



Väg 2879 Hjo-Korsberga

ÅTGÄRDSVALSSTUDIE

Ärendenummer: TRV 2022/73682

Trafikverket

Postadress: Box 110, 541 23 Skövde

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Rapport_Åtgärdsvalsstudie_väg 2879 Hjo-Korsberga

Författare: Johan Larsson, PLväu, Trafikverket Region Väst

Dokumentdatum: 2023-12-12

Ärendenummer: TRV 2022/73682

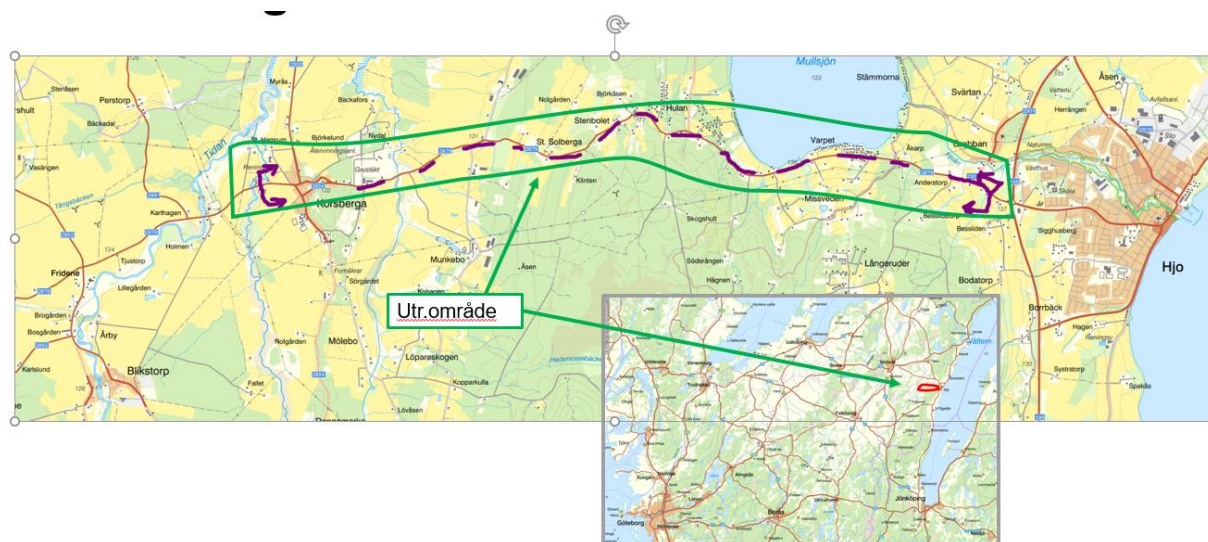
Version: 1.0

Kontaktperson: Johan Larsson och Sara Blomkvist

Publikationsnummer: 2023:198

ISBN: 978-91-8045-238-0

Översikt väg 2879 Korsberga-Hjo i Hjo kommun



Namn på åtgärdsvalsstudie:	ÅVS VÄG 2879 HJO-KORSBERGA
Ansvarig för genomförande:	JOHAN LARSSON
Organisation:	UTREDNING, REGION VÄST
Datum - start:	2022-03-01
Datum - avslut:	2023-12-12

Innehållsförteckning

1	Initiera	6
1.1.	Bakgrund	6
1.2.	Syfte och mål med studien	6
1.3.	Finansiering av åtgärderna	9
1.4.	Avgränsning.....	10
1.5.	Arbetsprocessen och organisering av arbetet	10
1.6.	Tidigare planeringsarbete	11
1.7.	Gällande planer	11
1.8.	Anknytande planering och kommande utveckling.....	13
2	Förstå situationen	16
2.1.	Nuläge – Befintliga förhållanden och förutsättningar	16
2.2.	Mål för problemlösning i den här studien	25
2.3.	Preciserande av behov, brister och problem	26
3	Pröva tänkbara lösningar	29
3.1.	Prövade åtgärder enligt fyrstegsprincipen	29
3.2.	Aktuella åtgärder	30
3.3.	Bortvalda åtgärder.....	36
3.4.	Prövade åtgärder och gruppering.....	36
3.5.	Effektbedömning.....	42
4	Förslag till inriktning & rekommenderade åtgärder.....	45
4.1.	Önskad funktion och inriktning.....	45
4.2.	Rekommenderade åtgärder.....	46
	Kvalitetsgranskning	52
	Avslut av studie	52
	Referenser	53

1 Initiera

1.1. Bakgrund

Den aktuella sträckan av väg 2879, se Figur 4, är belägen nära Skövde i Hjo Kommun, i ett område med växande industrier och ökat permanentboende i mestadels befintliga områden med fritidshus.

Sträckan har tidigare spelats in av kommunalförbundet till Mindre vägnätspotten, men prioriterades in på sjätte plats vilket innebär att sträckan inte fick någon finansiering via potten (de fem första prioriterades in). Behovet är även inspelat från Skaraborgs Åkeriföretag via bärighetsgruppen.

Vägen är smal och backig med dåliga vägkanter och på en del av i öster finns 3,5 km lång gång- cykelväg längs väg 2879. Gång- och cykelvägen byggdes år 2015-2016 och längs väg 2879 byggdes då även hastighetsdämpande åtgärder. De hastighetsdämpande åtgärderna placerades vid passager för oskyddade trafikanter. Enligt inspel från lokala näringsidkare har dessa åtgärder dock försämrat framkomligheten för näringslivets transporter.

1.2. Syfte och mål med studien

Syftet med studien är att hitta åtgärder som kan förbättra framkomlighet för näringslivets transporter samt öka trafiksäkerhet för samtliga trafikslag längs sträckan.

Målet är att Åtgärdsvalstudien (ÅVS:en) ska kunna användas som underlag för fortsatt planering. Det innebär att den ska visa en eller flera möjliga vägar framåt och när och hur olika åtgärder i respektive fall behöver genomföras. Önskvärt är att studien kan landa i åtgärder på kort, medellång och lång sikt. Åtgärder på kort och medellång sikt ska vara så pass utredda i ÅVS:en att de är beställningsbara, vilket innebär att de är fysiskt och ekonomiskt genomförbara.

I denna studie används begreppet ÅVS som enligt process innebär att genom fyrstegsprincipen identifiera åtgärder och kombinationer av åtgärder som hanterar syftet med denna studie.

Framst ska beställningsbara åtgärder inom befintligt vägområde studeras, eller en åtgärd som bedöms som ”små och okomplicerad” och därmed inte kräver formell fysisk planering, sk SO-åtgärder som kräver ett ställningstagande om ej byggande av väg. Åtgärder ska därmed kunna beställas med kort varsel.

1.2.1. Koppling till transportpolitiska mål

Transportpolitikens mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Alla åtgärder som planeras för att komma till rätta med brister och problem som har att göra med transportsystemet ska bidra till uppfyllande av de transportpolitiska målen.

För Trafikverket är de transportpolitiska målen konkretiserade i Målbild 2030, som i sin tur utgår från Agenda 2030. Trafikverket bidrar till målbilden på många sätt, bland annat genom byggande och underhåll av infrastruktur, trafikledning, kapacitetstilldelning, forskning, innovation, kunskapsunderlag och analyser. Trafikverkets 19 långsiktiga mål beskriver hur verksamheten behöver utvecklas och förändras för att få till en flyttning där transportsystemet bidrar till ett hållbart samhälle. Hur målen hänger samman visas i Figur 1 och de 19 långsiktiga målen sammanfattas i Figur 2.

Transportpolitiska målen

Funktionsmålet

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. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Funktionsmålet säger också att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel ska förbättras. I en precisering till funktionsmålet anges att det är önskvärt att ”barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ökar”.

Hänsynsmålet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

Trafikverket bidrar till ett hållbart samhälle



Figur 1 Hur målen hänger samman

Smidigt	Grönt	Tryggt
Möjliggör överflyttning av mer gods från väg till järnväg och sjöfart.	Bygger infrastruktur som bidrar till eller passar in i ett transporteffektivt samhälle.	Samverkar med andra för att nå Nollvisionens etappmål, både för skyddade och oskyddade trafikanter.
Bidrar till utveckling i hela landet genom att sträva efter förstoring av arbetsmarknadsregioner.	Utvecklar elektrifiering längs viktiga vägar.	Åtgärdar brister i infrastrukturen så att väsentligt färre ska dö eller skadas allvarligt inom statlig väg och järnväg.
Gör det lättare att ta sig till regionala och nationella målpunkter.	Bygger landskapsanpassad infrastruktur och anpassar en stor andel av den befintliga infrastrukturen.	Genomför åtgärder så att väsentligt färre personer utsätts för dålig luftkvalitet.
Prioriterar transportlösningar som förbättrar tillgängligheten och minskar bilberoendet.	Genomför insatser så att infrastrukturen inte motverkar en god vattenkvalitet.	Genomför åtgärder så att väsentligt färre personer utsätts för buller.
Utvecklar yteffektiva person- och godstransportlösningar i tätort.	Upphör med användningen av särskilt farliga ämnen.	Bygger ut och möjliggör sammanhängande stråk för ökad och säker gång och cykling samt underhåller dem så att de kan användas året om.
Prioriterar transportlösningar som fungerar för grupper med olika förutsättningar.		Bidrar till att bytespunkter, rastplatser samt gång- och cykelvägar upplevs som attraktiva och trygga.
Minskar infrastrukturens barriäreffekter.		
Säkerställer att trafikinformationen är pålitlig, koordinerad och nås via olika kanaler för att passa olika behov.		

Figur 2 Trafikverkets 19 långsiktiga mål

1.2.2. Lokala mål

Hjo kommun har mål för sina transporter i sitt dokument ”Trafikprogram 2016-2021, Hjo kommun”. I detta dokument finns bland annat följande:

- Tillgänglighet, hög säkerhet och stor hänsyn till miljö och hälsa. Detta är grunden för att uppnå en långsiktigt hållbar trafikmiljö som bidrar till en önskad utveckling av Hjo. Trafiknätets uppgift är att möjliggöra för människor att genomföra de resor man önskar. Tillgängligheten är ett samspel mellan staden gatunät och bebyggelsestruktur.
- Trafikmiljön är av stor betydelse för såväl boende, näringsidkare, fastighetsägare som besökare. God tillgänglighet, hög trafiksäkerhet och hänsyn till hälsa och miljö krävs för en långsiktig hållbar utveckling och ett levande Hjo.

1.3. Finansiering av åtgärderna

Vid uppdragsstart av åtgärdsvalsstudien saknas utpekade medel för sträckan. Medel som kan vara möjliga att nyttja för mindre åtgärder på kort sikt finns dock inom åtgärdsområdet ”Trimning och effektivisering till stråk” i ”Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2022-2033” (Regional plan). Inom åtgärdsområdet finns tre delar, så kallade pottar; kollektivtrafik-, cykel- och mindre vägåtgärder.

Åtgärderna ska vara av mindre karaktär med en investeringskostnad på högst 50 miljoner kronor, medan större åtgärder ska namnges i kommande regional plan. Val av åtgärder ska utgå från inriktningsunderlaget och de vägledande principerna, Figur 3. Generellt är åtgärderna för de första 6 åren av den regionala planen redan bundna till objekt medan resterande medel ej är bundna till specifika objekt.

För större, mer långsiktiga, åtgärder krävs ett underlag, inklusive GKI (Grov kostnadsindikation) och SEB (Samlad effektbedömning). Detta för att åtgärderna ska kunna prövas i kommande planrevidering år 2026 eller senare.

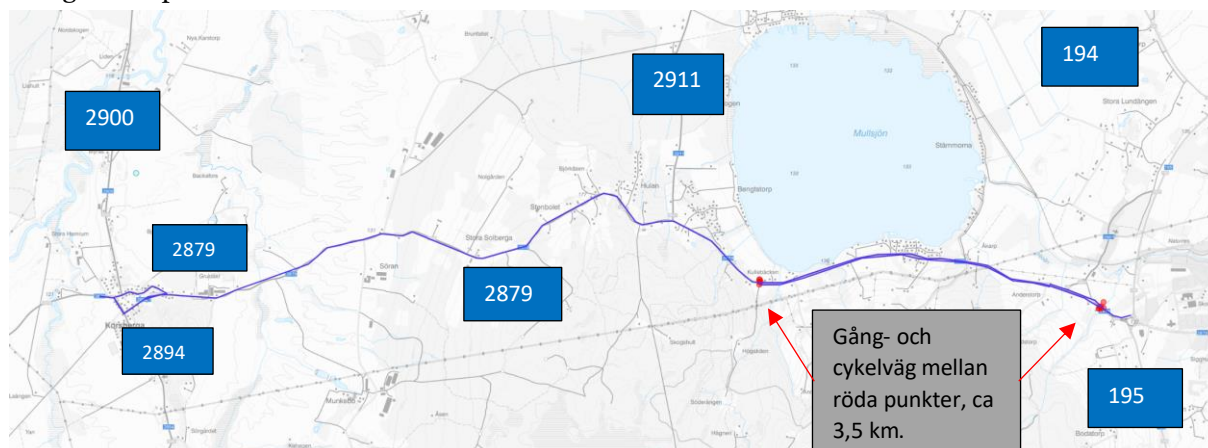
Vägledande principer – Trimning och effektivisering till stråk	
För hela åtgärdsområdet	<ul style="list-style-type: none"> • Åtgärder för högst 50 miljoner kronor • Medel kan kombineras från flera pottar för en bättre helhet
Kollektivtrafikåtgärder	<ul style="list-style-type: none"> • Åtgärder som bidrar till måluppfyllelse enligt regionalt trafikförsörjningsprogram • Kortare anslutande gång- och cykelvägar till hållplatser och bytespunkter • Pendelparkering för bil och cykel • Tillgänglighetsanpassning, standardhöjande åtgärder och nybyggnation av hållplatser och bytespunkter
Cykelåtgärder	<ul style="list-style-type: none"> • Åtgärder som bidrar till måluppfyllelse enligt regional cykelstrategi • Prioritera utbyggnad av cykelväg på platser med relativt stor överflyttningspotential utifrån lokala förutsättningar • Åtgärder som förbättrar tillgängligheten till målpunkter för barn och unga • Kommunal medfinansiering på 50 procent av kostnaden
Mindre vägåtgärder	<ul style="list-style-type: none"> • Åtgärder som ger en ökad trafiksäkerhet och trygghet, särskilt för gående och cyklister • Åtgärder som tillgodoser näringslivets transportbehov och intermodala lösningar

Figur 3 Vägledande principer, utdrag från nuvarande regional plan

1.4. Avgränsning

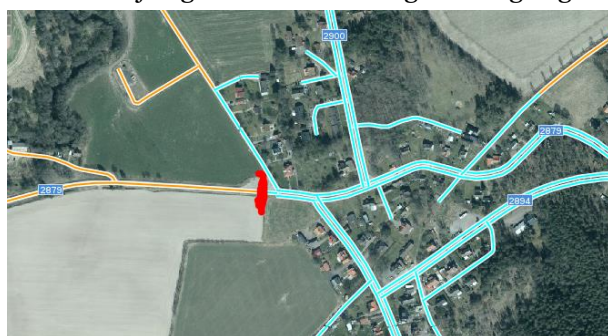
1.4.1. Geografisk avgränsning

Projektet omfattar väg 2879, delen Korsberga-Hjo. I Korsberga ingår även väg 2894 då trafiken vägvisas via denna väg samt kopplingen till väg 2900 som i sin tur leder till väg 194, se Figur 4. Vägsträckan är ca 10 km lång varav 3,5 km med separerad GC-väg. Målpunkter längs sträckan redogörs i kap 2.1.2.



