

Tjörns kommun

Trafik- och riskutredning Svanvik, Tjörn

Trafikutredning

I samband med detaljplan del av Svanvik 1:26 m.fl. verksamhetsområde

Uppdragsnr: 107 22 03 Version: 1 Datum: 2021-04-07



Uppdragsgivare: Tjörns kommun
Uppdragsgivarens kontaktperson: Pernilla Attnäs Björk
Konsult: Norconsult
Uppdragsledare: Maria Young
Handläggare: Maria Albertsson, Trafikutformning inom Svanvik, PM
Emelie Johnsson, Trafikutformning infart
Per Widén, Kostnads kalkyl

1	2021-04-07	Granskning av kommunen	MY MA	MY MA	Maria Young
Version	Datum	Beskrivning	Upprättat	Granskat	Godkänt

Detta dokument är framtaget av Norconsult AB som del av det uppdrag dokumentet gäller. Upphovsrätten tillhör Norconsult. Beställaren har, om inte annat avtalats, endast rätt att använda och kopiera redovisat uppdragsresultat för uppdragets avsedda ändamål.

► Sammanfattning

För att möjliggöra en utbyggnad av verksamhetsområdet Svanvik på Tjörn undersöks möjligheterna att ändra detaljplanen. Två områden nord/nordväst om det befintliga verksamhetsområdet Svanvik berörs av planerna. Planerna på en utbyggnad innebär att trafiksituationen behöver studeras utifrån behovet av nya vägar inom området men också hur dagens korsning mellan verksamhetsområdet Svanvik och väg 169 kan behöva byggas om för att klara framtida trafikmängd.

Inom området studerades fyra alternativ på möjlig utbyggnad av vägnätet. Det alternativ som valdes innebär en ny vägsträcka norr ut som ansluter mot befintlig grusväg direkt öster om Svanviks verksamhetsområde och att en väg väster ut rustas upp till en standard som motsvarar övriga vägar inom området. Området får också två nya vändplatser. Vissa förbättringar för gående och cyklister görs också. Framst bättre koppling mot befintlig gång- och cykelväg läng med väg 169 och busshållplatserna på väg 169, samt en ny gång- och cykelväg längs med verksamhetsområdets östra sida.

För korsningen mellan verksamhetsområdet Svanvik och väg 169 studerades tre möjliga lösningar för att förbättra framkomligheten i korsningen. Samtliga förslag skapar bättre förutsättningar för trafiken i korsningen men i olika hög grad och genom olika stora ombyggnader. Oavsett om Svanvik byggs ut eller inte förväntas trafikmängderna på väg 169 bli så höga år 2040 att utformning och hastighetsgräns på hela sträckan mellan Wallhamn och Myggenäs bör ses över. Det bedöms därför lämpligt att utreda framtida utformning för hela sträckan, vilka korsningar som bör finnas kvar och hur de bör utformas innan det beslutas om eller genomförs en större ombyggnad av korsningen vid Svanvik. Därför föreslås att den minsta studerade ombyggnaden genomförs direkt i samband med att Svanvik byggs ut. Det alternativet innebär att vägrenen på väg 169 breddas vid korsningen och att en ny större mittrefug byggs för att förbättra cykelöverfarten.

► Innehåll

1	Inledning	5
2	Förutsättningar	7
2.1	Område och vägnät	7
2.2	Gång- och cykeltrafik	9
2.3	Kollektivtrafik	10
2.4	Trafikolyckor	10
2.5	Trafikmängder	11
2.6	Korsningen med väg 169	12
3	Trafikförslag	14
3.1	Trafiklösning i området	14
3.1.1	<i>Utredda möjliga lösningar</i>	14
3.1.2	<i>Vald lösning</i>	15
3.2	Korsningen med väg 169	16
3.2.1	<i>Tidigare utredning</i>	16
3.2.2	<i>Möjliga lösningar</i>	17
3.2.3	<i>Rekommendation inför val av korsningsutformning att arbeta vidare med</i>	20

Bilagor

- Bilaga 1. Skiss trafikförslag i området
- Bilaga 2. Ritningar korsningen med väg 169
 - Bilaga 2.1 Alt. 1. Vänsterpåsvängskörfält, 1:1000*
 - Bilaga 2.2 Alt. 1. Vänsterpåsvängskörfält, 1:500*
 - Bilaga 2.3 Alt. 2. Vänstersvängkörfält*
 - Bilaga 2.4 Alt. 3. Fattigmanslösning*
 - Bilaga 2.5 Typsektioner*

