

Åtgärdsvalsstudie

Väg 942, Valldavägen
(delen väg 158 – väg 951)

Ärendenummer: 2021/12525



Dokumenttitel: Väg 942, Valldavägen (delen väg 158 – väg 951)

Författare: Elsa Andersson, Plväu

Dokumentdatum: 2021-10-29

Ärendenummer: TRV 2021/12525

Kontaktperson: Elsa Andersson, elsa.andersson@trafikverket.se

Trafikverket

Postadress: Trafikverket Region Väst, 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921



Namn på åtgärdsvalsstudie:	VÄG 942, VALLDAVÄGEN
Ansvarig för genomförande:	ELSA ANDERSSON
Organisation:	REGION VÄST, PLANERING, UTREDNING
Datum - start:	2021-04-13
Datum - avslut:	2021-10-29

Innehållsförteckning

Bakgrund och initial problembild.....	7
Syfte.....	7
Mål	7
Avgränsningar.....	7
Aktörer och övriga intressenter, involverade eller ej	7
Tidigare planeringsunderlag och gällande planer	8
Åtgärdsvalsstudie väg 158	8
Åtgärdsvalsstudie Stråket Varberg – Göteborg	8
Nybyggnad av väg 940, Onsalavägen, Rösan-Forsbäck	8
Ny översiktsplan för Kungsbacka kommun.....	9
Nuläge	10
Vallda och Onsalahalvön.....	10
Målpunkter	11
Vägens funktion.....	12
Trafikmängd och hastighetsgräns.....	12
Olyckor.....	13
Cykelvägnät.....	13
Kollektivtrafik.....	15
Buller.....	18
Kulturmiljö	18
Naturmiljö.....	18
Kapacitetsanalys	20
Korsningen Rörmostvägen/väg 942 Valldavägen, vid Toråsskolan	20
Väg 942, Valldavägen.....	20
Vallda trekant och väg 950, Sandövägen.....	21
Korsningen väg 942 Valldavägen/Egnahemsvägen	21
Preciserande av problem, brister och behov	22
Stor andel bilresor	22
Höga hastigheter	22
Gång- och cykeltrafikanter vid passage över vägen	22
Övriga problem för gång- och cykeltrafikanter.....	22
Mopeder och mopedbilar	22
Bristande framkomlighet och tillgänglighet för bilister	23
Trafiksäkerhetsbrister i korsningen vid Toråsskolan, Valldavägen/Rörmostvägen	23
Kollektivtrafik.....	24
Mål för lösningar (<i>eftersträvad kvalitet</i>)	25
Koppling till transportpolitiska mål.....	25
Åtgärdsvalsstudiens målbild	25

Slutsats och resultat	26
Paketeringsförslag	35
Arbetsprocessen.....	41
Bilagor.....	42
Kvalitetsgranskning	42
Avslut av studie	42

Bakgrund och initial problembild

Onsalahalvön är ett attraktivt område att bosätta sig i, bl a därför att det är kustnära och inom pendlingsavstånd till Göteborg. Trafiken på väg 942, Valldavägen, uppmättes år 2014 till 8862 fordon/dygn i den norra delen och närmare 5763 fordon/dygn i den södra delen av den sträcka som omfattas av studien.

Anledningen till att denna åtgärdsvalsstudie initierades är att det kom klagomål från allmänheten om att det var ”kilometerlånga köer” på väg 942, Valldavägen, framför allt under morgonrusningen. Problem med att komma ut på Valldavägen från Toråsskolan påtalades också.

Vi har också fått önskemål om åtgärder för att öka trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanter som har behov av att ta sig över vägen.

Åtgärdsvalsstudie för Varberg-Göteborg samt åtgärdsvalsstudie om väg 158 har avslutats under året. Nu är det dags att utreda nästa länk i kedjan och utreda brister och behov längs den norra delen av väg 942.

Syfte

Syftet med studien är att utreda om den uppfattade köproblematiken är så pass allvarlig att åtgärder behöver vidtas samt att utreda om trafiksäkerhetsbrister på vägen utgör risker för olyckstillbud.

Förutom att kartlägga brister ska åtgärdsvalsstudien också föreslå åtgärder enligt 4-stegsmodellen i syfte att nå eftersträvd kvalitet.

Mål

Målet är att få en helhetsbild av situationen och identifiera de mest kostnadseffektiva åtgärderna.

Avgränsningar

Studien omfattar väg 942, Valldavägen, mellan väg 158 och väg 951, Lerkilsvägen, se grå linje i kartan ovan.

Studien avser trafikslagen bil, kollektivtrafik samt gång- cykeltrafik längs och tvärs vägen. Studien ska också omfatta landskapsfrågor som buller och barriäreffekter.

Aktörer och övriga intressenter, involverade eller ej

- Kungsbacka kommun
- Västtrafik
- Hallandstrafiken
- Boende/Samhällsföreningar
- Verksamheter längs vägen, både kommunala och privata
- Räddningstjänsten
- LRF

Tidigare planeringsunderlag och gällande planer

Åtgärdsvalsstudie väg 158

<https://www.trafikverket.se/nara-dig/Halland/vi-planerar-for-framtiden-i-hallands-lan/Atgardsvsstudier-i-Hallands-lan/>

I åtgärdsvalsstudien för väg 158, som avslutades i juni 2021, rekommenderas en del åtgärder som berör väg 942, Valldavägen:

- Busskörfält och mötesseparering (mitträcke) väg 158 delen Särö - Vallda
- Utredning om busskörfält på väg 158 delen Vallda – Kungsbacka
- Ny gång- och cykelväg på cirka 0,7 km längs väg 158, Säröleden, mellan Modernas väg och Bröndomevägen
- Ombyggnad av cirkulationsplats Vallda trekant med ett eget körfält förbi cirkulationsplatsen, för trafik som kommer från väg 158 norrifrån och ska svänga söderut på Valldavägen.
- Fördjupad utredning av ett nytt kapacitetsstarkt kollektivtrafikkoncept (t ex Metrobuss, light rail eller pendeltåg)

Studien öppnar också för möjligheten att det kan komma att behövas ett extra körfält i cirkulationen i Vallda trekant även för trafiken i norrgående riktning, från Vallda mot Kungsbacka.

Åtgärdsvalsstudie Stråket Varberg – Göteborg

Åtgärder som föreslås i åtgärdsvalsstudie Stråket Varberg – Göteborg är ombyggnad av nuvarande station i Kungsbacka samt utökning från två till fyra spår mellan Kungsbacka C och Kungsbacka-Hede för att öka kapaciteten på Väst kustbanan. I studien ingår även utredning av förbigångsspår i Lekarekulle (söder om Fjärås) samt Kållered för att hantera långa tåg med lägre hastigheter. Detta skulle möjliggöra förbigång med snabba tåg och minska störningarna i tågtrafiken.

Åtgärder för att förbättra framkomligheten och öka pålitligheten för kollektivtrafik i trafikplats 60 (Kungsbacka C) föreslås också. Åtgärden innebär en breddning av bron och utflyttning av GC-väg på en separat bro så att det blir plats för ett busskörfält med riktning in mot Kungsbacka.

<https://www.trafikverket.se/nara-dig/Halland/vi-planerar-for-framtiden-i-hallands-lan/Atgardsvsstudier-i-Hallands-lan/>

Nybyggnad av väg 940, Onsalavägen, Rösan-Forsbäck

Väg 940, Onsalavägen, planeras i ny sträckning för delen Rösan-Forsbäck. Huvudsyftet med projektet är att öka trafiksäkerheten. Detaljprojektering och planering av entreprenadarbeten för sträckan pågår. Byggstart planeras tidigast år 2022.

Beräkningar av hur mycket trafik som kommer att välja den nya Onsalavägen istället för väg 942, Valldavägen, gjordes år 2006. Bedömningen var då att trafiken på Valldavägen kan komma att minska med ett tusental fordon.



Blå prickad linje visar ny sträckning av väg 940

<https://www.trafikverket.se/nara-dig/Halland/vi-bygger-och-forbatttrar/vag-940-onsalavagen-om-och-nybyggnad/rosanforsback/>

Ny översiktsplan för Kungsbacka kommun

Arbetet med att ta fram en ny översiktsplan för kommunen pågår och den beräknas bli antagen under år 2021.

Enligt denna översiktsplan ska den största delen av all ny byggnation ligga i stationsnära lägen i Kungsbacka stad och i utvecklingsorterna Anneberg och Åsa. Den allra största delen av kommunens nya bebyggelse ska ske i Kungsbacka stad.

Inom kust- och landsbygd tillämpas restriktiv hållning till ny bostadsbebyggelse i avvaktan på en ny kollektivtrafiklösning för väg 158.