Figur 4 Översikt och avgränsning, aktuell vägsträcka i blå markering och aktuella vägnummer i blå rutor. Gång- och cykelvägen markeras mellan röda prickar.

Väster om Korsberga ändras vägens standard så att mittlinje ryms, vägbanan bredare än 6 m, vilket även gäller i öster, där sträckan närmast cpl Korsberga även har mittlinje. Där vägbredden ökas anges med rödlinje figurerna nedan. Avgränsningen gäller de delar av vägen som inte har mittlinje.



Figur 5 Väster - gräns



Figur 6 Öster - gräns

1.4.2. Avgränsning av innehåll och omfattning

Åtgärder ska föreslås inom befintligt vägområde (SO-åtgärder/typfall 1 utan behov av förändrad vägplan).

Eventuella bärighetsutredningar görs ej inom ramen för detta uppdrag. Däremot beaktas dåliga vägkanter. Vägen har idag bärighetsklass BK1 (högsta tillåten bruttovikt 64 ton). Att i en framtid eventuellt höja bärighetsklassen till BK4 (74 ton) kräver åtgärder som inte ingår i denna studie

1.5. Arbetsprocessen och organisering av arbetet

Beställare av studien är enheten Åtgärdsplanering inom Trafikverkets verksamhetsområde Planering, Region Väst.

Processen har följt handledningen för åtgärdsvalsstudier med kartläggning av problem och brister, samverkan kring eftersträvarde mål samt framtagande av tänkbara åtgärder enligt fyrstegsprincipen. Åtgärdsförslagen har prioriterats utifrån kostnad, nytta och genomförbarhet inklusive finansiering.

Behov, brister och tänkbara lösningar har identifierats och arbetats fram av Trafikverkets projektledning tillsammans med konsult (Norconsult) samt externa intressenter i form av Hjo kommun, Västtrafik och näringsidkare i Hjo kommun. Detta har dels skett via fysiska studiebesök samt en gemensam workshop. För Trafikverket har dialog med berörda avdelningar på Planering samt Underhåll hållits. Ingen kontakt har bedömts nödvändig med Räddningstjänsten och Skaraborgs kommunalförbund deltog inte då denna ÅVS har mer lokalt intresse än regionalt.

Workshopen hölls digitalt dels för att få en hög närvaro och dels för att anpassa till projektbudgeten för att hålla nere på resekostnader. Till workshopen bjöds följande in som även deltog aktivt under mötet; Hjo kommun, LRF, Åkeriföreningen i Skaraborg, Västtrafik, kollekttrafikplanerare samt Trafikverkets berörda.

Trafikverkets projektledning har under arbetet varit ansvarig för rapportskrivandet, medan konsulten haft en expertroll och aktivt jobbat med framtagande av åtgärdsförslag.

Tillsammans med Hjo kommun har även en fördjupning kring Korsberga genomförts på ett separat möte för att undersöka behovet kring utvecklingen i Korsberga. Västtrafik har även stöttat med inspel gällande underlag för dagens hållplatser och hur dessa kan utvecklas.

Barnperspektivet har fångats upp dels via workshopen med lokala deltagare, dels via skoltrafikplanerare och inspel från Hjo kommun.

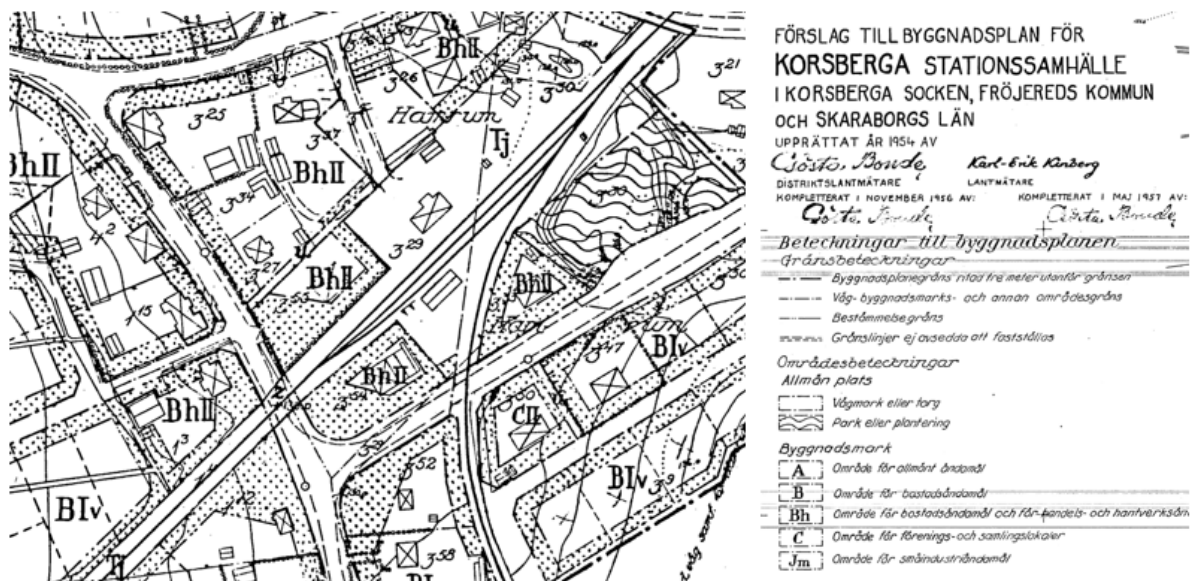
1.6. Tidigare planeringsarbete

Vägplan genomfördes 2013 för gång- och cykelvägen mellan Högaliden och Hjo. Vägplanen överklagades på grund av att man tyckte placeringen av gc-vägen borde varit på norra sidan, överklagan avslogs. Inför starten av vägplanen togs ett beslut att sträckan Bengtstorp - Högaliden ej skulle utredas vilket framgår i samrådsredogörelsen från vägplanen. Grunden till detta var finansieringsfrågan.

Inga beläggningsåtgärder för vägen finns planerade. Antalet genomförda åtgärder på sträckan de senaste åren har varit få, undantaget fläckvis lagning sedan 1999 då sträckan fick nytt slitlager.

1.7. Gällande planer

I Korsberga finns enligt gällande byggnadsplan (stadsplan) från 1954 outnyttjad mark för vägändamål (vägmark eller torg) för norra delen av Fridenevägen (väg 2894), se Figur 7 och Figur 8.



Figur 7 Del av stadsplan Korsberga och del av beteckningen



Figur 8 Karta med stadsplanen markerad

1.8. Anknytande planering och kommande utveckling

1.8.1. Hjo kommun

Hjo kommun har följande utvecklingsplaner:

- Korsberga är efter Hjo stad kommunens största samhälle. Korsberga ligger strategiskt mellan Hjo, Tibro, Tidaholm och Skövde, och är därmed en attraktiv utvecklingsort i Hjo kommun. Hjo kommuns översiktsplan beskriver fyra utbyggnadsområden i Korsberga.
- I Korsberga, och utmed vägsträckan, finns många företagare som är beroende av en väl fungerande väg. Åkerier och den agrara näringen nyttjar stora fordon som kräver plats vid möten och sliter hårt på vägen.
- Utöver Korsberga som utvecklingsort i Hjo kommun, pågår en omfattande konvertering av fritidshusområdet invid Mullsjön till permanentboende. Hjo kommun har tagit fram en detaljplan ”Hjo Bengtstorp 1:19 m fl” som ger möjlighet till ökade byggrätter i området. Se Figur 11.
- Resultatet kommer att bli fler som bosätter sig utmed sträckan.

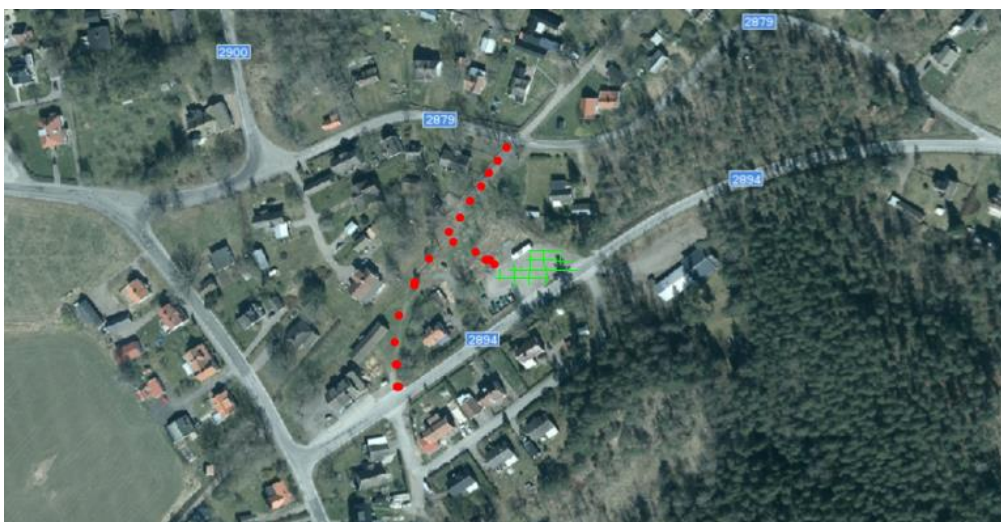
Trafikverket har tidigare yttrat sig gällande detaljplan Hjo-Bengtstorp (TRV 2022/14471). I yttrandet har Trafikverket framhållit att detaljplanen saknar analys av trafikpåverkan, dels idag och dels med prognosår 2040.

Gällande Korsberga har Hjo kommun aviserat att Korsberga ska utvecklas med nya planerade utredningsområden, ännu är ingen detaljplan påbörjad. I samband med kommande detaljplaner ska kommunen utreda om nya och gamla detaljplaner ska knytas samman samt se över de gångstråk som finns tvärs genom bebyggelsen och om de kan bli permanenta, se röda prickar i Figur 10.

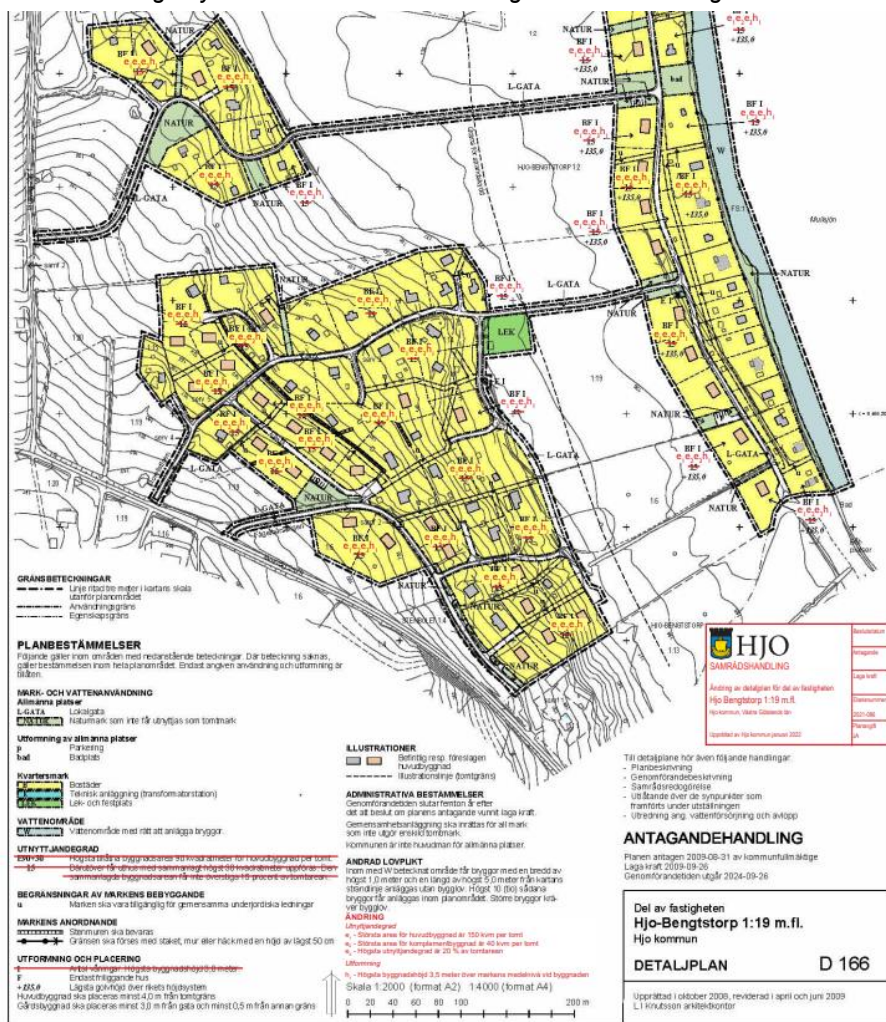
Hjo kommun planerar även att rusta upp vägen som finns på gamla banvallen, mellan Hjo och Korsberga, på norra sidan av Mullsjön. Sträckan Korsberga-Stampen Kvarn är ca 11,0 km norra vägen, se Figur 9, och 9,6 km södra vägen längs väg 2879. Detta då kommunen ser det som en åtgärd att binda samman Korsberga och Hjo med alternativ väg för oskyddade trafikanter.



Figur 9 Gång- och cykelväg längs gamla banvallen norr om Mullsjön.



Figur 10 Korsberga, röda prickar symboliserar delvis upptrampade gångstråk. Grönrutig ruta grusyta för bland annat återvinning och bussvändning.



Figur 11 Detaljplan Hjo-Bengtstorp 1:19 m.fl.

1.8.2. Västtrafik

Västtrafik planerar vissa förändringar i busstrafik till år 2024 i samband med upphandling av ny trafik. Då kommer det finnas två linjer i området – linje 620 Skövde-Korsberga och linje 415 Tidaholm-Korsberga-Hjo, idag finns linje 435 Hjo-Blikstorp som passerar Korsberga och Linje 620 som idag Perstorp-Skövde. Linje 620 får 1-2 avgångar per dag och linje 415 får 5-6 avgångar. Buss 620 behöver nyttja befintlig vändmöjlighet på Korsbergas grusyta, se grön markering i Figur 10.

2 Förstå situationen

2.1. Nuläge – Befintliga förhållanden och förutsättningar

Nuvarande förhållanden och kommande utveckling beskrivs vidare i detta kapitel för att skapa underlag till brister, behov och eventuella åtgärder.

