

TRV 2015/81907

Åtgärdsvalsstudie

Väg 1728 Tranemo kommun

Åtgärdsvalsstudie

Väg 1728 Tranemo kommun

Datum	2015-10-05	
Uppdragsnummer	61661356743000	
Utgåva/Status		
1	2013-04-08	Arbetsmaterial
2	2013-05-31	Granskningshandling
3	2013-07-03	Reviderad Granskningskopia
4	2015-10-05	Slutlig version

Jessica Jaremo
Uppdragsledare

Johan Svensson
Handläggare

Johanna Sandström
Granskning

Ramböll Sverige AB
Skeppsgatan 5
211 11 Malmö

Telefon 010-615 60 00
Fax 010-615 20 00
www.ramboll.se

Unr 61661356743000

Organisationsnummer 556133-0506

Innehållsförteckning

1.	Initiering	1
1.1	Problembild	1
1.2	Tidigare planeringsarbete.....	2
2.	Förstå situationen	2
2.1	Intressentanalys	2
2.2	Problembeskrivning	2
2.3	Avgränsning	2
2.4	Vägens funktion	3
2.4.1	Olycksstatistik	5
2.5	Nuläge och utveckling	5
2.5.1	Nollalternativ.....	6
2.6	Mål för åtgärder.....	6
3.	Pröva tänkbara åtgärder	7
3.1	Tänkbara åtgärder enligt fyrstegsprincipen.....	7
3.2	Bedömd måluppfyllelse.....	8
3.3	Val av åtgärder samt kostnadsbedömning av valda åtgärder	10
3.4	Samlad bedömning av effekter och måluppfyllelse	11
3.5	Samlad bedömning	12
4.	Forma inriktning och rekommendera åtgärder.....	12
5.	Processbeskrivning	13
5.1	Initiering.....	13
5.2	Förstå situationen	13
5.3	Pröva tänkbara åtgärder	13
5.4	Forma inriktning och rekommendera åtgärder	13
5.5	Revidering	13

