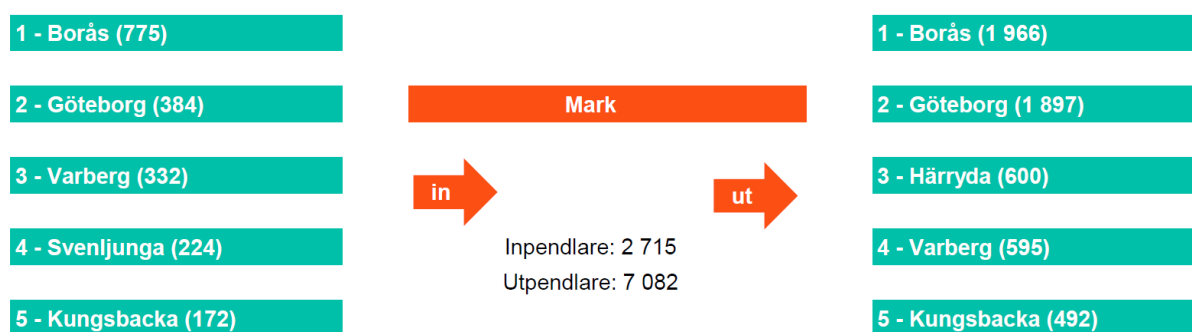
Väg 156 sträcker sig genom fyra kommuner (Härryda, Marks, Svenljunga och Tranemo kommuner) och två kommunalförbund. Härryda kommun tillhör GR (Göteborgsregionens kommunalförbund) och övriga kommuner ingår i Boråsregionens kommunalförbund.

5.2. Resmönster

Arbetspendlingen längs sträckan skiljer sig åt beroende på delsträcka. För samtliga kommuner, bortsett från Härryda, är den sammanslagna kommunala arbetspendlingen störst mot Borås. För Härryda sker den största utpendlingen mot Göteborg. Av den pendlingen är det dock troligt att endast en mindre del använder sig av väg 156. Följande beskrivning är en ögonblicksbild och siffrorna bör tolkas försiktigt.

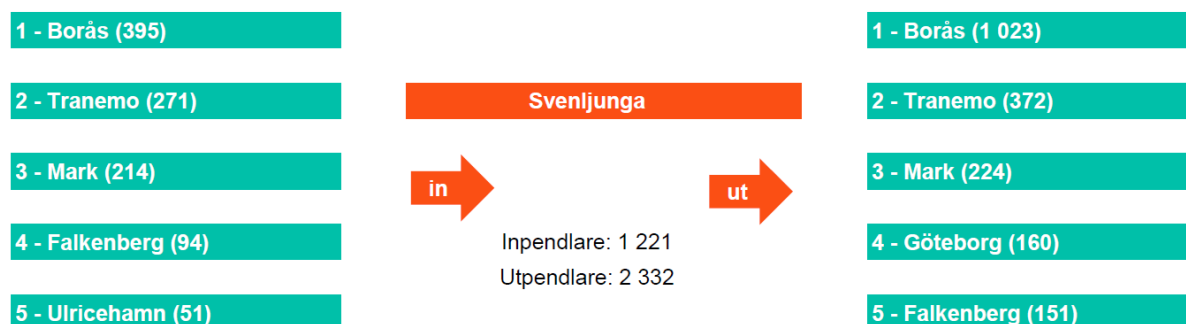
Från Marks kommun sker en stor utpendling mot Göteborg (1 897 personer). Även arbetsplatser i Härryda kommun är stora målpunkter för Marks kommuns arbetspendlare (600 personer). Värt att notera är att även 445 utpendlare har Mölndal som målpunkt. Störst inpendling till Marks kommun sker från Borås, (775 personer) följt av Göteborg (384 personer). På fjärde plats kommer Svenljunga (224 personer), se figur 5

Figur 5. Från Härryda pendlar 133 personer in till Marks kommun.



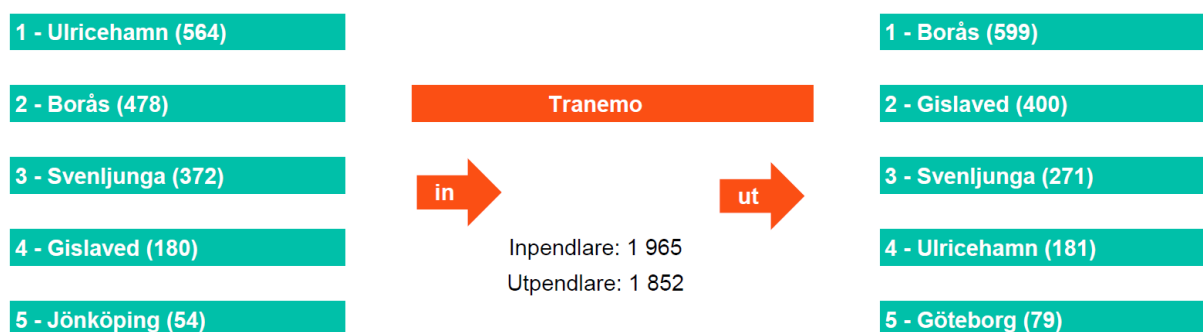
Figur 5. In- och utpendling i Marks kommun (Källa: Företagarna.se).

Likaså Svenljunga har ett överskott på utpendlare i förhållande till inpendlare. Även här är Borås den kommun flest pendlar till (1 023 personer), följt av Tranemo (372 personer), Marks kommun (224 personer) och Göteborg (160 personer). Flest inpendlare kommer från Borås (395 personer), Tranemo (271 personer) och Marks kommun (214 personer), se Figur 6.



Figur 6. In- och utpendling i Svenljunga kommun (Källa: Företagarna.se).

Tranemo har en förhållandevis balanserad in- och utpendling. Störst är inpendlingen från Ulricehamn (564 personer), följt av Borås (478 personer) och Svenljunga (372 personer). Utpendlingen går i första hand till Borås (599 personer), Gislaved (400 personer) och Svenljunga (271 personer). På femte plats kommer Göteborg (79 personer), se Figur 7.



Figur 7. In- och utpendling i Tranemo kommun (Källa: Företagarna.se).

Hur många som nyttjar väg 156 för sin pendling finns ingen officiell statistik på. Sett till geografien är det dock troligt att en stor del av pendlingen går på väg 156, framför allt mellan tätorterna på sträckan.

Landvetter flygplats med kringliggande verksamheter är en stor arbetsplats i närområdet. Området har stora utbyggnadsplaner för att utöka kapaciteten för flyget och för att etablera Airport City. I dagsläget finns cirka 4 000 anställda på området, år 2035 planeras det för 10 000 anställda och 2040 beräknas 12 000 anställda finnas i området. Det finns ingen säker statistik på hur många av områdets pendlare som kommer från kommunerna längs stråket eller hur stor andel av dessa som nyttjar väg 156. Beräkningar och modeller uppskattar dock antalet pendlare till cirka 970 från Härryda kommun, cirka 300 från Marks kommun, cirka 10 från Svenljunga kommun och cirka 5 från Tranemo kommun.

5.3. Kollektivtrafik

Längs sträckan finns kollektivtrafik, dels mellan orterna längs sträckan, dels trafik till och från Göteborg. Längs sträckan väg 40 till Skene går linje 300 (Kinna – Göteborg) och linje 330 (Kinna – Göteborg, via Sätilla). Linje 300 trafikerar hållplatserna Gästgivargården, Hjorttorp, Hyssna handel, Stjärnhult, Hårsjön, Björlanda, Källarbacken, Bugärde och Stora Övattnet.

Kinna-Göteborg är ett av fyra särskilt prioriterade stråk för kollektivtrafik i Västra götalandetsregionen. Västtrafik anser att stråket bör prioriteras högt när det gäller framkomlighets- och trafiksäkerhetsåtgärder för kollektivtrafik. Nästan samtliga hållplatslägen som trafikeras av linje 300 är tillgänglighetsanpassade enligt VGRs kriterier.

Längs delar av sträckan mellan väg 40 och Skene trafikerar 381 (mellan Björlanda och Källarbacken), 382 (mellan Kärra och Källarbacken), 331 (mellan Sandvad och Kinna) och 442 (mellan Hjorttorp och Kinna). Mellan Källarbacken och Stora Övattnet finns även möjlighet att åka med linje 616 (trafikerar Rävlanda-Landvetter).

Sträckan väg 40 till Skene utreddes 2015 inför förändringar av linje 300 och 330. Trafikverket och berörda kommuner deltog i arbetet. Utredningen resulterade i att ett antal hållplatser drogs in, på grund av bristande trafiksäkerhet i kombination med lågt resande. Stoppbilden för de olika linjerna tydliggjordes i utredningen. Linje 300 ska erbjuda snabbare restid mellan Kinna och Göteborg och ska därför inte stanna på alla hållplatser. Linje 330 ska ha ett mer lokalt uppdrag och stannar på samtliga hållplatser.

Inom Skene och Örby trafikerar linjerna 371, 372 samt 440. Längs sträckan väg 41 till väg 27 trafikerar linje 320 som binder ihop Mark, Svenljunga och Tranemo och ger grundläggande resmöjligheter mellan orterna. Inom Tranemo trafikerar linje 350 längs del av väg 156. Öster ut från Tranemo går linje 266 (Ölsremma – Dalstorp – Tranemo).

Sträckan väg 27 till länsgräns trafikeras av linjerna 325 och 208. Alla linjer trafikerar inte hela sträckan. Linjerna har en hög andel resor med skolelever, men de erbjuder också ett grundläggande utbud för arbetspendling. Linje 325 går lokalt i Tranemo samt på sträckan Tranemo-Nittorp. Linje 208 binder ihop Tranemo med Ulricehamn och trafikerar väg 156 mellan Nittorp och Gölingstorp.

För tillfället sker framtagande av delmål 2028 för delkollektivtrafikrådet i Sjuhärad, kopplat till målbild tåg 2035. I arbetsmaterialet finns sträckan Kinna-Göteborg utpekad som viktig delregional busstrafiksträcka och jämförbar med en tåglinje.

Pendelparkeringar finns vid hållplatserna Stora Övattnet, Källarbacken, Björlanda, Gästgivargården, Hjorttorp samt Hyssna Handel, se tabell 1. Det finns även pendelparkeringar vid Skene station/bussterminal samt vid Svenljungas bussterminal. Dessa ligger i nära anslutning till väg 156. Pendelparkeringarna används enligt uppgift i hög grad även som samåkningsparkeringar.

Tabell 1. Pendelparkeringar längs väg 156. Källa: Västtrafik samt information från Härryda kommun och Marks kommun. Beläggningsgrad från Västtrafiks beläggningsinventering hösten 2018.

Hållplats	Väghållare	Bil- platser	Beläggnings- grad	Cykel- platser	Beläggnings- grad
Stora Övattnet	Härryda kn	42	55 %	10	0 %
Källarbacken	Härryda kn	48	100 %	32	10 %
Björlanda Sätilla	Trafikverket	14	92 %	10	10 %
Gästgivar-gården	Marks kn	67	51 %	13	i.u.
Hjorttorp	Marks kn	29	105 %	8	i.u.
Hyssna Handel	Marks kn	62	107 %	24	82 %
Skene station	Marks kn	52	54 %	16	38 %

Totalt finns 77 hållplatser längs sträckan. De hållplatser som har störst antal påstigande (enligt stämplingsstatistik från mars 2018) är Källarbacken (ca 80 resande per dygn), Skene Torget (ca 70), Gästgivargården (ca 60), Hyssna handel (ca 40) och Hjorttorp (ca 20 resande per dygn). I stämplingsstatistiken finns alla typer av stämplingar med periodkort, skolkort och kontoladdningar. Västtrafiks stämplingsstatistik bygger på statistik från de resor som stämplats i biljettautomater ombord och alltså saknas digitala biljetter. Antal resande ska därför ses som relativa och inte absoluta uppgifter. Det saknas också statistik från tre mindre busslinjer i Svenljunga och Tranemo, som framför allt kör skolelever. Värt att notera är att på ett trettiotal hållplatser är antalet resande per dygn i snitt mycket lågt, även om en generell uppräknin g örs för resor med digitala biljetter, se Bilaga för antalet stämplingar per hållplats och dygn. Utöver dessa tillkommer resande från Kinna.

Hållplatserna längs sträckan varierar i typ, standard och kvalitet. Hållplatser med lågt resandeantal är oftast utformade som vägrenshållplatser, men även fickhållplatser finns. På sträckan finns även större knutpunkter, exempelvis Källarbacken och Stora Övattnet.

Även tillgänglighetsanpassningen av hållplatser varierar längs sträckan. Enligt Trafikverkets och Västtrafiks riktlinjer ska framför allt hållplatser med 20 resande/dag anpassas. Västra Götalandsregionens mål enligt det regionala trafikförsörjningsprogrammet är att det prioriterade nätet ska vara fullt tillgängligt – det består av alla fordon samt cirka 800 hållplatser och bytespunkter med flest påstigande per dygn. För status rörande tillgänglighetsanpassning se Bilaga . Utöver de redan klara hållplatserna ska följande hållplatser anpassas under de kommande åren: Hyssna Handel, Skene Torget och Tranängskolan har ett troligt genomförande under 2020–2021.

5.4. Skolskjuts

I Härryda kommun åker barnen som bor längs väg 156 både med ordinarie kollektivtrafik och med upphandlad skolskjuts i buss och taxi. Kommunens trafikenhet har bedömt vägen som farlig och vill inte att skolbarn (i grundskolan) ska gå längs eller korsa väg 156.

Marks kommun har ett flertal elever boende längs väg 156. Ståndpunkten från kommunen är att inga elever ska behöva gå längs väg 156 till någon påstigningsplats, på grund av den bristande trafiksäkerheten längs vägen. Detta gäller i synnerhet på sträckan Skene - Göteborg. På skolor inne i Skene (Parkskolan och Tingvallaskolan) går ett antal elever som bor längs sträckan med stigningsfält på väg 156 mot Göteborg. Här får alla elever upp till årskurs 6 skolskjuts. Från årskurs 7 och uppåt får de gå, cykla eller på annat sätt ta sig själva till skolan. Kommunen har en skola i Fotskäl med

årskurserna F-6. Eleverna hämtas upp på sträckan från Varpet/Långelid till korsningen Hjorttorp med upphandlad skolskjuts. Inga elever korsar landsväg 156, utan hämtas/lämnas på ”rätt” sida vägen. På skolan i Hyssna går årskurserna F-6 och eleverna hämtas upp på sträckan Kurse till korsningen Sandvad, samt från Härsjön till korsningen Sandvad med upphandlad skolskjuts. Inte heller här korsar några elever väg 156, utan hämtas/lämnas på ”rätt” sida vägen. Även på Sätilaskolan går elever som bor längs väg 156 – de bor mellan Varpet/Långelid och korsningen Sandvad. Även dessa elever hämtas upp med upphandlad skolskjuts.

I Örby, sydost om Skene, ligger Örbyskolan. Hit åker många elever, från förskoleklass till årskurs 9, med linje 320 på morgonen. På eftermiddagarna stämmer inte kollektivtrafikens tider med barnens schema och det är bara elever i årskurs 7 – 9 som åker linje 320 några dagar i veckan. I övrigt är det upphandlad skolskjuts som gäller på eftermiddagen.

I Svenljunga kommun finns upphandlad skolskjuts för barn upp till årskurs 6. Barn på högstadiet åker med den ordinarie kollektivtrafiken. Det finns några yngre barn som åker linjetrafik. I de fallen har kommunen i samspråk med föräldrar kommit överens om detta. Detta kan gälla om barnen har äldre syskon som åker ordinarie kollektivtrafiken eller att föräldrarna anser att de är mogna att åka med linjetrafik.

Inom Tranemo åker elever som bor längs väg 156 både upphandlad skolskjuts och med kollektivtrafiken. Beroende på ålder och vilken skola eleverna tillhör blir de berättigade olika sorters skjuts.

5.5. Översiktsplaner och detaljplaner

Härryda kommun

Gällande översiktsplan för Härryda kommun antogs av kommunfullmäktige 2012. I översiktsplanen beskrivs Hällingsjö som ett av flera utvecklingsområden i kommunen. Enligt översiktsplanen ska kommunens bostadsutveckling främst ske inom utvecklingsområdena. Inom utvecklingsområdet i respektive ort har en zon med radien 600 meter från kollektivtrafikknutpunkt markerats. Inom denna zon är det enligt översiktsplanen särskilt positivt med förtätning. Översiktsplanen pekar även på att det behövs en bättre anslutning till väg 156 vid Björkängsvallen. Björkängsvägen behöver, enligt översiktsplanen, förlängas så att den kan användas som ny tillfartsväg för ny och befintlig bebyggelse.

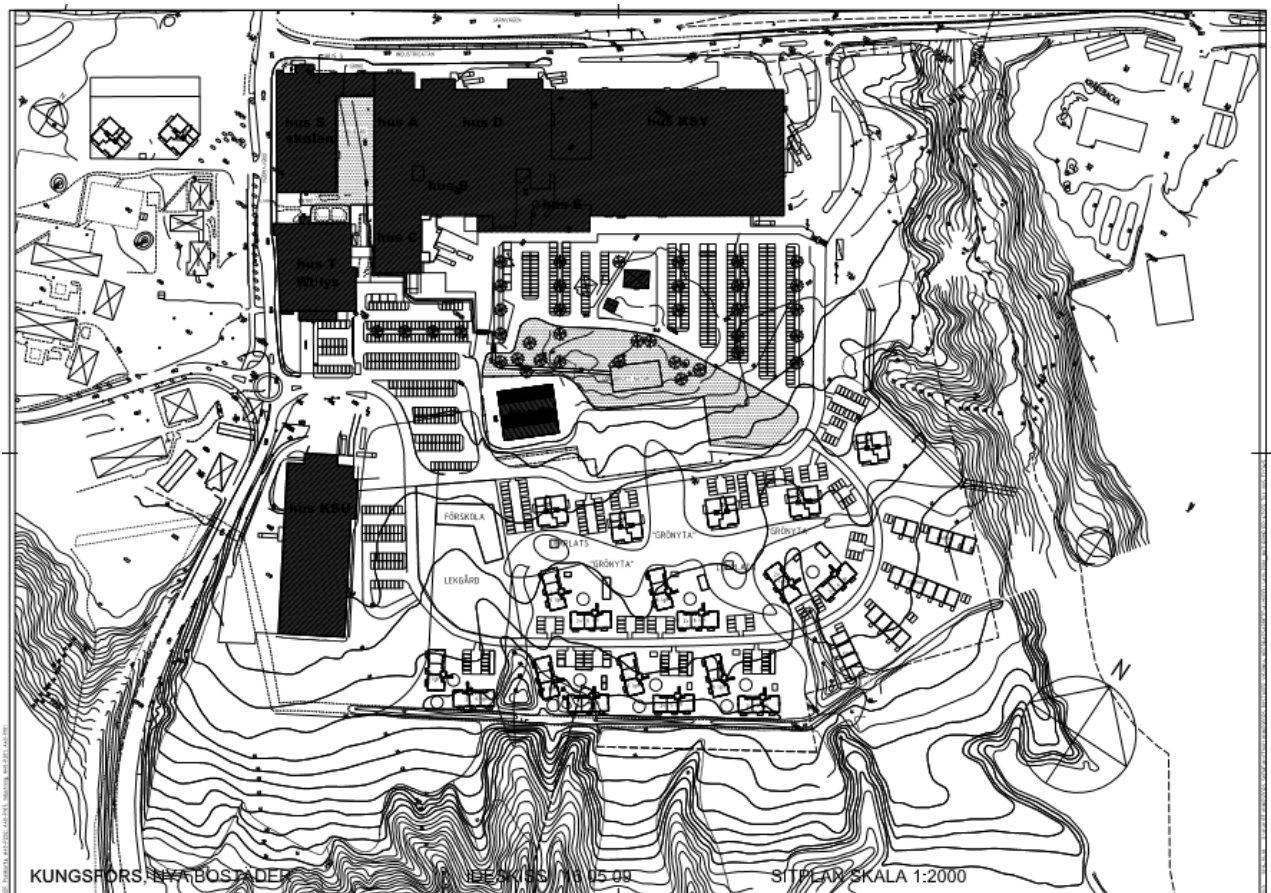
Under våren 2019 påbörjade kommunen arbetet med att ta fram en ny kommunövergripande översiktsplan. Delar av samhällena Stora Bugärde, Bua Södra, Eriksmyst och Hällingsjö i Härryda kommun som ligger längs med väg 156, är detaljplanelagda. Härryda kommun har inga pågående detaljplaner längs med väg 156.

Marks kommun

Kommunfullmäktige i Marks kommun antog 2010 en ny fördjupad översiktsplan för centralorten Kinna-Skene. Planen vann laga kraft 2012. Planområdet omfattar orterna Kinna, Skene och Örby samt tätortsnära områden för friluftslivet. Den fördjupade översiktsplanen föreslår bland annat utbyggnad av sammanhängande bebyggelseområden norr om Sandvallsäng och Assberg i Skene samt vid Örby kyrkby. Planen föreslår även förtätning och komplettering av befintlig bebyggelse samt en utveckling av handel vid Kungsfors i Skene. Vad gäller verksamheter föreslår den fördjupade översiktsplanen bland annat vidareutveckling av verksamhetsområdet Skene Skog, som ligger i anslutning till väg 156, samt ett nytt verksamhetsområde vid Hede gård öster om väg 41. Gällande kommunikationer föreslår den fördjupade översiktsplanen bland annat att befintlig trafikstruktur ska bibehållas och kompletteras, bland annat med en omläggning av Industrigatan vid Kungsfors. Planen föreslår även att väg 156 får en förbifart till väg 41 väster om Skene.

För närvarande arbetar Marks kommun med att ta fram en fördjupad översiktsplan för "Mark NV", området kring Sätilla, Hyssna, Fotskäl, Ubbhult och Hajom. Fördjupad översiktsplan Mark Nordväst var på samråd vintern 2018-2019. I den fördjupade översiktsplanen utgör väg 156 ett huvudstråk, med större målpunkter som Kinna/Skene i sydost samt Landvetter flygplats och Göteborg i nordväst. Planen fastslår att Mark Nordväst är den kraftigast växande delen av kommunen och står för ungefär 80 % av befolkningstillväxten. I strategiska lägen längs väg 156 mellan Hyssna och Hällingsjö i Härryda kommun kan det bli aktuellt med bebyggelseutveckling. Enligt den fördjupade översiktsplanen bör kommunen överväga att placera nya medelstora eller störande verksamheter vid strategiska korsningspunkter längs huvudstråket väg 156. Den fördjupade översiktsplanen pekar på att åtgärder på väg 156 bör prioriteras för att förbättra pendlingen till och från området. Planen fastslår att "eftersom majoriteten av transporter i Mark Nordväst sker via väg 156 kommer även den största resandeökningen vara här, oberoende av var befolkningstillväxten sker".

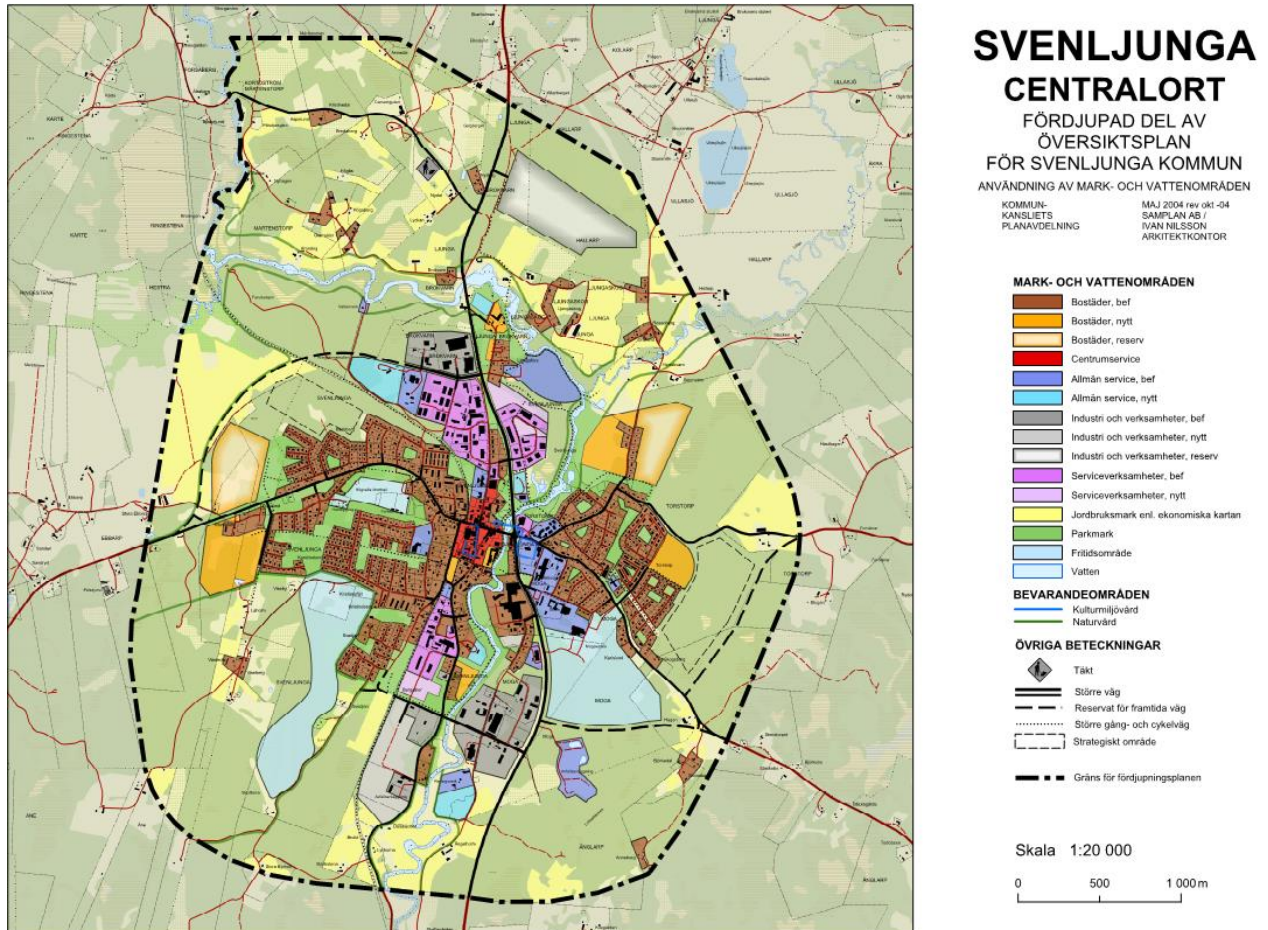
I övrigt har Marks kommun en pågående detaljplan för del av Skene 72:1, Kungsfors, se Figur 8. Kungsfors Köpcenter AB planerar att bygga drygt 200 bostäder i olika typer av hus: flerfamiljshus, radhus och villor samt även en förskola för cirka 100 barn. Området gränsar till väg 156.



Figur 8. Idéskiss över planområde för del av Skene 72:1, Kungsfors, AL Studio. Väg 156 går i nord-sydlig riktning i vänstra delen av kartan.

Svenljunga kommun

Svenljunga kommuns gällande översiktsplan trädde i kraft 1994 och aktualiseringar har gjorts 2003 och 2017. En fördjupad översiktsplan för Svenljunga centralort antogs 2007. I både översiktsplan och fördjupad översiktsplan redovisas nya förbifarter i nordväst och sydost för att minska genomfartstrafiken i tätorten, se Figur 9. Arbete med en ny kommunövergripande översiktsplan pågår sedan 2016. Under sommaren 2018 var förslaget till ny översiktsplan ute på samråd.



Figur 9. Fördjupad översiktsplan med förbifarter i nordväst och sydost, 2007.

Längs med väg 156 i Svenljunga kommun är endast Svenljunga tätort detaljplanelagd. Inga pågående detaljplaner längs väg 156 finns för tillfället.

Tranemo kommun

Gällande översiktsplan i Tranemo kommun antogs 2010. Det finns en nyligen antagen detaljplan, Kila 1:34 i Uddebo, i närheten av väg 156. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra användning av ett före detta möbelygsväveri. Det finns även en pågående detaljplan i anslutning till väg 156 i Tranemo tätort, del av Gudarp 3:39, Källsvedjan. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en utökning av befintligt industriområde, Källsvedjans industriområde.

5.6. Delen väg 40 – Skene

Denna delsträcka går från Ryamotet vid väg 40 till cirkulationsplats Varbergsvägen i Skene och går genom ett slutet landskapsrum med tät skog omväxlande med ett öppet jordbrukslandskap i stora dalgångar, se Figur 10. Med jämna mellanrum öppnar skogen sig vid sjöar, kalhyggen, kraftledningsgator, tätorter och andra mindre samlingar av hus. Landskapet är till stora delar kuperat.

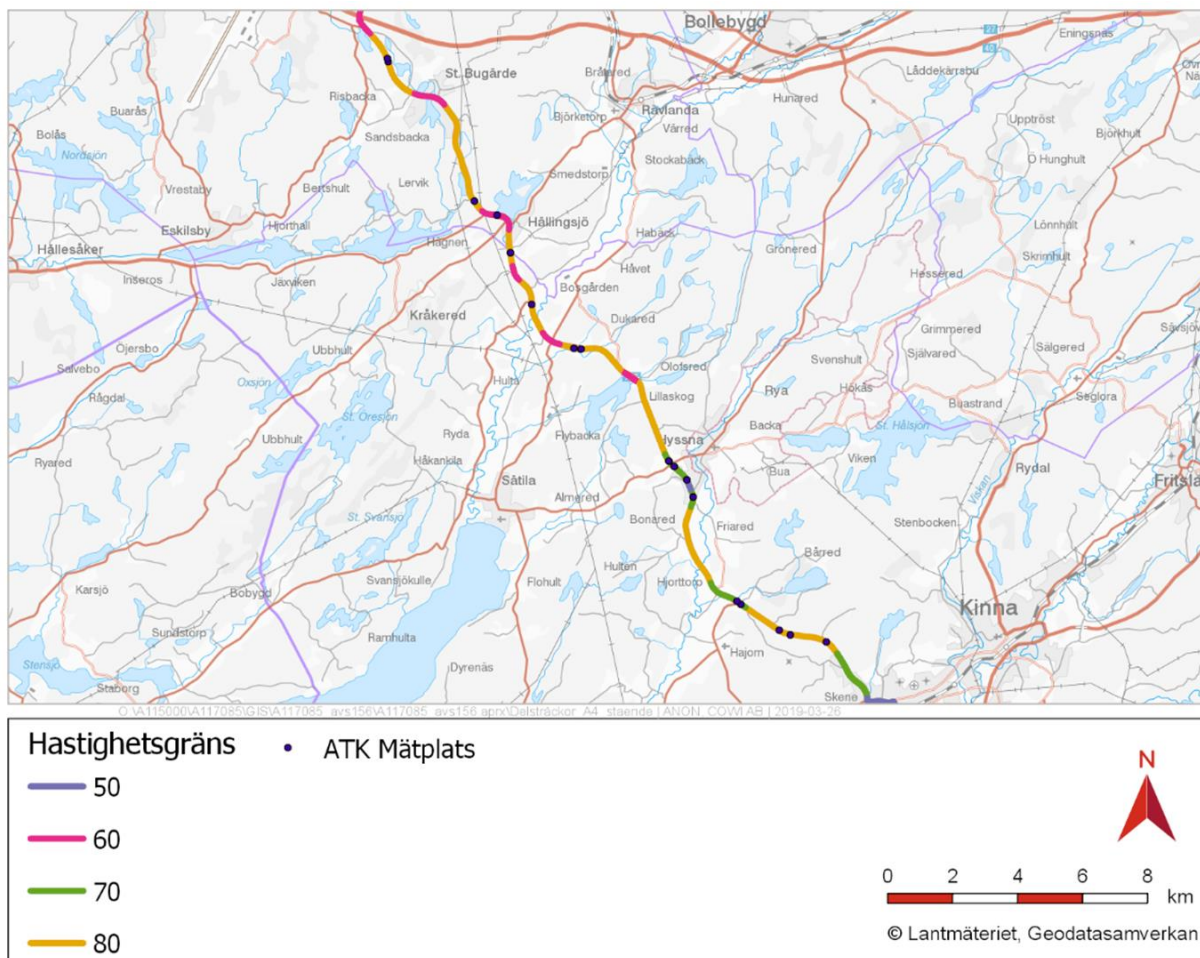


Figur 10. Delsträcka väg 40 – Skene.

Funktion och övergripande förutsättningar

Väg 156, mellan väg 40 och Skene, ingår i Västra Götalandsregionens stråk 6 samt i det funktionellt prioriterad vägnätet som en regionalt viktig väg. Den är även utpekad som sekundär led för farligt gods.

Hastigheten varierar mestadels mellan 70 och 80 km/t, se Figur 11. I korsningar och på vissa sträckor finns lokala hastighetsnedsättningar till 50 eller 60 km/t. Vid Härsjön har en sträcka på ca 500 m en nedsättning till 60 km/t, sommarmånaderna juni-augusti. ATK (automatisk trafiksäkerhetskontroll, allmänt kallade fartkameror) finns på flera platser, totalt finns 17 kameror på sträckan. Mitt på sträckan mellan väg 40 och Bugärde finns ATK i båda köriktningar. Även strax norr om Hällingsjö, söder om Hällingsjö samt strax söder om korsningen vid Björlanda finns ATK i båda köriktningar. I höjd med Hyssna finns ATK vid korsningen med Hyssnavägen/Bollebygdsvägen samt vid Hyssna handel i båda köriktningar. Längre söder ut på väg 156 finns ATK i båda köriktningar vid korsningen i Hjorttorp samt i höjd med Tomten. Ytterligare en kilometer söderut finns ATK i köriktning mot Göteborg. ATK-mätplatserna har installerats vid olika tidpunkter. På sträckan mellan väg 40 och Hällingsjö samt mellan Hällingsjö och Hyssna monterades och driftsattes ATK under 2016. Mellan Sandvad och Hyssna samt mellan Hajom och Skoghem driftsattes ATK under 2006 respektive 2007.



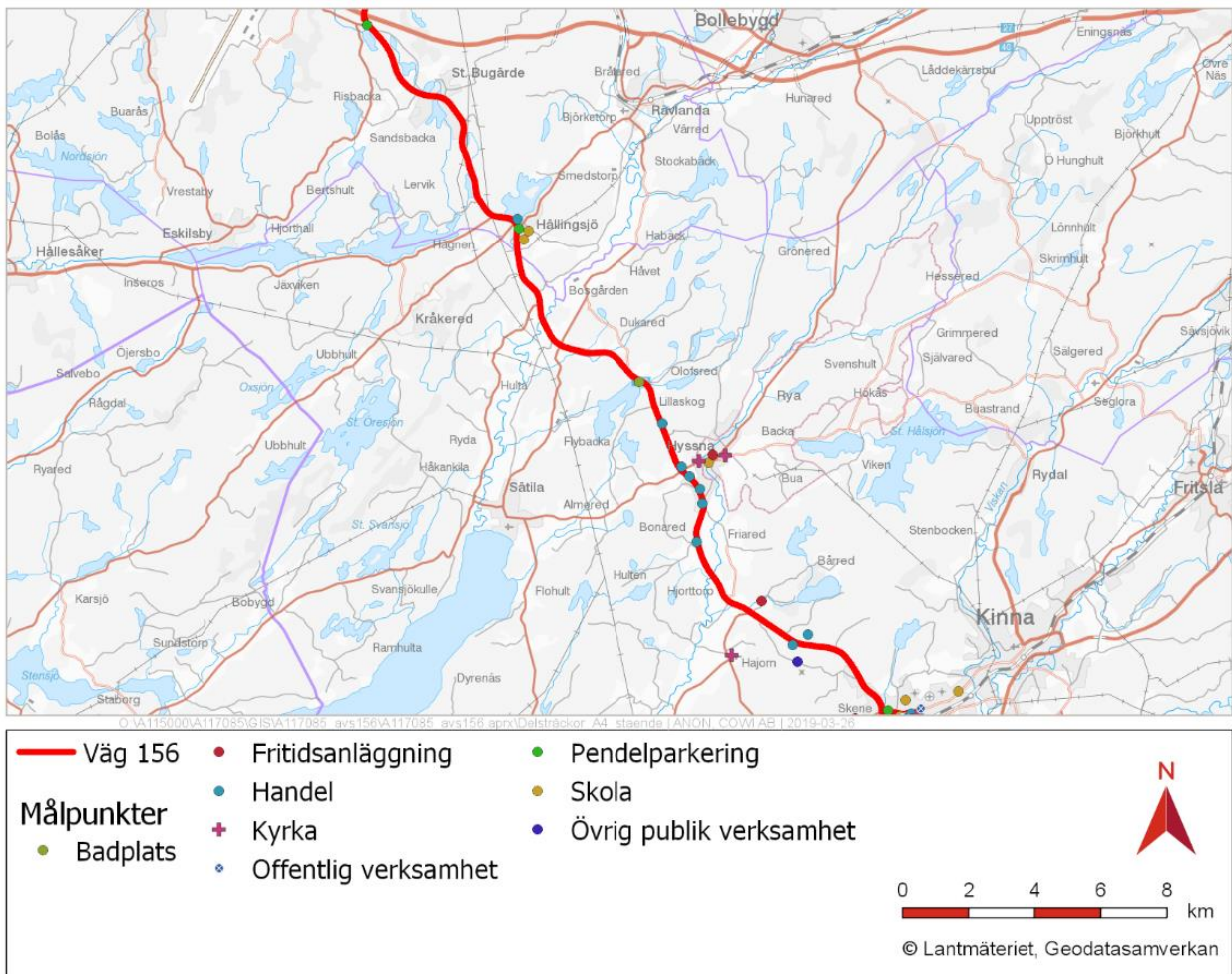
Figur 11. Skyltad hastighet, delsträcka väg 40 – Skene. Sträckan vid Härsjön, NV om Hyssna, har nedsatt till 60 km/t juni-augusti.

Årsdygnstrafiken längs sträckan uppgick 2017 till cirka 5 400 – 7 000 fordon. Trafikmängderna är högre i anslutning till väg 40 samt närmast Skene tätort. En stor andel av trafiken på sträckan utgörs av pendling mot Göteborgsområdet. Detta gör att trafikflödet är störst mot Göteborg på morgonen och störst mot Skene under eftermiddagen. Den tunga trafiken på sträckan utgör cirka nio procent av den totala trafiken. För uppräknad årsdygnstrafik för prognosår 2040 se Bilaga . Restiden från Kinna/Skene till Göteborgsområdet är cirka en timme med bil.

Vägbredden längs sträckan varierar mellan 8 och 9 meter. Norr om Skene finns en sträcka med mittseparering (2+1 väg). I korsningspunkter samt på sträckan med mittseparering närmast Skene är vägen bredare.

Målpunkter

Vid anslutningen till väg 40 ligger en pendelparkering (hållplats Stora Övattnet). Vid Källarbacken finns ytterligare en pendelparkering samt bensinstation med butik. I Hällingsjö finns skola, förskola samt ett föreningsliv med bland annat fotbollsplaner. Längre söder ut på sträckan ligger Lillaskog och Hyssna och i höjd med Lillaskog ligger en butik. Hyssna handel ligger i södra delen av Hyssna. I Hyssna finns även en skola och en idrottsanläggning. Butiker finns även i höjd med Bonared och Hajom. Strax norr om Skene finns verksamhetsområdet Skene skog samt en återvinningscentral. Det finns olika verksamheter och affärsrörelser längs hela sträckan. Även pendelparkeringarna längs sträckan fungerar som större målpunkter. För målpunkter på delsträckan se även Figur 12.

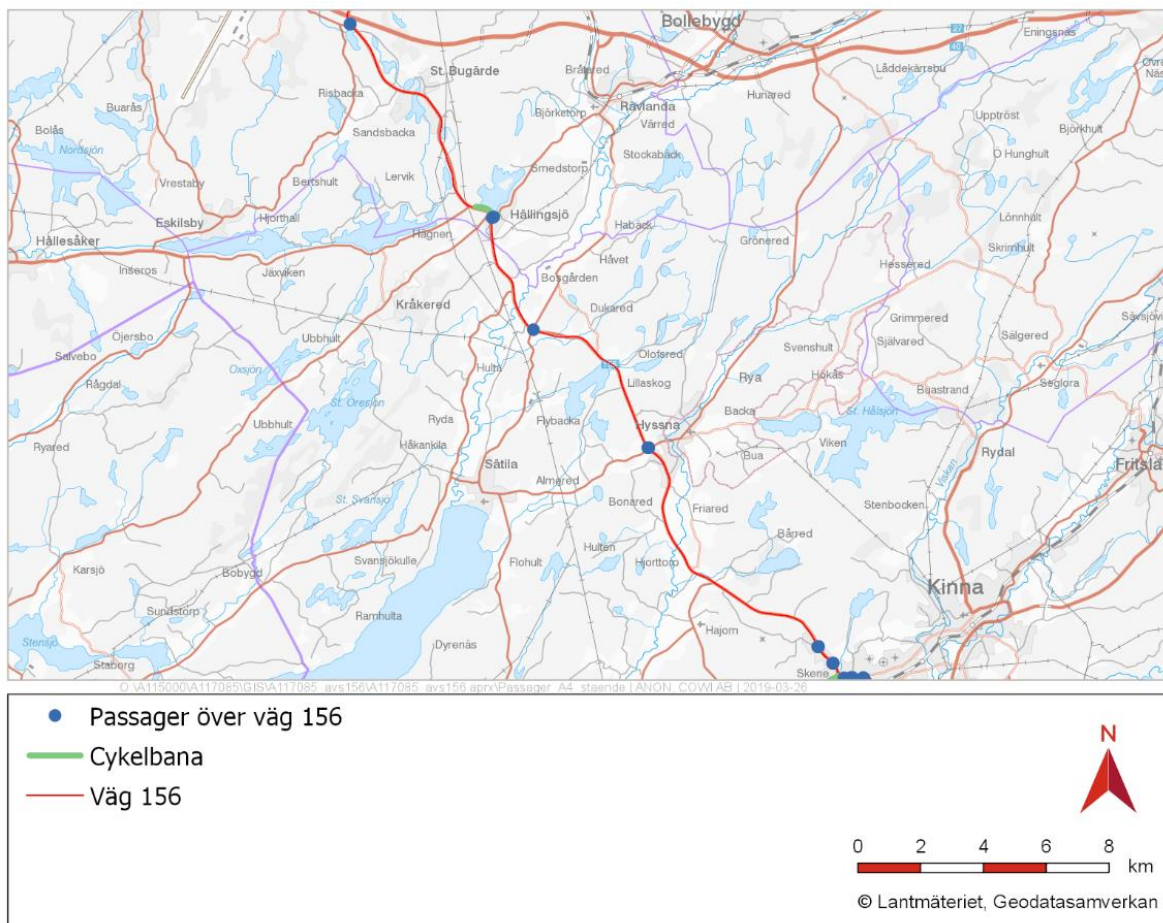


Figur 12. Målpunkter, delsträcka väg 40 – Skene.

Gång och cykel

Strax söder om väg 40 finns en passage i plan över väg 156. Passagen ligger i anslutning till hållplatsen Stora Övattnet, se Figur 13. Norr om Hällingsjö finns en gång- och cykelväg på östra sidan av väg 156. Vid Hällingsjö, i anslutning till hållplats Källarbacken, finns även här en passage i plan över väg 156. Den så kallade Hyssnaturen är en 38 kilometer lång cykelled kring Kinna, Rydal och Hyssna. Leden går längs väg 156 mellan anslutningen till den enskilda vägen mot Friared och Skogvallavägen, i höjd med Hyssna handel.

Även vid Björlandakrysset (väg 156/väg 528/väg 1609), i anslutning till hållplats Björlanda, finns en passage i plan. Vid den förskjutna trevägskorsningen Sandvadskrysset (väg 156/väg 1612/väg 1626) finns en passage i plan i anslutning till hållplats Sandvad. Längre söder ut, cirka 1 kilometer norr om cirkulationsplatsen vid Skenes tätort (väg 156/Varbergsvägen), finns ytterligare en passage i plan. Även denna ligger i anslutning till en hållplats, Vårkulla. Cirka 500 meter norr om cirkulationsplatsen vid Skene tätort (väg 156/Varbergsvägen) finns en planskild passage på bro över väg 156.



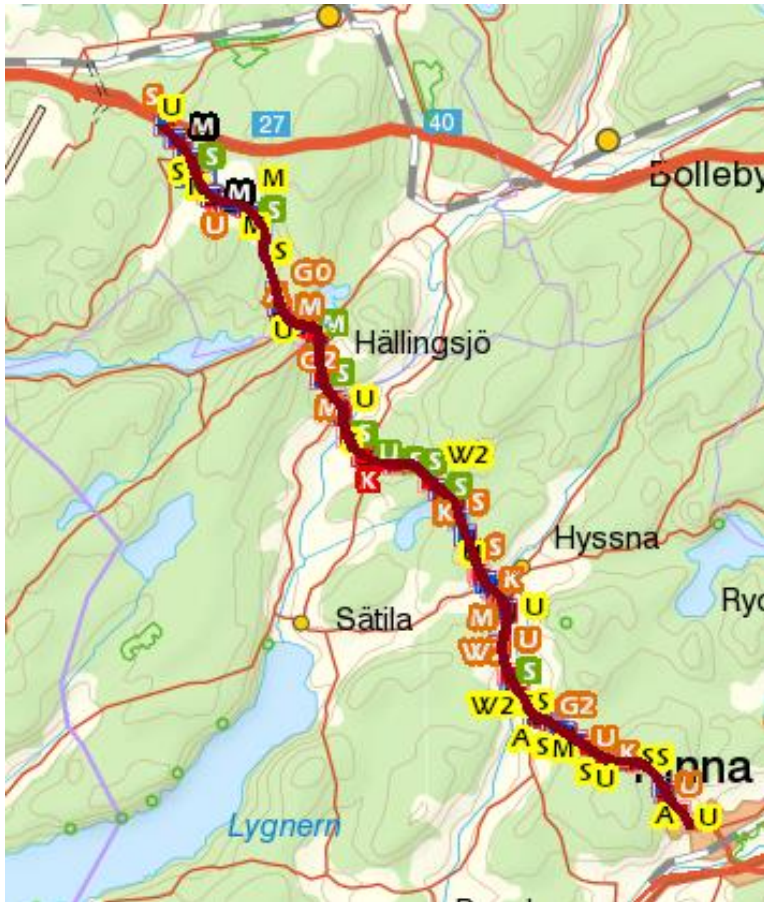
Figur 13. Gång- och cykelvägar samt passager, delsträcka väg 40 – Skene.

Västra Götalandsregionens potentialstudie visar på en potential för arbetspendling med cykel på cirka 20 passager per dag på en kortare sträcka längs väg 156 söder om Hyssna. På sträckan mellan Hajom och Skene visar studien på en potential mellan 20 och 30 passager per dag för arbetspendling med cykel.

Härryda kommun lämnade vid förra ansökningsperioden för cykelvägar längs regionala vägar 2017–2020 inte in några önskemål om medfinansiering av gång- och cykelvägar längs väg 156 till "cykelpotten" i regional plan. Marks kommun lämnade däremot in önskemål om medfinansiering av två sträckor längs väg 156. Sträckan på väg 156 mellan Hyssna handel och Bonared prioriterades som nummer 3 och sträckan Hajomskrysset och en punkt 400 meter söder ut prioriterades som nummer 6. Ingen av sträckorna beviljades medfinansiering.

Trafiksäkerhet

Trafikverket har tagit beslut om att säkerhetsklassning av befintligt vägnät ska genomföras på samtliga vägar med vägnummer mindre än 100 samt övriga vägar med årsdygnstrafik (ÅDT) över 4 000. Klassificeringen består av fyra klasser: mycket god, god, mindre god och låg. Aktuell delsträcka har enligt Trafikverket den lägsta trafiksäkerhetsklassningen på större delen av sträckan. Längs ett fåtal kortare sträckor är vägen klassad som mindre god. Vägen har trafiksäkerhetsklass god på en kort sträcka förbi korsningen med väg 1612 och 1626 vid Hyssna. Vägen saknar trafiksäkerhetsklass närmast Skene samt vid korsningen med väg 1604. Ett uttag har gjorts för sträckan från Transportstyrelsens databas för trafikolyckor i Sverige, STRADA, se figur 14.



Figur 14. Registrerade olyckor på väg 156 (STRADA), delsträcka väg 40 – Skene.

I kartan redovisas en sammanställning över olyckorna som har registrerats på sträckan under perioden 2008-2017. Olyckorna i STRADA är uppdelade på fyra svårighetsgrader för personskadeolyckor: dödsolycka (svart), allvarlig olycka (röd), måttlig olycka (orange) och lindrig olycka (gul)¹. Dödsolyckor är trafikolyckor där personen avlidit inom 30 dagar från olyckstillfället. Till de olyckor som registreras i STRADA tillkommer troligen många lindriga olyckor som aldrig registreras. Statistiken bedöms dock ge en representativ bild av trafiksäkerheten.

Totalt har 122 olyckor inträffat på sträckan under perioden, varav 99 är lindriga olyckor. Två dödsolyckor har inträffat. Båda olyckorna inträffade under 2013 och båda var frontalkrockar mellan personbil och lätt lastbil respektive buss. Dödsolyckorna inträffade cirka 500 meter respektive 2,5 kilometer från väg 40. Det har även inträffat allvarliga olyckor på sträckan, en singelolycka 2010 och en korsandeolycka 2008. Korsandeolyckan inträffade i Björlandakrysset innan detta byggdes om.

I övrigt är 43 av olyckorna singelolyckor och 26 upphinnandeolyckor. Olyckorna är framförallt koncentrerade till och i närheten av korsningspunkter med väg 156. 11 viltolyckor har inträffat på sträckan under perioden.

Under de senare åren har det genomförts en hel del åtgärder för att öka trafiksäkerheten på delsträckan. Bland annat har det satts upp ATK, gjorts hastighetsanpassningar samt fattats beslut om och skyltning av omkörningsförbud. Det har även genomförts en del ombyggnationer i korsningar längs sträckan. Sträckan norr om Skene, delen Skoghem-Skene, har byggts om till 2+1-väg. Analyser

¹ Sjukvården klassificerar skador enligt den så kallade ISS-skalan (Injury severity score) där högre siffra innebär allvarligare skada.

av olyckor i STRADA visar på ett minskat antal olyckor totalt sett under den undersökta perioden (2008–2017). Dock är minskningen förhållandevis liten. Det går inte med säkerhet säga att minskningen direkt kan kopplas till åtgärderna. Det finns andra faktorer som slumpen, fler bilar med utvecklade säkerhetssystem, trafikmängder med mera som också kan spela roll.

Tabell 2. Registrerade olyckor på väg 156, delsträcka väg 40 - Skene, sorterade på allvarlighetsgrad samt olyckstyp. Blå markering = olyckor som involverat oskyddade trafikanter.

Olyckstyp	Dödsolyckor	Allvarliga olyckor	Måttliga olyckor	Lindriga olyckor	Totalt
S (singel-motorfordon)	0	1	3	39	43
O (omkörning-motorfordon)	0	0	0	1	1
U (upphinnande-motorfordon)	0	0	4	22	26
A (avsvängande motorfordon)	0	0	1	10	11
K (korsande-motorfordon)	0	1	3	4	8
M (möte-motorfordon)	2	0	4	8	14
C (cykel/moped-motorfordon)	0	0	0	1	1
G0 (gående singel)	0	0	1	0	1
G1 (cykel singel)	0	0	0	2	2
G2 (moped singel)	0	0	2	1	3
W1 (rådjur/hjort)	0	0	0	1	1
W2 (älg)	0	0	1	9	10
V0 (övrigt)	0	0	0	1	1
Totalt	2	2	19	99	122

Kulturmiljö

Mellan riksväg 40 och Skene finns två områden i närheten av väg 156 som är av riksintresse för kulturmiljövården. Dessa är *Storåns dalgång* samt *Hyssna gamla kyrka och Melltorps by*, se Figur 15. Utöver dessa två områden återfinns ett antal fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar längs väg 156.

Rekreation

På mitten av sträckan korsar väg 156 ett riksintresse för friluftsliv vid namn *Lygnern och Storåns dalgång*, vilket nästan, men inte helt, sammanfaller geografiskt med riksintresset för naturvård med samma namn, se Figur 15.

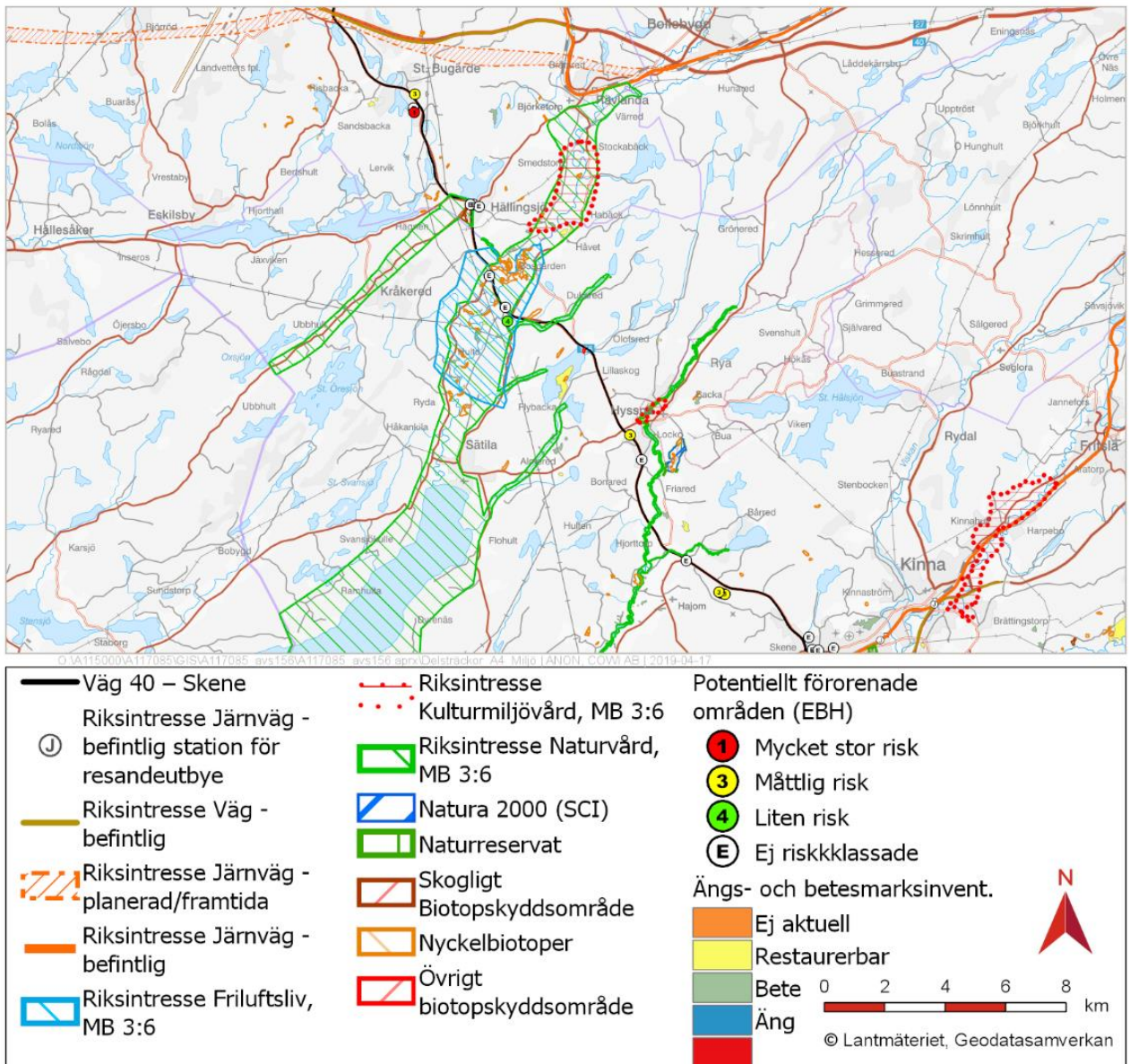
Naturmiljö

Längs väg 156 mellan väg 40 och Skene finns tre områden som är av riksintresse för naturvården och som korsar väg 156. Dessa är *Ubbhultsdrumlinen*, *Lygnern och Storåns dalgång* samt *Viskans och*

Surtans dalgång, se Figur 15. Cirka 3 kilometer nordväst om Hyssna och tätt inpå väg 156 finns biotopskyddsområdet *Härsjöns strandäng*. Sydost om Hyssna, cirka 500 meter från väg 156, finns även naturreservatet och Natura 2000-området *Stoms ås*. Längs sträckan finns även ett stort antal strandskyddade sjöar och vattendrag, ett antal sträckor artrik vägkant, ängs- och betesmarker samt inventerade våtmarker.

Förorenade områden

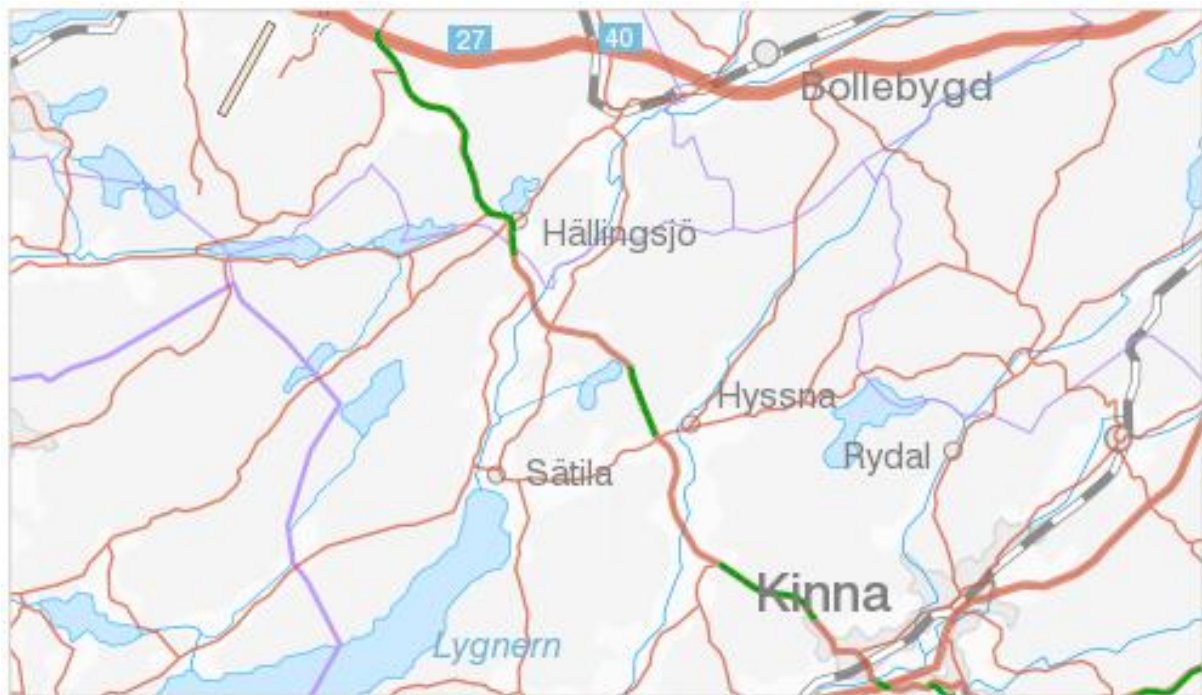
Det finns några få potentiellt förorenade områden längs delsträckan. Dessa återfinns i närheten av Hällingsjö, Hyssna och Ljungbergs slätt, se Figur 15.



Figur 15. Kulturmiljö, rekreation, naturmiljö och förorenade områden.

Vilt

Viltstängsel finns på delar av sträckan mellan väg 40 och Skene, se Figur 16.



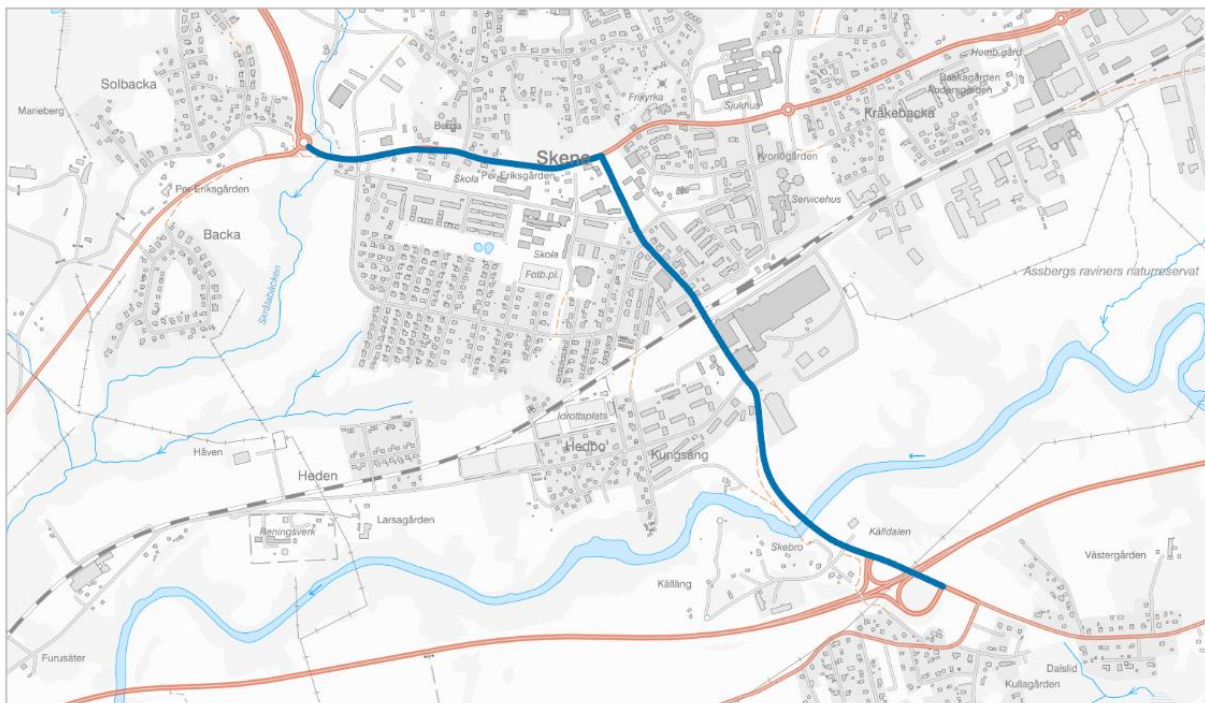
Figur 16. Viltstängsel, markerat grönt, längs väg 156, delsträcka väg 40-Skene.

Geoteknik

De geologiska förhållandena för delen väg 40 – Skene har bedömts utifrån Sveriges Geologiska Undersöknings (SGU:s) jordartskarta. Längs sträckan mellan väg 40 och Hällingsjö består marken av höjdparter med fastmark och berg samt lågparter med lösmark med organiska jordar. Jorden utgörs enligt jordartskartan av morän och torv. Längs sträckan mellan Hällingsjö och Hjorttorp består marken av fastmark med berg och lågparter med lösmark. Jorden utgörs enligt jordartskartan av sand, morän, isälvssediment samt lera. Längs sträckan mellan Hjorttorp och Skene består marken av höjdparter med fastmark och berg och lågparter med organiska jordar. Jorden utgörs enligt jordartskartan av morän och torv.

5.7. Delen genom Skene

Delsträckan genom Skene ligger mellan cirkulationsplatsen på Varbergsvägen och väg 41 och passerar bland annat villabebyggelse, industriområden, skolor, affärer och restauranger, samhällsservice samt flerfamiljshus, se Figur 17. Även en plankorsning med Viskadalsbanan finns på sträckan. Strax efter tätorten passeras vattendraget Viskan på bro.



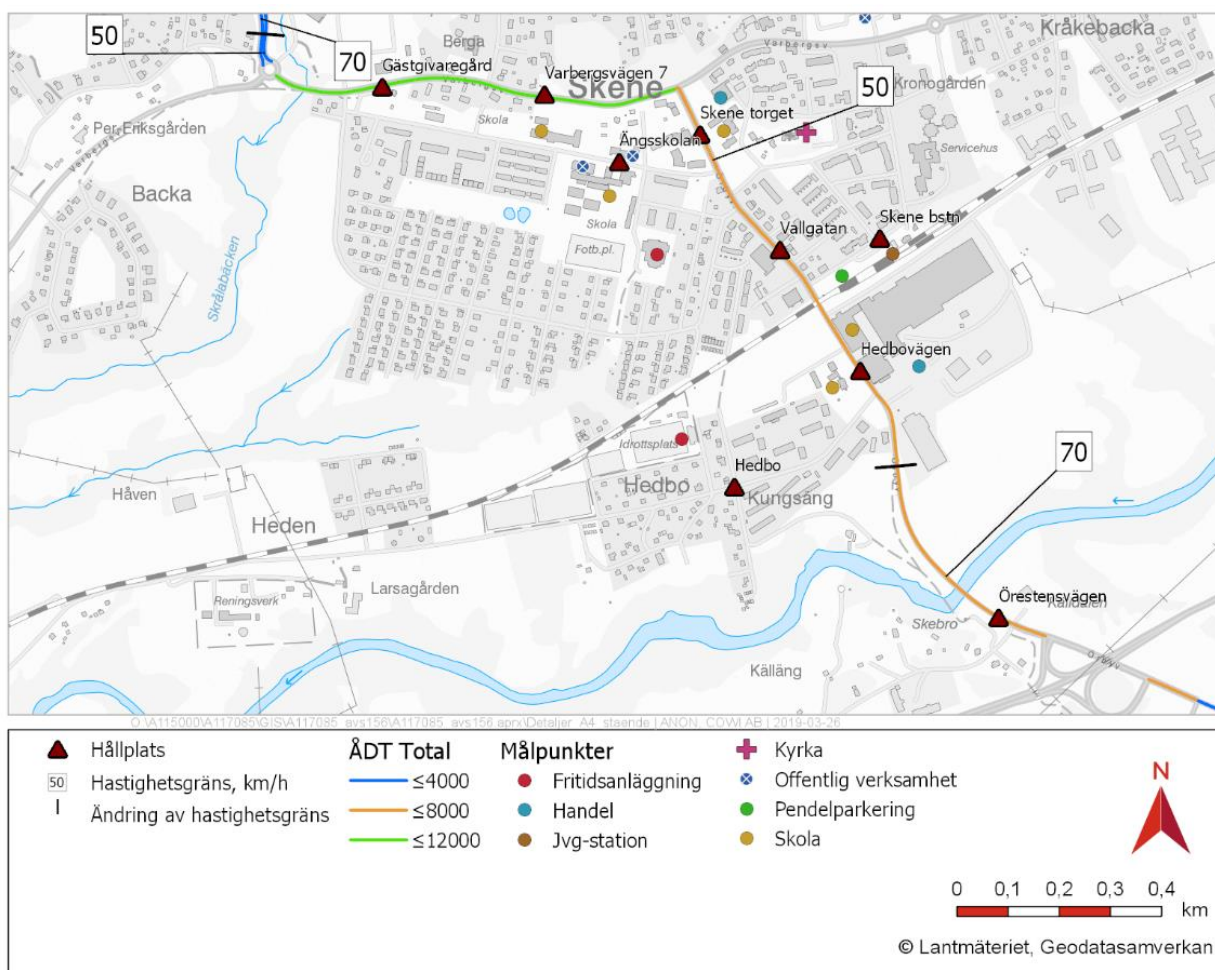
Figur 17. Delsträcka genom Skene, markerad blå.