Överenskommelse mellan aktörer för genomförande av studie, eventuellt:	Ja <input type="checkbox"/>	Nej <input checked="" type="checkbox"/> Datum:
--	-----------------------------	--

Medverkande kompetenser och personer: Elsa Andersson, Utredare, Johan Kustfolk, Utredare, Elizabeth Devlin, Samhällsplanerare, Linda Larsson, Åtgärdsplanerare och beställare av studien, samtliga Trafikverket Region Väst	
Eventuell kommentar:	

[Förstå situationen]

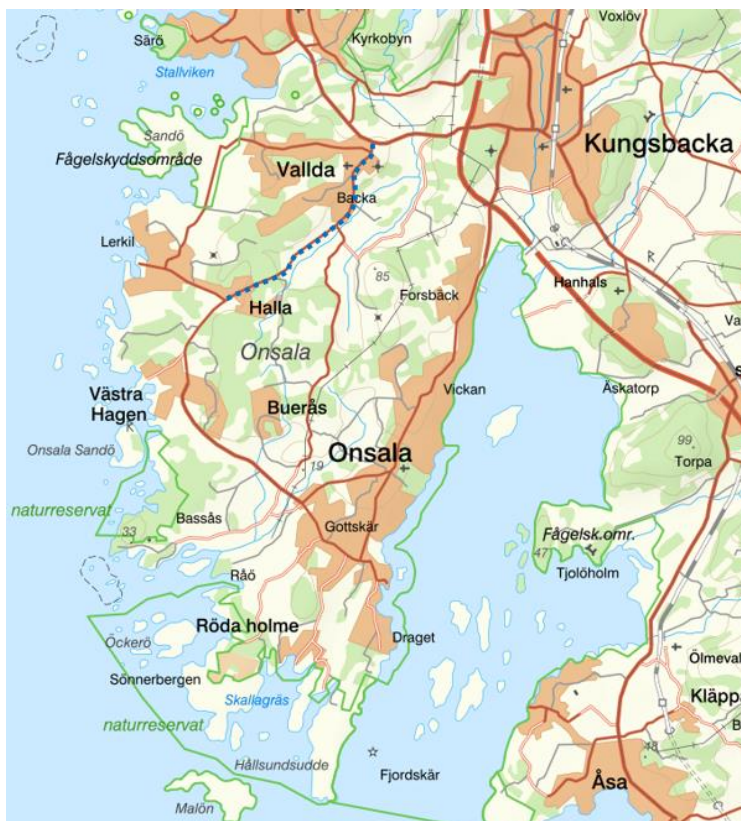
Nuläge

Vallda och Onsalahalvön

Orten Vallda ligger ca 30 km söder om centrala Göteborg och många pendlar varje dag till den angränsande storstadskommunen. Ca en fjärdedel av Kungälv kommunens 85 000 invånare, 23 000 personer, bor på Onsalahalvön. Av dessa bor ca 8700 i Vallda. Här avses det område som i kommunens befolkningsstatistik kallas planeringsområde Vallda, vilket delvis utgår från de gamla församlingarna.

Den del av Valldavägen som behandlas i denna studie omges på större delen av sträckan av öppet jordbrukslandskap och mindre skogspartier. Bebyggelsen ligger med några undantag en bit från vägen och är i stort sett samlad på den västra sidan av vägen. Endast bostadsområdet i Halla, med skola och förskolor, är beläget på den östra sidan av väg 942, Valldavägen.

I norra delen av väg 942 finns ett kulturminnesskyddat område kring Vallda kyrka med byggnader, stenmurar och stora träd alldeles intill vägkanten.



Onsalahalvön med den aktuella sträckan markerad med streckad blå linje

Målpunkter



Målpunkter, korsningar och hållplatser längs sträckan

Strax söder om väg 158 ligger Vallda kyrka med verksamhet för barn, ungdomar och vuxna.

En bit söder om kyrkan finns Toråsskolan med 730 elever från förskoleklass till åk 9. De tre översta klasserna kommer att flytta till en skola i centrala Kungsbacka hösten 2022. En del barn åker skolskjuts medan andra åker linjebuss. En del kliver av vid kyrkan eftersom endast ett fåtal turer med linjebuss går ända fram till skolan. Vid skolan finns också en idrottshall.

Öster om vägen finns en golfbana med lunchrestaurang. De kan ha upp till 700 besökare under en dag med gynnsamt väder.

Strax söder om golfbanan finns bostadsområdet Heberg och en mataffär.

Längst söderut av den aktuella sträckan finns bostadsområdet Halla med en skola och tre förskolor. Furulidskolan hade år 2019 255 elever från förskoleklass till årskurs 6.

Vägens funktion

Väg 942, Valldavägen, förbinder bebyggelsen på Onsalahalvön med väg 158, Säröleden, som i sin tur leder till centrala Kungsbacka i öster och Göteborgs centrala delar i norr.

Trafikverket har pekat ut ett funktionellt prioriterat vägnät (FPV) med de vägar som är högst prioriterade för nationell och regional tillgänglighet. Arbetet har gjorts tillsammans med berörda aktörer, främst Region Halland. Det finns tre grader av prioritering: Nationellt och internationellt viktiga vägar, regionalt viktiga vägar och kompletterande regionalt viktiga vägar. Väg 942, Valldavägen är i FPV definierad som en kompletterande regionalt viktig väg för funktionen kollektivtrafik. Den är inte utpekad när det gäller de tre övriga funktionerna godstransporter, långväga personresor och dagliga personresor.

Trafikmängd och hastighetsgräns

Trafikmängden på väg 942 mättes senast år 2014 och var då 8862 fordon/dygn i den norra delen och 5763 fordon/dygn söder om väg 948, Lunnavägen. Den tunga trafiken, som ingår i siffrorna ovan, varierar mellan 397 i den norra delen och 305 i den södra. Se i övrigt bilderna nedan.



Årsmeldygnstrafik, ÅDT, och hastighetsgräns på Valldavägen. Färgen på väg 942 visar hastighetsgränsen.



Årsmedeldygnstrafik, ÅDT, och hastighetsgräns i den nordligaste delen av väg 942 samt på väg 158 och väg 950

Olyckor

Totalt har 28 olyckor registrerats under åren 2011-2020, vilket är ungefär i nivå med liknande vägar. Ingen av olyckorna har lett till allvarliga personskador. Gång- och cykeltrafikanter har varit inblandade i nästan hälften av olyckorna, vilket är ovanligt mycket. Av de 13 olyckor som berör oskyddade trafikanter var 7 singelolyckor. 5 st mopedolyckor har dokumenterats. Även mopedbilar registreras som moped i det här sammanhanget.

Cykelvägnät

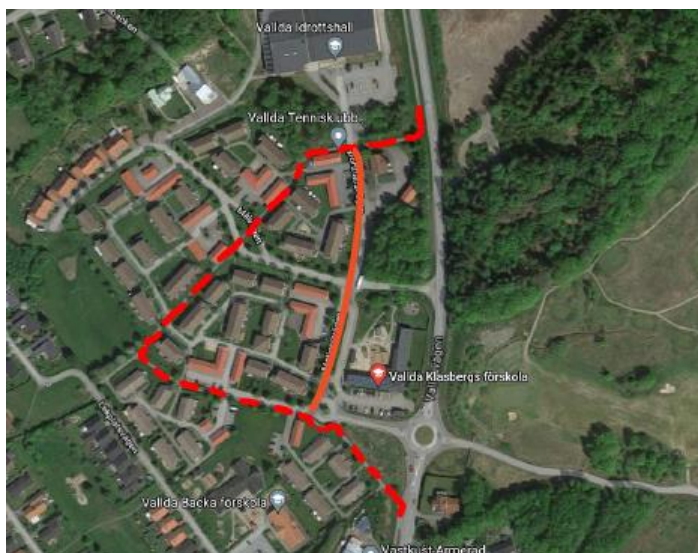
Separat cykelväg finns längs väg 942, Valldavägen, hela vägen den aktuella sträckan utom en bit söder om idrottshallen där den går utmed småvägar en bit från Valldavägen. Denna sträckning utgör en del av Kattegattleden mellan Helsingborg och Göteborg.

Det finns en planskild passage ca 130 meter söder om Vallda kyrka där cykelvägen byter sida. Cykelvägen byter också sida i plankorsningar vid cirkulationen vid väg 948, Lunnavägen samt vid Lerkilsvägen.

Söder om Egnahemsvägen vid ICA-affären har cykelvägen statligt väghållarskap. Norr därom är det kommunalt väghållarskap för cykelvägen, med undantag av några korta sträckor där det är enskilt väghållarskap.



Cykelväg längs väg 942. Färgerna visar vem som är väghållare för cykelvägen: Blå linje är kommunalt, röd linje är statligt och grön linje är enskilt huvudmannaskap



Bilden till vänster visar den del av sträckan, söder om idrottshallen, där det saknas cykelväg längs väg 942 och hur man istället kan cykla på separerad gång- och cykelväg utmed orange linje eller inom bostadsområdet utmed streckad röd linje. Den högra bilden visar gång- och cykeltunneln vid kyrkan.