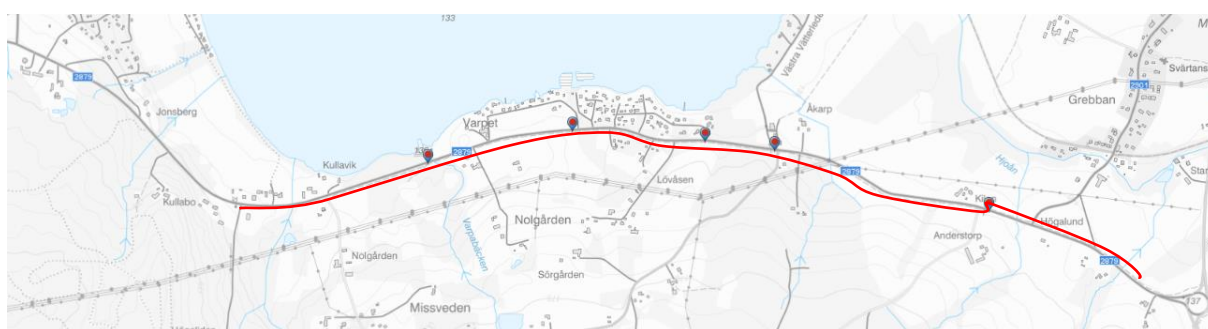
2.1.1. Nollalternativ/Referensalternativ

Hjo kommun planerar för en kommande utveckling av samhällena Korsberga och Bengtstorp, vilket kommer att generera ett ökat resande på väg 2879. De brister och behov som lyftes på workshopen av det lokala näringslivet visar på att de hastighetsdämpande åtgärder som finns på östra delen av sträckan redan idag hindrar transporter.

De hastighetsdämpande åtgärderna byggdes i samband med utbyggnaden av gång- och cykelvägen år 2015-2016 för att bland annat skapa säkrare passager och lägre hastighet på sträckan. Åtgärderna är refuger med kantsten och pollare som fungerar som avsmalning och sidledsflyttning. Se exempel i Figur 12 och placering i Figur 13, Figur 14 och Figur 15.



Figur 12 Hastighetsdämpande åtgärd i form av refug och pollare



Figur 13 Placering av hastighetsdämpande åtgärder (röda punkter) längs gång- och cykelvägen (röd linje) för väg 2879.

Trafikverket har efterfrågat av Hjo kommun en trafikprognos för Hjo-Bengtstorp detaljplan och hur denna förväntas påverka väg 2879. Kommunens åsikt är att vägen är hårt sliten och har en ovanligt tuff geometri, vilket medför dålig trafiksäkerheten. Under arbetet har även externa intressenter påtalat

att vägen har bärighetsproblem. Om inga åtgärder vidtas finns risk att det lokala näringslivet drabbas negativt och att vägens bärighet försämras ytterligare.



Figur 14 Exempel på hastighetsdämpande åtgärd som är placerad på krön och därmed svår att se, varnas med vägmärke för avsmalning



Figur 15 Exempel på hastighetsdämpande åtgärd som sitter direkt efter backe och därmed svår att hantera för tunga fordon som kommer från backe

2.1.2. Målpunkter

Under processen har följande målpunkter identifierats längs sträckan, se Figur 16.

M1. Badplats Varpet

M2. Högaliden friluftsområde/mtb

M3. Hjoån vandringsstig

M4. Korsberga

M5. Cykel Västgötaleden (hela sträckan)

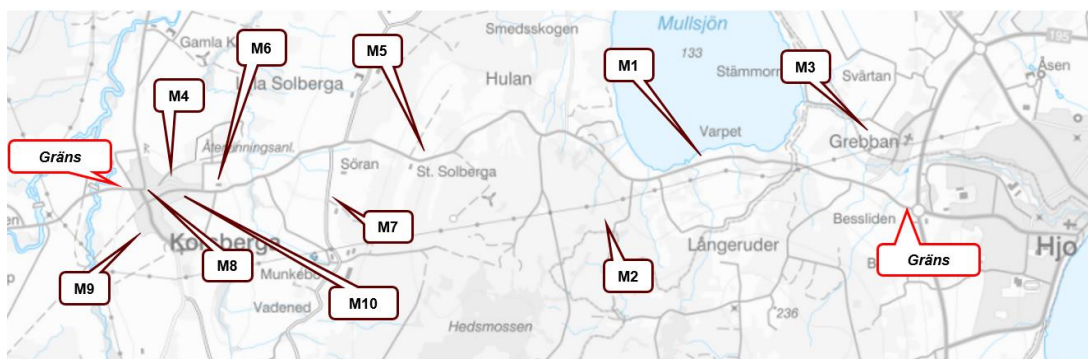
M6. Berg/Grustäkt

M7. Jordgubbsodling

M8. Butik

M9. Skola och förskola

M10 Bygdegård

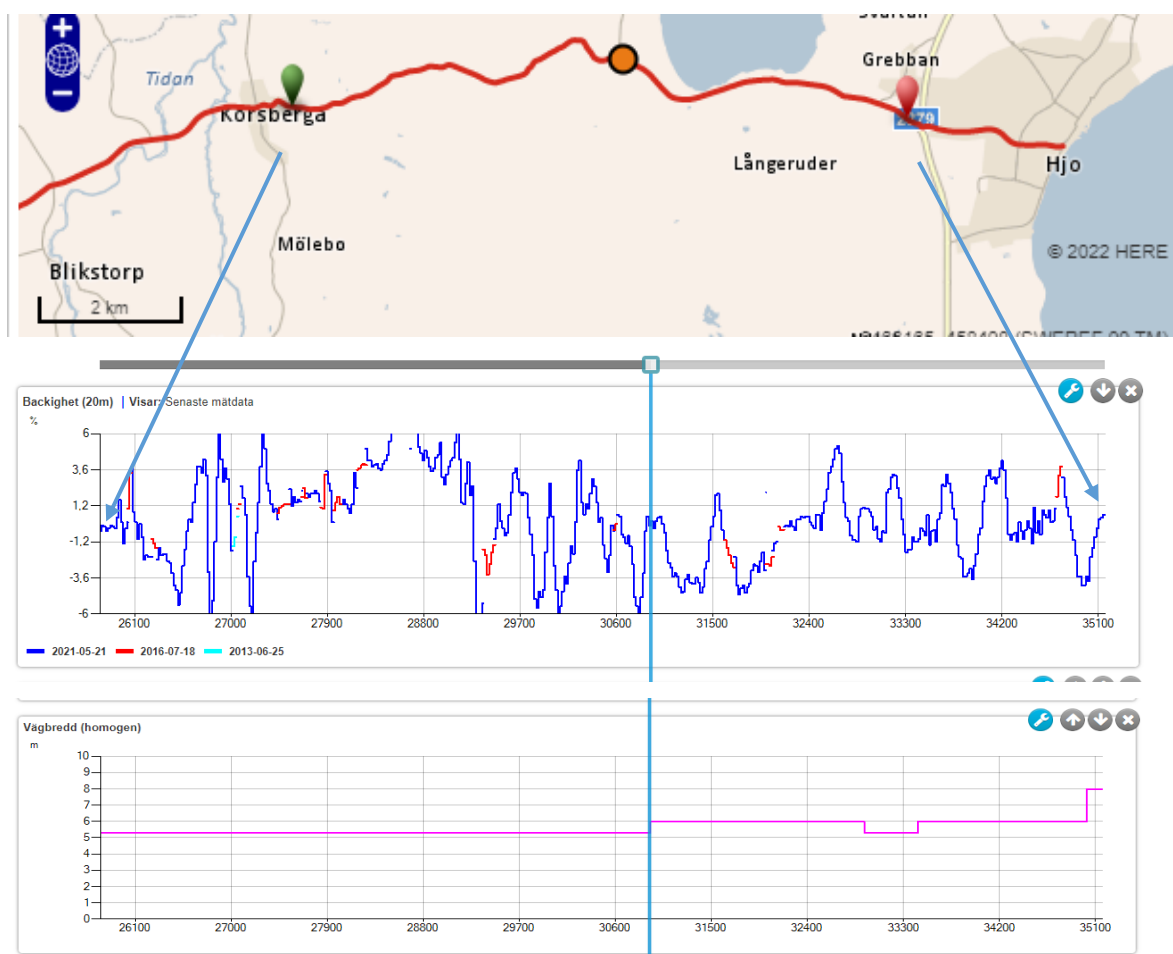


Figur 16 Målpunkter

2.1.3. Vägstandard

Längs sträckan finns siktproblem, dels på grund av vägens geometri, längd och profil och dels på grund av växtlighet nära vägen och inom vägområdet. Inom säkerhetszonen finns växtlighet och hinder som inte är eftergivliga. Se några exempel i Figur 18 - Figur 21 nedan.

Vägens geometri i längdled kan beskrivas som backig och visas i Figur 17 nedan tillsammans med varierande vägbredd. Vägbredd varierar mellan 5.3 till 6 m. Mittlinje saknas då vägbanans bredd är smalare än 6 meter enligt VGU - "Vägars och gators utformning", en handbok med råd och krav som återfinns på Trafikverkets hemsida. Med vägbana menas körfält och vägren, det vill säga hela den asfalterade ytan.



Figur 17 Vägens lutning i % lutning samt vägbredd, i kartan är grön markering längst till vänster och röd markering längst till höger.

Vägen har på flera ställen dålig avvattning av körbanan då vatten hindras att rinna av på grund av höga gräskanter, se exempel på vattenpöl i Figur 20. De senaste åtgärderna genomfördes i form av dikning vilket gjordes under tre perioder 2004, 2005 och 2011.

Vägen har bärighetsklass 1, BK1, vilket innebär en högsta tillåten bruttovikt för fordon är 64 ton.

Längs 3,5 km av väg 2879 i öster finns en gång- och cykelväg som till största delen är separerad med mellanliggande dike. På resterande del av sträckan råder blandtrafik mellan skyddade och oskyddade trafikanter och räknas då till trafiksäkerhetsklass Låg.

Vägen ingår inte i det funktionellt prioriterade vägnätet. I öster angränsar vägen till ”kompletterande regionalt viktigt vägnät”. Vägen är inte utpekad som riksintresse, omledningsväg, väg för farligt gods eller väg för dispenstrafik.



Figur 18 Dålig sikt, problem pga kurva och vägslänt och växtlighet. Även hinder i säkerhetszonen



Figur 19 Dålig sikt pga kurva i kombination med växtlighet



Figur 20 Sikt, pga vägens profil med krön



Figur 21 Träd inom säkerhetszonen och tveksam sikt

2.1.4. Olyckor

Utdrag Strada och genomgång genomgång visar på följande sammanfattning:

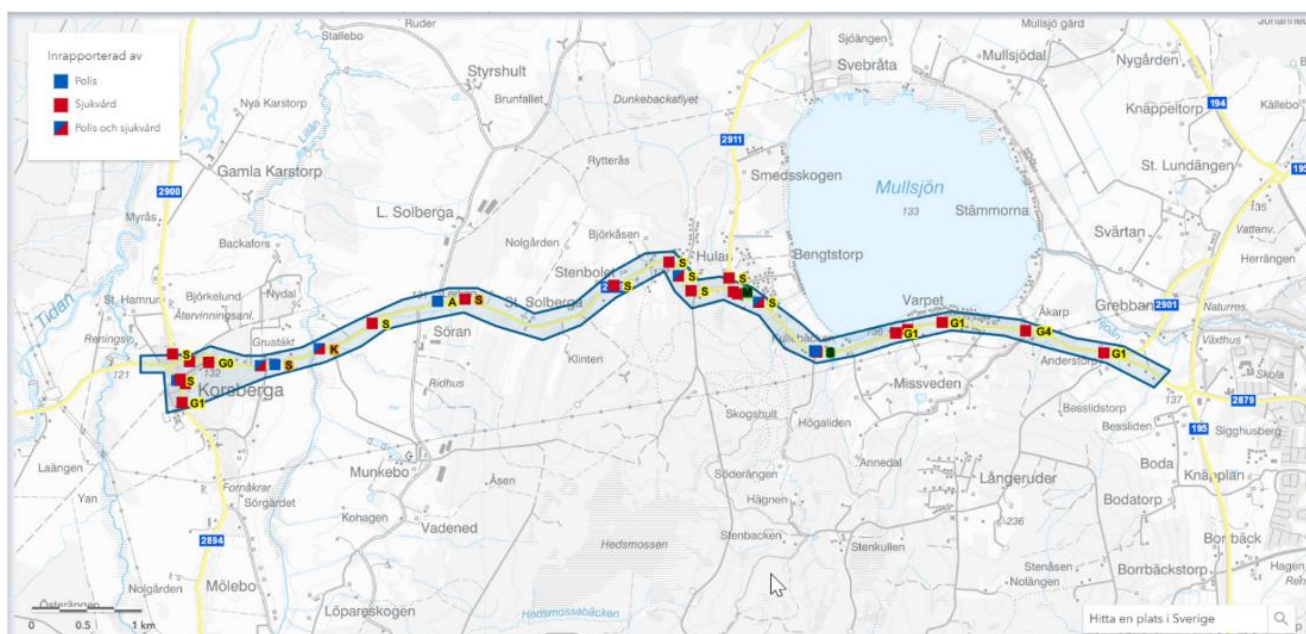
- 30 rapporterade olyckor under åren 2007-2021
 - Varav 2012-2021 har 17 rapporterade olyckor
- 15 av 20 motorfordonsolyckor är singelolyckor
- 15 av 30 olyckor är singelolyckor
- Inga dödsolyckor eller allvarliga olyckor har inträffat.
- Olycksgraden är 7 måttliga och 21 lindriga olyckor
- Inga viltolyckor finns rapporterade
- De cykelolyckor som är inrapporterade gäller enbart delen där det finns gång- och cykelväg och är få.

Den kan noteras att det är stor del MC-olyckor, i 7 av 30 olyckor har MC varit inblandade.

Övrigt som kan noteras vid genomgången av olyckorna är:

- Krockade med träd finns rapporterade
- Inga motorfordonsolyckor i östra delen
- Inga rapporterade olyckor kring de hastighetsdämpande åtgärderna i östra delen, pollarna får däremot ofta lagas på grund av de är påkörda.
- Fler olyckor kring vägsträckan vid Bengtstorp

Olyckorna redovisas geografiskt nedan i Figur 22.



Figur 22 Olyckor längs sträckan mellan åren 2007-2021

2.1.5. Vägghållare, underhåll och regleringar

Staten är vägghållare för väg 2879 och samtliga delar av projektet ligger utanför kommunalt vägghållningsområde.

Delen väg 2879 genom Korsberga är skyltad förbjuden genomfart tung trafik, som istället hänvisas till 2894.

Trafikverket har väg 2879 som väglklass 4 när det kommer till vintervägghållning. Klassen väljs i huvudsak efter vägens ÅDT och för väglklass 4 ska ÅDT vara mellan 500-1499. Klassen styr hur snabbt den ska snöröjas och halkbekämpas (klass 1 till klass 5 varav klass 1 ger högst standard). Väglklass 4 innebär att när det kommit två centimeter snö, har plogbilen normalt fem timmar på sig att ploga vägen. Fem timmar efter avslutat snöfall får det ligga högst två centimeter snö på vägen. Halkbekämpning sker normalt med sand.