Funktion och övergripande förhållande

Väg 156 genom Skene ingår i det funktionellt prioriterad vägnätet som en regionalt viktig väg. Den är även utpekad som sekundär led för farligt gods. Skyltad hastighet på väg 156 genom Skene är 50 km/t, se Figur 18. På sträckan mellan Varbergsvägen och Kullagårdsvägen är hastigheten skyltad 30 km/t mellan klockan 06:00 och 18:00. Den skyltade hastigheten övergår till 70 km/t strax norr om väg 41. Årsdygnstrafiken mellan cirkulationsplatsen och Örbyvägen uppgick 2017 till cirka 8 500 fordon/dygn, varav tung trafik stod för cirka 8 %. På delsträckan varierade årsdygnstrafiken mellan cirka 7 800 och 6 000 fordon/dygn. På samma sträcka uppgick den tunga trafiken till 6-7 % av den totala trafiken. För uppräknad årsdygnstrafik för prognosår 2040 se Bilaga . Vägbredden genom Skene varierar mellan 6,5 och 8,5 meter.

Målpunkter

Strax öster om cirkulationsplatsen i Skene ligger en pendelparkering, se Figur 18. Inne i samhället finns flera skolor, förskolor, butiker, caféer samt ett bibliotek. I Skene finns även olika typer av idrottsanläggningar samt en järnvägsstation. Vid järnvägsstationen finns ytterligare en pendelparkering.



Figur 18. Skyltad hastighet, årsdygnstrafik (ÅDT), målpunkter, kollektivtrafik längs delsträckan genom Skene.

Kollektivtrafik

Längs väg 156 genom Skene finns sex hållplatser: Gästgivaregården, Varbergsvägen 72, Skene Torget, Vallgatan, Hedbovägen och Örestensvägen, se Figur 18. På den kommunala parallellgatan Gästgivaregatan finns hållplats Ängskolan, där vissa förstärkningsturer angör. Hållplats Gästgivaregården är tillgänglighetsanpassad, har väderskydd i båda riktningarna och har en tillhörande pendelparkering. I riktning mot Göteborg är hållplatsen utformad som en fickhållplats och riktning mot Kinna är hållplatsen avskild med en refug från körbanan. Under hösten 2018 anlades en refug på väg 156 för att underlätta för resenärer att passera väg 156. Varbergsvägen 72 har endast ett hållplatsläge. Hållplatsläget ligger i riktning mot Göteborg och har väderskydd. Det finns även bara ett hållplatsläge på hållplats Vallgatan, detta ligger i riktning mot Svenljunga. Det finns planer på att tillgänglighetsanpassa hållplatsen Skene Torget, men tid för utförande är inte beslutad. Örestensvägens hållplatsläge mot Skene är utformat som en fickhållplats. Dock är både ficka och perrongyta smal. I nära anslutning till väg 156 finns även Skene busstation samt Skene tågstation. I anslutning till dessa finns en pendelparkering. En stor del av kollektivtrafiken mot Göteborg avgår från Kinna och trafikerar då endast Varbergsvägen 72 samt Gästgivaregården. Restiden från Gästgivaregården in till Göteborg Korsvägen är enligt tidtabell cirka 55 minuter.

Passage av Viskadalsbanan

Väg 156 passerar Viskadalsbanan i Skene. Viskadalsbanan möjliggör resande och transporter mellan Varberg i sydväst och Borås i nordost. Banan är enkelspårig, med några mötesstationer, bland annat i Skene. Persontågstrafik på Viskadalsbanan har under vardagar cirka tio avgångar i vardera riktningen. Enstaka godståg trafikerar banan, som också fungerar som omledningsbana för andra stråk.

Målbild Tåg 2035 beskriver Viskadalsbanan elektrifierad och bestående av skarvspår av låg kvalitet och saknar fjärrblockering. Samtliga mötesstationer saknar samtidig infart. Dagens hastighet varierar mestadels mellan 90 och 110 km/t, dock med lokala nedsättningar till 40 km/t. Målbild Tåg 2035 fastslår även att det redan 2017 finns ett behov av att köra längre tåg. För detta krävs plattformsförlängningar till 100 meter längs hela banan. Skene station bör även förses med samtidig infart, för att skapa bättre restider och punktlighet. Ett nytt trafikledningssystem (ERTMS-R) skulle också bidra till bättre restider och punktlighet.

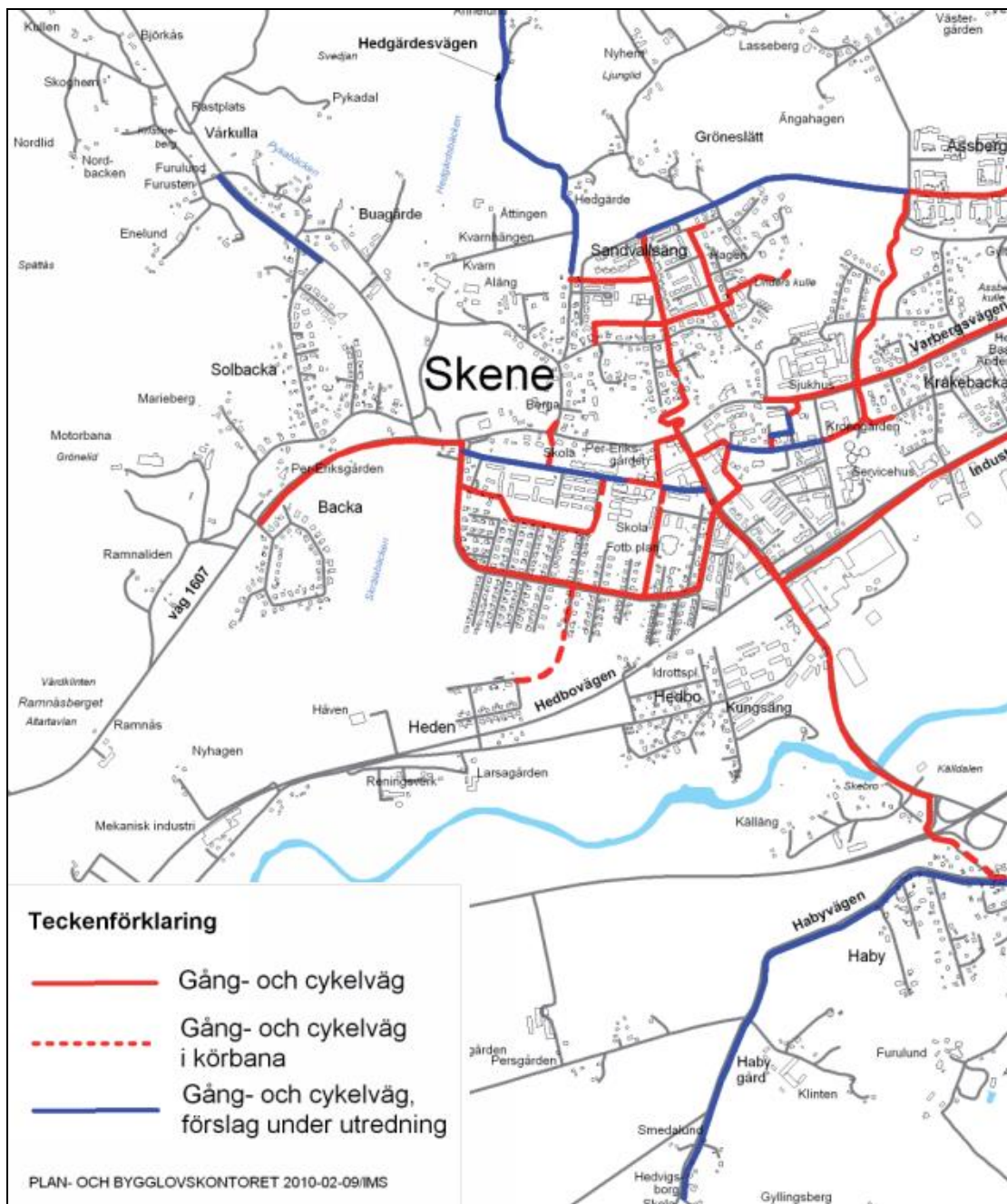
Viskadalsbanan fjärrstyrs inte i dagsläget, utan sköts manuellt av lokaltågklarare. Manuell tågklarering, så kallad System M (förr kallad Tåganmälan), bygger på att två tågklarare (en på varje station, på var sin sida av en järnvägssträcka) kommunicerar med varandra för att förhindra att fler än ett tåg kör ut på samma sträcka samtidigt. När trafikledarna är överens om att sträckan är fri, ställer de manuellt signalerna till kör för nästa tåg. En tågklarare finns normalt på plats på Skene station. När tågklararen är på plats är det denne som faller bommarna över väg 156. Tågklararen faller inte bommarna över väg 156 förrän tåget mot Varberg ska lämna Skene station. I de fall Skene är obemannad går bommarna på automatik. Vid dessa tillfällen går bommarna ner över väg 156 strax innan tåget mot Varberg kommer till stationen och förblir nere under tiden som tåget är på stationen. Bommarna går inte upp förrän tåget har passerat väg 156. I det senare fallet kan längre fälltider uppstå.

Även när tåget delas i Skene kan längre fälltider uppstå. Måndag till fredag klockan 06.52 delas ett tåg från Borås mot Varberg och bakre vagnen går tillbaka till Borås. Vid tågmötet klockan 06.52 kommer oftast tåget från Borås först in på stationen. Då sker ingen bomfällning. När tåget från Varberg anländer går bommarna ner cirka en minut och sedan upp igen. Detta tågsätt delas. Efter detta går bommarna ner igen när den del som ska till Varberg ska avgå. En del står med andra ord kvar vid stationen. Detta gör att systemet inte förstår att södergående tåg har avgått. Tågklararen måste då nödöppna bommarna, så kallat ”nöda ut”, efter det att tåget söderut mot Varberg har avgått. Vid detta tågmöte klockan 06.52 uppstår längre fälltider. Dessa bedöms dock inte vara längre än cirka fyra minuter.

Framtida utveckling av Skene tätort, det vill säga kommande bostadsexploateringar, kan komma att påverka trafiksituationen på väg 156 och vid plankorsningen genom Skene. I *Trafikutredning Skene 72:1, Kungsfors fabriker* har gjorts mikrosimuleringar och i scenariot med uppräknade trafikflöden för 2040 samt 250 tillkommande bostäder framgår att köer uppstår 250-450 meter i alla riktningar, då bomnedfällningen varar fyra minuter. Den längsta kön bildas på väg 156 norr om plankorsningen. Medelvärde av simuleringarna ger ett värde på 450 meter kö på sträckan. Detta innebär en risk för att köerna sträcker sig så långt att de påverkar korsningen med Varbergsvägen längre norrut.

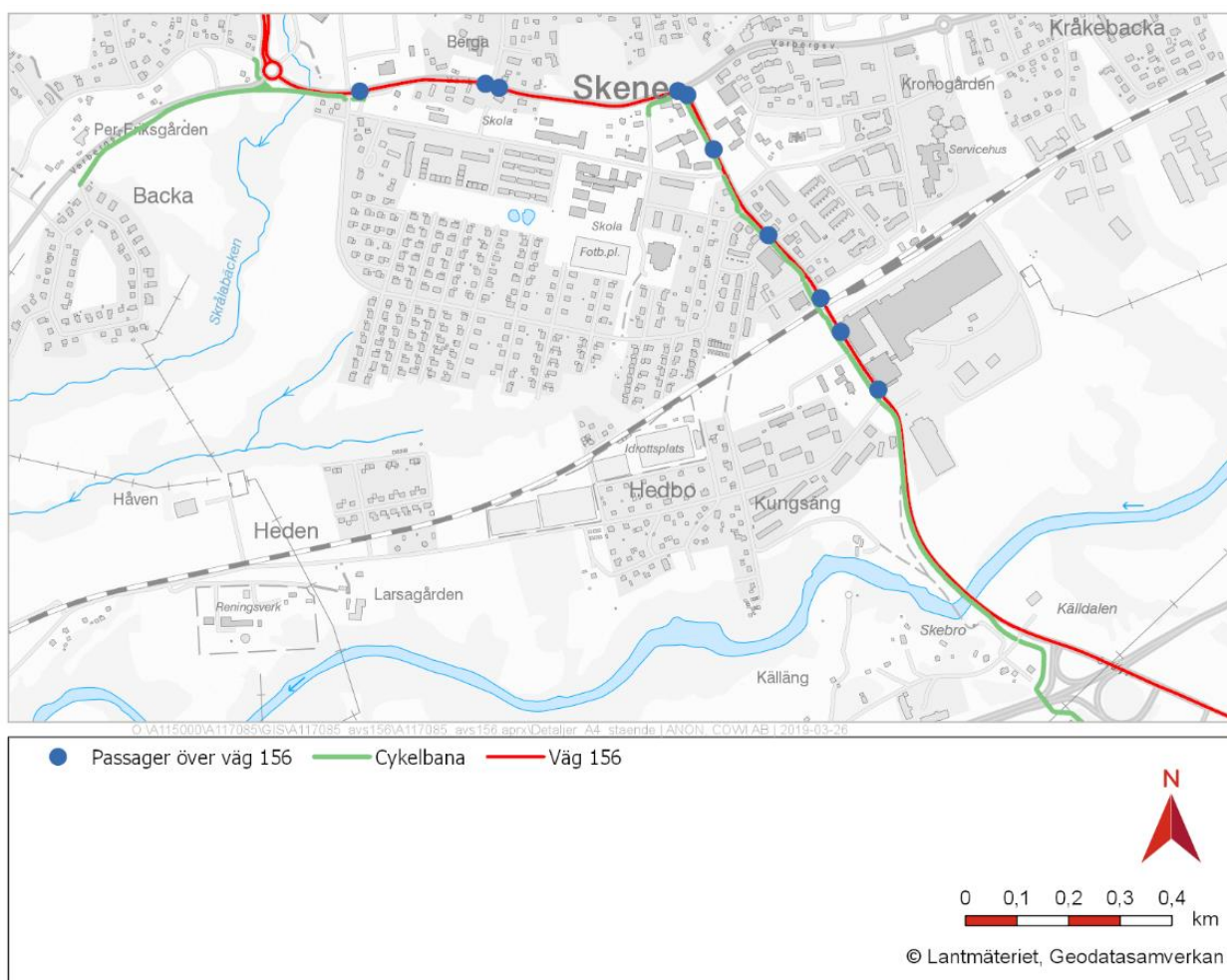
Gång och cykel

Gång- och cykelväg finns längs stora delar av väg 156 genom Skene, med undantag för en sträcka på cirka 500 meter längs Varbergsvägen, se Figur 20. Gång- och cykelvägen är placerad väster om väg 156. På bron över Viskan finns gång- och cykelväg separerad med räcke från övriga trafiken. Väg 41 passerar på en bro. Längs det kommunala vägnätet finns ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät som kan nyttjas som komplement till väg 156, se Figur 19.



Figur 19. Gång- och cykelvägar i Skene. Källa: Mark kommuns hemsida, 2019-06-06.

Det finns flera passager över väg 156 i Skene, både övergångsställen och gångpassager, se Figur 20. Strax öster om cirkulationsplatsen finns en nybyggd passage i plan i anslutning till hållplatsen Gästgivargården. Vid Tingsvägen finns två övergångsställen. Tre av passagera i Skene är signalreglerade övergångsställen. Två ligger vid den signalreglerade trevägskorsningen Varbergsvägen/väg 156 (Örbyvägen) och en vid Skene torg. På sträckan mellan det signalreglerade övergångsstället och plankorsningen med Viskadalsbanan finns ett övergångsställe och en gångpassage. Strax söder om plankorsningen med Viskadalsbanan finns ytterligare två övergångsställen. Ingen av passagera är fullt ut tillgänglighetsanpassade.



Figur 20. Gång- och cykelvägar samt passager, delsträcka genom Skene.

Enligt Potentialstudie för cykling (VGR 2018) finns en viss potential för ökat cyklande i Skene, framför allt på Varbergsvägen mot Kinna, se Figur 21. På väg 156 genom Skene, där gång- och cykelväg delvis saknas, visar potentialstudien en potential på 80–140 passager per dag för arbetspendling med cykel. Hälften av den vuxna befolkningen i Marks kommun cyklar aldrig eller sällan, medan ca 5 % cyklar nästan varje dag. Studien visar även att ca 20 % av invånarna skulle kunna nå sin arbetsplats med cykel på under 15 minuter, för gymnasieelever 30 %. Mer än hälften av grundskoleeleverna i Marks kommun bor inom cykelavstånd till sin skola – i tätorten Skene nästan alla.



Figur 21. Gator och vägar med potential för ökat cyklande i Skene. Lila streck anger arbetspendling, orange anger cykling till skola, röd punkt anger skola. Ju tjockare streck, desto fler cyklister.

Trafiksäkerhet

Sträckan längs väg 156 genom Skene har enligt Trafikverket trafiksäkerhetsklassningen mindre god. På sträckan mellan Kungsfors och trafikplatsen vid väg 41 har vägen klassningen god.

Ett uttag har gjorts för sträckan från Transportstyrelsens databas för trafikolyckor i Sverige, STRADA, se Figur 22. I Tabell 3 redovisas en sammanställning över olyckorna som har registrerats på sträckan under perioden 2008-2017. Totalt har 31 olyckor inträffat på sträckan under perioden och av dessa är 24 lindriga olyckor. Det finns ingen dödsolycka registrerad under perioden, men en olycka är klassad som allvarlig. Olyckan inträffade 2016 när en gående skulle korsa väg 156 och ramlade (gående singel).

Ytterligare fem singelolyckor med gående finns registrerade på sträckan, liksom sex singelolyckor med motorfordon samt fyra avsvängandeolyckor med motorfordon. Olyckorna är framförallt koncentrerade till sträckan mellan trevägskorsningen Varbergsvägen/väg 156 (Örbyvägen) och in-/utfarten till Kungsfors.



Figur 22. Registrerade olyckor på väg 156 (STRADA), delsträcka genom Skene.

Tabell 3. Registrerade olyckor på väg 156, delsträcka genom Skene, sorterade på allvarlighetsgrad samt olyckstyp. Blå markering = olyckor som involverat oskyddade trafikanter.

Olyckstyp	Dödsolyckor	Allvarliga olyckor	Måttliga olyckor	Lindriga olyckor	Totalt
S (singel-motorfordon)	0	0	0	6	6
U (upphinnande-motorfordon)	0	0	0	3	3
A (avsvängande motorfordon)	0	0	0	4	4
K (korsande-motorfordon)	0	0	0	1	1
M (möte-motorfordon)	0	0	0	1	1
C (cykel/moped-motorfordon)	0	0	0	3	3
F (gående-motorfordon)	0	0	1	1	2
G0 (gående singel)	0	1	3	2	6
G1 (cykel singel)	0	0	2	0	2
G2 (moped singel)	0	0	0	3	3
Totalt	0	1	6	24	31

Kulturmiljö

Cirka 2 kilometer söder om Skene finns två områden som är av riksintresse för kulturmiljövården. Dessa är *Öresten* och *Viskastigen*. Utöver detta finns ett fåtal fornminnen i och i närheten av tätorten, se Figur 23.

Rekreation

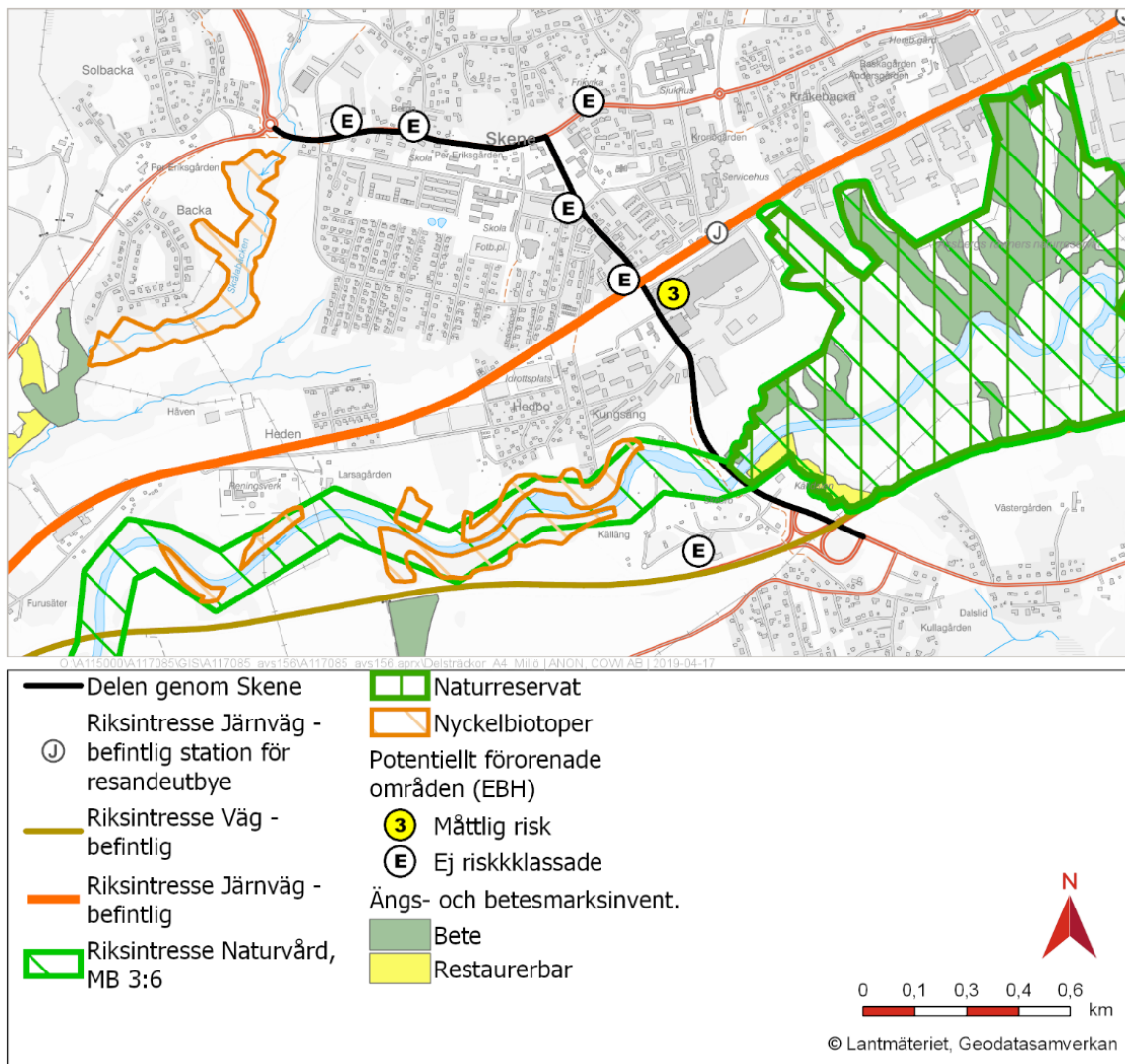
Inga riksintressen för friluftsliv finns i eller i den närmaste omgivningen av tätorten Skene.

Naturmiljö

Längs väg 41 finns ett riksintresse för naturvård vid namn *Viskans och Surtans dalgång*. Området är beläget söder om Skenes tätort/centrum, se Figur 23. I samma område finns ett naturreservat vid namn *Assbergs raviner*, som delvis sammanfaller geografiskt med ovanstående riksintresse. Utöver det är vattendraget strandskyddat. I utkanterna av Skene tätort finns några inventerade betesmarker, men bara en ligger i närheten av väg 156.

Förorenade områden

I och i närheten av Skene finns det några potentiellt förorenade områden, varav sex områden ligger invid väg 156 inom Skene tätort, se Figur 23. Ytterligare ett område ligger cirka 250 meter sydväst om väg 156, strax väster om trafikmotet till väg 41.



Figur 23. Kulturmiljö, rekreation, naturmiljö och förorenade områden.

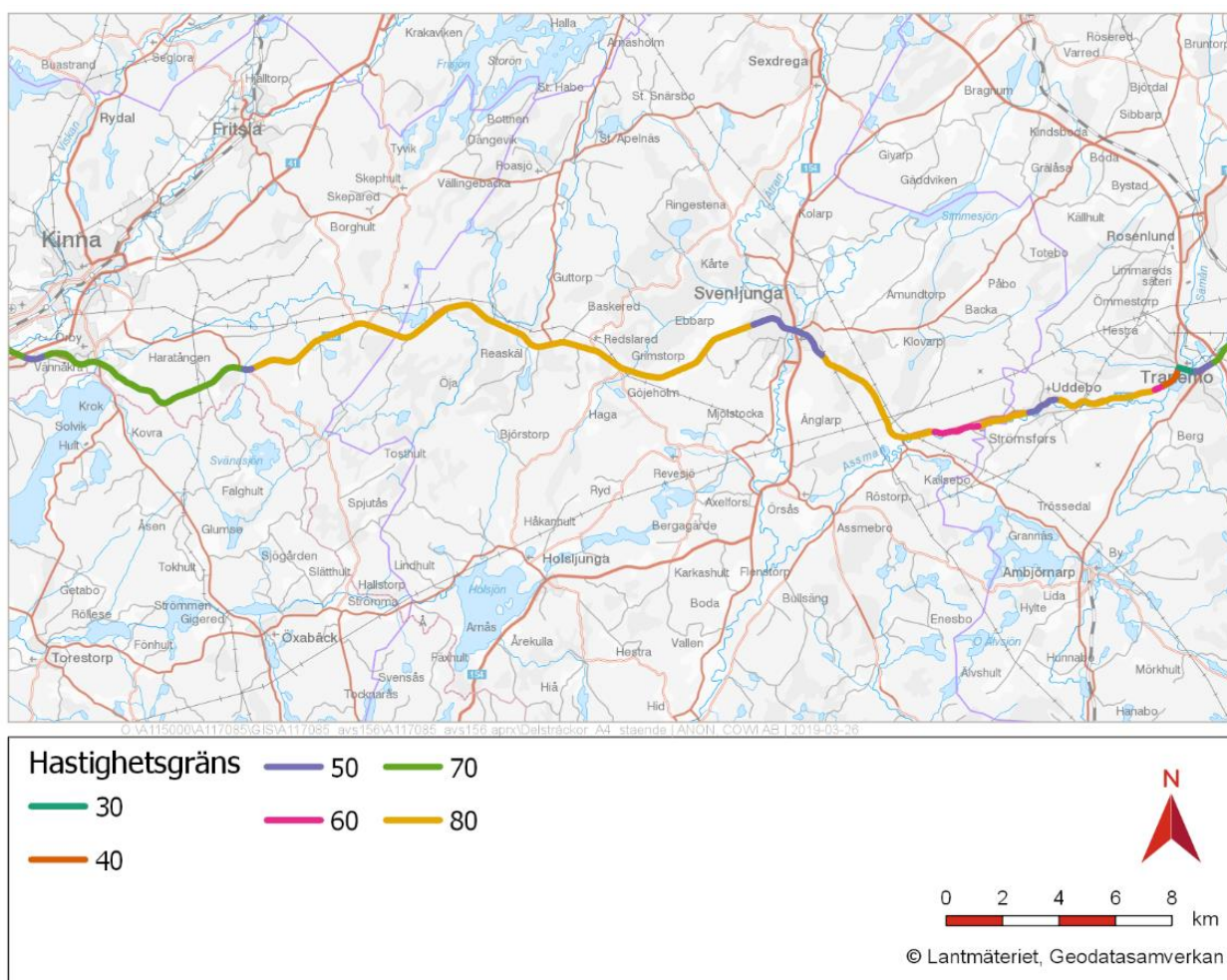
5.8. Delen väg 41 – väg 27

Den här sträckan av väg 156 har större variation i landskapet än övriga delsträckor. Landskapet ändras snabbt mellan villaområden och jordbruksmark, skogsmark samt enstaka villor och gårdar. Utöver det passerar centralorterna Svenljunga och Tranemo. Längs sista halvan av sträckan slingar sig vattendraget Assmån längs väg 156, se figur 24.

I texten nedan behandlas Tranemo tätort och det mindre samhället Uddebo separat. Strax öster om Skene och väg 41 ligger samhällena Haby och Örby, och dessa beskrivs i den löpande texten, liksom samhället Strömsfors. Svenljunga tätort har behandlats i egen studie och beskrivs endast översiktligt. För mer djupgående information om Svenljunga, se ÅVS Svenljunga tätort.

Funktion och övergripande förutsättningar

Sträckan mellan väg 41 och väg 27 ingår i det funktionellt prioriterad vägnätet som en kompletterande regionalt viktig väg. Den skyltade hastigheten på sträckan varierar, se Figur 24. Strax öster om väg 41 finns en kortare sträcka förbi Anderslid som har skyltad hastighet 50 km/t. Även där vägen passerar Haratången/Svenasjö är den skyltade hastigheten 50 km/t. Den skyltade hastigheten är annars 70 km/t fram till Haratången/Svenasjö, därefter är den skyltade hastigheten 80 km/t, fram till Svenljunga. Mellan Svenljunga och Tranemo är den skyltade hastigheten 80 km/t, med undantag för kortare sträckor förbi Åstafors, Strömsfors och Uddebo, där den är 60 km/t. Det finns ingen ATK längs sträckan.



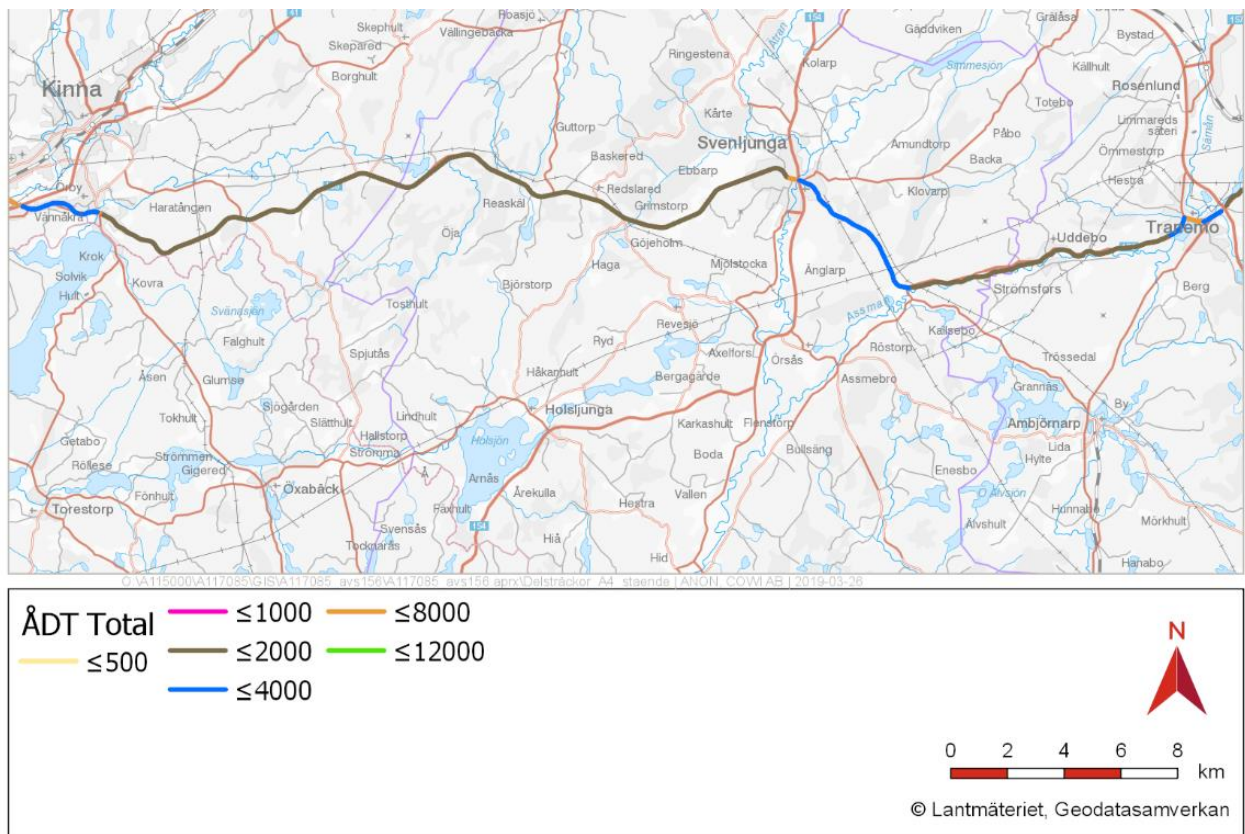
Figur 24. Skyltad hastighet, delsträcka väg 41 - väg 27.

På sträckan mellan väg 41 och infarten till Örby uppgick årsdygnstrafiken till cirka 3 800 fordon 2017, se Figur 25. På en kortare sträcka i höjd med infarten till Örby (Skenevägen) och Öresjövägen (väg 1526) uppgick årsdygnstrafiken till cirka 5 500 fordon 2017. På resterande sträcka fram till Svenljunga är årsdygnstrafiken längre, cirka 1 100 till 1 300 fordon per dygn. Den tunga trafiken på sträckan mellan väg 41 och Svenljunga varierar mellan cirka 180 och 360 fordon per dygn. Antalet tunga fordon är högst strax öster om väg 41.

Årsdygnstrafiken på sträckan mellan Svenljunga och Åstarp uppgick till cirka 2 700 fordon/dygn år 2017. Resterande sträcka fram till Tranemo uppgick trafiken till cirka 1 900 fordon/dygn. Den tunga trafiken stod för cirka 15 % av den totala trafiken på sträckan.

Inne i Svenljunga och Tranemo tätorter är trafikflödena högre, på grund av lokal trafik inom orten. I Svenljunga cirka 6 000 fordon/dygn och i Tranemo upp mot 5 000 fordon/dygn. För uppräknad årsdygnstrafik för prognosår 2040 se Bilaga .

Vägbredden varierar mellan cirka sex och sju meter på större delen av sträckan. Strax öster om Skene samt vid vissa korsningar är vägen bredare.



Figur 25. Årsdygnstrafik (ÅDT), delsträcka väg 41 - väg 27.

Målpunkter

I Örby finns flera målpunkter i form av idrottsanläggningar, skola, förskola, ridhus, Björkemacka naturreservat samt en kyrka, se Figur 26. Värt att notera är att själva samhället med bland annat skola ligger norr om väg 156, medan idrottsanläggningen och Örbyhallen ligger söder om väg 156. Vid Öresjön, söder om väg 156, finns en camping med badplats. I Haratången/Svenasjö samt i Redslared finns kyrkor. I Haratången/Svenasjö finns även ett friluftsområde. Längs sträckan mellan Svenljunga och Tranemo finns Kinds golfklubb. Längre öster ut, i Strömsfors, finns en kyrka, café samt ett hotell.

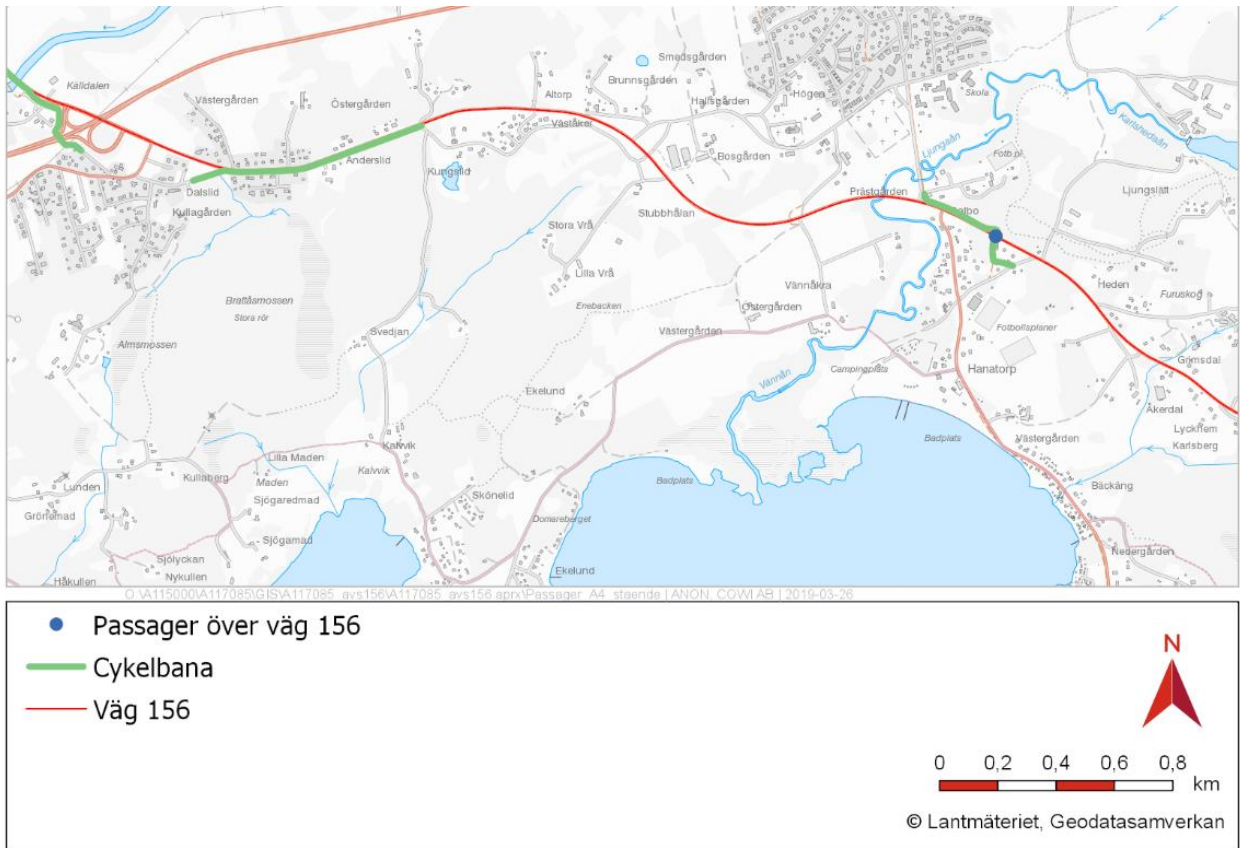


Figur 26. Målpunkter, delsträcka väg 41 - väg 27.

Gång och cykel

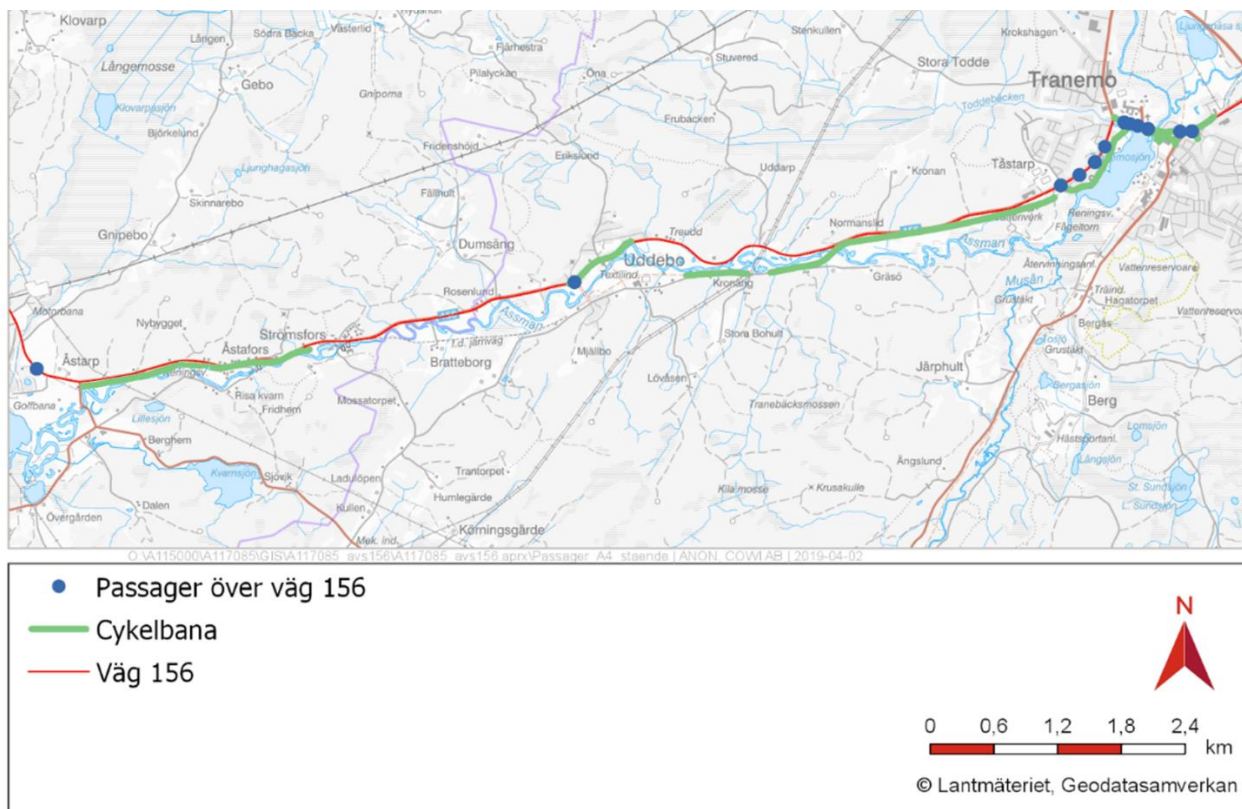
På en kortare sträcka förbi Anderslid (strax öster om trafikplatsen vid väg 41) finns gång- och cykelväg längs södra sidan av väg 156, se Figur 27. Både öster och väster om denna gång- och cykelväg finns möjlighet för cyklister att nyttja lågtrafikerade kommunala gator och vägar. Längre österut finns en sträcka med gång- och cykelväg öster om infarten till Örby. Gång- och cykelvägen ligger på norra sidan vägen men korsar väg 156 planskilt strax efter Öresjövägen (väg 1526) för att sedan ansluta till en gång- och cykelväg som bland annat leder till Öresjön.

Marks kommun projekterar för tillfället gång- och cykelväg på sträckan Kungslid till Örby centrum (korsningen Kinnavägen/Svenljungavägen). Då denna sträcka färdigställs finns det möjlighet att cykla på gång- och cykelväg alternativt på lågtrafikerade gator mellan Örby och Skene. Väg 156 passeras planskilt vid Kungslid.



Figur 27. Gång- och cykelvägar samt passager vid området kring Örby, delsträcka väg 41 - väg 27.

Cykelleden Sjuhäradsrundnan följer väg 156 mellan Svenljunga och Uddebo. Vid Kinds golfbana finns en planskild passage under vägen. Strax öster om denna, längs en sträcka från väg 1582 till Strömsfors finns en gång- och cykelväg på södra sidan av vägen, se Figur 28. Mellan Uddebo och Tranemo går en gång- och cykelväg på en gammal banvall, på södra sidan av väg 156. Det finns kommunala planer på gång- och cykelväg hela sträckan mellan Strömsfors och Uddebo på den gamla banvallen. Det är även ett mål på längre sikt att anlägga cykelväg längs hela sträckan mellan Svenljunga och Tranemo.



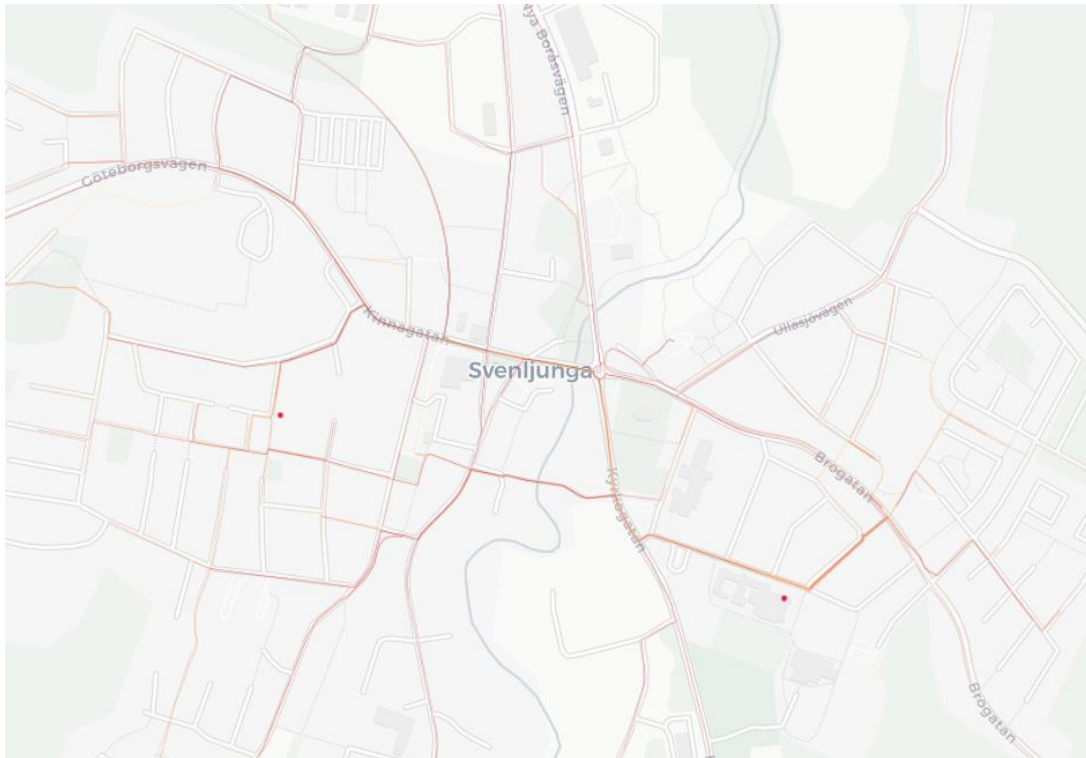
Figur 28. Gång- och cykelvägar samt passager på sträckan Uddebo - Tranemo, delsträcka väg 41 - väg 27.

Tranemo kommun lämnade vid förra ansökningsperioden för cykelvägar längs regionala vägar in önskemål om medfinansiering av tre sträckor längs väg 156. Sträckan mellan Tennisvägen och Larssons Trä prioriterades som nummer 1 på Tranemo kommuns lista över önskemål om medfinansiering. Sträckan Åkerivägen till industriområdet Källsvedjan prioriterades som nummer 4 på listan och sträckan mellan Hestravägen och förskolan i Ljungsarp prioriterades som nummer 5. För sträckan mellan Tennisvägen och Larssons Trä beviljades medfinansiering och sträckan är nu byggd. Svenljunga kommun lämnade inte in några önskemål om medfinansiering av gång- och cykelvägar längs väg 156.

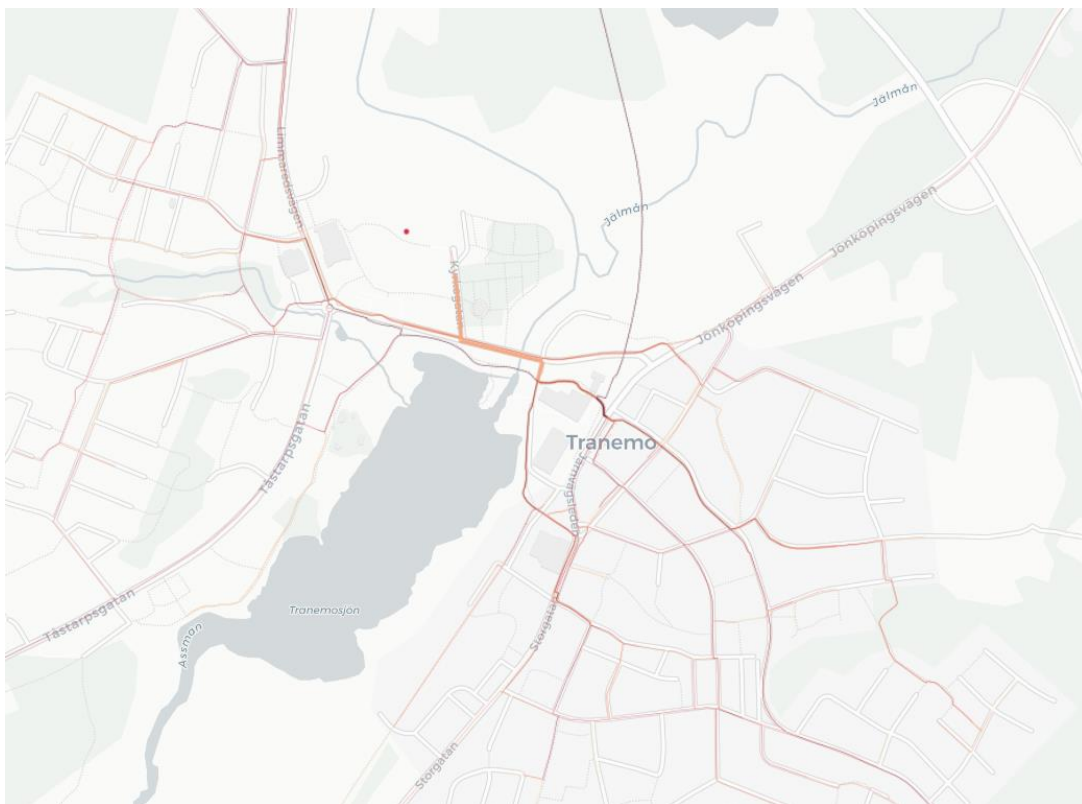
Västra Götalandsregionens potentialstudie för cykling visar en potential av cirka 10–80 passager per dag för den saknade länken i gång- och cykelvägnätet strax öster om väg 41. Nästa saknade länk i gång- och cykelvägnätet fram till infarten till Örby visar en potential på cirka 30–90 passager per dag för arbetspendling med cykel. En sträcka på cirka 300 meter öster om den planskilda passagen visar en potential på 20 passager per dag.

Enligt potentialstudien finns en viss potential i Svenljunga kommun, framför allt i tätorten, se Figur 29. Hälften av den vuxna befolkningen i Svenljunga kommun cyklar aldrig eller sällan, medan ca 6 % cyklar nästan varje dag. Studien visar även att ca 20 % av invånarna skulle kunna nå sin arbetsplats med cykel på under 15 minuter. Mer än hälften av grundskoleeleverna i Svenljunga kommun bor inom cykelavstånd till sin skola – i tätorten nästan alla.

Enligt potentialstudien finns även en viss potential i Tranemo kommun, framför allt i tätorten, men också norrut mot Limmared, se Figur 30. En tredjedel av den vuxna befolkningen i Tranemo kommun cyklar aldrig eller sällan, medan en av tio cyklar nästan varje dag. Studien visar även att var fjärde invånare skulle kunna nå sin arbetsplats med cykel på under 15 minuter, samma andel för gymnasieeleverna. Omkring 40 % av grundskoleeleverna i Tranemo kommun bor inom cykelavstånd till sin skola – i tätorten nästan alla.



Figur 29. Gator och vägar med potential för ökat cyklande i Svenljunga. Lila streck anger arbetspendling, orange anger cykling till skola, röd punkt anger skola. Ju tjockare streck, desto fler cyklister.



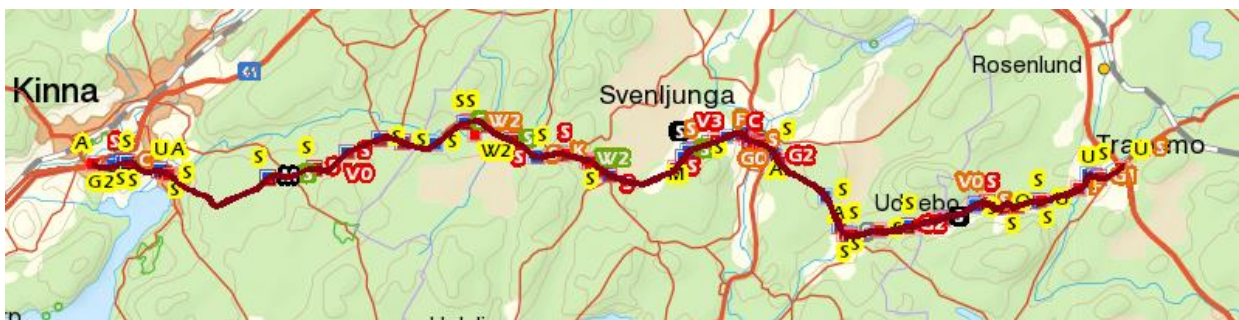
Figur 30. Gator och vägar med potential för ökat cyklande i Tranemo. Lila streck anger arbetspendling, orange anger cykling till skola, röd punkt anger skola. Ju tjockare streck, desto fler cyklister.

Trafiksäkerhet

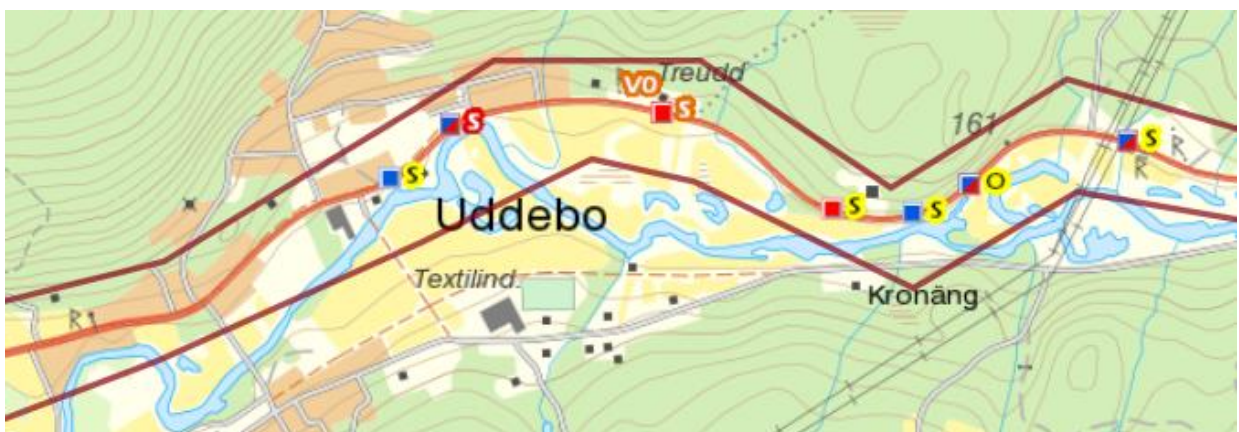
Den aktuella sträckan saknar trafiksäkerhetsklassning, då den har en årsdygnstrafik under 4 000. Undantagen är en kortare sträcka förbi korsningen med Öresjövägen (väg 1526) samt för en kortare sträcka förbi Tranemo. Båda dessa sträckor har klassningen god.

Ett uttag har gjorts för sträckan från Transportstyrelsens databas för trafikolyckor i Sverige, STRADA, se Figur 31, Figur 32 och Figur 33. Analys av STRADA-utdrag för Svenljunga redovisas i avsnittet om Svenljunga. I Tabell 4 redovisas en sammanställning över olyckorna som har registrerats på sträckan under perioden 2008-2017. Totalt har 102 olyckor inträffat på sträckan, 68 av dessa är lindriga olyckor. Fyra dödsolyckor har dock inträffat under perioden, tre singelolyckor 2008, 2012 respektive 2014 samt en mötesolycka 2015, i samband med en omkörning. Mötesolyckan inträffade i närheten av Haratången/Svenasjö. Singelolyckorna inträffade i närheten av Ebbarp samt på sträckan mellan Åstarp och Uddebo. Det har även inträffat 13 allvarliga olyckor på sträckan, varav åtta har varit singelolyckor.

Knappt hälften av olyckorna är singelolyckor, medan sju viltolyckor har inträffat på sträckan. Flertalet av de registrerade olyckorna har inträffat i eller i närheten av korsningspunkter med väg 156. Olyckorna är även mer koncentrerade till tätorterna, där trafikflödena är högre.



Figur 31. Registrerade olyckor på väg 156 (STRADA), delsträcka väg 41 - väg 27.



Figur 32. Registrerade olyckor på väg 156 genom Uddebo (STRADA), delsträcka väg 41 - väg 27.



Figur 33. Registrerade olyckor på väg 156 genom Tranemo (STRADA), delsträcka väg 41 - väg 27.

Tabell 4. Registrerade olyckor på väg 156, delsträcka väg 41 - väg 27, sorterade på allvarlighetsgrad samt olyckstyp. Blå markering = olyckor som involverat oskyddade trafikanter.

Olyckstyp	Dödsolyckor	Allvarliga olyckor	Måttliga olyckor	Lindriga olyckor	Totalt
S (singel-motorfordon)	3	8	5	32	48
O (omkörning-motorfordon)	0	0	0	1	1
U (upphinnande-motorfordon)	0	0	0	7	7
A (avsvängande motorfordon)	0	0	0	6	6
K (korsande-motorfordon)	0	0	1	1	2
M (möte-motorfordon)	1	0	0	1	2
C (cykel/moped-motorfordon)	0	1	1	3	5
F (gående-motorfordon)	0	0	2	2	4
G0 (gående singel)	0	0	5	3	8
G1 (cykel singel)	0	0	1	1	2
G2 (moped singel)	0	2	0	2	4
G6 (moped-gående)	0	0	0	1	1
W1 (rådjur/hjort)	0	0	0	2	2
W2 (älg)	0	0	1	4	5
V0 (övrigt)	0	1	1	1	3
V3 (traktor/ snöskoter/ terränghjuling/ motorredskap)	0	1	0	0	1
V6 (backning/ vändning/ u-sväng)	0	0	0	1	1
Totalt	3	13	17	68	102

Kulturmiljö

Längs delsträckan finns tre områden av riksintresse för kulturmiljövården. Riksintressena *Häggåns dalgång* och *Revesjö* ligger båda cirka 2 kilometer från väg 156, nordost om Skene respektive sydväst om Svenljunga. Riksintresset *Tåstarp* som ligger strax väster om Tranemo korsas däremot av väg 156, se Figur 34. Cirka 2,5 kilometer söder om väg 156 återfinns även kulturreservatet *Ramsholmen*. Utöver ovanstående riksintresseområden och kulturreservat återfinns även en hel del fornminnen längs sträckan.

Rekreation

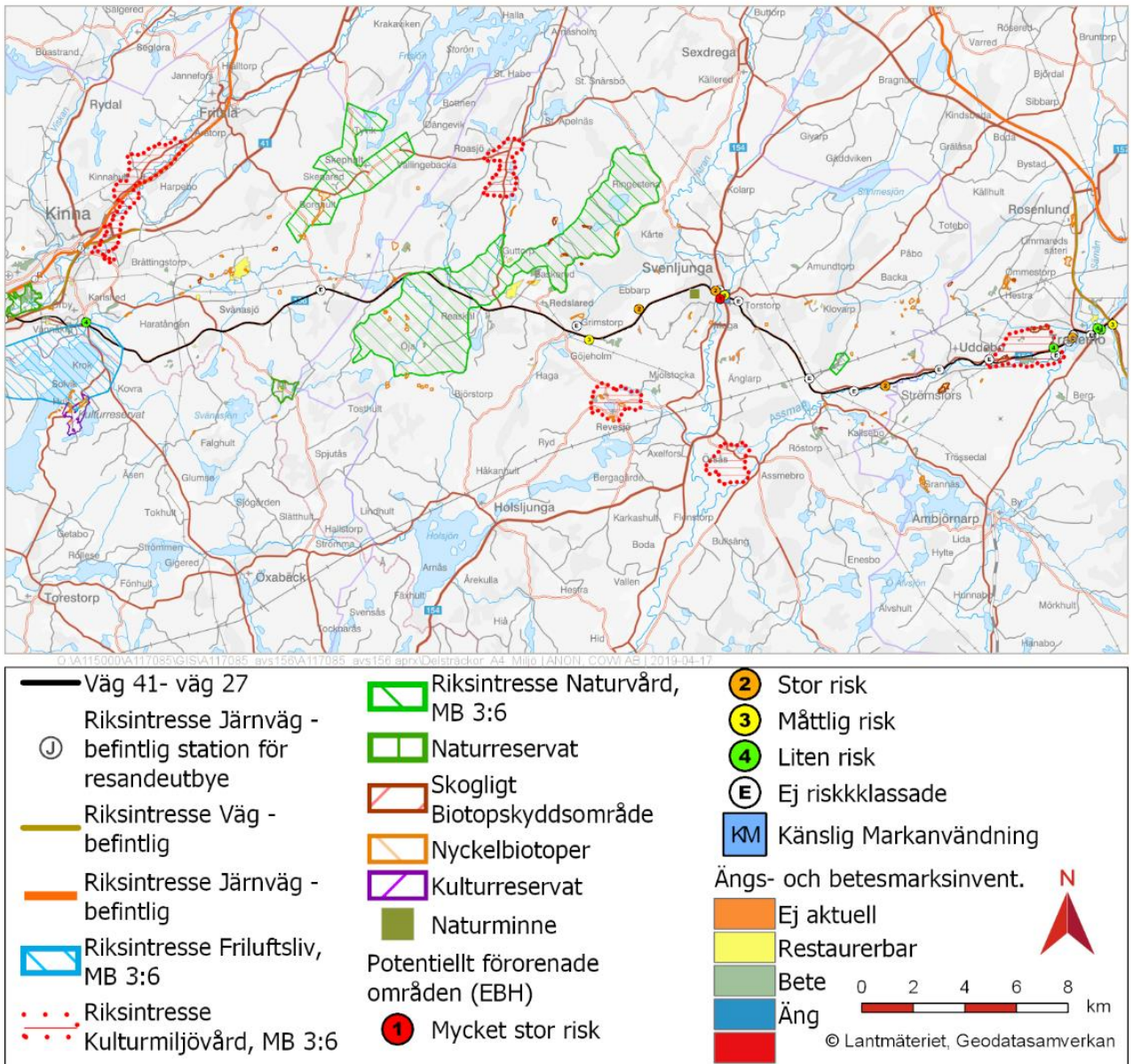
Sydost om Skene finns ett område av riksintresse för friluftslivet vid namn *Öresjöarna med Hyltenäs kulle samt sjön Tolken*, se Figur 34.

Naturmiljö

Mellan Skene och Svenljunga finns ett riksintresse för naturmiljövården vid namn *Hestramossen och Hultamossen*, som korsas av väg 156, se Figur 34. Utöver det finns ytterligare två riksintressen, men som återfinns en bit ifrån väg 156. Dessa är *Skephult och Aborrås* samt *Gnipebo*. Cirka 2 kilometer söder om Ekåsen ligger naturreservatet *Björkesbacka*. Längs delsträckan finns sträckor av artrik väggkant, som återfinns i närheten av Grimstorp, Åstarp, Strömsfors och Uddebo. Längs sträckan finns även ett flertal sjöar och vattendrag som omfattas av strandskydd. Särskilt markant är vattendraget Assmån som rinner längs en lång sträcka av väg 156 mellan Åstarp och Tranemo. Ett flertal inventerade våtmarker samt ett fåtal ängs- och betesmarker finns också längs sträckan.

Förorenade områden

Det finns några få potentiellt förorenade områden längs delsträckan. Dessa återfinns främst i eller i närheten av Svenljunga tätort och Tranemo tätort, se Figur 34. Vid Örby finns ett gammalt sågverk, dock cirka 800 meter norr om väg 156. Området har dock riskklass 1 och är bra att känna till. I centrala Svenljunga finns Elmo Garveri, vars kromhantering har orsakat ett potentiellt förorenat område.



Figur 34. Kulturmiljö, rekreation, naturmiljö och förorenade områden.

Vilt

Viltstängsel finns på delar av sträckan mellan Skene och Hunnaryd. I övrigt saknas viltstängsel, se Figur 35.



Figur 35. Viltstängsel, markerat grönt, längs väg 156, delsträcka väg 41 - väg 27.

Geoteknik

De geologiska förhållandena för sträckan mellan väg 41 och väg 27 har bedömts utifrån Sveriges Geologiska Undersöknings (SGU:s) jordartskarta. Längs delsträckan återfinns höjdparter med fastmark med berg och lågparter med organiska jordar. Jorden utgörs enligt jordartskartan av morän, isälvsediment samt torv.

Genom Svenljunga

Följande beskrivningar är hämtade från ÅVS Svenljunga tätort. Genom Svenljunga är den skyltade hastigheten 50 km/t. Genom centrala Svenljunga uppgick årsdygnstrafiken till cirka 6 600 fordon per dygn år 2017, varav tung trafik stod för cirka 500 fordon. Vägen är cirka sex till nio meter bred och är som störst förbi torget och vidare mot väg 154.

Majoriteten av olyckorna i Svenljunga är lindriga olyckor. Ingen dödsolycka finns registrerad. Oskyddade trafikanter är involverade i majoriteten av olyckorna. Flera av dessa är singelolyckor. 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. Det kan också konstateras att en av de allvarliga olyckorna har skett i östra delen av samhället.

Inom Svenljunga tätort finns ett stort antal målpunkter. 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, 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 i tätorten, ELMO Sweden AB. Norr om väg 156 i östra delen finns en förskola och en handelsträdgård och större områden med bostäder.