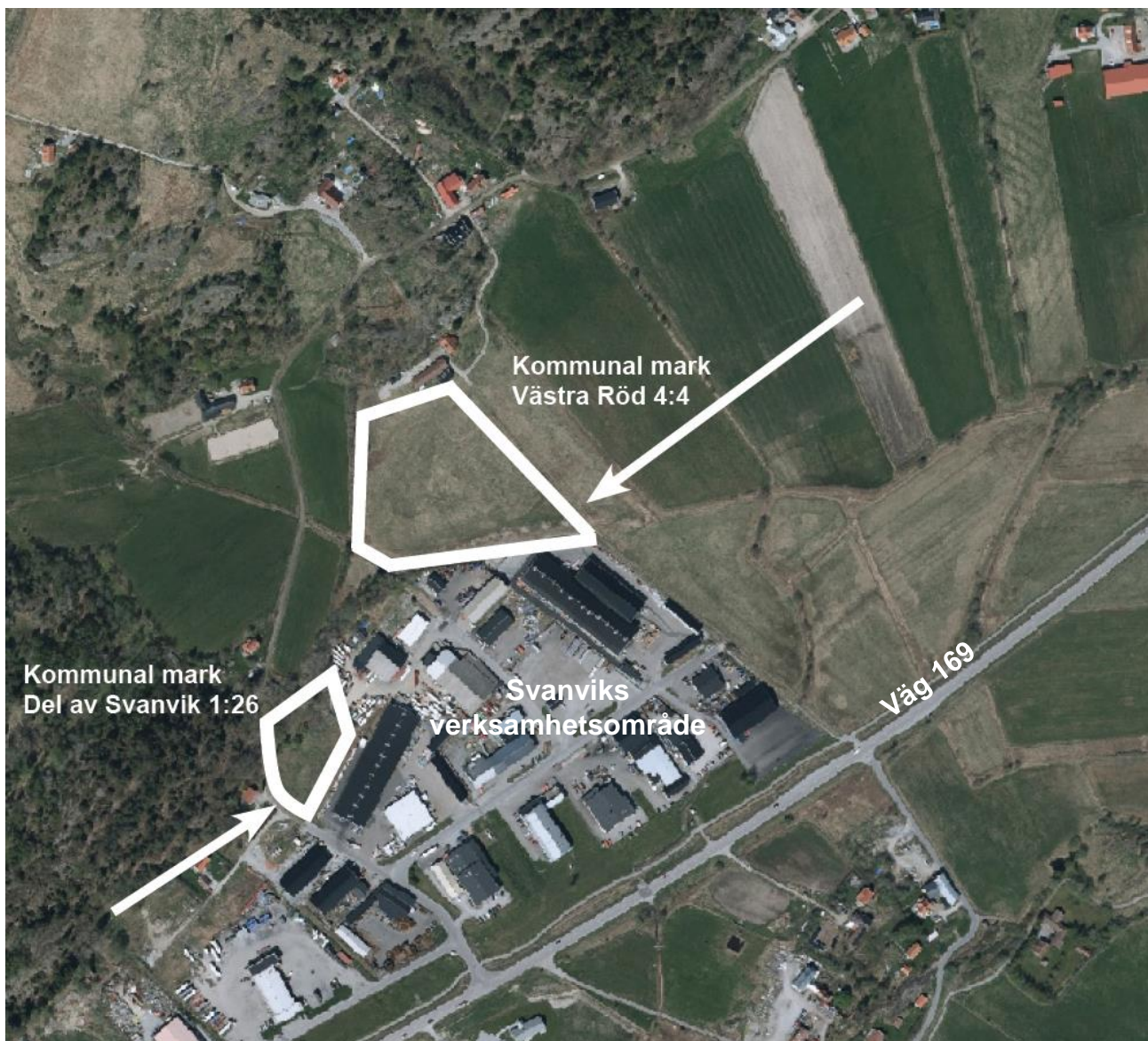
1 Inledning

Den här trafikutredningen tas fram som en del i arbetet med en detaljplan för en del av Svanvik 1:26 m.fl. på östra Tjörn. Se figur 1 för karta.



Figur 1. Karta med markerat läge för planområdet. (Eniro, 2020)

Planområdet ligger i anslutning till det befintliga verksamhetsområdet Svanvik som ligger norr om väg 169 mellan Myggenäs och Källekärr. Detaljplanen möjliggör en utökning av området för fler småskaliga verksamheter som inte bedöms som störande. Marken är idag till största del jordbruksmark. Området som planeras för utökning av verksamhetsområdet är kommunalägt och omfattar fastigheten Västra Röd 4:4 och del av Svanvik 1:26. Se figur 2.



Figur 2. Områden aktuella för att möjliggöra utökning av det befintliga verksamhetsområdet Svanvik

Syftet med trafikutredningen är att se över trafiksituationen och konsekvenser som exploateringen för med sig, med fokus på:

- Verksamhetsområdet Svanviks anslutning mot väg 169
- Anslutning av planområdet till befintliga lokalgator
- Trafikalstring för tillkommande verksamhetsområde
- Utreda förutsättningar för oskyddade trafikanter inom verksamhetsområdet och i anslutning till detta. Däribland gång- och cykelvägar och möjligheter att nå busshållplatser

2 Förutsättningar

2.1 Område och vägnät

Det befintliga verksamhetsområdet Svanvik ansluter idag mot väg 169 i en trevägskorsning. Se Figur 3. Området som planeras för att möjliggöra en utökning av verksamhetsområdet är flackt och består idag jordbruksmark och naturmark. Se Figur 4 och Figur 5. Den sydvästra delen som planeras för att utöka verksamhetsområdet nås från det befintliga verksamhetsområdets lokalgata som övergår i grusväg i höjd med det området. Se Figur 6. Det nordöstra området nås idag via en grusväg som ansluter mot väg 169 direkt öster om det befintliga verksamhetsområdet.