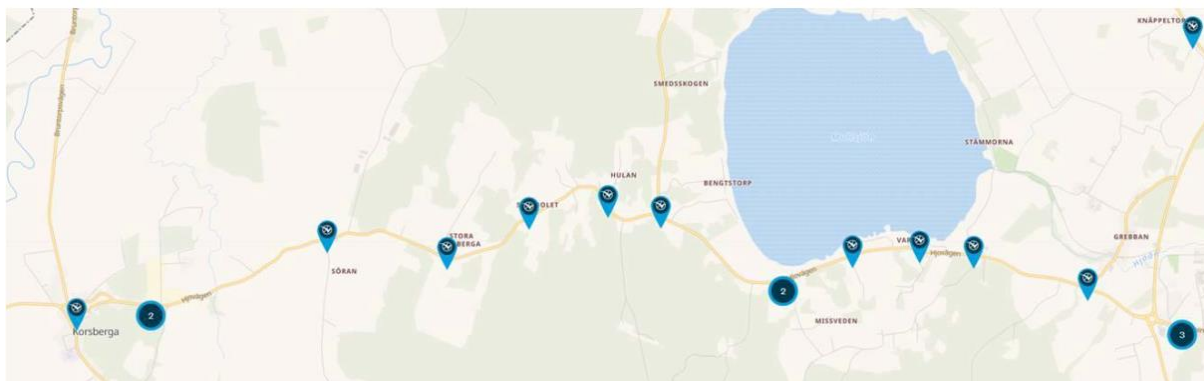
2.1.6. Kollektivtrafik

Det finns flera hållplatslägen längs sträckan varav flertalet är av karaktären ”stolpe i vägkant”, se

Figur 23. Västtrafik bedömer att det finns goda kommunikationsmöjligheter mellan Blikstorp/Korsberga till Skövde. Området innefattas av Västtrafiks Närtrafik, där man under vissa tider kan beställa resa från/till valfri adress till/från någon av kommunens Närtrafikhållplatser, se Figur 24.

Västtrafik ser att Korsberga tillsammans med Grebban och Bengtstorp har störst potential i området för ökat eller fortsatt högt resande.

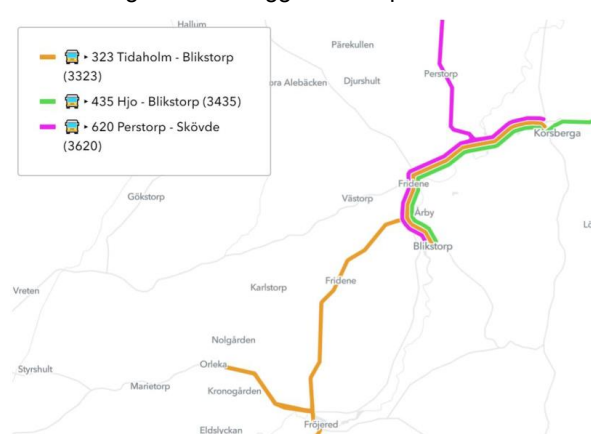
De linjer som idag berör området är linje 323, 435 och 620, se Figur 25.



Figur 23 Hållplatslägen, hållplatser markerad med siffror anger flera närliggande hållplatser.



Figur 24 Närtrafik, röd fyrkant = närtrafikhållplats



Figur 25 Västtrafik busslinjer idag.

2.1.7. Trafikering och hastighet

Skyltad hastigheten längs sträckan är 70 km/h förutom i Korsberga där hastigheten är 40 km/h (sänkt till 40 från 50 km/h i oktober 2022).

För sträckan är ÅDT (årsdygnstrafiken) under 1000 fordon/dygn enligt den senaste trafikflödesmätningen för vägarna i området (sammanställs i nedan tabell). Mätningarna för 2022, se mätpunkter i Figur 26 och Figur 27, gjordes som en extra mätning under en vecka.

I samband med mätningen var väg 2879 avstängd för trafik just väster om Korsberga. Det finns stor anledning att tro att lokal trafik då valt väg 2900 som alternativ i pendling till och från Skövde, istället för normalt väg via 2879 vidare mot Vårsås.

Punkt D, längst österut, har en sänkt ÅDT 2022 jämfört med 2012 och 2011 års mätning, notera dock avvikelserna mellan år 2011 och 2012 vilket nu saknar förklaring.

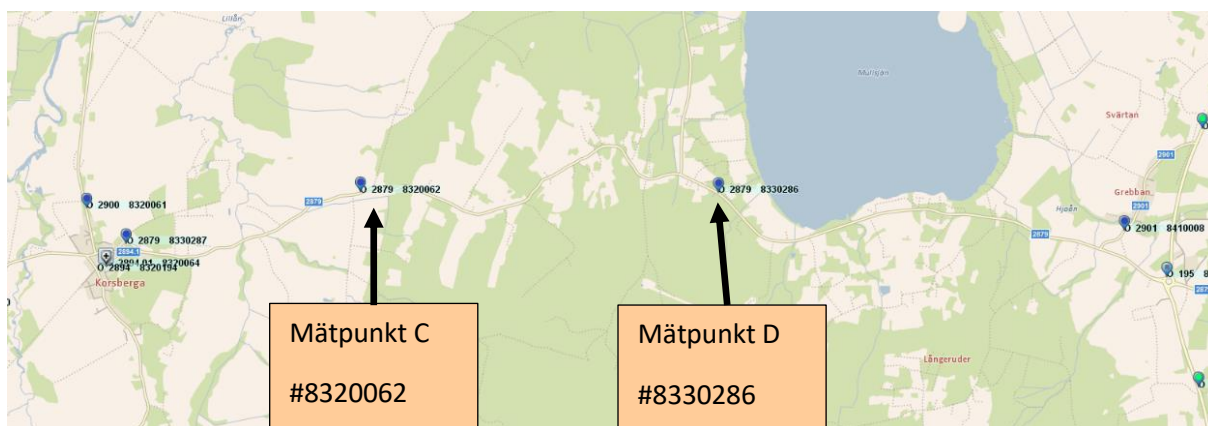
I veckomätningen från 2022 kan noteras att antal hastighetsöverträdelser på sträckan mellan Korsberga och Hjo är 22-36%. I de västra delarna är hastigheterna lägre och hastighetsöverträdelserna 0 % för punkt B och E.

Tabell – trafikmätningar från år 2000-2022

Punkt	Nummer	2022			ÅDT							
		Skyltad hastighet	Hastighetsöverträdelse	medelhastighet	2022		2012		2011		2000	
					ÅDT	andel tung	ÅDT2	andel tung2	ÅDT3	andel tung3	ÅDT4	andel tung4
B	8330287	50	0%	33	76	8%	100	5%	880	6%		
E	8320194	70	0%	35	444	14%	880	7%	350	14%		
A	8320064	50	19%	43	473	17%	690	9%			560	6%
C	8320062	70	22%	58	537	15%	700	7%			760	7%
D	8330286	70	36%	66	686	9%	910	7%	1400	6%		



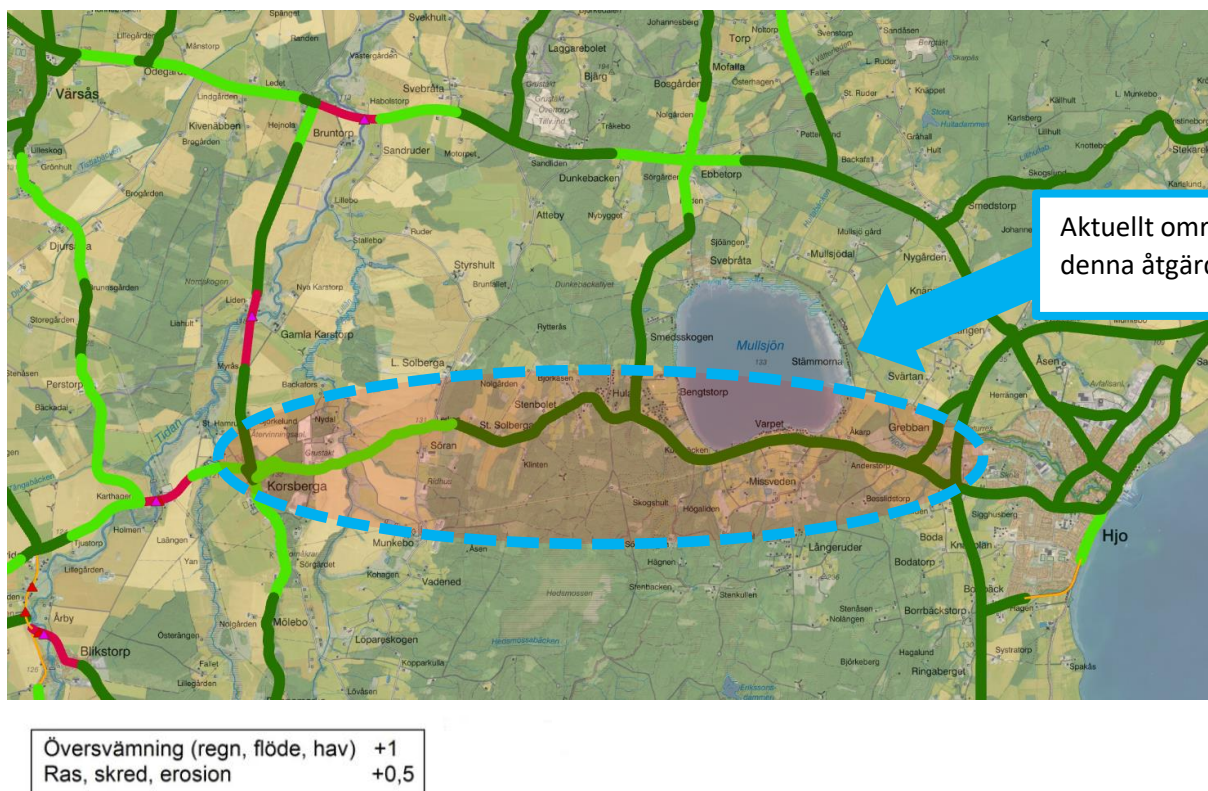
Figur 26 Mätpunkter Korsberga



Figur 27 Mätpunkter Sträckan Korsberga-Hjo längs väg 2879

2.1.8. Klimatanpassning

Inga kända kopplingar finns till att sträckan direkt eller akut har brister kopplat till klimatförändringar. Trafikverkets risk- och sårbarhetsanalys, uppdaterad hösten 2022 för region väst, visar heller inte på ökad risk i området, se Figur 28.



Figur 28 Sårbarhetsindex, sammanfallande klimathot för översvämning, ras, skred och erosion.

2.1.9. Övrigt

Kulturmiljövården finns längs vägen och särskild hänsyn kan bli aktuell. Kända fornlämningar finns i form av vägmärken längs sträckan på 3 ställen.

Artrik vägkant finns i båda ändar av utredningsområdet.

Vattenskyddsområde finns till vattendrag som ansluter mellan Mullsjön och Vättern och som korsar väg 2879 på två ställen.

Trafikverkets har sedan år 2016 fått in 22 kundärenden, varav 19 gäller utformningen av de hastighetsdämpande åtgärderna som genomfördes i samband med byggande av gång- och cykelvägen. Övriga ärenden handlar om önskad belysning mellan Hjo och Högaliden samt ett ärende om att vägen behöver prioriteras och lagas.



Figur 29 Väg 2879 i utsikt mot Korsberga

2.2. Mål för problemlösning i den här studien

Följande mål för problemlösning har formulerats i samarbete med de intressenter som deltagit i studien:

- a) Möjliggöra och förbättra framkomligheten för näringslivets transporter
- b) Förbättra trafiksäkerheten för samtliga trafikslag längs väg 2879
- c) Följa fyrstegsprincipen och finna åtgärder som ryms inom dagens vägområde, det vill säga åtgärder som inte kräver vägplan (okomplicerade åtgärder /planläggningstyp 1 som inte kräver planläggningstyp 2-5)
- d) Förbättra beläggning, vägkanter och bärighet så att minst BK1 nås

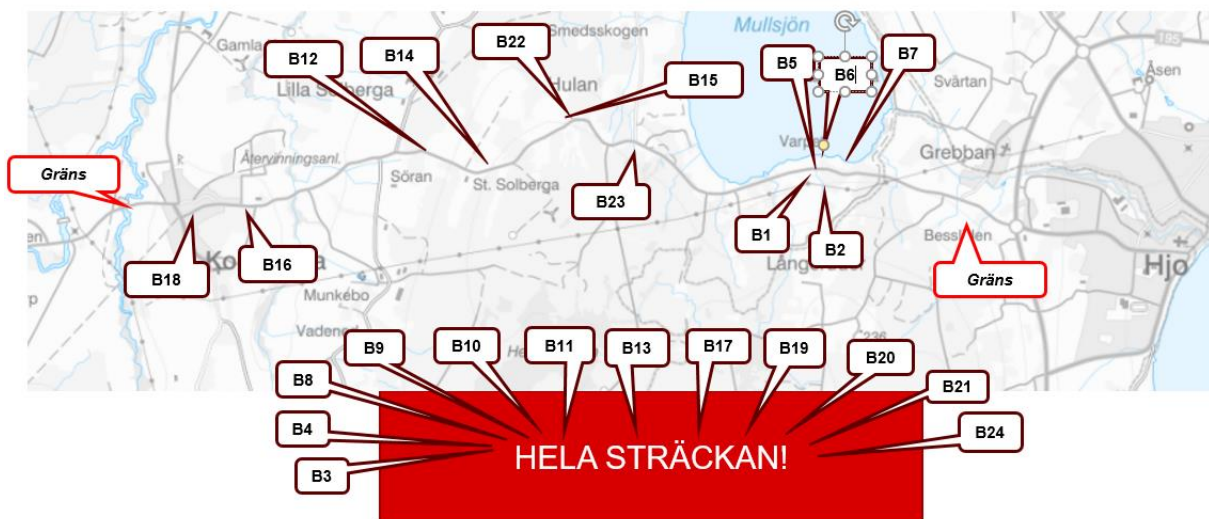
2.3. Preciserande av behov, brister och problem

Ett behov beskriver utifrån en samhällsutveckling vilken ”**önskan**” samhället har på transportsystemet. En brist beskriver tillståndet mellan ett behov och en målbild. Brister är differensen mellan aktuellt tillstånd och det önskvärda (målet) i transportsystemet. När brister och problem i ett transportsystem uppmärksammas finns det ofta flera problemägare. Identifiering av brister görs med utgångspunkt i person- respektive godstransporter samt hänsynsmålen. För att fyrstegsprincipen ska kunna appliceras, så måste problem och brister beskrivas på ett sådant sätt som möjliggör ett förutsättningslöst angreppssätt till att lösa problemet och bristen för att uppnå en specifik funktionalitet i transportsystem. Alltså måste brister beskrivas utifrån behov, tillstånd och mål och inte utifrån avsaknad av åtgärd.

För denna ÅVS har brister tagits fram dels under workshop för hela sträckan, se kap 2.3.1 och dels i samråd med Hjo kommun avseende Korsberga, se kap 2.3.2. De identifierade bristerna redovisas i avsnittet nedan.

2.3.1. Hela sträckan

I figuren nedan illustreras de utpekade behov och bristerna som även återfinns med kort beskrivning under figuren. För de åtgärder som saknas specifik plats pekar de därför till ”hela sträckan” och är då även markerade med * i beskrivningsdelen nedan.