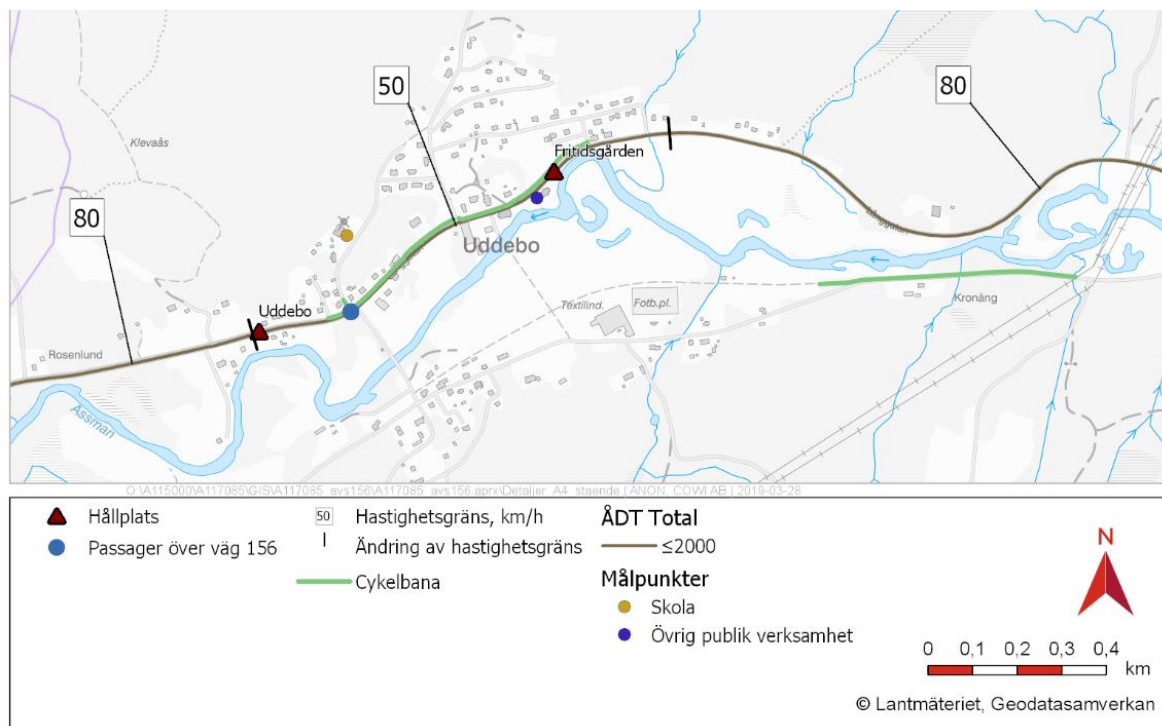
Det finns två sträckor med separerad gång- och cykelväg längs väg 156 genom Svenljunga. På övriga delar är cyklister hänvisade till blandtrafik och gående till gångbanor/trottoarer. Möjlighet att passera över väg 156 finns vid ett antal platser. Längs väg 156 finns fyra hållplatser.

Genom Uddebo

Den skyltade hastigheten genom Uddebo är 50 km/t, se Figur 36. I anslutning till hastighetssänkningen finns både från väster och från öster refuger med spärrområde. Åtgärderna skapar en enklare typ av entré in till samhället. Årsdygnstrafiken uppgick 2017 till cirka 1 900 fordon. Den tunga trafiken stod för cirka 15 % av den totala trafiken. Vägbredden genom Uddebo är cirka 7 meter.

I Uddebo finns en förskola samt en bygdegård. Genom stora delar av Uddebo finns gång- och cykelväg på norra sidan av vägen. I Uddebo finns även ett övergångsställe över väg 156. Övergångsstället är inte tillgänglighetsanpassat.

Det finns två hållplatser i Uddebo: Uddebo och Fritidsgården. Hållplats Uddebo har i båda riktningarna fickhållplatslägen utan perrong. I riktning mot Tranemo finns väderskydd. I riktning mot Tranemo är hållplats Fritidsgården utformad som vägrenshållplats. Påstigande resenärer är hänvisade till ytorna kring bygdegården. I andra riktningen, mot Svenljunga, är utformning en fickhållplats utan perrong, men med en asfalterad anslutning till gång- och cykelvägen.



Figur 36. Skyltad hastighet, årsdygnstrafik (ÅDT), målpunkter, gång- och cykel samt kollektivtrafik på sträckan genom Uddebo.

Genom Tranemo

Den skyltade hastigheten genom Tranemo tätort varierar 30–70 km/t, se Figur 37. Från väster möts först trafikanten av en hastighetsänkning till 60 km/t. I anslutning till passagen över väg 156 vid idrottsplatsen finns en mindre avsmalning av vägen och hastigheten sänks till 40 km/t. Vid den västra infarten finns även en mindre informationsplats.

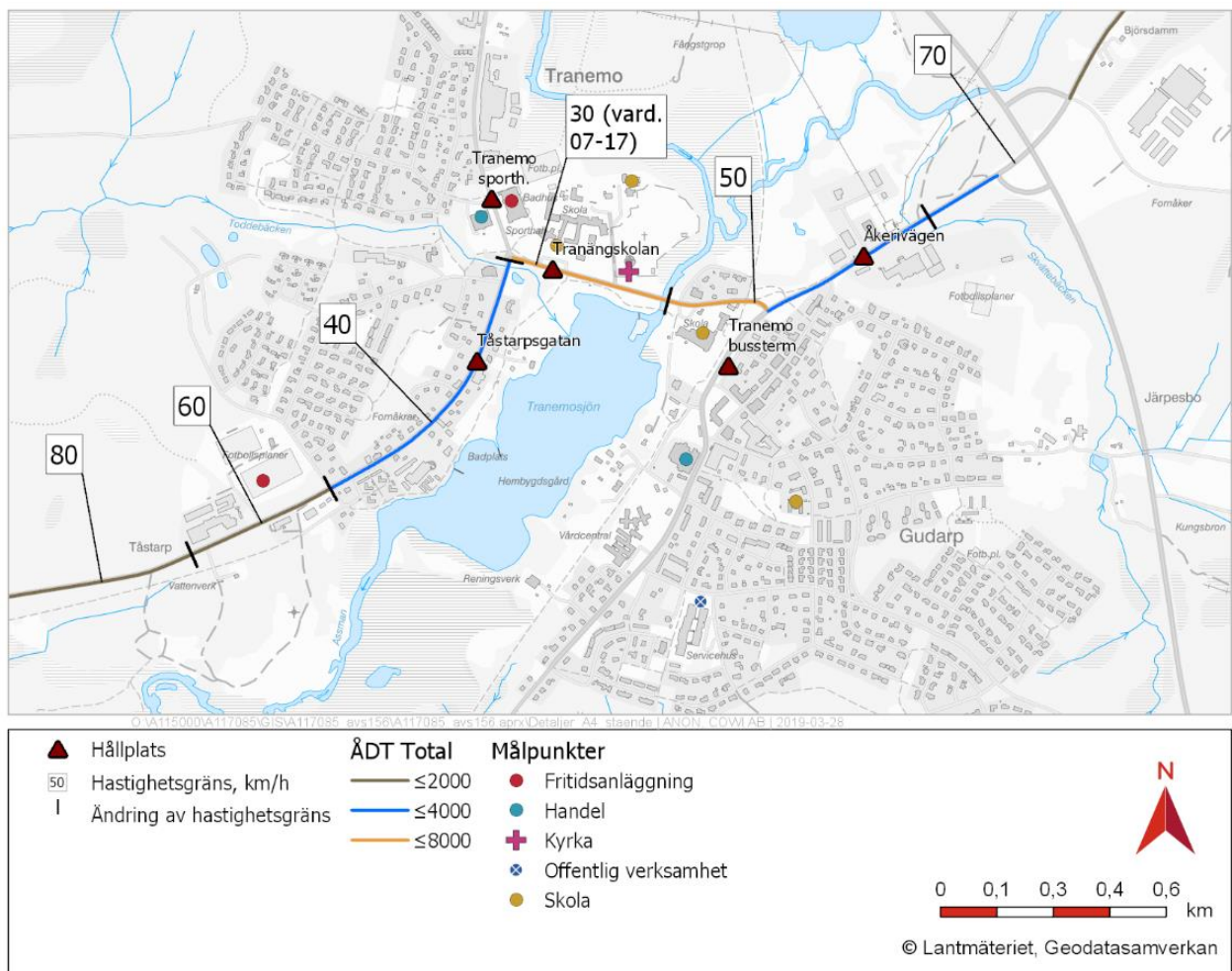
Genom cirkulationsplatsen och förbi Tranängsskolan samt Tranemo kyrka är hastigheten nedsatt till 30 km/t klockan 07.00- 17.00. Strax öster om kyrkan är hastigheten höjd till 50 km/t. Nordost om Tranemo tätort, på sträckan fram till väg 27, är den skyltade hastigheten 70 km/t. På sträckan mellan idrottsplatsen och cirkulationsplatsen väg 156/Limmaredsvägen löper gångbanor på båda sidorna av väg 156, se Figur 38. Längs sträckan finns möjlighet att nyttja den kommunala gång- och cykelvägen längs sjön. Mellan cirkulationsplatsen väg 156/Limmaredsvägen och korsningen väg 156/Järnvägsleden (väg 1578) finns gång- och cykelväg på båda sidor av väg 156. På sträckan mellan korsningen väg 156/Järnvägsleden (väg 1578) och Åkerivägen finns separerad gång- och cykelväg. Norr om denna finns ingen gång- och cykelväg. Längs denna saknade länk fram till väg 27 visar Västra Götalandsregionens potentialstudie på en potential för arbetspendling med cykel på cirka 20 passager per dag, se Figur 30.

Det finns fyra ordnade passager över väg 156 från tätortsgränsen till cirkulationsplatsen. Passagen i anslutning till idrottsplatsen är utrustad med mittrefug. Det finns även två övergångsställen, en planskild passage under vägen samt två passager i plan över väg 156 mellan cirkulationsplatsen väg 156/Limmaredsvägen och korsningen väg 156/Järnvägsleden (väg 1578). Ett av övergångsställena är förhöjt. Även på sträckan mellan korsningen väg 156/Järnvägsleden (väg 1578) och väg 27 finns en planskild passage under väg 156. Övergångsställena i Tranemo är inte fullt ut tillgänglighetsanpassade.

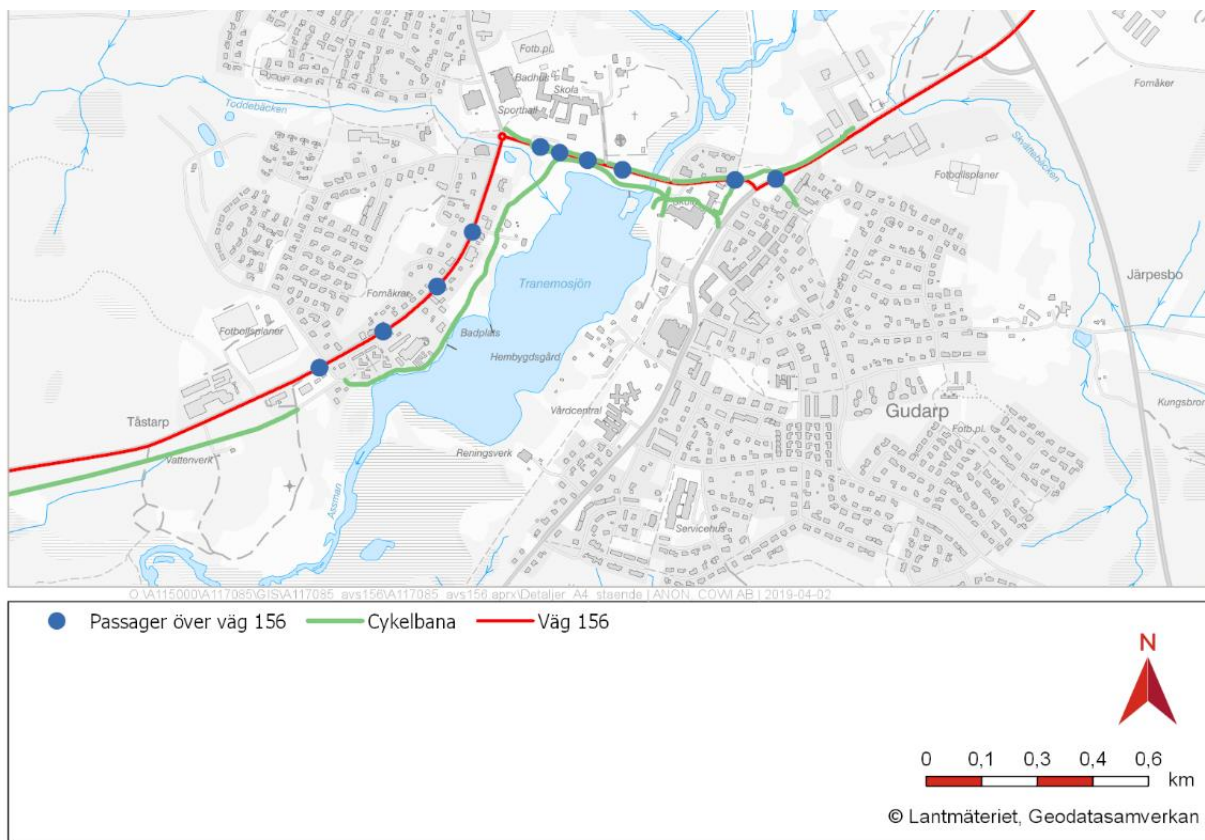
Årsdygnstrafiken söder om cirkulationsplatsen uppgick 2017 till cirka 2 700 fordon. På sträckan mellan cirkulationsplatsen väg 156/Limmaredsvägen och korsningen väg 156/Järnvägsleden (väg 1578) uppgick årsdygnstrafiken till cirka 5 000 fordon. Mellan trevägskorsningen och väg 27 uppgick

årsdygnstrafiken till cirka 4 000 fordon. Den tunga trafiken stod för omkring 10 % av den totala trafiken. Vägbredden genom Tranemo varierar mellan åtta och nio meter. Vid centrum, öster om Tranemo kyrka, svänger väg 156 tvärt. Vid korsningen med Järnvägsleden (väg 1578) regleras trafiken på väg 156 med väjningsplikt mot Järnvägsleden (väg 1578).

I Tranemo finns flera målpunkter i form av idrottsanläggningar, skolor, förskolor, butiker, serviceboende samt en kyrka, se Figur 37. Det finns tre hållplatser längs väg 156 i Tranemo: Tåstarpsgatan, Tranängsskolan samt Åkerivägen. Hållplatsen Tranängsskolan ligger i anslutning till kommunens största skola. Nyligen har trafiksäkerhetsyhöjande åtgärder genomförts på hållplatsen och i anslutning till skolan. Bland annat har hållplatsen byggts om till enkel stopphållplats. Inne på skolområdet har gångtrafikanter och busstrafik (upphandlad skolskjutstrafik) separerats för högre trafiksäkerhet och trygghet. Tåstarpsgatan och Åkerigatan är i båda riktningarna utformade som körbanehållplats utan perrong.



Figur 37. Skyltad hastighet, årsdygnstrafik (ÅDT), målpunkter samt kollektivtrafik på sträckan genom Tranemo.



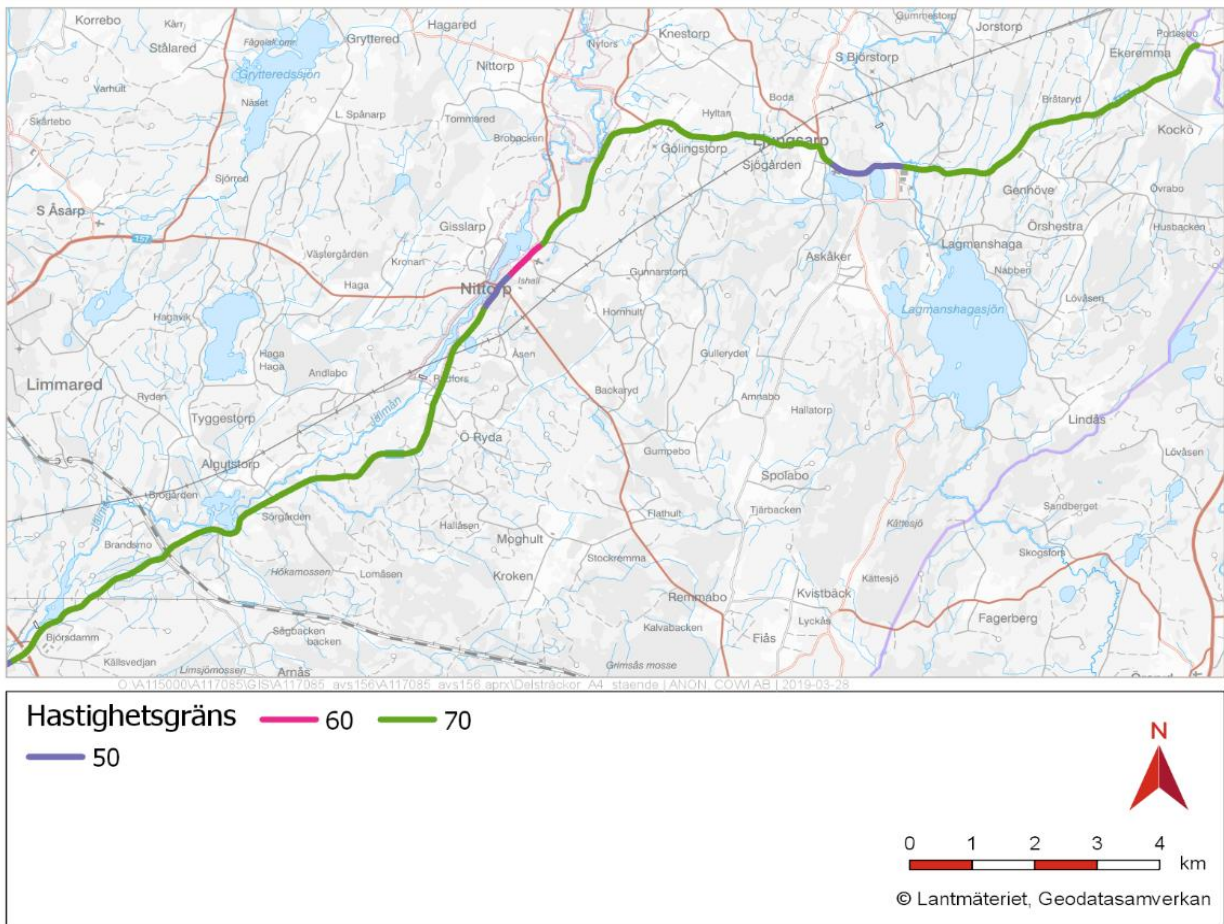
Figur 38. Gång- och cykelvägar samt passager på sträckan genom Tranemo.

5.9. Delen väg 27 – länsgränsen

Den sista sträckan av väg 156 före länsgränsen domineras främst av barrskog. Ibland öppnar landskapet sig i form av kalhyggen, åkermark, sjöar och betesmark eller mindre samhällen, bland annat Nittorp och Ljungsarp.

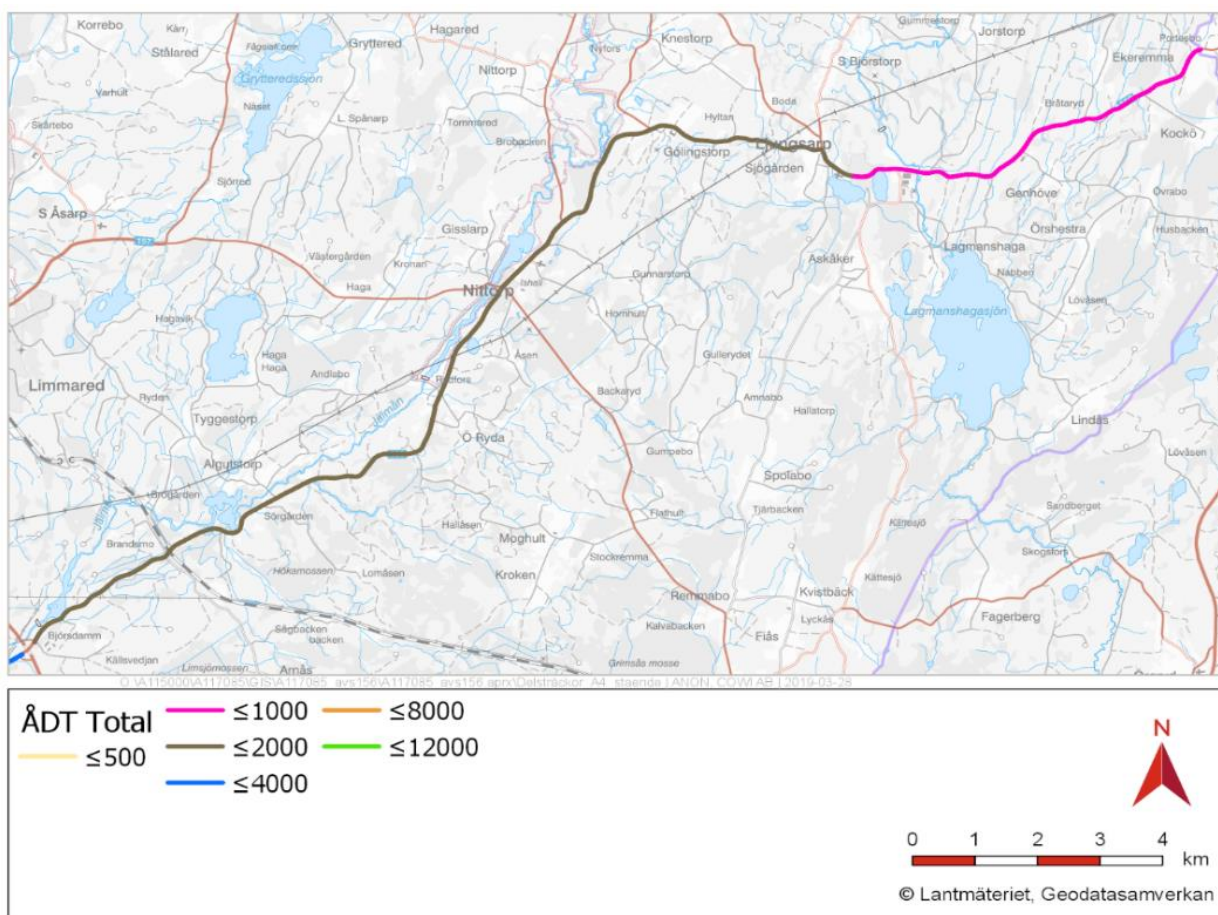
Funktion och övergripande förutsättningar

Sträckan ingår i det funktionellt prioriterad vägnätet som en kompletterande regionalt viktig väg. Den skyltade hastigheten på sträckan är 70 km/t, med undantag för samhällena Nittorp och Ljungsarp, som har skyltad hastighet 50 km/t, samt en kortare sträcka norr om Nittorp där den skyltade hastigheten är 60 km/t, se Figur 39. Det finns ingen ATK längs sträckan. Vägbredden längs sträckan är mestadels fem till sex meter. Vägen är bredare, cirka åtta meter, strax efter trafikplatsen med väg 27. Det saknas viltstängsel på delsträckan.



Figur 39. Skyltad hastighet, delsträcka väg 27 – länsgränsen.

Årsdygnstrafiken på sträckan är lägre än på föregående sträckor, se Figur 40. Mellan väg 27 och Ljungsarp uppgick den till 1100–1700 fordon 2017, varav den tunga trafiken stod för 13–21 % av den totala trafiken. Mellan Ljungsarp och länsgränsen uppgick årsdygnstrafiken till cirka 600 fordon 2017, varav tung trafik stod för cirka 21 %. För uppräknad årsdygnstrafik för prognosår 2040 se Bilaga .



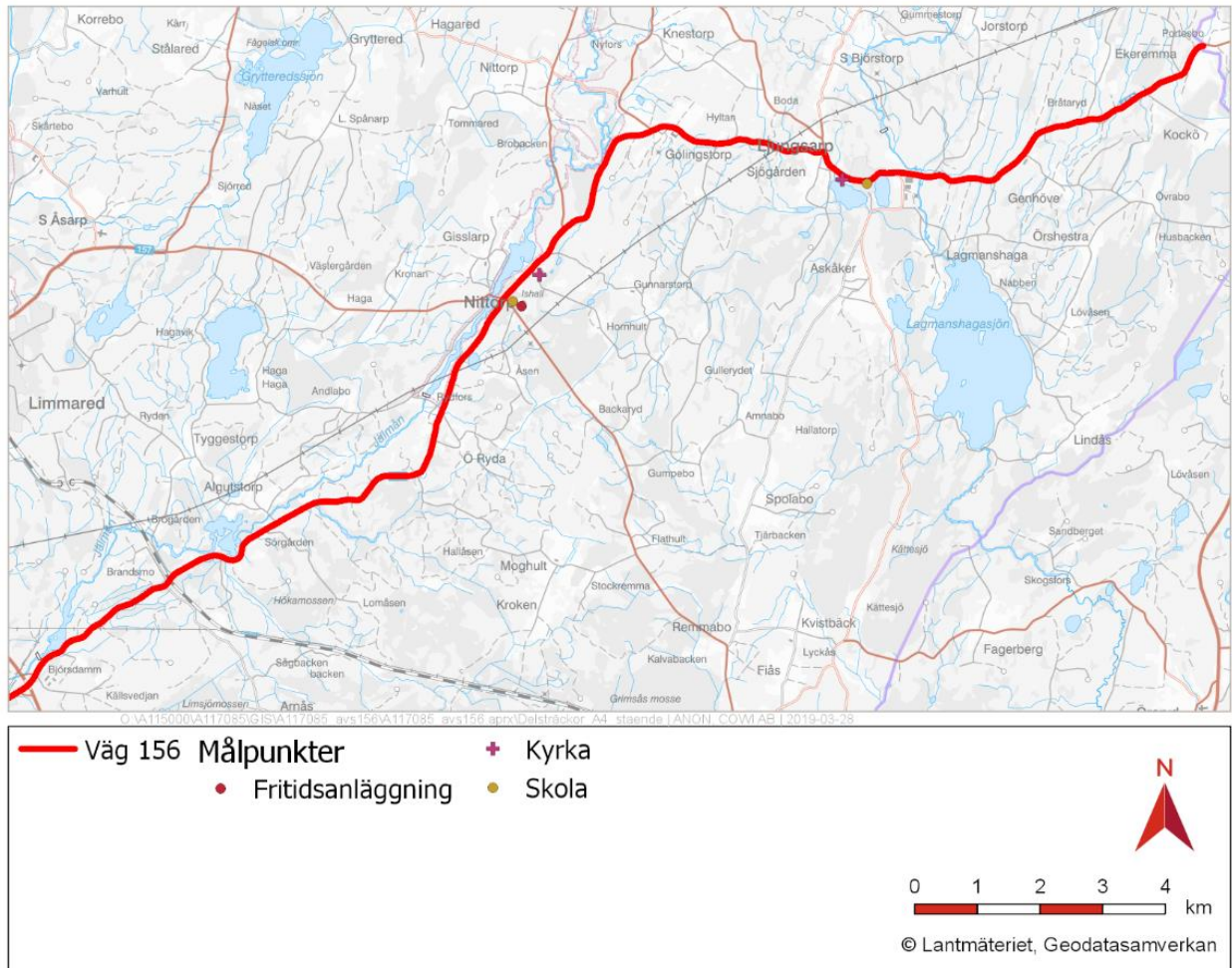
Figur 40. Årsdygnstrafik (ÅDT), delsträcka väg 27 – länsgränsen.

Gång och cykel

Längs sträckan finns endast gång- och cykelväg i Ljungarsarp, se figur 45. Västra Götalandsregionens potentialstudie visar på en potential på cirka 10–20 passager per dag för arbetspendling med cykel på en sträcka strax öster om väg 27. Även på en kort sträcka förbi korsningen vid Brandsmo samt en sträcka norr om Nittorp visar studien på en potential på cirka 10 passager per dag. Tranemo kommun lämnade in önskemål om medfinansiering av tre gång- och cykelvägar längs väg 156. Sträckan mellan Hestravägen och förskolan i Ljungarsarp prioriterades av kommunen som nummer 5 på listan. Sträckan beviljades inte medfinansiering.

Målpunkter

Det finns få större målpunkter på sträckan, med undantag för samhällena Nittorp och Ljungsarp, se Figur 41.



Figur 41. Målpunkter, delsträcka väg 27 – länsgränsen.

Trafiksäkerhet

Den aktuella sträckan saknar trafiksäkerhetsklassning, då sträckan har en årsdygnstrafik under 4 000 fordon. Ett uttag har gjorts för sträckan från Transportstyrelsens databas för trafikolyckor i Sverige, STRADA, se Figur 42. I Tabell 5 redovisas en sammanställning över olyckorna som har registrerats på sträckan under perioden 2008-2017. Totalt har 15 olyckor inträffat på sträckan och av dessa är 12 lindriga och 3 måttliga. En majoritet av de registrerade olyckorna är singelolyckor. Övriga olyckor är en upphinnandeolycka, en avsvängandeolycka samt en omkörningsolycka. Ingen av de registrerade olyckorna involverar oskyddade trafikanter. Det har heller inte registrerats någon viltolycka på sträckan under perioden 2008-2017.



Figur 42. Registrerade olyckor på väg 156 (STRADA), delsträcka väg 27 – länsgränsen.

Tabell 5. Registrerade olyckor på väg 156, delsträcka väg 27 – länsgränsen, sorterade på allvarlighetsgrad samt olyckstyp.

Olyckstyp	Dödsolyckor	Allvarliga olyckor	Måttliga olyckor	Lindriga olyckor	Totalt
S (singel-motorfordon)	0	0	2	10	12
O (omkörning-motorfordon)	0	0	0	1	1
U (upphinnande-motorfordon)	0	0	0	1	1
A (avsvängande motorfordon)	0	0	1	0	1
Totalt	0	0	3	12	15

Kulturmiljö

Längs delsträckan finns två riksintresseområden för kulturmiljövård, vid namn *Tyggestorp* och *Norra Unnaryd*. Längs sträckan finns även en del fornminnen, se Figur 43.

Rekreation

Inga riksintressen för friluftsliv finns längs denna sträcka av väg 156.

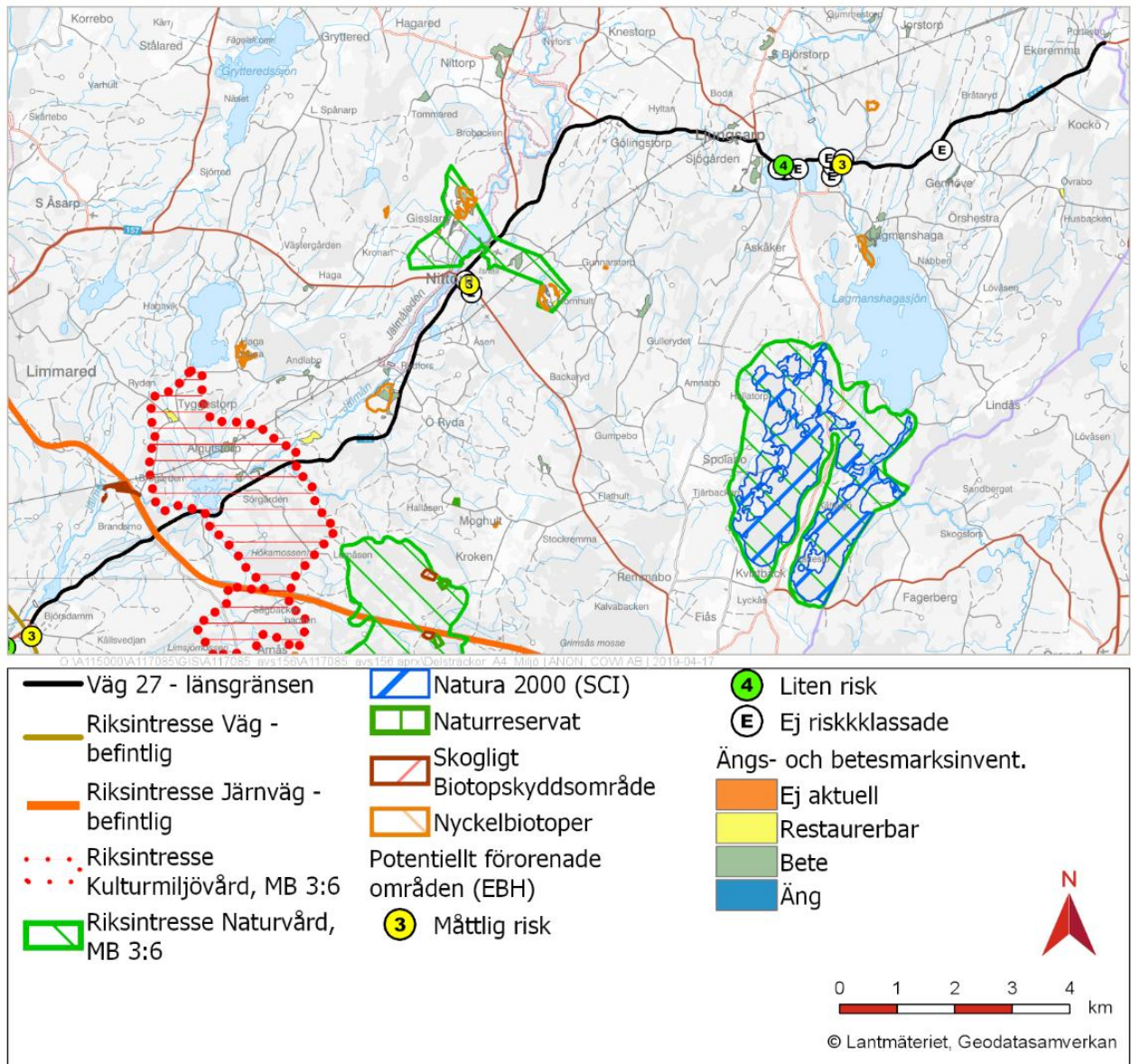
Naturmiljö

Det finns två områden av riksintresse för naturmiljövården i området, se Figur 43. Riksintresset *Lövomossen* ligger cirka 1,5 kilometer söder om väg 156 strax nordost om Tranemo och riksintresset *Gisslarp-Hornhult* korsas av väg 156. Det återfinns inga sträckor av artrik välgkant längs denna del av

väg 156. Längs sträckan finns ett fåtal strandskyddade sjöar och vattendrag, varav det mest markanta är vattendraget Jälmån som löper parallellt med väg 156 mellan Tranemo och Gölingstorp. Även vattendraget Nissan som korsas av väg 156 vid länsgränsen är strandskyddat. Ett flertal inventerade våtmarker samt ett fåtal ängs- och betesmarker finns också längs sträckan. I slutet av sträckan återfinns även några få nyckelbiotoper och skogliga biotopskydd.

Förorenade områden

Det finns ett fåtal potentiellt förorenade områden längs denna del av väg 156. Dessa koncentreras till tätorterna Tranemo, Nittorp, Ljungsarp och Norra Unnaryd, se Figur 43.



Figur 43. Kulturmiljö, rekreation, naturmiljö och förorenade områden.

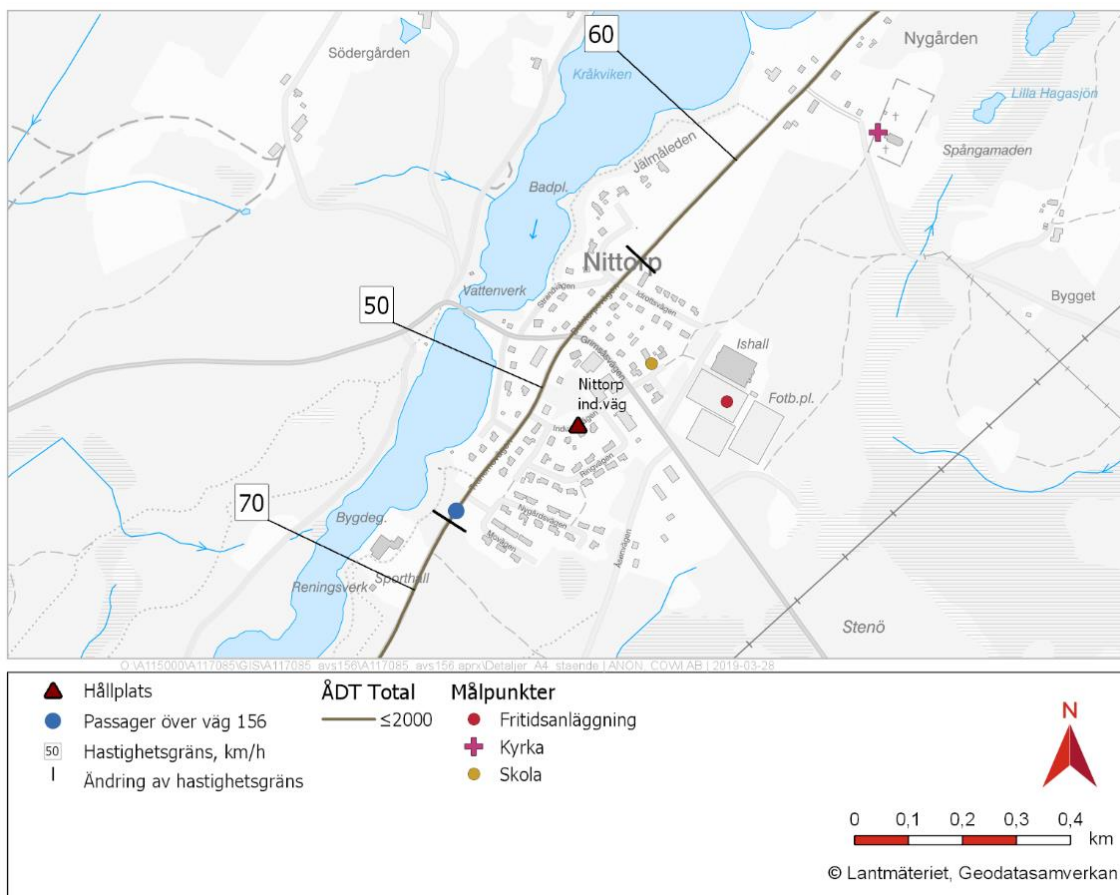
Geoteknik

De geologiska förhållandena mellan väg 27 och länsgränsen har bedömts utifrån Sveriges Geologiska Undersöknings (SGU:s) jordartskarta. Längs sträckan mellan väg 27 och Gölingstorp består marken omväxlande av fastmark och lösmark. Jorden utgörs enligt jordartskartan av isälvssediment, torv och morän. Längs sträckan mellan Gjölingsstorp och länsgränsen består marken av fastmark och jorden utgörs enligt jordartskartan av morän. Vid Ljungsarp utgörs jorden av isälvssediment.

Genom Nittorp

Den skyltade hastigheten genom Nittorp är 50 km/t, se Figur 44. Vägbredden genom samhället är cirka fem till sex meter. Årsdygnstrafiken uppgick till cirka 1 100 fordon väster om fyrvägs korsningen med Limmaredsvägen och Grimsåsvägen. Tung trafik stod för cirka 16 % av den totala trafiken. Öster om fyrvägs korsningen uppgick årsdygnstrafiken till cirka 1 700 fordon. Tung trafik stod för cirka 21 % av den totala trafiken på sträckan.

I Nittorp finns en förskola, idrottsanläggning samt en kyrka. Kyrkan ligger norr om samhället och kan nås för oskyddade trafikanter via en lokal parallellväg. Vid den västra infarten finns en tätortentré med ett förhöjt övergångsställe och refug. Övergångsstället är inte tillgänglighetspassat. Även i den östra delen finns en tätortentré, dock bara med refug och hastighetsdämpande sidoförskjutning. Det finns ingen gång- och cykelväg genom samhället. Dock ligger fastigheternas tomter i samhällets västra del en bit från vägen, vilket gör att det finns en yta för oskyddade trafikanter att nyttja. Det finns en hållplats i Nittorp, men denna ligger inte på väg 156.



Figur 44. Skyltad hastighet, årsdygnstrafik (ÅDT), målpunkter, passager samt kollektivtrafik på sträckan genom Nittorp.

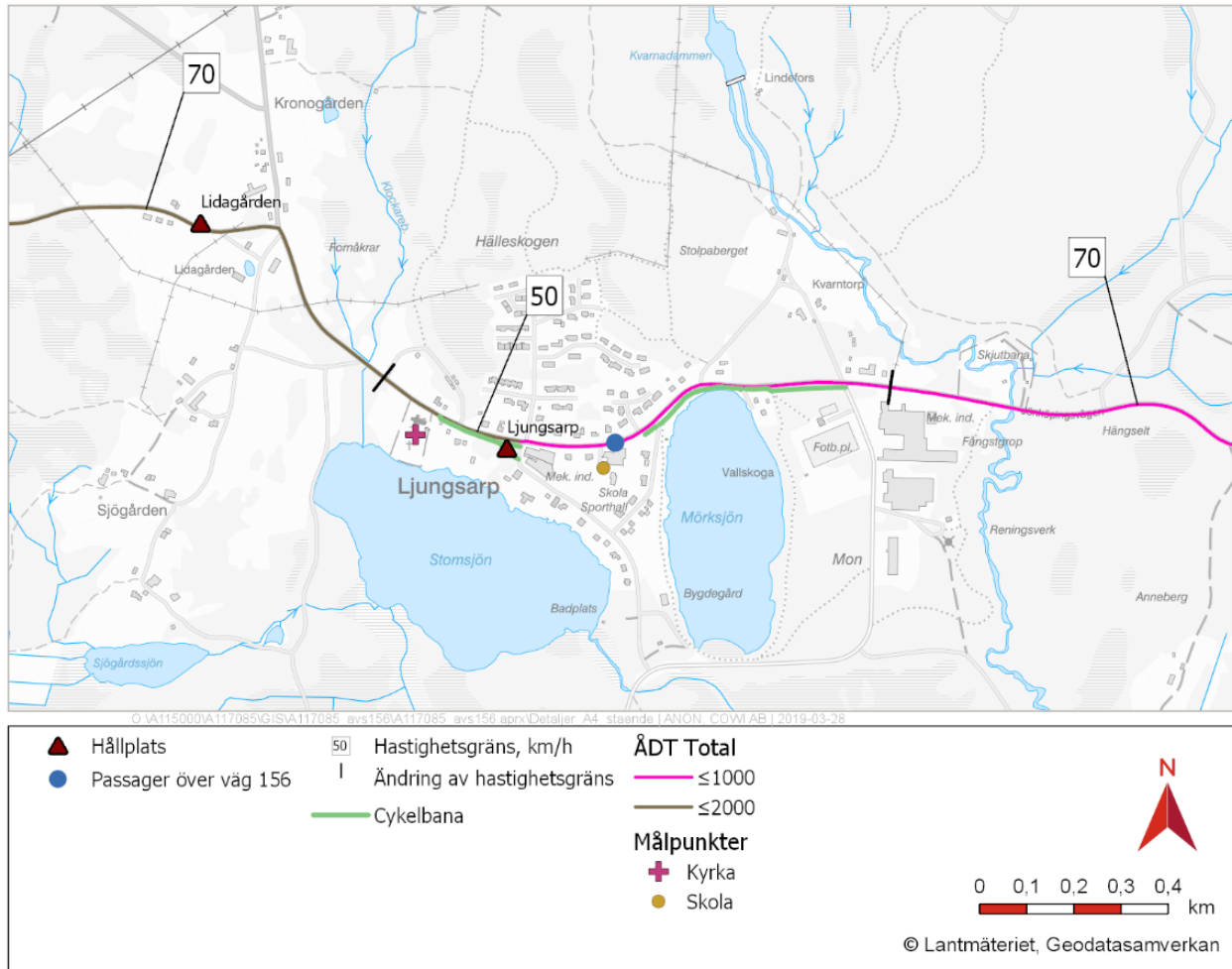
Genom Ljungsarp

Den skyltade hastigheten genom Ljungsarp samhälle är 50 km/t, se Figur 45. Vägbredden genom samhället är cirka sex meter. Årsdygnstrafiken uppgick till cirka 600 fordon 2017, varav tung trafik stod för cirka 21 %.

I Ljungsarp finns en förskola samt en kyrka. Det finns gång- och cykelväg på södra sidan av väg 156 genom delar av Ljungsarp. Ibland går denna kloss an väg 156, ibland separerat. De saknade länkarna

visar en potential på cirka 20–30 passager per dag för arbetspendling med cykel i Västra Götalandsregionens potentialstudie. Det finns ett övergångsställe med refug över väg 156 i Ljungsarp.

Det finns en hållplats längs väg 156 i Ljungsarp. Denna ligger avskilt från vägen, i korsningen med Hestravägen. Det finns ett hållplatsläge som är tillgänglighetsanpassat och har väderskydd. Gång- och cykelvägen ansluter till hållplatsen från väster. Från öster finns endast en kortare anslutning mot Hestravägen, där oskyddade trafikanter får nyttja vägen i blandtrafik.



Figur 45. Skyltad hastighet, årsdygnstrafik (ÅDT), målpunkter, gång- och cykel samt kollektivtrafik på sträckan genom Ljungsarp.

6. Bristbeskrivning

De brister som beskrivs nedan har framkommit dels via förslag från studiens intressenter, dels via sammanställning av underlag, dels vid platsbesök gjorda av projektgruppen. Längs sträckan och på de olika delsträckorna finns fysiska brister som översiktligt kan kategoriseras och sammanfattas enligt följande.

Trafiksäkerhet

- Trafiksäkerhet för motorfordon i utpekade korsningar.
- Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter på sträckan och i tätorterna.

Trygghet

- Trygghet för oskyddade trafikanter på sträckan och i tätorterna.

Tillgänglighet

- För delen väg 40 – Skene: nedsatt tillförlitlig restid för fordonstrafiken.
- På hela sträckan samt i tätorter: framkomlighet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter.
- I tätorter finns brister i samspel mellan trafikantgrupperna.

Det finns även brister som kan hänföras till önskad färdmedelsfördelning längs sträckan. Det finns även brister som kan kopplas dels till gällande nationella, regionala och lokala klimat- och miljömål, dels till regionala mål för kollektiv- och cykeltrafik.

6.1. Sträckan på övergripande nivå

Västra Götaland har ett av de mest ambitiösa regionala klimatmålen i Sverige. 2030 ska regionen vara en fossiloberoende region. Det innebär att utsläppen av växthusgaser ska minska med 80 % från 1990-års nivå till år 2030. Under perioden 1990–2016 har de totala utsläppen av växthusgaser i länet minskat med 15 %. För att klara återstående minskning på elva år krävs dock insatser i form av omställning till mer hållbara resor. (Årsberättelse 2018 Klimat 2030 – Västra Götaland ställer om).

I stråkstudien för Skene-Härryda-Göteborg uppges att kollektivtrafikens marknadsandel i kommungränssnitten mellan Mark och Härryda kommun på väg 156 är cirka 10 %. Detta kan enligt studien betraktas som lågt. Som jämförelse kan nämnas att kollektivtrafikens marknadsandel i Göteborgsområdet är 21 %, vilken också anses låg. Marknadsandelen är runt 20 % i kranskommunerna till Göteborg (Göteborgsregionen exklusive Göteborg, Mölndal och Partille). Men i Göteborgs stadstrafikområde är kollektivtrafikens marknadsandel betydligt högre, 55 % enligt 2018 års kollektivtrafikbarometer.

Västsvenska paketets resvaneundersökning (RVU 2017) omfattar invånare i 21 kommuner, inklusive Marks och Härryda kommuner. Det finns ingen statistik som behandlar väg 156 specifikt, utan statistiken är på kommunnivå. För Marks kommun är färdmedelsfördelningen 12 % till fots, 3 % cykel, 14 % kollektivtrafik, 67 % bil och 3 % övrigt. Härrydans färdmedelsfördelning är 13 % till fots, 3 % cykel, 16 % kollektivtrafik, 66 % bil och 2 % övrigt. Dessa siffror kan jämföras med den totala färdmedelsfördelningen i samtliga kommuner som ingick i studien, 15 % till fots, 8 % cykel, 23 % kollektivtrafik, 53 % bil och 1 % övrigt. Tranemo och Svenljunga ingick ej i RVU 2017. Ovanstående siffror indikerar att bil är det dominerande färdmedlet även längs väg 156 och att det bör finnas en potential att öka andelen hållbara färdmedel.

Längs hela sträckan finns brister avseende trafiksäkerhet och tillgänglighet, inte minst för de oskyddade trafikanterna. Vägen upplevs bitvis som smal, krokig och med få omkörningsmöjligheter. Det har inkommit uppgifter om att det rör sig mycket vilt, framförallt vildsvin, längs väg 156.

Viltstängsel finns längs delar av sträckan, men är av varierande standard och utformning. Vissa vägskyltar är slitna och ett behov av att byta ut skyltar finns på många ställen.

Längs hela sträckan finns flera hållplatser som saknar fickor. Uppgifter gör även gällande att ett flertal av de fickor som finns inte är tillräckligt djupa/stora för att bussen ska komma av vägen. Detta innebär att det skapas köer bakom bussarna samt risken för osäkra omkörningar ökar. De smala fickorna leder även till att oskyddade trafikanter tvingas gå av i diket. Det har även inkommit synpunkter från utförare av kollektivtrafiken att flera hållplatser lutar ut så mycket ut mot vägdiket att busschaufförer inte vågar använda fickan vid halt väglag. Själva fickan är utformad för att luta ut från vägen, detta för att avvattningen av vägen ska fungera. Om fickorna längs väg 156 lutar mer än brukligt har ej kunnat verifieras. Även tillgängligheten för oskyddade trafikanter till hållplatserna har lyfts som en brist.

Tillgänglighetsanpassning saknas generellt för passager över väg 156 och av hållplatser. Även det stora antalet hållplatser kan ses som ett problem. Ett flertal av hållplatserna har enligt statistiken inga påstängande. Huruvida dessa är rätt placerade eller om några bör dras in är ej utrett.

6.2. Delen väg 40 – Skene

Det finns vissa brister i vägens sidoområde i form av branta diken, bergskärningar samt fasta föremål nära vägen. Räcken har satts upp på flera ställen för att minimera riskerna i sidoområdet. Dock har detta gett upphov till att oskyddade trafikanter på vissa sträckor "tvingas" ut i körbanan då de ska ta sig längs vägen. En övergripande sidoområdesinventering har genomförts inom åtgärdsvalsstudien. Denna finns dokumenterad hos Trafikverket.

Ett antal direktutfarer längs sträckan kan ge upphov till trafiksäkerhetsproblem i samband med att anslutande trafik ska ut på väg 156. Även sikten kan vara begränsad i vissa anslutningar. Det har även framkommit att det finns en oro för upphinnandeolyckor bland förare som blir stillastående på väg 156 innan de kan svänga av vägen.

För de oskyddade trafikanterna finns både trafiksäkerhets- och trygghetsbrister. Ett antal hållplatser har under åren dragits in på sträckan, något som kan ha gjort att oskyddade trafikanter tvingas gå längre sträckor längs väg 156. På ett flertal av hållplatserna finns ingen gångväg till närmaste anslutande väg, belysning saknas och vägrenen kan vara smal. Även att korsa vägen kan upplevas otryggt och ge upphov till trafikfarliga situationer. Det finns inte heller säkra och trygga gång- och cykelvägar från omgivande samhällen och orter till kollektivtrafiken längs väg 156.

Hållplatserna längs sträckan varierar i standard och utformning. Detta beror bland annat på utformningskriterier, som i sin tur bygger på resandestatistik. Utifrån liknande resonemang trafikeras olika hållplatser med olika typer av bussar. De hållplatser som trafikeras av snabbussar mot Göteborgsområdet bör enligt kommunerna prioriteras högre när det gäller tillgänglighet, både på hållplatsen och till hållplatsen.

Dagens skyltade hastigheter längs sträckan varierar. Att som trafikant veta vilken den skyltade hastigheten är kan upplevas svårt. Det har även framkommit att hastighetsbegränsningarna inte upplevs överensstämma med vägens dimensionering och standard. Den upplevelsen kan bidra till dålig efterlevnad av hastighetsbegränsningarna.

Brister avseende tillgänglighet för motorfordon lyfts för hela sträckan. Då vägen är förhållandevis smal och något krokig finns inte så många omkörningsmöjligheter. Vägen sträcker sig även genom ett jordbrukslandskap, vilket gör att jordbruksmaskiner återkommande trafikerar vägen. Även tunga transporter kan i den kuperade terrängen skapa tillgänglighetsproblem och ses som hinder för jämn hastighet. Delsträckan fungerar till stor del som pendlingsväg in mot Göteborgsområdet. Detta gör att trafikflödet varierar över dygnet. På förmiddagar ses en topp in mot Göteborg och på eftermiddagarna går trafiken söderut mot Kinna/Skene. Det har framkommit att anslutande trafik kan få känslan av att

det är svårt att köra ut på vägen, särskilt under högtrafik. Även den upplevda höga hastigheten på väg 156 bidrar till otrygghetskänslan.

Restiden in mot Göteborg upplevs av vissa som för lång och otillförlitlig. Detta gäller både för privatbilister och för kollektivtrafiken. Landvetters flygplats är enligt uppgift en stor arbetsgivare för resenärer längs sträckan. Det finns inga direktbussar från Kinna/Skene mot flygplatsen, något som upplevs som en brist. Det finns även önskemål om att dagens kollektivtrafiktrafikupplägg ses över, med avseende på var och när bussarnas stannar längs sträckan.

Vid hållplats Källarbacken har bussarna begränsad framkomlighet under högtrafik. Eftersom båda lägena är på samma sida vägen har bussen ibland svårt att komma till och från hållplatsen.

Enligt uppgift är pendelparkeringarna längs sträckan ofta fullbelagda. Utbyggnad har skett under de senare åren och ett antal projekt är på gång. Huruvida dessa nya platser fyller det önskade behovet är ej utrett.

6.3. Delen genom Skene

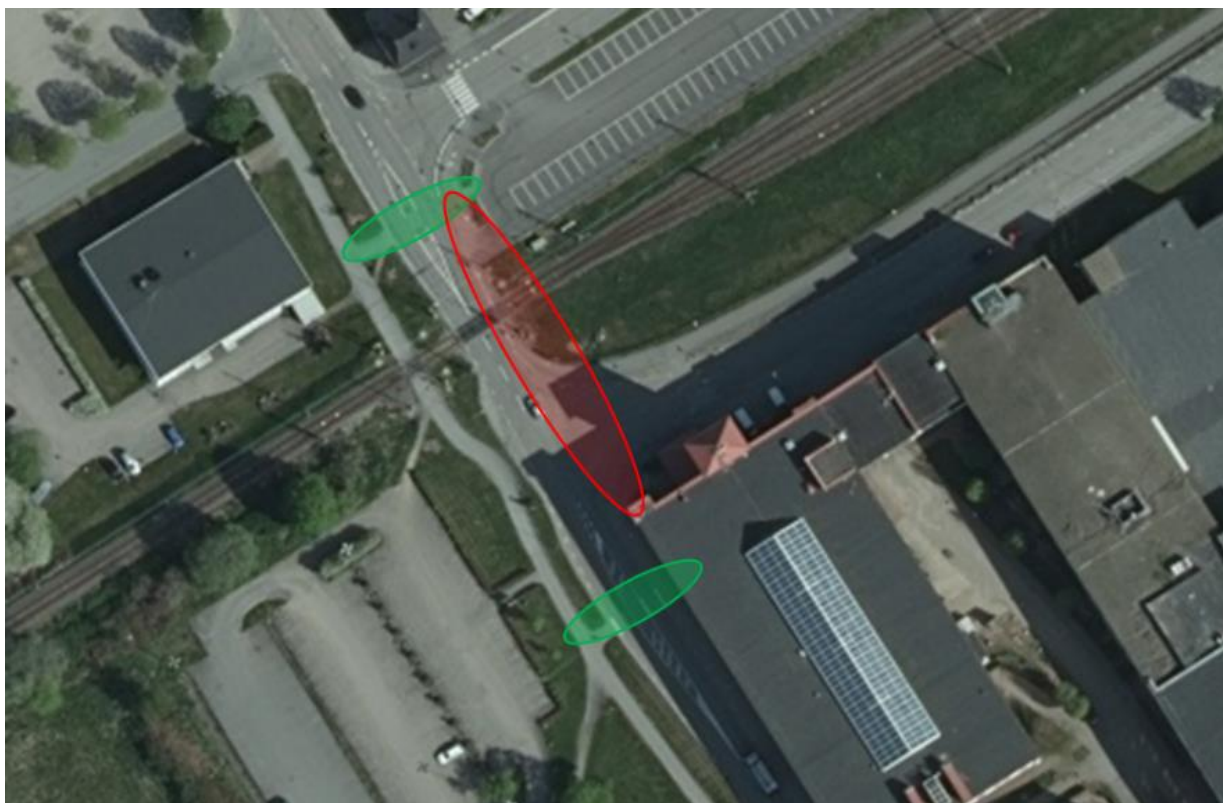
På delen genom Skene blandas genomfartstrafik och lokal trafik i hög grad. På sträckan finns även både stora tvärsgående och längsgående strömmar av oskyddade trafikanter, varav många är barn och unga. Övergångsställen vid korsning mellan Varbergsvägen och Tingsvägens upplevs osäkra och otrygga.

Skenes torg ligger i anslutning till väg 156. Området är en stor målpunkt i sig och i närheten ligger exempelvis skolor. Detta gör att oskyddade trafikanter rör sig i anslutning till vägen. De passager som finns längs sträckan är till viss del hastighetssäkrade, men någon egentlig hastighetssäkring till 30 km/t finns ej. Det framkommer från olika intressenter att det ljusreglerade övergångsstället i och för sig används flitigt, men att vägen även korsas av oskyddade trafikanter längs hela sträckan. Huruvida passagerarnas placeringar och regleringar är lämpliga är idag okänt. Det finns inte gång- och cykelvägar längs hela sträckan, något som framhålls som en brist.

Längs sträckan finns parkering i anslutning till fastigheterna och verksamheterna. Ett stort antal backrörelser sker direkt ut på väg 156. De hållplatser som finns längs sträckan är till viss del tillgänglighetsanpassade, men inte alla. Det finns även brister i kopplingen mellan hållplats Gästgivargården och pendelparkeringen. Ett antal hållplatsfickor upplevs som för trånga eller korta.

Vid plankorsningen av Viskadalsbanan finns en risk för långa väntetider, för trafiken på väg 156 samt de som kommer från Industrigatan, i samband med bomfällningar. Med tanke på lokaliseringen av passager över väg 156 finns risk för att oskyddade trafikanter inte nyttjar dessa då de ska ta sig från Kungsforsområdet till stationen. Sannolikheten att de väljer att passera järnvägen oreglerat öster om väg 156 är stor, se Figur 46. En brist är att det vid plankorsningen enbart finns en målad gångväg på östra sidan av väg 156. Även kollektivtrafiken drabbas av väntetider vid bomfällningar. Detta gäller framförallt lokala linje 55 samt övriga linjer som går österut på väg 156.

I samband med detaljplanearbete för del av Skene 72:1 Kungsfors har det lyfts synpunkter på att sikten för anslutande trafik ut på väg 156 begränsas av backkrönet söderut. Även anslutningen utformning diskuteras för tillfället.



Figur 46. Passage av järnvägen. Gröna markeringar är dagens reglerade passager. Den röda markeringen visar var många oskyddade trafikanter troligtvis går, då järnvägsstation och pendelparkering ligger norr om spåren, utanför bildens övre högra hörn.

6.4. Delen väg 41 – väg 27

Då sträckan är förhållandevis lång skiljer sig förutsättningarna och bristerna åt längs sträckan. Synpunkter på upplevda höga hastigheter samt farliga omkörningar lyfts fram, men även att det går många tunga transporter genom tätorterna längs sträckan. Det finns ett antal korsningar på sträckan där sikten är dålig.

På befintligt viltstängslet finns enligt uppgift hål och nerlagda stolpar. Risken att vilt trots stängsel korsar vägen är med andra ord stor.

Sträckan har många anslutningar, både direktanslutningar och anslutningar till mindre vägar. Särskilt delen strax öster om Skene, i höjd med Örby och Haratången/Svenasjö, har många direktanslutningar. På flera ställen har dessa skymd sikt. Sträckan är här även smal, krokig och kuperad. Det finns vissa brister i vägens sidoområde i form av bland annat bergskärningar. Trafikverket satte för ett par år sedan upp räcken. Detta räcke togs dock ner då vägen med räcket blev så smal att två tunga fordon hade problem att mötas. En övergripande sidoområdesinventering har genomförts inom åtgärdsvalsstudien. Denna finns dokumenterad hos Trafikverket.

Hållplatserna längs sträckan är i stort sett alla vägrenshållplatser utan plattform. Tillgängligheten till kollektivtrafiken är låg, då inga gångbanor finns längs vägen. Mellan Skene och Örby är vägen mycket smal, vilket innebär problem för kollektivtrafiken. Hållplatserna Forshallsvägen och Veståker saknar fickor och är placerade mycket nära privata fastigheter.

Det har även inkommit uppgifter om att den planskilda gång- och cykelpassagen under väg 156 som kopplar samman Örby och Örbyhallen inte används, på grund av att gående och cyklister väljer genare vägar och korsar väg 156 i plan.

I Strömsfors korsar många oskyddade trafikanter väg 156. Bebyggelsen ligger utspridd utmed båda sidor av väg 156 och många använder vägen för att förflytta sig mellan målpunkter på båda sidorna av vägen. I höjd med Strömsfors är vägen smal och kurvig. Här finns även många utfarter med skydd sikt. Trafiken på väg 156 genom Strömsfors består till stor del av genomfartstrafik med viss andel tung trafik.

Genom Svenljunga

En kartläggning av problembilden för väg 156 genom Svenljunga genomfördes i ÅVS Svenljunga tätort.

Väg 156 genom Svenljunga fyller olika funktioner för olika trafikantgrupper. Vägen är en del i ett längre stråk för genomfartstrafiken, vilken utgörs till del av tung trafik. Vägen utgör också huvudgata i öst-västlig riktning inom Svenljunga tätort, med handel och parkering på båda sidor vägen. 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.

Sammantaget innebär detta att konflikter mellan genomfartstrafiken och den lokala trafiken uppstår med bristande trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter och bristande framkomlighet för genomfartstrafiken.

Genom Uddebo

Under de senare åren har ett antal åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna genomförts. Dock framkommer det synpunkter på att hastigheten in i samhället är hög, detta gäller både från Svenljunga och från Tranemo. Det har även framförts att hållplatserna i samhället är i behov av upprustning. Kommunen har även fått in önskemål om fler hållplatser i samhället.

Genom Tranemo

Sträckan genom samhällets västra del kantas av randbebyggelse med direktutfarter på väg 156. De hastighetsdämpande åtgärdernas effekt är oklar. Avsmalningarna är förhållandevis breda. Väg 156 går förbi bland annat Tranängsskolan, där många barn och unga rör sig i vägen närområde. Ett flertal åtgärder för att öka säkerhet och trygghet har genomförts i området. Blandningen av passager och därigenom olika regerverk kan skapa otrygghet, inte minst med tanke på att det är mycket barn och unga som nyttjar dessa. Det finns saknade länkar i gång- och cykelvägnätet.

6.5. Delen väg 27 – länsgränsen

De problem som lyfts längs sträckan kan kopplas till att vägen är krokig och smal. Ett par kurvor upplevs som otrygga och farliga. Det finns vissa brister i vägens sidoområde. En övergripande sidoområdesinventering har genomförts inom åtgärdsvalsstudien. Denna finns dokumenterad hos Trafikverket.

Genom Nittorp

Det saknas gång- och cykelväg längs med väg 156 genom Nittorp. Det finns även önskemål om en trafiksäker passage vid det nybyggda området öster om samhället.

Genom Ljungsarp

Det saknas gång- och cykelväg längs vissa sträckor av väg 156 genom Ljungsarp. Hållplatsen i sig är av god standard, dock upplevs det vara ett problem att många föräldrar hämtar och lämnar sina barn i bil vid hållplatsen. Tranemo kommun har fått in flera synpunkter på höga hastigheter genom samhället. Dock har mätningar genomförts och dessa styrker inte det påståendet. Mitt på sträckan finns ett övergångsställe med refug. Det har framkommit att förskjutningen gör att lastbilar väljer att gena och köra på fel sida om refugen.

7. Mål för föreslagna åtgärder

7.1. Nationella mål

Transportpolitiska målet

Trafikverkets verksamhet styrs av riksdagens transportpolitiska mål enligt proposition 2008/09:93. Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Inom ramen för det övergripande målet finns två jämbördiga mål: Funktionsmålet och Hänsynsmålet, med ett antal preciserade delmål.

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 handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Dessa är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas så 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.

Klimatmålet

Sverige har tillsammans med de flesta länder i världen anslutit sig till FN:s mål om att minska utsläppen av växthusgaser. Det svenska klimatmålet ansluter sig till det så kallade 2-gradersmålet. Transportsektorn måste bidra till att klimatmålen uppfylls, vilket innebär att transportsystemet måste bli energieffektivare och att fossilberoendet måste brytas.

Enligt klimatlagen, som trädde i kraft 1 januari 2018, ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser senast år 2045. Som etappmål på vägen dit ska växthusgasutsläppen från inrikes transporter, exklusive flyg, minska med 70 % senast år 2030 jämfört med utsläppsnivån år 2010.

Mål till år 2020:

- 10 % förnybar energi i transportsektorn
- 20 % effektivare energianvändning
- 40 % minskning av utsläppen av klimatgaser, jämfört med 1990. Utsläppen ska ske inom den så kallade icke handlande sektorn, som omfattar bland annat transporter, jordbruk, bostäder och lokaler.

Nollvisionen

Nollvisionen är ett långsiktigt mål och beslutades av riksdagen år 1997. Den är en vision om en vägtrafik där ingen människa dödas eller skadas allvarligt. Riksdagen har även tagit beslut om etappmål för trafiksäkerheten. Det innebär att antalet dödade ska halveras och antalet allvarligt skadade minska med en fjärdedel från 2007 till 2020. Det motsvarar att max 220 personer ska dödas i vägtrafikolyckor 2020.

7.2. Regionala mål

Det goda livet – Västra Götalandsregionen

Visionen ”Det goda livet” antogs av regionfullmäktige 2005 och består av de tre delarna: ekonomisk, social och miljömässig hållbar utveckling. Fyra generella perspektiv, den gemensamma regionen, jämställdhet, integration och internationalisering ska genomsyra allt arbete. Slutligen ska huvuddelen av utvecklingsarbetet inriktas på fem fokusområden: ett livskraftigt näringsliv, ledande i kompetens och kunskapsutveckling, infrastruktur och kommunikationer, en ledande kulturregion och en god hälsa. Ett inslag i visionen är en region med kortare avstånd, attraktiva lokala arbetsmarknader med ökad tillgänglighet till arbete, utbildning och sociala kontakter med mera, se Figur 49.

Trafikförsörjningsprogrammet Västra Götaland

Västra Götalandsregionens trafikförsörjningsprogram är ett övergripande styrdokument, som ska peka ut den strategiska inriktningen för kollektivtrafikens utveckling. Kollektivtrafiken är ett av regionens viktigaste verktyg att ge invånarna bättre förutsättningar att bo, leva och utvecklas i samklang med en mer hållbar samhällsutveckling. Målen i Västra Götalandsregionens trafikförsörjningsprogram strävar mot de nationella transportpolitiska målen och Västra Götalands vision – Det goda livet. Västtrafiks årliga uppdrag från kollektivtrafiknämndens bygger på trafikförsörjningsprogrammet, som revideras vart fjärde år.



Figur 47. Mål, delmål och strategier enligt Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland 2017-2020 med långsiktig utblick till 2035.