Åtgärdsvalsstudie för väg 1728 – Dalstorp, Tranemo kn

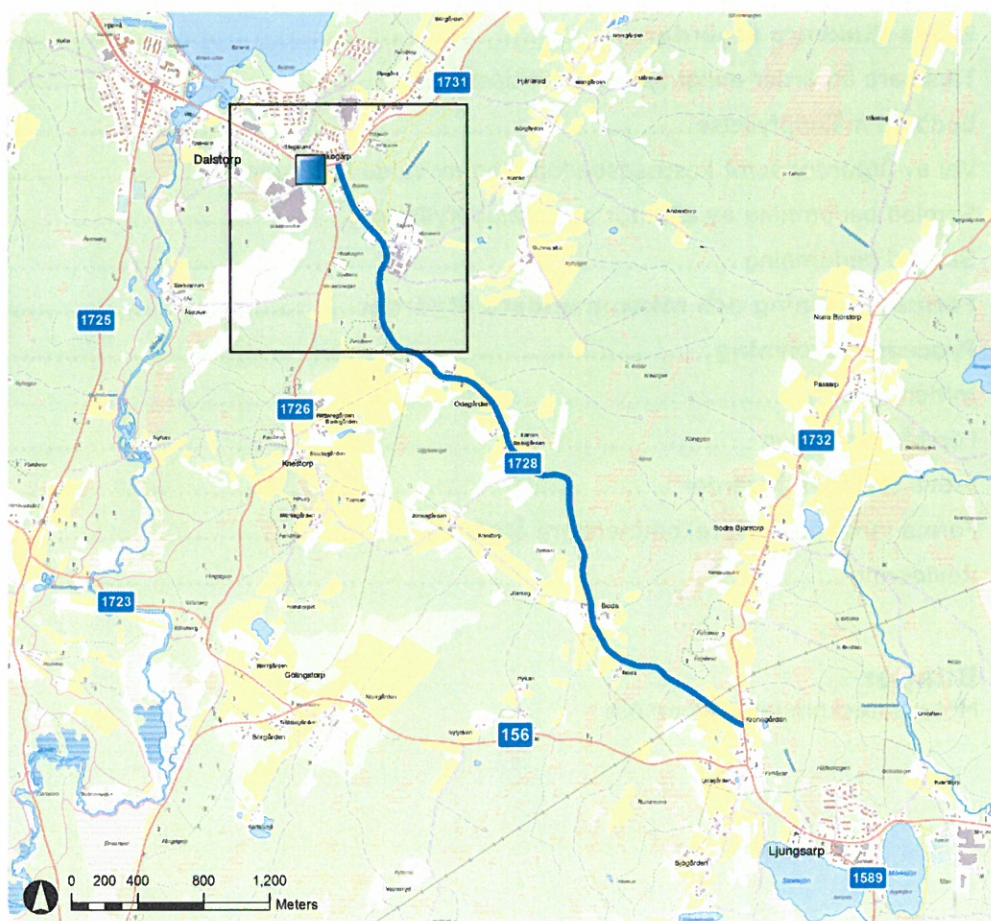
1. Initiering

Initiativtagare till denna åtgärdsvalsstudie är Trafikverket och Tranemo kommun.

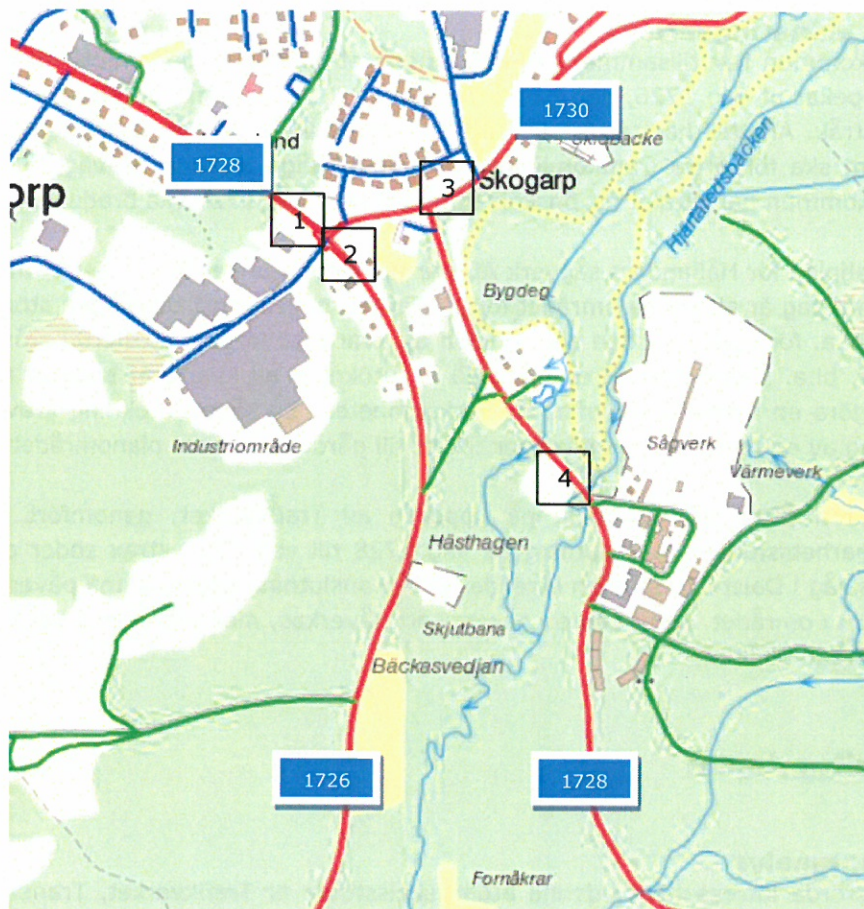
Denna studie ska hantera problematiken kring hantering av trafiken på väg 1728 i Dalstorp i Tranemo kommun. Syftet med studien är att skapa ett beslutsunderlag för val av åtgärder.