*=hela sträckan

- B1. Farthinder hindrar tung trafik. Upplevs inte att personbilar sänker hastigheten
- B2. Farthindren anses hindra företags utveckling då dessa försämrar framkomligheten
- *B3. Bristande vinterväghållning hindrar framkomligheten, vilket medför att andra vägar väljs.
- *B4. Skolbussar har svårt att stanna längs sträckan pga skymd sikt vid krön och kurvor
- B5. Nedkörda pollare vid schikaner. Dröjer innan de lagas.
- B6. Placeringar eller utformningar av avsmalningar för sänka hastigheter ansas vara problematiskt. Svåra att se eller göra start/stopp av fordon vid dessa punkter.
- B7. Önskemål om ATK då hastigheten upplevs som hög
- *B8. Gropig och dålig beläggning längs hela vägen, men framförallt mellan Söran och Bengtstorp
- *B9. Dåliga vägkanter längs hela sträckan. Oskyddade trafikanter tvingas ut i diken
- *B10. Bärigheten bristfällig längs hela sträckan och hela vägbredden
- *B11. Svårt för två tunga fordon att mötas pga smal vägbana
- B12. Svårt att mötes i kurva vid Solbergslia, samt öster om Solberga
- *B13. Mycket MC och träningscyklister längs sträckan som är svåra att upptäcka
- B14. Växtlighet från trädgårdar som sträcker sig ut i vägen. Hindrar sikten, framförallt vid "Stenbolet"
- B15. Skarp kurva och dålig sikt vid "Bärgans guldgruva"
- B16. Önskemål om flytt av hastighetsgränser så att 50 km/h gäller vid J Lundblads utfart i Korsberga, dvs sänka hastigheten här.
- *B17. Otrygga hållplatser längs sträckan då det i dagsläget endast är i form av stolpar. Hållplatslägena kräver att man går längs med vägkanten.
- B18. Dålig sikt för gående mellan boende och förskola/butik i höjd med Korsberga bygdegård. Gäller även delar mellan Korsberga-Bengtstorp.
- *B19. Smal och krokig väg ger arbetsmiljöproblem för transportörer
- *B20. ÅVS har inte med barnperspektivet i tillräcklig omfattning
- *B21. Hela vägbredden klarar inte BK1
- B22. Trafikanalys kan ge behov vid kommunens utbyggnadsområden anslutning till väg 2879.
- B23. GC-väg koppling Bengtstorp-bef GC-väg saknas
- *B24. Vägens utformning med smal väg, dålig sikt, 70 km/h gör att barn hindras från att gå längs vägen där gång-och cykelbana saknas

2.3.2. Korsberga



(B27-B31 har inte använts i denna workshop)

- B34. Planer på kommande bebyggelseutveckling ger nya behov för gc-stråk
- B35. Saknas trottoar i Korsberga
- B36. Hållplats i Korsberga saknar bra gång-koppling
- B37. Kantsten saknas längs trottoar
- B38. Passage saknas men användning kan finnas tillgänglig gällande detaljplanen
- B39. Fel anslutningsvinkel mellan väg 2897 och väg 2894 skapar siktproblem
- B40. Bussen vänder idag, och planerat fortsatt, vid återvinningsstationen i Korsberga, vändmöjligheten måste kvarstå.

2.3.3. Hantering av brister

Efter workshopen togs några av åtgärderna hand om.

En brist, B14, om inväxande buskage längs vägen har hanterats av Trafikverkets underhållsavdelning efter påpekande vid genomförd workshop.

Västrafik har med tanke på brist B17 jobbat fram underlag innefattande; Förslag på hållplatser, indragning av hållplatser, utveckling närtrafik, nya busslinjer 2024. Detta inarbetas vidare i åtgärderna.

3 Pröva tänkbara lösningar

3.1. Prövade åtgärder enligt fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen syftar till att på ett systematiskt sätt gå igenom möjligheter att motverka identifierade problem på andra sätt än att enbart bygga ny eller förändra infrastruktur. I denna åtgärdsvalstudie presenteras åtgärder enligt fyrstegsprincipen som bedöms vara möjliga att arbeta med för att motverka tidigare presenterade brister och problem. Det är inte alla sådana åtgärder som ligger inom de avgränsningar som gäller för studien. I tabell senare i detta kapitel presenteras samtliga åtgärder som studerats i Åtgärdsvalstudien, även sådana som av olika anledningar inte är aktuella att studera vidare.

Steg 1. Tänk om

Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt. I många fall är detta inte ett effektivt sätt att åtgärda identifierade problem på kort sikt, samtidigt som det är en viktig faktor för den långsiktiga utvecklingen.

De åtgärder enligt steg 1 som diskuterats inom ramen för aktuell ÅVS avser åtgärder som avser att påverka hur kollektivtrafiken används, förändringar av väghållningsansvaret och förändringar av trafikregleringar.

Steg 2. Optimera

Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen. För att kunna genomföras behövs dessutom ofta någon form av fysiska åtgärder, vilket gör att gränsdragningen mot det tredje steget kan vara diffus.

De åtgärder enligt steg 2 som diskuterats inom ramen för aktuell ÅVS avser framförallt underhållsåtgärder och åtgärder som påverkar hur vägen används.

Steg 3. Bygg om

Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnader. Sådana åtgärder kan genomföras av olika aktörer beroende på var i transportsystemet de är lokaliserade.

De åtgärder enligt steg 3 som diskuterats inom ramen för aktuell ÅVS utgör en majoritet av de studerade åtgärderna med både åtgärder för att höja vägens övergripande standard och åtgärder inriktade på utvalda trafikslag, t ex kollektivtrafik och cykeltrafik.

Steg 4. Bygg nytt

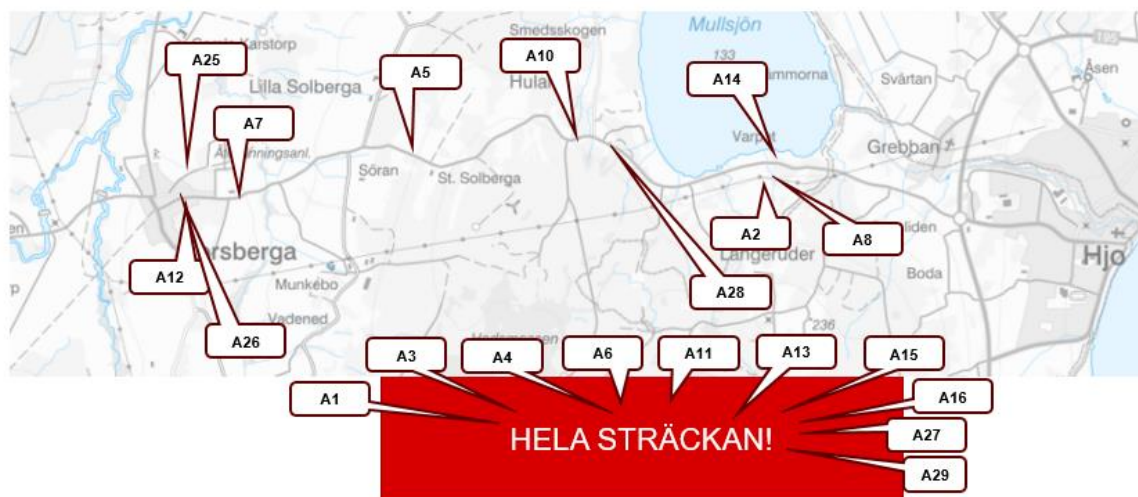
Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar eller större ombyggnadsåtgärder. Sådana åtgärder kan genomföras av olika aktörer beroende på var i transportsystemet de är lokaliserade.

Inga åtgärder enligt steg 4 har diskuterats inom ramen för aktuell ÅVS, då de generellt bedöms ligga utanför de ekonomiska ramarna för ÅVS-arbetet.

3.2. Aktuella åtgärder

3.2.1. Åtgärdsförslag från workshop

Vid den workshop som genomfördes 2022-06-08 identifierades möjliga åtgärder kopplat till uppkomna brister, A1 till A16, nedan. Åtgärderna A25 till A29 är föreslagna efter separat workshop med Hjo kommun. (Beteckningar B(nr) syftar på identifierade brister, se kap 2.)



A1. Bredda vägen (B9, B10, B11, B19, B24)

A2. Gör om chikaner och avsmalningar på de ställen det hindrar framkomligheten för tunga transporter (B1, B2, B5, B6, B7)

A3. Ny beläggning och återställa till minst BK1 (B8, B9, B10, B21)

A4. Räta och/eller bredda farliga kurvor och backkrön (B4, B9, B11, B12, B13, B15, B18, B19, B24)

A5. Rensa inväxt från trädgård som är inom vägområdet (B14)

A6. ATK för att säkerställa hastighet där behov finns (B7, samt se A2)

A7. Flytta hastighetsskyltning 50 km/h vid J Lundblads i östra delen av Korsberga (B16)

A8. ITS-lösning som varnar för gående istället för chikaner (se A2)

A10. Fortsätt utbyggnad enligt ursprungsplan för GC-vägen för att nå delar av Bengtstorp (B9, B17, B18, B23)

A11. Nyttja Närtrafik i större omfattning än vad som görs idag via de förbättringar som Västtrafik gör under 2022 (B17)

A12. Förbättra så oskyddade trafikanter får en säkrare miljö längs väg 2879 på sträckan med 50 km/h i Korsberga (B9, B18, B24)

- kommunal väg i "skogen"

- statlig gång- och cykelväg längs vägen?

A13. Förändra vinterväghållning så den snöröjs och halkbekämpas snabbare (B3, B19)

A14. ITS lösning som upplyser fordon längs väg 2879 om dess hastighet. (B1, B7)

A15. Sammanslagning och översyn av hållplatser längs sträckan enligt underlag från Västtrafik, framförallt längs GC. Vid hållplatser är hastighetsdämpande åtgärder lämpliga (B4, B17)

A16. Öka resandet med Närtrafiken (En tillgång som inte nyttjas)

(A17-A24 har inte använts!)

A25. Genom att se över åtgärder i Korsberga kan det vara möjligt att överlämna 2879 genom Korsberga till Hjo kommun?

A26. Detaljplan ger outnyttjad mark som kan nyttjas till gångpassage vid affär vid Korsberga (se inledning/bakgrund gällande detaljplan). Avvattning måste hanteras

A27. Bygdeväg och sänkt hastighet till 60 km/h för att gynna oskyddade trafikanter. Kräver troligen även förbättrad sikt och sänkt hastighet

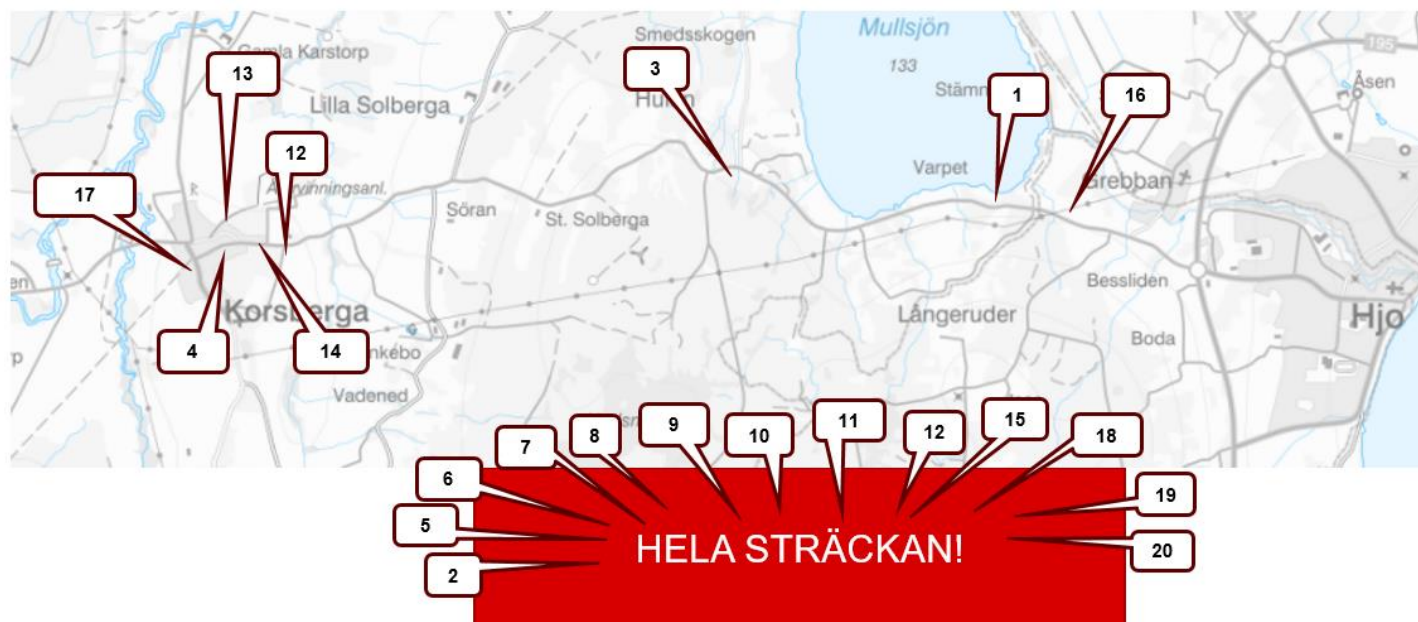
A28. Siktröjning med utökat vägområde typfall SO-åtgärd

A29. Trafikmätning, genomförd men viss påverkan då bro väster om Korsberga gjorde vägen avstängd

3.2.2. Sammanställning av prövade åtgärder

I det efterföljande arbetet från workshopen har föreslagna åtgärder utvärderats och sorterats in i åtgärder 1-20 i nedan tabell och illustrerade med nummer på kartan i Figur 30 Prövade åtgärderna 1-20 illustrerade på karta

- Där det i kolumn brist står "VGU-krav" – bristen finns men inte upptagen på workshop.
- Åtgärden A13 från Workshop ej omhändertagen i tabellen nedan då detta styrs av andra regelverk.
- Åtgärden A29 från Workshop beställdes efter workshopen i form av ÅDT-mätning och hanteras därmed inte vidare i tabellen.