Indikator med måltal	Nuläge	Måltal	Utblick	Övriga indikatorer
Övergripande mål: Andelen hållbara resor	2014	2020	2035	
Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel	27,5 %	30 %	> 33 %	Antal personkilometer Körsträcka personbilar Bilnehav/1000 invånare Andel cykelresor Andel bilpassagerare (samåkning)
Antal resor i kollektivtrafiken	278 milj	+ 15 %	Fördubbla 2006-25	Antal resor per funktion: a) stråk (tåg, expressbuss, cityexpress) b) stadstrafik (per pendlingsnav) c) tätortstrafik d) landsbygd /övrigt Brutto-och nettokostnad/resa

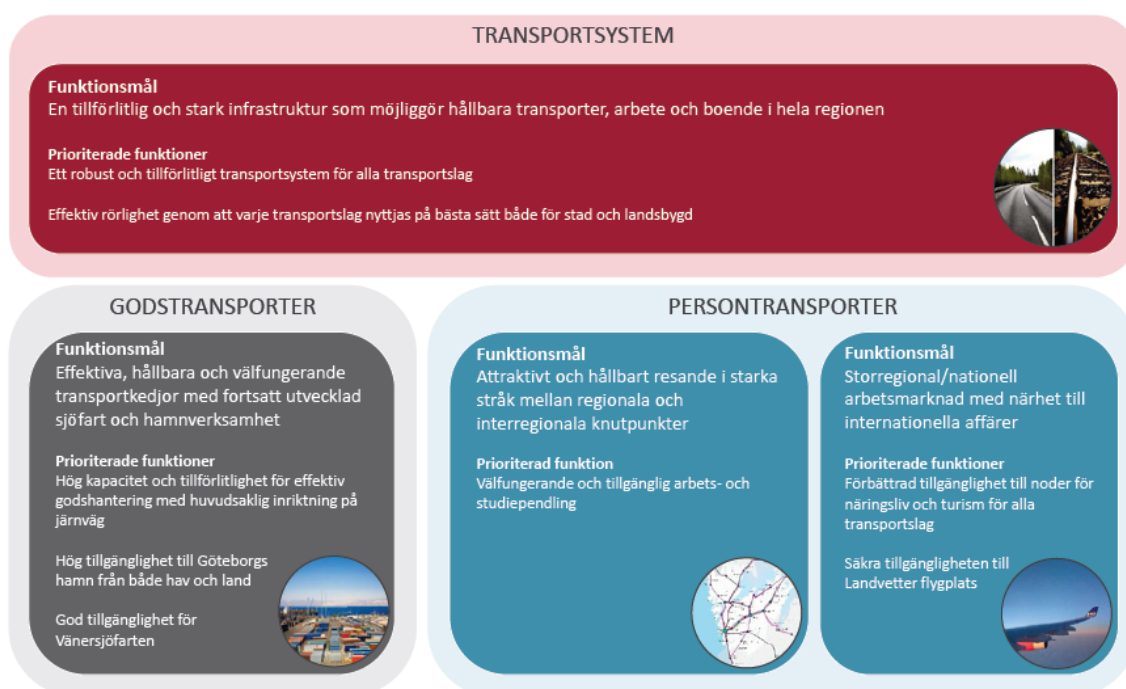
Figur 48. Övergripande mål i trafikförsörjningsprogrammet.

Strategi för ökad cykling i Västra Götaland

Cykelstrategin ska vara ett stöd för prioritering och planering av cykelåtgärder längs det statliga regionala vägnätet. Målsättningen är att skapa förutsättningar för ökad och säker cykling. Strategin fastslår att i första hand ska vardagscyklare till målpunkter såsom arbetsplatser, skolor, kollektivtrafikknutpunkter och fritidsanläggningar prioriteras. I andra hand ska insatser som knyter samman "felande länkar" i befintligt cykelvägnät och rekreations- och turistcykling prioriteras.

Godstransportstrategi för Västra Götaland

Utgångspunkten i godstransportstrategin är att erbjuda effektiv logistik och en transportinfrastruktur som stöder näringslivets anspråk och regionens utveckling. Samtidigt ska hållbarhet, hela regionens intressen samt samhällsekonomisk effektivitet värnas. Till strategin har det tagits fram en handlingsplan, som utgör underlag bland annat för regional och nationell infrastrukturplan och knyter samman konkreta åtgärder i transportsystemet med visionen om det goda livet.



Figur 49. Mål och prioriterade funktioner för Västra Götalandsregionen. Liknande bild för hänsynsmålen finns ej.

7.3. Mål för åtgärdsvalsstudien

Utifrån övergripande syfte och mål (kapitel 2.2) och beskrivna förutsättningar (kapitel 5) och brister (kapitel 6) formulerar studien här mer specifika mål, dels övergripande mål, dels mål för respektive delsträcka.

Övergripande mål

- Åtgärderna ska öka trafiksäkerheten för samtliga användare av väg 156.
- Åtgärderna ska ge ökad trygghet för oskyddade trafikanter.
- Åtgärderna ska öka tillgängligheten för samtliga användare av väg 156.
- Åtgärderna ska förbättra förutsättningarna för en ökad andel hållbara resor och transporter.

Mål för respektive delsträcka

- Delsträckorna väg 40 – väg 27: Åtgärderna ska ge ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter som ska ta sig till och från hållplatser.
- Delsträcka väg 40 – Skene: Åtgärderna ska ge tillförlitlig restid för samtliga trafikantgrupper.
- Delsträcka genom Skene tätort: Åtgärderna ska ge ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter och skapa en tydligare trafikmiljö.
- Delsträcka väg 27 – länsgräns: Åtgärderna ska ge ökad framkomlighet för godstrafik.

7.4. Aspekter

Utöver preciserade mål finns det aspekter som är viktiga att beakta och inte försämra förutsättningarna för, men som inte kan kopplas direkt till åtgärdsvalsstudiens övergripande syfte.

Allmänna aspekter som åtgärderna verkar för:

- Minskad klimatpåverkan
- Inte ökade störningar (buller, barriäreffekt med flera)
- Ökad hastighetsefterlevnad

Specifika aspekter kopplade till väg 156 som åtgärderna ska ta hänsyn till:

- Skolskjutsresor
- Transporter kopplade till jordbruk
- Turism för alla transportslag
- Resor till och från Landvetter flygplats

7.5. Målkonflikter

Det finns ett antal målkonflikter i denna åtgärdsvalsstudie. Konflikterna kan både beröra formellt antagna mål och projektspecifika mål. De projektspecifika målen är framarbetade med fokus på sträckan, men viljan är att de projektspecifika målen inte ska stå i konflikt med beslutade nationella, regionala och lokala mål. Dock finns några undantag där måluppfyllelse kan leda till att målkonflikter uppstår. Ett exempel är att framkomlighet för biltrafik, med konsekvensen en högre hastighet och ett ökat trafikflöde, som står i konflikt med miljömålen om minskade klimatpåverkande utsläpp.

Även inom de projektspecifika målen har några områden identifierats där målkonflikter förekommer. De målen har en inneboende konflikt, då trafiksäkerhet och tillgänglighet för samtliga trafikslag samt trygghet för oskyddade trafikanter är svårt, om inte omöjligt, att uppnå samtidigt. Med de specifika

målen för varje delsträcka ges dock ett förtydligande som hjälpt till vid åtgärdsgenerering, prioritering och rekommendation.

Andra typer av målkonflikter gäller bland annat konflikter mellan oskyddade trafikanter tillgänglighet och trygghet i tätorterna och motorfordonens framkomlighet och tillgänglighet på väg 156. Det bedöms även finnas en risk för målkonflikt mellan den regionala genomfartstrafiken, som önskar god framkomlighet och tillgänglighet till målpunkter, som ibland ligger utanför utredningsområdet, och den lokala trafiken med målpunkter inne i tätorterna.

De olika aktörernas mål för utveckling längs stråket kan hamna i konflikt med varandra, då statlig och kommunal planeringen inte alltid samverkar.

För sträckan väg 27 - länsgränsen finns det en målkonflikt mellan att åtgärderna ska verka för ökad trygghet för oskyddade trafikanter samtidigt som det delsträcksspecifika målet för sträckan anger att åtgärderna ska verka för ökad framkomlighet för godstrafik.

8. Tänkbara åtgärder

Åtgärdsvalsstudien ska kunna användas som underlag för fortsatt planering. Åtgärder ska därför vara genomförbara, kostnadseffektiva och presenteras på kort, medellång och lång sikt. Uppräkning av trafiken till 2040 har genomförts. Föreslagna åtgärder är genererande utifrån dagens trafikflöde, men framtida trafikflöden omöjliggör ej åtgärderna. Åtgärderna har koppling till de gemensamt framtagna målen och samtliga steg i fyrstegsprincipen har beaktats.

För åtgärder på kommunala vägar förutsätts kommunal finansiering. Med utgångspunkt i nuvarande förhållande inom utredningsområdet och utifrån identifierade brister har tänkbara åtgärder generats. De tänkbara åtgärderna är av olika karaktär och svarar mot olika brister respektive mål för lösningarna. Åtgärderna är dels av övergripande karaktär, dels geografiskt avgränsade till någon av delsträckorna. Åtgärder inom respektive kategori beskrivs avseende syfte, effekt och förslag till vidare hantering med motiv därefter under var sin rubrik. För åtgärder i tidigare åtgärdsvalsstudier (Stråk 6, Svenljunga tätort samt Tåstarpsgatan, Tranemo) se dessa rapporter.

Övergripande åtgärder som har identifierats berör bland annat förutsättningarna för hållbara resor och transporter, och därigenom lägre energiförbrukning och minskad klimatpåverkan, eller är på annat sätt applicerbara på sträckan som helhet. Identifierade tänkbara åtgärder delas in enligt nedan.

- A. Övergripande åtgärder: Omfattar åtgärder som berör beteenden respektive förutsättningar för ökad andel hållbara resor och transporter samt är på annat sätt applicerbara på hela sträckan. Åtgärderna betecknas A1, A2, A3 etcetera nedan.
- B. Väg 40 – Skene (cirkulationsplats Varbergsvägen/väg 156). Åtgärderna betecknas B1, B2, B3 etcetera nedan.
- C. Delen genom Skene (cirkulationsplats Varbergsvägen/väg 156 – väg 41). Åtgärderna betecknas C1, C2, C3 etcetera nedan.
- D. Väg 41 – väg 27. Åtgärderna betecknas D1, D2, D3 etcetera nedan.
- E. Väg 27 – länsgränsen mot Jönköpings län (nedan kallad länsgränsen). Åtgärderna betecknas E1, E2, E3 etcetera nedan.

Nedan beskrivs åtgärderna inom respektive del med bedömd effekt och förslag till vidare hantering. Åtgärder som valts bort (Nej) är skrivna med **grå färg** och hanteras ej vidare. Vidare beskrivs om åtgärder har koppling till andra åtgärder och/eller andra förbehåll samt vem som ansvarar för genomförandet. Den tänkbara åtgärdens huvudsakliga steg enligt fyrstegsprincipen anges samt en bedömd kostnad. För de åtgärder som innebär fortsatt utredning eller direkt avskrivs bedöms ej kostnad.

8.1. Kostnadsramar för genomförande av åtgärder

Västra Götalandsregionen har på uppdrag av regeringen ansvar för att upprätta en länsplan för den regionala transportinfrastrukturen i Västra Götaland. Objekt som överstiger 25 miljoner kronor ska vara namngivna i planen. Åtgärder under 25 mkr finansieras i första hand via pottorna "Stråkpotter" och "Smärreåtgärder". I den nu gällande regionala länsplanen "Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland, 2018–2029" finns inga namngivna objekt på sträckan.

Stråk 6, Mark (Skene) – Göteborg (väg 156, 40) är ett av de utpekade regionala vägstråken som kan finansieras via "Stråkpotter". Medlen i dessa potter ska gå till kostnadseffektiva åtgärder som var och en understiger 25 miljoner kronor. Huvudsyftet är att skapa bättre möjligheter till arbets- och studiependling med bil och kollektivtrafik. För stråk 6 finns en beslutad åtgärdsplan framtagna och

medlen i stråkpotten är fulltecknade, se bilaga 4. Åtgärder på kort och medellång sikt finansieras via "Smärrepotten". De rekommenderade åtgärderna prioriteras mot övriga åtgärder för regionala vägar inom Västra Götalandsregionen.

8.2. Bedömning av kostnader

Kostnadsuppskattningarna är mycket översiktliga bedömningar av åtgärds- eller anläggningskostnaderna. Kostnaderna har bedömts utifrån den idag kända kunskapen, där schablonmässiga kostnader och erfarenhetsmässiga uppskattningar från andra projekt har använts i bedömningen. För att bättre uppskatta kostnaderna krävs fördjupade utredningar. Kostnaderna är i detta tidiga skede vidhäftade med en stor osäkerhet, som uppskattas till +/- 50 %, men anges i flera fall i följande intervall.

- Åtgärden bedöms kosta 12–25 miljoner
- Åtgärden bedöms kosta 3–12 miljoner
- Åtgärden bedöms kosta 1–3 miljoner
- Åtgärden bedöms kosta under 1 miljon kronor

För mer omfattande åtgärder som bedöms överstiga 25 mkr, exempelvis stigningsfält, mötesfri väg (2+1) och förbifarter, har Trafikverkets GKI-mall använts. GKI står för grov kostnadsindikation av större investeringsåtgärder. Vissa åtgärder har ej kostnadsbedömts, då dessa inte går att hänvisa till en specifik åtgärds- eller anläggningskostnad.

8.3. Övergripande åtgärder

A1. Marknadsföring av kollektivtrafiken exempelvis genom direktbearbetning, konventionell reklam, prova-på-kampanjer på arbetsplatser, skolor med flera.

Berörd brist: Generell brist som motverkar ett effektivt utnyttjande av infrastrukturen. Denna brist kan kopplas till både tillgänglighet längs sträckan och till färdmedelsfördelning och målet att öka andelen hållbart resande.

Åtgärdens effekt: Åtgärden kan skapa förutsättningar för att få fler resenärer att välja hållbara färdmedel, vilket i sin tur kan bidra till att avlasta, eller åtminstone inte öka belastningen på vägsystemet. Bibehållen eller minskad belastning på vägsystemet kan minska framkomlighets- och trafiksäkerhetsbristerna under maxtimmarna. Detta är viktigt inte minst på sträckan väg 40 - Skene. Att marknadsföra kollektivtrafik kan ske dels som en allmän kampanj, ofta med prova-på-busskort, dels som en riktad försäljning till hushåll eller andra lämpliga målgrupper. Båda dessa typer av marknadsföring har bedrivits i tiotalet år i Göteborgsområdet, med goda resultat, och är väl etablerade arbetssätt för Västtrafik.

Att erbjuda vanebilister att bli så kallade testresenärer är ett sätt att marknadsföra kollektivtrafik som visat sig ge goda effekter. I en sammanställning av Trafikverket (2012) där provåkarkort för kollektivtrafik delades ut till vanebilister i Göteborg, Halland, Lund, Östersund och Gränby fann man att i genomsnitt 27 % av de som testade kollektivtrafiken fortsatte resa kollektivt när uppföljning gjordes 3–12 månader senare. Insatserna räknas som mycket kostnadseffektiva och är vanligtvis betalade efter ett år, förutsatt att kampanjen är gjord på lämpligt sätt (Gröna bilister, 2018).

Steg enligt fyrstegsprincipen: 1

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej, då den är beroende av deltagande parter ambitionsnivå.

Ansvarig för genomförande: Västtrafik i samverkan med berörda kommuner.

Gå vidare: Ja. Åtgärden är ett viktigt bidrag till ökad andel hållbara resor och är en pusselbit tillsammans med övriga åtgärder i denna kategori. Västtrafik vidtar återkommande denna typ av marknadsföring.

A2. Skapa förutsättningar för mer cykeltrafik, exempelvis genom att införa låncyklar för kommunens anställda (och invånare) och genomföra informationskampanjer för ökat cyklande.

Berörd brist: Generell brist som motverkar ett effektivt utnyttjande av infrastrukturen. Denna brist kan kopplas till tillgänglighet längs sträckan samt till färdmedelsfördelning och målet att öka andelen hållbart resande.

Åtgärdens effekt: Åtgärden kan skapa förutsättningar för att få fler resenärer att välja hållbara färdmedel, vilket i sin tur kan bidra till att avlasta, eller åtminstone inte till att öka belastningen på vägsystemet. Bibehållen eller minskad belastning på vägsystemet kan minska framkomlighets- och trafiksäkerhetsbristerna under maxtimmarna. Ökad cykling bidrar också till ökad folkhälsa i stort. Åtgärden har störst effekt i de större tätorterna (Skene, Svenljunga och Tranemo) och på korta resor.

Kampanjer för att öka cykling genomförs i flertalet städer. Ett exempel med goda resultat genomfördes i Umeå under 2018. Kampanjen Bryt, som i stället för att fokusera på hälsa, miljö och ekonomi satsat på att fånga den frihetskänslan som många känner i sin relation till cykling, uppvisar bland annat att 54 % av de tillfrågade som har uppmärksammat kampanjen svarade att den lockade till att cykla. Bland män var motsvarande siffra 61 %. 63 % hade reflekterat över sina resvanor och bland kvinnor var den siffran 77 %. 18 % har antingen testat att ta cykeln oftare eller testat att hyra en lådcykel.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 1

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej, då den är beroende av deltagande parter ambitionsnivå.

Ansvarig för genomförande: Berörda kommuner.

Gå vidare: Ja. Åtgärden är ett viktigt bidrag till ökad andel hållbara resor och är en pusselbit tillsammans med övriga åtgärder i denna kategori.

A3. Prioritering av drift och underhåll på Trafikverkets gång- och cykelvägar.

Berörd brist: Generell brist rörande attraktivitet av cykel som transportmedel. Detta gäller både för cykelresor där cykel är det enda färdmedlet och för resor där cykeln är en del av resan, exempelvis mellan hemmet/arbetsplatsen/skolan och kollektivtrafiken.

Åtgärdens effekt: Åtgärden bedöms öka attraktiviteten för färdmedlet, något som kan medföra ett ökat cyklande i området. Ökad cykling kan i sin tur bidra till att avlasta, eller åtminstone inte till att öka belastningen på vägsystemet. Bibehållen eller minskad belastning på vägsystemet kan minska framkomlighets- och trafiksäkerhetsbristerna under maxtimmarna. Ökad cykling bidrar också till ökad folkhälsa i stort. Åtgärden har störst effekt i de större tätorterna (Skene, Svenljunga och Tranemo) samt i anslutning till större kollektivtrafikknutpunkter.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 2

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej, då den bland annat är beroende av hur dagens driftkontrakt ser ut.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Nej. Trafikverket har redan höga krav på drift- och underhåll av gång- och cykelvägar och kan inte göra några avvikelser på den standard som gäller nationellt. Dock kan uppföljning av befintliga krav eventuellt ökas.

A4. Prioritering av drift och underhåll på kommunala gång- och cykelvägar.

Berörd brist: Generell brist rörande attraktivitet av cykel som transportmedel. Detta gäller både för cykelresor där cykel är det enda färdmedlet och för resor där cykeln är en del av resan, exempelvis mellan hemmet/arbetsplatsen/skolan och kollektivtrafiken.

Åtgärdens effekt: Åtgärden bedöms öka attraktiviteten för färdmedlet, något som kan medföra ett ökat cyklande i området. Ökad cykling kan i sin tur bidra till att avlasta, eller åtminstone inte till att öka belastningen på vägsystemet. Bibehållen eller minskad belastning på vägsystemet kan minska framkomlighets- och trafiksäkerhetsbristerna under maxtimmarna. Ökad cykling bidrar också till ökad folkhälsa i stort. Åtgärden har störst effekt i de större tätorterna (Skene, Svenljunga och Tranemo) samt i anslutning till större kollektivtrafikknutpunkter.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 2

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej

Ansvarig för genomförande: Berörd kommun.

Gå vidare: Ja, berörda kommuner bör se över möjligheten till att prioritera drift och underhåll på kommunala gång- och cykelvägar.

A5. Reparera trasiga viltstängsel och varna för stängselslut.

Berörd brist: Det finns uppgifter om "hål och nedböjda stolpar" på befintligt viltstängsel på sträckan, vilket gör att vilt kan passera viltstängslet. Där stängslet tar slut finns ingen information kring detta, något som ska skapa falsk trygghet som trafikanter som tror att de färdas längs en sträcka med viltstängsel. Riskerna är störst för viltolyckor där viltstängsel börjar respektive slutar, därför bör trafikanter upplysas om var detta sker.

Åtgärdens effekt: En reparation av befintligt viltstängsel minskar risken för viltolyckor på sträckor där viltstängsel finns.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 2

Kostnadsuppskattning: En schablonkostnad som används är cirka 200 tusen kr/km.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Ja. Initialt bör en inventering av befintligt viltstängsel genomföras för att verifiera uppgiften och skapa förutsättning för framtagande av ett aktuellt och korrekt underlag. Dessa åtgärder ska koordineras med eventuell utbyggnad av vägsträckor. Sträckan bör kompletteras med skyltning på platser där viltstängslet slutar.

A6. Anlägg ett parallellt lokalvägnät som alternativ till väg 156. Vägnätet kan även användas av oskyddade trafikanter.

Berörd brist: Det saknas ett omledningsvägnät för väg 156, vilket gör sträckan sårbar vid längre stopp. Längs sträckan delar samtliga trafikantgrupper på befintlig väg, något som kan ge upphov till minskad trafiksäkerhet och trygghet.

Åtgärdens effekt: Åtgärden skulle minska sårbarheten på sträckan.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 4

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket

Gå vidare: Nej. Åtgärden är inte samhällsekonomiskt försvarbar. Berörda kommuner kan titta på möjligheten att skapa lokala parallellvägnät i samband med detaljplanering. Om vägen byggs ut kan vissa sträckor få parallella, enkla lokalvägar.

A7. Befintliga bostadsområden förtätas så att närhet till samhällsservice och kollektivtrafik ökar.

Berörd brist: Spridd bebyggelse genererar generellt fler transporter med bil, då avståndet till service och arbetsplatser generellt är längre. Kollektivtrafikens möjlighet att effektivt trafikera områden med spridd bebyggelse är mindre. Denna brist kan kopplas till både tillgänglighet längs sträckan samt till färdmedelsfördelning och målet att öka andelen hållbart resande.

Åtgärdens effekt: Åtgärden kan innebära att fler resenärer får tillgång till och har möjlighet att välja hållbara färdmedel, vilket i sin tur kan bidra till att avlasta, eller åtminstone inte till att öka belastningen på vägsystemet. Bibehållen eller minskad belastning på vägsystemet kan minska framkomlighets- och trafiksäkerhetsbristerna under maxtimmarna. Detta är viktigt inte minst på sträckan väg 40 - Skene.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 1

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej.

Ansvarig för genomförande: Berörd kommun.

Gå vidare: Ja. Åtgärden kan indirekt ge en ökad andel hållbara resor och kommunerna bör beakta detta vid planläggning av nya områden och beviljande av bygglov.

A8. Utarbeta parkeringsstrategier med syfte att prioritera hållbara färd sätt.

Berörd brist: Den lokala trafiken och tätorternas verksamheter genererar mycket trafik, vilket i sin tur skapar ett stort behov av parkering i tätorten. Denna brist kan kopplas till både tillgänglighet längs sträckan och till färdmedelsfördelning och målet att öka andelen hållbart resande. Minskade parkeringsmöjligheter är en effektiv metod för att flytta över persontransporter till gång och cykel, se A2.

Åtgärdens effekt: Åtgärden kan bidra till en ökad tydlighet kring hur kommunen ska arbeta med parkeringsfrågan samt en prioritering av hållbara färd sätt som gång, cykel och kollektivtrafik. Åtgärden kan även skapa attraktivitet för tätorten genom att ytor som används för parkering kan nyttjas för andra verksamheter.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 1

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej.

Ansvarig för genomförande: Berörd kommun.

Gå vidare: Ja. Åtgärden kan skapa förutsättningar för att öka andelen hållbara färdmedel inom tätorterna. Under framtagande av parkeringsstrategier underlättas det om kommunikation med den lokala handeln initieras i ett tidigt skede.

A9. Genomför en hastighetsöversyn av sträckan.

Berörd brist: Olika skyltade hastigheter längs sträckan kan skapa oklarhet i vilken hastighet som gäller samt i vissa fall irritation över detsamma. Trafikrytmen kan uppfattas som ojämn.

Åtgärdens effekt: Åtgärden ger underlag för nya hastighetsgränser som skapar mer enhetlighet längs sträckan.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 2

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Nej. Hastighetsöversyn genomfördes 2009 och väg 156 fick då nya hastigheter. Eventuella ombyggnationer, trimningsåtgärder och trafiksäkerhetshöjande åtgärder kan dock komma att motivera en hastighetsöversyn framöver.

A10. Röjning av vegetation för ökad trygghet på gång- och cykelvägar.

Berörd brist: Åtgärden innebär att de delar av gång- och cykelvägnätet som har dåliga siktlinjer och ljusförhållanden förbättras. Särskilt barn och kvinnor undviker att gå eller cykla längs stråk som är mörka och med korta siktlinjer, då sådana stråk kan upplevas som otrygga.

Effekt: Åtgärden innebär att gång- och cykelvägarna upplevs tryggare och trevligare, vilket innebär att åtgärden har potential att bidra till ökat antal gående och cyklande under dygnets alla timmar.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 2

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket och berörda kommuner.

Gå vidare: Nej. Arbete genomförs redan löpande av Trafikverket och berörda kommuner. Dock är det viktigt att upphandlad driftentreprenör förstår vikten av åtgärden och prioriterar denna. Dock kan uppföljning av befintliga krav eventuellt ökas.

A11. Se över och åtgärda regelbundet belysningen på gång- och cykelstråk.

Berörd brist: Åtgärden innebär att gångstråken inventeras med regelbundna intervaller. Trasig belysning ersätts och skymmande buskage klipps. Åtgärden innebär att gångstråken blir ljusare och därmed upplevs som tryggare. Särskilt barn och kvinnor undviker att gå eller cykla längs stråk som är mörka och med korta siktlinjer, sådana stråk upplevs som otrygga.

Effekt: Åtgärden innebär att gång- och cykelvägarna upplevs tryggare och trevligare, vilket innebär att åtgärden har potential att bidra till ökat antal gående och cyklande under dygnets alla timmar.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 2

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket och berörda kommuner.

Gå vidare: Nej. Detta arbete genomförs redan löpande av Trafikverket och berörda kommuner. Dock är det viktigt att upphandlad driftentreprenör förstår vikten av åtgärden och prioriterar denna.

A12. Sätt upp informationsskärmar med busslinjer, avgångstider och hållplatslägen vid större arbetsplatser och offentliga målpunkter.

Berörd brist: Generell brist som motverkar ett effektivt utnyttjande av infrastrukturen. Denna brist kan kopplas till både tillgänglighet längs sträckan och till färdmedelsfördelning och målet att öka andelen hållbart resande.

Effekt: Åtgärden leder till att kollektivtrafiken synliggörs och att kunskapen om kollektivtrafikens möjligheter ökar. Åtgärden är även normbildande, då den påvisar en prioritering och uppmuntring av resande med kollektivtrafiken.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 1

Kostnadsuppskattning: Kostnaden beror på antal och typ av informationsskylt som sätts upp. Skylten bekostas av organisationen/företaget.

Ansvarig för genomförande: Respektive kommun bör vara drivande. Västtrafik tillhandhåller information. Intresserade företag/organisationer kontakter Västtrafik för att få anpassad information.

Gå vidare: Ja, genom att synliggöra alternativen till privatbilism ökar kunskapen om dem. Åtgärden samordnas med fördel med förändringar i kollektivtrafikutbudet eller parkeringstillgången.

A13. Digitala samåkningsportaler för kommunens anställda eller på privata företag.

Berörd brist: Generell brist som motverkar ett effektivt utnyttjande av infrastrukturen. Denna brist kan kopplas till både tillgänglighet längs sträckan och till färdmedelsfördelning och målet att öka andelen hållbart resande.

Effekt: Åtgärden leder till att möjligheten för samåkning ökar. Åtgärden är även normbildande, då den påvisar en prioritering och uppmuntring av samåkning. Enligt Trafikverkets effektsamband pekar erfarenheter från olika försök med samåkning att dessa ger tämligen små effekter, men de åstadkoms ändå till en låg kostnad. Det finns också erfarenheter från andra länder som redovisar något större effekt. Genomgående slutsatser som dras är att teknik inte är den avgörande lösningen, utan att det krävs ett långsiktigt, systematiskt och arbetsplatsbaserat arbete för att nå effekt. Personer måste även se egna fördelar av att då och då samåka.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 1

Kostnadsuppskattning: Kostnaden för att starta och driva samåkningsprojekt inom företag bedömdes enligt senast gjorda beräkning (2008) uppgå till cirka 50 000 kronor per företag med över 50 anställda. I kostnaden ingår t.ex. information, kartläggning av potential, licenser med mera. Med företag avses här alla större arbetsplatser. Kostnaden ska ställas mot minskat behov av parkeringsplatser, samt andra vinster i form av mindre stress vid färd till och från arbetet, då man slipper köra själv, etcetera.

Ansvarig för genomförande: Berörda kommuner i samverkan med intresserade företag.

Gå vidare: Ja, upphandla och marknadsför system för samåkning, med fördel i samverkan inom hela Sjuhärad.

A14. Möjliggör och uppmuntra till flexibla arbetstider och distansarbete för kommunens anställda.

Berörd brist: Generell brist som motverkar ett effektivt utnyttjande av infrastrukturen. Denna brist kan kopplas till både tillgänglighet längs sträckan och till färdmedelsfördelning och målet att öka andelen hållbart resande.

Effekt: Åtgärden kan leda till att transportbehovet minskar. Bibehållen eller minskad belastning på vägsystemet kan minska framkomlighets- och trafiksäkerhetsbristerna under maxtimmarna. Åtgärder för att överföra persontransporter till digital tillgänglighet kan ha en positiv inverkan på delmålet jämställdhet. Möjlighet till distansarbete samt att ersätta tjänsteresor med digitala möten kan för vissa grupper vara en förutsättning för att till exempel kunna kombinera arbete med familjesituation.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 1

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej

Ansvarig för genomförande: Berörda kommuner.

Gå vidare: Ja. Om goda möjligheter för flexibla arbetstider och distansarbetet finns kan även attraktiviteten för kommunen som arbetsgivare öka.

A15. Uppmuntra digitala möten, dels inom den kommunala förvaltningen, dels för privata företag.

Berörd brist: Generell brist som motverkar ett effektivt utnyttjande av infrastrukturen.

Effekt: Åtgärden kan leda till att transportbehovet minskar samtidigt som tillgängligheten ökar. Bibehållen eller minskad belastning på vägsystemet kan minska framkomlighets- och trafiksäkerhetsbristerna under maxtimmarna. Andra positiva effekter är verksamheter kan effektiviseras och stressen hos anställda kan minskas. Hos de myndigheter som har deltagit i "REMM – resfria/digitala möten i myndigheter" under flera år har i snitt koldioxidutsläpp från tjänsteresande minskat med 25 % per anställd under en period på sex år. Bland övriga myndigheter har det under samma period skett en motsvarande minskning med 8 %.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 1

Kostnadsuppskattning: Olika organisationer och myndigheter har kommit olika långt i sin digitalisering. Införskaffande av utrustning kan vara en hög initial engångskostnad, men denna räknas ofta hem snabbt då effektiviteten ökar och kostnader för tjänsteresor minskar.

Ansvarig för genomförande: Berörda kommuner.

Gå vidare: Ja. Kommunerna bör aktivt jobba med digitala möten då flera fördelar kan fås. Se gärna www.remm.se för goda råd och inspiration.

A16. Installera laddstationer för elbilar vid varje pendelparkeringsanläggning.

Berörd brist: Generell brist som motverkar ett effektivt resursutnyttjande.

Effekt: Åtgärden syftar till att uppmuntra användningen av elbilar och att göra vardagen enklare för elbilsägare. Åtgärden är också normbildande och synliggör elfordonens möjligheter.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 1

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket i samverkan med aktörer inom branschen.

Gå vidare: Nej, åtgärden är värdefull, men hanteras inte inom ramen för denna studie. Frågan bör behandlas mer övergripande än i en enskild åtgärdsvalsstudie.

8.4. Delen väg 40 – Skene

B1. Anlägg viltpassager vid större ombyggnad eller ny väg samt trimma utformning av viltstängsel, exempelvis komplettering av stängselöppningar med grindar, färister etcetera.

Berörd brist: Väg 156 innebär redan i dag en barriär för vilt i området. Barriäreffekten blir ännu större om viltstängsel anläggs vid ny- eller ombyggnationer.

Åtgärdens effekt: Rätt utförd innebär åtgärden att passager av vilt koncentreras till anlagda viltpassager, vilket minskar risken för viltolyckor på sträckan.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 3

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej då åtgärden bör inkluderas i eventuella om- och nybyggnadsprojekt.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Ja, vid ny- eller ombyggnation. Se B20.

B2. Bekämpa parkslide som växer vid viltstängslet på en sträcka av cirka 1 kilometer vid Kärrsgärde, strax väster om Buasjön.

Berörd brist: Parkslide är en invasiv art, vilket innebär att den har stor potential att tränga undan inhemska växtlighet och även skada konstruktioner.

Åtgärdens effekt: Minimerar risken för spridning av den invasiva arten parkslide.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 2

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Ja.



Figur 50. Parkslide, vid Kärrsgärde strax väster om Buasjön. Foto: Google 2019.

B3. Utred behov av och nytta med Knutpunkt Rya, hållplatser och pendelparkering i anslutning till Ryamotet och hållplats Stora Övattnet. Förslag finns om en motorväghållplats och att samla områdets alla kollektivtrafikfunktioner i en punkt, närmare väg 40.

Berörd brist: Avsaknad av knutpunkt i motet, något som eventuellt minskar attraktiviteten för kollektivtrafiken här.

Åtgärdens effekt: Ökar tillgängligheten och möjligheter för pendling med buss mot både Göteborg och Borås. Åtgärden innebär sannolikt fler kollektivtrafikresenärer, vilket i sin tur kan bidra till att avlasta, eller åtminstone inte till att öka belastningen på vägsystemet.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 3 Kostnadsuppskattning: Bedöms ej.

Ansvarig för genomförande: Västtrafik i samverkan med berörda parter.

Gå vidare: Ja. Åtgärden lämnas som förslag till ÄVS väg 40 Göteborg-Borås och till Västtrafik, då en eventuell ny hållplats skulle kunna ligga i anslutning till Ryamotet. Åtgärder på platsen bör samordnas med planerna på en ny stambana samt ny lokalväg mellan Ryamotet/Vägskillnaden och flygplatsområdet.

B4. Tillgänglighetsanpassa passager över väg 156 (förhöjd kantsten, taktila plattor med mera).

- B4a. Passage i anslutning till hållplats Källarbacken i Hällingsjö (söder om hållplatsen) saknar förhöjd kantsten, "nollad kantsten" samt taktila plattor. Motsvarar åtgärd B13a.
- B4b. Passage strax söder om väg 40 i anslutning till hållplats Stora Övattnet saknar taktila plattor.
- B4c. Passage vid Björlandakryssat (väg 156/väg 528/väg 1609) i anslutning till hållplats Björlanda saknar förhöjd kantsten, "nollad kantsten" samt taktila plattor.
- B4d. Passage cirka 1 km norr om cirkulationsplatsen vid Skenes tätort (väg 156/Varbergsvägen) i anslutning till hållplats Vårkulla saknar förhöjd kantsten, "nollad kantsten" samt taktila plattor.
- B4e. Passage vid den förskjutna trevägskorsningen, Sandvads-kryssat, (väg 156/väg 1612/väg 1626) i anslutning till hållplats Sandvad saknar förhöjd kantsten, "nollad kantsten" samt taktila plattor.

Berörd brist: Passager för oskyddade trafikanter som inte är tillgänglighetsanpassade innebär en sämre tillgänglighet. Den sämre tillgängligheten har en särskilt negativ påverkan för funktionsnedsatta, men även äldre, personer med barnvagn eller liknande påverkas negativt.

Åtgärdens effekt: Åtgärden bedöms öka tillgängligheten för oskyddade trafikanter som korsar väg 156.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 2 Kostnadsuppskattning: Åtgärderna bedöms kosta under 1 miljon kronor/lokalisering.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket

Gå vidare: Ja till B4c. Nej till övriga, främst då det i övrigt saknas anslutande GC-vägar. Diskussion kring prioritering bör ske i samråd med berörd kommun och Västtrafik. Se även B12, då många åtgärder bör kombineras.

B5. Förbättra kollektivtrafiken till Borås, exempelvis genom ökad turtäthet samt anpassning av linjer och tidtabeller.

Berörd brist: Önskemål finns om att förbättra möjligheten för resenärer att enkelt och smidigt åka till Borås från hållplatser längs sträckan. Brist som motverkar ett effektivt utnyttjande av infrastrukturen. Denna brist kan kopplas både till i första hand tillgänglighet längs sträckan samt till färdmedelsfördelning och målet att öka andelen hållbart resande.

Åtgärdens effekt: Åtgärden ökar tillgängligheten och kan skapa förutsättningar för att få fler resenärer att välja kollektivtrafiken, vilket i sin tur kan bidra till att avlasta, eller åtminstone inte till att öka belastningen på vägsystemet. Bibehållen eller minskad belastning på vägsystemet kan minska framkomlighets- och trafiksäkerhetsbristerna under maxtimmarna.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 2

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej.

Ansvarig för genomförande: Västtrafik.

Gå vidare: Ja. Västtrafik bör utreda vidare om behov finns och om åtgärden är genomförbar. Se även åtgärd B7, då åtgärden är en fråga att lyfta i samarbetsforumet.

B6. Utred behov av kollektivtrafik från stråket till Landvetter flygplats, exempelvis genom ökad turtäthet samt anpassning av linjer och tidtabeller.

Berörd brist: Önskemål om att förbättra möjligheten för resenärer att enkelt och smidigt åka till Landvetter flygplats från hållplatser längs sträckan. Brist som motverkar ett effektivt utnyttjande av infrastrukturen. Denna brist kan kopplas både till i första hand tillgänglighet längs sträckan och till färdmedelsfördelning och målet att öka andelen hållbart resande.

Åtgärdens effekt: Åtgärden ökar tillgängligheten och kan skapa förutsättningar för att få fler resenärer att välja kollektivtrafiken, vilket i sin tur kan bidra till att avlasta, eller åtminstone inte till att öka belastningen på vägsystemet. Bibehållen eller minskad belastning på vägsystemet kan minska framkomlighets- och trafiksäkerhetsbristerna under maxtimmarna.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 2

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej.

Ansvarig för genomförande: Västtrafik.

Gå vidare: Nej. Behovet av resmöjligheter i kollektivtrafiken för arbetspendling från Sjuhärad till Landvetter flygplats har nyligen utretts på uppdrag av det delregionala kollektivtrafikrådet i Sjuhärad. I utredningen konstateras att potentialen i nuläget inte är tillräckligt stor för tillskapande av nya resmöjligheter. En ny behovsutredning är inte prioriterad i nuläget, men kan lyftas i ordinarie forum för samverkan, se åtgärd B3 och B7. En utredning bör ta hänsyn till planerna på en ny lokalväg mellan Ryamotet/Vägskillnaden och flygplatsområdet.

B7. Fördjupad samverkan kring utveckling av kollektivtrafiken i stråket.

Berörd brist: Under 2015 förändrade Västtrafik trafikeringen längs sträckan. Förändringen resulterade i att ett antal hållplatser drogs in, på grund av bristande trafiksäkerhet i kombination med lågt resande. Även stoppbilden för de olika linjerna tydliggjordes. Linje 300 erbjuder kortare restid mellan Kinna/Skene och Göteborg och stannar inte på alla hållplatser. Linje 330 har ett mer lokalt uppdrag och stannar på samtliga hållplatser. Efter ÅVS för stråk 6 har ett antal åtgärder för att stärka kollektivtrafiken genomförts längs sträckan. Då dessa åtgärder allt eftersom blir genomförda uppdragas behov av kompletteringar och utvecklingsbehov.

Åtgärdens effekt: Genom samarbete och samsyn på hur kollektivtrafiken ska utvecklas längs sträckan skapas möjligheter för att öka attraktiviteten för det kollektiva resandet.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 1 Kostnadsuppskattning: Bedöms ej.

Ansvarig för genomförande: Västtrafik i samverkan med berörda parter.

Gå vidare: Ja. Med bas i redan genomfört arbete bör en dialog återupptas kring hur förändringarna har mottagits och fungerat samt hur kollektivtrafiken ska kunna utvecklas på sträckan framöver.

B8. Kontinuerlig uppföljning och kommunikation av belägningsgrad på utbyggda pendelparkeringar.

Berörd brist: Synpunkter kring att belägningsgraden är hög på pendelparkeringar längs stråken framkommer vid samråd mellan Västtrafik, Trafikverket och kommunerna. Frågan lyfts även i dialoger med allmänheten och lokala organisationer. För att verifiera detta och för att skapa ett bättre underlag till kommande planering bör kontinuerlig uppföljning ske.

Åtgärdens effekt: Åtgärden skapar ett bättre underlag för kommande planering och utbyggnad av pendelparkeringar längs sträckan. Välutbyggda pendelparkeringar med ledig kapacitet skapar bättre förutsättningar för att få fler att välja kollektivtrafiken.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 1 Kostnadsuppskattning: Bedöms ej.

Ansvarig för genomförande: Västtrafik.

Gå vidare: Nej, då belägningsinventeringar redan genomförs kontinuerligt. Det är dock viktigt att Västtrafik kommunicerar genomförda belägningsinventeringar med kommunerna och Trafikverket. Uppföljning kring de nyligen anlagda parkeringarna bör ske i närtid för att se om behovet av pendelparkering längs sträckan har fyllts. Om behovet kvarstår bör åtgärd B10 kompletteras med utbyggnad av fler platser längs sträckan.

B9. Samordna kollektivtrafiken så att linje 330 är synkad med linje 300.

Berörd brist: Under 2015 förändrade Västtrafik trafikeringen längs sträckan. Förändringen resulterade i att ett antal hållplatser drogs in, på grund av bristande trafiksäkerhet i kombination med lågt resande. Även stoppbilden för de olika linjerna tydliggjordes. Linje 300 ska erbjuda snabbare restid mellan Kinna/Skene och Göteborg och inte stanna på alla hållplatser. Linje 330 ska ha ett mer lokalt uppdrag och stannar på samtliga hållplatser. Vid flera hållplatser ges möjlighet till byte mellan linje 330 och 300. Synpunkter har inkommit att det ofta bli lång väntetid vid byteshållplatserna och att tidtabellerna för linjerna inte är anpassade till varandra.

Åtgärdens effekt: Genom anpassning av tidtabeller och därigenom minskad bytestid ökar attraktiviteten för det kollektiva resandet.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 1 Kostnadsuppskattning: Bedöms ej.

Ansvarig för genomförande: Västtrafik.

Gå vidare: Ja, åtgärden bör genomföras i anslutning till kommande tidtabellskifte.

B10. Bygg ut pendelparkeringarna vid hållplatser för linje 300.

- B10a. Komplettering och slutförande av åtgärder vid Källarbacken (se ÅVS stråk 6).
- B10b. Ny pendelparkering vid Bugärde.
- B10c. Utöka pendelparkeringen vid Björlanda.
- B10d. Ny pendelparkering vid Härsjön.
- B10e. Ny pendelparkering vid Stjärnhult.

Berörd brist: Idag finns pendelparkering vid St Övattnet, Källarbacken, Björlanda, Hjorttorp och Hyssna handel. I samband med ÅVS för stråk 6 pekades åtgärder om pendelparkeringar ut. Ett flertal av dessa byggs för tillfället. Pendelparkeringen vid Källarbacken har fortsatt brister, då finansieringen inte räckte för samtliga föreslagna åtgärder. Pendelparkeringen vid Björlanda pekas ut som en parkering med högt nyttjande och i behov av fler platser. Det finns även hållplatser där linje 300 stannar som inte har någon anslutande pendelparkering: Bugärde, Stjärnhult och Härsjön.

Åtgärdens effekt: Utbyggda, trygga pendelparkeringar med ledig kapacitet skapar bättre förutsättningar för att få fler att välja kollektivtrafiken.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 3

Kostnadsuppskattning: Åtgärderna bedöms kosta i storleksordningen 5 miljoner kronor per lokalisering.

Ansvarig för genomförande: Pendelparkeringen vid Källarbacken är kommunal, medan den vid Björlanda är statlig. Föreslagen ny pendelparkering vid Bugärde behöver få en huvudman innan placering och ansvarig för genomförandet pekas ut.

Gå vidare: Ja för B10a, B10b och B10c. Prioriteringsordning bör sättas i samråd med Västtrafik och berörd kommun. Prioritering bör utgå från beläggningsstatistik och kommande utveckling i närområdet. Flera åtgärder bör utföras samordnat med andra på samma plats, se åtgärder B4, B11, B12, B13, B14, B20 och B27.

Nej för B10d samt B10e. Det finns i dagsläget inget behov av pendelparkering vid dessa hållplatser, som enligt statistiken har ett lågt antal påstigande. Det finns inte heller uppgifter om att "vild" pendelparkering sker vid dessa hållplatser.

B11. Bygg ut gång- och cykelvägar alternativt gångvägar i anslutning till hållplatser för linje 300.

- B11a. Bugärde, GC-väg mellan Gamla Färdvägen och Katrineforsliden är nyligen färdigställd. Åtgärden här innebär en förlängning över Hällsjön och vidare till avtagsväg mot Apelgårde, en sträcka på cirka 1 km.
- B11b. Stora Övattnet, cirka 125 meter söderut, med möjlighet till anslutning till enskild väg på östra sidan av väg 156.
- B11c. Mellan hållplats Härsjön och närmaste anslutande väg cirka 150 meter västerut.
- B11d. Mellan hållplats Stjärnhult och närmaste anslutande väg, cirka 100 meter norrut.
- B11e. Mellan eventuell passage i refugen vid Hällingsjöbacken och hållplats Källarbacken, cirka 75 meter (koppling till B13a).

Berörd brist: Vid ett antal av hållplatserna saknas möjligheter för oskyddade trafikanter att gå/cykla tryggt och säkert mellan närmaste anslutande väg och hållplatsen. Oskyddade trafikanter måste gå/cykla på väg 156, som på sträckan saknar vägren.

Åtgärdens effekt: Genom att anlägga trafiksäkra och trygga anslutningar till och mellan hållplatslägena ökar tillgängligheten och skapas goda förutsättningar för ett ökat resande med kollektivtrafiken.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 3

Kostnadsuppskattning: Åtgärderna bedöms kosta 1-3 miljon kronor/delsträcka. B11a dock i storleksordningen 10 mkr, pga vägbank vid sjön och svårare genomförande. Schablonkostnad för gång- och cykelväg utan belysning 6 000 kr/m (GKI-mall). Schablonkostnad för gångväg utan belysning cirka 3 000 kr/m (GKI-mall). Tillägg för belysning 600 kr/m. För åtminstone B11a tillkommer 2 mkr för framtagande av vägplan.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket i dialog med Västtrafik samt Härryda och Marks kommuner.

Gå vidare: Nej till B11e. Ja till övriga. De åtgärder som kan göras med frivillig markåtkomst bör prioriteras, medan de som kräver vägplan knappast blir samhällsekonomiskt försvarbara. Diskussion kring prioritering och samordning med angränsande åtgärder bör ske i samråd mellan Trafikverket, berörd kommun och Västtrafik. Delsträckan vid Hällsjön (B11a) bör inte få belysning, med hänsyn till fauna. B11d bör genomföras som en del i utbyggnaden till mötesfri väg (B20e). Flera åtgärder bör utföras samordnat med andra på samma plats, se åtgärder B4, B10, B12, B13, B14, B20 och B27.

B12. Bygg ut gång- och cykelvägar längs sträckan. Åtgärderna kommer från kommunernas förslag till förra ansökningsperioden för cykelvägar längs regionala vägar 2017–2020.

- B12a. Hyssna handel - Bonared, en sträcka på cirka 1 700 meter
- B12b. Mellan Hajomskryssset och en punkt 400 meter åt sydost

Berörd brist: Idag måste oskyddade trafikanter gå/cykla på vägen, som på sträckan saknar vägren.

- B12a. Marks kommun har vid förra ansökningsperioden för cykelvägar längs regionala vägar 2017–2020 föreslagit sträckan som prioritet nr 3 på listan.
- B12b. Marks kommun har vid förra ansökningsperioden för cykelvägar längs regionala vägar 2017–2020 föreslagit sträckan som prioritet nr 6 på listan.

Åtgärdens effekt: Ökar tillgänglighet, trafiksäkerhet och trygghet genom att anlägga trafiksäkra och trygga gång- och cykelvägar med koppling till målpunkter längs sträckan eller för att knyta ihop trafiksäkrare alternativ för oskyddade trafikanter. Åtgärden kan även bidra till att fler väljer cykel framför bil som transportmedel mellan målpunkterna, vilket i sin tur minskar klimatpåverkan.

- B12a. Verksamheten i anslutning till Hyssna handel har en viktig servicefunktion i närområdet. Denna nås mer trafiksäkert och trygg för oskyddade trafikanter ifall en gång- och cykelväg anläggs. Möjligheten att använda befintlig enskild väg väster om väg 156 bör utredas.
- B12b. Sträckan binder ihop korsningen väg 156/väg 1604 med en enskild väg åt sydost mot Skene. Genom att nyttja den enskilda vägen finns möjlighet att gå och cykla på vägar med mindre trafikbelastning och lägre hastigheter än vad det är på väg 156. Åtgärden skapar goda cykelförutsättningar mellan Skene och Hajomkryssset.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 3

Kostnadsuppskattning:

B12a uppskattas kosta 9,4 miljoner kronor, enligt kommunens ansökan.

B12b uppskattas kosta 2,5 miljoner kronor.

Ansvarig för genomförande: Marks kommun.

Gå vidare: Ja. Som enskild åtgärd kräver B12a vägplan och samfinansiering för att kunna genomföras. Prioritering sker av Marks kommun i anslutning nästkommande ansökningsperioden för cykelvägar längs regionala vägar. Förslagsvis ingår GC-banan B12b i utbyggnaden av mötesfri väg, åtgärd B20b. Flera åtgärder bör utföras samordnat med andra på samma plats, se åtgärder B4, B10, B11, B12, B14, B20 och B27.

B13. Utveckla de hållplatser där linje 300 angör.

Mindre komplettering.

- B13a. Källarbacken. Anlägg passage norr om hållplatsen, i anslutning till Hällingsjöbacken (koppling till B11e). Motsvarar åtgärd B4a.
- B13b. St. Övattnet. Cykelställ.
- B13c. Bugärde. Belysning.

Större åtgärder, så som tillgänglighetsanpassning, breddning av hållplatsficka, refug för säker passage, belysning och cykelparkering.

- B13d. Stjärnhult
- B13e. Härsjön

Berörd brist: Hållplatserna bör standardhöjas då brister finns. De hållplatser som kräver större åtgärder är idag fickhållplatser utan väntytta och perrong. Vid dessa hållplatser finns det inte möjligheter för oskyddade trafikanter att tryggt och trafiksäkert passera väg 156.

Åtgärdens effekt: Trafiksäkra, tillgängliga och trygga hållplatser är en förutsättning för ett ökat resande med kollektivtrafiken.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 3

Kostnadsuppskattning: B13a-c bedöms kosta under 1 miljon kronor/lokalisering. B13d-e bedöms kosta 1-3 miljoner kronor/lokalisering.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket genomför åtgärder på mark, utifrån prioritering av Västtrafik. Busskurer, cykelparkering ansvarar Västtrafik för.

Gå vidare: Nej till B13a, pga flera körfält. Ja till övriga. Diskussion kring prioritering samt vilka delar som bör ingå bör ske i samråd mellan Trafikverket, berörd kommun och Västtrafik. B13d bör genomföras som en del i utbyggnaden till mötesfri väg (B20e). Flera åtgärder bör utföras samordnat med andra på samma plats, se åtgärder B4, B10, B11, B12, B14, B20 och B27.

B14. Upprustning av hållplatslägen med avseende på hållplatsfickans bredd och lutning på berörda hållplatser som trafikeras av linje 300 och 330.

- B14a. Hållplats Hjorttorps Hede har fickhållplats i båda riktningar. Hållplatsen är omgiven av plan jordbruksmark.
- B14b. Hållplats Bläsebo har fickhållplats i båda riktningar. Hållplatsen är omgiven av plan jordbruksmark.
- B14c. Hållplats Lerviksvägen har fickhållplats i båda riktningar. Hållplatslägena är omgivna av skog. Hållplatsläget på vägens östra sida ligger i skärning och västra sidan på bank, vilket kan fördyra kostnaden.

- B14d. Hållplats Skene Skog har fickhållplats i båda riktningar. Sträckan ligger på bank och är omgiven av skogs- och jordbruksmark vid hållplatsen.
- B14e. Hållplats Stjärnhult har fickhållplats i båda riktningar. Hållplatslägena är omgivna av skog och jordbruksmark. (Se även B13d.)
- B14f (se även B13e). Hållplats Härsjön har fickhållplats i båda riktningar. Hållplatslägena är omgivna av plan jordbruksmark.

Berörd brist: Enligt uppgifter finns det hållplatslägen utan tillräckligt djup. Detta innebär att bussen, då den hämtar upp resenärer, blir stående med någon del ute i körbanan. Detta kan förorsaka uppbromsningar och farliga omkörningar. Det har även inkommit synpunkter på att vissa hållplatsfickor har en så pass kraftig lutning ut från vägen att bussen vid halt väglag inte vågar angöra hållplatsen. Hållplatsen lutning kan även påverka möjligheten att öppna bussdörrarna. Bussen stannar då helt enkelt ute i vägbanan.

Åtgärdens effekt: Trafikanter ska inte behöva uppleva lägre trafiksäkerhet och trygghet på grund av att bussen inte kan angöra hållplatserna. Genom att åtgärda erhålls en högre säkerhet, högre trygghet för trafikanterna, mindre stress hos bussförare och ett jämnare trafikflöde.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 2

Kostnadsuppskattning: Åtgärderna bedöms kosta under 1 miljon kronor/lokalisering. För B14c kan topografin ge en högre kostnad.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Ja. De åtgärder som kan göras med frivillig markåtkomst bör prioriteras, medan de som kräver vägplan knappast blir samhällsekonomiskt försvarbara. Diskussion kring prioritering bör ske i samråd mellan Trafikverket, berörd kommun och Västtrafik. Åtgärderna B14d och B14e bör genomföras som en del i utbyggnaden till mötesfri väg (B20). Flera åtgärder bör utföras samordnat med andra på samma plats, se åtgärder B4, B10, B11, B12, B13, B20 och B27.

B15. Prioritera vinterväghållning för hållplatsläge längs linje 300.

Berörd brist: Trafiksäkerhet och trygghet minskar för resenärer om vinterväghållningen inte är tillfredställande. Bristande vinterväghållning kan leda till bristande attraktivitet för kollektivtrafiken.

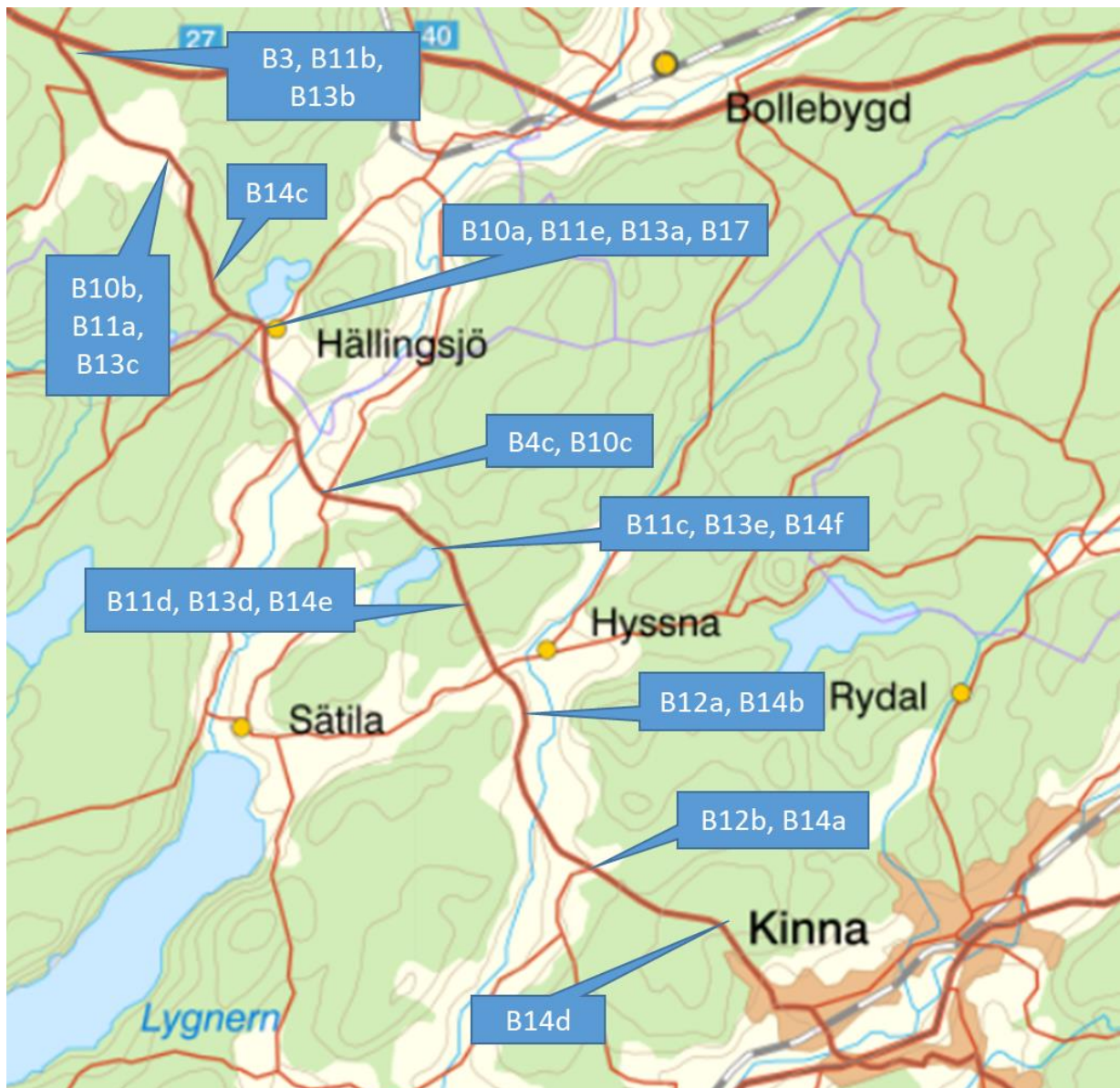
Åtgärdens effekt: Attraktiva, tillgängliga och trygga hållplatser är en förutsättning för ett ökat resande med kollektivtrafiken.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 2

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej, då den bland annat är beroende av hur dagens driftkontrakt ser ut.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Nej. Trafikverket har redan höga krav på drift- och underhåll av hållplatser och kan inte göra några avvikelser på den standard som gäller nationellt. Dock kan uppföljning av befintliga krav eventuellt ökas.



Figur 51. Geografiskt knutna, studerade åtgärder (B3-B17) på delsträcka B.

B16. Sätta upp realtidsskyltar för hänvisning till lediga pendelparkeringsplatser (pendelparkering med information, "Park and ride").

Berörd brist: Generell brist som motverkar ett effektivt utnyttjande av infrastrukturen respektive hållbara resor och transporter.

Åtgärdens effekt: Åtgärden är en del i att skapa förutsättningar för fler kollektivtrafikresenärer. Med pendelparkering med information, "Park and Ride"-anläggningar kan möjligheten till intermodala resor öka.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 2

Kostnadsuppskattning: Åtgärderna bedöms kosta under 1 miljon kronor/lokalisering.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket i samverkan med Västtrafik.

Gå vidare: Ja. Åtgärden är ett viktigt bidrag till ökad andel hållbara resor. Vilka pendelparkeringar som bör prioriteras bör diskuteras i samråd mellan Trafikverket, Västtrafik och berörd kommun. Utifrån storlek och beläggning är troligen hållplatserna Stora Övattnet, Källarbacken och Hyssna handel lämpliga att börja med. Västtrafik får precisera behovet till Trafikverket.

B17. Signalprioritet för kollektivtrafiken i anslutning till hållplats Källarbacken i Hällingsjö.

Berörd brist: För kortaste restid bör hållplatslägen generellt ligga vid respektive vägren, men för högre trafiksäkerhet kan hållplatslägen ibland samlokaliseras till endera sidan av vägen. För att inte tappa restid bör dessa förses med signalprioritet, vilket saknas här. Efter den tidigare ombyggnationen av hållplatsen kan södergående bussar ha svårt att både angöra och lämna hållplatsläget. Detta gäller särskilt i högtrafik på morgonen, då det vardagar 07.00–08.00 avgår ett tiotal bussar från hållplatsen samtidigt som den norrgående biltrafiken är tät.

Åtgärdens effekt: När södergående buss lämnar hållplatsläget aktiveras signalen. Tillförlitlighet i kollektivtrafiken är av stor vikt för att öka färdmedlets attraktivitet. Denna åtgärd kan skapa förutsättningar för bättre tillförlitlighet och på så sätt locka fler kollektivtrafikresenärer. Åtgärden kan även öka trafiksäkerheten, då bussar inte chansar i att korsas mötande trafik på väg 156. En analys av tänkbara alternativ har gjorts, både vad gäller genomförbarhet, effekter och kostnader (COWI 2020). För genomgående trafik på väg 156 innebär åtgärden en liten restidsökning, som mest 12 sekunder under maxtimmen. Enligt analysen minskar väntetiden för södergående bussar som ska ut på väg 156 från 30/40 sekunder (fm/em) till omkring 12 sekunder. Det är av stor vikt att signalanläggningen utformas och placeras så att risken för upphinnandeolyckor minimeras.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 3

Kostnadsuppskattning: Åtgärden bedöms kosta omkring 1-2 miljoner kronor.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Ja. Olika alternativ på utformning har analyserats mer ingående och en signalreglering av korsningen med Hällingsjövägen förespråkas. Åtgärden innebär troligen en detektor i bussgatan och vanlig trafiksignal i korsningen med Hällingsjövägen. Eventuellt bör signalen endast vara aktiverad då den gör stor skillnad för bussen, det vill säga rusningstrafiken morgon och eftermiddag. Åtgärden är ett viktigt bidrag till bättre tillförlitlighet och korta restider.

B18. Ta bort vägräcken i anslutning till hållplatser.

Berörd brist: Efter genomförda sidoområdesåtgärder i form av uppsättande av vägräcken har oskyddade trafikanter "tvingats" ut i körbanan på grund av dessa. Detta skapar otrygghet och minskad trafiksäkerhet, särskilt vintertid då ytan oskyddade trafikanter rör sig på blir ännu smalare på grund av snövallar.

Åtgärdens effekt: Åtgärden kan skapa ökad trygghet för oskyddade trafikanter som ska gå till hållplatsen. Dock innebär åtgärden en minskning av trafiksäkerhet för motorfordon.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 2

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Nej, ökad trafiksäkerhet för motorfordon väger över. Dock bör Trafikverket i samband med likande åtgärder tillse att oskyddade trafikanters trygghet och trafiksäkerhet tas till vara på i så stor mån som möjligt.

B19. Skoghem-Ryamotet, ombyggnad till 1+1-väg med omkörningssträckor (från ÅVS Stråk 6).

Berörd brist: Det finns en upplevd bristande trafiksäkerhet på sträckan för motorfordon.

Åtgärdens effekt: Åtgärden bedöms öka trafiksäkerheten för motorfordon.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 4

Kostnadsuppskattning: Kostnad från ÅVS Stråk 6.
Omkring 150 miljoner kronor.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Nej, bland annat för att vägens bredd behöver vara minst 9 meter för att mitträcke ska kunna sättas upp. Vägen är på de flesta ställen smalare än detta. Breddning skulle därför behövas längs hela sträckan. Åtgärden skrevs bort i ÅVS Stråk 6.

B20. Mötesfri väg, hastighet 80 eller 100.

Sträckorna har pekats ut av Trafikverket i samråd med Västtrafik och berörda kommuner. Enligt Trafikverkets MLV guide 2016 ska den generella inriktningen vara att enskilda omkörningssträckor bör vara mellan 900 och 1 000 meter långa. Längd ner mot 700 meter är minimum för omkörning av enskilda fordon och kan vara godtagbart vid låga flöden. Kortare längd är 900 m kan också vara aktuellt om sträckan är placerad strax efter exempelvis en cirkulationsplats där utgångshastigheterna är låga. Stora variationer mellan omkörningssträckors längd bör undvikas. Med utgångspunkt i detta föreslås att sträckorna bör vara minst 900 meter långa.

Syftet med nedan föreslagna sträckor är ökad trafiksäkerhet och kortad restid. Detta på grund av problematik med tunga fordon i branta stigningar och för att allmänt underlätta omkörningar. En del av åtgärden är att antalet enskilda utfarter minskas genom stängning, reglering och byggande av uppsamlade vägnät till nya säkra korsningar. För de olika delsträckorna har både hastighet 80 och 100 km/t studerats. Både plan- och vertikalgeometri behöver troligen ses över. Med en referenshastighet på 100 km/t krävs bland annat eventuellt andra radier än dagens befintliga. Detta kan medföra betydligt större ombyggnationer till följd av ändrad linjeföring.

Då målbilden innefattar pålitlig och förkortad restid har utbyggnaden i huvudsak utgått från referenshastighet 100 km/t, med en total belagd bredd på 13 meter och radieminimum 500 m. Omkörningssträckor längre än 800 meter med en rekommenderat längd på 1100 meter samt växlingssträckor på 150 m i varje början/avslut. Befintlig väg breddas cirka 5 meter och förses med mitträcke. En ca 10 meter bred säkerhetszon gäller vid ombyggnad och referenshastighet 100 km/t. Vänstersvängfält förordas generellt i ändarna av 2+1-sträckor, om dessa slutar i korsningspunkter.

Delsträckorna benämns B20a-B20j, med start söderifrån, från Skene, se Figur 52. Delsträckorna a-d, Backadal - Hjorttorps Hede, finns beskrivna i *PM Etappen Skoghem-Hjorttorps Hede, Tekniskt PM (2016)*. Se denna utredning för utförligare information.

Som nämns för åtgärd A9 kan en ombyggnad motivera en hastighetsöversyn för både ombyggda och omgivande vägsträckor. Vid en eventuell utbyggnad kan det bli aktuellt att se över behovet av och placering av ATK, exempelvis vid ändarna av sträckor med 100 km/t.



Figur 52. Översikt för studerade delsträckor i åtgärd B20.

Kostnaderna är uppskattade utifrån Trafikverkets GKI-mall, de flesta även med ENVA eller EVA. Angivna kostnader är endast grova kostnadsindikationer. Ytterligare utredningar bör genomföras för att utreda geoteknik, möjlighet att stänga eller slå samman anslutningar etc., vilket sker i vägplanarbetet. Eventuella kostnader för anslutningar vid växlingar är ej medräknade. Inte heller eventuella åtgärder för oskyddade trafikanter längs sträckan eller kostnader för eventuella åtgärder vid hållplatser finns med. Kostnader kopplat till fauna och dess passagebehov finns inkluderade.