Kollektivtrafik

Vallda som pendlingsort

Från Vallda till centrala Göteborg tar 25 – 45 minuter i högtrafik med bil via väg E6/E20.

Med buss från Vallda till Kungsbacka station och därifrån tåg till Göteborgs central tar det ca 45 minuter. Bussen går två gånger i timmen i högtrafik. Tågets avgångstid är anpassad till bussen (och tvärtom). Med bil tar samma sträcka i högtrafik mellan 25 och 45 minuter kl 07.30 på vardagar. Detta innebär, enligt Hallandstrafiken, att restidskvoten är 1,3, dvs att det tar ungefär 30% längre tid med kollektivtrafik än med bil¹. Om man ska till de sydvästra delarna av Göteborg tar det 20-30 minuter med bil via väg 158, Säröleden, och 70 - 80 minuter med kollektivtrafik.

I samband med arbetet med åtgärdsvalsstudien för väg 158, år 2019, gjordes en marknadsundersökning. Enligt den är det 3870 personer av Valldas 8700 invånare som pendlar till arbete eller skola i Göteborg varje dag. Av dessa är det 44%, dvs 1700 personer som har sin målpunkt i de centrala delarna av Göteborg. Allt detta sammantaget ger bra förutsättningar att skapa effektiva resor genom kollektivtrafik och samåkning.

Bilden bekräftas av Hallandstrafiken som anger att ca 60% av de som reser buss från Vallda ska till Göteborg.

Andelen som pendlar med bil är 79% enligt marknadsundersökningen. Andelen boende i Vallda som åker kollektivt är idag 15 % att jämföra med i genomsnitt 36 % för boende i stråket längs väg 158. Endast Onsala har en lägre andel med 11 %. En förklaring till detta kan vara att det på Valldavägen går en buss var 30:e minut som mest, och att resan innefattar ett byte mellan buss och tåg vid Kungsbacka station. Längre norrut i stråket längs väg 158 finns en expressbuss som går var femte minut i högtrafik, direkt till Göteborg.

När marknadsundersökningen gjordes ställdes också frågor om viljan att byta färdstätt från bil till kollektivtrafik. 40% av de som idag åker bil svarade att man skulle byta till buss, eller överväga att göra det, ifall förutsättningarna för att resa kollektivt blev bättre. De viktigaste förbättringarna skulle vara kortare restid och färre eller inga byten.

Busslinjer och hållplatser

Valldavägen trafikeras av busslinjerna 733 och 734.

Linje 734 trafikerar hela den aktuella sträckan av Valldavägen med hållplatserna Halla och Furulid i söder upp till Vallda kyrka i norr. Vissa turer tar den av från Valldavägen och kör in till Toråsskolan.

Linje 733 trafikerar endast hållplatserna Vallda kyrka och Toråsskolan, och då endast på enstaka turer.

Start- och målpunkt för båda linjerna är Kungsbacka station.

Linje 734 går i halvtimmemstrafik medan 733 går i timmemstrafik större delen av dagen.

¹ Restidskvot är restiden med kollektivtrafik dividerat med restiden för samma sträcka med bil

Flera av hållplatserna har ett stort antal resande. Flest passagerare av hållplatserna längs väg 942, ca 60 personer per dygn, kliver på vid hållplats Heberg (vid ICA). Därefter följer hållplats Halla med 32 och hållplats Gräppåsvägen med 27 påstigande per dygn. Dessa tre hållplatser har under år 2021 upprustats för att öka tillgängligheten för funktionshindrade inom ramen för det nationella projektet Hållplatser för alla. Hållplatserna har utrustats med plattform och ledstråk.

Antal påstigande per hållplats i snitt per vardagsdygn, år 2018, visas i nedanstående tabell:

Halla	32
Furulid	6
Gräppåsvägen	27
Rödjerna	0
Lunnavägen	1
Tröskeberg	18
Heberg	60 (Ica)
Toråsskolan	86 (inne vid skolan)
Vallda kyrka	17



Hållplatser längs den aktuella sträckan av väg 942.

Mål och ambitioner för kollektivtrafiken

Stråket Kungsbäcka – Vallda/Lerkil är ett av fyra stråk som är klassade som ”Mycket starkt stråk” i trafikförsörjningsprogrammet. Förutom Väst kustbanan, som har en särställning, klassas Halmstad – Hylte samt Kungsbäcka – Göteborg, Kungsbäcka – Onsala och Kungsbäcka – Vallda som mycket starka stråk. Detta motiveras främst av stora pendlingsströmmar. När det gäller Vallda nämns också att ”befolkningsutvecklingen i stråket har varit positiv och framförallt Vallda som tätort har vuxit de senaste åren.” Om kollektivtrafikstråket bedöms som mycket starkt är utgångspunkten att det ska finnas ett lägsta utbud på 24 dubbelturer/ vardag.

Vid flera tillfällen de senaste åren har Hallandstrafiken förlängt den förväntade tiden från start till målpunkt i tidtabellen, men nu har man nått en gräns när man inte kan lägga på mer tid utan att det påverkar helheten på ett negativt sätt. Dessutom ges bussen sämre konkurrenskraft och ökade kostnader för varje gång turen måste förlängas med några minuter.

För att förstärka kollektivtrafikens konkurrenskraft tänker sig Hallandstrafiken åtgärder i tre steg. På kort sikt behövs, enligt Hallandstrafiken, åtgärder som minskar restiden genom att bussen får prioritet i gaturummet. Det kan till exempel handla om att ge bussen prioritet i trafiksignaler eller att man minskar trängseln i rusningstid på olika sätt. Den trängsel som har störst effekt på restiden finns inne i Kungsbäcka stad.

På lite längre sikt skulle bussgator, främst in mot centrala Kungsbäcka, vara ett sätt att få ner restiden.

På lång sikt bör man, enligt Hallandstrafiken, utreda ett kapacitetsstarkt alternativ i stråket längs väg 158. Detta skulle kunna vara en snabb och gen busslinje eller spår bunden kollektivtrafik. Från Valldavägen skulle då ett byte behövas i Vallda trekant vid väg 158.

Dessa åtgärder tas inte med som rekommenderade åtgärder i denna studie eftersom de tas om hand i åtgärdsvalsstudien för väg 158.

Idag finns ingen anledning att ha en matarbuss från Vallda till väg 158 eftersom bussarna inte går oftare vid Vallda trekant än de gör från hållplatserna längs Valldavägen. Där finns visserligen en busslinje till, linje 720, men den går ungefär samma tider som buss 734 eftersom båda är anpassade till tågens avgång i Kungsbäcka.



Översiktskarta med den aktuella vägsträckan markerad

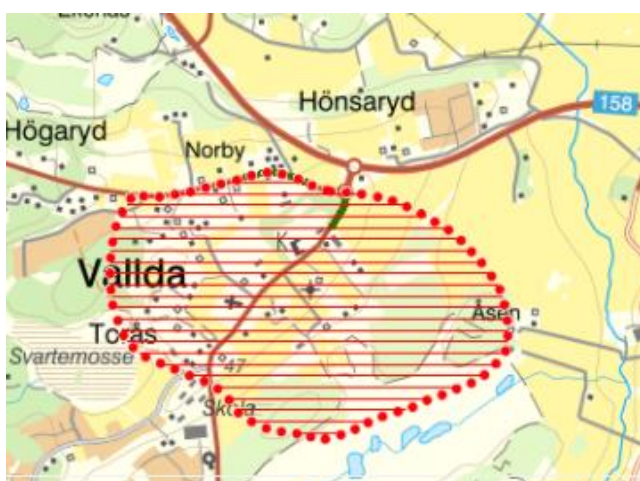
Buller

En utredning av bullerstörningar längs den aktuella sträckan visar att inga fastigheter har sådana bullervärden att det skulle vara aktuellt med åtgärder för att minska bullernivån.

Kulturmiljö

Vallda kyrkby är en välbevarad by- och herrgårdsmiljö från i huvudsak 1800-talets mitt med kringbyggda gårdar, Vallda medeltidskyrka, prästgård och socken stuga, samt säteri från 1600-talet. Det har pekats ut som riksintresse för kulturmiljövård inom det område som visas på kartan nedan. Det innebär att det långsiktigt ska skyddas mot åtgärder om påtagligt kan skada dessa värden.

Inom området finns en allé som skyddas genom miljöbalkens generella biotopskydd. Den visas med grön linje på kartan nedan.