Figur 30 Prövade åtgärderna 1-20 illustrerade på karta

Nr.	Åtgärd från WS	Brist	Mål med åtgärd, behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegsprincipen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
1	A2	B1, B2, B5, B6	Förbättrad framkomlighet för stora fordon, med bibehållen säkerhet.	Se över befintliga farthinder, olämpligt placerade ersätts	2	Medel	<0,5 mkr	Lätt	Ja	Samordning mellan farthinder, hållplatsåtgärder och hastighetsöversyn
2	A15	B17, B18, B36, B40	Förbättrad trafiksäkerhet för bussresenärer	Höj standarden på busshållplatser, plattform med väntytta, gångvägsanslutningar och säker passage.	3	Hög	0,5-1,5 mkr	Mellan	Ja	Samordning mellan farthinder, hållplatsåtgärder och hastighetsöversyn, kan inbegripa "timlashållplatser", se även bilaga 3.
3	A10	B23, B24	Förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet för cyklisterna	Komplettera med gång- och cykelväg utmed 2879, Kullebäcken- Bengtstorp	3	Hög	1,5-10 mkr	Mellan	Ja	Fortsatt utredning krävs, samordning med Hjo kommun, ev enskilda intressen.
4	A12	B18, B24, B35, B38	Förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet för gående och cyklisterna	Komplettera med gång- och cykelväg i Korsberga	3	Hög	1-3 mkr	Mellan	Ja	Fortsatt utredning krävs
5	A4	B4, B12, B14, B15, B18,	Förbättrad trafiksäkerhet	Genomgång av skyltning, t ex för farliga kurvor.	2	Medel	<0,5 mkr	Mellan	Ja	Samordnas troligen med åtgärder för säkrare sidoområden och hastighetsöversyn.
6	A3	B8, B9, B10, B21	Förbättrad framkomlighet för stora och tunga fordon	Åtgärda bärighetsproblem genom dikning och förstärkning. Uppnå Bk1.	2	Medel	1-5 mkr	Mellan	Ja	I nästa skede genomförs en bärighetsutredning för sträckan, eventuella åtgärder kan medföra att vägen blir smalare.
7	A1	B11, B12, B19, B24,	Förbättrad framkomlighet för stora och tunga fordon	Bredda vägen i befintlig sträckning	3	Hög	>10 mkr	Svår	Nej	Hög kostnad, lite trafik, vägplan krävs, se vidare kap 3.3

Nr.	Åtgärd från WS	Brist	Mål med åtgärd, behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegsprincipen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
8	A4	B4, B12, B14, B15, B18,	Förbättrad trafiksäkerhet för samtliga trafikslag	Räta utpekade skymda kurvor och krön	3	Medel	2-8 mkr	Mellan	Ja	Enstaka kan vara aktuella som liten okomplicerad åtgärd.
9	A5 A28	B4, B12, B14, B15, B18,	Förbättrad trafiksäkerhet för samtliga trafikslag	Rensa vägområdet från siktskymmande vegetation och oeftergivliga objekt	2	Medel	<0,5 mkr	Lätt	Ja	Förstärkt underhåll, svårt att bedöma merkostnad
10	-	VGU-krav	Förbättrad trafiksäkerhet för samtliga trafikslag	Komplettera med vägräcke på platser med sidoområden som inte uppfyller kraven på hinderfrihet	3	Medel	0,5-1,5 mkr	Mellan	Ja	Enstaka kan vara aktuella som liten okomplicerad åtgärd.
11	A15	B17	Effektivare busstrafik och mindre behov av åtgärder på hållplatser.	Dra in busshållplatser som inte bedöms fylla ett långsiktigt behov. Eventuell sammanslagning av två hållplatser i nytt läge.	1,2	Medel	<0,5 mkr	Lätt	Ja	Samråd Västtrafik
12	A7	B7, B16,	Förbättrad trafiksäkerhet för samtliga trafikslag	Se över hastighetsgräns, dels på sträckan som helhet, dels inom Korsberga.	1,2	Hög	<0,5 mkr	Mellan	Ja	Samordning mellan farthinder, hållplatsåtgärder och hastighetsöversyn, genomfört inom Korsberga
13	A25	B39	Tydligare ansvarsfördelning mellan stat och kommun.	Dra in väg 2879:s nuvarande sträckning genom Korsberga från allmänt underhåll	1	Låg	0,5-2 mkr	Lätt	Ja	Vissa åtgärder kan krävas innan överlämning i en sk istandsättning, lämpligt att sedan se över om det går att stänga utfarten i öster?
14	A15	B17, B18, B36, B40	Effektivare busstrafik	Anpassa busshållplatser i Korsberga till planerad trafiköversyn, nya busslinjer.	2,3	Hög	1-3 mkr	Mellan	Ja	Samordning med Hjo Kommun och Västtrafik

Nr.	Åtgärd från WS	Brist	Mål med åtgärd, behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegsprincipen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
15	A27	B11, B18, B20, B24, B35, B38	Förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet för cyklister	Omvandla vägen till "bygdeväg" enligt VGU där det finns behov av förbättring för cykeltrafik.	2,3	Låg	0,5-1,5 mkr	Svår	Nej	Ingen delsträcka bedöms vara lämplig för denna typ av åtgärder, se vidare kap 3.3
16	-	VGU-krav	Förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet för cyklister	Reducera antalet anslutningar som korsar GC-bana.	3	Låg	<0,5 mkr	Mellan	Nej	Problemet bedöms vara litet, se vidare kap 3.3.
17	A26	B18, B24, B35, B38	Förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet för gående	GC-passage över väg 2894 i Korsberga	3	Medel	<0,5 mkr	Lätt	Ja	Samordning med Hjo Kommun
18	A11 A16	B17, B20, B24	Effektivare busstrafik	Utnyttja Västtrafik närtrafik	1	?	Ej bedömt	Svår	Nej	Trafikverket har inte rådighet, se vidare kap 3.3
19	A6 A8 A14	B7, B11, B12, B15, B19	Förbättrad trafiksäkerhet	ITS-lösningar och ATK	2	Låg	<0,5 mkr	Svår	Nej	ATK inte aktuellt, det kan bara bli aktuellt och Trafikverket tillsammans med Polisen bedömer sträckan lämplig ITS-lösningar för att varna/upplysa om breda fordon framåt på sträckan och att man bör invänta detta är ännu inte utvecklade för att varna fordon längs en sträcka. Se vidare kap 3.3
20	A3	B8, B9, B10, B21	Förbättrad framkomlighet för stora och tunga fordon	Beläggningsöversyn	2	Medel	<0,5 mkr	Mellan	Ja	DoU, kostnad

Nr.	Åtgärd från WS	Brist	Mål med åtgärd, behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegsprincipen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
21	A4	B4, B12, B14, B15, B18,	Förbättrad trafiksäkerhet	Genomgång av skyltning, t ex för farliga kurvor.	2	Medel	<0,5 mkr	Mellan	Ja	Samordnas troligen med åtgärder för säkrare sidoområden och hastighetsöversyn.

3.3. Bortvalda åtgärder

Åtgärd **18** studeras inte vidare då Trafikverket inte har rådighet över denna typ av åtgärder.

För övriga bortvalda åtgärder gäller följande:

- **7:** Breddning i befintlig sträckning studeras inte vidare då denna typ av åtgärder är mer omfattande än som varit utgångspunkt för ÅVS-arbetet. I förhållande till trafikbelastningen är det också svårt att motivera kostnaderna. Framkomligheten har fått en viss förbättring sedan gång- och cykelvägen byggdes i de östra delarna. Ytterligare en viss förbättring nås med åtgärden att fortsätta väster ut och därmed koppla ihop Bengtstorp till befintlig gång- och cykelväg.
- **15:** Att omvandla vägen enligt principerna för bygdeväg studeras inte vidare då denna utformning, som ska gynna oskyddade trafikanter, bedöms olämplig som åtgärder givet förutsättningarna på studerad vägsträcka. Framförallt är det bristfälliga siktsträckor och trafikens karaktär med mycket tung trafik som riskerar att öka olycksrisken.
- **16:** Att minska antalet fastighetsanslutningar som korsar befintlig gång- och cykelbana studeras inte vidare då problemet bedöms vara litet. Det kan dock bli aktuellt att ha med om andra åtgärder berör sträcka med flera utfarter.
- **18:** Västtrafik gör kampanjer och utvecklar sin reseplanerare för att visa möjligheten på valet med Närtrafik. Från och med årskiftet 2022-23 kommer det förbättringar i biljett-typ, utökade tidsintervall och att resan visas som alternativ i reseplaneraren.
- **19:** ATK eller andra ITS-baserade lösningar studeras inte vidare eftersom trafikbelastning och olycksfrekvens är låga på sträckan. För ATK ska även sträckan vara starkt trafikerad där många omkommit och skadats och ATK placeras där trafiksäkerhetsnyttan är bäst. OM det utvecklas system längs vägen så att varje fordon kan få en upplysning om att breda transporter finns på vägsträckan framför kan väg 2879 vara en lämplig sträcka att testa.

3.4. Prövade åtgärder och gruppering

De åtgärder som rekommenderas för Trafikverkets vidare arbete har i viss mån olika profil och riktar sig mot olika av de fyra projektmålen för åtgärdsvalstudie:

- **Framkomlighet:** Möjliggöra och förbättra framkomligheten för näringslivets transporter
- **Trafiksäkerhet:** Förbättra trafiksäkerheten för samtliga trafikslag längs sträckan
- **Okomplicerat:** Följa fyrstegsprincipen och rymmas inom dagens vägområde som inte kräver vägplan.
- **Bärighet:** Förbättra beläggning, vägkanter och bärighet så att minst BK1 nås

Åtgärderna kan för det fortsatta arbetet grupperas, vilket i det fortsatta kan användas som paketering:

- Åtgärder i Korsberga
- Åtgärder i Bengtstorp
- Kollektivtrafikåtgärder
- Sidoområdesåtgärder
- Bärighetsutredning
- Hastighetsöversyn

3.4.1. Åtgärder i Korsberga

Inom Korsberga föreslås ett fortsatt samarbete mellan Trafikverket och Hjo kommun när det gäller att skapa säkrare trafikmiljö för oskyddade trafikanter och gynna kollektivtrafiken. Ansvaret för att genomföra åtgärder fördelas mellan kommunen och Trafikverket med hänsyn till var på vägnätet de ligger. I samband med detta bör även väghållningsansvaret för väg 2879 genom orten ses över.



Figur 31 Åtgärder i Korsberga markerade med A, B, C, D, E och F på kartan

<i>Kompletterande gångvägnät i Korsberga (åtgärd 4, 17)</i>			
Ansvarig:	TRV och Hjo	Kostnad:	1-3 mkr
Beskrivning:	För att skapa säkra gångvägar inom tätorten till affär och busshållplats kompletteras gångvägnätet med nya förbindelser och säkra passager.		
Målinriktning:	Framkomlighet	Trafiksäkerhet	Okomplicerat Bärighet
Anm:	Se pkt A och F i Figur 31. Ansvaret fördelas mellan TRV och Hjo kommun beroende på var åtgärderna ligger.		

<i>Hållplatsåtgärder i Korsberga (åtgärd 2, 14)</i>			
Ansvarig:	Trafikverket och Hjo	Kostnad:	0,5-1,5 mkr per hållplats
Beskrivning:	För att höja standarden för busstrafik i Korsberga tätort genomförs flera åtgärder: <ul style="list-style-type: none"> • Hållplats Korsberga byggs om anpassat till kommande funktion som utgångshållplats, pkt B, Figur 31 • Timglashållplats anläggs vid Hållplats Rusarpsvägen för ökad säkerhet och även för att tydliggöra entrén till orten, pkt C, Figur 31. • Hållplatsplattform vid Hållplats Sandstugan, pkt D, Figur 31 		
Målinriktning:	Framkomlighet	Trafiksäkerhet	Okomplicerat Bärighet
Anm:	Åtgärder för hållplats Korsberga bör vara ett ansvar för Hjo kommun.		

<i>Överföring av väghållningsansvar (åtgärd 13)</i>			
Ansvarig:	Trafikverket och Hjo	Kostnad:	0,5-2 mkr för istandsättning av väg.
Beskrivning:	Eftersom nuvarande sträckning av väg 2879 (pkt E, Figur 31) inom tätorten har förlorat sin betydelse för den allmänna trafiken föreslås att väghållningsansvaret överförs till Hjo kommun.		
Målinriktning:	Framkomlighet	Trafiksäkerhet	Okomplicerat Bärighet
Anm:	Åtgärden är av praktisk och administrativ karaktär med syftet att få en tydlig ansvarsfördelning mellan Trafikverket och Hjo kommun.		

3.4.2. Åtgärder i Bengtstorp

Med anledning av planerad bebyggelseutveckling i Bengtstorp föreslås ett fortsatt samarbete mellan Trafikverket och Hjo kommun när det gäller att skapa säkrare trafikmiljö för oskyddade trafikanter och för att gynna kollektivtrafiken.



Figur 32 Åtgärder i Bengtstorp markerade med A och B på kartan

<i>Gång- och cykelväg, Bengtstorp-Kullebäcken (åtgärd 3)</i>				
Ansvarig:	Trafikverket och Hjo	Kostnad:	1,5-10 mkr	
Beskrivning:	Med anledning av planerad bebyggelseutvecklingen i Bengtstorp bör en kompletterande gång och cykelväg anläggas med anslutning till befintlig vid Kullebäcken. Placering och utformning behöver studeras vidare av Trafikverket och Hjo kommun i samarbete.			
Målinriktning:	Framkomlighet	Trafiksäkerhet	Okomplicerat	Bärighet
Anm:	För det fortsatta arbetet är det viktigt att studera placering och sträckning utan låsningar till befintlig väg för att hitta en kostnadseffektiv lösning. Pkt B i Figur 32 visar endast på behovet av koppling till bef. gång- och cykelväg vid Kullebäcken.			

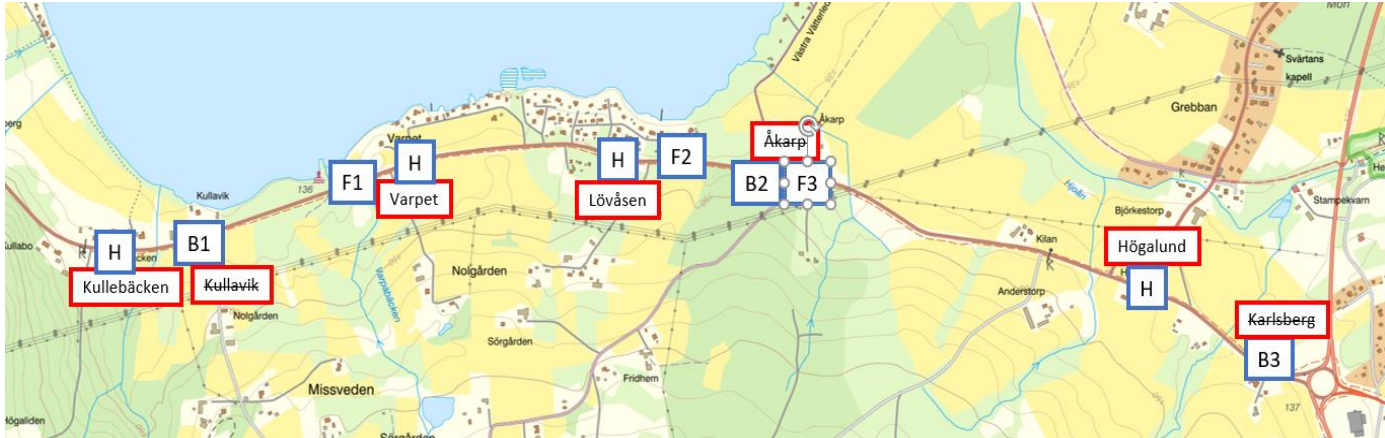
<i>Trafiksäkerhetsåtgärder vid busshållplats (åtgärd 2)</i>				
Ansvarig:	Trafikverket, Hjo och Västtrafik	Kostnad:	0,5-1,5 mkr	
Beskrivning:	Som en del av arbetet med att höja trafiksäkerheten vid de hållplatser som långsiktigt bedöms vara prioriterade föreslås en ombyggnad av hållplatsen Bengtstorp-Mullsjön med hållplatsfickor och plattform. Hållplatsen kan behöva flyttas och kompletteras med en gångvägsanslutning.			
Målinriktning:	Framkomlighet	Trafiksäkerhet	Okomplicerat	Bärighet
Anm:	Se pkt A i Figur 32.			