1.1 Problembild

Problemen avser begränsad framkomlighet för näringslivets transporter på väg 1728 samt problem med trafiksäkerheten vid korsningarna mellan väg 1726, 1730 och 1728 i Dalstorps samhälle.



Figur 1. Åtgärdsvalsstudiens geografiska avgränsning - blåmarkerad vägsträckning och korsning. Den mindre rutan motsvarar figur 2.



Figur 2. Studiens kärnområde. Röda vägar har statligt, blå har kommunalt, gröna har enskilt väghållaransvar. 1: fotopunkt för figur 3, 2: fotopunkt för figur 4, 3: fotopunkt för figur 5, 4: fotopunkt för figur 6.

2.4 Vägens funktion

Väg 1728 fungerar som förbindelselänk mellan Dalstorps och Ljungsarps samhällen. Vägen är 5-5,5 m bred och lågtrafikerad med en uppmätt årsmedeldygnstrafik på 110 fordon per dygn, varav 10 tunga fordon. Trafikmätningarna från 2012 visar på en variation mellan vardag och helg, med lastbilsflöden på 14-20 fordon/dygn under vardagsdygnen. Mätningen är dock genomförd 2,5 km söder om korsningen med 1730, Växtorpsvägen, dvs söder om sågen. Fordonssammansättning och trafikflöde på sträckan närmast Dalstorps samhälle kan antas avvika från de uppmätta flödena. Enligt sågverkets egna uppgifter sker ca 50 transporter fram och tillbaka till sågverket varje dygn där samtliga trafikerar sträckan mellan sågverket och samhället.



Figur 3. Korsning mellan väg 1726 och 1728, vy mot sydost. Foto: Google Maps.



Figur 4. Korsning mellan väg 1726 och 1728, vy mot nordväst. Foto: Google Maps.



Figur 5. Korsning mellan väg 1728 och 1730, vy mot väster. Foto: Google Maps.

Vägen är huvudsakligen en grusväg. Delen närmast Dalstorps samhälle, ca 700 m, är dock belagd. Vägen har högsta tillåtna hastighet 70 km/h, med undantag för sträckan närmast korsningen med Växtorpsvägen (väg 1730) där skyltad hastighet är 50 km/h. Trafikmätningarna från 2012 visar att fordonen håller låga hastigheter, strax under 60 km/h i genomsnitt, men återigen är det viktigt att påpeka att mätningen inte bedöms vara representativ för sträckan närmast samhället.

Oskyddade trafikanter anspråk på att förflytta sig utmed vägen bedöms, med tanke på det fåtal bostadshus som ligger utmed vägen, vara små. Personer som arbetar på sågen har dock ett behov av att kunna ta sig med cykel och till fots mellan Dalstorp och sågverket. Väg 1728 trafikeras inte av någon kollektivtrafiklinje, men flera busshållplatser finns inne i Dalstorp. Den tunga trafiken påverkar därmed oskyddade trafikanter i denna del av studiens område.

Vägen är i NVDB utpekad som en för näringslivet viktig väg och har inga angivna begränsningar med avseende på framkomlighet för tunga transporter (BK1). Strax norr om utfarten från sågverket ligger dock en bro som utgör en begränsning av framkomligheten för den tunga trafiken, bl.a. genom att det inte är möjligt för lastbilar att mötas på bron. Vidare genererar lutningen mellan sågverket och samhället ett framkomlighetsproblem, inte minst på vintern. Närmast samhället ligger en backe, som lastbilar kan ha svårt att ta sig upp för på vintern.