Berörd brist: Brister avseende tillgänglighet för motorfordon anges för hela sträckan. Då vägen är delvis smal och kuperad finns det inte så många omkörningsmöjligheter, vilket kan skapa köbildning bakom långsamtgående fordon, exempelvis jordbruksmaskiner.

Åtgärdens effekt: Genom en förutsägbarhet där bilisterna vet att omkörningsmöjligheter finns längs sträckan uppnås troligen även ökad trafiksäkerhet, då omkörningar förhoppningsvis sker på mötteseparerade sträckor. Åtgärden kan även skapa högre tillförlitlighet i restid längs sträckan. Åtgärderna bedöms med andra ord öka trafiksäkerheten, tryggheten och tillgängligheten för motorfordon på sträckan. Dock riskerar åtgärden att innebära en försämrad trafiksäkerhet, tillgänglighet och trygghet för oskyddade trafikanter. Se vidare respektive SEB.

- B20a. Backadal - Skene skog

Knappt 1 km vägsträcka mellan korsning vid hållplats Krokslid och korsning med Gnejsvägen (utfarten från Skene Skogs industriområde). Ett södergående stigningsfält med en omkörningssträcka samt en övergångssträcka från två till ett körfält föreslås. Stigningsfältet startar i korsningen med Gnejsvägen som ett högersvängfält/accelerationsfält. Vägbreddningen görs förslagsvis på södra sidan, med en total belagd bredd 11,5 meter. Vägen breddas cirka 3,5 meter och förses av kostnadsskäl eventuellt inte med mitträcke, då hastigheten begränsas till 80 km/t.

- B20b. Skene skog - Hjorttorp

Omkring 1,6 km vägsträcka mellan korsning med Gnejsvägen och korsning med vägen mot Hajom. Sträckan startar i belyst vänstersvängfält till industriområde och slutar med belyst vänstersvängfält till Hajom. Sträckan har flera enskilda väganslutningar och är en kuperad sträcka genom skogslandskap med mindre bergskärningar. Sträckan ges referenshastighet 100 km/t. Ett södergående stigningsfält med en omkörningssträcka på 880 meter föreslås samt 150 meter övergångssträcka från två till ett körfält. Stigningsfältet startar efter korsningen med väg 1604. Vägbreddningen görs förslagsvis på vägens södra sida med en total belagd bredd på 13 meter. Kostnad för en planskild viltpassage ingår.

Kostnadsuppskattning, delsträckor a-b: 80-140 miljoner kronor i prisnivå 2019-06.

Gå vidare: Ja. SEB visar på lönsamhet för delsträckor a-b, nettonuvärdeskvot 1,27. Planarbetet bör inkludera intilliggande åtgärder: hållplats B14d och GC-bana B12b. Komplet SEB återfinns här: https://www.trafikverket.se/TrvSeFiler/Samhallsekonomiskt_beslutsunderlag/Region_Vast/Region%20V%C3%A4st/3%20Investering/VVA2284%20V%C3%A4g%20156%20Backadal-Hjorttorp/vva2284_vag_156_backadal-hjorttorp_2plus1-vag.pdf

- B20cd. Hjorttorp - Bonared

Omkring 2,9 km vägsträcka mellan korsning med vägen mot Hajom och väg mot Stenabo. I norra änden av sträckan finns en publik verksamhet, Forsbergs Fritidscenter. Vägen går mestadels genom jordbruksmark och passerar två åar. Vägen är cirka åtta meter bred och sträckan har ca 15 enskilda väganslutningar – flera lokalvägar kan behöva byggas. Korsningen med väg 1630 bör byggas om med vänstersvängfält. Två olyckor finns registrerade i STRADA mellan 2008 och 2017. Tre hållplatser, Hjorttorps Hede, Stenebo och Bonared, finns längs sträckan, varav Hjorttorps Hede bör kunna ligga kvar i ursprungligt läge men byggas om. Stenebo ligger mitt på sträckan och bör antingen dras in eller förses med planskild passagemöjlighet. Sträckan ges referenshastighet 100 km/t. Sträckan kan utformas som 2+1 väg och med sträckans längd bör det utredas om en växling är möjlig. Breddningen kräver en ny bro över Surtan, där strandskydd gäller och ett riksintresse för naturvård är utpekad.

Kostnadsuppskattning: 100-180 miljoner kronor i prisnivå 2019-06. Breddning av befintlig väg med ett körfält (cirka 4,5 meter) samt mittseparering, ny beläggning på befintlig väg, trafikordningar, ersättningsvägar med mera är inkluderat liksom byggherrekostnader. Ny bro över Surtan ingår. Vänstersvängfält ingår inte. Inga åtgärder för eventuell flytt av busshållplatser inkluderas. Inga kostnader för åtgärder för att underlätta för oskyddade trafikanter som färdas längs sträckan är inkluderade. Kostnad för en planskild viltpassage ingår.

Gå vidare: Ja. SEB visar på lönsamhet, nettonuvärdeskvot 1,83. Utbyggnaden av hållplats Hjorttorps Hede (B14a) kan genomföras som enskild åtgärd på kort sikt, oaktat när denna vägsträcka kan byggas. Komplet SEB återfinns här:

https://www.trafikverket.se/TrvSeFiler/Samhallsekonomiskt_beslutsunderlag/Region_Vast/Region%20V%C3%A4st/3%20Investering/VVA2285%20V%C3%A4g%20156%20Hjorttorp-Bonared/vva2285_vag_156_hjorttorp-bonared_2plus1-vag.pdf



Figur 53. Sträcka för åtgärder B20a-b samt B20c-d.

Under revideringen av rapporten under 2021 har dessa ovanstående delsträckor slagits samman till ett objekt: Backadal-Bonared. Kostnadsspannet bedöms till 180-330 miljoner kronor i prisnivå 2019-06. Innehållet är detsamma och effektbedömningarna är snarlika, men den samhällsekonomiska lönsamheten är bara svagt positiv – NNK 0,10. En komplett SEB återfinns här:

https://www.trafikverket.se/TrvSeFiler/Samhallsekonomiskt_beslutsunderlag/Region_Vast/Region_%20V%C3%A4st/3%20Investering/VVA22112%20V%C3%A4g%20156%20Backadal-Bonared/vva22112_vag_156_backadal-bonared_2plus1-vag_210813.pdf

- B20e. Sandvad – Härsjön

Sträckan är cirka 2,3 kilometer lång och går från strax norr om korsning mot Sätla (Hyssnavägen) till korsning mot Sjövik. Efter korsningen vid Sandvad sträcker sig väg 156 kort genom jordbruksmark för att sedan passera rakt över en höjdrygg med skog. Längs i stort sett hela sträckan finns bergsskärningar. Strax söder om Lillaskog finns ett backkrön som skymmer sikten. Omkörningsförbud finns på båda sidor backkrönet. Norr därom är sträckan förhållandevis plan fram till dess norra del, då den sluttar ner mot Härsjön (där åtgärder B11c, B27f, B31 med flera föreslås). Det finns flera enskilda anslutningsvägar och ca 900 m ny lokalväg behövs för att knyta samman dessa. Vid Lillaskog, mitt på sträckan, finns en målpunkt i form av en affär. Undantaget längst i söder finns på sträckan mindre, parallella vägar, både öster och väster om väg 156, som bör uppmärksammas och upprustas för oskyddade trafikanter. På sträckan har sju olyckor registrerats i STRADA mellan 2008 och 2017. Dessa har skett i anslutning till korsningen vid Lillaskog samt på sträckan mellan Lillaskog och Dukared. Cirka 12 anslutningar finns på sträckan, som har en vägbredd av åtta meter. Sträckan i anslutning till

Sandvad är något bredare då korsningarna med väg 1612 och väg 1626 är utformade som förskjutna trevägskorsningar. Med tanke på sträckans längd bör en växling placeras vid Lillaskog och på så sätt möjliggöra att denna anslutning kan ligga kvar. I så fall ska ett vänstersvängfält i södergående riktning anläggas, vilket både är kostsamt och utrymmeskrävande. Busshållplatsen Stjärnhult, som trafikeras av linje 300, ligger mitt på sträckan och bör om möjligt flyttas till Lillaskog, där en eventuell växling sker. Sträckan är högt prioriterad av Västtrafik och Marks kommun. Sträckan slutar med ett nedförslut i norr som kan byggas som ett stigningsfält. Sträckan ges referenshastighet 100 km/t. Vid Härsjön, norr om denna delsträcka, skiftar hastigheten från 100 till 80 och det kan där bli aktuellt med ATK.

Kostnadsuppskattning: 80-140 miljoner kronor i prisnivå 2019-06. Breddning av befintlig väg med ett körfält (cirka 4,5 meter) samt mittseparering, ny beläggning på befintlig väg, trafikordningar, ersättningsvägar, byggherrekostnader med mera är inkluderat. Inga åtgärder för eventuell flytt av busshållplatser inkluderas. Inga kostnader för åtgärder för att underlätta för oskyddade trafikanter som färdas längs sträckan är inkluderade. Dubbla vänstersvängfält vid Lillaskog tillkommer, för i storleksordningen 8 miljoner. Kostnad för en planskild viltpassage ingår.

Gå vidare: Ja. SEB visar på lönsamhet, nettonuvärdeskvot 0,45. Alla mindre åtgärder på sträckan (B1, B11d, B13d, B14e, B31) bör ingå i utbyggnaden till mötesfri väg. Komplet SEB återfinns här: https://www.trafikverket.se/TrvSeFiler/Samhallsekonomiskt_beslutsunderlag/Region_Vast/Region%20V%C3%A4st/3%20Investering/VVA2299%20V%C3%A4g%20156%20Sandvad-H%C3%A4rsj%C3%B6n/vva2299_vag_156_sandvad_-_harsjon_2plus1-vag.pdf



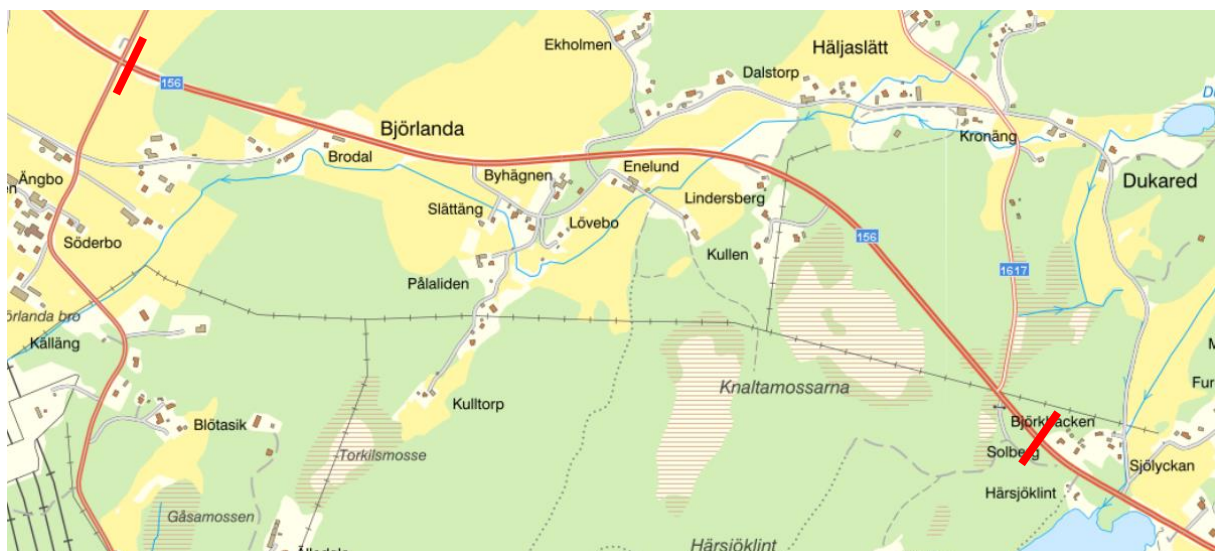
Figur 54. Sträcka B20e.

- B2of. Härsjön - Björlanda

Sträckan går från Härsjöns norra ände till Björlandakrysset, är cirka 2,5 km lång och passerar både jordbruksmark och skogsmark. Sträckan passerar en större hästgård och några fastigheter som eventuellt behöver bullerskydd. Längs i stort sett hela sträckan finns bergsskärningar och det förekommer berg i dagen nära vägen. Jordbruksmarken som passerar på sträckans norra del är flack. Sträckan har en höjdpunkt mitt på sträckan, norr om infart mot Dukared (väg 1617), vilket gör det lämpligt att sträckan har stigningsfält både från norr och söder med en växling på krönet. På båda sidor om detta backkrön är det idag omkörningsförbud. På sträckan har fem olyckor registrerats i STRADA mellan 2008 och 2017. Vid Härsjön ligger sträckan nära eller inom strandskydd och vid biflödet till Storån finns betydande naturvärden. Cirka åtta anslutningar samt anslutningen till väg 1617 finns på sträckan, och dessa behöver knytas ihop med ca 800 m lokalväg på södra sidan om vägen. Denna bör knytas samman med lokalvägar i norr, via en vägport. Troligen bör anslutningen till väg 1617 stängas och huvudmannskapet förändras. Vid Björlandakrysset kan dubbla vänstersvängfält övervägas. Sträckan har inga busshållplatser och endast ett fåtal ledningsstolpar nära vägen. Marks kommun anser att sträckan ska prioriteras. Sträckan ges referenshastighet 100 km/t. Vid Härsjön, söder om denna delsträcka, skiftar hastigheten från 100 till 80 och det kan där bli aktuellt med ATK.

Kostnadsuppskattning: cirka 70-130 miljoner kronor i prisnivå 2019-06. Breddning av befintlig väg med ett körfält (cirka 4,5 meter) samt mittseparering, ny beläggning på befintlig väg, trafikanordningar, lokala ersättningsvägar med mera är inkluderat. Byggherrekostnader är inkluderade. Kostnader för vänstersvängfält ingår inte. Inga kostnader för åtgärder för att underlätta för oskyddade trafikanter som färdas längs sträckan är inkluderade – en vägport är troligen lämplig vid Enelund. Kostnad för en planskild viltpassage ingår.

Gå vidare: Ja. SEB visar på lönsamhet, nettonuvärdeskvot 0,33. Komplet SEB återfinns här: https://www.trafikverket.se/TrvSeFiler/Samhallsekonomiskt_beslutsunderlag/Region_Vast/Region%20V%C3%A4st/3%20Investering/VVA2299%20V%C3%A4g%20156%20Sandvad-H%C3%A4rsj%C3%B6n/vva2299_vag_156_sandvad_-_harsjon_2plus1-vag.pdf



Figur 55. Sträcka B20f.

- B20g. Björlanda – Hällingsjö

Sträckan går mellan krysset vid Björlanda och Garverivägen i Hällingsjö, är cirka 3,4 kilometer lång och har en vägbredd av åtta meter. Efter Björlandakrysset sträcker sig väg 156 genom ett flackt jordbrukslandskap. Då sikten är begränsad råder omkörningsförbud. Strax söder om Storån finns ett backkrön med omkörningsförbud på båda sidor. Storån passeras på bro i en svacka. Sikten är skymd, vilket gör att det finns långa sträckor med omkörningsförbud. Kring Storån gäller strandskydd och där är utpekade riksintresse för naturvård. Ungefär mitt på sträckan finns en mindre ansamling med hus nära vägen. Området som kallas Råryggen har även publik verksamhet, med till exempel en bilmekaniker. Norr om Råryggen går väg 156 genom ett jordbrukslandskap, men i höjd med Garverivägen omges sträckan av mer skog. Längs sträckan Råryggen till Garverivägen finns randbebyggelse. Det förekommer berg i dagen endast en kortare sträcka cirka 800 meter norr om anslutningen med väg 1611. Längs sträckan finns cirka 20 anslutningar samt en anslutning till väg 1611. Sträckan har fem registrerade olyckor i STRADA mellan 2008 och 2017. Fyra av dessa har skett i eller nära anslutningar. Två hållplatser, Kärra och Råryggen, finns längs sträckan. Kärra och Råryggen, som trafikeras av linje 330, ligger mitt på sträckan och bör antingen dras in eller förses med planskilda passagemöjligheter för oskyddade trafikanter. Med tanke på sträckans längd bör det utredas om en växling är möjlig, förslagsvis i anslutning till Råryggen. Då bron över Storån (1+1) endast ligger cirka 500 meter norr om Björlanda är det för nära 2+1 sträckans start att gå ner till 1+1. Åtgärden bör därför även inkludera en breddning av bron över Storån – med tanke på passagemöjligheter för vilt kanske även en förlängning. Den norra ändpunkten ligger vid Garverivägen, det vill säga i en av de korsningar som föreslås byggas om med vänstersvängfält, se B27e. Ett alternativ är att stänga anslutningen av Garverivägen och helt hänvisa trafiken till Hällingsjövägen. Vänstersvängfält förordas i två korsningar på sträckan samt eventuellt i sträckans ändar.

Kostnadsuppskattning: cirka 70-120 miljoner kronor. Breddning av befintlig väg med ett körfält (cirka 4,5 meter) samt mittseparering, ny beläggning på befintlig väg, trafikordningar, ersättningsvägar med mera är inkluderat liksom byggherrekostnader. Inga åtgärder för eventuell flytt av busshållplatser inkluderas, inte heller två vänstersvängfält och breddning av bro. Inga kostnader för åtgärder för att underlätta för oskyddade trafikanter som färdas längs sträckan är inkluderade. Kostnad för en planskild viltpassage utöver bron vid Storån ingår.

Gå vidare: Nej. Vägen går att bygga ut, men sträckan bedöms vara förhållandevis kostsam och därmed inte vara prioriterad.



Figur 56. Sträcka för åtgärd B20g.

- B20h. Hällingsjö – Eriksmyst

Sträckan är cirka 1,5 kilometer lång och går mellan korsningen med Garverivägen i Hällingsjö och korsningen med Lindomevägen (väg 503). Sträckan passerar infarten till Hällingsjö (Hällingsjövägen), en bensinstation, Hällingsjöbacken mot Ubbhult samt Gingsjön. I övrigt domineras landskapet i huvudsak av skogsmark, men med nära bebyggelse av privata bostäder. Väg 1614, väg 527 samt en enskild väg ansluter till väg 156 på sträckan. Det finns utbyggda vänstersvängfält och en nyligen ombyggd knutpunkt för kollektivtrafiken, Källarbacken, som gör att vägbredden varierar. Det har inträffats ett flertal olyckor på sträckan, de flesta mellan väg 527 och väg 503. Även i anslutning till korsningen med väg 503 och i höjd med Källarbackens busshållplats har ett flertal olyckor inträffat. De två hållplatserna på sträckan, Källarbacken och Eriksmyst förväntas ligga kvar. Sträckan är svår att åtgärda då åtgärden innebär stora ombyggnationer av anslutande vägar. På norra sidan väg 156 finns Gingsjön, vilket gör att stora delen av sträckan ligger inom strandskydd samt inom riksintresse för naturvård. Den sydliga start-/slutpunkten börjar i Garverivägen, det vill säga i en av de korsningar som bör byggas som med vänstersvängfält, se B27e. Strax söder om väg 503 ansluter Ershultsvägen. Denna korsning har pekats ut som en av de korsningarna där det finns behov av vänstersvängfält, se B27d.

Kostnadsuppskattning: 30-50 miljoner kronor. Breddning av befintlig väg med ett körfält (cirka 4,5 meter) samt mittseparering, ny beläggning på befintlig väg, trafikordningar, ersättningsvägar med mera är inkluderat liksom byggherrekostnader. För B20h uppskattas kostnaden till maxvärdet, då åtgärden skulle innebära stora påverkan på omgivande vägnät, flera korsningar samt på hållplats

Källarbacken. Inga åtgärder för eventuell flytt av busshållplatser inkluderas. Inga kostnader för åtgärder för att underlätta för oskyddade trafikanter som färdas längs sträckan är inkluderade.

Gå vidare: Nej. Sträckan har ett stort antal anslutande vägar och bedöms som trafikmässigt svår och samhällsekonomiskt olönsam att bygga om. Se även B32.

- B20i. Eriksberg - Kåhult

Sträckan går mellan korsningen med Lerviksvägen (Eriksberg) och korsningen med Hagenvägen (Kåhult), passerar genom skogsmark och är 2,4 km lång. Strax norr om anslutningen till väg 503 finns ett mindre backkrön med omkörningsförbud i båda riktningarna. Vid Mörtsjön ligger vägen i en brant slänt mellan sjön och en bergsskärning. Längre norrut finns mindre bergsskärningar på båda sidor vägen. Vid Västra Kåsjön finns en bergsskärning på vägen västra sträcka. Omkörningsförbud finns på flera ställen på grund av dålig sikt. Cirka sex enskilda anslutningar finns på vägsträckan, som har en bredd av åtta meter. Sträckan har tre registrerade olyckor i STRADA mellan 2008 och 2017. Hållplatserna Lerviksvägen, Lindåsvägen samt Kåhult ligger längs sträckan. Kåhult och Lerviksvägen bör kunna ligga kvar i nuvarande läge. Hållplats Lindåsvägen ligger mitt på sträckan och bör antingen dras in eller förses med planskild passagemöjlighet för oskyddade trafikanter. Med tanke på sträckans längd bör en växling eftersträvas. Anslutningen till Lerviksvägen är en av de korsningar där det finns behov av åtgärder. Oavsett om mötesfri väg byggs hit eller ända till korsningen med Lindomevägen (503) (ytterligare 600 m) kan denna och motstående anslutning med fördel få en ny utformning. En vägport med enkla av- och påfarter på respektive sida förordas, se B27c. Vänstersvängfält rekommenderas för korsning vid Kåhult, B27b. Marks kommun anser att denna sträcka ska prioriteras.

Kostnadsuppskattning: 40-70 miljoner. Breddning av befintlig väg med ett körfält (cirka 4,5 meter) samt mittseparering, ny beläggning på befintlig väg, trafikordningar, ersättningsvägar med mera är inkluderat liksom byggherrekostnader. Kostnad för vägport inkluderas inte. Inga åtgärder för eventuell flytt av busshållplatser inkluderas. Inga kostnader för åtgärder för att underlätta för oskyddade trafikanter som färdas längs sträckan är inkluderade. Kostnad för en planskild viltpassage kan tillkomma. GKI finns framtagen.

Gå vidare: Nej. Vägen är i förhållandevis bra standard och terrängförhållandena gör kostnaderna höga i förhållande till nyttan. Vägen går att bygga ut, men bedöms inte som prioriterad.



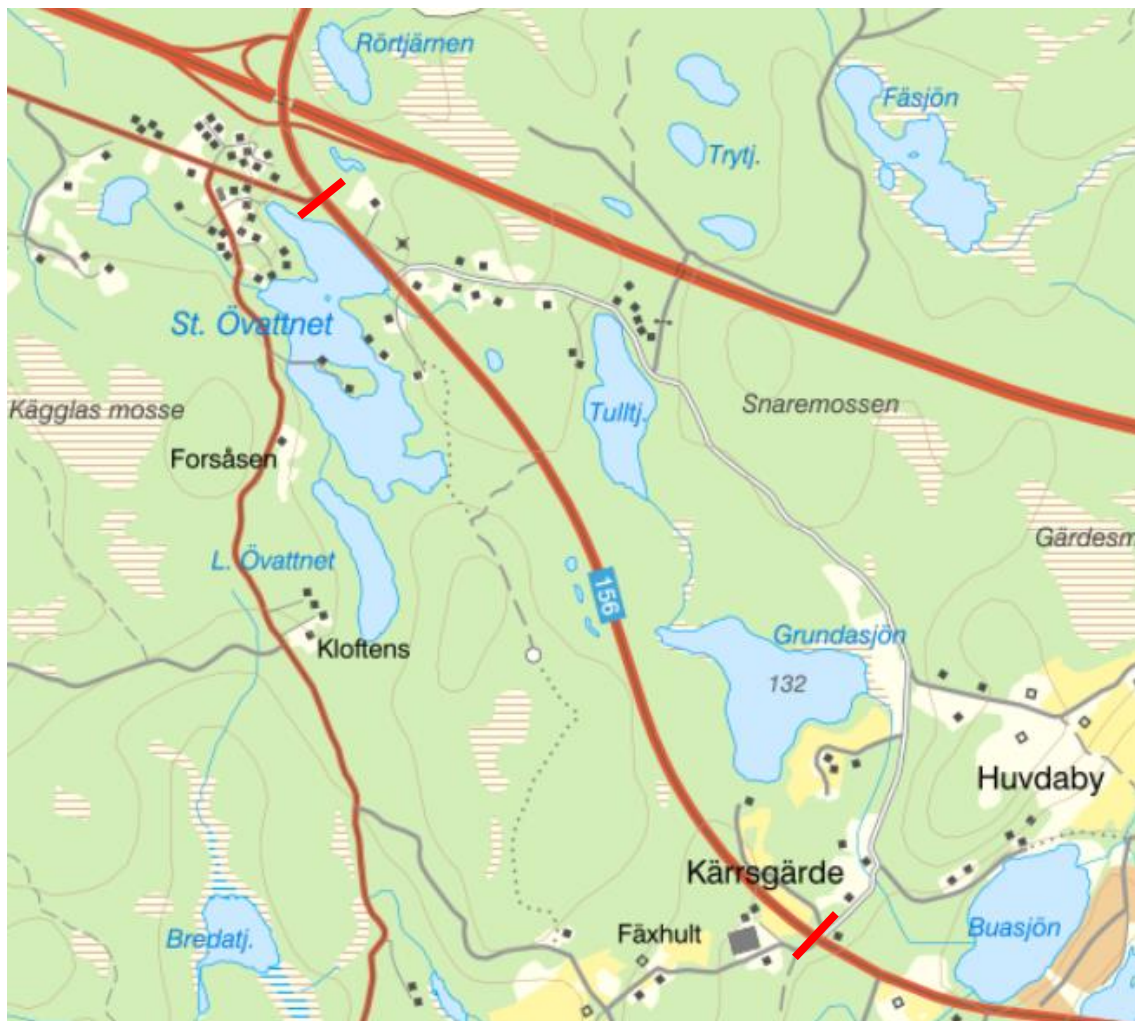
Figur 57. Sträcka för åtgärd B20i.

- B20j. Kärrsgärde - Stora Övattnet

Sträckan går mellan korsning vid Kärrsgärde (hållplats Huvdaby) och korsning med väg 541 (hållplats Stora Övattnet), passerar genom skogsmark och är cirka 2,4 kilometer lång. Inga större lutningar finns, men vägen har på grund av kurvor dåliga siktlinjer. Det finns mindre bergsskäringar och berg i dagen längs båda sidor. Omkring tre anslutningar finns på sträckan, som har en vägbredd av cirka nio meter. Sträckan har fem registrerade olyckor i STRADA mellan 2008 och 2017. I korsningen vid Kärrsgärde (och den strax söder om) har ett flertal olyckor inträffat. I samband med att sträckan utreds vidare bör det utredas om dessa korsningar kan byggas om och var den lämpliga startpunkten för sträckan är. Hållplats Huvdaby ligger i södra änden av sträckan och antas kunna ligga kvar. I denna södra ände bör dubbla västersvängfält övervägas. I norra änden bör vänstersvängfält mot Vägskillnaden eller cirkulation övervägas. Med tanke på sträckans längd bör det utredas om en växling är möjlig längs sträckan.

Kostnadsuppskattning: 30-60 miljoner kronor. Breddning av befintlig väg med ett körfält (cirka 4,5 meter) samt mittseparering, ny beläggning på befintlig väg, trafikordningar, ersättningsvägar med mera är inkluderat liksom byggherrekostnader. Vänstersvängfält eller liknande i sträckans ändar ingår inte. Inga åtgärder för eventuell flytt av busshållplatser inkluderas. Inga kostnader för åtgärder för att underlätta för oskyddade trafikanter som färdas längs sträckan är inkluderade. Kostnad för en planskild viltpassage kan tillkomma.

Gå vidare: Nej. Delsträckan går bra att bygga ut men är redan i förhållandevis bra standard och prioriteras därför inte i dagsläget. Det råder stor osäkerhet om framtida utformning vid anslutning till väg 40, både utifrån Landvetter Airport city och utifrån en framtida ny stambana för järnväg.



Figur 58. Sträcka för åtgärd B20j.

För de sträckor som bedömts som mest genomförbara har en SEB genomförts. Dessa SEB visar genomgående på en lönsamhet, om än varierande.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 3

Ansvarig för genomförande: Trafikverket

Gå vidare: Ja, för delsträckor B20a, B20b, B20c, B20d, B20e och B20f. Nej, för delsträckorna B20g, B20h, B20i och B20j. Ytterligare detaljerade utredningar krävs av sträckorna, bl.a. geoteknik, bullerpåverkan, anslutningar och parallellvägar, vilka alla görs i vägplanarbetet. Det är av stor vikt att möjliggöra trygga och trafiksäkra passager över väg 156 för oskyddade trafikanter. Analys av var passagera bör lokaliseras bör utgå från en målpunktsanalys av närområdet. Det bör även utredas och göra det möjligt för oskyddade trafikanter att färdas längs sträckorna. Se även B1 (viltpassager o.d.).

B21. Förbifart Bugärde, antingen sydväst om bebyggelsen och Hällsjön eller norrut, med en ny anslutning till väg 40.

Berörd brist: Väg 156 går genom samhället Bugärde. Trafiken skapar brister i form av minskad trafiksäkerhet och trygghet (inte minst för oskyddade trafikanter), trafikbuller med mera.

Åtgärdens effekt: Minskar trafikens negativa konsekvenser på boendemiljön och kringliggande fastigheter. Åtgärden ökar trafiksäkerheten och kortar restiden, men innebär ett omfattande intrång i naturmiljö.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 4

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket

Gå vidare: Nej, bedöms ej vara samhällsekonomiskt försvarbar. Dessutom finns en stor osäkerhet om framtida placering av en eventuell, ny stambana för järnväg.

B22. Förbud mot att jordbruksmaskiner nyttjar vägen under högtrafik (åtgärd från ÅVS stråk 6)

Berörd brist: Brister avseende tillgänglighet för motorfordon lyfts för hela sträckan. Då vägen är förhållandevis smal och något krokig finns inte så många säkra omkörningsmöjligheter. Även den kuperade terrängen kan skapa köbildning bakom långsamtgående fordon.

Åtgärdens effekt: Åtgärden innebär att framkomligheten och tillförlitligheter för pendlare ökar. Trafiksäkerheten och tryggheten kan komma att öka då bilister inte "frestas" till omkörningar i lika hög utsträckning. Effekten blir lantbrukare som inte har möjlighet att nyttja vägen till och från sina marker på det sätt som önskas och som är optimalt ur verksamhetssynpunkt.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 1

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Nej. Statliga vägar ska i möjligast mån vara öppna för samtliga trafikanter och fordon. Då sträckan inte heller har något lämpligt parallellvägnät anses åtgärden allt för kraftigt begränsa jordbruksnäringen. I samband med ÅVS för stråk 6 fastslogs att "Tidsbegränsning för långsamtgående fordon är inte aktuellt då detta endast används i storstadsmiljö".

B23. Starta dialog rörande jordbruksmaskinernas nyttjande av vägen under högtrafik.

Berörd brist: Brister avseende tillgänglighet för motorfordon lyfts för hela sträckan. Då vägen är förhållandevis smal och något krokig finns inte så många omkörningsmöjligheter. Även den kuperade terrängen kan skapa köbildning bakom långsamtgående fordon.

Åtgärdens effekt: Åtgärden innebär att framkomligheten och tillförlitligheter för pendlare ökar. Trafiksäkerheten och tryggheten kan komma att öka då bilister inte kommer att göra omkörningar i lika hög utsträckning. Effekten för jordbruket bli hämnade då lantbrukare inte har möjlighet att nyttja vägen till och från sina marker på det sätt som önskas och som är optimalt ur verksamhetssynpunkt.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 2

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej.

Ansvarig för genomförande: Berörda kommuner.

Gå vidare: Ja. Dialog med företrädare för branschen bör initieras.

B24. Inför förbud mot EPA-traktorer och andra långsamtgående fordon på vägen under högtrafik

Berörd brist: Brister avseende tillgänglighet för motorfordon lyfts för hela sträckan. Då vägen är förhållandevis smal och något krokig finns inte så många omkörningsmöjligheter. Även den kuperade terrängen kan skapa köbildning bakom långsamtgående fordon.

Åtgärdens effekt: Åtgärden innebär att framkomligheten och tillförlitligheter för pendlare ökar. Trafiksäkerheten och trygghet kan komma att öka då bilister inte kommer att göra omkörningar i lika hög utsträckning. Effekten för brukare av långsamtgående fordon blir att dessa inte har möjlighet att nyttja vägen på det sätt som önskas.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 2

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Nej. Statliga vägar ska i möjligast mån vara öppna för samtliga trafikanter och fordon. Då sträckan inte heller har något lämpligt parallellvägnät anses åtgärden vare en allt för kraftig inskränkning i trafikantgruppens möjlighet till mobilitet.

B25. Starta en dialog rörande EPA-traktorer och andra långsamtgående fordons nyttjande av vägen.

Berörd brist: Brister avseende tillgänglighet för motorfordon lyfts för hela sträckan. Då vägen är förhållandevis smal och något krokig finns inte så många omkörningsmöjligheter. Även den kuperade terrängen kan skapa köbildning bakom långsamtgående fordon.

Åtgärdens effekt: Åtgärden innebär att framkomligheten och tillförlitligheten för pendlare ökar. Trafiksäkerheten och tryggheten kan komma att öka då bilister inte kommer att göra omkörningar i lika hög utsträckning. Effekten för brukare av långsamtgående fordon blir att dessa inte har möjlighet att nyttja vägen på det sätt som önskas.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 2

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej.

Ansvarig för genomförande: Berörda kommuner.

Gå vidare: Ja. Dialog med företrädare för trafikantgruppen bör initieras.

B26. Anläggande av nödfickor vid korsningar för att kunna komma åt sidan i väntan på en vänstersväng. Åtgärden ska i första hand vara till för jordbruksmaskiner. Tillsatt utredning tillsammans med kommunen och lantbrukare om var fickorna ska placeras (åtgärd från ÅVS stråk 6).

Berörd brist: Brister avseende tillgänglighet för motorfordon lyfts för hela sträckan. Inför en vänstersväng kan fordon bli stående på vägen för att invänta en lucka, vilket kan orsaka köer och upphinnandeolyckor. Att vägen är förhållandevis smal och delvis med begränsad sikt ökar riskerna.

Åtgärdens effekt: Åtgärden innebär att framkomligheten och tillförlitligheter för pendlare ökar. Trafiksäkerheten kan öka i samband med vänstersvängar. Åtgärden kan öka trygghetskänslan hos förare av jordbruksmaskiner.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 3

Kostnadsuppskattning: Kostnad från ÅVS Stråk 6:
1,5 miljoner kronor/lokalisering.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Nej. Andra åtgärder (B27 vänstersvängfält) anses bättre lämpade för att lösa bristen.

B27. Anlägg vänstersvängfält i riskabla korsningar.

Berörd brist: Längs sträckan finns många anslutningar och korsningar. Ett antal korsningar har pekats ut av kommuner och andra intressenter som extra viktiga att trafiksäkra. Nedan beskrivs de sex mest angelägna. I första hand är det avsaknaden av vänstersvängfält som upplevs otryggt. Risken för upphinnandeolyckor med påkörningar bakifrån lyfts fram som ett orosmoment. Även att svängande trafikanter hindrar trafiken och skapar köer lyfts som ett problem. I samband med utbyggnad av de föreslagna sträckorna för mötesfri väg (B20) kan och bör flera av dessa korsningar tas om hand, liksom en rad mindre anslutningar på sträckorna.

- B27a. Gamla Färdvägen (hpl Bugärde), södergående trafik

I samband med eventuellt vänstersvängfält kan området runt korsningen ses över för att sanera anslutningar, se åtgärd B31. Anslutningen till Hällsjövägen bör kunna stängas eller endast tillåta ”höger in, höger ut”. Gamla Färdvägen leder till bostadsområdet Bugärde. Korsningen är omgiven av skogsmark, men försörjer ett stort antal fastigheter. Det finns en bergsskärning på västra sidan av korsningen. Åtgärden bör även samordnas med åtgärderna B10b, B11a och B13c.

- B27b. Hagenvägen (hpl Kåhult), norrgående trafik

Vid hållplats Kåhult leder Hagenvägen till ett par trävaruföretag samt ett antal bostäder. Korsningen är omgiven av skogsmark. Väg 156 ligger både på bank och i skärning i korsningen. Det finns synligt berg på både östra och västra sidan av vägen. Det bör även utredas om en avkörningsfil i södergående riktning är lämplig att anlägga. Korsningen ligger i norra änden av åtgärd B20i, men kan åtgärdas oavsett en utbyggnad av vägen.

- B27c. Lerviksvägen, norrgående trafik

Korsningen är omgiven av skogsmark, men Lerviksvägen leder västerut till ett stort antal fastigheter. Väg 156 ligger i skärning på östra sidan och det finns inget synligt berg runt korsningen. Korsningen ligger i södra änden av sträcka B20i. Oavsett om mötesfri väg byggs här, och avslutas vid denna korsning eller vid korsningen med Lindomevägen (väg 503), kan denna och motstående anslutning med fördel få en ny utformning. Alternativet med förbjudna vänstersvängar, en vägport och enkla av- och påfarter på respektive sida bör övervägas. Åtgärden bör även samordnas med åtgärd B14c.

- B27d. Ershultsvägen (hpl Eriksmyst), södergående trafik

Korsningen är omgiven av skogsmark, men Ershultsvägen leder till bostadsområdet Eriksmyst, med ett 70-tal fastigheter. Väg 156 ligger i skärning på södra sidan och på bank på norra sidan. Det finns inget synligt berg runt korsningen. Korsningen ligger på sträckan för åtgärd B20h. Då B20h troligen inte byggs rekommenderas vänstersväng i södergående riktning.



Figur 59. Föreslagna korsningar lämpliga för vänsterfält, B27a-f. Notera kombinationen med sträckor föreslagna för utbyggnad till mötesfri väg, åtgärd 20a-j.

- B27e. Garverivägen, södergående trafik

Garverivägen leder till bostadsområden i Hällingsjö och Rosendal. Korsningen är omgiven av skogs- och jordbruksmark. Väg 156 ligger på bank i korsningen. Korsningen ligger i norra änden av sträcka B20g. Ett kostnadseffektivt alternativ är att endast tillåta "höger in, höger ut" eller att helt stänga anslutningen av Garverivägen och hänvisa områdets trafikanter till Hällingsjövägen. Åtgärderna kan vidtas i närtid eller samordnas om och när vägen byggs om till mötesfri landsväg.

- B27f. Härsjön, södergående trafik

Vid Härsjön går vägen intill sjön, i ett öppet landskap och med flera anslutningar på den nordöstra sidan. Anslutningarna till Dukared och Olofsred bör samordnas (se även B11c) och väg 156 förses med ett vänstersvängfält för södergående trafik. Åtgärden bör samordnas med åtgärder för och omkring busshållplats Härsjön (B11c, B13e, B14f), pendelparkering för cykel och eventuellt samordnat med utbyggnad till mötesfri väg, på sträckor norr och söder om Härsjön, se B20e och B20f. I åtgärd B20f

ingår att stänga anslutningen till väg 1617 samt anslutningarna vid Enelund och då ökar behovet av vänstersvängfält ytterligare.

Åtgärdens effekt: Åtgärderna ökar trafiksäkerheten och trygghetskänslan för motorfordon genom en minskad risk för upphinnandeolyckor. Åtgärden skapar även ett jämnare trafikflöde längs sträckan.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 3

Kostnadsuppskattning: Åtgärderna bedöms kosta ca 2-3 miljoner kronor per lokalisering, om de anläggs enskilt. Flera bör dock anläggas i anslutning till andra åtgärder. En vägport kostar i storleksordningen 5-10 mkr.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket

Gå vidare: Ja, med en prioritering utifrån trafikal nytta och tillgängliga medel samt med de förbehåll som beskrivs ovan. Flera åtgärder bör utföras samordnat med andra på samma plats, se åtgärder B10, B11, B12, B13, B14 och B20.

B28. Genomför sidoområdesåtgärder (åtgärd från ÅVS stråk 6).

Berörd brist: I samband med ÅVS stråk 6 genomfördes sidoområdesinventering. Åtgärder för 7,5 miljoner kronor finns med i den prioriterade stråkpotten. Åtgärder för ytterligare 13 miljoner kronor har pekats ut. Åtgärder i ytterkurva har prioriterats. Avsatt peng beräknas finansiera åtgärder av räckesavslut och dåliga räckten samt räckten/berg/stolpar/höjdskillnader i ytterkurvor och till viss del raksträckor. En övergripande sidoområdesinventering har även genomförts inom denna åtgärdsvalsstudie. Sidoområdesinventeringen finns dokumenterad hos Trafikverket.

Åtgärdens effekt: Åtgärden ökar trafiksäkerheten för motorfordon.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 2

Kostnadsuppskattning: Kostnad från ÅVS Stråk 6: 13 miljoner kronor.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Nej. Under 2017 genomfördes ett antal sidoområdesåtgärder utifrån det underlag som togs fram i ÅVS Stråk 6. Trafikverkets uppfattning är att genomförda åtgärder är tillräckliga. Om större ombyggnationer till 2+1 genomförs kan dock ytterligare åtgärder bli aktuella.

B29. Översyn av bristande skyltning (från ÅVS stråk 6).

Berörd brist: Bristfällig skyltning kan utgöra säkerhetsrisker.

Åtgärdens effekt: Åtgärden ökar trafiksäkerheten för motorfordon.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 1

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Nej. Bristen anses inte så stor att den behöver åtgärdas.

B30. Se till att hastighetsgränsen ändras i enlighet med tidigare genomförd hastighetsöversyn på 2+1-sträckan, det vill säga mellan Backadal och cirkulationsplats Varbergsvägen/väg 156.

Berörd brist: Genomförande av höjning från 70 km/t till 80 km/t, i enlighet med ”Åtgärder för systematisk anpassning av hastighetsgränserna till vägarnas trafiksäkerhetsstandard, Västra Götalands län, 2016-03-01”, är ej genomförd.

Åtgärdens effekt: Åtgärden kommer innebära att skyltad hastighet upplevs som mer logisk och efterlevnaden bör öka.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 2

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Ja, åtgärden utförs inom befintligt projekt Skoghem-Backadal. Det är dock viktigt att tillse att inga bullerproblem uppkommer vid införandet.

B31. Tillåt inga nya och ta om möjligt bort anslutningar längs sträckan. Vissa är utpekade i samband med andra åtgärder, men många är inte omnämnda alls. Arbetet med att samordna och minimera antalet anslutningar längs sträckan bör vara en stående punkt på framtida dialog mellan Trafikverket och berörda kommuner. Kommunerna bör i samhällsplaneringen ha i åtanke att antalet anslutningar till väg 156 successivt bör minska.

Berörd brist: Längs sträckan finns ett stort antal anslutningar, dels enskilda vägar, dels utfarter från privata fastigheter. Ett antal av dess anslutningar har skymd sikt, lutning vid anslutningspunkter och andra brister som kan verka negativt på trafiksäkerheten. Ett stort antal anslutningar påverkar även val av skyltad hastighet på väg 156.

Åtgärdens effekt: Ökad trafiksäkerhet och trygghet, då anslutningarna samlas i trafiksäkrare korsningar. Om vägsträckor byggs ut kan anslutningar samordnas och slopas. Åtgärden kan innebära att skyltad hastighet kan höjas på vissa sträckor, något som gör att hastigheten kan upplevas som mer logisk.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 1

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket i samråd med berörd kommun.

Gå vidare: Ja.

B32. Bygg förbifart vid Hällingsjö, som en ca 1 km lång tunnel genom åsen under Hällingsjöbacken.

Berörd brist: Trafiken genom Hällingsjö upplevs som en störning för boende och andra trafikanter. Samtidigt medför nuvarande väg en längre restid än om vägen gick ostörd rakt genom åsen.

Åtgärdens effekt: Åtgärden skulle innebära en minskad trafik i korsningen vid Hällingsjö och motsvarande minskad störning för boende och andra trafikanter. Restiden förbi Hällingsjö skulle kunna kortas med i storleksordningen 30 sekunder. Åtgärden ökar trafiksäkerheten och kortar restiden, men innebär ett omfattande intrång i naturmiljön.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 4

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

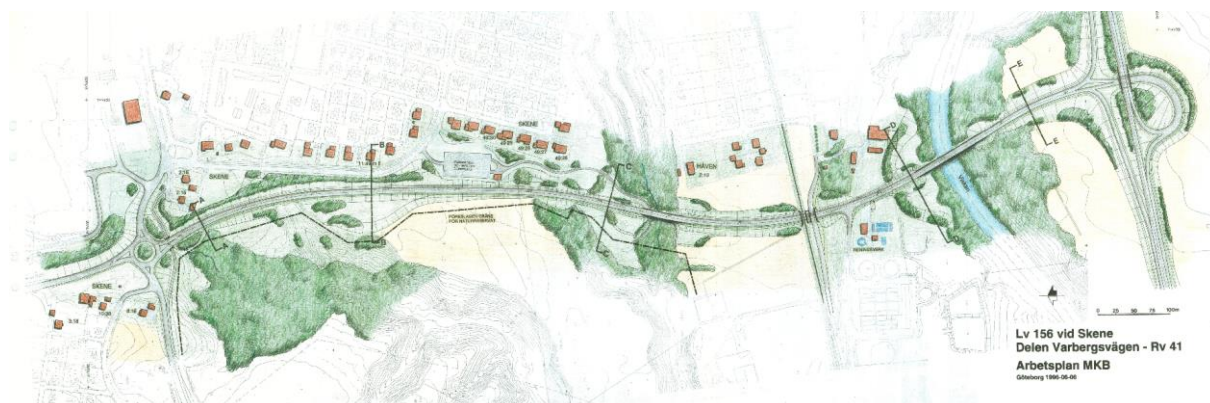
Gå vidare: Nej. Åtgärden bedöms inte som samhällsekonomiskt försvarbar.

8.5. Delen genom Skene

C1. Förbifart Skene tätort

Som nämnts i kapitel 2.7 har en förbifart utretts tidigare. I den då framtagna arbetsplanen beskrivs en tänkbar sträckning, vilket är utgångspunkt för denna åtgärds beskrivning. En ny väg får en längd på cirka 1 600 meter, föreslås bli åtta meter bred, dimensioneras för 80 km/t och förses med mitträcke. Sträckan ansluter till väg 156 vid cirkulationsplatsen på Varbergsvägen nordväst om Skene.

I arbetsplanen ingick denna cirkulationsplats, men den anlades i stället inom ramen för projektet Skene-Skoghem. Strax söder om cirkulationsplatsen anläggs en gång- och cykeltunnel under vägen. Längs sträckan passeras bland annat en större sidoravin till Skrålabäcken på en cirka 90 meter lång bro. Passagen sker på bro för att bibehålla tillgängligheten till naturområden längs Skrålabäcken. Längre söderut passerar vägen under Viskadalsbanan och Hebovägen, som båda får broar med cirka 15 meters spannvidd. Över Viskan passerar den nya vägen på en cirka 110 meter lång bro. För att öka stabiliteten läggs vägen i så stor utsträckning som möjligt i skärning. Viltstängsel och bullerskyddsåtgärder ingår i åtgärden. Anslutning till väg 41 sker i en ny trafikplats väster om befintlig trafikplats. I arbetsplanen föreslogs en utformning, se Figur 60.



Figur 60. Illustration Förbifart Skene

Berörd brist: Genomfartstrafiken genom tätorten skapar brister i form av minskad trafiksäkerhet och trygghet (inte minst för oskyddade trafikanter), trafikbuller, försämrad luftkvalitet med mera.

Potential för överflyttning. Baserat på antaganden har trafikflödet på en eventuell förbifart beräknats för 2019 och sedan räknats upp till prognosåret 2040. Potentialen för överflyttning av trafik från befintlig väg 156 genom Skene till en eventuell förbifart bedöms i detta scenario uppgå till cirka 3 000 fordon/dygn. Det motsvarar storleksordningen 30-40 % av trafiken på Örbyvägen.

Trafikflödet på en eventuell förbifart har också beräknats för ett klimatscenario för trafiken år 2040. Scenariot innebär cirka 10 % lägre trafikflöden år 2040 än i ovan beskrivna scenario. I klimatscenariot bedöms trafikflödet kunna uppgå till mellan cirka 2 000 och 3 000 fordon/dygn på en förbifart. En känslighetsanalys har också genomförts där antagna indata har sänkts med 20 % för alla trafikströmmar. För genomförd känslighetsanalys beräknas trafikflödet på en eventuell förbifart uppgå till cirka 2 300 fordon och för klimatscenariot 2 100 fordon/dygn.

Avlastningen av trafik genom Skene bedöms motsvara trafikflödet på en eventuell förbifart, med en något högre andel avlastning av tung trafik. Väster om Varbergsvägen beräknas avlastningen blir lägre till följd av att trafik mellan Kinna och östra Skene och väg 41 västerut bedöms nyttja förbifarten. Längs väg 41, mellan en eventuell förbifart och trafikplats Skene, bedöms trafikflödet öka något, men

inte i någon större utsträckning. Detta som följd av att trafik mellan nordväst och sydöst flyttas hit men också att trafik mellan nordost och sydväst flyttas från denna del till förbifarten. I och med en prognosticerad högre trafikutveckling för den tunga trafik än för övrig trafik fram till prognosåret 2040, kommer den tunga trafiken då att utgöra en högre andel av trafikflödet på en eventuell förbifart än den gör för 2019. Det innebär att merparten av den tunga trafiken kommer att trafikera en eventuell förbifart för prognosåret. Detaljer om bakgrund och förutsättningar finns i "Analys av överflyttningspotential till Förbifart Skene, dokumentation som underlag till ÅVS väg 156, COWI 2019".

Åtgärdens effekt: Baserad på denna överflyttningspotential visar framtagna SEB att åtgärden ger betydande effekter. Väg i ny sträckning påverkar landskapet negativt och förstärker barriäreffekterna, men ger förbättrad framkomlighet för genomgående trafik på ny väg, samtidigt som tillgängligheten för oskyddade trafikanter ökar på och tvärs befintlig väg. Väg i ny sträckning ger upphov till ökade barriäreffekter för vilt och kan ge upphov till att infrastrukturen blir mer påtaglig i landskapet. Samtidigt gör en genare sträckning för en del av fordonen att utsläppsmängderna beräknas minska. De ej prissatta effekterna bedöms totalt sett som negativa, där effekter på landskapet överstiger en förbättrad boendemiljö. Totalt sett så bedöms åtgärdens bidrag till den ekologiska hållbarheten vara negativ. Åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam, genom restids- och trafiksäkerhetsmässiga vinster, och bidrar till att förbättra pendlingsmöjligheterna längs väg 156. Totalt sett bedöms åtgärdens bidrag till den ekonomiska hållbarheten som positivt. Åtgärden innebär en trafiksäkerhetsmässig förbättring av boendemiljön, exempelvis för oskyddade trafikanter i centrala Skene samt för den genomgående trafiken. Därför gynnas både kvinnor och män samt skolungdomar av åtgärden. Totalt sett bedöms åtgärdens bidrag till den sociala hållbarheten vara positivt. Enligt klimatkalkylen orsakar åtgärden ett utsläpp av ungefär 3400 ton koldioxidekvivalenter. Den samlade effektbedömningen (SEB) finns publicerad på Trafikverkets hemsida och återfinns här:

https://www.trafikverket.se/TrvSeFiler/Samhallsekonomiskt_beslutsunderlag/Region_Vast/Region%20V%C3%A4st/3%20Investering/VVA2263%20V%C3%A4g156%20of%C3%B6rbi%20Skene/vva2263_vag_156_forbifart_skene.pdf

Steg enligt fyrstegsprincipen: 4

Kostnadsuppskattning: 180-340 mkr i prisnivå 2019-06.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket

Gå vidare: Nej. Åtgärden är osäkert samhällsekonomiskt lönsam sett till de prissatta effekterna, exempelvis restids- och trafiksäkerhetsmässiga vinster, men osäkerhet råder i trafikomfördelningen. Nettonuvärdeskvoten är mindre än 0. De ej prissatta effekterna bedöms totalt sett som negativa, där effekter på landskapet överstiger en förbättrad boendemiljö. Nyttan står i direkt proportion till antalet brukare av ny väg, där antaganden har gjorts utifrån trafikanalys, även om reslängden ifråga om start- och slutpunkt kan vara ytterligare en faktor. Vidare finns osäkerheter i antaganden kring en ny trafikplats placering i förhållande till den befintliga. Sammantaget fångas effekterna relativt väl. Om kommunen övertar Örbyvägen och med olika styrmedel "trycker" ut mer trafik på förbifarten kan dess lönsamhet öka.

C2. Planskild korsning mellan väg 156 och Viskadalsbanan i Skene tätort.

Berörd brist: Bomfällningar skapar risk för väntetider för trafikanter. Detta kan skapa låg tillförlitlighet i restid, men även indirekt skapa stress hos trafikanter, som sedan kan yttra sig i att hastighetsbegränsningar inte hålls, vårdslösa omkörningar inträffar med mera. Kommande exploateringar vid Kungsfors riskerar att ytterligare spä på problematiken.

Principiellt finns tre lösningar att utreda vidare.

- C2a. Väg 156 i viadukt (tråg) under järnvägen i nuvarande läge. Med 5 % lutning (rekommenderat) och passage sju till åtta meter under markplan behöver nersänkningen för tråget börja cirka 170 meter ifrån järnvägsunderfarten. Med 10 % lutning (maximal lutning) och för passage sju till åtta meter under markplan blir ramperna cirka 100 meter långa. Vägen kan i tråget få en hastighetsbegränsning på 60 km/t. En GC-bana läggs parallellt, men upphöjt invid vägen. Parallellvägar anläggs för de mindre anslutningarna, som stängs i samband med åtgärden. Se vidare figur 61. Detta alternativ beskrivs mer utförligt nedan.



Figur 61. Principiell skiss för åtgärd C2a, tråg under järnvägen i Skene. Blå: väg 156, grön: GC-banor, orange: lokalgata, gul: trottoar. Röda kryss anger stängda anslutningar.

- C2b. Väg 156 på bro över järnvägen i nuvarande läge. Bro över järnvägen behöver passera spårrområde cirka åtta till nio meter över markplan, något som skulle kräva mer än 170 meter långa ramper. Påverkan på stadsbilden bedöms bli orimligt stor, varför alternativet inte studeras närmare.

- C2c. Planskild korsning med Viskadalsbanan i nytt läge i tätorten. En planskild passage med järnvägen skulle också kunna ske på annan plats i tätorten, på bro eller i tråg, exempelvis strax nordost om Skene station och upp till cirkulationen vid Lasarettsgatan. Planskildheten bedöms inte kunna ersätta väg 156 i nuvarande läge. Den trafikala nyttan bedöms därför bli liten, varför alternativet inte studeras närmare.

Gång- och cykelvägen kan antingen följa väg 156 ner under järnvägen eller anläggas på gång- och cykelbro över järnvägen. Om vägen i tråget ges 10 % lutning, får den parallella och högre liggande gång- och cykelbanan en mindre lutning. Alternativen i nuvarande läge kräver att ett antal av de kringliggande gatornas anslutningar stängs. Det är högst troligt att Järnvägsgatan måste stängas, vilket gör att trafiken till och från Skene station behöver gå andra vägar än idag. Alternativen i nuvarande läge är byggmässigt svåra att genomföra och har stora konsekvenser för stadsbilden i Skene.

Åtgärdens effekt: Åtgärden ökar trafiksäkerheten och tillförligheten i restid på sträckan. Åtgärden kan innebära stor påverkan för genomfartstrafiken i samband med eventuell ombyggnation, beroende på placering. Åtgärden kan få en stor påverkan på stadsbilden i Skene, beroende på placering och utformning. Oavsett placering är det sannolikt att en planskild korsning leder till en viss överflyttning av trafik till denna, vilket i sig kan ge önskade eller oönskade effekter.

En SEB har genomförts för en planskild korsning (tråg) i nuvarande läge (C2a). Åtgärden skapar en mer trafiksäker miljö för fordon och oskyddade trafikanter som ska tvärs järnvägen, vilket gynnar både män och kvinnor. Dock riskerar en mindre hastighetshöjning att försämra trafiksäkerheten samtidigt som utsläppen minskar. Åtgärden är samhällsekonomiskt olönsam sett till de prissatta effekterna, exempelvis bestående av tidsvinster och förändrad trafiksäkerhet. De ej prissatta effekterna bedöms som positiva, främst på grund av trafiksäkerhetsmässiga effekter av färre anslutningar till huvudväg. En högre hastighet på delar av sträckan ger en möjlighet till en mer optimal drivmedelsförbrukning och skulle därför kunna bidra till att minska utsläppet av koldioxid. Detta gör att åtgärdens bidrag till den ekologiska hållbarheten bedöms som osäkert. Åtgärden är samhällsekonomiskt olönsam om man ser till de kvantifierade effekterna i relation till investeringskostnaden. Dess bidrag till den ekonomiska hållbarheten är därför negativt. Åtgärden bygger bort en plankorsning med järnvägen, vilket ses som en trafiksäkerhetsmässig vinst för både fordon och oskyddade trafikanter, exempelvis skolungdomar, som ska över järnvägen. Det gör även att åtgärden gynnar både män och kvinnor. Samtidigt påverkas trafiksäkerheten av en högre hastighet i tråget, färre anslutningar till huvudväg. Totalt sett bör därför åtgärdens bidrag till den sociala hållbarheten vara positivt. Enligt den genomförda klimatkalkylen orsakar åtgärden ett utsläpp av ungefär 6000 ton koldioxidekvivalenter. Den samlade effektbedömningen (SEB) finns publicerad på Trafikverkets hemsida och återfinns här: https://www.trafikverket.se/TrvSeFiler/Samhallsekonomskt_beslutsunderlag/Region_Vast/Region%20V%C3%A4st/3%20Investering/VVA2264%20V%C3%A4g156%20centrala%20Skene/vva2264_v156_trag_i_centrala_skene_seb_200603_g.pdf

Steg enligt fyrstegsprincipen: 4

Kostnadsuppskattning: Ett tråg under järnvägen (C2a) har bedömts kosta i storleksordningen 250-470 mkr, i prisnivå 2019-06. (Hög anläggningskostnad pga tråg under grundvattenytan.)

(En bro i endera läget kan grovt uppskattas kosta som en mellanstor trafikplats i komplex miljö, det vill säga i storleksordningen 100-150 miljoner kronor. Ett läge nordost om stationen bedöms ligga i den nedre delen av spannet.)

Ansvarig för genomförande: Trafikverket, om placering i nuvarande läge. Marks kommun, om placering nordost om stationen.

Gå vidare: Nej. Åtgärden är samhällsekonomiskt olönsam sett till de prissatta effekterna, exempelvis bestående av tidsvinster och förändrad trafiksäkerhet, som totalt sett ej står i paritet med investeringskostnaden. De ej prissatta effekterna bedöms som positiva främst på grund av trafiksäkerhetsmässiga effekter av färre anslutningar till huvudväg. Nettonuvärdeskvoten är mindre än 0.

C3. Inför fjärrstyrning eller ERTMS på Viskadalsbanan. European Rail Traffic Management System (ERTMS) är ett EU-gemensamt signalsystem.

Berörd brist: Dagens signalsystem är gammalt och styrs till stor del manuellt. Långa fältider för bommarna vid planpassagen upplevs som en brist utifrån otillförlitlighet i restid. Detta kan indirekt skapa stress hos trafikanter som kan yttra sig i att hastighetsbegränsningar inte hålls, vårdslösa omkörningar inträffar med mera. Kommande exploateringar vid Kungsfors riskerar att ytterligare spä på problematiken.

Åtgärdens effekt: Minskar sårbarheten vid bomfällningar.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 2

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Nej. Det finns inga avsatta medel och därmed finns i dagsläget inga konkreta planer på fjärrstyrning. Åtgärden är allt för dyr och kan ej motiveras med fältidsproblematiken vid passagen i Skene. ERTMS är i dagsläget endast infört på pilotbanorna Ådals-, Botnia-, Haparanda- samt Västerdalsbanan.

C4. Digital informationsskylt om bomfällningstider.

Berörd brist: Bomfällningar skapar risk för väntetider för trafikanter. Detta kan skapa otillförlitlighet i restid, men även indirekt skapa stress hos trafikanter som kan yttra sig i att hastighetsbegränsningar inte hålls, vårdslösa omkörningar inträffar med mera. Kommande exploateringar vid Kungsfors riskerar att ytterligare spä på problematiken, med flera hundra meter långa köer.

Åtgärdens effekt: Genom att förse trafikanter med information kring bomfällningstider kan irritation och stress bland trafikanterna minskas. Skyltars budskap skulle kunna vara: "Bomfällning, ytterligare ca xx minuter/sekunder", av den nedräknande typ som finns vid vissa övergångsställen. Risk finns dock att gående ser informationen som en möjlighet att korsa spåret under bommarna.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 2

Kostnadsuppskattning: Åtgärderna bedöms under 1 miljon kronor per lokalisering.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Nej. Mycket svårt att kombinera med spåranläggningen, trafikeringen och den manuella tågklareringen.

C5. Standardhöjning av hållplatser och angränsande trafikmiljö.

- C5a. Skene Torget läge A (riktning Svenljunga). Anlägg hållplatsficka, samla anslutningar, se över parkeringssituationen, tydliggör ytor mellan tomtmark och gata/väg, tillgänglighetsanpassning (C7a).
- C5b. Hedbovägen – läge A (riktning Göteborg). Bredda hållplatsficka.

Berörd brist:

- C5a. Idag stannar bussen på väg 156 när den ska angöra Skene Torget. I anslutning till hållplatsen finns även parkeringar med backande bilar. Detta skapar minskad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter. Detta kan också orsaka farliga omkörningar och ojämnare trafikflöde för motorfordonstrafiken.
- C5b. Hållplatsläget saknar tillräcklig djup. Detta innebär att bussen, då den hämtar upp resenärer, blir stående med någon del ute i körbanan. Detta kan förorsaka uppbromsningar, farliga omkörningar och ojämnare trafikflöde.

Åtgärdens effekt: Åtgärden ökar trafiksäkerhet och trygghet för samtliga trafikslag. Åtgärden vid Skenetorget kan även öka attraktiviteten och trivseln för platsen.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 3

Kostnadsuppskattning: Åtgärderna vid Skene Torget bedöms kosta under 1 miljon kronor. Beroende på hur stor eventuell ombyggnation av närområdet blir kan kostnaden hamna i spannet 1–3 miljoner kronor.

Ansvarig för genomförande: C5a: Trafikverket i samråd med Marks kommun och Västtrafik. Kommunen har rådighet över fysisk planering (av anslutningar) i tätorten. C5b: Kommunen bör ansvara, då åtgärden bör ingå i detaljplan för området.

Gå vidare:

- C5a: Ja. Skene Torget är utpekad i Nationell plan inom projekt "Hållplatser för alla". I anslutning till tillgänglighetsanpassningen bör en översyn kring närområdet ske. Viktigt att samråd sker med kringliggande verksamheter innan beslut om åtgärd tas. Se C7a samt C8 för andra åtgärder i anslutning till Skene Torget.
- C5b: Ja. Det finns i dagsläget inte tillräckligt med yta för åtgärden. En ombyggnad av hållplatsens båda lägen bör utredas samordnat med andra åtgärder vid korsningen med Viskadalsbanan samt vid Hedbovägen/Håvengatan. Diskussion kring frågan bör tas i samband med detaljplan för Skene 72:1, Kungsfors fabriker.

C6. Borttagande av hållplatser.

- C6a. Vallgatan (enkelsidig)
- C6b. Varbergsvägen 72 (enkelsidig)

Berörd brist: Önskemål om att korta restiden för kollektivtrafiken.

Åtgärdens effekt: Vissa resenärer får längre till en hållplats. Dock kan en minskning av restiden sett till hela resan Skene till Göteborg innebära fler kollektivtrafikresenärer, vilket i sin tur kan bidra till att avlasta, eller åtminstone inte till att öka belastningen på vägsystemet.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 2

Kostnadsuppskattning: Kostnad bedöms ej då ingen ändring av trafikmiljön behövs, endast borttagande av hållplatsutrustning samt tidtabellsändring.

Ansvarig för genomförande: Västtrafik i samråd med Marks kommun och Trafikverket.

Gå vidare: Ja. Hållplats Vallgatan trafikeras ej av någon linje mot Göteborg och är belägen mycket nära Skene station. Dock är hållplatsen lokaliserad utanför Erikshjälpens affär, vilket kan ses som en form av målpunkt, framför allt för äldre. Innan beslut kring borttagande tas bör samråd ske med affären samt med eventuella intresseorganisationer för äldre och funktionsnedsatta. Bristande resandeunderlag (få påstigande) vid Varbergsvägen gör att hållplatsen knappt används idag. Närhet till andra hållplatser med högre standard finns.

C7. Tillgänglighetsanpassa GC-passager samt övergångsställe över väg 156.

- C7a. Övergångsställe vid Skene Torget (signal) saknar förhöjd kantsten, "nollad kantsten", taktila plattor samt refug. Även skylt för övergångsställe saknas. Se även C5a och C8.
- C7b. Två signalreglerade övergångsställen vid korsningen Varbergsvägen/väg 156, som saknar förhöjd kantsten, "nollad kantsten" samt taktila plattor. Övergångsställena saknar även skyltning i vissa riktningar.
- C7c. Övergångsställe mellan parkeringsplats Kungsfors och Kungsfors fabrik saknar förhöjd kantsten, "nollad kantsten" samt taktila plattor.
- C7d. Övergångsställe väster om korsningen Vallgatan/väg 156 saknar förhöjd kantsten, "nollad kantsten" samt taktila plattor.
- C7e. Gång- och cykelpassage strax norr om Viskadalsbanan saknar förhöjd kantsten, "nollad kantsten" samt taktila plattor.
- C7f. Övergångsställe i anslutning till korsningen Hedbovägen/väg 156/Håvengatan saknar förhöjd kantsten, "nollad kantsten" samt taktila plattor. Se även C5b och C13.

Berörd brist: Övergångsställen samt gång- och cykelpassager som inte är tillgänglighetsanpassade innebär en brist i tillgänglighet för oskyddade trafikanter. Den låga tillgängligheten har en särskilt negativ påverkan på funktionsnedsatta, men även äldre, personer med barnvagn eller liknande påverkas negativt. Övergångsställen som inte är hastighetssäkrade kan inge en falsk trygghet och öka risken för olyckor vid passager av vägen.

Åtgärdens effekt: Åtgärden bedöms öka tillgängligheten för oskyddade trafikanter som korsar väg 156.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 3

Kostnadsuppskattning: Åtgärderna bedöms kosta under 1 miljon kronor/lokalisering.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket i samråd med Marks kommun.