Figur 3. Verksamhetsområdets anslutning till väg 169. Vy från norr.



Figur 4. Visar del av den norra delen av planområdet



Figur 5. Visar del av den södra delen av planområdet



Figur 6. Lokalgatan inom verksamhetsområdet övergår i grusväg. Till vänster syns en del av planområdet. Vy från norr.

Verksamhetsområdet Svanvik ligger nordväst om väg 169. Väg 169 går genom hela Tjörn från Myggenäs i nordost där vägen ansluter väg 160 till Rönnäng i sydväst och är en mycket viktig länk i Tjörns vägnät. Vägen är ett av de lokala huvudstråken för transporter och är av riksintresse för kommunikation/transporter till Wallhamn. Väg 169 är en statlig väg och har en sju meter bred körbanan och cirka en meter bred stödremsa på båda sidor. Den högsta tillåtna hastigheten på väg 169 är 80 km/h och vägen har fartkameror, en i varje riktning på sträckan längs verksamhetsområdet. Det finns många mindre vägar som ansluter direkt till väg 169 längs sträckan.

Befintliga lokalgator inom verksamhetsområdet är cirka sju meter breda. Inom området finns bensinstation, bilbesiktning, byggmarknad, gymnastikhall samt flera mindre företag inriktade mot bland annat transport- och byggverksamhet.

Via Svanvik och korsningen med väg 169 nås även Rödgårdanas väg och området norr om verksamhetsområdet där det finns bostadshus i lantlig miljö samt jordbruksfastigheter med ett nät av mindre grusvägar. Detta område nås även från Valla kyrkväg och dess korsning med väg 169 nordost om Svanvik. Vägnätet med mindre grusvägar i området ansluter längre bort också mot Hjaltebyvägen och Sundsbyvägen.

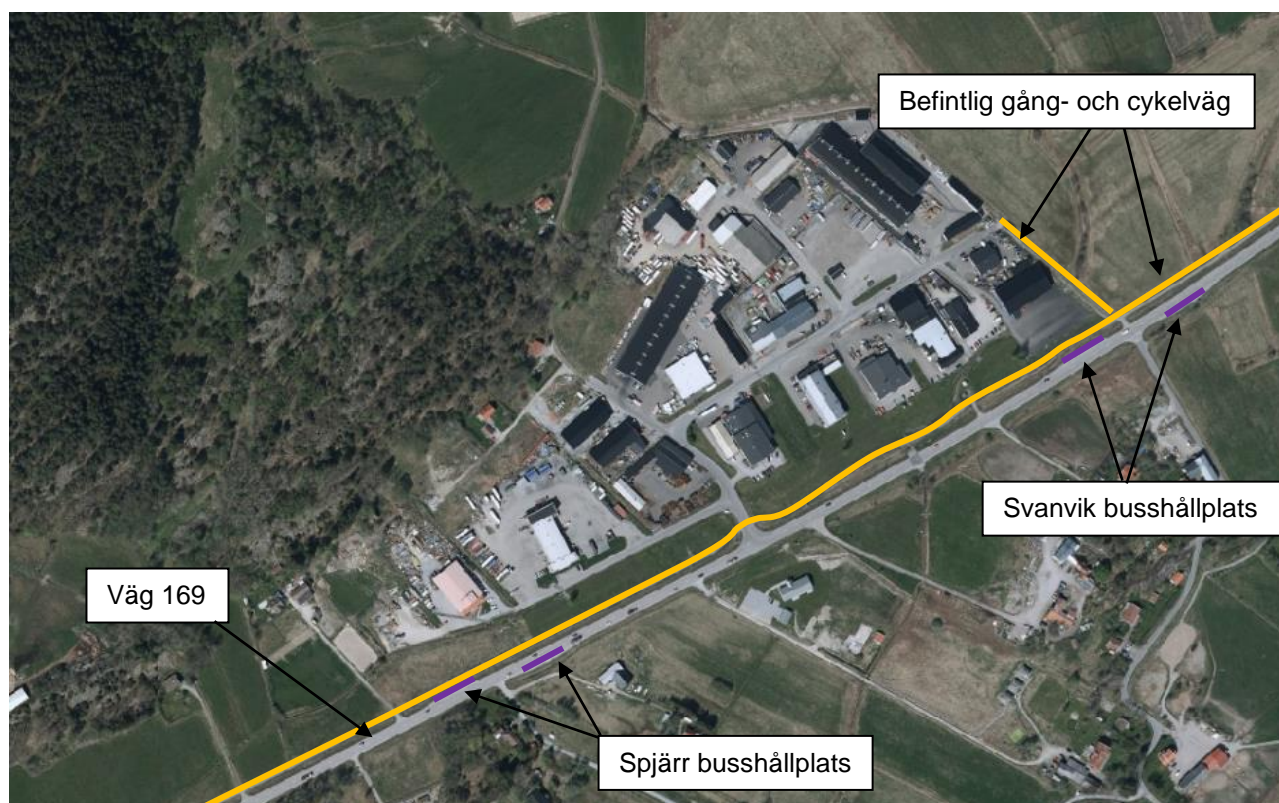
Direkt nordost om verksamhetsområdet ansluter en grusväg mot väg 169. Grusvägen leder fram till en verksamhet, Egnahemsfabriken, som periodvis främst på lördagar har många besökande kunder. Verksamheten önskar att få anslutning mot väg 169 via Svanviks verksamhetsområde istället för den befintliga in- och utfarten direkt mot väg 169.