2.4.1 Olycksstatistik

Det finns inga inrapporterade olyckor på väg 1728 under den senaste tioårsperioden. På väg 1726 har tre olyckor inträffat under samma period. Två av dessa har varit singelolyckor med lindrigt skadade som följd, medan den tredje var en mötesolycka med svårt skadade som följd. Det finns inga inrapporterade olyckor i korsningen mellan väg 1726 och 1728.

2.5 Nuläge och utveckling

Strax söder om Dalstorps samhälle ligger anläggningen Hållanders såg. Anläggningen fungerar som sågverk och fjärrvärmeanläggning och hanterar stora mängder virke och timmer, vilket genererar betydande mängder tunga transporter på väg 1728. Hållanders såg anger att de tar emot ca 15 leveranser per dag och har ca 10 utgående leveranser per dag, vilket skulle innebära ca 50 lastbilsrörelser per vardag på väg 1728. Alla utgående lastbilar trafikerar sträckan mellan sågen och Dalstorp, därefter delas transporterna upp på norrgående på väg 1728 och 1730 och södergående på väg 1726 (och väg 156). Samma rutter används för ingående trafik. Företagets bedömning är att transporterna är ganska jämnt fördelade, så att ungefär hälften går norrut och ungefär hälften söderut från Dalstorp.

En nyligen upprättad detaljplan för Hållanders såg AB syftar till att utöka området för sågverket mot nordost och skapa större utrymme bl.a. för upplag. Planförslaget ger förutsättningar för en expansion av företagets verksamhet, vilket i sin tur på sikt kan ge ett ökat antal tunga transporter till och från företaget.

I Tranemo kommuns översiktsplan är området mittemot sågverket på väg 1728 markerat som ett nytt industriområde. Beroende på typ av verksamhet och omfattning skulle detta kunna generera ytterligare transporter till väg 1728 i framtiden.

2.5.1 Nollalternativ

En utökning av verksamheten vid Hållanders såg kommer rimligtvis att generera en ökning av de tunga transporterna till och från anläggningen. Den nuvarande problembilden med begränsad framkomlighet för den tunga trafiken på sträckan mellan sågverket och samhället förstärks något av en ökning av den tunga trafiken. Vidare kan nuvarande olägenheter i samhället förväntas öka något till följd av en sådan trafikökning.



Figur 6. Bro på väg 1728, strax norr om sågverket, vy mot sydost. Utfarten från sågverket till vänster i bild, i direkt anslutning till bron. Foto: Google Maps.

2.6 Mål för åtgärder

Med utgångspunkt från den identifierade problembilden har övergripande och detaljerade mål för den framtida funktionen på väg 1728 formulerats. Det är mot dessa utpekade mål som föreslagna åtgärder kommer att prövas och bedömas med avseende på hur väl åtgärderna bidrar till uppfyllelse av målen.

Det övergripande transportpolitiska målet, som angivits av riksdagen 2009, är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det övergripande målet är också preciserat i ett funktionsmål för tillgänglighet och ett hänsynsmål för säkerhet, miljö och hälsa.

Målen för de åtgärder som föreslås i denna åtgärdsvalsstudie är dels att förbättra framkomligheten för transporter till sågverket och dels att förbättra trafiksäkerheten för samtliga trafikanter, inklusive fotgängare och cyklister, i korsningarna mellan vägarna 1728, 1730 och 1726 i Dalstorp.

MÅLOMRÅDE	MÅLFÖRMULERING
TILLGÄNGLIGHET	Tillgänglighet för den tunga trafiken till sågverket ska förbättras
TRAFIKSÄKERHET	Trafiksäkerheten för alla trafikslag i korsningarna mellan vägarna 1728, 1730 och 1726 i Dalstorp ska förbättras

3. Pröva tänkbara åtgärder

3.1 Tänkbara åtgärder enligt fyrstegsprincipen




Nedanstående tabell redovisar de olika åtgärder, som vid genomförd workshop med Trafikverket, Tranemo kommun och Hållanders såg AB bedömts kunna bidra till att de definierade målen uppnås och de identifierade problemen avhjälpas.