3.4.3. Åtgärder sträckan Kullebäcken-Hjo

Utöver hållplatsåtgärder i Korsberga och Bengtstorp föreslås att trafiksäkerheten höjs vid ytterligare fem hållplatser som bedömts vara långsiktigt viktiga för en god kollektivtrafik då de betjänar bebyggelsegrupper. Samtidigt föreslås att tre hållplatser dras in. Alla berörda hållplatser utom en, Hulan, ligger på sträckan Kullebäcken – Hjo. En utformning som dubbel stopphållplats bedöms vara den mest trafiksäkra lösningen, men enligt kraven i VGU (Vägars och gators utformning) ska

busshållplatser på landsbygd inte utformas på detta sätt. Undantagsvis kan hållplatser vid bebyggelse utformas enligt regler för busshållplatser i tätort.

Vid den hastighetsöversyn som föreslås för hela sträckan Korsberga-Hjo bör hänsyn tas till att det mellan Kullebäcken och Hjo har utförts hastighetssäkrande åtgärder anpassade för en lägre hastighet än skyltade 70 km/tim.



Figur 33 Åtgärder på sträckan Kullebäcken – Hjo. B1, B2 och B3 markerar indragna hållplatser med respektive hållplatsnamn. H med respektive hållplatsnamn som föreslås bli kvar. Farthinder markeras F1, F2 och F3

Trafiksäkerhetsåtgärder vid busshållplatser (åtgärd 2, 11)				
Ansvarig:	Trafikverket och Västtrafik	Kostnad:	0,5-1,5 mkr per hållplats	
Beskrivning:	För att höja trafiksäkerheten vid de hållplatser som långsiktigt bedöms vara prioriterade föreslås en ombyggnad och vid behov en lokal gångvägsanslutning för följande hållplatser (se H och namn i Figur 33):			
	<ul style="list-style-type: none"> • Kullebäcken, läge anpassas, närliggande hållplats Kullavik dras in • Varpet, läge anpassas • Lövsåsen, läge anpassas, närliggande hållplats Åkarp dras in • Högalund, kompletteras med gångvägsanslutning och ordnad passage 			
Målinriktning:	Framkomlighet	Trafiksäkerhet	Okomplicerat	Bärlighet
Anm:	Följande hållplatser dras in:			
	<ul style="list-style-type: none"> • Kullavik, B1 i Figur 33 • Åkarp, B2 i Figur 33 • Karlsberg, B3 i Figur 33 			

Översyn av farthinder på sträckan Kullebäcken-Hjo (åtgärd 1)				
Ansvarig:	Trafikverket	Kostnad:	<0,5 mkr	
Beskrivning:	För att förbättra framkomligheten för större fordon görs en översyn av befintliga farthinder efter klagomål från trafikanter. Olämpligt placerade eller utformade farthinder avlägsnas. För att fortsatt hålla nere hastigheterna bör detta samordnas med att dubbla stopphållplatser anläggs, alternativt utförs nya farthinder med lämpligare placering eller utformning.			
Målinriktning:	Framkomlighet	Trafiksäkerhet	Okomplicerat	Bärlighet
Anm:	Se pkt F1-3, Figur 33 för aktuella lägen.			

Befintliga farthinder föreslår att ersättas, antingen med timglashållplatser som har en hastighetsdämpande effekt, eller med farthinder med annan utformning och placering. Tre befintliga

farthinder med sidoförskjutningar ersätts således antingen av de tre timglashållplatserna Kullebäcken, Varpet och Lövåsen eller av nya farthinder. Farthinder eller hållplatser förutsätts kunna placeras med goda siktförhållanden, vilket varit ett klagomål mot befintliga farthinder. Sammantaget bedöms därför framkomligheten för godstransporter förbättras på sträckan Kullebäcken – Hjo.

Utgångspunkten för ÅVS-arbetet har varit att ersätta befintliga farthinder med dubbla stopphållplatser då dessa bedöms vara den mest trafiksäkra utformningen. För att med hänsyn till krav i VGU kunna genomföra dubbel stopphållplats krävs att:

- Hållplatsen ligger i samhälle där vägmiljön är anpassad för lägre hastighet än 60 km/tim.
- Dimensionerande hastighet vid hållplatsen är högst 40 km/tim.

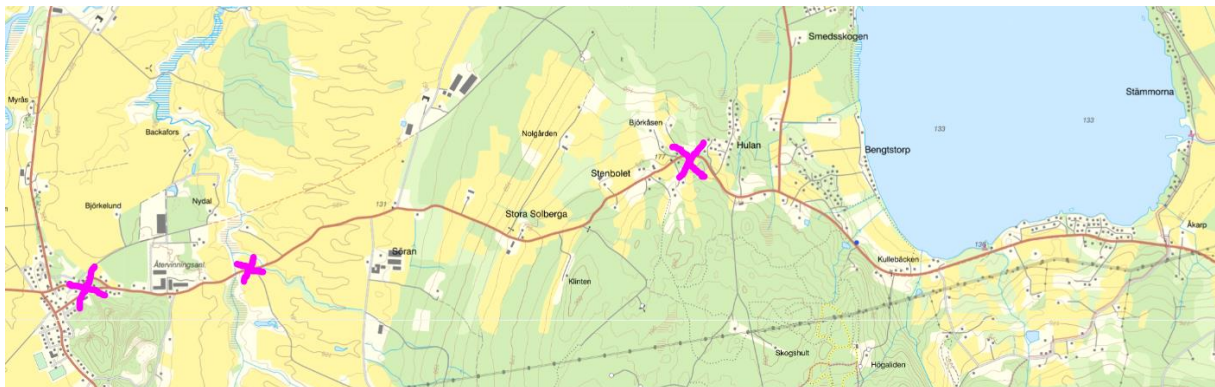
Då sträckan är försedd med flera farthinder kan den anses vara anpassad för låg dimensionerande hastighet, men det är tveksamt om ens hållplatserna Kullebäcken, Varpet och Lövåsen kan betraktas som hållplatser i samhälle, fast de ligger i anslutning till bebyggelsegrupper.

Trafikverket gör bedömningen att dubbla stopphållplatser inte kan anläggas på den studerade delen av väg 2879 eftersom det är att betrakta som en landsbygdssträcka. Den föreslagna ombyggnaden är att utforma befintliga körbane hållplatser med plattformar.

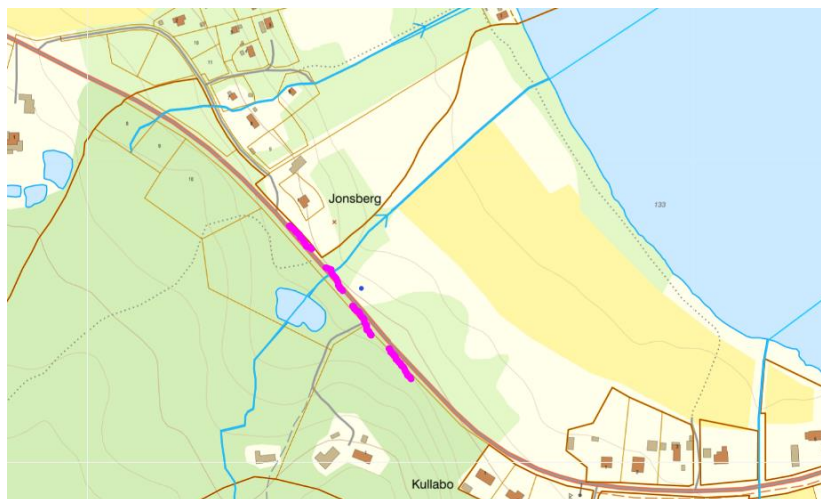
3.4.4. Sidoområdesåtgärder

På hela sträckan finns platser med brister i sidoområdets utformning, både inom bedömt vägområde och i säkerhetszonen kring vägen. Föreslagna fysiska åtgärder kan behöva kompletteras med t ex varningsskyltning vid skymda kurvor.

<i>Sidoområdesåtgärder (åtgärd 5, 8, 9, 10)</i>				
Ansvarig:	Trafikverket	Kostnad:	0,5-10 mkr beroende på omfattning	
Beskrivning:	För att öka trafiksäkerheten genomförs siktförbättrande åtgärder, i första hand inom vägområdet, se figur 34 där 3 punkter är markerade. Vidare avlägsnas oeftergivliga hinder i form av träd, se exempel i figur 18, 19 och 21, alternativt skyddas de med vägräcke, det senare kan även vara aktuellt vid branta väglänter, se figur 35. Fortsatt arbete får visa om det även bör genomföras åtgärder utanför befintligt vägområde. Sådana åtgärder bedöms preliminärt vara små och okomplicerade, vilket innebär att vägområdet kan utökas utan krav på vägplan.			
Målinriktning:	Framkomlighet	Trafiksäkerhet	Okomplicerat	Bärighet
Anm:	Aktuella åtgärder kommer att behöva begränsas till sådana som kan genomföras utan krav på vägplan.			



Figur 34 Precisering åtgärd 8: Rosa kryss som visar punkter som i första hand utreds vidare



Figur 35 Precisering åtgärd 10: Rosa streckad linje visar ungefärligt läge

3.4.5. Bärighetsåtgärder

Klagomål på bristfällig bärighet och dålig beläggning har framförts, men Trafikverkets underhållsansvariga har inte identifierat sträckan som särskilt bristfällig. För att klarlägga nuvarande förhållanden bör en bärighetsutredning genomföras.

<i>Bärighetsåtgärder (åtgärd 6, 20)</i>				
Ansvarig:	Trafikverket	Kostnad:	<0,5 mkr	
Beskrivning:	Ett första steg är att genomföra en bärighetsutredning för att identifiera punkter och sträckor med bristfällig bärighet och beläggning. Vilka åtgärder som blir aktuella får framgå av utredningen men även avvattningsfrågor ska ingå.			
Målinriktning:	Framkomlighet	Trafiksäkerhet	Okomplicerat	Bärighet
Anm:				

3.4.6. Hastighetsöversyn

En hastighetsöversyn, åtgärd 12, bör genomföras för hela sträckan Korsberga-Hjo. Syftet är att klargöra vilken referenshastighet som ska användas vid utformningen av aktuella åtgärder.

<i>Hastighetsöversyn (åtgärd 12)</i>				
Ansvarig:	Trafikverket	Kostnad:	<0,5 mkr	
Beskrivning:	Underlag till åtgärder mellan Bengtstorp och Hjo för att säkra skyltad hastighet och även användas till stöd för ny placering av de hastighetsdämpande åtgärder som föreslås flyttas till ny plats.			
Målinriktning:	Framkomlighet	Trafiksäkerhet	Okomplicerat	Bärighet
Anm:				

3.5. Effektbedömning

En förenklad effektbedömning har genomförts för de rekommenderade åtgärderna. Effektbedömningen har genomförts för de olika åtgärdsgrupperna och effekterna jämförs mot nuläget. De olika åtgärderna har översiktligt bedömts utifrån deras bidrag till de transportpolitiska målen, fördelningsaspekter samt åtgärdernas bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning.

I effektbedömningen lyfts endast de transportpolitiska mål där åtgärderna bedöms ge effekt, positiv som negativ. De transportpolitiska mål där åtgärdernas effekter har bedömts vara obetydliga kommenteras som ej i effektbedömningen.

Vad gäller samhällsekonomisk lönsamhet är det med rådande modeller generellt svårt få åtgärder på ett lågtrafikerat vägnät att bli lönsamma. Dock finns det andra aspekter att ta hänsyn till som kan motivera åtgärder. Exempelvis kan flera mindre åtgärder till en relativt låg kostnad ge goda effekter i ett lågtrafikerat vägnät. I denna åtgärdsvalstudie görs inga samhällsekonomiska beräkningar utan endast bedömningar.

Den föreslagna hastighetsöversynen har inte effektbedömts eftersom den inte primärt är en åtgärd utan syftar till att klargöra förutsättningarna för andra åtgärder.

Lösning / Paket	Samhällsekonomi	Fördelning	Transportpolitisk	Gå vidare	Kommentar
	Nytkostnadsbedömning. <u>Beskrivning</u> av största nyttorna/effekterna (+/-) samt bedömning av hur de förhåller sig till kostnaden.	Hur fördelar sig nyttorna på olika grupper i samhället? Ta upp de fördelningar där stora skillnader kan uppstå.	Ta upp de mest betydande bidragen (+/-) till uppfyllande av de transportpolitiska målen (huvudmål, funktionsmål, hänsynsmålen).	Ja/Nej	Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
Åtgärder i Korsberga	<p>Åtgärderna innebär att trafiksäkerheten i Korsberga förbättras. Nya gångvägar och studerade hållplatsåtgärder främjar även ett mer hållbart resande.</p> <p>Åtgärderna bedöms kunna ge positiva effekter relativt kostnaderna.</p> <p>Åtgärderna bedöms kunna ge ett positivt bidrag till en långsiktigt hållbar transportförsörjning.</p>	<p>Åtgärderna bedöms ge störst nytta lokalt för gångtrafikanter som får förbättras trafiksäkerhet och tillgänglighet. Näst störst nytta bedöms tillfalla kollektivtrafikerensanärerna då hållplatserna förbättras.</p> <p>En viss negativ effekt kan fås för den lokala motorfordonstrafikens framkomlighet på grund av föreslagen timlashållplats. De positiva effekterna för kollektivtrafiken och den förbättrade trafiksäkerheten bedöms dock väga tyngre än de eventuellt negativa effekterna.</p>	<p>Åtgärderna bidrar positivt till målet om medborgarnas resor genom förbättrad trafiksäkerhet och tillgänglighet för främst gångtrafikanter. Åtgärderna ger ett positivt bidrag till trafiksäkerhetsmålet samt ett visst positivt bidrag till målen om klimat och hälsa. Dock bedöms effekterna rörande klimat och hälsa vara relativt låga och åtgärderna bedöms därför inte ge något bidrag till målet.</p> <p>Nya gångförbindelser och säkra gångpassager bidrar även positivt till barns möjlighet att själva använda transportsystemet.</p> <p>Föreslagen timlashållplats kan ge viss negativ effekt för näringslivets transporter samt medborgarnas resor då åtgärden påverkar framkomligheten för motorfordonstrafiken då trafikflödet är lågt. Påverkan bedöms vara marginell.</p> <p>Åtgärderna innebär små fysiska åtgärder och bedöms därför inte påverka varken landskapet, natur- eller kulturmiljö negativt.</p>	Ja	Åtgärden om ändrat våghållansvar har ej påverkat bedömningen.
Åtgärder i Bengtstorp	<p>Åtgärderna innebär ökad trafiksäkerhet samt tillgänglighet. En ny gång- och cykelväg Kullebäcken-Bengtstorp förbättrar möjligheten att färdas till fots eller med cykel längs vägen och ombyggnad av busshållplatsen ökar trafiksäkerheten.</p> <p>Åtgärdernas kostnad bedöms i förhållande till de positiva effekterna innebära att åtgärderna kan ge ett positivt bidrag till en långsiktigt hållbar transportförsörjning. Åtgärdernas nytta beror dock delvis på kommande bebyggelseutvecklingen samt hur gång- och cykelvägen placeras och utformas.</p>	<p>Störst nytta bedöms tillfalla gång- och cykeltrafikanterna i och med åtgärderna om ny gång- och cykelväg mellan Kullebäcken-Bengtstorp. Näst störst nytta bedöms tillfalla kollektivtrafikerensanärerna då hållplatsen förbättras. Åtgärden ger störst nytta lokalt.</p> <p>Ny gång- och cykelväg kan innebära en viss negativ påverkan på landskapet, natur- och kulturmiljö pga intrång i naturmiljön och utökning av hårdgjorda ytor. Påverkan kan minimeras genom att anpassa åtgärden.</p>	<p>Åtgärderna bidrar positivt till målet om medborgarnas resor genom förbättrad trafiksäkerhet och tillgänglighet för gång-, cykel- och kollektivtrafiken.</p> <p>Åtgärderna ger ett positivt bidrag till trafiksäkerhetsmålet samt ett visst positivt bidrag till målen om klimat och hälsa. Dock bedöms effekterna rörande klimat och hälsa vara relativt låga och åtgärderna bedöms därför inte ge något bidrag till målet. Ny gång- och cykelväg bedöms även bidra positivt till barns möjlighet att själva använda transportsystemet.</p> <p>Åtgärderna kan innebära en viss negativ påverkan på landskapet, natur- eller kulturmiljö.</p>	Ja	