Område som är av riksintresse för kulturmiljövård samt en biotopskyddad allé (grön linje)

Naturmiljö

Artrik vägmiljö

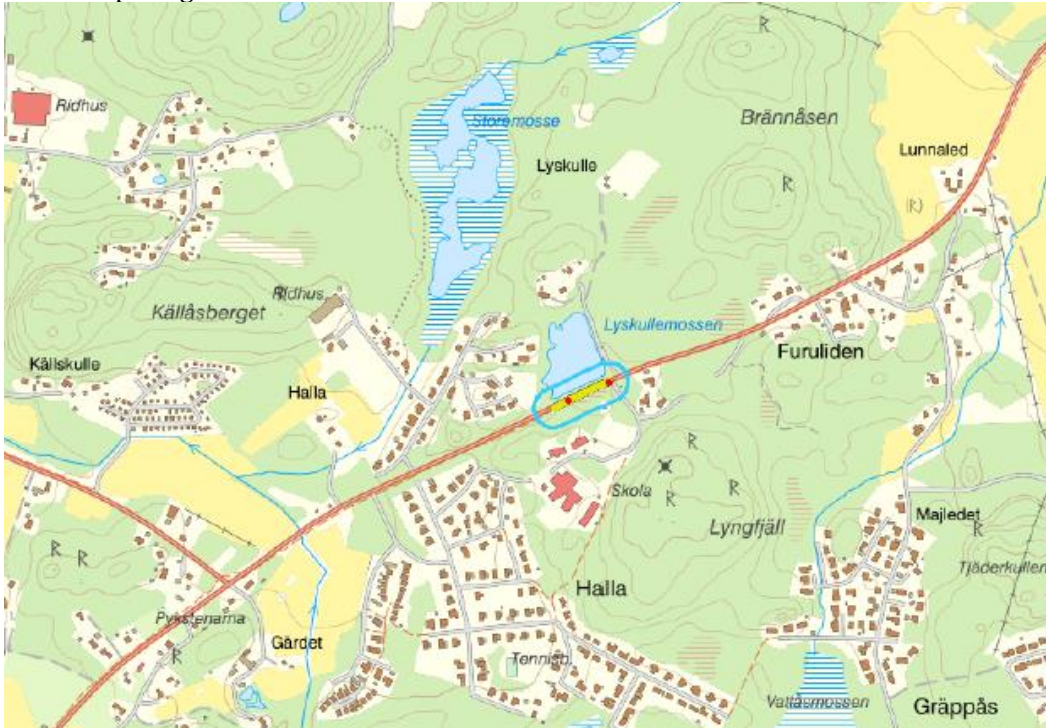
Längs den aktuella vägsträckan finns ett parti med artrik vägmiljö som sköts enligt speciella rutiner för att skydda artrikedomen. Se grön linje på kartan nedan.



Grön linje visar artrik vägsträcka

Barriärer för fauna

I höjd med hållplats Furulid finns en liten sjö. Eftersom det är öppet vatten på ena sidan av vägen och sankmark på den andra kan det finnas behov för grod- och kräldjur att ta sig över vägen här. Detta har konstaterats vid en översiktlig inventering och man kan i dagsläget inte säga om det verkligen finns ett behov av passage eller inte.



Kartan visar platsen där det eventuellt finns behov av en grod- och kräldjurspassage

Kontaktsträckor väg och vatten

På de sträckor som visas med blå linje på kartan nedan finns kontakt mellan vägen och ytvatten eller våtmark. Risken för skada på vattnet om det skulle ske en olycka på vägen har dock bedömts som liten och platsen kommer inte att prioriteras för skyddsåtgärder inom överskådlig tid.



Kartan visar kontaktsträckor mellan väg och ytvatten eller våtmark

Kapacitetsanalys

De analyser som har gjorts inom ramen för denna åtgärdsvalsstudie grundar sig på två platsbesök (26 maj 2021 kl 7.30 – 8.30 samt 12 oktober kl. 07.05 – 08.45 2021), analysresultat och drönarfilmning från åtgärdsvalsstudien för väg 158, kapacitetsberäkningar utifrån uppmätta trafikmängder och slutligen på samtal med berörda. Platsbesöket i maj skedde under tiden för coronarestriktionerna och måste tolkas utifrån det. Vid tiden för det andra besöket hade coronarestriktionerna hävts men det är svårt att bedöma om trafikmängderna ännu återgått till det ”normala” eller möjligen det ”nya normala”. Trafikmätningarna som kapacitetsberäkningarna bygger på är däremot gjorda innan coronapandemin, 2014 resp 2017.

Kapacitetsanalysen omfattar endast den norra delen av sträckan eftersom trafikmängden är betydligt mindre söder om väg 948/Heberg.

Hela kapacitetsutredningen finns i bilaga 1.

Korsningen Rörmöstvågen/väg 942 Valldavågen, vid Toråsskolan

Vid platsbesök 1 konstaterades att det var en kö på Rörmöstvågen på 10-15 bilar mellan cirka kl 07.50 och 08.10. Därefter avvecklades kön snabbt och det var inte längre några problem att komma ut på Valldavågen. En busschaufför och flera bilister som kom söderifrån på Valldavågen stannade på Valldavågen för att släppa ut trafik från Rörmöstvågen. Detta skapade viss köbildning på Valldavågen bakom dessa fordon. I övrigt uppstod ingen kö på Valldavågen.

Kapacitetsutredningen (se bilaga) visar att det är hög belastning vid Toråsskolan i samband med skolstart på morgonen då många föräldrar skjutsar sina barn till skolan. Beräkningar för den mest belastade kvarten på dagen, tiden strax innan skolstart på vardagar, visar på en hög belastning i korsningen vid befintlig utformning. Övrig tid är kapaciteten och framkomligheten god.



Väg 942, Valldavågen

Vid platsbesök 1 gjordes mätningar för att se hur lång tid det tog för ett fordon att ta sig längs Valldavågen från korsning Rörmöstvågen/Valldavågen till den första cirkulationen vid Sandövågen vid olika tidpunkter. Kl. 07.50. samt 08.05 tog det 1 minut och 10 sekunder vid båda klockslagen. När

”trafiksituationen” lugnat sig (d.v.s. efter kl. 08.15) tog det exakt lika lång tid (1 minut och 10 sekunder) att konfliktfritt köra enligt hastighetsbegränsningen.

Vid platsbesök 2, som inleddes kl 07.05 konstaterades att det var köer på vägen vid två tillfällen under morgonrusningen. Klockan 07.40 tog det 2 minuter och 17 sekunder att ta sig med bil från Rörmöstvägen till cirkulationen vid Sandövägen. Det var då kö ca 300 meter söder om cirkulationen och trafiken stod delvis helt still. Den andra tidpunkten när det var kö var kl 08.05 då samma sträcka tog 2 minuter och 9 sekunder. Köen var då ca 200 meter lång.

Sammanlagt varade dessa två toppar i högst 20 minuter.

Vallda trekant och väg 950, Sandövägen

Även situationen vid cirkulationerna vid Vallda trekant, korsningarna med väg 950 respektive 158, studerades vid platsbesöket. Störst belastning iakttogs mellan klockan 8 och 8.05 då det var köer på cirka 10-20 fordon från Valldavägen och Sandövägen. Detta tyder på att korsningen klarar dagens belastning, men att trafikmängderna börjar närma sig gränsen för vad korsningen tål.

Vid platsbesök 2 noterades inga köer på Sandövägen, bara en eller högst två bilar som stod och väntade.

För att analysera situationen för trafik på Valldavägen norrut mot väg 158 har trafikutredningen tillhörande åtgärdsvalsstudien för väg 158 studerats. I den konstateras att såväl vid platsbesök som vid drönarflygning (båda genomförda under förmiddagens maxtimme) är trafikbelastningen i den södra cirkulationsplatsen hög, men acceptabel. Enligt platsobservationen uppstod det kö/långsamtkörande trafik norrut mot cirkulationsplatsen om cirka 10-20 fordon. Enligt åtgärdsvalsstudien för väg 158 kan sträckan med långsamtgående trafik bli upp emot 100 meter lång söderut. Dock är det svårt att avgöra var gränsen mellan kö, stillastående trafik, och långsamtgående trafik går. I åtgärdsvalsstudien för väg 158 slås det fast att situationen för trafiken söderifrån mot den södra cirkulationsplatsen inte är tillräckligt allvarlig för att det i närtid ska behöva göras några åtgärder.

Korsningen väg 942 Valldavägen/Egnahemsvägen

För korsning Valldavägen/Egnahemsvägen bedöms det inte föreligga några kapacitetsproblem.

Preciserande av problem, brister och behov

Stor andel bilresor

En stor del av resorna sker med bil i jämförelse med trafiken från övriga orter längs stråket längs med väg 158 in mot Göteborg. Enligt en marknadsundersökning som gjordes i samband med åtgärdsvalsstudie väg 158, Göteborg – Kungsbacka (år 2019) utgör 79% av arbets- och studieresor av bilresor, vilket är betydligt mer än genomsnittet för stråket in till Göteborg.