Sydost om väg 169 finns ett område med bostadshus och mindre verksamheter av olika slag. Ett vägnät med slingriga små vägar ansluter mot väg 169 i flera korsningspunkter och sträcker sig vidare mot Tångerödsvägen.

Nära infarten till Svanviksindustriområde ansluter två vägar på sydöstra sidan av väg 169. Dels anslutning till handelsträdgården Tjörns trädgårdar dels en väg som fungerar som infart till BohusAssurans och går vidare åt sydost där den ansluter till andra mindre vägar i området vid busshållplatsen Svanvik östergård.

2.2 Gång- och cykeltrafik

Längs med väg 169 går en gång- och cykelväg förbi verksamhetsområdet. Gång- och cykelvägen gör det bland annat möjligt att nå Myggenäs och Kållekärr med cykel eller till fots skilt från biltrafiken. Gång- och cykelvägen saknar belysning. I den östra delen av verksamhetsområdet ansluter en gång- och cykelväg från verksamhetsområdet mot gång- och cykelvägen längs med väg 169. Se Figur 7 för gång- och cykelvägar samt busshållplatser i anslutning till Svanviks verksamhetsområde.



Figur 7. Gång- och cykelvägar samt busshållplatser i anslutning till Svanviks verksamhetsområde

Gång- och cykelvägen i öster från Svanvik busshållplats in i området har mycket låg standard och går i praktiken inte att cykla på. I övrigt inom verksamhetsområdet saknas separata ytor för oskyddade trafikanter så gående och cyklister rör sig i blandtrafik. Se Figur 8 och Figur 9