1. TÄNK OM	
a	Samordna godstransporter
b	Ökad fyllnadsgrad i lastbilarna
2. OPTIMERA	
a	Påverka transporterens vägval för att minska störningar i tätort
3. BYGG OM	
a	Breddning, förstärkning och beläggning (söderut) av väg 1728
b	Breddning och förstärkning av bro och väg 1728 norr om sågverket
c	Trafiksäkerhetshöjande åtgärder i korsningarna i Dalstorp
4. BYGG NYTT	
a	Ny väg mellan väg 1728 och väg 1726

3.2 Bedömd måluppfyllelse

Utifrån de ovan preciserade målen har bedömningar gällande åtgärdernas måluppfyllelse gjorts i syfte att lyfta fram den eller de åtgärder som har bäst förutsättningar att uppfylla målen.

Bedömningen av måluppfyllelsen sker enligt nedanstående skala:

	Åtgärden bedöms i hög grad bidra till att målet uppfylls
	Åtgärden bedöms i mindre grad bidra till att målet uppfylls
	Åtgärden bedöms inte bidra till att målet uppfylls

MÅL	1	2
	Tillgänglighet för den tunga trafiken till sågverket ska förbättras	Trafiksäkerheten för alla trafikslag i korsningarna i Dalstorp ska förbättras
1. TÄNK OM		
a Samordna godstransporter		
b Ökad fyllnadsgrad i lastbilarna		
2. OPTIMERA		
a Påverka transporterens vägval för att minska störningar i tätort		
3. BYGG OM		
a Breddning, förstärkning och beläggning av väg 1728		
b Breddning och förstärkning av väg 1728 norr om sågverket		
c Trafiksäkerhetshöjande åtgärder i korsningarna i Dalstorp		
4. BYGG NYTT		
a Ny väg mellan väg 1728 och väg 1726		

1a och 1b. En bättre samordning av transporter skulle kunna bidra till att antalet transporter till och från sågverket kan reduceras. En ökad fyllnadsgrad i lastbilarna skulle kunna få samma typ av effekt. De båda åtgärderna skulle därigenom kunna bidra till en reduktion av de upplevda trafiksäkerhetsproblemen i korsningen mellan väg 1726 och 1728. Måluppfyllelsen är beroende av hur många färre transporter som åtgärden skulle resultera i och denna potential är svår att bedöma utan detaljerade kunskaper om hur transporter till och från sågverket sker idag. En bedömning är dock att även om det gick att öka samordningen av transporter och utöka fyllnadsgraden i lastbilarna, skulle det totalt sett resultera i en mycket liten minskning av antalet lastbilar per dygn och därmed ett begränsat bidrag till förbättrad trafiksäkerhet i korsningarna. Åtgärden bidrar inte till att tillgängligheten till sågverket förbättras.

2a. Om transporter som ska söderut till väg 156 och sedan vidare österut väljer att köra söderut från sågverket på väg 1728, istället för norrut mot samhället och sedan via 1726 söderut mot väg 156, skulle antalet lastbilar genom samhället minska. Det som hindrar detta vägval är det att väg 1728 söder om sågverket är en smal, 5 meter, krokig grusväg. Väg 1728 söder om sågverket är ca 4,5 km lång. Vägen är i behov av förstärkningsåtgärder samt asfaltering. Åtgärden bedöms därför inte få någon effekt om den genomförs fristående, utan det krävs att den kompletteras med olika åtgärder som förbättrar framkomligheten för tung trafik på väg 1728.