Höga hastigheter

På delar av sträckan är vägen rak med ett omgivande landskap som är öppet och plant. Detta innebär en risk för höga hastigheter. Under utredningen har det framkommit att hastigheterna kan vara höga när trafiken inte är så tät.

Enligt en mätning som gjordes onsdagen 3 – torsdag 4 augusti år 2016 var medelhastigheten drygt 60 km/tim på en sträcka i Halla där gällande hastighetsgräns var 50 km/tim. Även om denna mätning gjordes under endast ett dygn, mitt i sommaren, på en plats som genom sin karaktär inbjuder till höga hastigheter, kan den ge en vink om att höga hastigheter förekommer.

Gång- och cykeltrafikanter vid passage över vägen

Problem när det gäller framförallt trafiksäkerhet, men också framkomlighet, vid passage över vägen har påtalats för följande platser:

- vid kyrkan
- vid hållplats Heberg, vid ICA
- i korsningen väg 942/951, Lerkilskrysset

Övriga problem för gång- och cykeltrafikanter

- Parkeringen vid kyrkan är utformad så att bilar backar ut på cykelvägen
- Cykelvägen söder om Toråsskolan går nära vägen utan separering och ligger lägre än vägen
- Otydlig utformning av cykelvägen vid Gräppåsvägen
- Brant slänt vid gång- och cykeltunneln och att räcket är för kort medför risk för påkörning
- Siktskymmande buskar vid Egnahemsvägens norra anslutning till väg 942

Mopeder och mopedbilar

Både Nobina (som kör bussarna i området), Polisen och andra har påpekat att det finns förhållandevis många långsamgående fordon på Valldavägen. Framst mopeder och sk mopedbilar, vilka klassas som "moped med fyra hjul". För busstrafikanterna innebär det risk för förseningar om man hamnar bakom t ex en mopedbil. Polisen bekymrar sig för säkerheten för ungdomarna som kör mopederna.

För de ungdomar som kan ta sig själva i trafiken utan att behöva passa busstider eller bli skjutsade av föräldrar innebär mopeder och mopedbilar en stor frihet. Det är också tydligt utpekade i en precisering till funktionsmålet (se sidan 25) att barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet ska öka.



Mopedbilar. Bilden är inte tagen i Vallda.

Generellt kan sägas att antalet mopedbilar på vägarna ha ökat kraftigt. Det är relativt få som omkommer i olyckor med mopedbilar, men antalet skadade har fördubblats de senaste tre till fyra åren. Därför har Trafikverket tillsammans med 18 andra aktörer skapat en gemensam inriktning för säker användning av fyrhjulingar och mopedbilar, traktorer och motorredskap. Trafikverket följer årligen upp utvecklingen och ambitionerna i den gemensamma inriktningen.

Bristande framkomlighet och tillgänglighet för bilister

Problem med att det är svårt att komma fram längs med väg 942, Valldavägen har påtalats. Det gäller främst i den norra delen, närmast Vallda trakant och väg 158.

Det rapporteras också om stora svårigheter att komma ut på väg 942 från Rörmösvägen, vid Toråsskolan, på morgonen i samband med starten på skoldagen.

Dessa problem har analyserats i en kapacitetsutredning som sammanfattas ovan i kapitel "Kapacitetsanalys" och redovisas i sin helhet i bilaga 1.

Trafiksäkerhetsbrister i korsningen vid Toråsskolan, Valldavägen/Rörmösvägen

Sikten i korsningen är något begränsad, både när man ska ut på Valldavägen och när man kommer söderifrån och ska in på Rörmösvägen.

När man ska svänga ut från Rörmösvägen på Valldavägen, är sikten 90-100 meter vilket är acceptabelt vid 50km/tim. Vid nyanläggning krävs en siktsträcka på minst 80 meter, önskvärt är 110 meter. Sikten när ett fordon ska svänga vänster in på Rörmösvägen är begränsad om det finns bilar i norrgående körfält som skymmer sikten. I det fallet är den endast ca 50 – 60 meter. Minsta godtagbara stoppsikt vid 50 km/tim är 50 meter, önskvärd stoppsikt är 70 meter.

Som en följd av att det är svårt att komma ut på Valldavägen på morgonen kan det hända att trafikanter kör ut även om det är små marginaler eftersom det är svårt att hitta en lucka.

Svängradierna är mycket generösa vilket leder till att man kan svänga i korsningen med relativt hög hastighet. Höga hastigheter i kombination med korsande trafikströmmar innebär en trafiksäkerhetsrisk. Till exempel när två fordon som kommer från olika håll på Valldavägen båda ska svänga in på Rörmösvägen.

Det leder också till att den asfalterade ytan i korsningen är stor vilket kan skapa en otydlighet. Det finns t ex risk att två bilar ställer sig jämte varandra vid stopplinjen i väntan på att komma ut på Valldavägen, trots att det egentligen bara finns ett körfält. De kan då skymma sikten för varandra. En annan följd av den stora ytan och de generösa radierna är att det är möjligt för den som ska svänga höger ut på Valldavägen att placera sitt fordon i en vinkeln som gör att man måste vrida huvudet väldigt långt för att se längs vägen.

Anledningen till att man en gång konstruerade korsningen med stora ytor var att möjliggöra en smidig körning genom att även stora fordon skulle kunna hålla en viss hastighet genom korsningen. Eftersom



Siktlinje vid infart till Rörmösvägen med skymmande bilar i norrgående körfält

det råder stopp-plikt i Rörmöstvägens anslutning till Valldavägen och alla fordon måste stå helt stilla innan man svänger ut, kan långa fordon ändå inte utnyttja den möjligheten.



Illustration av hur två bilar kan köra upp i jämnhöjd vid stopplinjen (bilden till vänster) samt korsande trafikströmmar (bilden till höger)

Kollektivtrafik

De flesta som åker buss har inte sin målpunkt vid Toråsskolan och för dem blir stoppet där ett irritationsmoment, särskilt med tanke på att bussen kan få stå och vänta innan den kan köra ut på Valldavägen. Samtidigt får Hallandstrafiken in önskemål om att linje 734 ska köra in till skolan vid fler turer.

Turtätheten med ungefär en buss i halvtimmen är betydligt sämre än längre norrut i stråket.

Hållplatserna saknar ofta fickor och väderskydd.

Önskemål finns om bussficka och perrong på hållplats Vallda kyrka.

Problem som har att göra med flaskhalsarna i trafikflödet på väg 158 tas upp i åtgärdsvalsstudien för väg 158, se kapitlet ”Tidigare planeringsunderlag och gällande planer” sidan 8.



Hållplats Vallda

Mål för lösningar (eftersträvad kvalitet)

Koppling till transportpolitiska mål

Transportpolitikens mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

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.

Etappmål för klimatet

Etappmålet innebär att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter (exklusive flyg) ska vara minst 70% lägre 2030 jämfört med 2010. Regeringen har år 2019 beslutat att etappmålet för inrikes transporter ska ingå i det transportpolitiska hänsynsmålet.

Åtgärdsvalsstudiens målbild

- God trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter längs och tvärs vägen
- God trafiksäkerhet och tillräckligt god tillgänglighet för motorfordon
- Ökad andel gång- cykel- och kollektivtrafikresor

Medverkande kompetenser och personer: Samma som ovan Ja <input type="checkbox"/> Nej <input checked="" type="checkbox"/>
Elsa Andersson, Utredare, Johan Kustfolk, Utredare, Elizabeth Devlin, Samhällsplanerare, Linda Larsson, Åtgärdsplanerare och beställare av studien, Elliot Brandeby, trafikingenjör, Mats Persson, Projektledare Underhåll, Mats Lindqvist, miljöspecialist, Caroline Karlsson, Utredare. Samtliga Trafikverket Region Väst
Eventuell kommentar:

Slutsats och resultat

Anledningen till att denna åtgärdsvalsstudie initierades var påpekanden om "kilometerlånga köer" på den norra delen av väg 942, Valldavägen. De analyser som nu har genomförts visar att framkomligheten på vägen är tillräckligt god med dagens förhållanden, men att det inte finns mycket marginaler kvar för ökade trafikmängder. Därför är det helt centralt att det inte tillkommer ny bebyggelse i området i större omfattning. Detta är också vad som ska gälla enligt förslaget till ny översiktsplan för Kungsbacka kommun, där den största delen av all ny byggnation i kommunen föreslås ligga i stationsnära lägen i Kungsbacka stad och i utvecklingsorterna Anneberg och Åsa.

Samtidigt kan vi konstatera att en stor andel av arbets- och studieresorna från Vallda sker med bil, trots att det borde finnas goda förutsättningar att resa kollektivt eftersom många har målpunkt i centrala Göteborg. En del hävdar att kollektivtrafiken inte är tillräckligt attraktiv. Samtidigt är det svårt att erbjuda tätare busstrafik eftersom så få väljer att åka kollektivt.