Figur 8 GC-bana i öster med mycket låg standard



Figur 9 Cyklister och fotgängare är hänvisade till körbanorna i Svanvik

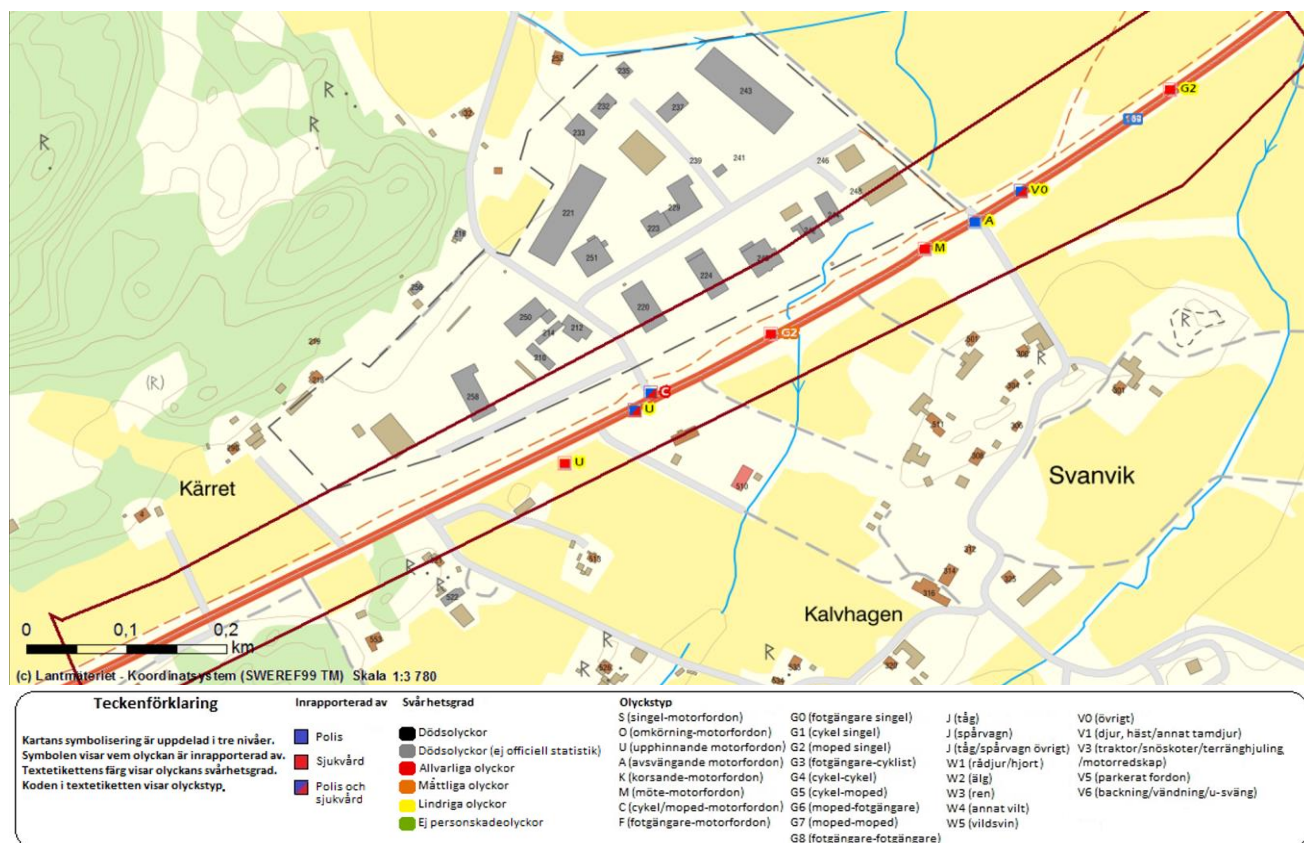
2.3 Kollektivtrafik

I höjd med verksamhetsområdet längs med väg 169 finns två busshållplatser. Svanvik öster om verksamhetsområdet och Spjärr väster om. Hållplatserna trafikeras av ett flertal linjer, bland annat Tjörn express som går mellan Rönnäng eller Skärhamn och Göteborg. Tjörn express går var 15:de minut i högtrafik och resten av dagen med en buss var 30:de minut eller en buss i timmen. På helgen går Tjörn express en gång varannan timme. Övriga linjer är främst riktade mot skolelever med ett par turer på vardagar. Hållplatserna har fickor som gör det möjligt för bussen att köra av vägen för att stanna men hållplatserna saknar plattform för de som väntar på bussen. Hållplatserna på den södra sidan av vägen har väderskydd. Se Figur 7 för gång- och cykelvägar samt busshållplatser i anslutning till Svanviks verksamhetsområde.

2.4 Trafikolyckor

Ett uttag har gjorts i Strada, en nationell databas över inrapporterade trafikolyckor med personskador. Uttaget gäller de olyckor som inträffat under tidsperioden 2010-01-01 till 2019-12-31 på väg 169 på sträckan förbi Svanvik och omfattar underlag från både polisen och sjukvården, se Figur 10. I direkt anslutning till infarten till Svanviksindustriområde har det inträffat två trafikolyckor under den tiden. Dels en cykelolycka där en mopedist blivit påkörd och skadats allvarlig vid cykelöverfarten dels en upphinnande olycka. Lite längre ifrån korsningen har det inträffat ytterligare en upphinnande olycka och en singelolycka med en mopedist.

De trafikolyckor som inträffat på platser tyder på att korsningen har vissa säkerhetsbrister. Den belastning, den utformning och de hastigheter som finns vid korsningen i dag skapar tillsammans inte en så säker korsning som skulle vara önskvärd.



Figur 10. Trafikolyckor rapporterade till STRADA mellan 2010-01-01 och 2019-12-31

2.5 Trafikmängder

I dag

På väg 169 mellan Höviksnäs och Vallhamn uppmätte Trafikverket trafikmängden år 2017 till 10 820 fordon per dygn (ÅDT, årsdygnstrafik). Av den trafiken var 960 fordon tung trafik vilket motsvarar ca 9% av den totala trafiken. Ett sommarygn antas trafikmängderna vara ca 30 % högre än ÅDT.

Från och med den 15 april 2016 till och med den 21 april 2016 genomfördes en trafikmätning på infartsvägen till Svanvik. Medelvardagsdygnstrafiken under denna vecka var 1 126 fordon varav 210 var tung trafik vilket motsvarar 19 % tung trafik. Medeldygnstrafiken under veckan var 934 fordon varav 157 var tung trafik vilket motsvarar 17 % tung trafik. Vi antar att årsdygnstrafiken ÅDT år 2016 ungefär motsvarar den uppmätt medeldygnstrafiken. Normalt på Tjörn är trafikmängderna på sommaren högre än trafiken i april men då detta rör ett verksamhetsområde antas medeldygnstrafiken denna vecka i april ungefär motsvara ett medeldygn för hela året.

År 2040

Sedan trafikmätningen genomfördes har ytterligare verksamhet öppnat i Svanvik så trafikmängderna har ökat något. Hur mycket trafiken på vägen kan förväntas öka fram till år 2040 beror på hur mycket ytterligare verksamheterna i området kommer kunna bygga ut eller förvandlas till mer trafikintensiv verksamhet fram till dess. Utbyggnaden i detaljplanen motsvarar 5-15 % större verksamhetsområde än idag. Om man att trafikmängderna ökar med 10% från 2016 ger det att ÅDT på infartsvägen kan antas vara 1 100 fordon år 2040 och om man i stället antar 20% ökning ger det ÅDT 1 200 fordon år 2040.