Lösning / Paket	Samhällsekonomi	Fördelning	Transportpolitisk	Gå vidare	Kommentar
Åtgärder sträckan Kullebäcken-Hjo	<p>Åtgärderna ger positiva effekter då trafiksäkerheten höjs vid de ingående hållplatserna samt att nya gångvägsanslutningar upprättas.</p> <p>Översynen av befintliga farthinder innebär ökad framkomlighet för godstransporter. Sammantaget bedöms därför att framkomligheten förbättras på sträckan Kullebäcken – Hjo.</p> <p>Åtgärderna bedöms kunna ge positiva effekter relativt kostnaderna.</p> <p>Åtgärderna bedöms kunna ge ett positivt bidrag till en långsiktigt hållbar transportförsörjning.</p>	<p>Lokalt bedöms åtgärderna ge störst nytta för kollektivtrafikresenärer.</p> <p>Genom att framkomligheten för godstransporter förbättras gynnas även näringslivets transporter, både lokalt och inom ett lite större omland.</p>	<p>Åtgärden förbättrar förutsättningarna för att välja kollektivtrafik samt bidrar positivt till målet om medborgarnas resor genom förbättrad trafiksäkerhet.</p> <p>Genom att befintliga chikaner ersätts med nya farthinder utformade med hänsyn till framkomlighetskrav från näringslivets transporter gynnas även dessa medan medborgarnas resor inte påverkas.</p> <p>Åtgärderna innebär att tre hållplatser dras in vilket innebär ökad framkomlighet för kollektivtrafiken men något minskad tillgänglighet.</p>	Ja	
Sidoområdes-åtgärder	<p>Åtgärderna ökar trafiksäkerheten genom siktförbättrande åtgärder samt då oeftergivliga hinder avlägsnas.</p> <p>Åtgärderna bedöms kunna ge positiva effekter relativt kostnaderna. Åtgärderna bedöms kunna ge ett positivt bidrag till en långsiktigt hållbar transportförsörjning.</p>	<p>Åtgärderna bedöms ge störst nytta lokalt för motorfordonstrafiken.</p> <p>Viss nytta fås även för cykeltrafiken då sikten förbättras på sträckan vilket ger något ökad trafiksäkerhet.</p>	<p>Åtgärderna ger ett positivt bidrag till trafiksäkerhetsmålet. Åtgärderna ger även ett positivt bidrag till målet om näringslivets transporter samt medborgarnas resor.</p>	Ja	
Bärighetsåtgärder	<p>Åtgärden innebär en bärighetsutredning för att identifiera punkter och sträckor med bristfällig bärighet och beläggning. Vilka åtgärder som blir aktuella får framgå av utredningen.</p> <p>Eftersom åtgärden innebär en utredning går effekterna av åtgärden inte att bedöma.</p>			Ja	Åtgärden innebär att en bärighetsutredning genomförs.

I förkommande fall vidare arbete utifrån matris ovan

Medverkande kompetenser och personer:

Kajsa Ahlström och Kurt Lundberg, Norconsult.

4 Förslag till inriktning & rekommenderade åtgärder

4.1. Önskad funktion och inriktning

Den övergripande inriktningen i arbetet med åtgärderna har varit att utgå från de problem, brister och behov som dels lyft på workshopen, men även från inspel under arbetet.

Slutresultatet är ett antal rekommenderade åtgärder som är grupperade, men inte paketerade. Grupperna har ej prioriterats mot varandra, även om det under projektets gång tydligt framkommit att de hastighetsdämpade åtgärderna vid byggandet av gång- och cykelvägen i Bengtstorp har vållat problem för det lokala näringslivet. Vidare har utbyggnadsplanerna vid Bengtstorp varit en viktig faktor för att förbättra tillgängligheten till Hjo för oskyddade trafikanter och kollektivtrafiken.

De föreslagna grupperna motsvarar i princip de ”pottar” som finns i regional infrastrukturplan för Västra Götaland. I tabellen finns en kolumn som heter ”finansiering” och där anges från vilken pott åtgärderna kan hämta finansiering från. Av de rekommenderade åtgärderna följer dessa även de vägledande principerna för regional plan och Trafikverkets långsiktiga mål.

Åtgärdsvalstudien har inte kunnat motivera en breddning av väg 2879 på hela sträckan. Detta beror dels på att delar av det omkringliggande vägnätet också skulle behöva anpassas för att ge en större nytta, dels att denna åtgärd skulle kräva en vägplan. Åtgärden är således av en mer omfattande karaktär än vad som varit studiens avgränsning och fokus. Genom att förbättra sikten och separera oskyddade trafikanter på del av sträckan ges en förbättrad framkomlighet för näringslivets transporter. En bärighetsutredning föreslås framåt för att planera in kommande drift- och underhållsåtgärder.

De mycket grova kostnaderna som har uppskattats och angetts i spannen måste ses över beroende på hur kommande beställningar paketeras.

I den slutliga effektbedömningen har åtgärderna sammanvägts och därmed stärkt skälen till varför just dessa åtgärder rekommenderas att gå vidare.

4.2. Rekommenderade åtgärder

De åtgärder som rekommenderas i denna åtgärdsvalstudie motsvarar ett tydligt behov och kostnaden ska stå i proportion till nyttan. De föreslagna åtgärderna bedöms som genomförbara, men kräver fortsatt utredning och projektering. I vissa fall krävs en förenklad vägplan, så kallad små och okomplicerad åtgärd, SO-åtgärd.

För angiven tidsaspekt i nedan tabell gäller följande: Åtgärder på "kort sikt" kan genomföras inom 6 år räknat från ÅVS:ens avslut. Åtgärder på "lång sikt" kan genomföras tidigast om 6 år och framåt från ÅVS:ens avslut.

Nr	Åtgärd	Steg	Effekt	Kostnad miljoner kr	Finansiering	Ansvar	Tidplan	Fortsatt planering & hantering
Korsberga								
4	Komplettera med gång- och cykelvägnät i Korsberga	3	Förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister	1-3	Kommun	Hjo Kommun	Kort	Åtgärden ryms inom detaljplan eller med ändring av detaljplan
17	GC-passagen över väg 2894 i Korsberga	3	Förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister	0,5	pott "Mindre vägåtgärder"	Trafikverket	Kort	Åtgärden ryms inom detaljplan eller med ändring av detaljplan

Nr	Åtgärd	Steg	Effekt	Kostnad miljoner kr	Finansiering	Ansvar	Tidplan	Fortsatt planering & hantering
2, 14	Höj standarden på 3 st busshållplatser, plattform med väntyta, gångvägsanslutningar och säker passage. Se ÅVS rapport Figur 31	2 & 3	Förbättrad trafiksäkerhet, Effektivare busstrafik	Hållplats: Korsberga 0,5-1-5 Rusarpsvägen: 0,5-1,5 Sandstugan: 0,5-1,5 Totalt: 1,5-4,5	Pott ”Kollektivtrafik”	Trafikverket	Kort, inom detaljplan	Fortsatt utredning tillsammans med Västtrafik och kommunen. Åtgärd inom detaljplan, om detaljplan följs krävs ingen vägplan Anpassa busshållplatser i Korsberga till planerad trafiköversyn, nya busslinjer. Kräver SO- ställningstagande. Åtgärdsplanering lämnar över önskemål till Västtrafik för prioritering.
13	Dra in väg 2879:s nuvarande sträckning genom Korsberga från allmänt underhåll	1	Tydligare ansvarsfördelning mellan stat och kommun.	0,5-2		Trafikverket	Kort	Vissa åtgärder krävs innan överlämning, kan man stänga eller bygga ut anslutning till väg 2879 i öster? Även väghållningsområdet bör utredas Driftkostnad övergår till kommunen Trafikverket ansvarar via PLväu men ska initieras av Hjo kommun.

Nr	Åtgärd	Steg	Effekt	Kostnad miljoner kr	Finansiering	Ansvar	Tidplan	Fortsatt planering & hantering
Bengtstorp								
3	Komplettera med gång- och cykelväg utmed väg 2879, Bengtstorp-Kullebäcken	3	Förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet för cyklister	1,5-10	Hjo kommun	Hjo kommun	Kort	Kommunen övertar ärendet och nyttjar befintliga gångar och vägar för att binda samman. Kräver arbete mot fastighetsägare och kommun blir väghållare. Den höga summan innefattar vägområde via vägplan och dragning längs väg 2879.
2	Höj standarden på busshållplatser, plattform med väntyta, gångvägsanslutningar och säker passage.	3	Förbättrad trafiksäkerhet	Hpl Hulan: 0,5-1,5	Pott ”Kollektivtrafik”	Trafikverket	Kort	Gäller hållplats Hulan i anslutning till Bengtstorp Kan starta då finans finns, kräver SO-ställningstagande. Åtgärdsplanering lämnar över önskemål till Västtrafik för prioritering.

Nr	Åtgärd	Steg	Effekt	Kostnad miljoner kr	Finansiering	Ansvar	Tidplan	Fortsatt planering & hantering
Åtgärder sträckan Kullebäcken-Hjo								
2, 11	Höj standarden på 4 st busshållplatser, plattform med väntyta, gångvägsanslutningar och säker passage. Dra in eller slå samman busshållplatser	2 & 3	Förbättrad trafiksäkerhet och Effektivare busstrafik	Hållplats: Kullebäcken 0,5-1,5 Varpet: 0,5-1,5 Lövåsen: 0,5-1,5 Högalund: 0,5-1,5 Totalt: 2-6	Pott ”Kollektivtrafik”	Västtrafik	Kort	Här har kostnaden utgått från att 4 st (Kullebäcken, Varpet, Lövåsen, Högalund) hållplatser båda riktningar får höjd standard och 3 st dras in. (hpl Kullavik, Åkarp, Karlsberg), se figur 33. Kräver SO-ställningstagande. Åtgärdsplanering lämnar över önskemål till Västtrafik för prioritering.
1	Se över befintliga farthinder, olämpligt placerade ersätts	2	Förbättrad framkomlighet för stora fordon, med bibehållen säkerhet.	0,5-1,5	Pott ”mindre vägätgärder”	Trafikverket	Kort	3 st rivs och ersätts med nya ”enklare” utförande med målad linje och skärm/stolpe i målade refugytan. Kräver SO-ställningstagande då läget fastställt i vägplan. Ett försök/test för nya placeringar bör genomföras och utvärderas tillsammans med lokala näringslivet.

Nr	Åtgärd	Steg	Effekt	Kostnad miljoner kr	Finansiering	Ansvar	Tidplan	Fortsatt planering & hantering
Sidoområdesåtgärder								
5	Genomgång av skyltning, t ex för farliga kurvor.	2	Förbättrad trafiksäkerhet	0-0,5	Pott "mindre vägåtgärder"	Trafikverket	Kort	Görs tillsammans med åtgärd 12 Hastighetsöversyn
8	Räta utpekade skymda kurvor och krön		Förbättrad trafiksäkerhet	2-8	Pott "mindre vägåtgärder"	Trafikverket	Lång	Gäller främst 3 punkter utpekade vid workshop. Punkterna B15 enligt kap 2.3.1 och B35 enligt kap 2.3.2 samt vid sektion bild 20 som är mellan vattendragen öster om Korsberga. Fortsatt arbete får visa om det även bör genomföras åtgärder utanför befintligt vägområde. Sådana åtgärder bedöms preliminärt som SO- åtgärd, ledningskontroll och kontroll av kultur och miljö måste utföras, vilket innebär att vägområdet kan behöva utökas utan krav på vägplan.
9	Avlägsna oeftergivliga hinder inom säkerhetszon eller uppsättning av räcken.	2	Förbättrad trafiksäkerhet	0,5	Underhåll	Trafikverket	Kort	Träd inom vägområdet avlägsnas. Internt samråd med miljöspecialist om träd ska bevaras eller räcke sättas upp. Gäller alla växter inom vägområdet. Inventering utförs av Underhåll.

Nr	Åtgärd	Steg	Effekt	Kostnad miljoner kr	Finansiering	Ansvar	Tidplan	Fortsatt planering & hantering
10	Komplettera med vägräcke på platser med sidoområden som inte uppfyller kraven på hinderfrihet	3	Förbättrad trafiksäkerhet	0,25-0,75	Pott "Allmänna vägåtgärder"	Trafikverket	Kort	Gäller vid passerande vattendrag vid fastigheten Hjo Stenbolet 1:15 där höjdskillnad är större än 5 m. Effektivräckeslängd samt utvinkling och förankring ca 250 m.
Bärighetsåtgärder								
6, 20	Åtgärda bärighetsproblem genom dikning och förstärkning. Uppnä Bk1	2	Förbättrad framkomlighet för stora och tunga fordon Beläggningsöversyn	0-0,5	Pott "mindre vägåtgärder"	Trafikverket	Kort	En bärighetsutredning genomförs för sträckan, eventuella åtgärder kan medföra att vägen blir smalare vilket inte är önskvärt.
Hastighetsöversyn								
12	Hastighetsöversyn	1 & 2	Förbättrad trafiksäkerhet	0-0,5	Pott "mindre vägåtgärder"	Trafikverket	Kort	Underlag till åtgärder mellan Bengtstorp och Hjo för att säkra skyltad hastighet. Avser även till stöd för ny placering av de hastighetsdämpande åtgärder som föreslås flyttas till ny plats samt skyltning för farlig kurva eller annat hinder. Görs tillsammans med åtgärd 5

Medverkande kompetenser och personer:

Trafikverket har ansvarat för projektledning via Johan Larsson och bitr Sara Blomkvist och genomfört studien tillsammans med konsulten Norconsult. Hjo kommun och Västtrafik har deltagit i arbetet. LRF och lokala representanter, Skaraborgs kommunalförbund, Åkeriföreningen Skaraborg med koppling till lokala näringslivet har varit övriga intressenter involverade.

För Trafikverket har även trafikingenjör och underhålls projektledare bas och beläggning deltagit.

Kvalitetsgranskning

Genomförd:	Ja - Datum: 2022-12-23
Utförd av:	Jenny Larsson, PLväu

Avslut av studie

...e-signering Johan Larsson.....

Datum och underskrift av ansvarig för genomförande av åtgärdsvalsstudien

...e-signering Johan Kustfolk.....

Godkänd - datum och underskrift av chef

Referenser

[Microsoft Word - Trafikprogram 2016- 2021 \(hjo.se\)](#)

Trafikverket, Box 110, 541 23 Skövde. Besöksadress: Trädgårdsgatan 15D.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

[trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)