Gå vidare: Ja. Diskussion kring prioritering bör ske i samråd med Marks kommun. Åtgärd C7a genomförs inom projekt "Hållplatser för alla". Troligen kommer övergångsstället vid Håvengatan (C7f) byggas om i samband med åtgärder kopplade till detaljplan för Skene 72:1, Kungsfors fabriker. Se även åtgärder C9, C13 och C16.

C8. Förstärk bilisternas uppmärksamhet vid det ljusreglerade övergångstället vid Skene torget. Trafiksignalen placeras i portal över vägen. Refug anläggs så oskyddade trafikanter endast behöver passera en vägbana i taget.

Berörd brist: Otrygghet för oskyddade trafikanter, särskilt barn som nyttjar övergångstället, då detta är en del av skolvägen för många.

Åtgärdens effekt: Åtgärden ökar trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 3

Kostnadsuppskattning: Åtgärden bedöms kosta under 1 miljon kronor.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Nej. Passagens utformning (med en eventuell mittrefug) kommer att ses över när hållplats Skene torget får en ny utformning, vilket även inkluderar åtgärderna C5a och C7a. Kostnaden för en trafiksignal i portal är sannolikt svår att motivera.

C9. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder kopplade till oskyddade trafikanter vid korsningen väg 156/Tingsvägen. Målbilden är en trygg, trafiksäker och gen passage för gående och cyklister.

Berörd brist: Bristen berör otrygghet och otydlighet för oskyddade trafikanter. En stor andel barn nyttjar övergångstället då detta är en del av skolvägen för många barn. Detta ökar behovet av tydlighet och trygghet vid övergångstället.

Åtgärdens effekt: Ökar trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 3

Kostnadsuppskattning: Åtgärderna bedöms kosta mindre än 5 miljoner kronor.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Ja. Utformning utreds i senare skede, i dialog med Marks kommun. Målbilden ska vara en rakare och mer trafiksäker passage för gående och cyklister.

C10. Förstärk och tydliggör trottoaren vid planpassagen vid järnvägen.

Berörd brist: Otrygghet och otydlighet för oskyddade trafikanter. Oskyddade trafikanter nyttjar bara delvis gång- och cykelvägen som går väster om och parallellt med väg 156 vid plankorsningen med Viskadalsbanan. Vissa av dessa korsar järnvägen öster om väg 156 och går då nära körbanan.

Åtgärdens effekt: Ökar trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 3

Kostnadsuppskattning: Åtgärderna bedöms kosta under 1 miljon kronor.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Nej, enligt Trafikverkets regelverk får inte gående och fordonstrafik hanteras i samma bomanläggning. Svårigheten att skapa en lättanvänd lösning kan stärka motiven att bygga en planskild korsning.

C11. Anlägg gång- och cykelväg (cirka 600 meter) på norra sidan av väg 156 (sträckan Örbyvägen – Skrålabäcksgatan). Marks kommun förordar dragning längs väg 156.

Berörd brist: Avsaknad av genomgående cykelväg gör att cyklister nyttjar vägbanan. Detta skapar otrygghet och minskad trafiksäkerheten hos cyklister. Minskad attraktivitet för transportslaget kan bli en effekt av detta.

Åtgärdens effekt: Åtgärden ökar trafiksäkerhet och trygghet för cyklister.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 3

Kostnadsuppskattning: Åtgärden bedöms kosta ca 4-6 miljoner kronor.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket i samråd med Marks kommun.

Gå vidare: Nej. En trång sektion gör det mycket svårt och dyrt att få plats med GC-bana. Alternativ C12 förordas, som även finns som förslag hos Marks kommun, se figur 20.

C12. Anlägg gång- och cykelväg/cykelfält/bymiljögata (cirka 710 m) på kommunala Gästgivaregatan (sträckan Örbyvägen – Skrålabäcksgatan). Gästgivaregatan passerar kommunala skolor och biblioteket. Denna gata anges ha stor potential för cykel, se figur 21.

Berörd brist: Avsaknad av genomgående cykelväg kan få cyklister att nyttja vägbanan på väg 156. Detta skapar otrygghet och minskad trafiksäkerheten hos cyklister. Minskad attraktivitet för transportslaget kan bli en effekt av detta.

Åtgärdens effekt: Åtgärden ökar trafiksäkerhet och trygghet för cyklister.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 2/3

Kostnadsuppskattning: Åtgärden bedöms kosta 1–3 miljoner kronor. Schablonkostnad för gång- och cykelväg i tätort är 5 000 kr/m (GKI-mall). Under 1 miljon kronor om cykelfält/bymiljögata målas.

Ansvarig för genomförande: Marks kommun.

Gå vidare: Ja. Se även åtgärd C11.

C13. Korsningsåtgärd vid korsningen Hedbovägen/väg 156/Håvengatan. Troligen är cirkulation en lämplig utformning.

Berörd brist: Korsningen är otrygg med avseende på sikt och hög trafikbelastning.

Åtgärdens effekt: Åtgärden bedöms säkra en låg hastighet i korsningen och öka trafiksäkerhet och trygghetskänslan hos alla trafikanter. Åtgärden bör öka kapaciteten i korsningen och därigenom möjligheten för anslutande trafik att köra ut på väg 156.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 3

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej, då åtgärden är en del av exploateringen av Kungsfors.

Ansvarig för genomförande: Kommunen, i samband med detaljplan för Skene 72:1, Kungsfors fabriker.

Gå vidare: Ja, genomförs i samband med detaljplan för Skene 72:1, Kungsfors fabriker. Samplaneras med åtgärder C5b, C7c, C7f och C16. Nyttofördelningsprincipen tillämpas, så att Trafikverket står för sin del av åtgärden.

C14. Hastighetssänkning till 40 km/t inom tätorten.

Berörd brist: Oskyddade trafikanter passerar i plan längs hela sträckan, något som både minskar trafiksäkerheten och upplevs otryggt.

Åtgärdens effekt: Åtgärden bedöms öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Åtgärden bedöms även ha en liten positiv inverkan på boendemiljön i tätorten.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 2

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej.

Ansvarig för genomförande: Marks kommun.

Gå vidare: Ja, om åtgärden genomförs i samband med en fysisk ombyggnation av vägar och gator. Endast sänkning kan skapa en falsk trygghet för oskyddade trafikanter som tror att fordonen håller en lägre hastighet än de gör. Det finns risk att fordonsförarna inte kommer följa en lägre hastighet om inte trafikmiljön stödjer en sådan. Samråd har skett mellan Trafikverket och Marks kommun om vissa delar av kommunens förslag på Rätt-fart-i-staden.

C15. Ta bort befintliga parkeringsplatser längs väg 156 mellan Varbergsvägen och järnvägen och eventuellt ersätta dessa med långsgående parkering.

Berörd brist: Befintliga parkeringsplatser genererar backrörelser över gångbana vilket minskar trafiksäkerheten och ökar otryggheten för oskyddade trafikanter som nyttjar gångbanan.

Åtgärdens effekt: Åtgärden bedöms öka trafiksäkerheten och tryggheten för oskyddade trafikanter. Åtgärden kan innebära att antalet parkeringsplatser i området minskar något. Annorlunda parkeringar kan innebära förändrad drift och underhåll.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 3

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej, då endast borttagande av parkeringsplatser inte är tillräckligt. Kommunen måste fundera på hur man vill att genomfarten ska gestaltas.

Ansvarig för genomförande: Marks kommun i samråd med Trafikverket.

Gå vidare: Ja. Kommunen bör utreda konsekvenserna av att ta bort och göra om utformningen av parkeringsplatser. Marks kommun bör även initiera ett arbete kring hur genomfarten gestaltningsmässigt kan förbättras för att öka attraktiviteten för centrum och lyfta fram ett mer småskaligt trafikrum.

C16. Korsningsåtgärd i korsningen med Industrigatan.

Berörd brist: Korsningen har en hög trafikbelastning och ligger nära plankorsningen med Viskadalsbanan. Risk finns för att vänstersvängande fordon på väg 156 blir stående i plankorsningen.

Åtgärdens effekt: Om en planskild korsning med Viskadalsbanan byggs, får Industrigatan troligen via en (enkelriktad) lokalgata ansluta till korsningen vid Håvengatan. Även utan en planskild korsning bör en enkelriktning av trafiken på Industrigatan övervägas, så att infart från väg 156 förbjuds. Den slutliga utformningen bör lösas i samband med detaljplanen.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 3

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej, då åtgärden är en del av exploateringen av Kungsfors.

Ansvarig för genomförande: Kommunen, i anslutning till detaljplan för Skene 72:1, Kungsfors fabriker.

Gå vidare: Ja, genomförs i samband med detaljplan för Skene 72:1, Kungsfors fabriker. Se även åtgärd C13. Nyttfördelningsprincipen tillämpas, så att Trafikverket står för sin del av åtgärden.

8.6. Delen väg 41 – väg 27

För information kring åtgärder rekommenderade vid korsningen Tåstarpgatan, Tranemo se ÅVS Tåstarpgatan, Tranemo samt Bilaga 5. För information kring åtgärder rekommenderade i Svenljunga tätort, se ÅVS Svenljunga samt Bilaga 6.

D1. Genomför en upprustning av vägmärken (skyltar) på sträckan.

Berörd brist: Enligt uppgift från Trafikverkets drift- och underhållsverksamhet har skyltarna låg standard, vilket kan leda till att skyltarna får en försämrad reflektionsförmåga. Detta påverkar trafiksäkerheten på vägen negativt.

Åtgärdens effekt: En upprustning av skyltarna skulle öka trafiksäkerheten på sträckan.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 2

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej, då en inventering av befintliga skyltar initialt bör genomföras.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Ja. Drift och underhåll sköter löpande inventering och utbyte av befintliga skyltar.

D2. Ta ett samlat grepp kring kollektivtrafikfrågor genom en separat utredning som kan gå på djupet med att utreda och förslå åtgärder för kollektivtrafiken på sträckan. Studien ska fokusera på både infrastrukturen och trafikering. Deltagande parter bör vara Trafikverket, Västtrafik samt berörda kommuner.

Berörd brist: Det finns ett stort antal hållplatser med få på- och avstigande på sträckan, det finns oklarheter om befintliga hållplatser och hållplatslägen är rätt lokaliserade och det finns brister vad gäller långa avstånd mellan hållplatser och anslutande vägar. Det saknas gång- och cykelvägar till flera av hållplatserna. Vidare saknas säkra och trygga passager över väg 156 vid flera hållplatser. Flera hållplatser saknar fickor för bussarna att stanna på. Vissa befintliga fickor är inte tillräckligt djupa för att bussarna ska komma av vägen. Flera hållplatsfickor upplevs luta kraftigt, något som skapar problem vid halka samt när dörrar ska öppnas. Flera hållplatser saknar helt eller delvis tillgänglighetsanpassning inklusive belysning.

Åtgärdens effekt: En utredning med samtliga berörda parter involverade skulle innebära ett helhetsgrepp på frågor rörande kollektivtrafiken på sträckan. Både fysisk infrastruktur och trafikeringsfrågor bör diskuteras i forumet. Utredningen kan föreslå åtgärder som kan öka attraktiviteten för kollektivtrafiken och därmed öka marknadsandelen för densamma.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 1

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej.

Ansvarig för genomförande: Västtrafik i samverkan med Trafikverket, Marks kommun, Svenljunga kommun samt Tranemo kommun. Se även åtgärd E2.

Gå vidare: Ja.

D3. Ändra skyltad hastighet till 60 km/t längs sträckan mellan Haby och Örby.

Berörd brist: Sträckan mellan Haby och Örby är cirka 2,7 km. Den skyltade hastigheten är 50 respektive 70 km/t längs sträckan. Idag är cirka 500 meter reglerat med 50 km/t vid Haby, med anledning av många enskilda anslutningar mot väg 156. Vägen är smal längs sträckan och det finns problem vad gäller sikt.

Åtgärdens effekt: Ändrad skyltad hastighet till 60 km/t ger en mer enhetligt skyltad hastighet förbi de tätbebyggda områdena öster om Skene, vilket kan bidra till ökad trafiksäkerhet för sträckans trafikanter. Restiden skulle öka något.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 2

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Nej, det är inte aktuellt att sänka hela sträckan till 60 km/t. Vägmiljön talar inte för en lägre hastighet än dagens 70 km/t, det krävs fysiska förändringar för att sänka hastigheten.

D4. Sätt upp fartkamera (ATK) vid korsningen mellan väg 156 och väg 1526 (Örbyvägen).

Berörd brist: Det har inkommit uppgifter om bristande hastighetsefterlevnad vid korsningen mellan väg 156 och 1526.

Åtgärdens effekt: Fartkamera (ATK) ökar hastighetsefterlevnaden vid aktuell korsning, vilket i sin tur ökar trafiksäkerheten. Dock uppvisar den hastighetmätning som finns att tillgå låga uppmätta hastigheter för personbilar (cirka 45 km/t), högre för lastbilar med släp (drygt 70 km/t). Skyltad hastighet är 70 km/t. En upphinnandeolycka har inträffat på platsen.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 2

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Nej, den uppmätta genomsnittliga hastigheten är låg och korsningen är inte särskilt olycksdrabbad.

D5. Bredda vägen längs hela sträckan mellan Haby och Örby.

Berörd brist: Sträckan är smal och krokig vilket påverkar trafiksäkerheten negativt.

Åtgärdens effekt: En breddning av vägen bedöms öka trafiksäkerheten på sträckan.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 3

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Nej. Längs sträckan finns idag en gång- och cykelväg anlagd. Att ta bort denna för att möjliggöra breddning av vägen anses ej förenligt med mål rörande trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Längs stora delar av sträckan finns även privata fastigheter. En breddning skulle medföra stora ingrepp i privata trädgårdar. Åtgärden bedöms ej vara samhällsekonomiskt försvarbar.

D6. Bredda vägen på en sträcka cirka 400 meter norr om Kungslid (delen Haby-Örby).

Berörd brist: Sträckan är smal och krokig vilket påverkar trafiksäkerheten negativt. Trafikverket har tidigare satt upp räcke på sträckan, men tvingades ta ner dessa då vägbanan upplevdes vara för smal för två mötande tunga fordon.

Åtgärdens effekt: Åtgärden bedöms öka trafiksäkerheten på sträckan.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 3

Kostnadsuppskattning: Kostnaden bedöms till ca 5 miljoner kronor. Ytterligare 2 mkr om vägplan krävs.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Ja. Dock bör effekten av åtgärd D7 först utredas. Om önskad effekt kan uppnås med D7 behöver inte D6 utföras. Åtgärden kräver troligtvis vägplan.

D7. Skrota berg längs sträckan mellan Haby och Örby för att möjliggöra uppsättande av räcke, särskilt på sträckan norr om Kungslid. Eventuellt fordras sprängning.

Berörd brist: Sträckan är smal och krokig vilket påverkar trafiksäkerheten negativt. Trafikverket har tidigare satt upp räcke på sträckan, men tvingades ta ner dessa då vägbanan upplevdes vara för smal för två mötande tunga fordon.

Åtgärdens effekt: Åtgärden bedöms öka trafiksäkerheten på sträckan. Dock kan åtgärden innebära en minskad trygghetskänsla för oskyddade trafikanter då dessa tvingas ut i vägbanan alternativt till ytan mellan räcket och bergskanten.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 2

Kostnadsuppskattning: Kostnaden bedöms till 1–5 miljoner kr.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Ja. Om inte åtgärden ger tillräcklig effekt bör åtgärd D6 övervägas.

D8. Sätt upp viltstängsel på båda sidor vägen mellan väg 41 och Örby.

Berörd brist: Det har inkommit synpunkter på att ett viltstråk passerar över väg 156 i området.

Åtgärdens effekt: Åtgärden hindrar vilt från att passera vägen på sträckan mellan väg 41 och Örby vilket i sin tur minskar risken för viltolyckor på sträckan.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 2

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Nej. Trafikverkets specialist på frågan anser inte att behovet finns på sträckan. Viltstängsel styr viltet till att passera vägen på andra ställen.

D9. Informera elever på skolor i Örby om vikten av att använda den planskilda gång- och cykelpassagen under väg 156 när man passerar väg 156, även om denna innebär en omväg. Förstärk skyltning av passagen.

Berörd brist: Oskyddade trafikanter passerar vägen i plan istället för att använda den planskilda passagen längre öster ut. De passager som sker i plan är inte trafiksäkra. Många barn rör sig över vägen då skola och fritidsanläggning ligger på olika sidor vägen.

Åtgärdens effekt: Åtgärden bedöms bidra till att de osäkra passagerna i plan minskar i området. Detta skulle i sin tur öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter som passerar vägen.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 1

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej.

Ansvarig för genomförande: Marks kommun.

Gå vidare: Ja.

D10. Anlägg en ny planskild passage för gång- och cykel i närmare anslutning till korsningen väg 156/ väg 1526 (Örbyvägen).

Berörd brist: Oskyddade trafikanter passerar vägen i plan istället för att använda den planskilda passagen längre öster ut. De passager som sker i plan är inte trafiksäkra. Många barn rör sig över vägen då skola och fritidsanläggning ligger på olika sidor vägen.

Åtgärdens effekt: Åtgärden bedöms bidra till att de osäkra passagerna i plan minskar i området. Detta skulle i sin tur öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter som passerar vägen.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 3

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Nej. Åtgärden bedöms ej vara samhällsekonomiskt försvarbar. Rekommenderad åtgärd är istället D9.

D11. Förbättrad och utökad vägvisning till det kommunala vägnätet för gående och cyklister mellan Skene och Örby.

Berörd brist: Det saknas en länk i gång- och cykelvägnätet mellan Skene och Örby. Det är mer trafiksäkert att gå eller cykla längs det kommunala vägnätet än längs väg 156.

Åtgärdens effekt: Åtgärden innebär att gående och cyklister hänvisas till den säkraste vägen mellan Skene och Örby, vilket kan bidra till en ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 2

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej.

Ansvarig för genomförande: Marks kommun.

Gå vidare: Ja. Marks kommun planerar att anlägga en gång- och cykelväg längs Brättningstorpsvägen mellan väg 156 och Örby. I samband med detta bör skyltningen mellan Skene och Örby ses över på en mer övergripande nivå.

D12a. Anlägg en trygg och trafiksäker passage för oskyddade trafikanter över väg 156 genom Strömsfors.

Berörd brist: Det saknas säkra passagemöjligheter för oskyddade trafikanter i Strömsfors.

Åtgärdens effekt: Bebyggelsen i Strömsfors är utspridd och tydliga stråk mellan målpunkter saknas. Det finns en risk att en passage endast skulle användas av ett fåtal personer och att oskyddade trafikanter även fortsättningsvis skulle passera längs hela sträckan.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 3

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Nej, på grund av utspridd bebyggelse skulle åtgärdens effekt troligen bli liten, då endast ett fåtal oskyddade trafikanter skulle ha nytta av en passage.

D12b. Hastighetssäkra 60-sträckan förbi Åstadfors och Strömsfors med portal, avsmalning eller annan fysisk åtgärd.

Berörd brist: Det har inkommit uppgifter om bristande hastighetsefterlevnad på väg 156 genom Strömsfors. Vägen är rak och cirka sju meter bred genom samhället.

Åtgärdens effekt: Hastighetssänkande åtgärder ökar hastighetsefterlevnaden på sträckan vid bebyggelsen.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 2

Kostnadsuppskattning: Åtgärden bedöms kosta under 1 miljon kronor om mindre åtgärder exempelvis chikaner anläggs. Åtgärden kan utformas utan fördyrande breddning.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Nej. Platsen har få målpunkter och att anlägga avsmalningar på 60-sträcka är inte lämpligt.

D13. Anlägg en trafiksäker och trygg passage för oskyddade trafikanter vid område för detaljplan Kila 1:34 i Uddebo.

Berörd brist: Det saknas trafiksäkra och trygga passagemöjligheter för oskyddade trafikanter vid område för planarbete för detaljplan Kila 1:34.

Åtgärdens effekt: Åtgärden bedöms öka tillgängligheten för oskyddade trafikanter som korsar väg 156 i området.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 3

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej, då kostnaden tas i anslutning till exploatering.

Ansvarig för genomförande: Tranemo kommun, i samband med detaljplan Kila 1:34.

Gå vidare: Ja, åtgärden bör genomföras i anslutning till exploateringen.

D14. Hastighetssäkra 50-sträckan genom Uddebo med fysisk åtgärd.

Berörd brist: Det har inkommit uppgifter om bristande hastighetsefterlevnad på väg 156 genom Uddebo. Vägen är cirka sju meter bred genom samhället.

Åtgärdens effekt: Hastighetssänkande åtgärder ökar hastighetsefterlevnaden på sträckan genom tätorten.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 3

Kostnadsuppskattning: Åtgärden bedöms kosta under 1 miljon kronor om mindre åtgärder exempelvis chikaner anläggs. Om föreslagna åtgärder kräver breddning kan vägplan behöva upprättas och kostnaden bedöms då till 3 miljoner kronor.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Ja. Initialt bör en mätning av hastigheterna ske. Fysiska åtgärder utförs om bristande hastighetsefterlevnad kan verifieras. Åtgärden bör kombineras med D15 för förstärkt effekt.

D15. Förstärk tätortsentrén i Uddebo med exempelvis tätortsskyltar, breda mittrefuger, gångpassager eller sidoförskjutning av trafiken.

Berörd brist: Det har inkommit uppgifter om bristande hastighetsefterlevnad in mot Uddebo från båda håll.

Åtgärdens effekt: Åtgärderna förstärker tätortskänslan och ökar hastighetsefterlevnaden.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 3

Kostnadsuppskattning: Åtgärden bedöms kosta under 1 miljon kronor om mindre åtgärder väljs. Om föreslagna åtgärder kräver större breddning kan vägplan behöva upprättas och kostnaden bedöms då till ca 3 miljoner kronor.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Ja. Initialt bör en mätning av hastigheterna ske. Fysiska åtgärder utförs om bristande hastighetsefterlevnad kan verifieras. Åtgärden bör kombineras med D14 för förstärkt effekt.

D16. Tillgänglighetsanpassa GC-passager och övergångsställe över väg 156.

- D16a. Två övergångsställen samt två passager i plan mellan cirkulationsplatsen Limmaredsvägen/Tåstarpsgatan/Brogatan och korsningen väg 156/Järnvägsleden (väg 1578) i Tranemo tätort. De två övergångsställena och de två passagera saknar förhöjd kantsten, "nollad kantsten" samt taktila plattor.
- D16b. Passage i Uddebo saknar förhöjd kantsten, "nollad kantsten" samt taktila plattor. Målningen på vägbanan är sliten.
- D16c. Fyra passager mellan tätortsgränsen till cirkulationsplatsen Limmaredsvägen/Tåstarpsgatan/Brogatan i Tranemo tätort saknar förhöjd kantsten, "nollad kantsten" samt taktila plattor.

Berörd brist: Övergångsställen samt gång- och cykelpassager som inte är tillgänglighetsanpassade innebär en sämre tillgänglighet för oskyddade trafikanter. Den bristfälliga tillgängligheten har en

särskilt negativ påverkan på funktionsnedsatta, men även äldre, personer med barnvagn eller liknande påverkas negativt. Övergångsställen som inte är hastighetssäkrade kan inte en falsk trygghet och öka risken för olyckor vid passager av vägen.

Åtgärdens effekt: Åtgärden bedöms öka tillgängligheten för oskyddade trafikanter som korsar väg 156.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 3

Kostnadsuppskattning: Åtgärden bedöms kosta under 1 miljon kronor/lokalisering.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Ja. Diskussion kring prioritering bör ske i samråd med Tranemo kommun.

D17. Gör övergångsställen till gångpassager på väg 156 genom Tranemo tätort.

Berörd brist: På väg 156 genom Tranemo tätort finns en blandning av övergångsställen och passager för oskyddade trafikanter. Dessa skiljer sig åt både utformnings- och regleringsmässigt. Detta kan skapa förvirring för oskyddade trafikanter, särskilt hos barn, men även för bilister.

Åtgärdens effekt: En mer enhetlig utformning skulle göra trafiksituationen mer tydligt, vilket i sin tur skulle bidra till en ökad trafiksäkerhet och trygghet.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 2

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Nej, de övergångsställen som finns är väl fungerande, med få olyckor. En översyn av utformning och reglering kan ske om Brogatan övergår till kommunalt väghållarskap (D19).

D18. Led om tung trafik längs Limmaredsvägen till väg 27 genom att förbjuda tung trafik på Brogatan.

Berörd brist: Andelen tung trafik är hög förbi Tranängsskolan, vilket skapar en bristande trafiksäkerhet och trygghet för framför allt barn och unga som rör sig i området.

Åtgärdens effekt: En omledning av tung trafik från väg 156 förbi Tranängsskolan bedöms öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter, framför allt barn och unga. Åtgärden innebär en 2,4 km längre väg och en ca 2 minuter förlängd restid för tung trafik genom Tranemo.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 2

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket och Tranemo kommun.

Gå vidare: Nej. Åtgärden är ej genomförbar då Trafikverket ej kan sätta denna begränsning på en allmän väg utan bärighetsbegränsningar. Se D19 för alternativ lösning.

D19. Lägg om väg 156 i Tranemo tätort till Limmaredsvägen fram till väg 27. Brogatan övergår i kommunalt väghållarskap och byggs om med hastighetsdämpade åtgärder likt Tåstarpsgatan. Kommunen kan reglera tung trafik på sitt vägnät. Korsningen mellan Limmaredsvägen och väg 27 kan behöva ses över. Åtgärden har likheter med trafikomläggningen i Grästorps.

Berörd brist: Andelen tung trafik är hög förbi Tranängsskolan, vilket skapar en bristande trafiksäkerhet och trygghet för framför allt barn och unga som rör sig i området.

Åtgärdens effekt: En omledning av tung trafik från väg 156 förbi Tranängsskolan bedöms öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter, framför allt barn och unga. Åtgärden innebär en 2,4 km längre väg och en ca 2 minuter förlängd restid för tung trafik genom Tranemo.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 2

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej, då åtgärderna bör behandlas i kommande ÅVS för väg 27.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket och Tranemo kommun.

Gå vidare: Ja. Åtgärden har även stöd i aktuell åtgärdsvalsstudie om väg 27, där det framgår att korsningen behöver justeras för att klara av den ökning av tung trafik denna åtgärd skulle orsaka.

D20. Anlägg gång- och cykelväg (cirka 500 meter) längs väg 156 mellan Åkerivägen och industriområdet Källsvedjan öster om Tranemo tätort.

Berörd brist: Gång- och cykelväg saknas mellan Åkerivägen och industriområdet Källsvedjan, vilket gör att gående och cyklister hänvisas till väg 156. Åtgärden skickades in med prioritet 4 av Tranemo kommun, vid förra ansökningsperioden för cykelvägar längs regionala vägar 2017–2020.

Åtgärdens effekt: Ökar trafiksäkerhet och trygghet genom att anlägga trafiksäker och trygg gång- och cykelväg mellan Tranemo tätort och industriområdet. Åtgärden kan även bidra till att fler väljer cykel framför bil som transportmedel mellan målpunkterna, vilket i sin tur minskar klimatpåverkan.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 3

Kostnadsuppskattning: Gång- och cykelväg bedöms kosta 3–6 mkr (varav 2 mkr om vägplan krävs).

Ansvarig för genomförande: Trafikverket genomför, Tranemo kommun ansöker om medfinansiering.

Gå vidare: Ja, till sträckan förutom breddning av bro. (För bron se åtgärd D21.)

D21. Bredda befintlig bro över väg 27 för att få ge mer plats åt oskyddade trafikanter.

Berörd brist: Vägbron är 30 m lång, smal och oskyddade trafikanter tvingas ut i vägbanan.

Åtgärdens effekt: Åtgärden bedöms, tillsammans med åtgärd D20, ge en ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet för gående och cyklister mellan Tranemo tätort och industriområdet. Åtgärden kan även bidra till att fler väljer cykel framför bil som transportmedel mellan målpunkterna, vilket i sin tur minskar klimatpåverkan.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 3

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Nej. Åtgärden bedöms ej vara samhällsekonomiskt försvarbar.

D22. Bredda hela väg 156 alternativt anlägg gångbana parallellt med väg 156 längs sträckan, för ökad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter.

Berörd brist: Väg 156 är krokig och smal längs i stort sett hela sträckan. Oskyddade trafikanter tvingas ner i vägdiket. Detta påverkar framförallt barn och unga i anslutning till skolskjuts.

Åtgärdens effekt: Åtgärden innebär ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter, framförallt barn och unga. En breddning av vägen kan inbjuda till höjda hastigheter på sträckan.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 3

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Nej. Åtgärden är inte samhällsekonomiskt försvarbar. Berörda kommuner bör titta på möjligheten att skapa parallellvägnät i samband med detaljplanering. Specifika delsträckor kopplade till kollektivtrafiken kan lyfts inom ramen för åtgärd D2.

D23. Ändra skyltad hastighet till 60 eller 70 km/t i anslutning till korsningen med väg 1551.

Berörd brist: Den skyltade hastigheten är 80 km/t vid korsningen. Sikten är begränsad österut på grund av topografin.

Åtgärdens effekt: Ändrad skyltad hastighet till 70 km/t bedöms bidra till ökad trafiksäkerhet.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 2

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Nej, det är inte aktuellt att sänka hastigheten på väg 156 vid korsningen med väg 1551. Sikten är begränsad österut med en svacka där fordon eventuellt kan "gömmas". Korsningen är reglerad med stoppliktt för att man ska ha möjlighet att få bättre överblick över trafiksituationen. Årsdygnstrafik på väg 156 är 1200 fordon. Årsdygnstrafik på väg 1551 är 60 fordon. Det finns inget i trafikmiljön vid aktuell korsning som talar för en lägre hastighet. Hastighetsefterlevnaden skulle bli låg och trafikanterna från väg 1551 invaggas i en falsk säkerhet. Att sänka hastigheten på väg 156 skulle även innebära plottrighet i skyltad hastighet.

D24. Sätt upp ATK/fartkamera vid korsningen mellan väg 156 och väg 1551.

Berörd brist: Det har inkommit synpunkter på att hastigheten är hög i korsningen. Den skyltade hastigheten är 80 km/t vid korsningen, dock visar mätningar på låga medelhastigheter. Sikten är begränsad österut på grund av topografin. Inga olyckor har registrerats för korsningen under perioden 2008-2017.

Åtgärdens effekt: Fartkamera ökar hastighetsefterlevnaden i korsningen, vilket ökar trafiksäkerheten.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 2

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket

Gå vidare: Nej, korsningen uppfyller inte kriterierna för uppsättande av ATK/fartkamera.

D25. Flytta anslutningen av väg 1551 längre österut.

Berörd brist: Sikten i korsningen är begränsad österut på grund av topografin.

Åtgärdens effekt: Åtgärden bedöms bidra till ökad trafiksäkerhet.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 4 Kostnadsuppskattning: Bedöms ej.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Nej. Åtgärden bedöms inte vara samhällsekonomiskt försvarbar.

D26. Sätt upp ATK/fartkamera vid korsningen i Haratången/Svenasjö mellan väg 156 och väg 1548.

Berörd brist: Den skyltade hastigheten är 50 km/t vid korsningen. Det finns ingen känd hastighetsmätning i anslutning till korsningen. En olycka har inträffat i korsningens närområde, men ej i själva korsningen, under perioden 2008 till 2017.

Åtgärdens effekt: Fartkamera bedöms öka hastighetsefterlevnaden vid aktuell korsning vilket i sin tur ökar trafiksäkerheten.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 2 Kostnadsuppskattning: Bedöms ej.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Nej, korsningen uppfyller inte kriterierna för uppsättande av ATK/fartkamera.

D27. Komplettera dagens skyltning i korsningen i Svenasjö mellan väg 156 och väg 1548 med skyltar närmare eller i korsningen. Gäller i västlig riktning.

Berörd brist: Bristfällig skyltning vid korsningen.

Åtgärdens effekt: Åtgärden ökar tydligheten vid korsningen och därmed trafiksäkerheten.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 2 Kostnadsuppskattning: Åtgärden bedöms kosta under 1 miljon kronor.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Ja.

D28. Flytta anslutningen i Haratången/Svenasjö mellan väg 156 och väg 1548 längre österut.

Berörd brist: Sikten i korsningen är begränsad österut på grund av topografin.

Åtgärdens effekt: Åtgärden bedöms bidra till ökad trafiksäkerhet för motorfordon.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 4 Kostnadsuppskattning: Bedöms ej.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Nej. Åtgärden bedöms inte vara samhällsekonomiskt försvarbar.

D29. Genomför sidoområdesåtgärder, som rensning eller uppsättande av räcke.

Berörd brist: Det finns brister i sidoområdet, vilka minskar trafiksäkerheten längs sträckan. Bristerna kan bestå av berg, oeftergivliga stolpar, större träd och branter inom vägområdet.

Åtgärdens effekt: Åtgärden bedöms öka trafiksäkerheten för motorfordon.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 3

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej, då ytterligare utredning krävs.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Ja. En övergripande sidoområdesinventering har genomförts inom denna åtgärdsvalsstudie. Denna finns dokumenterad hos Trafikverket och kan användas som grund för en fördjupad inventering på plats. Utifrån den fördjupade inventeringen kan sedan åtgärdsförslag tas fram.

8.7. Delen väg 27 – länsgränsen mot Jönköpings län

E1. Genomför en upprustning av vägs skyltar på sträckan.

Berörd brist: Enligt uppgift från Trafikverkets drift- och underhållsverksamhet har skyltarna låg standard, vilket kan leda till att skyltarna får en försämrad reflektionsförmåga. Detta påverkar trafiksäkerheten på vägen negativt.

Åtgärdens effekt: En upprustning av skyltarna skulle öka trafiksäkerheten på sträckan.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 2

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej, då en inventering av befintliga skyltar initialt bör genomföras.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Ja. Drift och underhåll sköter löpande inventering och utbyte av befintliga skyltar.

E2. Ta ett samlat grepp kring kollektivtrafikfrågor genom en separat utredning som kan gå på djupet med att utreda och förslå åtgärder för kollektivtrafiken på sträckan. Studien ska fokusera på både infrastrukturen och trafikering. Deltagande parter bör vara Trafikverket, Västtrafik samt berörda kommuner.

Berörd brist: Det finns ett stort antal hållplatser med få på- och avstigande på sträckan, det finns oklarheter om befintliga hållplatser och hållplatslägen är rätt lokaliserade och det finns brister vad gäller långa avstånd mellan hållplatser och anslutande vägar. Det saknas gång- och cykelvägar till flera av hållplatserna. Vidare saknas säkra och trygga passager över väg 156 vid flera hållplatser. Flera hållplatser saknar fickor för bussarna att stanna på. Vissa befintliga fickor är inte tillräckligt djupa för att bussarna ska komma av vägen. Flera hållplatsfickor upplevs luta kraftigt, något som skapar problem vid halka samt när dörrar ska öppnas. Flera hållplatser saknar helt eller delvis tillgänglighetsanpassning inklusive belysning.

Åtgärdens effekt: En utredning med samtliga berörda parter involverade skulle innebära ett helhetsgrepp på frågor rörande kollektivtrafiken på sträckan. Både fysisk infrastruktur och trafikeringsfrågor bör diskuteras i forumet. Utredningen kan föreslå åtgärder som kan öka attraktiviteten för kollektivtrafiken och därmed öka marknadsandelen för densamma.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 1

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej.

Ansvarig för genomförande: Västtrafik i samverkan med Trafikverket, Marks kommun, Svenljunga kommun samt Tranemo kommun. Se även D2.

Gå vidare: Ja

E3. Bredda hela väg 156 alternativt anlägg gångbana parallellt med vägen, för ökad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter.

Berörd brist: Väg 156 är krokig och smal längs i stort sett hela sträckan. Oskyddade trafikanter tvingas ner i vägdiket. Detta påverkar framförallt barn och unga i anslutning till skolskjuts.

Åtgärdens effekt: Åtgärden bedöms öka trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter, framförallt barn och unga. En breddning av vägen kan inbjuda till höjda hastigheter på sträckan.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 3

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Nej. Åtgärden är inte samhällsekonomiskt försvarbar. Berörda kommuner bör titta på möjligheten att skapa parallellvägnät i samband med detaljplanering. Specifika delsträckor kopplade till kollektivtrafiken kan lyfts inom ramen för åtgärd E2.

E4. Tillgänglighetsanpassa gång- och cykelpassager samt övergångsställe över väg 156.

- E4a. Passage i Ljungsarp förhöjd kantsten, "nollad kantsten" samt taktila plattor. Se även E5.
- E4b. Passage vid den västra tätortsentrén i Nittorp saknar förhöjd kantsten, "nollad kantsten" samt taktila plattor.

Berörd brist: Övergångsställen samt gång- och cykelpassager som inte är tillgänglighetsanpassade innebär en låg tillgänglighet för oskyddade trafikanter. Den låga tillgängligheten har en särskilt negativ påverkan på funktionsnedsatta, men även äldre, personer med barnvagn eller liknande påverkas negativt. Övergångsställen som inte är hastighetsräddade kan inge en falsk trygghet och öka risken för olyckor vid passager av vägen.

Åtgärdens effekt: Åtgärden bedöms öka tillgängligheten för oskyddade trafikanter som korsar väg 156.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 3

Kostnadsuppskattning: Åtgärderna bedöms kosta under 1 miljon kronor/lokalisering.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Ja. Diskussion kring prioritering bör ske i samråd med Tranemo kommun.

E5. Bygg om befintlig refug med övergångsställe i Ljungsarp för att hindra fordon från att "gena" på fel sida refugen.

Berörd brist: Det finns uppgifter på att tung trafik genar vid passagen och kör i motgående riktning för att undvika sidoförskjutningen.

Åtgärdens effekt: Åtgärden bedöms ge en ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 3

Kostnadsuppskattning: Åtgärden bedöms kosta under 1 miljon kronor.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Ja, en ändamålsenlig utformning ökar trafiksäkerhet och trygghet. Trafikanter ska inte behöva riskera möte fordon i fel körriktning i sin fil.

E6. Anlägg gång- och cykelpassage på väg 156 vid Idrottsvägen i Nittorp.

Berörd brist: Det saknas en trafiksäker och trygg passage av väg 156 för oskyddade trafikanter vid Idrottsvägen öster om korsningen med väg 1720.

Åtgärdens effekt: Åtgärden bedöms ge en ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister vid passage av väg 156.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 3

Kostnadsuppskattning: Åtgärden bedöms kosta omkring 1 miljon kronor.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket i samråd med Tranemo kommun.

Gå vidare: Ja, om GC-bana (E7) byggs.

E7. Anlägg gång- och cykelväg mellan Lillsjö bygdegård och Idrottsvägen i Nittorp.

Berörd brist: Det saknas gång- och cykelväg längs väg 156 genom Nittorp, vilket gör att gående och cyklister hänvisas till väg 156. Totalt sett är sträckan cirka 600 meter, om en skogsväg tillgodoräknas, dock endast 550 m. Parallella gator uppfyller delvis funktionen.

Åtgärdens effekt: Åtgärden bedöms ge en ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet för gående och cyklister i Nittorp. Åtgärden kan även bidra till att fler väljer cykel framför bil som transportmedel mellan målpunkter i Nittorp, vilket i sin tur minskar klimatpåverkan.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 3

Kostnadsuppskattning: Åtgärden bedöms kosta 3 miljoner. Ytterligare 2 mkr om vägplan krävs.

Ansvarig för genomförande: Tranemo kommun.

Gå vidare: Ja, dock bör en diskussion föras om den tidigare inskickade prioriteringsordningen vid förra ansökningsperioden för cykelvägar längs regionala vägar 2017–2020. Denna sträcka finns ej med där. Se D20 samt E13 för sträckor som finns med i kommunens ansökan. Sträckan kan delas upp i etapper, exempelvis från Lillsjö bygdegård till korsningen med Limmaredsvägen/ Grimsåsvägen (cirka 450 meter) samt från korsningen med Limmaredsvägen/Grimsåsvägen till Idrottsvägen (cirka 150 meter). Närheten till fastighetsgränser är en försvårande faktor.

E8. Anlägg gång- och cykelväg mellan Hestravägen och förskolan i Ljungsarp.

Berörd brist: Det saknas en länk i gång- och cykelvägnätet mellan Hestravägen och förskolan i Ljungsarp, vilket gör att gående och cyklister hänvisas till väg 156. Sträckan är en del av en skolväg på ca 200 m. Åtgärden skickades in med prioritet 5 av Tranemo kommun har vid förra ansökningsperioden för cykelvägar längs regionala vägar 2017–2020.

Åtgärdens effekt: Åtgärden bedöms ge en ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet för gående och cyklister i Ljungsarp. Åtgärden kan även bidra till att fler väljer cykel framför bil som transportmedel mellan målpunkter i Ljungsarp, vilket i sin tur bidrar till att minska klimatpåverkan.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 3

Kostnadsuppskattning: Åtgärden bedöms kosta 1,2 miljoner kronor enligt kommunens ansökan.

Ansvarig för genomförande: Tranemo kommun.

Gå vidare: Ja. Åtgärden får åter skickas in av Tranemo kommun i nästa ansökningsperiod för cykelvägar längs regionala vägar.

E9. Öka tydligheten i fyrvägs korsningen mellan väg 156 och väg 1720 i Nittorp. Utred möjligheter för en bättre utformning och att om möjligt reglera eller stänga ut-/infart från parkeringar i korsningen.

Berörd brist: Upplevd osäkerhet och bristande trafiksäkerhet i korsningen mellan väg 156 och väg 1720 i Nittorp. Sikten söderut från Grimsåsvägen är begränsad i korsningen.

Åtgärdens effekt: Åtgärden bidrar till en ökad tydlighet i korsningen och en ökad trafiksäkerhet.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 2

Kostnadsuppskattning: bedöms kosta under 1 mkr.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket i samråd med kommunen och fastighetsägarna.

Gå vidare: Ja.

E10. Se över placering av vägs skyltar i korsningen mellan väg 156 och väg 1728 (mot Dalstorp).

Förslagsvis flyttas skylt från väg 1728 till södra sidan av korsningen. Sätt upp ny vägs skylt vid korsningen i riktning mot väster.

Berörd brist: Upplevd osäkerhet och bristande trafiksäkerhet i korsningen mellan väg 156 och väg 1728 (mot Dalstorp). Det saknas skyltning i korsningen i riktning mot väster.

Åtgärdens effekt: Åtgärden bedöms bidra till en ökad tydlighet och trafiksäkerhet i korsningen.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 2

Kostnadsuppskattning: bedöms kosta under 1 mkr.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Ja.

E11. Skapa dialog om trafiksäkerhet vid hållplats Ljungsarp med vårdnadshavare som hämtar och lämnar barn med bil vid hållplatsen.

Berörd brist: Hållplats Ljungsarp är av god standard, dock finns problem med höga hastigheter bland vårdnadshavare som hämtar och lämnar sina barn i bil vid hållplatsen.

Åtgärdens effekt: Åtgärden bedöms ge en ökad medvetenhet om trafiksäkerheten på hållplatsen samt bidra till sänkta hastigheter i området.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 1

Kostnadsuppskattning: bedöms kosta under 1 mkr.

Ansvarig för genomförande: Tranemo kommun.

Gå vidare: Ja.

E12. Komplettera hållplats Ljungsarp med kontrastmarkering.

Berörd brist: Hållplats Ljungsarp är inte fullt ut tillgänglighetsanpassad då kontrastmarkering saknas. Se även över behovet av tillgänglighetsanpassning och cykelparkering.

Åtgärdens effekt: Åtgärden bedöms ge en ökad tillgänglighet vid hållplatsen för framför allt funktionshindrade och äldre.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 2

Kostnadsuppskattning: bedöms kosta under 1 mkr.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket. Cykelställ är Västtrafiks ansvar.

Gå vidare: Ja. Åtgärden kan behöva vidtas vid fler hållplatser.

E13. Genomför hastighetssänkande åtgärder genom Ljungsarp.

Berörd brist: Det finns en upplevelse av bristande hastighetsefterlevnad på väg 156 genom Ljungsarp.

Åtgärdens effekt: De upplevda höga hastigheterna bekräftas inte av hastighetsmätningar på väg 156 i Ljungsarp. Effekten av hastighetssänkande åtgärder bedöms därför vara begränsad.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 3

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Nej, då inga höga hastigheter bekräftats.

E14. Samordning av snöröjning kring länsgränsen.

Berörd brist: Samordning av snöröjning saknas vid länsgränsen.

Åtgärdens effekt: Åtgärden bedöms bidra till att säkerställa en effektiv snöröjning kring länsgränsen.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 2

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej.

Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Nej. Åtgärden ger liten nytta och är mycket svår att genomföra, då fyra olika entreprenörer har omfattande rutter.

E15. Genomför sidoområdesåtgärder, som rensning eller uppsättande av räcke.

Berörd brist: Det finns brister i sidoområdet, vilka minskar trafiksäkerheten längs sträckan. Bristerna kan bestå av berg, fasta stolpar, större träd samt slänter och stup inom vägområdet. Åtgärden innebär att rensa bort fasta hinder eller att sätta upp vägräcke.

Åtgärdens effekt: Åtgärden bedöms öka trafiksäkerheten för motorfordon.

Steg enligt fyrstegsprincipen: 3

Kostnadsuppskattning: Bedöms ej, då ytterligare utredning krävs.






Ansvarig för genomförande: Trafikverket.

Gå vidare: Ja. En övergripande sidoområdesinventering har genomförts inom denna åtgärdsvalsstudie. Denna finns dokumenterad hos Trafikverket och kan användas som grund för en fördjupad inventering på plats. Utifrån den fördjupade inventeringen kan sedan åtgärdsförslag tas fram.

9. Måluppfyllnad

Alla åtgärder har bedömts översiktligt utifrån överenskomna mål, se Tabell 6 – tabell 13. Åtgärderna har bedömts utifrån i vilken utsträckning de bidrar till att de olika målen uppfylls, alternativt om åtgärden motverkar målen. Åtgärder som bidrar i stor utsträckning till att målet uppfylls för endast ett trafikantslag markeras med "Åtgärden bedöms bidra till att målet uppfylls".

Tabell 6. Indelning för bedömning av uppfyllande av effektmål.

	Åtgärden bedöms i stor utsträckning motverka att målet uppfylls
	Åtgärden bedöms motverka att målet uppfylls
	Åtgärden bedöms varken motverka eller bidra till att målet uppfylls
	Åtgärden bedöms bidra till att målet uppfylls
	Åtgärden bedöms i stor utsträckning bidra till att målet uppfylls

Åtgärderna har även bedömts utifrån de överenskomna aspekterna. En anmärkning med grön respektive röd pil har gjorts baserat på om åtgärderna förbättrar för eller motverkar dessa aspekter. I tabellen anges även om åtgärden går vidare. Kvarvarande åtgärder återfinns i kapitel 10.

Tabell 7. Måluppfyllnad för övergripande åtgärder, A1-A16.

Övergripande åtgärder	Övergripande mål			Mål				Aspekter							
	Åtgärderna ska verka för att öka trafiksäkerheten för samtliga användare av väg 156.	Åtgärderna ska verka för ökad trygghet för oskyddade trafikanter	Åtgärderna ska verka för att öka tillgängligheten för samtliga användare av väg 156.	Delsträckans specifika mål				Allmänna aspekter			Specifika aspekter kopplade till väg 156				
				Skene tätort: Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter och tydligare trafikmiljö	Väg 40 – väg 27: Tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, till/från hållplatser	Väg 40 – Skene: Tillförlitlig restid	Väg 27 – länsgrens: Framkomlighet för godstrafik	Minskad klimatpåverkan	Inne ökade störningar (buller, barriäreffekt, osv)	Ökad hastighetsefterlevnad	Skolskjutsresor	Transporter kopplade till jordbruk	Turism för alla transportslag	Resor till och från Landvetter flygplats	Går vidare
A1	Marknadsföring av kollektivtrafiken i prova-på-kampanjer, genom direktbearbetning och på arbetsplatser, skolor etc.							▲	▲		▲				
A2	Skapa förutsättningar för mer cykeltrafik, t ex med låncyklar och informationskampanjer för ökat cyklande.							▲	▲						
A3	Prioritering av drift och underhåll på Trafikverkets gång- och cykelvägar.										▲				
A4	Prioritering av drift och underhåll på kommunala gång- och cykelvägar.										▲				
A5	Reparera trasiga viltstängsel och varna för stängselslut.														
A6	Anlägg ett parallellt lokalvägnät som alternativ till väg 156.														
A7	Befintliga områden förtätas så att närhet till samhällsservice och kollektivtrafik ökar.							▲	▲		▲				
A8	Utarbeta parkeringsstrategier med tydligt syfte att prioritera hållbara färdvägar.							▲	▲						
A9	Genomför en hastighetsöversyn av sträckan									▲					
A10	Röjning av vegetation för ökad trygghet på gång- och cykelvägar														
A11	Se över och åtgärda belysningen på gång- och cykelstråk regelbundet														
A12	Informationsskärmar om busslinjer, avgångstider och hållplatslägen vid större arbetsplatser och offentliga mötpunkter.							▲	▲						
A13	Digitala samrådsportaler och appar för kommunens anställda eller på privata företag.							▲	▲					▲	
A14	Möjliggör och uppmuntra till flexibla arbetstider och distansarbete för kommunens anställda.							▲	▲						
A15	Uppmuntra digitala möten, dels i kommunala förvaltningen, dels i privata företag.							▲	▲						
A16	Installera laddstationer för elbilar vid varje pendelparkeringsanläggning							▲	▲						

Tabell 8. Måluppfyllnad för delen väg 40-Skene, åtgärder B1 – B19.

Väg 40 – Skene	Övergripande mål			Mål				Aspekter							
	Delsträckans specifika mål			Allmänna aspekter				Specifika aspekter kopplade till väg 156							
	Åtgärderna ska verka för att öka trafiksäkerheten för samtliga användare av väg 156.	Åtgärderna ska verka för ökad trygghet för oskyddade trafikanter	Åtgärderna ska verka för öka tillgängligheten för samtliga användare av väg 156.	Skene tätort: Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter och tydligare trafikmiljö	Väg 40 – Väg 27: Tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, till/från hållplatser	Väg 40 – Skene: Tillförlitlig restid	Väg 27 – länsgräns: Framkomlighet för godstrafik	Minskad klimatpåverkan	Inne ökade störningar (buller, barriäreffekt, osv)	Ökad hastighetssefterlevnad	Skolskjutor	Transporter kopplade till jordbruk	Turism för alla transportslag	Resor till och från Landvetter flygplats	Går vidare
B1	Anlägg viltpassager vid ombyggnad/ny väg samt trimma utformning av viltstängsel, komplettering av stängselöppningar med grindar, färist etc.								▲						
B2	Sanera parkslide som växer vid viltstängslet på en sträcka av cirka 1 kilometer vid Kärrgårde, strax väster om Buasjön.														
B3	Utred behov av och nytta med Knutpunkt Rya, hållplats och pendelparkering i anslutning till Ryamotet och hållplats Stora Övattnet.							▲	▲					▲	
B4	Tillgänglighetsanpassa gång- och cykelpassager över väg 156 (kantstenshöjning, taktila plattor, med mera).							▲	▲		▲		▲		
B5	Förbättra kollektivtrafiken mot Borås genom ökad turtäthet samt anpassning av linjer och tidtabeller.							▲	▲						
B6	Förbättra kollektivtrafiken mot Landvetter flygplats genom ökad turtäthet samt anpassning av linjer och tidtabeller.							▲	▲					▲	
B7	Fördjupa samverkan kring utveckling av kollektivtrafiken i stråket.							▲	▲					▲	
B8	Kontinuerlig uppföljning och kommunikation av belägningsgrad på utbyggda pendelparkeringar.							▲							
B9	Samordna kollektivtrafiken så att linje 330 är synkad med linje 300.							▲			▲				
B10	Bygg ut pendelparkering längs angöringshållplatser för linje 300.							▲							
B11	Bygg ut gång- och cykelvägar alternativt gångvägar i anslutning till linje 300 angöringshållplatser.							▲	▲		▲				
B12	Bygg ut gång- och cykelvägar längs sträckan.							▲	▲		▲				
B13	Utveckla de hållplatser där linje 300 angör.							▲			▲				
B14	Upprustning av hållplatslägen med avseende på hållplatsfickans bredd och lutning. Berörda hållplatser som trafikeras av linje 300 och 330.							▲							
B15	Prioritera vinterväghållning för hållplatsläge längs linje 300.							▲			▲				
B16	Sätta upp realtidsskyltar för hänvisning till lediga pendelparkeringsplatser. (Pendelparkering med information / "Park and ride").							▲							
B17	Signalprioritet för kollektivtrafiken i anslutning till hållplats Kärlbacken.			Mål-konflikt		Mål-konflikt		▲							
B18	Ta bort vägräcken i anslutning till hållplatser		■												
B19	Skoghem-Ryamotet, ombyggnad till 1+1-väg med omkörningssträckor							▼	▼			▲	▲	▲	

Tabell 9. Måluppfyllnad för delen väg 40 – Skene, åtgärder B20 – B32.

Väg 40 – Skene		Övergripande mål			Mål				Allmänna aspekter		Aspekter					
		Delsträckans specifika mål			Allmänna aspekter		Specifika aspekter kopplade till väg 156									
		Åtgärder ska verka för att öka trafiksäkerheten för samtliga användare av väg 156.	Åtgärder ska verka för ökad trygghet för oskyddade trafikanter	Åtgärder ska verka för att öka tillgängligheten för samtliga användare av väg 156.	Stene tätort: Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter och tydligare trafikmiljö	Väg 40 – väg 27: Tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, till/från hjälplåtar	Väg 40 – Skene: Tillförlig restid	Väg 27 – länsgrens: Framkomlighet för godstrafik	Minskad klimatpåverkan	Ine ökad störningar (buller, barriäreffekt, osv)	Ökad hastighets efterlevnad	Skolskjutor	Transporter kopplade till jordbruk	Turism för alla transportslag	Resor till och från Landvetter flygplats	Går vidare
B20a	Stigningsfält och/eller 2+1-väg. Backadal – Skene Skog.								↓	↓			↑	↑	↑	
B20b	Stigningsfält och/eller 2+1-väg. Skene skog - Hjortorp.								↓	↓			↑	↑	↑	
B20c	Stigningsfält och/eller 2+1-väg. Hjortorp - Hjortorp Hede.								↓	↓			↑	↑	↑	
B20d	Stigningsfält och/eller 2+1-väg. Hjortorp Hede – Bonared.								↓	↓			↑	↑	↑	
B20e	Stigningsfält och/eller 2+1-väg. Sandvad - Härsjön.								↓	↓			↑	↑	↑	
B20f	Stigningsfält och/eller 2+1-väg. Härsjön - Björlanda.								↓	↓			↑	↑	↑	
B20g	Stigningsfält och/eller 2+1-väg. Björlanda – Hällingsjö.								↓	↓			↑	↑	↑	
B20h	Stigningsfält och/eller 2+1-väg. Hällingsjö – Eriksmyst.								↓	↓			↑	↑	↑	
B20i	Stigningsfält och/eller 2+1-väg. Eriksberg - Kåhult.								↓	↓			↑	↑	↑	
B20j	Stigningsfält och/eller 2+1-väg. Kärrgårde - St Övattnet								↓	↓			↑	↑	↑	
B21	Förbifart Bugärde, antingen sydväst om bebyggelsen och Hällsjön eller norrut, med en ny anslutning till väg 40								↓	↓			↑	↑	↑	
B22	Förbud mot att jordbruksmaskiner nyttjar vägen under högttrafik.												↓			
B23	Starta dialog rörande jordbruksmaskiners nyttjande vägen under högttrafik.												↑			
B24	Inför förbud mot EPA-traktorer och andra långsamtgående fordon på vägen under högttrafik.															
B25	Starta en dialog rörande EPA-traktorer andra långsamtgående fordon nyttjande vägen under högttrafik.												↑	↑	↑	
B26	Anläggande av nödfickor vid korsningar för att säkerställa vänstersväng.												↑			
B27	Anlägg vänstersvängfält i flera riskabla korsningar.												↑	↑	↑	
B28	Genomför sidoområdesåtgärder.															
B29	Översyn av bristande skyltning															
B30	Tillse att hastighetsgränsen ändras i enlighet med tidigare genomförd hastighetsöversyn mellan Backadal och cirkulationen Värbergsvägen.								↓	↓	↑					
B31	Tillåt inga nya och om möjligt ta bort anslutningar längs sträckan.															
B32	Bygg förbifart vid Hällingsjö, som en ca 1 km lång tunnel genom åsen under Hällingsjöbacken.								↓	↑		↑				

Tabell 10. Måluppfyllnad för delen genom Skene, åtgärder C1-C16.

Delen genom Skene	Mål							Aspekter							
	Övergripande mål			Delsträckans specifika mål				Allmänna aspekter			Specifika aspekter kopplade till väg 156				
	Åtgärderna ska verka för att öka trafiksäkerheten för samtliga användare av väg 156.	Åtgärderna ska verka för ökad trygghet för oskyddade trafikanter	Åtgärderna ska verka för att öka tillgängligheten för samtliga användare av väg 156.	Skene tätort: Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter och tydligare trafikmiljö	Väg 40 – väg 27: Tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, till/från hållplatser	Väg 40 – Skene: Tillförlitlig restid	Väg 27 – länsgräns: Framkomlighet för godstrafik	Minskad klimatpåverkan	Inte ökade störningar (buller, barriäreffekt, osv)	Ökad hastighetserfarenhet	Skolskjutsresor	Transporter kopplade till jordbruk	Turism för alla transportslag	Resor till och från landvetter flygplats	Går vidare
C1	Förfärd Skene tätort.							▲	▲			▲	▲	▲	
C2a	Anlägg planskild korsning mellan väg 156 och Viskadalsbanan. Alternativ med väg 156 i tråg under järnvägen, i nuvarande läge.							▲	▲				▲	▲	
C2b	Anlägg planskild korsning mellan väg 156 och Viskadalsbanan. Alternativ med väg 156 på bro över järnvägen, i nuvarande läge.							▲	▲				▲	▲	
C2c	Anlägg planskild korsning mellan väg 156 och Viskadalsbanan. Alternativ strax nordost om Skene station och upp mot Lasorettsgatan.							▲	▲						
C3	Inför fjärrstyrning eller ERTMS på Viskadalsbanan														
C4	Digital informationsskylt om bomfällningstider														
C5	Standardhöjning av hållplatser.							▲							▲
C6	Borttagande av hållplatser.														▲
C7	Tillgänglighetsanpassa gång- och cykelpassager samt övergångställen över väg 156.									▲	▲				▲
C8	Förstärk uppmärksamhet vid ljusreglerade övergångstället vid Skene torget. Refug anläggs och trafiksignal placeras i portal.									▲	▲				
C9	Trafiksäkerhetshöjande åtgärder för oskyddade trafikanter vid korsning med Tingsvägen.									▲					▲
C10	Trafiksäkrare och tryggare lösning för oskyddade trafikanter på planpassagen vid järnvägen. Förstärk och tydliggör trottoaren vid plankorsningen.														
C11	Anlägg gång- och cykelväg (cirka 600 meter) på norra sidan av väg 156, korsningen Varbergsvägen/Örbyvägen – Skrälabäcksgatan.														
C12	Anlägg gång- och cykelväg/cykelfält/bymiljögata (cirka 710 m) på Gästgivaregatan.														
C13	Korsningsåtgärd vid korsningen Hedbovägen/väg 156/Håvengatan.									▲					
C14	Hastighetssänkning till 40 km/t inom tätorten.							▲	▲						
C15	Ta bort befintliga parkeringsplatser längs väg 156 mellan Varbergsvägen och järnvägen och ersätt eventuellt dessa med långsgående parkering.														
C16	Korsningsåtgärd i korsningen med Industrigatan.														

Tabell 11. Måluppfyllnad för delen väg 41 - väg 27, åtgärder D1-D29.

Väg 41 – väg 27	Mål						Aspekter								
	Övergripande mål			Delsträckans specifika mål			Allmänna aspekter			Specifika aspekter kopplade till väg 156					
	Åtgärderna ska verka för att öka trafiksäkerheten för samtliga användare av väg 156.	Åtgärderna ska verka för ökad trygghet för oskyddade trafikanter	Åtgärderna ska verka för att öka tillgängligheten för samtliga användare av väg 156.	Skene tätort: Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter och tygligare trafikmiljö	Väg 40 – väg 27: Tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, tillfrån hållplatser	Väg 40 – Skene: Tillförlitlig res tid	Väg 27 – länsgårds: Framkomlighet för godstrafik	Minskad klimatpåverkan	Inne ökade störningar (buller, barrisreflekt, osv)	Ökad hastighetsellevnad	Skolekultresor	Transporter kopplade till jordbruk	Turism för alla transportslag	Resor till och från Landvetter flygplats	Går vidare
D1	Genomför en upprustning av vägskyttar på sträckan.														
D2	Ta ett samlat grepp kring kollektivtrafikfrågor med en utredning om åtgärder för kollektivtrafiken, både infrastrukturen och trafikering.							▲			▲		▲	▲	
D3	Ändra skyltad hastighet till 60 km/t längs sträckan mellan Haby och Örby.							▲	▲						
D4	Sätt upp fartkameror (ATK) vid korsningen med väg 1526 (Örbyvägen).									▲					
D5	Bredda vägen längs hela sträckan mellan Haby och Örby.									▼					
D6	Bredda vägen på en sträcka cirka 400 meter norr om Kungslid (delen Haby-Örby).									▼					
D7	Skrota berg längs sträckan mellan Haby och Örby för att möjliggöra uppsättande av vägskilje, särskilt på sträckan norr om Kungslid.														
D8	Sätt upp viltstängsel på båda sidor vägen mellan väg 41 och Örby.								▼						
D9	Informera elever på skolor i Örby om vikten av att använda den planskilda gång- och cykelpassagen under väg 156. Förstärk skyltning av passagen.														
D10	Anlägg en ny planskild passage för gång- och cykel i närmare anslutning till korsningen väg 156/ väg 1526 (Örbyvägen).														
D11	Förbättra och utökad vägvisning till det kommunala vägnätet för gående och cyklister mellan Skene och Örby.														
D12a	Anlägg en trygg och trafiksäker passage för oskyddade trafikanter över väg 156 genom Strömsfors.														
D12b	Hastighetssäkra 60-sträckan genom Strömsfors med portal eller annan fysisk åtgärd.									▲					
D13	Anlägg en trafiksäker och trygg passage för oskyddade trafikanter vid område för detaljplan Kila 1:34 i Uddebo.									▲					
D14	Hastighetssäkra 50-sträckan genom Uddebo med fysisk åtgärd.									▲					
D15	Förstärk tätortsentrén i Uddebo med exempelvis tätortsskyttar, breda mittrefuger, gångpassager eller sidoförskjutning av trafiken									▲	▲				
D16	Tillgänglighetspassa gång- och cykelpassager övergångsställe över väg 156.														
D17	Gör övergångsställen till gångpassager på väg 156 genom Tranemo.														
D18	Led om tung trafik längs Limmaredevägen till väg 27 genom att förbjuda tung trafik på Brogatan.														
D19	Lägg om väg 156 i Tranemo till Limmaredevägen fram till väg 27. Brogatan övergår i kommunalt väghållarskap. Se över korsningen mellan Limmaredevägen och väg 27.			Målkonflikt					▲	▲	▲				
D20	Anlägg gång- och cykelväg (cirka 500 meter) längs väg 156 mellan Åkerivägen i Tranemo och industriområdet Källsvedjan öster om Tranemo.														
D21	Bredda befintlig bro över väg 27 för att få ge mer plats åt oskyddade trafikanter														
D22	Bredda hela väg 156 alternativt anlägg gångbana parallellt med väg 156 längs sträckan för ökad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter									▼					
D23	Ändra skyltad hastighet till 70 km/t i anslutning till korsningen mellan väg 156 och väg 1551.									▼					
D24	Sätt upp ATK/fartkamera vid korsningen mellan väg 156 och väg 1551.									▲					
D25	Flytta anslutningen av väg 1551 längre österut.														
D26	Sätt upp ATK/fartkamera vid korsningen mellan väg 156 och väg 1548 (Haratången).									▲					
D27	Kompletera dagens skyltning i korsningen i Svenasjö mellan väg 156 och väg 1548 med skyltar närmare eller i korsningen.														
D28	Flytta anslutningen i Svenasjö mellan väg 156 och väg 1548 längre österut.														
D29	Genomför sidoområdesåtgärder														

Tabell 12. Måluppfyllnad för delen väg 27 – länsgränsen, åtgärder E1-E15.