Åtgärder för att förbättra kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen hamnar till stor del utanför denna studies avgränsning. I åtgärdsvalsstudien för väg 158 som avslutades i juni 2021 rekommenderas ett antal åtgärder för att förbättra bussens framkomlighet, bl a busskörfält på väg 158. Arbete med att öka bussens framkomlighet inne i Kungsbacka pågår också.

Höga hastigheter på Valldavägen har också påtalats som ett problem. Valldavägen sträcker sig genom ett relativt plant och öppet landskap vilket kan bidra till att hastighetsgränsen, som är 50 km/tim på större delen av sträckan, kan uppfattas som låg. Det finns anledning att tro att genomsnittshastigheten i många fall är högre än gällande hastighetsgräns. Därför föreslås att trafiksäkerhetskameror, ATK, sätts upp på sträckan. Detta behov ska dock vägas mot andra och det är i dagsläget inte möjligt att säga om Valldavägen kommer att kunna prioriteras.

Ett annat problem som har framkommit är att det är svårt att komma ut på Valldavägen i korsningen vid Toråsskolan (Rörmöstvägen). Här visar analyser att det är köer och fördröjningar, men bara under en begränsad tid i samband med skolstart när många föräldrar kör sina barn till skolan. Ingen större ombyggnadsåtgärd föreslås här. Skälen är två. 1) Det finns möjlighet att arbeta för att fler barn ska gå eller cykla till skolan vilket skulle minska antalet bilar på morgonen. Enligt 4-stegsprincipen ska alltid denna typ av effektiviseringsåtgärder prövas innan ombyggnader kan komma på tal. Att bussen skulle stanna ute på Valldavägen, vid gång- och cykeltunneln, har också diskuterats men bedömts som en alltför stor försämring av barnens tillgänglighet. 2) Problemet är inte tillräckligt omfattande för att motivera en kostsam ombyggnadsåtgärd eftersom det uppstår endast under ca 20 minuter på vardagsmorgnar.

För att öka trafiksäkerheten i korsningen föreslås att asfaltsytan i korsningen minskas och radierna snävas åt samt att en refug anläggs.

Studien har även utrett förutsättningarna för gång- och cykeltrafikanter. Trafiksäkerheten och tillgängligheten är övervägande god med separerad cykelväg och anlagda passager. Ett antal mindre förbättringsåtgärder föreslås, t ex tydligare avgränsningar, siktröjning och pollare vid passage.

Fyrstegsprincipen

Nedan listas de åtgärder som har diskuterats och prövats under arbetet med åtgärdsvalsstudien. För att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling tillämpas den sk fyrstegsprincipen. Den är vägledande i Trafikverkets arbete för att säkerställa effektiva och hållbara lösningar.

Varje steg ska i tur och ordning prövas. Om ett problem kan lösas med en steg 1- eller steg 2-åtgärd ska inte en mer omfattande steg 3- eller 4-åtgärd genomföras.

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, t ex lokaliseringar, samverkan eller ändrad hastighetsgräns.

Steg 2. Optimera

Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen. Exempel på åtgärder är trafiksäkerhetskameror (ATK), bulleråtgärder eller skyltåtgärder.

Steg 3. Bygg om


Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

Steg 4. Bygg nytt


Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.


Nr.	Åtgärd som studerats och bedömts	Problem som avhjälps/Plats	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>
ÅTGÄRDER SOM GÄLLER HELA STRÄCKAN								
1	Hållbar samhällsplanering; begränsad omfattning av ny bebyggelse i Vallda eftersom den ska styras till stationsnära lägen	Stor andel bilresor	1	Hög	Ej bedömd	God	Ja	
2	Trafiksäkerhetskameror (ATK)	Höga hastigheter	2	Hög	Ca 1 miljon kr per plats (500 000kr / kamera)	Medel	Ja	Ska prioriteras tillsammans med andra platser med behov av kameror. Prioriteringen görs av nationell samordnare på Trafikverket
ÅTGÄRDER FÖR OSKYDDADE TRAFIKANTER								
3	Refug i mitten av vägen så att man kan passera vägen i två steg	GC-passage ² vid Vallda kyrka	3	Medel	Ej bedömd	Låg	Nej	Vägbredden räcker inte till för en refug. Behovet tillgodoses med en planskild passage 100-200 meter bort
4	Farthinder, upphöjd passage (gupp/busskuddar)	GC-passage vid hållplats Heberg, ICA	3	Medel	Ej bedömd	Låg pga kort avstånd mellan sidovägen och passagen	Nej	Upphöjda passager anläggs endast vid starka GC-stråk vid skolor eller andra större målpunkter, t ex idrottsplatser.

² Gång- och cykelpassage över vägen


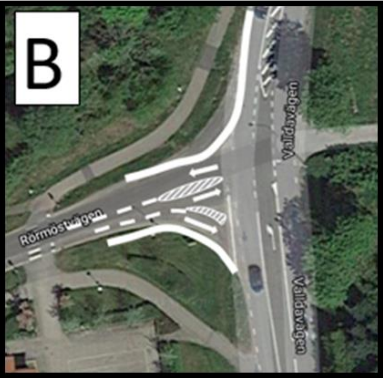
Nr.	Åtgärd som studerats och bedömts	Problem som avhjälps/Plats	Steg enligt fyrstegsprincipen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
5	Pollare för att synliggöra passagen och minska bilarnas hastighet	GC-passage vid hållplats Heberg, vid ICA	2	Låg	ca 10 000 kr	Hög	Ja	
6	<p>Minska radierna i vägskälet så att ytan för bilar blir mindre och mer trång och anlägg refug för att minska hastigheten, förtydliga korsningen och öka avståndet mellan cykelvägen och vägen.</p> 	GC-passage hållplats Heberg, ICA	3	Medel	100 000 – 200 000 kr	Låg/Medel	Ja	Åtgärden kräver samverkan mellan Vallda-Backa vägsamfällighetsförening och Trafikverket.
7	Farthinder, upphöjd passage (gupp/busskuddar)	GC ³ -passage vid Lerkilsvägen	3	Medel	Ej bedömd	Hög	Nej	Upphöjda passager anläggs endast vid starka GC-stråk vid skolor eller andra större målpunkter, t ex idrottsplatser.

³ Gång- och cykelpassage över vägen

Nr.	Åtgärd som studerats och bedömts	Problem som avhjälps/Plats	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	Förlängning av befintlig refug och breddning i GC-vägens anslutning 	GC-passage vid Lerkilsvägen	3	Låg	10 – 50 000 kr	Hög	Ja	
9	Ordna en yta avsedd för cyklister där inte bilar kör	Parkeringen vid kyrkan osäkert utformad	2	Låg	Ej bedömd	Låg	Nej	Problemet har inte bedömts så stort att det motiverar någon åtgärd.
10	Ersätta GCM-stödet som skiljer cykelvägen från vägen med ett nytt som ligger ovanpå asfalten och ger en tydlig avgränsning mellan cykelvägen och vägen	Cykelvägen söder om Rörmöstvägen går nära vägen utan separering	3	Medel	80 - 100 000 kr	Hög	Ja	
11	Cykelfältslinje och tydligare utmärkt passage	Cykelvägen och passagen vid Gräppåsvägen är otydligt utformad	3	Låg	20 – 100 000 kr	Hög	Ja	

Nr.	Åtgärd som studerats och bedömts	Problem som avhjälps/Plats	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>
12	Förlängning av befintligt räcke 	Risk att ett avkörande fordon hamnar på GC-vägen vid tunneln	2	Medel	15 000 kr	Hög	Ja	
13	Borttagning av skymmande vegetation	Siktskymmande buskar vid Egnahemsvägen	2	Medel	Ej bedömd	Hög	Ja	Kungsbacka kommun är väghållare för cykelvägen och beslutar om åtgärden
ÅTGÄRDER FÖR MOTORFORDON								
14	-	Långsamgående fordon, mopedbilar mm	-	-	-	-	Nej	Ingen lämplig åtgärd har funnits
15	Åtgärder för ökad kapacitet för biltrafik	Köer på Valldavägen	-	-	-	-	Nej	Problemet har inte bedömts så stort att åtgärder är motiverade. Ökad kapacitet för biltrafik kan motverka målet om att öka andelen kollektivresenärer. Åtgärder som rekommenderas i ÅVS väg 158 upprepas inte här. Se sid 8 för en översikt.