3a. Breddning, förstärkning och beläggning av väg 1728 resulterar i ökad framkomlighet och en möjlighet för den tunga trafiken att köra söderut från sågverket. Därigenom kan åtgärderna i viss mån bidra till avhjälpande av de upplevda trafiksäkerhetsproblemen vid korsningen mellan väg 1726 och 1728. Åtgärderna kan även bidra till ökad tillgänglighet till sågverket för de tunga transporter. De transporter som ska österut på väg 156 sparar in ca 3,5 km resväg via väg 1728 jämfört mot väg 1726 som används idag. Åtgärden bidrar dock inte till ökad framkomlighet för de transporter som ska norrut eller via väg 156 mot sydväst. Det är oklart hur stor andel av det totala antalet transporter som skulle få kortare resväg om framkomligheten på väg 1728 förbättrades.

3b. Förstärkningsåtgärder, en bredare bro och en breddning av vägen, bedöms i hög utsträckning bidra till uppfyllelsen av målet om förbättrad tillgänglighet till sågverket för den tunga trafiken. Åtgärderna bidrar inte till att avhjälpa de upplevda trafiksäkerhetsproblemen vid korsningen mellan väg 1726 och 1728. Åtgärderna hjälper inte till heller att skona tätorten Dalstorp från tung trafik på ett avsevärt sätt.

3c. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder i korsningarna mellan väg 1726, 1730 och 1728 kan avhjälpa de upplevda trafiksäkerhetsproblemen i korsningarna. Åtgärder såsom hastighetsreducerande åtgärder, förstärkta kanter samt refuger för ökad tydlighet bedöms förbättra trafiksäkerheten i korsningarna. Åtgärderna bidrar dock inte till uppfyllelsen av målet om förbättrad tillgänglighet till sågverket.

4a. En ny väg mellan väg 1728 och 1726 bedöms förbättra tillgängligheten för den tunga trafiken, avhjälpa de upplevda trafiksäkerhetsproblemen i korsningarna mellan 1728, 1730 och 1726, genom att antalet lastbilar per dygn minskar något i korsningarna samt minska antalet tunga transporter genom tätorten.

3.3 Val av åtgärder samt kostnadsbedömning av valda åtgärder

Det framgår av måluppfyllelsediskussionen ovan att det är åtgärder som förbättrar framkomligheten på vägen norr om sågverket, respektive en ny väg mellan väg 1728 och 1726, som i störst utsträckning bedöms kunna avhjälpa problemen med framkomlighetsproblem för den tunga trafiken. Att bygga en ny anslutnings väg från sågverket tvärs över terrängen och få en ny anslutning till väg 1726 innebär en klar förbättring för trafiksäkerheten och störningarna genom tätorten Dalstorp. Antalet tunga fordon genom Dalstorp minskar, vilket bidrar till förbättrad trafiksäkerheten i korsningarna i Dalstorp.

De tänkbara kombinationerna av åtgärder, som bedöms ha bäst förutsättningar att avhjälpa de identifierade problemen och uppfylla de uppsatta målen, framgår av tabellen nedan. I kolumnen med kostnadsbedömning presenteras en grov uppskattning av vad beskrivna åtgärder kan kosta att genomföra. Uppskattningen baseras i huvudsak på de kostnader som framgår av Trafikverkets dokument "Grov kostnadsbedömning objektsnivå".

FÖRESLAGET ÅTGÄRDSPAKET	BEDÖMD KOSTNADSNIVÅ
1 - Breddning och bärighetsåtgärder på väg 1728 norr om sågverket - Ombyggnation och breddning av bron norr om sågverket - Trafiksäkerhetshöjande åtgärder i korsningarna i Dalstorp	Ca 6 mkr
2 - Ny väg mellan väg 1728 och väg 1726 - Trafiksäkerhetshöjande åtgärder i korsningarna i Dalstorp	Ca 6-8 mkr

Kostnadsbedömningen för åtgärdspaket 1 baseras på att 700 m vägsträcka breddas med ca 1 m till en kostnad om ca 2,5 miljoner kr samt att en bredare bro byggs i stället för nuvarande, till en bedömd kostnad om ca 3 miljoner. Därtill kommer kostnader för trafiksäkerhetsåtgärder vid korsningarna, ca 0,5 miljon kr.