Väg 27 – länsgränsen		Mål						Aspekter								
		Övergripande mål			Delsträckans specifika mål			Allmänna aspekter			Specifika aspekter kopplade till väg 156					
		Åtgärderna ska verka för att öka trafiksäkerheten för samtliga användare av väg 156.	Åtgärderna ska verka för ökad trygghet för oskyddade trafikanter	Åtgärderna ska verka för att öka tillgängligheten för samtliga användare av väg 156.	Skene tätort: Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter och tydligare trafikmiljö	Väg 40 – väg 27: Tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, till/från hållplatser	Väg 40 – Skene: Tillförlitlig restid	Väg 27 – länsgräns: Framkomlighet för godstrafik	Minskad klimatpåverkan	Inte ökade störningar (buller, barriäreffekt, osv)	Ökad hastighetsellevnad	Skolskjutsresor	Transporter kopplade till jordbruk	Turism för alla transportslag	Resor till och från Landvetter flygplats	Går vidare
E1	Genomför en upprustning av vägskyltar på sträckan.															
E2	Ta ett samlat grepp kring kollektivtrafikfrågor med en utredning om åtgärder för kollektivtrafiken, både infrastrukturen och trafikering.								▲			▲		▲	▲	
E3	Bredda hela väg 156 alternativt anlägg gångbana parallellt med väg 156 för ökad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter.										▼					
E4	Tillgänglighetsanpassa gång- och cykelpassager samt övergångsställe över väg 156.										▲					
E5	Bygg om befintlig refug med övergångsställe i Ljungsarp för att hindra fordon från att "ägna".										▲					
E6	Anlägg gång- och cykelpassage på väg 156 vid Idrottsvägen i Nittorp öster om korsningen med väg 1760.										▲					
E7	Anlägg gång- och cykelväg på östra sidan väg 156 mellan Lillsjö bygdegård och Idrottsvägen i Nittorp.															
E8	Anlägg gång- och cykelväg längs väg 156 på sträckan mellan Hestravägen och förskolan i Ljungsarp.															
E9	Öka tydligheten i fyrvägskorsningen mellan väg 156 och väg 1720 i Nittorp. Reglera eller stäng ut-/infart från parkeringar i korsningen.															
E10	Se över placering av vägskyltar i korsningen mellan väg 156 och väg 1728 (mot Dalstorp).															
E11	Skapa dialog om trafiksäkerhet vid hållplats Ljungsarp med vårdnadshavare som nämner och lämnar barn med bil vid hållplatsen.										▲	▲				
E12	Komplettera hållplats Ljungsarp med kontrastmarkering.															
E13	Genomför hastighetsänkande åtgärder genom Ljungsarp.															
E14	Samordning av snöröjning kring länsgränsen.											▲	▲	▲	▲	
E15	Genomför sidoområdesåtgärder															

10. Åtgärds paket och samlad effektbedömning

För att underlätta beställning och konsekvensbedömning har de enskilda åtgärderna paketerats. På följande sidor beskrivs kortfattat de olika paketen och effektbedöms utifrån fördelning av nyttor mellan olika grupper i samhället, de transportpolitiska målen samt en samhällsekonomisk nytto-kostnadsbedömning. Slutligen redogörs för förslag till fortsatt hantering och finansiering samt ansvariga aktörer för genomförandet. För bedömning av samlade effekter av paketen har enkel SEB utan samhällsekonomisk kalkyl för paketen använts. För större åtgärder, såsom förbifart Skene samt 2+1-sträckorna, har en mer omfattande effekt- och lönsamhetsbedömning genomförts. Följande paket presenteras och utvärderas:

- Övergripande åtgärder. Mobility management och effektivitet
- Övergripande åtgärder. Drift och underhåll
- Delen väg 40–Skene. Kollektivtrafik – icke fysiska åtgärder
- Delen väg 40–Skene. Kollektivtrafik – fysiska åtgärder
- Delen väg 40–Skene. Oskyddade trafikanter
- Delen väg 40–Skene. Restid för motorfordon
- Delen väg 40–Skene. Övrigt
- Delen genom Skene. Oskyddade trafikanter
- Delen genom Skene. Kollektivtrafik
- Delen genom Skene. Attraktiv tätort
- Delen väg 41–väg 27. Kollektivtrafik
- Delen väg 41–väg 27. Tätort
- Delen väg 41–väg 27. Sträcka
- Delen väg 27–länsgränsen. Kollektivtrafik
- Delen väg 27–länsgränsen. Tätort
- Delen väg 27–länsgränsen. Sträcka

För varje delsträcka presenteras alla geografiskt knutna åtgärder samlade på en eller flera kartor.

10.1. Övergripande åtgärder. Mobility management och effektivitet

- A1. Marknadsföring av kollektivtrafiken exempelvis genom direktbearbetning, konventionell reklam, prova-på-kampanjer på arbetsplatser, skolor med flera.
- A2. Skapa förutsättningar för mer cykeltrafik, exempelvis genom att införa låncyklar för kommunens anställda (och invånare) och genomföra informationskampanjer för ökat cyklande.
- A7. Befintliga bostadsområden förtätas så att närhet till samhällsservice och kollektivtrafik ökar.
- A8. Utarbeta parkeringsstrategier med tydligt syfte att prioritera hållbara färdvägar.
- A12. Informationsskärmar med busslinjer, avgångstider och hållplatslägen vid större arbetsplatser och offentliga målpunkter.
- A13. Digitala samåkningsportaler för kommunens anställda eller på privata företag.
- A14. Möjliggör och uppmuntra till flexibla arbetstider och distansarbete för kommunens anställda.
- A15. Uppmuntra digitala möten, dels inom den kommunala förvaltningen, dels i privata företag.

Samhällsekonomisk nytto-kostnadsbedömning:

- Fler gående, cyklister, samåkare och resenärer med kollektivtrafiken som följd av informationskampanjer.
- Förbättrade förutsättningar för ett hållbart resande genom införande av låncyklar, mer samåkning, mer distansarbete, fler digitala möten samt översyn av parkeringsregleringen.
- Samhällsplanering möjliggör för fler att välja hållbara färdmedel.
- Högre energieffektivitet samt minskad klimatpåverkan som följd av förbättrade förutsättningar för ett hållbart resande.

Kostnadsbedömning: Nyttorna/effekterna bedöms väl motsvara kostnaderna för åtgärderna.

Fördelning av nyttor mellan olika grupper: Lösningarna gynnar framför allt de oskyddade trafikanterna, gående och cyklister, samt resenärer med kollektivtrafiken. Åtgärderna gynnar mest förvärvsarbetande och kvinnor.

Transportpolitisk måluppfyllelse:

Funktionsmålet:

- Förbättrad tillgänglighet för oskyddade trafikanter, gående och cyklister, samt resenärer med kollektivtrafiken.

Hänsynsmålet:

- Högre energieffektivitet.
- Minskad klimatpåverkan.
- Förbättrad folkhälsa genom fler gående och cyklister.

Förslag till fortsatt planering och hantering: Samverkan mellan Västtrafik och berörda kommuner vid planering och utförande av åtgärderna. Ett flertal av åtgärderna bör planeras in i samband med nya exploateringar, nya linjedragningar av kollektivtrafik med mera.

Förslag till genomförandetid

Kort sikt 2021–2025	Medellång sikt 2025–2033	Lång sikt 2033-
A1, A2, A7, A8, A12 - A15		

Förslag till finansiering: Finansiering av berörda kommuner eller via Västtrafik. Vissa åtgärder kräver finansiering och engagemang av privata aktörer.

10.2. Övergripande åtgärder. Drift och underhåll

A4. Prioritering av drift och underhåll på kommunala gång- och cykelvägar.

A5. Reparera trasiga viltstängsel och varna för stängselslut.

Samhällsekonomisk nytto-kostnadsbedömning

Positiva effekter:

- Fler gående och cyklister följd av högre standard på kommunala gång- och cykelvägar.
- Ökad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter då standarden på kommunal gång- och cykelvägar höjs.
- Något högre energieffektivitet samt minskad buller- och klimatpåverkan som följd av förbättrade förutsättningar för ett hållbart resande.
- Högre trafiksäkerhet och trygghet för fordonstrafikanter då viltstängslet repareras och information kring var viltstängsel slutar sätts upp.

Kostnadsbedömning: Nyttorna/effekterna bedöms väl motsvara kostnaderna för åtgärderna.

Fördelning av nyttor mellan olika grupper: Lösningarna gynnar samtliga trafikanter på olika sätt. Då åtgärderna har helt olika syfte och utformning finns inga direkta målkonflikter.

Transportpolitisk målluppfyllelse

Funktionsmålet:

- Förbättrad tillgänglighet och framkomlighet för oskyddade trafikanter.

Hänsynsmålet:

- Förbättrad trafiksäkerhet och trygghet för vägtrafiken.
- Förbättrad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter.

Förslag till fortsatt planering och hantering: Genomförande av Trafikverkets respektive kommunernas drift- och underhållsavdelningar.

Förslag till genomförandetid

Kort sikt 2021–2025	Medellång sikt 2025–2033	Lång sikt 2033-
A4 (utförs kontinuerligt) A5 (utförs återkommande)	A4 (utförs kontinuerligt) A5 (utförs återkommande)	A4 (utförs kontinuerligt) A5 (utförs återkommande)

Förslag till finansiering: Åtgärden A5 som handlar om viltstängsel är en drift- och underhållsåtgärd kopplad till Trafikverkets budget. De kommunala gång- och cykelvägarnas drift och underhåll (A4) är kommunala angelägenheter.

10.3. Delen väg 40 – Skene. Kollektivtrafik – icke fysiska åtgärder

B3. Utred behov av och nytta med Knutpunkt Rya, hållplatser och pendelparkering i anslutning till Ryamotet och hållplats Stora Övattnet.

B5. Förbättra kollektivtrafiken mot Borås genom ökad turtäthet samt anpassning av linjer och tidtabeller.

B7. Fördjupad samverkan kring utveckling av kollektivtrafiken i stråket.

B9. Samordna kollektivtrafiken så att linje 330 är synkad med buss linje 300.

Samhällsekonomisk nytto-kostnadsbedömning:

Positiva effekter:

- Ökade tillgängligheter och service för kollektivtrafikresenärer.
- Förbättrade förutsättningar för ett hållbart resande.
- Högre energieffektivitet och något minskad buller- och klimatpåverkan som följd fler kollektivtrafikresenärer.

Kostnadsbedömning: Nyttorna/effekterna bedöms väl motsvara kostnaderna för åtgärderna.

Fördelning av nyttor mellan olika grupper: Lösningarna gynnar framför allt resenärer med kollektivtrafiken. Åtgärderna bedöms gynna arbetspendlare och kvinnor mest.

Transportpolitisk måluppfyllelse:

Funktionsmålet:

- Förbättrad tillgänglighet för resenärer med kollektivtrafiken.

Hänsynsmålet:

- Förbättrad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter.
- Högre energieffektivitet.
- Något minskad klimatpåverkan.

Förslag till fortsatt planering och hantering: Samverkan mellan Västtrafik och berörda kommuner vid planering och utförande av åtgärderna. Ett flertal av åtgärderna bör planeras in i samband tidtabellsskifte.

Förslag till genomförandetid

Kort sikt 2021–2025	Medellång sikt 2025–2033	Lång sikt 2033-
B3, B5, B7, B9		

Förslag till finansiering: Finans via Västtrafiks budget.

10.4. Delen väg 40 – Skene. Kollektivtrafik – fysiska åtgärder

Se figurer 63-66 nedan.

B4. Tillgänglighetsanpassa gång- och cykelpassager över väg 156 (förhöjd kantsten, taktila plattor och mittrefug).

- B4c. Passage vid Björlandakrysset i anslutning till hållplats Björlanda

B10. Bygg ut pendelparkeringarna vid angöringshållplatser för linje 300.

- B10a. Komplettering och slutförande av åtgärder vid hpl Källarbacken
- B10b. Ny pendelparkering vid Bugärde
- B10c. Utöka pendelparkeringen vid Björlanda

B11. Bygg ut gång- och cykelvägar i anslutning till linje 300 hållplatser.

- B11a. Bugärde, GC-väg i en förlängning västerut över Hällsjön och vidare till avtagsväg mot Apelgårde, en sträcka på cirka 1 km.
- B11b. Hållplats Stora Övattnet, GC-väg cirka 125 meter söderut, med möjlighet till anslutning till enskild väg på östra sidan av väg 156.
- B11c. Mellan hållplats Härsjön och närmaste anslutande väg, cirka 150 meter västerut.
- B11d. Mellan hållplats Stjärnhult och närmaste anslutande väg, cirka 100 meter norrut.

B13. Utveckla de hållplatser där linje 300 angör. Prioriteringsförslag bygger på antal påstigande på närliggande hållplats.

- B13b. Stora Övattnet: cykelställ
- B13c. Bugärde: belysning, cykelställ
- B13d. Stjärnhult: tillgänglighetsanpassning, breddning av hållplatsficka, refug för säker passage, belysning och cykelparkering
- B13e. Härsjön: tillgänglighetsanpassning, breddning av hållplatsficka, refug för säker passage, belysning och cykelparkering.

B14. Upprustning av hållplatslägen med avseende på hållplatsfickans bredd och lutning. Berörda hållplatser som trafikeras av linje 300 och 330. Prioriteringsförslag bygger på antal påstigande på hållplatsen.

- B14a. Hjorttorps Hede
- B14b. Bläsebo
- B14c. Lerviksvägen
- B14d. Skene Skog
- B14e. Stjärnhult (se även B13d).
- B14f. Härsjön (se även B13e).

B16. Sätta upp realtidsskyltar för hänvisning till lediga pendelparkeringsplatser.

B17. Signalprioritet för kollektivtrafiken i anslutning till hållplats Källarbacken i Hällingsjö.

10.5. Delen väg 40 – Skene. Hållplatsåtgärder

OBS! Åtgärderna nedan är redan nämnda ovan. Här är de bara samlade och redovisade per plats. Antal påstigande finns redovisat i kapitel 5.3 och bilaga 7. Se figurer 63-66 nedan.

Stora Övattnet

- B11b. Gång- och cykelväg cirka 125 meter söder ut med möjlighet till anslutning till enskild väg på östra sidan väg 156.
- B13b. Förse de hållplatser där linje 300 angör med cykelställ.
- B16. Sätta upp realtidsskyltar för hänvisning till lediga pendelparkeringsplatser.

Bugärde

- B10b. Ny pendelparkering.
- B11a. Gång- och cykelväg mellan Gamla Färdvägen och Katrineforsliden, cirka 150 meter.
- B13c. Utveckla de hållplatser där linje 300 angör med belysning och cykelställ.

Lerviksvägen

- B14c. Upprustning av hållplatslägen med avseende på bredd och lutning.

Källarbacken

- B10a. Pendelparkering. Komplettering och slutförande av åtgärder.
- B16. Sätta upp realtidsskyltar för hänvisning till lediga pendelparkeringsplatser.
- B17. Signalprioritet för kollektivtrafiken.

Björlanda

- B4c. Passage vid Björlandakrysset (väg 156/väg 528/väg 1609)
- B10c. Utöka pendelparkeringen.

Härsjön

- B11c. GC-bana till närmaste anslutande väg cirka 150 meter västerut.
- B13e. Utveckla de hållplatser där linje 300 angör.
- B14f. Upprustning av hållplatslägen med avseende på hållplatsfickans bredd och lutning.

Stjärnhult

- B11d. GC-bana till närmaste anslutande väg, cirka 100 meter norrut
- B13d. Utveckla de hållplatser där linje 300 angör.
- B14e. Upprustning av hållplatslägen med avseende på hållplatsfickans bredd och lutning.

Hyssna handel

- B16. Sätta upp realtidsskyltar för hänvisning till lediga pendelparkeringsplatser.

Bläsebo

- B14b. Upprustning av hållplatslägen med avseende på hållplatsfickans bredd och lutning.

Hjorttorps Hede

- B14a. Upprustning av hållplatslägen med avseende på hållplatsfickans bredd och lutning.

Skene skog

- B14d. Upprustning av hållplatslägen med avseende på hållplatsfickans bredd och lutning.

Samhällsekonomisk nytto-kostnadsbedömning:

Positiva effekter:

- Fler gående, cyklister, samåkare och resenärer med kollektivtrafiken som en följd av förbättrade förutsättningar för ett hållbart resande.
- Ökad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter.
- Förbättrade möjligheter till intermodala resor.
- Förbättrade möjligheter för kollektivtrafiken att trafikera och angöra hållplatser längs sträckan.
- Högre energieffektivitet samt minskad klimatpåverkan som följd av förbättrade förutsättningar för ett hållbart resande.
- Ökad tillgänglighet för funktionsnedsatta.
- Minskad barriäreffekt till följd av ökade möjligheter till säkra passager.

Kostnadsbedömning: Nyttorna/effekterna bedöms väl motsvara kostnaderna för åtgärderna.

Fördelning av nyttor mellan olika grupper: Lösningarna gynnar framför allt de oskyddade trafikanterna. Åtgärderna bedöms därtill gynna barn, unga, äldre och funktionsnedsatta i något högre grad. Även arbetspendlare gynnas av åtgärderna, liksom kvinnor.

Transportpolitisk måluppfyllelse:

Funktionsmålet:

- Förbättrad tillgänglighet för oskyddade trafikanter, gående och cyklister, samt resenärer med kollektivtrafiken.

Hänsynsmålet:

- Förbättrad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter.
- Högre energieffektivitet.
- Något minskad klimatpåverkan.
- Något förbättrad folkhälsa genom fler gående och cyklister.

Förslag till fortsatt planering och hantering: Prioritering i samverkan med berörda parter. Troligen finns inte finansiering till allt på kort sikt. Projektering, finansiering och beställning.

Förslag till genomförandetid.

Kort sikt 2021–2025	Medellång sikt 2025–2033	Lång sikt 2033-
B4, B10, B11, B13, B14, B16, B17	B4, B10, B11, B13, B14, B16, B17	

Förslag till finansiering: Regional plan

10.6. Delen väg 40 – Skene. Oskyddade trafikanter

Se figurer 63-66 nedan.

B12. Bygg ut gång- och cykelvägar längs sträckan. Åtgärderna kommer från kommunernas förslag i förra ansökningsperioden för cykelvägar längs regionala vägar 2017–2020.

- B12a. Mellan Hyssna handel och Bonared, en sträcka på cirka 1 700 meter
- B12b. Mellan Hajomskrysset och en punkt 400 meter söderut.

Samhällsekonomisk nytto-kostnadsbedömning:

Positiva effekter:

- Fler gående och cyklister till avförd förbättrade förutsättningar för ett hållbart resande.
- Ökad trafiksäkerhet och trygghet samt och i viss mån tillgänglighet för oskyddade trafikanter genom att dessa separeras från vägtrafiken på väg 156.
- Högre energieffektivitet samt något minskad klimatpåverkan som följd av förbättrade förutsättningar för ett hållbart resande.

Kostnadsbedömning: Nyttorna/effekterna bedöms väl motsvara kostnaderna för åtgärderna.

Fördelning av nyttor mellan olika grupper: Lösningarna gynnar framför allt de oskyddade trafikanterna.

Transportpolitisk måluppfyllelse:

Funktionsmålet:

- Förbättrad tillgänglighet för oskyddade trafikanter.

Hänsynsmålet:

- Förbättrad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter.
- Högre energieffektivitet.
- Något minskad klimatpåverkan.
- Förbättrad folkhälsa genom fler gående och cyklister.

Förslag till fortsatt planering och hantering: Prioritering av kommunen i samverkan med berörda parter. Projektering, finansiering och beställning.

Förslag till genomförandetid.

Kort sikt 2021–2025	Medellång sikt 2025–2033	Lång sikt 2033-
B12		

Förslag till finansiering: Samverkan mellan Marks kommun och Trafikverket via Regional plan för infrastruktur i Västra Götalands län.

10.7. Delen väg 40 – Skene. Restid för motorfordon

Se figurer 63-66 nedan.

B20. Utbyggnad av mötesfri väg, 2+1-väg.

Delsträckor med bäst lönsamhet och därför prioriterade:

- B20a. Backadal – Skene skog
- B20b. Skene skog – Hjorttorp
- B20c. Hjorttorp – Hjorttorp Hede
- B20d. Hjorttorp Hede – Bonared

I ett senare skede kan följande delsträckor övervägas:

- B20e. Sandvad – Härsjön
- B20f. Härsjön – Björlanda

Byggbara, men ej prioriterade:

- B20g. Björlanda – Hällingsjö
- B20i. Eriksberg – Kåhult.

B23. Starta en dialog om jordbruksmaskiners nyttjande av vägen under högtrafik.

B25. Starta en dialog om EPA-traktorer och andra långsamtgående fordons nyttjande av vägen under högtrafik.

B27. Anlägg vänstersvängfält. Prioritering för genomförande bör göras efter årsdygnstrafik, olycksstatistik och större målpunkter exempelvis transporttunga industrier och företag. Om något/några vänstersvängfält ligger i anslutning till föreslagen 2+1-sträcka bör vänstersvängfält i första hand byggas där, för bästa samordning och effektivitet. Se även åtgärdsbeskrivningens prioriteringar.

- B27a. Gamla Färdvägen (hpl Bugärde), södergående trafik
- B27b. Hagenvägen (hpl Kåhult), norrgående trafik
- B27c. Lerviksvägen, norrgående trafik
- B27d. Ershultsvägen (hpl Eriksmyst), södergående trafik
- B27e. Garverivägen, södergående trafik
- B27f. Härsjön, södergående trafik

B30. Se till att hastighetsgränsen ändras i enlighet med tidigare genomförd hastighetsöversynen på 2+1-sträckan mellan Backadal och cirkulationsplats Varbergsvägen/väg 156. (Redan omhändertaget 2021.)

Samhällsekonomisk nytto-kostnadsbedömning:

Positiva effekter:

- Ökad trafiksäkerhet och framkomlighet för motorfordonstrafiken genom mötesfri väg.
- Förbättras tillförlitlighet i restid då omkörningsmöjligheter finns längs sträckan.

Kostnadsbedömning: Se respektive åtgärd. Samordningsvinster är troliga. Nyttorna/effekterna bedöms väl motsvara kostnaderna för åtgärderna.

Fördelning av nyttor mellan olika grupper: Lösningarna gynnar motorfordonstrafiken (privatbilism, kollektivtrafik, godstrafik, trafik kopplat till skog- och jordbruk).

Transportpolitisk målluppfyllelse:

Funktionsmålet:

- Förbättrad tillgänglighet och framkomlighet för motorfordonstrafiken.

Hänsynsmålet:

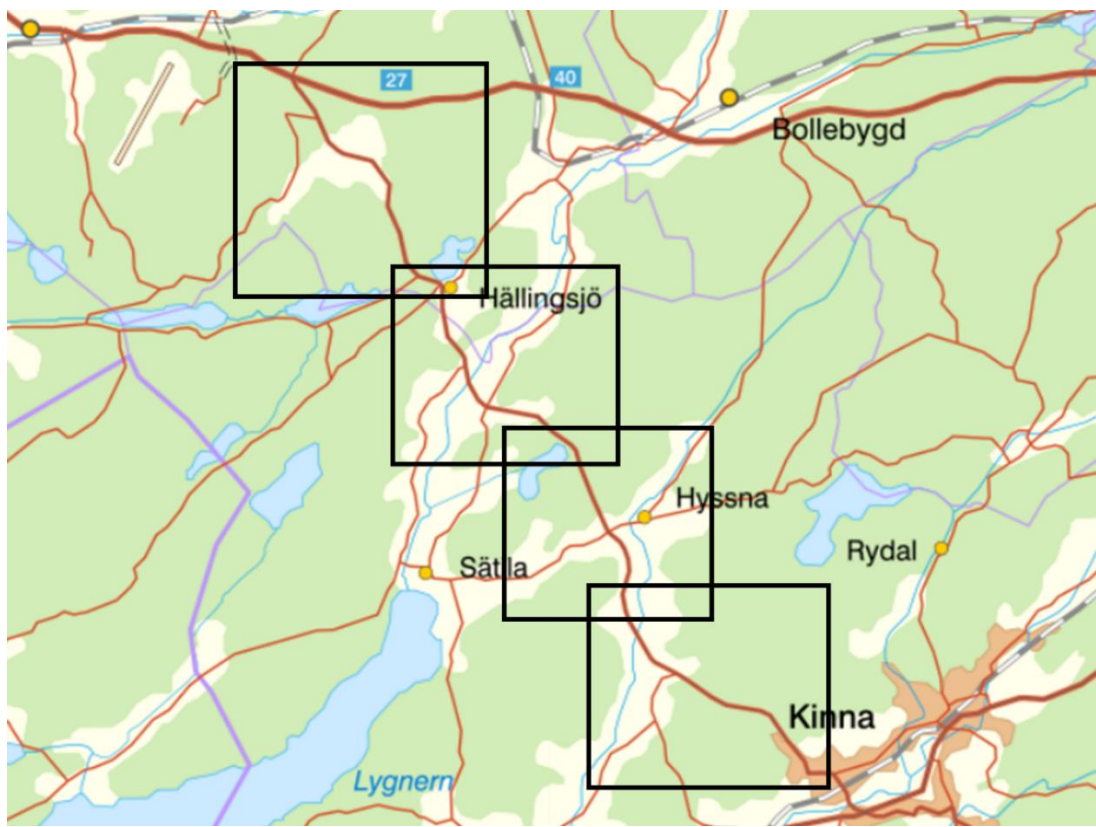
- Förbättrad trafiksäkerhet för motorfordonstrafiken.

Förslag till fortsatt planering och hantering: Inspel till och prioritering i regional plan, i samverkan med berörda parter. Projektering, finansiering och beställning. Dialog om långsamtgående fordon tas av kommunen.

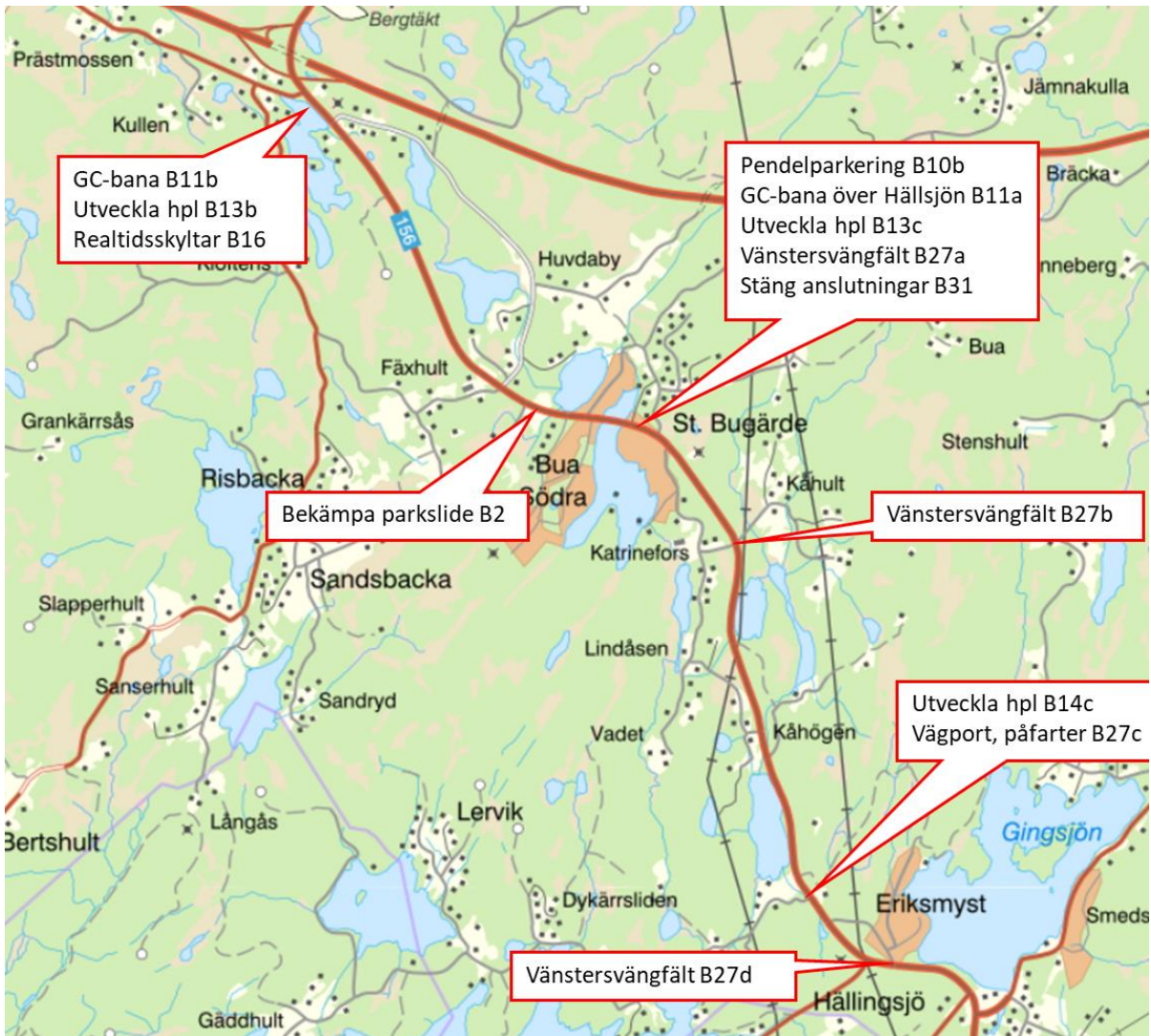
Förslag till genomförandetid.

Kort sikt 2021–2025	Medellång sikt 2025–2033	Lång sikt 2033-
B23, B25, B30		
B20, B27. Vägplan för någon delsträcka och något vänstersvängfält	B20, B27. Genomförande	
	B20, B27. Vägplan för ytterligare några delsträckor och några vänstersvängfält	B20, B27. Genomförande

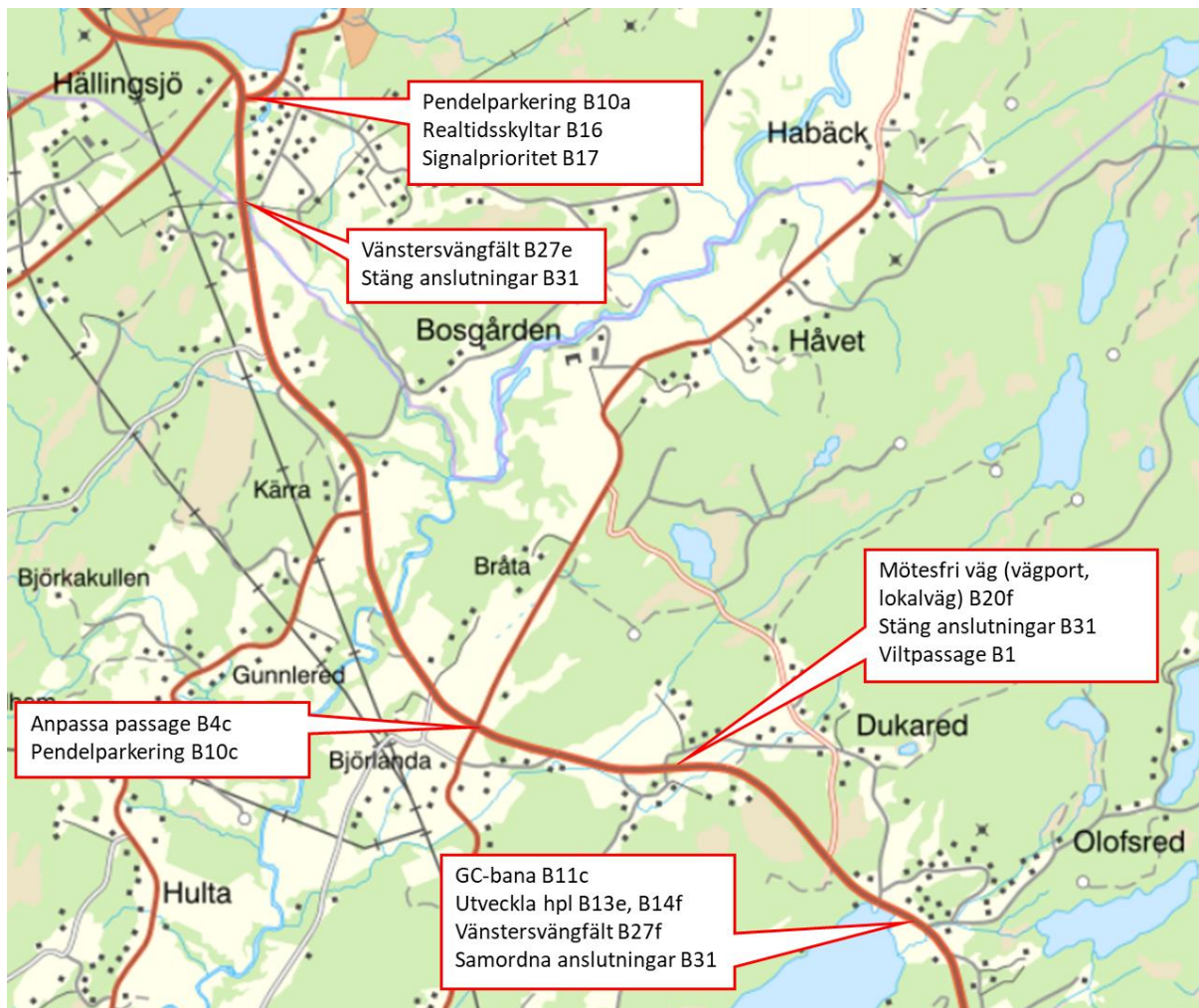
Förslag till finansiering: Regional plan för infrastruktur i Västra Götalands län.



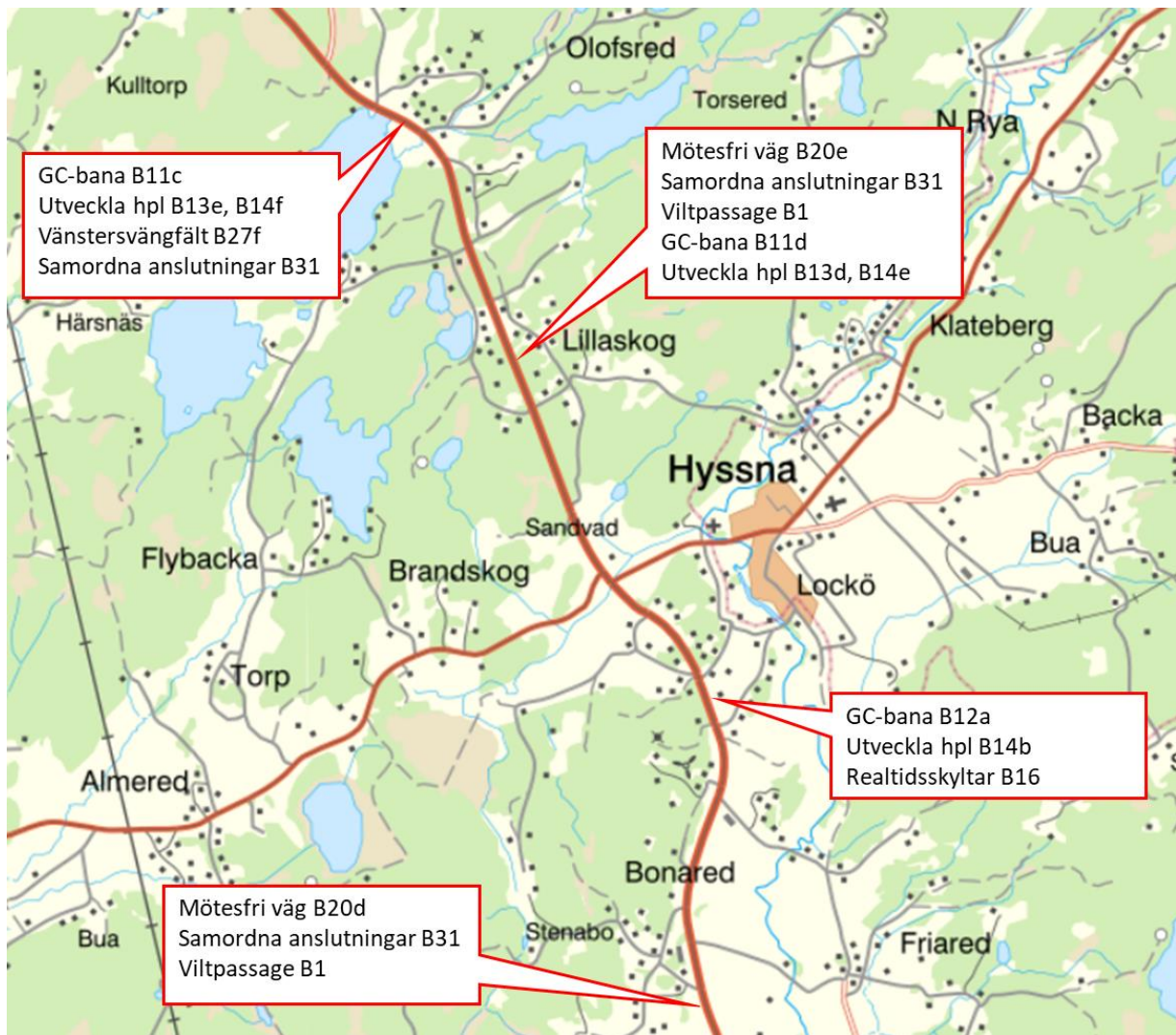
Figur 62. Delen väg 40-Skene. Rutorna motsvarar de delkartor som återfinns nedan.



Figur 63. Del B, väg 40-Skene. Fysiska åtgärder för delen väg 40 - Hällingsjö.



Figur 64. Del B, väg 40-Skene. Fysiska åtgärder för delen Hällingsjö - Härsjön.



Figur 65. Del B, väg 40-Skene. Fysiska åtgärder för delen Härsjön - Bonared.



Figur 66. Del B, väg 40-Skene. Fysiska åtgärder för delen Bonared – Skene.

10.8. Delen väg 40 – Skene. Övrigt

- B1. Anlägg viltpassager vid större ombyggnad/ny väg samt trimma utformning av viltstängsel, exempelvis komplettering av stängselöppningar med grindar, färister et cetera (utförs som en del av åtgärd B20).
- B2. Sanera parkslide som växer vid viltstängslet på en sträcka av cirka 1 kilometer vid Kärrsgärde, strax väster om Buasjön.
- B31. Tillåt inga nya och om möjligt ta bort anslutningar längs sträckan. Arbetet med att minimera antalet anslutningar längs sträckan bör vara en stående punkt på framtida samråd mellan Trafikverket och kommunen. Kommunen bör i samhällsplaneringen ha i åtanke att antalet anslutningar till väg 156 ej bör öka.

Samhällsekonomisk nytto-kostnadsbedömning:

Positiva effekter:

- Minskade barriäreffekter till följd av viltpassager.
- Ökad trafiksäkerhet till följd av åtgärder kopplade till viltstängsel samt färre anslutningar längs sträckan.
- Minskad spridning av invasiva arter.
- Samhällsplanering möjliggör för ökad trafiksäkerhet genom färre anslutningar till väg 156.

Kostnadsbedömning: Nyttorna/effekterna bedöms väl motsvara kostnaderna för åtgärderna.

Fördelning av nyttor mellan olika grupper: Lösningarna gynnar framför allt motortrafikanter på olika sätt. Då åtgärderna har helt olika syfte och utformning finns inga direkta målkonflikter.

Transportpolitisk måluppfyllelse:

Funktionsmålet:

- Förbättrad framkomlighet.

Hänsynsmålet:

- Förbättrad trafiksäkerhet för motorfordonstrafiken.

Förslag till fortsatt planering och hantering: Dialog med Trafikverkets drift- och underhållsavdelning samt med Marks och Härryda kommuner angående samhällsbyggnadsfrågorna.

Förslag till genomförandetid.

Kort sikt 2021–2025	Medellång sikt 2025–2033	Lång sikt 2033-
B2 B31 (utförs kontinuerligt)	B1 B31 (utförs kontinuerligt)	B1 B31 (utförs kontinuerligt)

Förslag till finansiering: Viltpassager bör anläggas inom ramen för eventuellt kommande investeringsobjekt. Sanering av parkslide tas på finans DRIF eller SINVM.

10.9. Delen genom Skene. Oskyddade trafikanter

Se figur 67.

C7. Tillgänglighetsanpassa gång- och cykelpassager samt övergångsställe över väg 156.

- C7a. Övergångsställe vid Skene Torget. (Redan omhändertaget 2021.)
- C7b. Två signalreglerade övergångsställen vid korsningen Varbergsvägen/väg 156
- C7c. Övergångsställe mellan parkeringsplats Kungsfors och Kungsfors fabrik
- C7d. Övergångsställe väster om korsningen Vallgatan/väg 156
- C7e. Gång- och cykelpassage strax norr om Viskadalsbanan
- C7f. Övergångsställe i anslutning till korsningen Hedbovägen/väg 156/Håvengatan

C9. Trafiksäkerhetskörande åtgärder för oskyddade trafikanter vid korsningen med Tingsvägen. Målbilden är en trygg, trafiksäker och gen passage över väg 156 för gående och cyklister.

C12 Anlägg gång- och cykelbana/cykelfält (cirka 710 m) på kommunala Gästgivaregatan (sträckan Örbyvägen – Skrålabäcksgatan).

Samhällsekonomisk nytto-kostnadsbedömning:

Positiva effekter: Ökad trafiksäkerhet och tillgängligheten för oskyddade trafikanter

- Fler gående och cyklister av förbättrade förutsättningar för ett hållbart resande.
- Högre energieffektivitet samt något minskad klimatpåverkan som följd av förbättrade förutsättningar för ett hållbart resande.
- Ökad tillgänglighet för funktionsnedsatta.
- Minskad barriäreffekt till följd av ökade möjligheter till säkra passager.

Kostnadsbedömning: Nyttorna/effekterna bedöms väl motsvara kostnaderna för åtgärderna.

Fördelning av nyttor mellan olika grupper: Lösningarna gynnar framför allt de oskyddade trafikanterna, gående och cyklister, samt resenärer med kollektivtrafiken. Åtgärderna bedöms därtill gynna barn, unga och äldre i något högre grad.

Transportpolitisk målluppfyllelse:

Funktionsmålet:

- Förbättrad tillgänglighet och framkomlighet för oskyddade trafikanter, gående och cyklister.

Hänsynsmålet:

- Bättre säkerhet och trygghet för GC-trafik
- Högre energieffektivitet.
- Något minskad klimatpåverkan.
- Bättre folkhälsa med fler gående och cyklister.

Förslag till fortsatt planering och hantering: Prioritering i samverkan med berörda parter.

Projektering, finansiering och beställning.

Förslag till genomförandetid.

Kort sikt 2021–2025	Medellång sikt 2025–2033	Lång sikt 2033-
C9, C12		

Förslag till finansiering: Regional infrastrukturplan

10.10. Delen genom Skene. Kollektivtrafik

Se figur 67.

C5a. Standardhöjning av hållplats Skene Torget, läge A/riktning Svenljunga.

C6. Borttagande av hållplatser.

- C6a. Vallgatan (enkelsidig)
- C6b. Varbergsvägen 72 (enkelsidig)

Samhällsekonomisk nytto-kostnadsbedömning:

Positiva effekter:

- Något fler resenärer med kollektivtrafiken som följd förbättrade förutsättningar för ett hållbart resande (kortare restid).
- Högre energieffektivitet samt något minskad klimatpåverkan som följd av förbättrade förutsättningar för ett hållbart resande.
- Ökad tillgänglighet för funktionsnedsatta.

Kostnadsbedömning: Nyttorna/effekterna bedöms väl motsvara kostnaderna för åtgärderna.

Fördelning av nyttor mellan olika grupper: Lösningarna gynnar framför allt resenärer med kollektivtrafiken.

Transportpolitisk måluppfyllelse:

Funktionsmålet:

- Förbättrad tillgänglighet för resenärer med kollektivtrafiken.

Hänsynsmålet:

- Förbättrad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter i anslutning till hpl Skene Torget.
- Högre energieffektivitet.
- Något minskad klimatpåverkan.

Förslag till genomförandetid:

Kort sikt 2021–2025	Medellång sikt 2025–2033	Lång sikt 2033-
C5a, C6a, C6b		

Förslag till finansiering: Regional infrastrukturplan. Kommunal finansiering.

Förslag till fortsatt planering och hantering: Dialog rörande hpl Vallgatan bör initieras. Projektering, finansiering och beställning av hpl Skene Torget. Indragande av hållplatser bör planeras in i samband med tidtabellskifte.

10.11. Delen genom Skene. Attraktiv tätort

Se Figur 67.

C14. Hastighetssänkning till 40 km/t inom tätorten.

C15. Ta bort befintliga parkeringsplatser längs väg 156 mellan Varbergsvägen och järnvägen och eventuellt ersätta dessa med långsgående parkering.

Samhällsekonomisk nytto-kostnadsbedömning:

Positiva effekter:

- Ökad trafiksäkerhet, trygghet och tillgängligheten för oskyddade trafikanter.
- Förbättrade förutsättningar för att åka kollektivt som följd av bland annat tillgänglighetsanpassningar av hållplatser.
- Minskad påverkan av störningar till omgivningen till följd av lägre hastighet för vägtrafiken.
- Minskad barriäreffekt till följd av hastighetssänkning.

Kostnadsbedömning: Nyttorna/effekterna bedöms motsvara kostnaderna för åtgärderna.

Fördelning av nyttor mellan olika grupper: Lösningarna gynnar oskyddade trafikanter, gående och cyklister. Åtgärderna bedöms gynna unga, barn och äldre samt kvinnor i högre grad än män.

Transportpolitisk måluppfyllelse:

Funktionsmålet:

- Förbättrad funktion, tillgänglighet och framkomlighet för oskyddade trafikanter, gående och cyklister.

Hänsynsmålet:

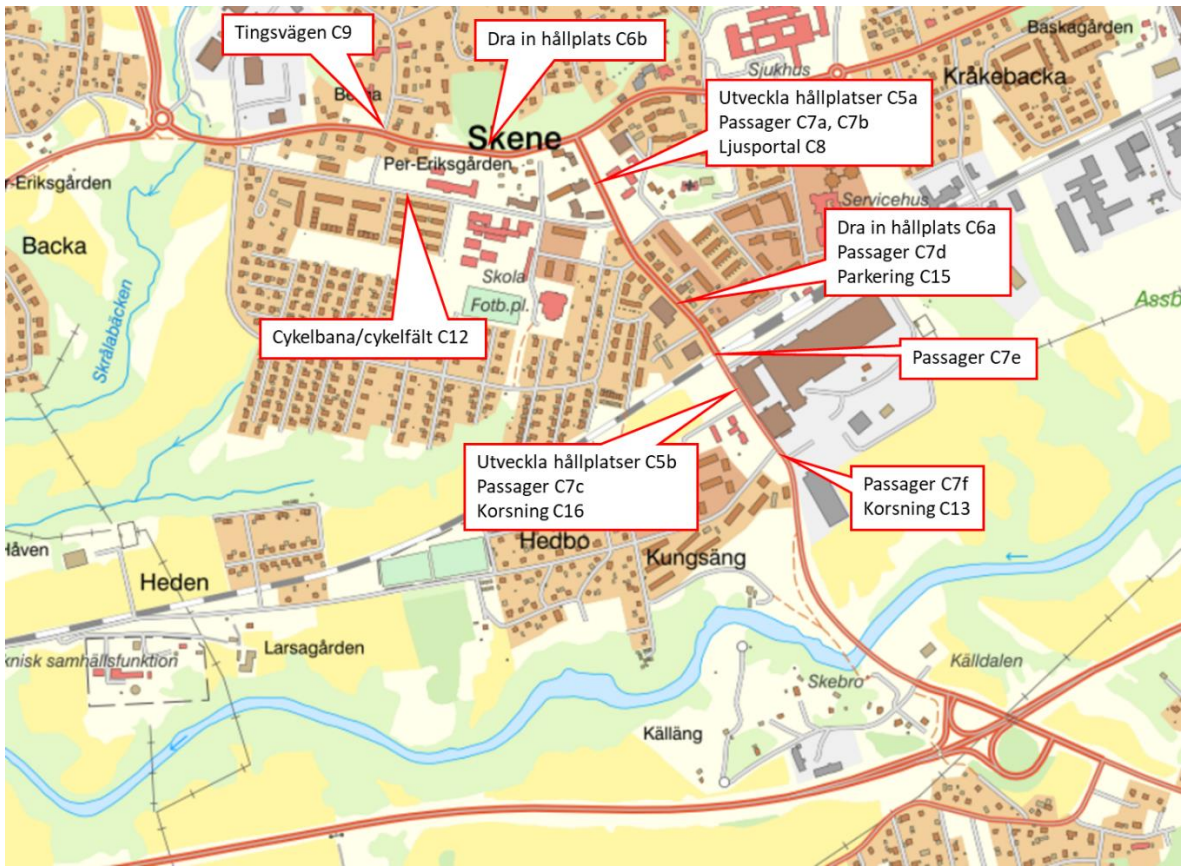
- Förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, gående och cyklister.
- Högre energieffektivitet.
- Minskad klimatpåverkan.
- Förbättrad folkhälsa genom fler gående och cyklister.

Förslag till fortsatt planering och hantering: Projektering, finansiering och beställning.

Förslag till genomförandetid.

Kort sikt 2021–2025	Medellång sikt 2025–2033	Lång sikt 2033-
C14, C15		

Förslag till finansiering: Marks kommun.



Figur 67. Delen genom Skene, alla geografiskt knutna åtgärder.

10.12. Delen väg 41 – väg 27. Kollektivtrafik

D2. Ta ett samlat grepp kring kollektivtrafikfrågor genom en separat utredning som kan gå på djupet med att utreda och förslå åtgärder för kollektivtrafiken på sträckan. Studien ska fokusera på både infrastrukturen och trafikering.

Samhällsekonomisk nytto-kostnadsbedömning:

Positiva effekter:

- Fler resenärer med kollektivtrafiken som följd förbättrade förutsättningar för ett hållbart resande.
- Troligtvis förbättrade möjligheter till intermodala resor, ökad tillgänglighet för funktionsnedsatta samt högre trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter på väg till hållplatserna. I vilken grad beror på utfallet av samverkan.
- Högre energieffektivitet samt minskad klimatpåverkan som följd av förbättrade förutsättningar för ett hållbart resande.

Kostnadsbedömning: Nyttorna/effekterna bedöms väl motsvara kostnaderna för åtgärderna.

Fördelning av nyttor mellan olika grupper: Lösningarna gynnar framför allt de oskyddade trafikanterna. Åtgärderna bedöms därtill gynna barn, unga, äldre och funktionsnedsatta i något högre grad.

Transportpolitisk måluppfyllelse:

Funktionsmålet:

- Förbättrad tillgänglighet för resenärer med kollektivtrafiken.

Hänsynsmålet:

- Förbättrad trafiksäkerhet för resenärer med kollektivtrafiken. Högre energieffektivitet.
- Något minskad klimatpåverkan.
- Något förbättrad folkhälsa genom fler gående och cyklister.

Förslag till fortsatt planering och hantering: Fördjupad samverkan mellan berörda parter bör initieras omgående.

Förslag till genomförandetid.

Kort sikt 2021–2025	Medellång sikt 2025–2033	Lång sikt 2033-
D2	D2 (återkommande)	D2 (återkommande)

Förslag till finansiering: Tid för möten med mera bör inrymmas i ordinarie verksamhet.

10.13. Delen väg 41 – väg 27. Tätort samt Haby–Örby

Se figurer 68-70.

Haby - Örby

- D6. Bredda vägen på en sträcka cirka 400 meter norr om Kungslid (delen Haby-Örby)
- D7. Skrota berg längs sträckan mellan Haby och Örby för att möjliggöra uppsättande av räcke, särskilt på sträckan norr om Kungslid.
- D9. Informera elever på skolor i Örby om vikten av att använda den planskilda gång- och cykelpassagen under väg 156 när man passerar väg 156, även om denna innebär en omväg.
- D11. Förbättrad och utökad vägvisning till det kommunala vägnätet, för gående och cyklister, mellan Skene och Örby.

Strömsfors, Uddebo

- D13. Anlägg en trafiksäker och trygg passage för oskyddade trafikanter vid område för detaljplan Kila 1:34 i Uddebo.
- D14. Hastighetssäkra 50-sträckan genom Uddebo med fysisk åtgärd. Vägen är cirka 7 meter bred.
- D15. Förstärk känslan av tätortscentré i Uddebo. Exemplet på åtgärder kan vara att sätta upp tätortsskyltar, bredda vägen och bredda mittrefuger för att åstadkomma en större sidoförskjutning av trafiken.
- D16b. Tillgänglighetsanpassa övergångsställe över väg 156 i Uddebo.

Tranemo

- D16. Tillgänglighetsanpassa gång- och cykelpassager samt övergångställen över väg 156.
- D16a. Två övergångsställen samt två passager i plan mellan cirkulationsplatsen Limmaredsvägen/Tåstarpsgatan/Brogatan och korsningen väg 156/Järnvägsleden (väg 1578) i Tranemo.
 - D16c. Fyra passager mellan tätortsgränsen till cirkulationsplatsen Limmaredsvägen/Tåstarpsgatan/Brogatan i Tranemo.
- D19. Led om trafiken längs Limmaredsvägen till väg 27, genom att lägga om väg 156 till Limmaredsvägen fram till väg 27 i Tranemo. Brogatan övergår i kommunalt väghållarskap och byggs om med hastighetsdämpade åtgärder likt Tåstarpsgatan.
- D20. Anlägg gång- och cykelväg (cirka 500 m) längs väg 156 mellan Åkerivägen i Tranemo och industriområdet Källsvedjan nordost om Tranemo.

Samhällsekonomisk nytto-kostnadsbedömning:

Positiva effekter:

- Ökad trafiksäkerhet, trygghet och tillgängligheten för oskyddade trafikanter.
- Förbättrade förutsättningar för att gå, cykla, och åka kollektivt som en följd av bland annat tillgänglighetsanpassningar av hållplatser.
- Minskad påverkan av störningar till omgivningen till följd av lägre hastighet för vägtrafiken.
- Minskad barriäreffekt till följd av ökade möjligheter till säkra passager.

Kostnadsbedömning: Nyttorna/effekterna bedöms motsvara kostnaderna för åtgärderna.

Fördelning av nyttor mellan olika grupper: Lösningarna gynnar oskyddade trafikanter, gående och cyklister. Åtgärderna bedöms gynna unga, barn och äldre samt kvinnor i högre grad än män.

Transportpolitisk måluppfyllelse:

Funktionsmålet:

- Förbättrad funktion, tillgänglighet och framkomlighet för oskyddade trafikanter, gående och cyklister.

Hänsynsmålet:

- Förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, gående och cyklister.
- Högre energieffektivitet.
- Minskad klimatpåverkan.
- Förbättrad folkhälsa genom fler gående och cyklister.

Fördelning av nyttor mellan olika grupper: Lösningarna gynnar framför allt de oskyddade trafikanterna, gående och cyklister, samt resenärer med kollektivtrafiken. Åtgärderna bedöms därtill gynna barn, unga och äldre i något högre grad.

Förslag till fortsatt planering och hantering: Prioritering i samverkan med berörda parter. Projektering, finansiering och beställning.

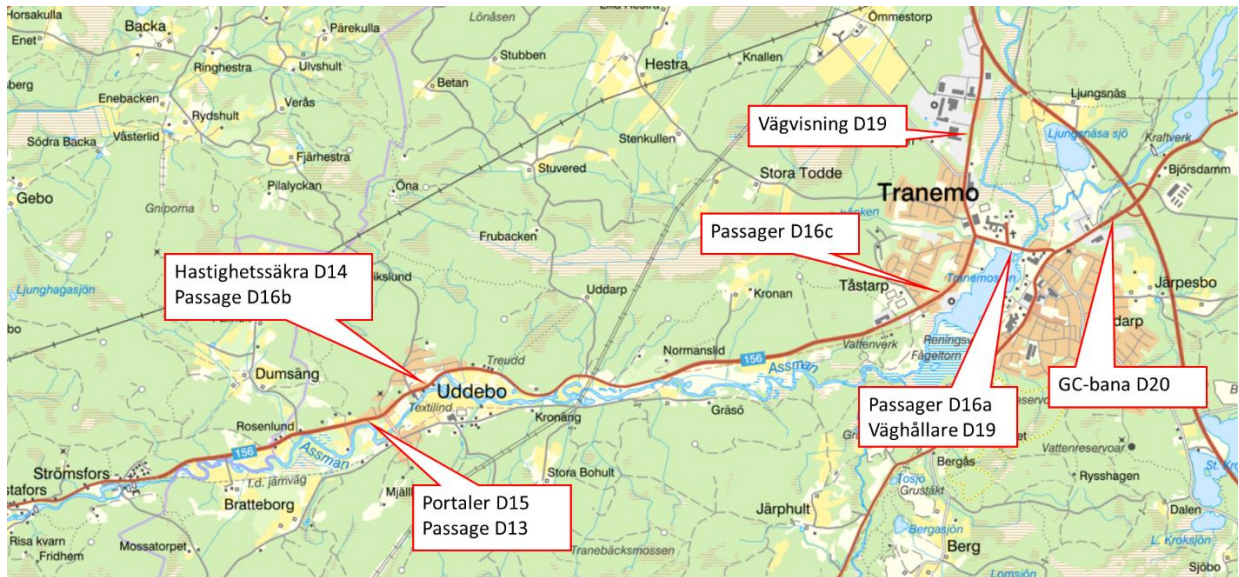
Förslag till genomförandetid:

Kort sikt 2021–2025	Medellång sikt 2025–2033	Lång sikt 2033-
D6, D7, D9, D11, D13, D14, D15, D16, D19	(D6), D20	

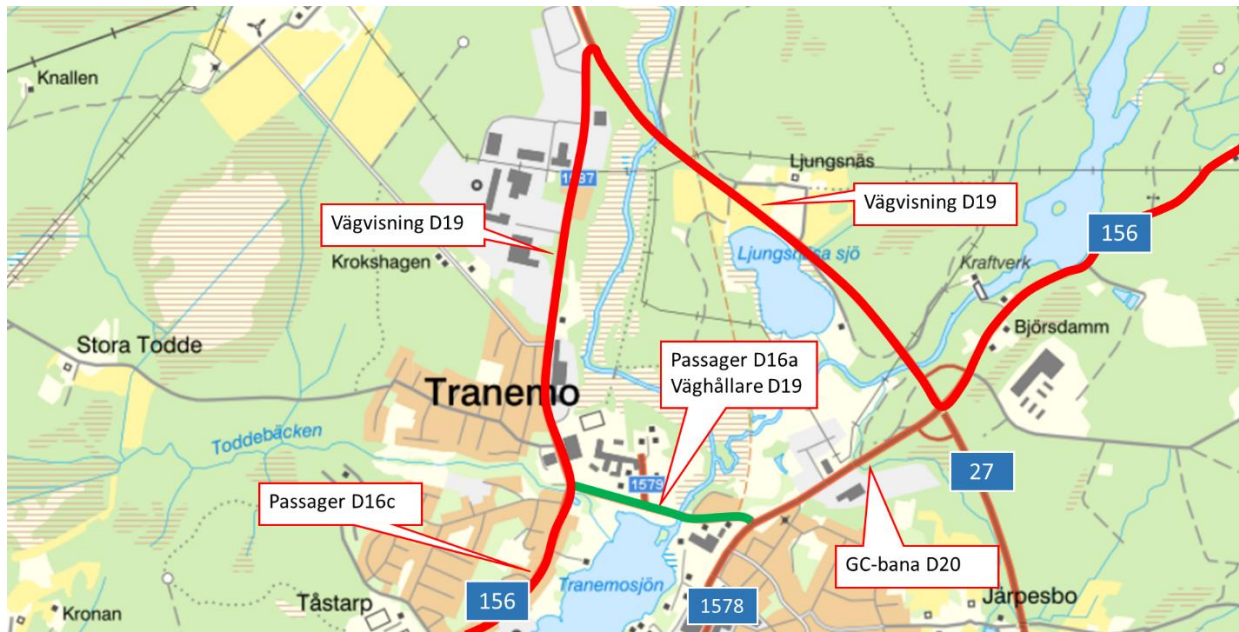
Förslag till finansiering: Regional infrastrukturplan



Figur 68. Geografisk knutna åtgärder för delen väg 41-väg 27, Tätort, Haby-Örby samt Sträckan.



Figur 69. Geografiskt knutna åtgärder för delen väg 41-väg 27 i Strömsfors, Uddebo och Tranemo.



Figur 70. Geografiskt knutna åtgärder för delen väg 41-väg 27 i Tranemo tätort. Röd linje anger föreslagna ny sträckning på väg 156. Grön linje anger del av väg 156 som övergår till kommunalt vaghällarskap.

10.14. Delen väg 41 – väg 27. Sträcka

D1. Genomför en upprustning av vägs skyltar på sträckan.

D27. Komplettera dagens vägvisning i korsningen mellan väg 156 och väg 1548 (Haratången/Svenasjö) med skyltar närmare korsningen. Gäller i västlig riktning. Se figur 71.

D29. Genomför sidoområdesåtgärder.

Samhällsekonomisk nytto-kostnadsbedömning:

Positiva effekter:

- Något ökad trafiksäkerhet och trygghet för motorfordonstrafiken till följd av sidoområdesåtgärder samt standardhöjning av vägs skyltar.

Kostnadsbedömning: Nyttorna/effekterna bedöms motsvara kostnaderna för åtgärderna.

Fördelning av nyttor mellan olika grupper: Lösningarna gynnar motorfordonstrafiken (privatbilism, kollektivtrafik, godstrafik, trafik kopplat till skog- och jordbruk).

Transportpolitisk måluppfyllelse:

Funktionsmålet:

- Förbättrad vägvisning för motorfordonstrafiken

Hänsynsmålet:

- Förbättrad trafiksäkerhet för motorfordonstrafiken.

Förslag till fortsatt planering och hantering: Dialog med Trafikverkets drift- och underhållsavdelning samt med trafikingenjör med ansvar för korsningen mellan väg 156 och väg 1548 (Svenasjö).

Förslag till genomförandetid.

Kort sikt 2021–2025	Medellång sikt 2025–2033	Lång sikt 2033-
D1, D27, D29	D29	

Förslag till finansiering: När utrymme finns i Trafikverkets ordinarie budget för drift- och underhåll.

10.15. Delen väg 27 – länsgränsen. Kollektivtrafik

E2. Ta ett samlat grepp kring kollektivtrafikfrågor genom en separat utredning som kan gå på djupet med att utreda och förslå åtgärder för kollektivtrafiken på sträckan. Studien ska fokusera på både infrastrukturen och trafikering. Deltagande parter bör vara Västtrafik, berörda kommuner och Trafikverket.

Samhällsekonomisk nytto-kostnadsbedömning:

Positiva effekter:

- Fler resenärer med kollektivtrafiken som följd förbättrade förutsättningar för ett hållbart resande.
- Troligtvis förbättrade möjligheter till intermodala resor, ökad tillgänglighet för funktionsnedsatta samt högre trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter på väg till hållplatserna. I vilken grad beror på utfallet av samverkan.

- Högre energieffektivitet samt något minskad klimatpåverkan som följd av förbättrade förutsättningar för ett hållbart resande.

Kostnadsbedömning: Nyttorna/effekterna bedöms väl motsvara kostnaderna för åtgärderna.

Fördelning av nyttor mellan olika grupper: Lösningarna gynnar framför allt de oskyddade trafikanterna. Åtgärderna bedöms därtill gynna barn, unga, äldre och funktionsnedsatta i något högre grad.

Transportpolitisk måluppfyllelse:

Funktionsmålet:

- Förbättrad tillgänglighet för resenärer med kollektivtrafiken.

Hänsynsmålet:

- Förbättrad trafiksäkerhet för resenärer med kollektivtrafiken.
- Högre energieffektivitet.
- Något minskad klimatpåverkan.
- Något förbättrad folkhälsa genom fler gående och cyklister.

Förslag till fortsatt planering och hantering: Fördjupad samverkan mellan berörda parter bör initieras omgående.

Förslag till genomförandetid:

Kort sikt 2021–2025	Medellång sikt 2025–2033	Lång sikt 2033-
E2	E2 (återkommande)	E2 (återkommande)

Förslag till finansiering: Tid för möten med mera bör inrymmas i ordinarie verksamhet.

10.16. Delen väg 27 – länsgränsen. Tätort

Se figurer 74-75 nedan.

Nittorp

E4. Tillgänglighetsanpassa gång- och cykelpassager samt övergångsställe över väg 156.

- E4b. Passage vid den västra tätortsentrén i Nittorp

E6. Anlägg gång- och cykelpassage på väg 156 vid Idrottsvägen i Nittorp öster om korsningen med väg 1760.

E7. Anlägg gång- och cykelväg på östra sidan väg 156 mellan Lillsjö bygdegård och Idrottsvägen i Nittorp.

E9. Ändra regleringen till stopp för trafik från Grimsåsvägen vid korsningen mellan väg 156 och väg 1720 (Limmaredsvägen/Grimsåsvägen) i Nittorp. Se över möjligheten att stäng ut-/infart från parkeringen i korsningen.

Ljungsarp

E4. Tillgänglighetsanpassa gång- och cykelpassager samt övergångsställe över väg 156.

- E4a. Passage i Ljungsarp

E5. Bygg om befintlig refug i Ljungsarp för att hindra fordon från att "gena".

E8. Anlägg gång- och cykelväg längs väg 156 på sträckan mellan Hestravägen och förskolan i Ljungsarp.

E10. Flytta vägs skyltar från väg 1728 till södra sidan korsningen mellan väg 156 och väg 1728 (mot Dalstorp). Sätt upp ny vägs skylt vid korsningen i riktning mot väster.

E11. Skapa dialog om trafiksäkerhet vid hållplats Ljungsarp med vårdnadshavare som hämtar och lämnar barn med bil vid hållplatsen.

E12. Komplettera hållplats Ljungsarp med kontrastmarkering.

Samhällsekonomisk nytto-kostnadsbedömning:

Positiva effekter:

- Ökad trafiksäkerhet, trygghet och tillgängligheten för oskyddade trafikanter.
- Förbättrade förutsättningar för att gå, cykla, och åka kollektivt som en följd av bland annat tillgänglighetsanpassningar av hållplatser.
- Minskad påverkan av störningar till omgivningen till följd av lägre hastighet för vägtrafiken.
- Minskad barriäreffekt till följd av ökade möjligheter till säkra passager.

Kostnadsbedömning: Nyttorna/effekterna bedöms motsvara kostnaderna för åtgärderna.

Fördelning av nyttor mellan olika grupper: Lösningarna gynnar oskyddade trafikanter, gående och cyklister. Åtgärderna bedöms gynna unga, barn och äldre samt kvinnor i högre grad än män.

Transportpolitisk målpuppfyllelse:

Funktionsmålet:

- Förbättrad funktion, tillgänglighet och framkomlighet för oskyddade trafikanter, gående och cyklister.

Hänsynsmålet:

- Förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, gående och cyklister.
- Högre energieffektivitet.
- Minskad klimatpåverkan.
- Förbättrad folkhälsa genom fler gående och cyklister.

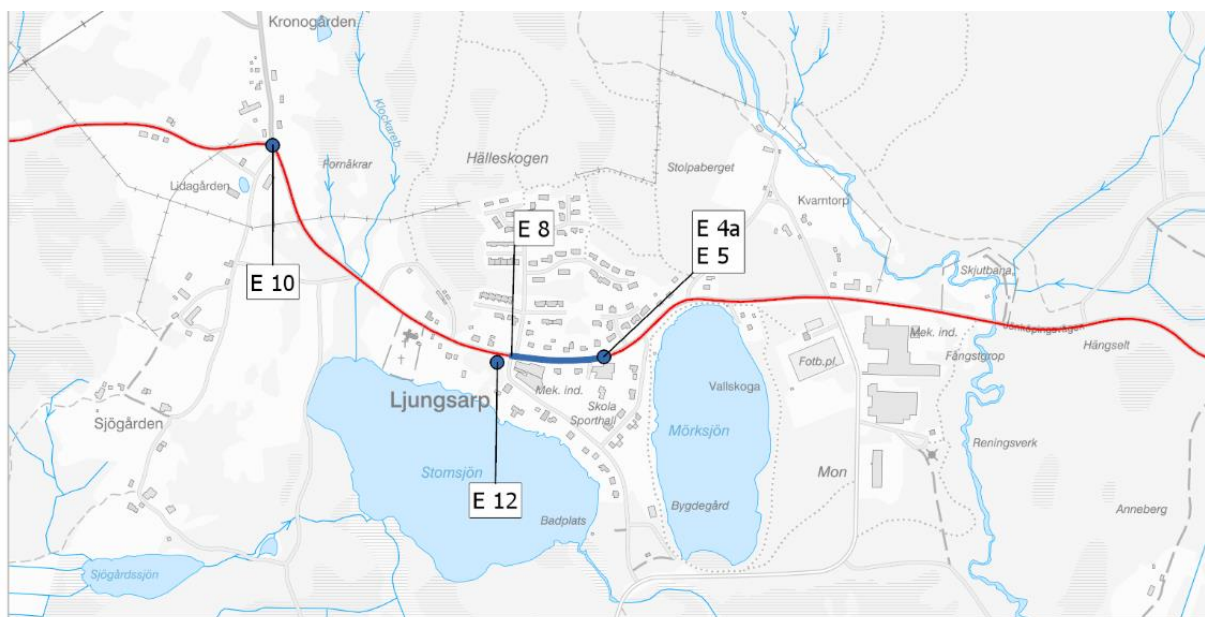
Fördelning av nyttor mellan olika grupper: Lösningarna gynnar framför allt de oskyddade trafikanterna, gående och cyklister, samt resenärer med kollektivtrafiken. Åtgärderna bedöms därtill gynna barn, unga och äldre i något högre grad.