På Tjörn kan enligt Trafikverket antas en årlig trafikökningen på 1,29 % för personbil och 1,64 % för tunga fordon. Om trafiken på väg 169 antas öka så fram till år 2040 blir trafikmängden 14 640 (ÅDT) varav 1 400 tung trafik vilket motsvarar 10%. Ett sommardygn år 2040 kan trafikmängden förväntas vara 19 000 fordon.

Verksamheten i Wallhamns hamn antas öka kraftigt då Wallhamn AB har ett verksamhetstillstånd som ger utrymme för att fördubbla antalet båtanlöp. Denna utökade verksamhet antas på sikt ge en trafikökning med 200 tunga fordon per dag på väg 169. I prognosen ovan antas att den tunga trafiken ökar med 1,64% per år vilket motsvarar en ökning på 440 tunga fordon fram till år 2040. De tillkommande 200 tunga fordonen till Wallhamn antas vara en betydande del av de av den prognostiserade trafikökningen.

2.6 Korsningen med väg 169

Det befintliga verksamhetsområdet Svanvik ansluter idag mot väg 169 i en vanlig trevägskorsning utan refuger. Se Figur 3. GC-vägen längs väg 169 korsar infarten till verksamhetsområdet utan att mellanlanda i en refug och har reglerats med väjningsplikt för cyklisterna med skylt och målning, se Figur 11.

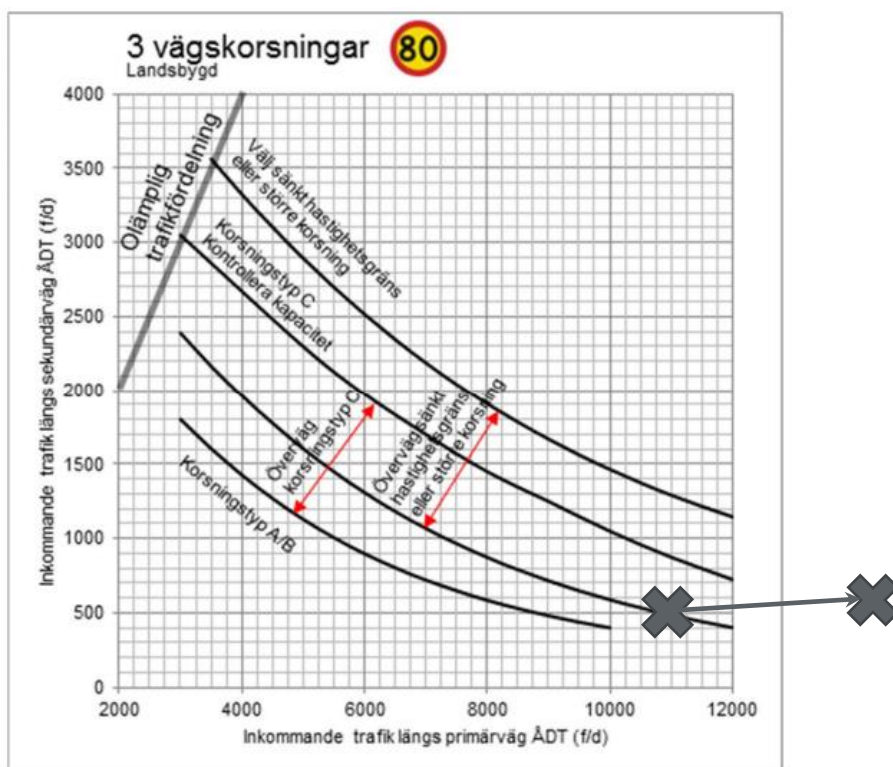


Figur 11. Det är skyltat väjningsplikt för cyklister där gång- och cykelvägen längs väg 169 korsar infarten till Svanvik

Redan i dag är trafikmängderna så höga vid korsningen att trafikanter upplever problem att komma fram speciellt vid vänstersvägar. Det har skett trafikolyckor på platsen som kan kopplas till vänstersvägande

fordon. Vänstersvängande ut från Svanvik bedöms som en större trafikström med större framkomlighetsproblem än vänstersvängande in till området.

Trafikmängderna i korsningen är i dag så höga att man enligt VGU bör överväga att välja korsningstyp C, dvs vänstersvängfält, eller större korsnings, dvs cirkulationsplats eller signalreglering. Med trafikmängderna som kan förväntas år 2040 visar VGU att man bör välja vänstersvängfält eller överväga en större korsning. Se Figur 12. Det är framför allt den höga trafikmängden och den enligt Trafikverket förväntade stora årliga ökningen av trafikmängden på väg 169 som gör att korsningstyp C eller större korsning bör väljas.



Figur 12 Stöd för val av korsningstyp från VGU. Kryss markerar korsningen idag och hur korsningen tros utvecklas till år 2040.