Nr.	Åtgärd som studerats och bedömts	Problem som avhjälps/Plats	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>
16	Varierad skolstart så att inte alla elever börjar samtidigt för att minska trängseln på morgonen	Köer i korsningen Rörmöstv./Valldav.	1	Hög	Ej bedömd	Låg	Nej	Frågan har beretts av skolledningen. Den har inte bedömts genomförbar eftersom många elever kommer med skolbussar som endast går en tidig tur på morgonen, vilket leder till lång väntan på skolstart för många. Varierad skolstart är också svårt för vårdnadshavare med yngre barn som börjar olika tider.
17	Insatser för att få fler barn att gå och cykla till skolan, t ex Västtrafiks kampanj "På egna ben" och insiktshöjande information	Köer i korsningen Rörmöstv./Valldav.	2	Hög	Ej bedömd	Medel	Ja	Kommunen deltar i "På egna ben" och klasser från Toråsskolan har möjlighet att vara med. Kommunen planerar att även ta fram insiktshöjande information till kommunens skolor nästa år.
18	Ombyggnad till Större korsning, trafiksignal eller cirkulation	Trafiksäkerhet och tillgänglighet i korsningen Rörmöstv./Valldav.	3	Låg	Ej bedömd	Hög	Nej	Större åtgärder är inte motiverade här eftersom trängseln endast uppstår under en kort tid på vardagar.
19	Siktförbättrande åtgärder	Begränsad sikt i korsningen Rörmöstv./Valldav.	2	Låg	Ej bedömd	Låg	Nej	Sikten är tillräckligt god, någon åtgärd behövs inte

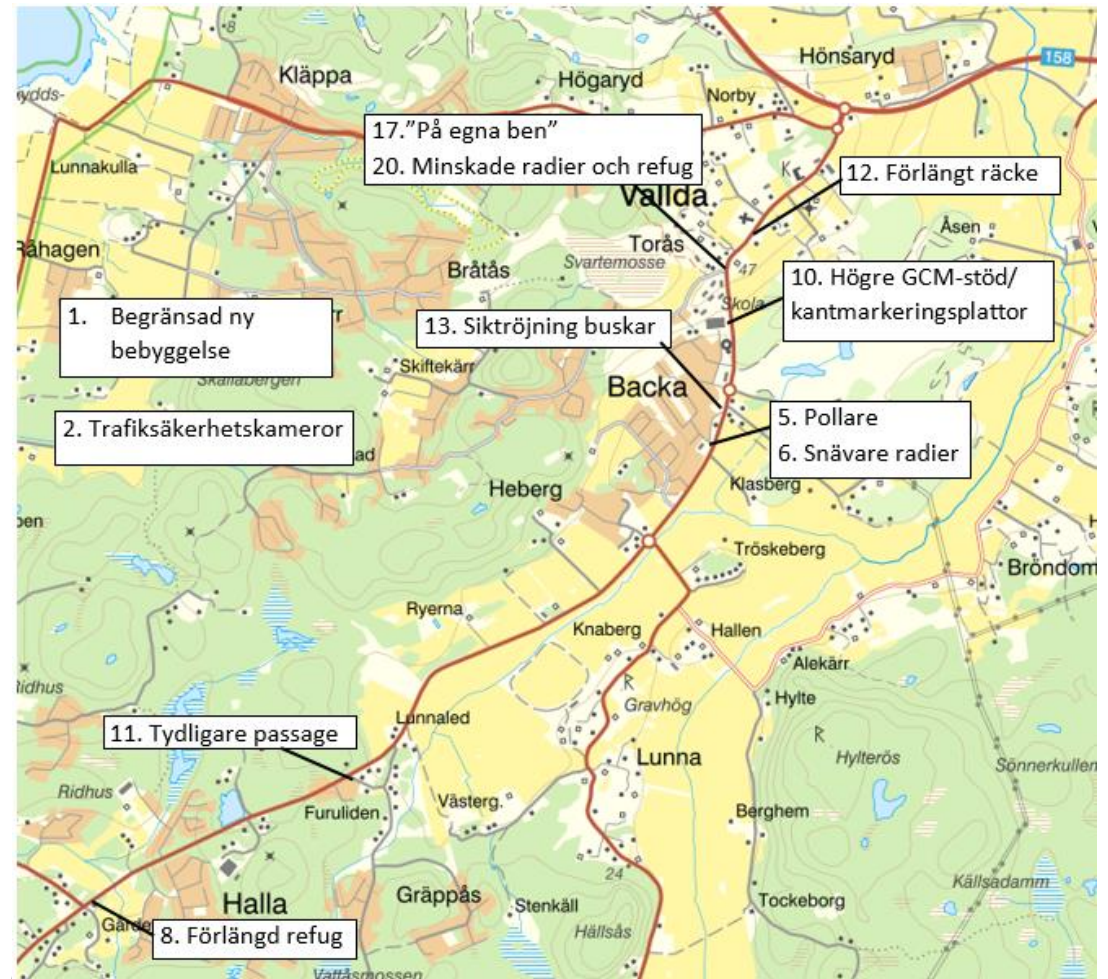
Nr.	Åtgärd som studerats och bedömts	Problem som avhjälps/Plats	Steg enligt fyrstegsprincipen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
20	<p>Minskade radier samt refug i korsningen Valldavägen/Rörmöstvägen</p>  	<p>Trafiksäkerhet i korsningen Rörmöstv./Valldav.</p> <p>Stora ytor leder till höga hastigheter och otydlighet</p>	3	Medel	100 000 – 300 000 kr	Hög	Ja	<p>Åtgärden kräver samverkan mellan Rörmöstvägens vägsamfällighetsförening och Trafikverket</p> <p>Åtgärden på bild A skulle kunna leda till något försämrad kapacitet eftersom det bara får plats en bil i bredd vid stopplinjen. Denna försämring har bedömts som ringa eller försumbar, men bör utredas vidare. Åtgärden på bild B undanröjer den risken men är betydligt dyrare och mer omfattande.</p>

Nr.	Åtgärd som studerats och bedömts	Problem som avhjälps/Plats	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>
ÅTGÄRDER FÖR KOLLEKTIVTRAFIK								
21	Bussficka, perrong, väderskydd mm	Busshållplatser har låg standard	2-3	Låg	Ej bedömd		Nej	De hållplatser som har mer än 20 påstigande per dag har åtgärdats i det nationella projektet Hållplatser för alla. Övriga hållplatser åtgärdas efter hand enligt Hallandstrafikens prioritering. Ingen av de kvarvarande hållplatserna är just nu prioriterad för åtgärder.
22	Bussficka, perrong, väderskydd mm	Hållplats Vallda kyrka har ingen perrong och ingen ficka	2-3	Låg	Ej bedömd		Nej	Det finns gång- och cykelväg och möjlighet att stå på den anslutande vägen

Observera att de åtgärder som mest kraftfullt väntas påverka en ökad andel kollektivtrafik föreslås i åtgärdsvalsstudien för väg 158 (se sidan 8) och upprepas därför inte i denna tabell.

Paketeringsförslag

Paket	Ingående lösningar	Kommentar
A	1 och 2	Åtgärder som gäller hela sträckan – Trafiksäkerhetskameror och samhällsplanering som begränsar omfattningen av ny bebyggelse
B	5,6,8,10,11,12 och 13	Trafiksäkerhetshöjande åtgärder för oskyddade trafikanter
C	17 och 20	Ökad trafiksäkerhet i korsningen vid Rörmöstvägen



Översikt över rekommenderade åtgärder. Åtgärder 1 och 2 gäller hela sträckan

[Effektbedömning]

Lösning / Paket	Samhällsekonomi	Fördelning	Transportpolitisk	Gå vidare
	Nytto-kostnadsbedömning. <u>Beskrivning</u> av största nyttorna/effekterna (+/-) samt bedömning av hur de förhåller sig till kostnaden.	Hur fördelar sig nyttorna på olika grupper i samhället? Ta upp de fördelningar där stora skillnader kan uppstå.	Ta upp de mest betydande bidragen (+/-) till uppfyllande av de transportpolitiska målen (huvudmål, funktionsmål, hänsynsmålen).	Ja/Nej
A	+/- Bibehållen tillgänglighet för motorfordon pga begränsad ny bebyggelse + Ökad säkerhet för biltrafikanter med högre regelefterlevnad av hastighetsgränsen + Ökad säkerhet för oskyddade trafikanter pga färre hastighetsöverträdelser	Bilister får en ökad säkerhet pga högre regelefterlevnad av hastighetsgränsen Oskyddade trafikanter gynnas av bilisternas högre regelefterlevnad av hastighetsgränsen Ökad robusthet i systemet till följd av begränsad ny bebyggelse medför mindre risk för förseningar i kollektivtrafiken	Funktionsmålet: +/- Rätt hastighet ger grundläggande tillgänglighet för motorfordon + Begränsad ny bebyggelse säkerställer grundläggande tillgänglighet för biltrafiken + Tillgängligheten för oskyddade trafikanter ökar när motorfordon håller rätt hastighet + Barns möjlighet att själva ta sig fram i trafiken ökar pga lägre hastigheter Hänsynsmålet: + Högre regelefterlevnad vad gäller hastighetsgränsen leder till ökad trafiksäkerhet för alla trafikantgrupper + Lägre hastigheter leder till minskade miljö- och klimatutsläpp	Ja