Förslag till fortsatt planering och hantering: Prioritering i samverkan med berörda parter. Projektering, finansiering och beställning.

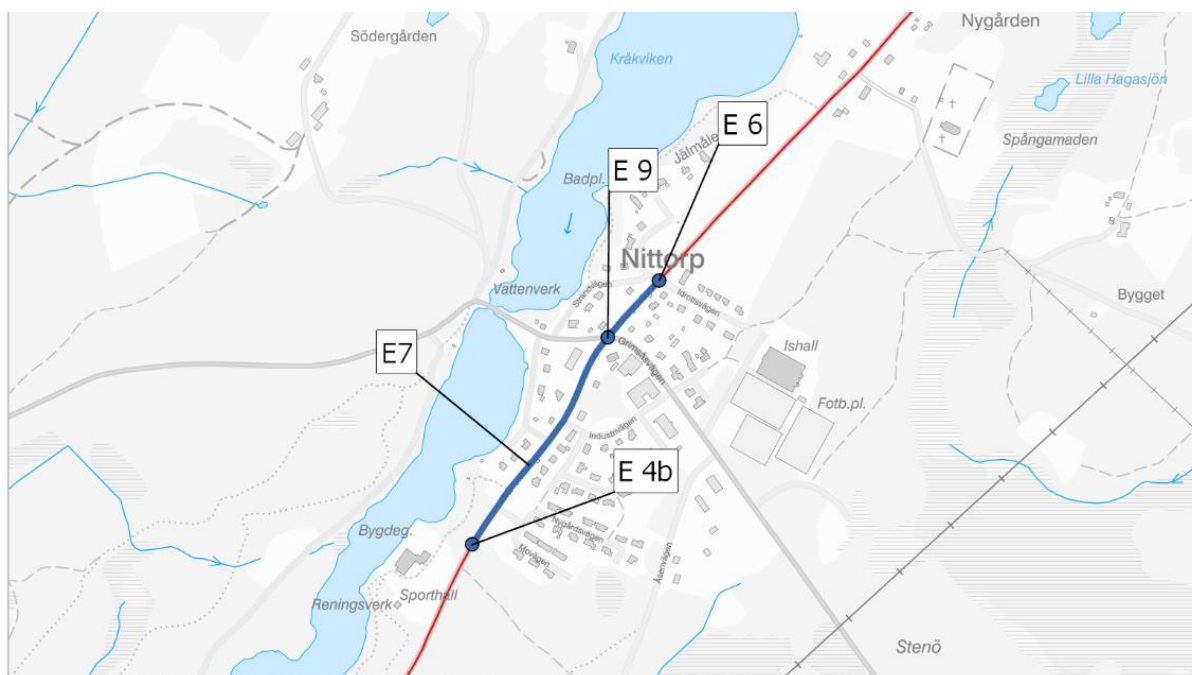
Förslag till genomförandetid:

Kort sikt 2021–2025	Medellång sikt 2025–2033	Lång sikt 2033-
E4 – E6, E9 – E12	E7, E8, E11 (återkommande)	E11 (återkommande)

Förslag till finansiering: Regional infrastrukturplan. Dialog med vårdnadshavare (E 11) bör genomföras av kommunen.



Figur 71. Geografiskt knutna åtgärder för delen väg 27-länsgården, Tätort, Ljungsarp.



Figur 72. Geografiskt knutna åtgärder för delen väg 27-länsgården, Tätort, Nittorp.

10.17. Delen väg 27 – länsgränsen. Sträcka

E1. Genomför en upprustning av vägskyltar på sträckan.

E15. Genomför sidoområdesåtgärder.

Samhällsekonomisk nytto-kostnadsbedömning:

Positiva effekter:

- Ökad framkomlighet och tillgänglighet för motorfordonstrafik som följd av samordning i vinterväghållning.
- Något ökad trafiksäkerhet och trygghet för motorfordonstrafiken till följd av sidoområdesåtgärder samt standardhöjning av vägskyltar.

Kostnadsbedömning: Nyttorna/effekterna bedöms motsvara kostnaderna för åtgärderna.

Fördelning av nyttor mellan olika grupper: Lösningarna gynnar motorfordonstrafiken (privatbilism, kollektivtrafik, godstrafik, trafik kopplat till skog- och jordbruk).

Transportpolitisk måluppfyllelse:

Funktionsmålet:

- Förbättrad tillgänglighet och framkomlighet för motorfordonstrafiken.

Hänsynsmålet:

- Förbättrad trafiksäkerhet för motorfordonstrafiken.

Förslag till fortsatt planering och hantering: Dialog med Trafikverkets drift- och underhållsavdelning. Samverkan med Trafikverket region Syd.

Förslag till genomförandetid.

Kort sikt 2021–2025	Medellång sikt 2025–2033	Lång sikt 2033-
E1, E15		

Förslag till finansiering: Trafikverkets ordinarie budget för drift- och underhåll.

11. Bortvalda åtgärder

Nedan listas studerade men bortvalda åtgärder. Dessa är skrivna med grå text i kapitel 8, där även motiveringar till varför de valts bort finns.

Övergripande åtgärder

- A3 Prioritering av drift och underhåll på Trafikverkets gång- och cykelvägar.
- A6 Anlägg ett parallellt lokalvägnät som alternativ till väg 156. Vägnätet kan även användas av oskyddade trafikanter.
- A9 Hastighetsöversyn för sträckan.
- A10 Röjning av vegetation för ökad trygghet på gång- och cykelvägar.
- A11 Se över och åtgärda belysningen på gång- och cykelstråk regelbundet.
- A16 Installera laddstationer för elbilar vid varje pendelparkering.

Delen Väg 40 – Skene

- B4a Passage i anslutning till hållplats Källarbacken.
- B4b Passage i anslutning till hållplats Stora Övattnet.
- B4d Passage i anslutning till hållplats Vårkulla.
- B4e Passage i anslutning till hållplats Sandvad.
- B6 Utred behov av kollektivtrafik från stråket till Landvetter flygplats, exempelvis genom ökad turtäthet samt anpassning av linjer och tidtabeller.
- B8 Kontinuerlig uppföljning och kommunikation av belägningsgrad på pendelparkeringar.
- B10d Bygg ut pendelparkeringarna vid hållplatser för linje 300. Ny pendelparkering vid Stjärnhult
- B10e Bygg ut pendelparkeringarna vid hållplatser för linje 300. Ny pendelparkering vid Härsjön.
- B11e Bygg ut gång och – cykelväg i anslutning till hållplats Källarbacken.
- B13a Passage i anslutning till hållplats Källarbacken.
- B15 Prioritera vinterväghållning av hållplatslägen för linje 300.
- B18 Ta bort vägräcken i anslutning till hållplatser.
- B19 Skoghem-Ryamotet, ombyggnad till 1+1-väg med omkörningssträckor (från ÅVS Stråk 6)
- B20g Mötesfri väg, hastighet 80 eller 100. Delsträcka Björlanda – Hällingsjö
- B20h Mötesfri väg, hastighet 80 eller 100. Delsträcka Hällingsjö – Eriksmyst
- B20i Mötesfri väg, hastighet 80 eller 100. Delsträcka Eriksberg - Kåhult
- B20j Mötesfri väg, hastighet 80 eller 100. Delsträcka Kärrsgärde - Stora Övattnet
- B21 Förbifart Bugärde
- B22 Förbud mot att jordbruksmaskiner nyttjar vägen under högtrafik (åtgärd från ÅVS stråk 6)
- B24 Inför förbud mot att EPA-traktorer och andra långsamtgående fordon nyttjar vägen under högtrafik
- B26 Anläggande av nödfickor vid korsningar för att säkerställa vänstersväng. Åtgärden ska i första hand vara till för jordbruksmaskiner. (Åtgärd från ÅVS stråk 6.)
- B28 Genomför sidoområdesåtgärder (åtgärd från ÅVS stråk 6)
- B29 Översyn av skyltningen på väg 156 med avseende på bristande skyltning (från ÅVS stråk 6).
- B32 Bygg förbifart vid Hällingsjö, som en ca 1 km lång tunnel genom åsen under Hällingsjöbacken.

Delen genom Skene

- C1 Förbifart Skene
- C2 Planskild korsning mellan väg 156 och Viskadalsbanan i Skene tätort
- C3 Inför fjärrstyrning eller ERTMS på Viskadalsbanan.
- C4 Digital informationsskylt om bomfällningstider
- C8 Förstärk bilisternas uppmärksamhet vid ljusreglerade övergångstället vid Skene Torget.
- C10 Förstärk och tydliggör trottoaren vid planpassagen vid järnvägen
- C11 Anlägg gång- och cykelväg (cirka 600 meter) på norra sidan av väg 156 (korsningen Varbergsvägen/Örbyvägen – Skrålabäcksgatan).

Delen väg 41 – väg 27

- D3 Ändra skyltad hastighet till 60 km/t längs sträckan mellan Haby och Örby.
- D4 Sätt upp fartkamera vid korsningen mellan väg 156 och väg 1526 (Örbyvägen).
- D5 Bredda vägen längs hela sträckan mellan Haby och Örby.
- D8 Sätt upp viltstängsel på båda sidor vägen mellan väg 41 och Örby.
- D10 Anlägg en ny planskild passage för gång- och cykel i närmare anslutning till korsningen väg 156/ väg 1526 (Örbyvägen).
- D12a Anlägg en trygg och trafiksäker passage för oskyddade trafikanter över väg 156 genom Strömsfors.
- D12b Hastighetssäkra 60-sträckan genom Strömsfors med portal eller annan fysisk åtgärd.
- D17 Gör övergångsställen till gångpassager på väg 156 genom Tranemo.
- D18 Led om tung trafik längs Limmaredsvägen till väg 27 genom att förbjuda tung trafik på Brogatan i Tranemo.
- D21 Bredda befintlig bro över väg 27 för att få ge mer plats åt oskyddade trafikanter.
- D22 Bredda hela väg 156 alternativt anlägg gångbana parallellt med väg 156 för ökad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter.
- D23 Ändra skyltad hastighet till 70 km/t i anslutning till korsningen mellan väg 156 och väg 1551.
- D24 Sätt upp ATK/fartkamera vid korsningen mellan väg 156 och väg 1551.
- D25 Flytta anslutningen av väg 1551 längre österut.
- D26 Sätt upp ATK/fartkamera vid korsningen i anslutning till korsningen mellan väg 156 och väg 1548 (Haratången/Svenasjö).
- D28 Flytta anslutningen i korsningen mellan väg 156 och väg 1548 (Haratången/Svenasjö) längre österut.

Delen väg 27 – länsgränsen

- E3 Bredda hela väg 156 alternativt anlägg gångbana parallellt med väg 156 för ökad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter.
- E13 Genomför hastighetssänkande åtgärder, i form av exempelvis chikaner, på väg 156 genom Ljungsarp.
- E14 Samordna snöröjning vid länsgränsen.

12. Inriktning och rekommenderade åtgärder

12.1. Beskrivning av övergripande inriktning

Studien omfattar en lång vägsträcka och utmynnar i en lång rad åtgärder – såväl stora (2+1-sträckor på befintlig väg) som små (förhöjd kantsten på hpl Ljungsarp). De olika åtgärds paketerna löser olika brister och det är främst inom åtgärds paketerna som prioritering har gjorts. Den övergripande inriktningen är att förbättra befintlig väg för ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet för pendling till skola och arbete samt för lokala resor. För den norra delen motiveras en omfattande pendlingstrafik flera ombyggnader till mötesfri väg och vänstersvängfält, medan övrig väg föreslås få mer punktvisa förbättringar. Dessutom föreslås en rad åtgärder för att förbättra trafikmiljön i tätorterna. Inriktningen stämmer väl med studiens syfte och mål och har tagits fram i samråd med berörda parter. Samtidigt som den fysiska vägmiljön kan förbättras finns det goda möjligheter att effektivisera stråkets trafik. Digitala möten, samhällsplanering, marknadsföring av cykeltrafik, delningssystem för fordon, samåkning och trimmad kollektivtrafik är alla exempel på viktiga åtgärder för att uppsatta mål ska kunna nås. Som så ofta är det en kombination av fysiska åtgärder och effektivisering som ger den största kostnadseffektiviteten och de bästa effekterna. Klimatlagen ställer stora krav på förändringar, där all klimatpåverkande planering behöver identifiera och omfatta tänkbara bidrag. I denna studie yttrar det sig som en tydlig satsning på kollektivtrafik, ofta i kombination med gång och cykel. Åtgärder i paketerna som bör finansieras från den regionala infrastrukturplanens mindre potter för smärre åtgärder, cykel eller kollektivtrafik rekommenderas att ta vidare till detaljerad planering – i den takt som finansiering blir möjlig. Det samma gäller åtgärder som genomförs och finansieras av respektive kommun. För de större investeringarna överlåter studien till kommunalförbundet och Västra Götalandsregionen att besluta om prioritering, finansiering och genomförande. Se nedan för ett vidare resonemang. Genom att samordna planarbetet kan största nytta och effektivitet uppnås.

12.2. Mötesfri väg

Tio delsträckor har studerats för en möjlig utbyggnad till mötesfri väg (2+1-väg), åtgärd B20. En delsträcka har valts bort, då den inte anses genomförbar, och tre delsträckor har bedömts som mindre prioriterade att bygga ut. För övriga sex delsträckor har anläggningskostnaderna översiktligt bedömts, enligt Trafikverket GKI-mall. Den samlade effektbedömningen (SEB) har beskrivits för övriga objekt, som får en samhällsekonomisk lönsamhet (NNK) mellan 0,3 och 1,8. Dessa bedömningar visar att åtgärderna är samhällsekonomiskt lönsamma, mest högst NNK för sträckorna i söder, närmast Skene. Lönsamheten faller sedan något för delsträckorna norrut. Ur detta perspektiv är det alltså mest lönsamt att bygga ut väg 156 till mötesfri väg från söder och norrut. Andra överväganden och fördjupade analyser kan förändra den bilden.

12.3. Väg 156, förbi eller genom Skene

Sträckningen för väg 156 genom eller utanför Skene kan behöva utredas vidare innan beslut om åtgärd på lång sikt kan tas. De två åtgärderna som genererats i denna åtgärdsvalsstudie, antingen att väg 156 läggs som en förbifart utanför tätorten (C1) eller att vägen ligger kvar i nuvarande läge med en planskildhet med Viskadalsbanan inne i Skene (C2a), kan genomföras var för sig eller båda två. Potentialen för trafiköverflyttning från väg 156 till en eventuell förbifart har utretts utifrån dagens utformning på väg 156. Om en planskild passage skulle påverka denna potential är ej utredd, men troligtvis skulle potentialen bli lägre.

Under studiens gång har problematik med genomförbarhet för en planskild passage lyfts. Påverkan på stadsbilden skulle bli stor och trafik under byggtid problematisk. Det finns även diskussioner och

önskemål om planskilda passager vid andra lägen i Skene och Kinna. Lämplig lokalisering av en eller flera planskilda passager bör utredas med ett större geografiskt utredningsområde som utgångspunkt. Kopplingen mellan planskilda passager tvärs Viskadalsbanan, i Skene och/eller Kinna, och en eventuell förbifart kan också behöva utredas vidare.

Kostnader och effekter för dessa åtgärder (C1 och C2a) har bedömts i kompletta, samlade effektbedömningar (SEB). Kostnaden för en planskild korsning i tråg inne i Skene bedöms bli mycket hög och den samhällsekonomiska nyttan blir därför låg. En planskild korsning på bro bedöms bli mindre dyr, men skapa ett annat ingrepp i stadsmiljön. Överflyttningspotentialen till en förbifart bedöms bli måttlig och den samhällsekonomiska nyttan är bedömd som osäkert lönsam. Effekten av att kommunen eventuellt tar över väghållarskapet för nuvarande vägsträcka och med väl valda åtgärder styr över mer trafik till förbifarten har inte beaktats. Västra Götalandsregionen har inte prioriterat åtgärden till kommande planrevidering, men Marks kommun har visat stort intresse av att få en förbifart utredd och byggd. Kommunen avser därför att fullt ut medfinansiera åtgärden inom ramen för den kostnadsindikation som återfinns i denna studie. En avsiktsförklaring är tecknad mellan kommunen, Västra Götalandsregionen och Trafikverket 2021.

Oberoende av valen ovan rekommenderas ett antal åtgärder i Skene tätort. Åtgärderna handlar här om att skapa en tryggare och säkrare trafikmiljö för alla trafikanter och bör genomföras på kort sikt. Om en förbifart byggs är det troligt att vägsträckan genom tätorten övergår till kommunalt väghållarskap och kommunen har då möjlighet att anpassa sträckan utifrån egna preferenser.

12.4. Genomförande

Denna rapport rekommenderar ett stort antal åtgärder, som får genomföras i mån av resurser – konkurrensen om tilldelade medel är hård och många år kan gå innan en enskild åtgärd blir genomförd. Likaså ska åtgärder genomföras i samklang med detaljplaner och annan planering. Utifrån denna rapport formulerar Trafikverket ett ”beslut om fortsatt hantering”, där endast de åtgärder finns med som ligger under Trafikverkets rådighet och som kan få en finansiering de närmaste åren. Därför finns ett betydande antal åtgärder som här är rekommenderade, men som ändå inte kommer att genomföras i närtid. Ett antal åtgärder vilar på Västtrafik och berörda kommuner att genomföra, till stor del inom de närmaste åren och ofta i ett samordnat förfarande. Även här sker genomförandet utifrån tillgängliga resurser och egna prioriteringar. Samtliga rekommenderade åtgärder – statliga, regionala eller kommunala – registreras i Trafikverkets åtgärdsbank.

Tabell 13. Sammanställning av alla rekommenderade åtgärder, uppdelade på ansvarig organisation. Finansiering anges enbart för Trafikverket och där beslut finns.

Västtrafik				
ID	Åtgärd	Tid	Finans	Kommentar
A1	Marknadsföring av kollektivtrafiken	Kort		
B3	Utred Knutpunkt Rya	Kort		
B5	Kollektivtrafiken mot Borås	Kort		
B7	Samverkan utveckling av kollektivtrafiken	Kort		
B9	Synka linje 330 med buss linje 300	Kort		
B13	Cykelställ vid hållplatser	Kort		
B16	Skyltar om ledig parkering	Kort-medel		
C6	Ta bort hpl Vallgatan och Varbergsvägen 72	Kort		
D2, E2	Utred kollektivtrafik	Medel		

Kommuner				
ID	Åtgärd	Tid	Finans	Kommentar
A2	Skapa förutsättningar för mer cykeltrafik	Kort-medel		
A7	Förtäta bostadsområden	Kort-lång		
A8	Utarbeta parkeringsstrategier	Kort		
A12	Informationsskärmar med busslinjers avgångstider	Kort		
A13	Digitala samåkningsportaler	Kort		
A14	Möjliggör flexibla arbetstider och distansarbete	Kort		
A15	Uppmuntra digitala möten	Kort		
A4	DoU kommunala gång- och cykelvägar	Kontinuerlig		
B10a	Komplettering av pendelparkering Källarbacken	Kort-medel		
B10b	Pendelparkering Bugärde	Kort		
B11a	Bygg ut GC-vägar i anslutning till hpl Bugärde	Lång		Kommunal prioritering
B12a-b	Bygg ut GC-vägar: Hyssna handel och Hajom	Kort-medel		Kommunal prioritering
B23 B25	Dialog om långsamtgående fordons	Kort		
B31	Ta bort väganlutningar	Kort-lång		
C12	Anlägg cykelbana/cykelfält på Gästgivaregatan	Kort		
C14	Sänkning till 40 i tätorten Skene	Kort		
C15	Ta bort parkeringsplatser	Kort		
D9	Information till skolor	Kort		
D11	Vägvisning gång och cykel	Kort		
D13	Säker passage i Uddebo	Medel		I samband med DP
D20	GC-väg Åkerivägen-Källsvedjan	Medel		Kommunal prioritering
E6	GC-passage vid Idrottsvägen, Nittorp	Medel		Kommunal prioritering
E7	GC-väg Idrottsvägen-bygdegården, Nittorp	Medel		Kommunal prioritering
E8	GC-väg Hestravägen-förskolan, Ljungsarp	Medel		Kommunal prioritering
E11	Information till skolor	Kort		
Trafikverket				
ID	Åtgärd	Tid	Finans	Kommentar
A5	Reparera viltstängsel och varna för stängselslut	Kort-medel		
B2	Sanera parkslide vid Kärrsgärde	Kort		
B4c	Tillgänglighetsanpassa GC-passager	Kort	Koll-pott	
B10c	Utöka pendelparkeringen vid Björlanda	Medel		Statlig pendelparkering
B11b-d	Bygg ut GC-vägar i anslutning till hållplatser	Kort-medel	Koll-pott	
B13b-e	Utveckla busshållplatser (cykelställ, belysning...)	Kort-medel	Koll-pott	
B14a-f	Upprustning av hållplatslägen	Kort-medel	Koll-pott	
B17	Signalprioritet vid hållplats Källarbacken	Kort	Koll-pott	
B20a-f	Mötesfri väg, 2+1-väg	Medel-lång		Namngivna objekt
B27a-f	Vänstersvängfält	Medel-lång		
B30	<i>Justera hastighetsskyltning</i>	<i>Klart</i>		
C5a	Standardhöjning av hållplats Skene Torget	Kort	Smärrepott	Hållplats för alla
C7b-f	Tillgänglighetsanpassa GC-passager och ÖGS	Kort	Koll-pott	
C9	Korsning med Tingsvägen	Kort-medel		Under utredning
D6	Bredda vägen norr om Kungslid	Kort-medel		Beror på D7
D7	Skrota berg norr om Kungslid	Kort-medel	Smärrepott	

D14	Hastighetssäkra 50-sträckan genom Uddebo	Kort	Smärrepott	
D15	Förstärk tätortsentrén i Uddebo	Kort	Smärrepott	
D16a-c	Tillgänglighetsanpassa GC-passager och ÖGS	Kort	Koll-pott	
D19	Lägg om väg 156 till Limmaredsvägen och väg 27	Kort -medel		
D1 E1	Upprustning av vägs skyltar	Kort		
D27	Komplettera vägvisning i Svenasjö	Kort	Anslag	
D29 E15	Genomför sidoområdesåtgärder	Kort-lång		
E4a-b	Tillgänglighetsanpassa GC-passager och ÖGS	Kort	Koll-pott	
E5	Bygg om refug i Ljungsarp	Kort	Smärrepott	
E9	Tydlighet i korsning vägar 156/1720 i Nittorp	Kort	Smärrepott	
E10	Flytta om vägs skyltar	Kort	Anslag	
E12	Komplettera hållplats Ljungsarp	Kort-medel	Koll-pott	

12.5. Lämplig utbyggnadsordning

Utifrån framtaget underlag, uttalade prioriteringar och de samlade effektbedömningarna (SEB) går det att formulera en lämplig utbyggnadsordning.

- På kort sikt kan en stor del av de mindre åtgärderna för bättre gång-, cykel- och kollektivtrafik vidtas. Likaså kan åtgärder för effektivare trafik upphandlas och/eller utredas. Med tanke på resandevolymerna bör åtgärderna vid och i Skene tätort och sträckan nordväst om Skene prioriteras. Det bör dock inte innebära att övriga delar faller i glömska.
- På medellång sikt kan delsträckorna B20ab och B20cd beställas och planläggas. Resterande mindre åtgärder för bättre gång-, cykel- och kollektivtrafik bör vidtas.
- På längre sikt kan övriga rekommenderade delsträckor beställas och planläggas.

12.6. Åtgärder som innebär fortsatt utredning

Ett tjugotal av åtgärderna kräver ytterligare utredning innan de blir beställningsbara. Det gäller exempelvis åtgärder som behöver föregås av hastighetsmätningar eller som bör hanteras i samband med kommunens detaljplanering eller utfärdande av trafikföreskrifter. På samma sätt behöver generella åtgärder preciseras innan de kan beställas, liksom åtgärder som inkorporeras i större ombyggnadsåtgärder. Vissa åtgärder inom kollektivtrafiken lämnas här som rekommendationer, men det är i flera fall Västtrafik som i sin tur behöver utreda när och i vilken omfattning som åtgärden kan genomföras. Slutligen rekommenderas även en ”ökad samverkan” mellan berörda organisationer, något som per definition inte är beställningsbart.

12.7. Rekommendation till planering på projektnivå och senare

- Troligen behöver projektering av åtgärder ta hänsyn till ökade nederbörds mängder och ökade flöden i vattendrag längs och tvärs vägen.
- Åtgärderna bör planeras och genomföras samordnat, för att minimera trafikstörningar, men också för att maximera åtgärdernas effekter.
- Inför trafikstörande åtgärder på vägen bör mobility management-åtgärder utformas och sättas in för att mildra störningarnas effekter för trafikanterna.
- Effekterna i trafiken bör följas upp, förslagsvis med återkommande trafikmätningar och enkätundersökningar.

13. Kvalitetsgranskning

Genomförd:	Ja <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Datum: 2020-04-21
Utförd av:	

Ann-Charlott Eriksson
.....
Datum och underskrift av kvalitetsgranskare

14. Avslut av studie

200701 Per Samuelsson
.....
Datum och underskrift av ansvarig för genomförande av åtgärdsvalsstudien

2020-07-01 *[Signature]*
.....
Godkänt – datum och underskrift av chef

15. Källor

- Analys av bussprioritering vid hållplats Källarbacken i Hällingsjö. COWI, 2020.
- Analys av överflyttningspotential till Förbifart Skene. COWI 2019.
- Beläggningsinventering pendelparkering, Västtrafik, hösten 2018.
- Detaljplan del av Skene 72:1, Kungsfors, Marks kommun.
- Effekter av beteendepåverkande åtgärder inom transportplaneringen – en kunskapssammanställning, Gröns bilister, 2018.
- Effektsamband för transportsystemet – Fyrstegsprincipen – Steg 1 och 2, Version 2015-04-01.
- Förstudie för väg 156, delen förbifart Skene (Varbergsvägen-Rv 41) inom Marks kommun. Vägverket 2001.
- Godstransportstrategi för Västra Götaland, Västra Götalandsregionen, 2016.
- Jordartskarta, Sveriges Geologiska Undersökning (SGU).
- Länsstyrelsen i Västra Götalands län, 1996, *Hyssna [P 71] (Hyssna sn). Värdebeskrivning för riksintresse för kulturmiljövården i Västra Götalands län.* http://ext-dokument.lansstyrelsen.se/VastraGotaland/Kulturmiljo/RI_kul/KP71.pdf
- Länsstyrelsen i Västra Götalands län, 1996, *Tyggestorp [P 54] (Tranemo sn). Värdebeskrivning för riksintresse för kulturmiljövården i Västra Götalands län.* http://ext-dokument.lansstyrelsen.se/VastraGotaland/Kulturmiljo/RI_kul/KP54.pdf
- Länsstyrelsen i Västra Götalands län, 1996, *Tåstarp [P 52] (Tranemo sn). Värdebeskrivning för riksintresse för kulturmiljövården i Västra Götalands län.* http://ext-dokument.lansstyrelsen.se/VastraGotaland/Kulturmiljo/RI_kul/KP52.pdf
- Länsstyrelsen i Västra Götalands län, 1996, *Viskastigen [P 62] (Berghems, Surteby-Kattunga och Öxnevalla sn). Värdebeskrivning för riksintresse för kulturmiljövården i Västra Götalands län.* http://ext-dokument.lansstyrelsen.se/VastraGotaland/Kulturmiljo/RI_kul/KP62.pdf
- Länsstyrelsen i Västra Götalands län, 1996, *Öresten [P 66] (Berghem sn). Värdebeskrivning för riksintresse för kulturmiljövården i Västra Götalands län.* http://ext-dokument.lansstyrelsen.se/VastraGotaland/Kulturmiljo/RI_kul/KP66.pdf
- Länsstyrelsen i Västra Götalands län, 1997, *Storåns dalgång [O 12]. Värdebeskrivning för riksintresse för kulturmiljövården i Västra Götalands län.* http://ext-dokument.lansstyrelsen.se/VastraGotaland/Kulturmiljo/RI_kul/KO12.pdf
- Länsstyrelsen i Västra Götalands län, 2008, *Gisslarp-Hornhult – NRO 14175. Område av riksintresse för naturvård.* http://ext-dokument.lansstyrelsen.se/VastraGotaland/Naturvard/Skyddade_omr/nro14175.pdf
- Länsstyrelsen i Västra Götalands län, 2008, *Gnipebo – NRO 14176. Område av riksintresse för naturvård.* http://ext-dokument.lansstyrelsen.se/VastraGotaland/Naturvard/Skyddade_omr/nro14176.pdf
- Länsstyrelsen i Västra Götalands län, 2008, *Hestramossen och Hultamossen – NRO 14173. Område av riksintresse för naturvård.* http://ext-dokument.lansstyrelsen.se/VastraGotaland/Naturvard/Skyddade_omr/nro14173.pdf
- Länsstyrelsen i Västra Götalands län, 2008, *Lygnern och Storåns dalgång – NRO 14166. Område av riksintresse för naturvård.* http://ext-dokument.lansstyrelsen.se/VastraGotaland/Naturvard/Skyddade_omr/nro14166.pdf

- Länsstyrelsen i Västra Götalands län, 2008, *Ubbhultsdrumlinen - NRO 14165. Område av riksintresse för naturvård.* http://ext-dokument.lansstyrelsen.se/VastraGotaland/Naturvard/Skyddade_omr/nro14165.pdf
- Länsstyrelsen i Västra Götalands län, 2008, *Viskans och Surtans dalgångar med Assbergsravinererna – NRO 14171. Område av riksintresse för naturvård.* http://ext-dokument.lansstyrelsen.se/VastraGotaland/Naturvard/Skyddade_omr/nro14171.pdf
- Länsstyrelsen i Västra Götalands län, 2016, *Lygnern och Storåns dalgång – FO 27. Område av riksintresse för friluftsliv i Västra Götalands län.*
- Länsstyrelsen i Västra Götalands län, 2016, *Öresjöarna med Hyltenäs kulle samt sjön Tolken – FO 50. Område av riksintresse för friluftsliv i Västra Götalands län.*
- Länsstyrelsens EBH-stöd. Information hämtad 2018-11-21.
- Miljöledning i staten 2017, redovisning. Naturvårdsverket (2018), ISBN 978-91-620-6821-9.
- Målbild Tåg 2035 – Utveckling av tågtrafiken i Västra Götaland, Västra Götalandsregionen, 2013.
- Nationella vägdatan, Trafikverket, hämtad 2019-02-04 från <https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket>
- Potentialstudie för cykling – En studie om potentialen för ett ökat hållbart resande, Västra Götalandsregionen, 2018.
- Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2018-2029, Västra Götalandsregionen, 2018.
- Regionalt trafikförsörjningsprogram – Västra Götaland, Programperiod 2017-2020 med långsiktig utblick till 2035, Västra Götalandsregionen, 2016.
- Resandestatistik från Västtrafik, erhållet av Sara Karlsson samt Wilhelm Häggander, mail under januari och februari 2019.
- Resvaneundersökning 2017, Västsvenska paketet, 2018.
- Samlad effektbedömning SEB för väg 156, förbifart Skene. https://www.trafikverket.se/TrvSeFiler/Samhallsekoniskt_beslutsunderlag/Region_Vast/Region%20V%C3%A4st/3%20Investering/VVA2263%20V%C3%A4g156%20of%C3%B6rbi%20Skene/vva2263_vag_156_forbifart_skene.pdf. Trafikverket, 2021.
- STRADA, Transportstyrelsen, hämtad 2019-02-04 från <https://strada.transportstyrelsen.se/stradauttag/logon/logon?url=https://strada.transportstyrelsen.se/stradauttag/>
- Strategi för ökad cykling i Västra Götaland – en del av regional plan för transportinfrastruktur, Västra Götalandsregionen, 2016.
- Stråkstudie stråk 6 – Mark (Skene) - Göteborg, väg 156 – väg 40. Västra Götalandsregionen 2007.
- Tekniskt PM – Etappen Skoghem-Hjorttorps Hede, Trafikverket, 2016.
- Tidtabeller, Västtrafik, hämtad 2019-02-04 från <https://www.vasttrafik.se/reseplanering/tidtabeller/>
- Trafikuppräkningsstal för EVA 2014-2040-2060, Trafikverket, hämtad 2019-04-05 från https://www.trafikverket.se/contentassets/fa072eeb2fb24cada5c4142e4ad84ad1/trafikuppra_kningstal_eva_160401.pdf

- Uppdrag att utreda förutsättningarna för linjelagd kollektivtrafik till Landvetter flygplats, mail från Marks kommun 2019-03-15.
- Vision Västra Götaland – Det goda livet, Västra Götalandsregionen, 2005.
- www.foretagarna.se (pendlingsstatistik)
- Vägtrafikflödeskartan, Trafikverket, hämtad 2019-02-04 från <http://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation#>
- Årsberättelse 2018, Klimat 2030 – Västra Götaland ställer om, 2018.
- Åtgärder för systematisk anpassning av hastighetsgränserna till vägarnas trafiksäkerhetsstandard, Trafikverket, 2016.
- Åtgärdsvalsstudie Framtida väginfrastruktur riksväg 40, delen Landvettermotet-Ryamotet. Härryda kommun, publikation 2018:1.
- Åtgärdsvalsstudie Planpassager Viskadalsbanan – sträckan genom Skene, Trafikverket, 2016.
- Åtgärdsvalsstudie Samåknings- och pendelparkeringar längs statligt vägnät i Region Väst, Trafikverket, 2015.
- Åtgärdsvalsstudie stråk 6 – Mark (Skene) - Göteborg, väg 156 – väg 40, Trafikverket 2015.
- Åtgärdsvalsstudie Svenljunga tätort, Trafikverket, 2017.
- Åtgärdsvalsstudie Tåstarpsgatan, Tranemo, Trafikverket, 2015.

16. Bilagor

Utöver nedan nämnda bilagor fanns i den förra rapportversionen även utdrag ur SEB och AKK för vissa vägobjekt. Dessa har nu alla fått SEB, vilka återfinns på Trafikverkets hemsida:

https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/langsiktig-planering-av-infrastruktur/Samhallsekonomiskt-beslutsunderlag/?tree=%2fTrvSeFiler%2fSamhallsekonomiskt_beslutsunderlag%2fRegion_Vast%2fRegion+V%c3%a4st%2f3+Investering

1. Deltagare på Workshop 1, 2018-12-11
2. Intressenter längs sträckan
3. Deltagare på Workshop 2, 2019-03-07
4. Åtgärdsplan Stråk 6
5. ÅVS Tåstarpsgatan
6. ÅVS väg 156 genom Svenljunga tätort
7. Information om hållplatser längs väg 156
8. Miljö och geoteknik "Förbifart Skene"
9. Uppräknad ÅDT för prognosår 2040

16.1. Bilaga 1

Deltagare på Workshop 1, 2018-12-11

Plats för mötet: Kinnaström, Mor Kerstins väg 13, Kinna.

Närvarande på plats:

Namn	Företag
Mikael Rohmee	Räddningstjänsten
Ted Curtsson	Nettbuss Kinna
Anette Axelsson	Transdev Sverige AB
Per Sigman	Tranemo kommun
Magnus Palm	Marks kommun
Ann Höök	Marks kommun
Markus Hagman	Marks kommun
Åsa Hagnestål	Marks kommun
Maria Sivedal	Marks kommun
Max Falk	Västra Götalandsregionen
Amanda Öberg	Svenljunga kommun
Julia Lindahl	Svenljunga kommun
Sandra Johansson	Boråsregionen
Sara Karlsson	Västtrafik
Wilhelm Häggander	Västtrafik
Annelie Åberg	Trafikverket
Jenny Trlicik	Trafikverket
Mirjam Lindqvist	Trafikverket
Maja Sallander	Trafikverket
Nada Dawid	Trafikverket
Joakim Karlsson	Trafikverket
Henrik Yngve	Härryda kommun
Pernilla Sott	COWI AB
Stina Svärd	COWI AB

16.2. Bilaga 2

Intressenter längs sträckan som fått möjlighet att inkomma med synpunkter

Förening	Kommun
Sörtorpa samhällsförening	Härryda kommun
Bua norra vägsamfällighet	Härryda kommun
Gamla färdvägen vägsamfällighet	Härryda kommun
Bugärde stora södra vägsamfällighet	Härryda kommun
Eriksmyst samfällighetsförening	Härryda kommun
Hällingsjö byalag och IFK Hällingsjö	Härryda kommun
Hällingsjö hus	Härryda kommun
Bed comfort	Härryda kommun
Wirator Stållinor	Härryda kommun
Lygnerns vattenråd	Marks kommun
Marks Hembygds-krets	Marks kommun
Marks Naturskyddskrets	Marks kommun
Fotskäls Byalag	Marks kommun
Hajoms Byalag	Marks kommun
Hyssna Byalag	Marks kommun
Sätilla Sockens Byalag	Marks kommun
Tostareds Byalag	Marks kommun
Kråkereds Bygdeförening	Marks kommun
Fotskäls hembygdsförening	Marks kommun
Hajoms hembygdsförening	Marks kommun
Hyssna hembygdsförening	Marks kommun
Sätilla Hembygdsförening	Marks kommun
Tostareds Hembygdsförening	Marks kommun
Fotskäls Bygdegårdsförening	Marks kommun
Fotskäls Hockey Club	Marks kommun
Friluftsförbundet i Mark	Marks kommun
Hajoms Bygdegårdsförening	Marks kommun
Hajoms Gymnastikförening	Marks kommun
Hajoms Idrottsförening	Marks kommun
Hajoms Skytteförening	Marks kommun
Hyssna Bordtennisklubb	Marks kommun
Hyssnabornas Bygdegårdsförening	Marks kommun
Hyssna Idrottsförening	Marks kommun
Orienteringsklubben Räv	Marks kommun
Sockenföreningen i Tostared	Marks kommun
Strömma hästsällskap	Marks kommun
Sätilla bygdegårdsförening	Marks kommun
Sätilla motorcykelklubb	Marks kommun
Sätilla pistolskytteklubb	Marks kommun
Sätilla Sportklubb	Marks kommun
Ubbhults Idrottsförening	Marks kommun
Sätilla-Hyssna församlingar	Marks kommun
Västra Marks församling	Marks kommun
Hyssna Pensionärsförening	Marks kommun

PRO Sätla-Hyssna	Marks kommun
SPF Seniorerna Markbygden	Marks kommun
Sätla Pensionärsförening	Marks kommun
Villa Strömsfors (Svenljunga kommun)	Svenljunga kommun
Strömsforsgruppen	Svenljunga kommun
Kinds Golfklubb (Svenljunga kommun)	Svenljunga kommun
LBC Svenljunga	Svenljunga kommun
Skogstransporter Redslared (Svenljunga)	Svenljunga kommun
Allroundtjänst (Svenljunga)	Svenljunga kommun
Väveriet Uddebo	Tranemo kommun
Claes Blixt (Uddebo)	Tranemo kommun
Larssons Trä (Tranemo)	Tranemo kommun
ICA Kvantum Tranemo	Tranemo kommun
Parkuddens vänner Tranemo	Tranemo kommun
Tranemo färghus	Tranemo kommun
ICT (Tranemo)	Tranemo kommun
Elbyrån (Tranemo)	Tranemo kommun
TGB (Tranemo)	Tranemo kommun
Opesgolv (Tranemo)	Tranemo kommun
Lindgrens bygg (Tranemo)	Tranemo kommun
Tranemo handel och service	Tranemo kommun
Magnus Nygren (Nittorp)	Tranemo kommun
Ray (Ljungsarp)	Tranemo kommun
Tidbecks (Ljungsarp)	Tranemo kommun
Kongsberg (Ljungsarp)	Tranemo kommun
Ljungsarps Mekaniska	Tranemo kommun

16.3. Bilaga 3

Deltagare på Workshop 2, 2019-03-07

Plats för mötet: Kinnaström, Mor Kerstins väg 13, Kinna.

Närvarande på plats:

Namn	Företag
Per-Olof Carlsson	Serf
Calle Svensson	Nettbuss Kinna
Per Sigman	Tranemo kommun
Markus Nyström	Tranemo kommun
Sofia Sjöstrand	Tranemo kommun
Ann Höök	Marks kommun
Åsa Hagnestål	Marks kommun
Maria Sivedal	Marks kommun
Amanda Öberg	Svenljunga kommun
Julia Lindahl	Svenljunga kommun
Karin Björklind	Boråsregionen
Sara Karlsson	Västtrafik
Wilhelm Häggander	Västtrafik
Annelie Åberg	Trafikverket
Mirjam Lindqvist	Trafikverket
Louise Imborn	Trafikverket
Joakim Karlsson	Trafikverket
Per Schillander	Trafikverket
Henrik Yngve	Härryda kommun
Pernilla Sott	COWI AB
Stina Svärd	COWI AB

16.4. Bilaga 4

Åtgärdsplan Stråk 6, beslutad av regionstyrelsen för VGR 2016-03-22

Utdrag från Åtgärdsplan Stråk 6 Mark/Skene - Göteborg, väg 156 - väg 40.

ID	Bristbeskrivning	Åtgärdsförslag	Beräknad kostnad (kr)	Kommentar
Åtgärder som Trafikverket föreslår hanteras inom stråkpotten.				
B	Trafiksäkerhet - Brister i sidoområdena	Sidoområdesåtgärder fördelat över hela stråket	7 000 000	Brister i sidoområdena har identifierats utifrån genomförd inventering. Föreslagen pott beräknas kunna finansiera räckesavslut, dåliga räcken samt räcken/berg/stolpar/höjdskillnader i ytterkurvor längs hela sträckan. Åtgärderna har en tyngdpunkt i delen inom Härryda kommun där flest problempunkter identifierats. Sidoområdesåtgärder har hög trafiksäkerhetsnytta.
O	Framkomlighet - Farliga omkörningar. Bredden medger inte till körfältsfördelning inom vägområdet.	Stigningsfält Skoghem - Backadal inklusive korsningsåtgärder	19 000 000	En fördjupad utredning har genomförts på sträckan Skoghem - Hjortorp. Tre delsträckor har identifierats som lämpliga för stigningsfält. Endast ett stigningsfält bedöms rymmas inom stråkpottens ram. Delsträckan Skoghem - Backadal (som ansluter till nyligen utbyggda namngivna objektet 2+1-väg Skene - Skoghem) bedöms ha högst prioritet av de tre. Smal väg med många utfarter, bergskämningar samt lutningen ger en ojämn hastighet och risk för köbildning i morgontrafiken mot Göteborg. Stigningsfält på 950 m föreslås. I åtgärden inkluderas även samordning av sex stycken utfarter till två förskjutna trevägsskäl med tillhörande vänstersvägfält.

ID	Bristbeskrivning	Åtgärdsförslag	Beräknad kostnad (kr)	Kommentar
X	Kollektivtrafik - Avsaknad av säker passage vid Hyssna handel	Åtgärder för ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet till hållplats Hyssna handel	4 500 000	En åtgärdsvalsstudie har genomförts i samråd med Marks kommun, Västtrafik mfl. Trafikverket rekommenderar följande paket av åtgärder: sänkning av hastigheten till 50 km/h, breddning av väg 156, anläggande av mittrefug för säkrare gångpassage, anslutande gångvägar till hållplats, belysning, flytt av västra hållplatsläget längs väg 156. Tillsammans med diskuterad utökning av den kommunala pendelparkeringen (se lista nedan över åtgärder med annan finansiering) skapas en säkrare och mer attraktiv knutpunkt för kollektivtrafiken.
Å	Kollektivtrafik - bristande intermodalitet vid hållplatser	Gång- och cykelväg till hållplats Källarbacken	4 500 000	Potential för förbättrad tillgänglighet med cykel till kollektivtrafikens knutpunkter längs stråket har studerats. En sträcka bedöms ha potential att bidra till ökat kollektivtrafikresande genom förbättrade cykelmöjligheter. Med koppling till hållplats Källarbacken föreslås 500 m cykelväg på väg 527 (Hällingsjövägen) mellan Garverivägen och Basåsvägen. Önskemål om säkrare väg för okyddade trafikanter på sträckan har även inkommit från boende i området.
		Summa	35 000 000	

Åtgärdsplan Stråk 6. Åtgärder som ej omfattas av beslutet för stråkpotten men som bedöms ha hög prioritet och som föreslås finansieras på annat sätt.

Utdrag från Åtgärdsplan Stråk 6 Mark/Skene - Göteborg, väg 156 - väg 40.

ID	Bristbeskrivning	Åtgärdsförslag	Beräknad kostnad	Kommentar
<i>Åtgärder som ej omfattas av beslutet för stråkpotten men som bedöms ha hög prioritet och som föreslås finansieras på annat sätt.</i>				
A	Kollektivtrafik - låg markandsandel	Påverkansåtgärder för att få fler att byta bil mot kollektivtrafik	Ej kostnadsberäknat	Exempelvis direktbearbetning mot hushåll, företagsbearbetning eller annat för att påverka resval kopplat med fokus på arbetsresor i stråket. Förelås hanteras via Hållbart resande i Väst i dialog med berörda aktörer. Åtgärden föreslås finansieras av Kollektivtrafikpott Regional plan.
R	Kollektivtrafik - Bristande säkerhet för oskyddade trafikanter vid hållplats Hjortorp	Tillgänglighetsanpassning av hållplats Hjortorp, säkring av passage i plan samt anslutningar.	2 700 000	Hållplatsen saknar säker passage över väg 156. Hållplatsen är en av de utpekade viktiga bytespunkterna på stråket. Förbättrad passage i plan med mittrefug samt anslutningar föreslås. I åtgärden ingår breddning av vägen samt anpassning av hastigheten. Hållplatsen ingår i det nationellt prioriterade nätet för kollektivtrafik och tillgänglighetsanpassning av hållplatslägena (del av åtgärden) kan därför finansieras via projekt Hållplatser för alla i Nationell plan. Åtgärden föreslås finansieras från Nationell plan samt Kollektivtrafikpott Regional plan.
S	Kollektivtrafik - Dålig belysning vid pendelparkering	Belysning av pendelparkering vid hållplats Hjortorp	100 000	Belysning saknas på pendelparkeringen vid Hjortorp. Troligen lämpligt med en högmast. Föreslås finansieras av Kollektivtrafikpott Regional plan.
T+U	Kollektivtrafik - Kapacitetsbrist pendelparkeringar och bristande intermodalitet vid hållplatser	Utökning av befintlig pendelparkering samt anläggande av ny cykelparkering vid hållplats Hjortorp	500 000	Det är idag kapacitetsbrist på pendelparkeringen vid hållplats Hjortorp. Det saknas även cykelparkering vid hållplatsen. Utökning av pendelparkering med 10 platser samt anläggande av 10 platser för cykelparkering föreslås. Föreslås finansieras av Kollektivtrafikpott Regional plan.

ID	Bristbeskrivning	Åtgärdsförslag	Beräknad kostnad	Kommentar
U	Kollektivtrafik - Kapacitetsbrist pendelparkeringar	Utökning av befintlig pendelparkering vid hållplats Hyssna handel	5 500 000	En åtgärdsvalsstudie har genomförts gällande kollektivtrafikknutpunkt Hyssna handel. Arbetet har skett i samråd mellan Marks kommun, Västtrafik, Trafikverket mfl. Det är idag kapacitetsbrist vid den kommunala pendelparkeringen vid Hyssna handel. Den föreslagna lösningen innebär en utökning av pendelparkeringen från 28 parkeringsplatser till 50 samt cykelparkering intill hållplatslägena. Kommunen föreslås finansiera inköp av mark, utbyggnad av pendelparkering inkl belysning vid pendelparkeringen. Statlig medfinans med 50% kan sökas ifrån Regional plan.
Y	Trafiksäkerhet och framkomlighet - ojämna hastigheter	Hastighetsöversyn på stråket	Ej kostnadsberäknat	Det finns ett behov av att ta ett samlat grepp på skyttad hastighet längs stråket i samband med att det nu planeras åtgärder på sträckan. Syftet för översynen bör vara anpassning till vägens standard samt, där det är möjligt, jämnare hastigheter. Trafikverket föreslår därför att en hastighetsöversyn genomförs efter beslut om stråkpotten. Arbetet genomförs som en intern utredning av Trafikverket.
Ny	Kollektivtrafik - Tillgängliga hållplatser saknas vid viktiga målpunkter/påstigningsplatser	Tillgänglighetsanpassning av hållplatser och passager	3 000 000	Tillgänglighetsanpassning av hpl Gästgivaregården, Eriksmyst och Bugärde. Hållplatserna ingår i det nationellt prioriterade nätet för kollektivtrafik. Tillgänglighetsanpassning av hållplatslägena föreslås därför finansieras via projekt Hållplatser för alla i Nationell plan.

16.5. Bilaga 5
ÅVS Tåstarpsgatan

FÖRESLAGET ÅTGÄRDSPAKET		BEDÖMD KOSTNADSNIVÅ
1	<ul style="list-style-type: none"> - Ändrad hastighet till 40/60 km/h - Hastighetsdämpande åtgärder längs Tåstarpsgatan (inkl. tätortsport och t.ex. återkommande sidoförskjutna refuger eller avsmalningar längs sträckan) 	<p style="text-align: center;">MEDEL (1,8-2,5 miljoner)</p>
2	<ul style="list-style-type: none"> - Ändrad hastighet till 40/60 km/h - Mindre cirkulationsplats (delvis överkörningsbar) i korsningen Tåstarpsgatan/Tennisvägen/Kalvängsvägen - Övergångsställe norr om cpl, med refug och FIVÖ-system - Anslutning av GC-väg och trottoarer - Hastighetsreducerande åtgärd norr om nya övergångsstället 	<p style="text-align: center;">MEDEL (2-2,5 miljoner miljoner)</p>
3	<ul style="list-style-type: none"> - Ändrad hastighet till 40/60 km/h - Nytt övergångsställe söder om korsning, med breda refuger och anslutning till Tennisvägen - Hastighetsdämpande åtgärd före och efter passage (inkl tätortsport) - Flytt av GCM-stöd på Kalvängsvägen till gatans södra sida - Förstärkt belysning vid passagen 	<p style="text-align: center;">MEDEL (1,5-2 miljoner)</p>
4	<ul style="list-style-type: none"> - Ändrad hastighet till 40/60 km/h - GC-bro över Tåstarpsgatan 	<p style="text-align: center;">HÖG (3-4 miljoner)</p>

16.6. Bilaga 6

ÅVS väg 156 genom Svenljunga tätort

Åtgärdsvalsstudien identifierade tre paketeringsförslag med åtgärder som rekommenderades. Paket A är en långsiktig lösning, som 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.

- Lång sikt. Förbifarter i nordväst och sydost om tätorten. Kommunalt väghållarskap av nuvarande väg 156 genom tätorten.

Paket B: Omfattar åtgärder längs befintlig väg 156 som bedöms lämpliga att genomföra, oavsett om paket A väljs som en framtida inriktning.

- Kort sikt. Hastighetssäkrande åtgärder i infarterna till tätorten. Åtgärder för förbättrade möjligheter för gång-, cykel- och kollektivtrafik.
- Medellång sikt. Hastighetssäkrande åtgärder i centrum. Åtgärder för förbättrade möjligheter för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Paket C: Omfattar övriga bra åtgärder som bedöms lämpliga att genomföra, oavsett om paket A väljs, där kommunen är ansvarig.

- Kort sikt. Åtgärder för högre effektivitet och förbättrade möjligheter för gång-, cykel- och kollektivtrafik.
- Medellång sikt. Åtgärder för högre effektivitet och förbättrade möjligheter för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Översyn av lokaliseringar.

16.7. Bilaga 7

Information om hållplatser längs väg 156.

Listan är ett "levande" arbetsmaterial från Västtrafik. Det kan finnas felaktigheter i underlaget beroende på icke uppdaterade uppgifter. Antal resande baseras på stämplingsstatistik från mars 2018 och är inte uppräknat med digitala biljetter. Siffrorna bör därför inte ses som exakta utan ett snitt på minsta antal påstigande per hållplats, som i det här skedet kan användas för att visa på storleksordningen i resandet när hållplatserna jämförs.

Härryda kommun

Hållplatsnamn	Läge	Väder- skydd	Bänk	Resnings- handtag	Belys- ning	Realtid	17-sten	Ledstråk	Kontrast- markering	Ramp	Resande per dygn	Resande per månad
Buasjön	A	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Buasjön	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	3	112
Bugärde	A	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Klar	Klar	Klar	Klar		
Bugärde	B	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Klar	Klar	Klar	Klar	15	487
Eriksmyst	A	Klar	Klar	Kvarstår	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Eriksmyst	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	6	200
Huvdaby	A	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Huvdaby	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	2	63
Kåhult	A	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Kåhult	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	2	73
Källarbacken	A	Klar	Klar	Klar	Klar	Klar	Klar	Klar	Klar	Klar		
Källarbacken	B	Klar	Klar	Klar	Klar	Klar	Klar	Klar	Klar	Klar	84	2619
Lerviksvägen	A	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Lerviksvägen	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	2	63
Lindåsvägen	A	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Lindåsvägen	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	0	29
Stora Övattnet	A	Klar	Klar	Klar	Klar	Kvarstår	Klar	Klar	klar	Klar		
Stora Övattnet	B	Klar	Klar	Klar	Klar	Kvarstår	Klar	Klar	klar	Klar	14	459

Marks kommun

Hållplatsnamn	Läge	Väder- skydd	Bänk	Resnings- handtag	Belysning	Realtid	17- sten	Ledstråk	Kontrast- markering	Ramp	Resande per dygn	Resande per månad
Anderslid	A	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Anderslid	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Klar	0	0
Attared	A	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Klar		
Attared	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Klar	0	0
Björkebo	A	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Björkebo	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	0	1
Björlanda	A	Klar	Klar	Klar	Klar	Klar	Klar	Klar	Klar	Klar		
Björlanda	B	Klar	Klar	Klar	Klar	Klar	Klar	Klar	Klar	Klar	14	434
Bläsebo	A	Klar	Klar	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Bläsebo	B	Klar	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	2	66
Bonared	A	Klar	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Bonared	B	Klar	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	1	35
Ekåsen	A	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Klar		
Ekåsen	B	Klar	Klar	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	0	9
Forshallsvägen	A	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Forshallsvägen	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Klar	0	0
Greppholmen	A	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Greppholmen	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	0	0
Grind	A	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Grind	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	0	0
Gästgivargården	A	Klar	Klar	Klar	Klar	Kvarstår	Klar	Klar	Klar	Klar	58	1826

Hållplatsnamn	Läge	Väder- skydd	Bänk	Resnings- handtag	Belysning	Realtid	17- sten	Ledstråk	Kontrast- markering	Ramp	Resande per dygn	Resande per månad
Gästgivargården	B	Klar	Klar	Klar	Klar	Kvarstår	Klar	Klar	Klar	Klar		
Habylid	A	Klar	Klar	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Habylid	B	Klar	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	0	0
Haratången	A	Klar	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Haratången	B	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	2	66
Hedbovägen	A	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Klar	Kvarstår	Klar	Klar	Klar	Klar		
Hedbovägen	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Klar	Klar	Klar	Klar	15	489
Hjorttorp	A	Klar	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Klar	Klar	Klar	Kvarstår		
Hjorttorp	B	Klar	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Klar	Klar	Klar	Klar		
Hjorttorp	C	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	16	512
Hjorttorps Hede	A	Klar	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Hjorttorps Hede	B	Klar	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	4	145
Hunnaryd	A	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Klar		
Hunnaryd	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	0	28
Hyltenäsvägen	A	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Klar		
Hyltenäsvägen	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	0	0
Hyssna handel	A	Klar	Klar	Klar	Klar	Kvarstår	Klar	Klar	Klar	Klar		
Hyssna handel	B	Klar	Klar	Klar	Klar	Kvarstår	Klar	Klar	Klar	Klar	45	1415
Härsjön	A	Klar	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Härsjön	B	Klar	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	7	240
Krokslid	A	Klar	Klar	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Krokslid	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	0	25
Kärra	A	Klar	Klar	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Kärra	B	Klar	Klar	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	1	59
Ljungavägen	A	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Klar		
Ljungavägen	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	0	22

Hållplatsnamn	Läge	Väder- skydd	Bänk	Resnings- handtag	Belysning	Realtid	17- sten	Ledstråk	Kontrast- markering	Ramp	Resande per dygn	Resande per månad
Lyckhem	A	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Lyckhem	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	0	0
Råryggen	A	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Råryggen	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	0	24
Sandvad	A	Klar	Klar	Klar	Klar	Kvarstår	Klar	Klar	Klar	Klar		
Sandvad	B	Klar	Klar	Klar	Klar	Kvarstår	Klar	Klar	Klar	Klar	0	7
Skene Skog	A	Klar	Klar	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Skene Skog	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	0	21
Skene, Torget	A	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Skene, Torget	B	Klar	Klar	Klar	Klar	Kvarstår	Klar	Klar	Klar	Klar	68	2121
Stenabo	A	Klar	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Stenabo	B	Klar	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	2	87
Stjärnhult	A	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Stjärnhult	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	4	140
Stångared	A	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Stångared	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	0	0
Veståker	A	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Veståker	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	0	0
Vårkulla	A	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Klar	Kvarstår	Klar	Klar	Klar	Klar		
Vårkulla	A	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Klar	Klar	Klar	Klar	1	55
Örestensvägen	A	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Örestensvägen	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	0	0

Svenljunga kommun

Hållplatsnamn	Läge	Väder- skydd	Bänk	Resnings- handtag	Belysning	Realtid	17-sten	Ledstråk	Kontrast- markering	Ramp	Resande per dygn	Resande per månad
Björnhallen	A	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	0	1
Björnhallen	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Bratteborg	A	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	0	0
Bratteborg	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Klar		
Bäckagärde	A	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	0	0
Bäckagärde	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Ebbarp	A	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	0	13
Ebbarp	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Ebbarpsvägen	A	Klar	Klar	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Klar	0	8
Ebbarpsvägen	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Klar		
Grimstorp	A	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	0	2
Grimstorp	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Hagadamm	A	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	0	10
Hagadamm	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Hyrås	A	Klar	Klar	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	1	34
Hyrås	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Högelid	A	Klar	Klar	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	4	149
Högelid	B	Klar	Klar	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Karolinelund	A	Klar	Klar	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	5	166
Karolinelund	B	Klar	Klar	Kvarstår	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Klockaregården	A	Klar	Klar	Klar	Klar	Kvarstår	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	3	99
Klockaregården	B	Klar	Klar	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Klar		
Reaskäl	A	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	0	9
Reaskäl	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Redslareds Kyrka	A	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	1	33
Redslareds Kyrka	B	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Revesjövägen	A	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Klar	0	0

Hållplatsnamn	Läge	Väder- skydd	Bänk	Resnings- handtag	Belysning	Realtid	17-sten	Ledstråk	Kontrast- markering	Ramp	Resande per dygn	Resande per månad
Revesjövägen	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Roasjövägen	A	Klar	Klar	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Roasjövägen	B	Klar	Klar	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	1	37
Skog	A	Klar	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Skog	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	0	1
Slättäng	A	Klar	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Slättäng	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	0	27
Stenstorpet	A	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Stenstorpet	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	0	15
Strömsfors	A	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Klar		
Strömsfors	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	8	270
Talleröd	A	Klar	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Talleröd	B	Klar	Klar	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	1	48
Torstorp	A	Klar	Klar	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Klar		
Torstorp	B	Klar	Klar	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	4	153
Vännebo	A	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Vännebo	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	0	0
Åstarp	A	Klar	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Åstarp	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	1	40

Tranemo kommun

Hållplatsnamn	Läge	Väder- skydd	Bänk	Resnings- handtag	Belysning	Realtid	17-sten	Ledstråk	Kontrast- markering	Ramp	Resande per dygn	Resande per månad
Algutstorp	A	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Algutstorp	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	0	0
Brandsmo	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	0	2
Fritidsgården	A	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Fritidsgården	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	5	172
Gölingstorp	A	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Gölingstorp	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Gölingstorp	C	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	0	9
Lidagården	A	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Lidagården	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	0	0
Ljungsarp	A	Klar	Klar	Klar	Klar	Kvarstår	Klar	Klar	Kvarstår	Klar	0	7
Ryda	A	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Ryda	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	0	0
Tåstarpsgatan	A	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Tåstarpsgatan	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	0	16
Uddebo	A	Klar	Klar	Klar	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Uddebo	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	7	228
V Ryda	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	0	0
Åkerivägen	A	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår		
Åkerivägen	B	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Klar	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	Kvarstår	0	0

16.8. Bilaga 8

Miljö och geoteknik "Förbifart Skene"

Nedanstående information kommer från miljökonsekvensbeskrivningen för Arbetsplan Förbifart Skene, daterad 1996-08-12. Nuläge och konsekvenser är gällande för det datumet och det är därmed inte säkert att de är gällande för området när denna rapport skrivs.

Nuläge

Enligt miljökonsekvensbeskrivningen som skrevs för Förbifart Skene ska det ha funnits ett interimistiskt beslut för naturreservat för delar av Skrålabäckens naturreservat. Tanken var att avsätta området precis väster om föreslagen väg som naturreservat.

Både Viskan och lövskogarna i Skrålabäckens ravinsystem är klassade med högsta naturvärde. Ravinerna uppvisar lokaler med flera skyddsvärda arter ur både flora och fauna. Utöver det så vandrar lax och öring i Skrålabäcken.

I området där förslaget för "Förbifart Skene" var planerat finns eller har det funnits ett antal fornlämningar. Den enda fornlämning som skulle påverkas av förslaget är en boplats från brons-/järnåldern. I övrigt finns ett egnahemsområde med kulturhistoriskt intressant bebyggelse, som skulle beröras indirekt genom närhet till den planerade vägen.

Berört område utgör ett viktigt närrekreations- och friluftsområde med hög attraktionskraft. Bland annat nyttjas området som strövområde och för kanotpaddling och fiske. Övriga berörda delar av området utgörs av åkermark.

Bedömda konsekvenser av Förbifart Skene

Förslaget gör fysiskt intrång på jordbruksmark, mark som är viktig för friluftslivet samt mark som har höga naturvärden. Den föreslagna vägsträckningen har givits en låg profil och långa broar över Skrålabäcken och Viskan har föreslagits för att minska fysisk påverkan på landskapsbilden, området och dess värden.

- **Geoteknik**

De geologiska och geotekniska förhållandena i Skene, har bedömts utifrån arkivmaterial (Teknisk PM, Geoteknik för arbetsplan *LV 156 vid Skene delen Varbergsvägen- RV 41*) och Sveriges Geologiska Undersöknings (SGU:s) jordartskarta och jorddjupskartan.

Vid Skene utgörs marken av höjdparter med fastmark och lågpartier med lösmark med organiska jordar. Jorden utgörs enligt jordartskartan av glacial lera och postglacial sand, med inslag svämsediment samt isälvsediment. Enligt jorddjupskartan har området ett jorddjup som varierar mellan 0 och 50 meter. Topografin inom området är kuperat med stora nivåkillnader och har flera raviner med bäckar och Viskan.

Enligt tidigare utförda geotekniska undersökningar består jordlagren övervägande av siltig eller sandig lera som delvis innehåller skikt av sand eller silt. Leran täcks av torrskorpelera eller sand med en varierande mäktighet. Det överlagrande sandlagret uppgår lokalt vid järnvägen Borås-Varberg till mellan 15 och 20 meter mäktighet. Lerdjupet varierar mellan 10 och 20 meter och som djupast vid Skrålabäcken, där lerdjupet är cirka 50 meter. De grunda djupen, mindre än 10 meter, återfinns vid riksväg 41. I detta område finns block.

16.9. Bilaga 9

Uppräknad ÅDT för prognosår 2040

Delsträcka väg 40 - Skene						
AVSNITT SID	ÅDT tot (2017)	ÅDT Lb (2017)	ÅDT Pb (2017)	ÅDT tot 2040	ÅDT Lb 2040	ÅDT Pb 2040
6140078	7337	603	6734	9380	940	8440
6140079	6486	564	5922	8300	880	7420
6140127	7029	611	6418	8990	950	8040
6140083	5431	463	4968	6950	720	6230
6230019	6467	616	5851	8290	960	7330
6230022	6605	591	6014	8460	920	7540

Delsträcka Genom Skene						
AVSNITT SID	ÅDT tot (2017)	ÅDT Lb (2017)	ÅDT Pb (2017)	ÅDT tot 2040	ÅDT Lb 2040	ÅDT Pb 2040
6230033	6027	426	5601	7680	660	7020
6230037	8536	701	7835	10910	1090	9820
6230121	7771	481	7290	9890	750	9140

Delsträcka väg 41 – väg 27						
AVSNITT SID	ÅDT tot (2017)	ÅDT Lb (2017)	ÅDT Pb (2017)	ÅDT tot 2040	ÅDT Lb 2040	ÅDT Pb 2040
6230062	1134	183	951	1490	290	1200
6230122	1251	176	1075	1630	280	1350
6230153	4880	342	4538	6220	530	5690
6230154	3767	326	3441	4830	510	4320
6230172	2879	275	2604	3700	430	3270
6230173	5545	360	5185	7060	560	6500
6230064	1083	188	895	1380	300	1080
6240050	1235	191	1044	1560	300	1260
6240056	6606	499	6107	8120	780	7340
6240058	2072	301	1771	2600	470	2130
6220022	1896	284	1612	2380	440	1940
6330073	5045	424	4621	6210	660	5550
6330086	3973	396	3577	4920	620	4300
6330104	2677	314	2363	3330	490	2840

Delsträcka väg 27 - länsgränsen						
AVSNITT SID	ÅDT tot (2017)	ÅDT Lb (2017)	ÅDT Pb (2017)	ÅDT tot 2040	ÅDT Lb 2040	ÅDT Pb 2040
6330035	1169	151	1018	1470	240	1230
6330057	1125	231	894	1440	360	1080
6330059	1678	282	1396	2120	440	1680
6330062	631	132	499	810	210	600
6330063	1076	167	909	1360	260	1100



Trafikverket, 405 33 Göteborg. Besöksadress: Vikingsgatan 2-4.
Telefon: 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 50 00.