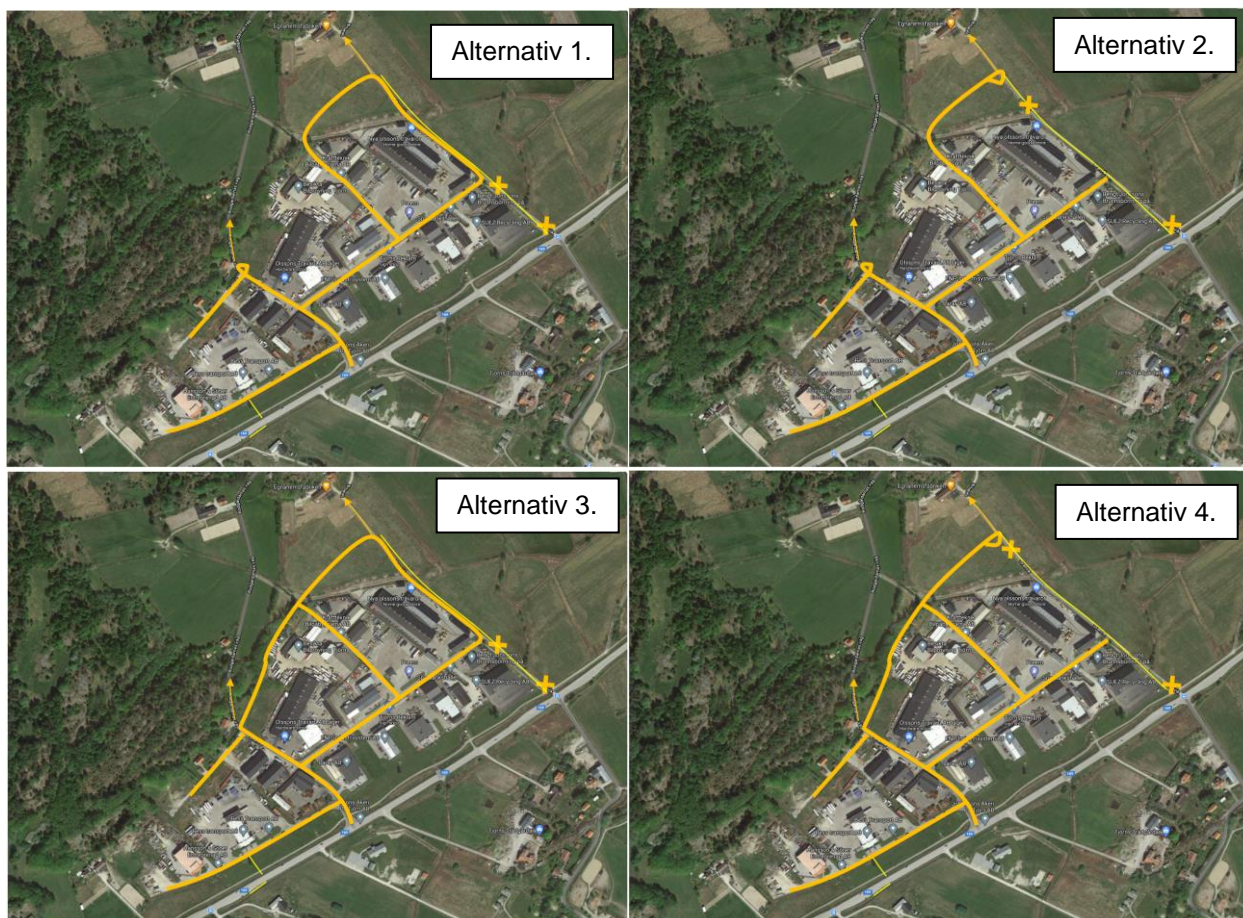
3 Trafikförslag

3.1 Trafiklösning i området

Idag fungerar vägnätet inom verksamhetsområdet till största del. Egnahemsfabriken som idag ansluter till väg 169 via en anslutning öster om verksamhetsområdet önskar dock få möjlighet att ansluta till väg 169 via samma anslutning som verksamhetsområdet Svanvik. Men för att möjliggöra en framtida utökning av verksamhetsområdet behöver även vägnätet byggas ut och till viss del rustas upp.

3.1.1 Utredda möjliga lösningar

Inom området har olika lösningar studerats för att utveckla vägnätet. Utvecklingen möjliggör en framtida utbyggnad av verksamhetsområdet samt skapar en säkrare anslutning mot väg 169 för Egnahemsfabriken. Fyra olika förslag arbetades fram där olika grad av möjlighet till rundkörning i området undersöktes. Se figur 13 för principskisser för de fyra olika förslagen. Samtliga lösningar innebar att den befintliga anslutningen mot väg 169 öster om verksamhetsområdet stängs och att vägen helt eller delvis ersätts av en ny gång- och cykelväg längs med verksamhetsområdets östra sida. Samtliga lösningar innefattade också en ny gång- och cykelvägskoppling in till verksamhetsområdet norr om den västra busshållplatsen, Spjärr.