Lösning / Paket	Samhällsekonomi	Fördelning	Transportpolitisk	Gå vidare
	Nytto-kostnadsbedömning. <u>Beskrivning</u> av största nyttorna/effekterna (+/-) samt bedömning av hur de förhåller sig till kostnaden.	Hur fördelar sig nyttorna på olika grupper i samhället? Ta upp de fördelningar där stora skillnader kan uppstå.	Ta upp de mest betydande bidragen (+/-) till uppfyllande av de transportpolitiska målen (huvudmål, funktionsmål, hänsynsmålen).	Ja/Nej
B	+ ökad säkerhet för oskyddade trafikanter + ökad tillgänglighet för oskyddade trafikanter + ökad säkerhet för bilister vid avkörning	Åtgärderna gynnar främst oskyddade trafikanter som får en ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet Bilister och oskyddade trafikanter får en ökad säkerhet vid avkörning vid GC-tunneln	Funktionsmålet: + Tillgängligheten för oskyddade trafikanter ökar något + Positiv effekt på jämställdhet eftersom fler kvinnor går, cyklar och åker kollektivt Hänsynsmålet: + Positiv effekt på trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter + Positivt för hälsan att gång- och cykeltrafikanter gynnas	Ja

Lösning / Paket	Samhällsekonomi	Fördelning	Transportpolitisk	Gå vidare
	Nytto-kostnadsbedömning. <u>Beskrivning</u> av största nyttorna/effekterna (+/-) samt bedömning av hur de förhåller sig till kostnaden.	Hur fördelar sig nyttorna på olika grupper i samhället? Ta upp de fördelningar där stora skillnader kan uppstå.	Ta upp de mest betydande bidragen (+/-) till uppfyllande av de transportpolitiska målen (huvudmål, funktionsmål, hänsynsmålen).	Ja/Nej
C	+ ökad säkerhet för bilister pga sänkt hastighet och tydligare utformning + ökad säkerhet för oskyddade trafikanter pga sänkt hastighet + ökad säkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter eftersom det blir färre bilar på Rörmöstvägen när fler elever tar sig till skolan ”på egna ben”	Ombyggnaden av korsningen gynnar främst bilister som får en ökad säkerhet, men även oskyddade trafikanter gynnas av att bilarnas hastigheter blir lägre. Fler elever som går och cyklar till skolan istället för att bli skjutsade i bil gynnar oskyddade trafikanter som får ökad säkerhet och tillgänglighet.	Funktionsmålet: + Positivt för barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer + ökad tillgänglighet för oskyddade trafikanter med färre bilar + ökad tillgänglighet för motorfordon när fler går och cyklar Hänsynsmålet: + Ökad trafiksäkerhet för motorfordon + Positiv påverkan på hälsan med färre motorfordon i trafikmiljön kring skolan	Ja

Medverkande kompetenser och personer: Samma som ovan Ja <input type="checkbox"/> Nej <input checked="" type="checkbox"/>
Elsa Andersson, Utredare, Johan Kustfolk, Utredare, Elizabeth Devlin, Samhällsplanerare, Linda Larsson, Åtgärdsplanerare och beställare av studien, Elliot Brandeby, trafikingenjör, Mats Persson, Projektledare Underhåll, Innocent Nyatanyi, vägutformare Investering, Robin Hjalmarsson och Emmi Ebbesson, båda trafikanalytiker. Samtliga vid Trafikverket Region Väst
Eventuell kommentar:

[Forma inriktning och rekommendera åtgärder]

Åtgärdsförslag/paket	Inriktning och rekommenderade åtgärder	Steg enligt fyrstegsprincipen	Förslag till fortsatt planering och hantering	Tidsaspekt genomförande	Ansvariga aktörer, genomförande	Förslag till finansiering
A	Trafiksäkerhetskameror och Hållbar samhällsplanering	1-2	Behovet av trafiksäkerhetskameror, ATK, spelas in av trafikingenjören under år 2021 till nationella samordnaren. Hållbar samhällsplanering pågår kontinuerligt	Medellång – lång sikt	Trafikverket och Kungsbacka kommun	De kameror som prioriteras finansieras i nationell plan
B	Mindre åtgärder för ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter	2-3	Åtgärdsplaneraren på Trafikverket beställer åtgärd 5, 8, 10, 11 och 12 av Underhåll. Åtgärd 6 planeras i samverkan mellan Trafikverket, Vallda-Backa vägsamfällighetsförening och Kungsbacka kommun. Åtgärd 13 genomförs av Kungsbacka kommun	Kort sikt	Trafikverket, Kungsbacka kommun och Vallda-Backa vägsamfällighetsförening	Trafikverket finansierar åtgärderna 5, 8, 10, 11 och 12 via Regional infrastrukturplan. Åtgärd 13 finansieras av Kungsbacka kommun. Hur åtgärd 6 ska finansieras får utredas vidare i samverkan mellan parterna. Möjliga vägar är driftbidrag till enskilda vägar eller regional infrastrukturplan.
C	Minskade radier och refug i korsningen Rörmöstvägen/Vallda-vägen samt Insatser för att få fler barn att gå och cykla till skolan.	3	Ombyggnaden planeras i samverkan mellan Trafikverket och Rörmöstvägens vägsamfällighetsförening ”På egna ben” drivs av Västtrafik och klasser från Toråsskolan har möjlighet att vara med. Kommunen planerar också insiktshöjande insatser.	Kort till medellång sikt	Trafikverket, Rörmöstvägens vägsamfällighetsförening och Västtrafik/Toråsskolan	Ombyggnaden finansieras i samverkan mellan Trafikverket och Rörmöstvägens vägsamfällighetsförening Insatser för att få fler barn att gå och cykla till skolan, ”På egna ben” och insiktshöjande information, finansieras inom ordinarie anslag

Medverkande kompetenser och personer:

Elsa Andersson, Utredare, Johan Kustfolk, Utredare, Linda Larsson, Åtgärdsplanerare och beställare av studien, Elliot Brandeby, trafikingenjör, Martin Vinberg, Projektledare Underhåll, Innocent Nyatanyi, vägutformare Investering, Robin Hjalmarsson och Emmi Ebbesson, båda trafikanalytiker. Samtliga vid Trafikverket Region Väst

Arbetsprocessen

Arbetet med denna studie har pågått under tiden mars - oktober 2021

Arbetet har drivits av projektledare Elsa Andersson och biträdande projektledare Johan Kustfolk, båda Utredare Trafikverket Region Väst.

I den interna arbetsgruppen har följande personer deltagit: Linda Larsson, Åtgärdsplanerare och beställare av studien, Elizabeth Devlin, Samhällsplanerare, Elliot Brandeby, Trafikingenjör och Mats Persson, Projektledare Underhåll

Konsultstöd: Anna Granberg och Andreas Fredriksson, Cowi

Referensgrupp internt Trafikverket: Jenny Larsson, Utredare med inriktning på trafiksäkerhet, Innocent Nyatanyi, Vägutformning, Mats Lindqvist, miljöspecialist samt Caroline Karlsson, utredare med inriktning på miljö

Externa aktörer som har deltagit i processen, bl a i en workshop om problem och brister den 4 juni 2021, är Kungsbacka kommun, Hallandstrafiken, Region Halland och Västtrafik.

Kungsbacka kommun: Agneta Nordström, specialist infrastruktur, Samhällsbyggnadskontoret, Raquel Sandblad, planarkitekt strategiska avdelningen, Sara Johansson, Trafikingenjör, Julia Emqvist, Trafikplanerare samt Karin Hansson, Enhetschef Valldaområdets förskolor och skolor.

Hallandstrafiken: Daniel Modiggård, Chefsstrateg, Peter Lindholm, Utvecklare infrastruktur och Johan Hasselqvist, trafikutvecklare

Västtrafik: Stefan Krafft, trafikstrateg, Västtrafik

Intressenter som har kontaktats via telefon och mejl: Polisen, räddningstjänsten, bussbolaget Nobina, Vallda Backa förskola, Vallda golf & countryclub, LRF, Rörmöstvägens vägsamfällighetsförening samt Vallda-Backa vägsamfällighetsförening.

Bilagor

PM Kapacitetsutredning åtgärdsvalsstudie Valldavägen, augusti 2021

Kvalitetsgranskning

Genomförd:	Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Datum: 2021-11-05
Utförd av:	Blomkvist Sara, PLväu

Avslut av studie

Studien har signerats digitalt 2021-11-08 av

Elsa Andersson, PLväu, ansvarig för genomförande av åtgärdsvalsstudien

Studien har godkänts 2021-11-09 genom digital signatur av

Jörgen Ryding, Chefen för Utredning



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Region Väst
Telefon: 0771-921 921.

www.trafikverket.se