Kostnadsbedömningen för åtgärdspaket 2 baseras på att kostnaden för att bygga drygt 300 m ny väg bedöms uppgå till 4-4,5 miljoner och att kostnaden för en bro

passerar korsningarna torde dock trafiksäkerheten i korsningarna totalt sett förbättras i något större utsträckning i detta alternativ.

Avslutningsvis kan det finnas anledning att se över väghållaransvaret för de berörda vägarna. Om alternativet med en ny tvärförbindelse mellan väg 1726 och 1728 väljs, skulle ansvaret för sträckan norr om sågverket sannolikt kunna överlämnas till Tranemo kommun. Det torde även vara aktuellt att utreda väghållaransvaret för den södra delen av väg 1728, med tanke på att ÅDT längs merparten av sträckan uppgår till endast 110 fordon/dygn. Trafikverkets kostnader för drift och underhåll skulle därigenom minska något, med tanke på att vägsträckan som man ansvarar för kortas.

3.5 Samlad bedömning

Nedan redovisas en samlad bedömning för de båda åtgärdscombinationer som bedömts ha bäst måluppfyllelse och där lönsamheten är den bedömda nyttan i förhållande till den uppskattade kostnaden för respektive föreslaget åtgärds paket.

TÄNKBARA ÅTGÄRDER	SAMLAD BEDÖMNING	
	Måluppfyllelse	Lönsamhet
Åtgärds paket 1 - Framkomlighetsåtgärder på väg 1728 norr om sågverket - Trafiksäkerhetshöjande åtgärder i korsningarna i Dalstorp	+	-
Åtgärds paket 2 - Ny väg mellan väg 1728 och väg 1726 - Trafiksäkerhetshöjande åtgärder i korsningarna i Dalstorp	++	-

4. Forma inriktning och rekommendera åtgärder

Analyserna i denna åtgärdsvalsstudie pekar på att byggandet av en ny väg mellan väg 1728 och väg 1726 sammantaget skulle generera nyttor, som en uppgradering av nuvarande väg inte ger. Även med denna inriktning bör trafiksäkerhetshöjande åtgärder övervägas i korsningarna i Dalstorp.

5. Processbeskrivning

5.1 Initiering

Trafikverket tillsammans med Tranemo kommun initierade åtgärdsvalsstudien våren 2013.

5.2 Förstå situationen

Dialogmöte: 15 april 2013 Tranemo kommun

Medverkande: Trafikverket, Tranemo kommun, representanter för Hållanders Såg AB samt Ramböll.

Problembild, förutsättningar samt målbild och tänkbara åtgärder diskuterades.

5.3 Pröva tänkbara åtgärder

Ramböll genomför provning av åtgärder

5.4 Forma inriktning och rekommendera åtgärder

Ramböll formulerar ett förslag till fortsatt hantering och rekommendation av åtgärder för att avhjälpa de identifierade problemen.

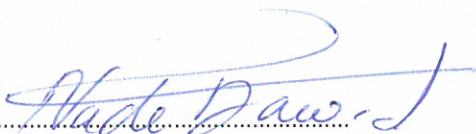
Dialogmöte 3: 26 juni, 2013. Webbaserat möte.

Medverkande: Trafikverket och Ramböll

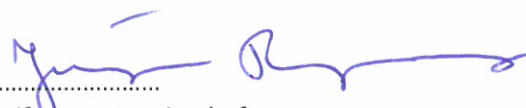
Första granskningsskopian diskuterades. Synpunkter är inarbetade i det slutliga dokumentet.

5.5 Revidering

Studien har reviderats under 2015, i samråd med Tranemo kommun.


..... Göteborg 2015-12-18
Datum och underskrift av ansvarig för genomförandet av åtgärdsvalsstudien

151218 
.....
Datum och underskrift av ansvarig för kvalitetssäkring

151218 
.....
Datum och underskrift av ansvarig chef