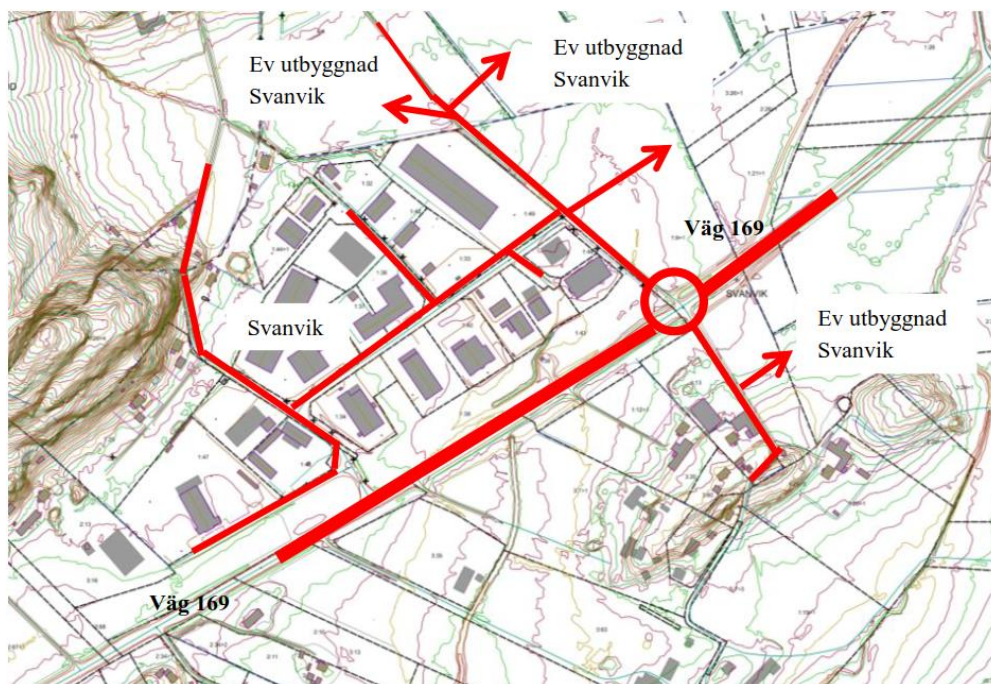
Figur 13 Principskisser. Bred gul linje visar väg i verksamhetsområde, pil visar anslutande grusväg, kryss visar väg som stängs, tunn linje visar ny/upprustad gång- och cykellänk.

För att bättre tillgängliggöra den västra busshållplatsen, Spjärr, anläggs en ny gång- och cykelväg in till området från den befintliga gång- och cykelvägen längs med väg 169 norr om busshållplatsen. En ny gång- och cykelväg anläggs också parallellt med vägen in till verksamhetsområdet för att ge oskyddade trafikanter bättre möjligheter att säkert nå gång- och cykelvägen längs väg 169.

3.2 Korsningen med väg 169

3.2.1 Tidigare utredning

I samband med att ett program för Svanvik togs fram gjordes en trafikutredning daterad 2017-01-04. I denna utredning konstateras att det redan i dag finns problem vid infarten både avseende framkomlighet och säkerhet speciellt i samband med vänstersvängar till eller från infartsvägen. Med ökad trafik i framtiden kommer problemen att öka, en ombyggnad av Svanviks anslutning till väg 169 bedöms därför som nödvändig om verksamheten i Svanvik ökar. En enklare ombyggnad till en korsning med vänstersvängfält förbättrar situationen och skulle eventuellt kunna klara förväntad belastning. Om Svanvik byggs ut kraftigt rekommenderade utredningen att flytta infartsvägen till Svanvik åt öster till mittför anslutningsvägen till Kattebacken där en fyrvägs korsning bildas som utformas som en cirkulationsplats.



Figur 14. Idéskiss för vägnät vid Svanvik från trafikutredning i samband med program för Svanvik

För att mer omgående förbättra situationen och klara en mindre utbyggnad av området rekommenderades att utreda om det är möjligt att på ett enkelt sätt ordna vänstersvängfält vid korsningen.

I dagsläget bedöms det inte längre som aktuellt att genomföra en större utbyggnad av Svanvik och därmed är det inte heller aktuellt att flytta infarten och bygga en ny större fyrvägs korsning i form av en cirkulationsplats.

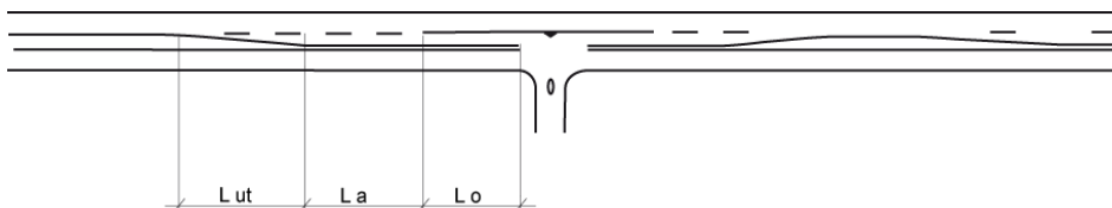
3.2.2 Möjliga lösningar

Dagens infart bör byggas om så att framkomlighet och säkerhet förbättras. Speciellt bör situationen i samband med vänstersvängar till eller från infartsvägen förbättras.

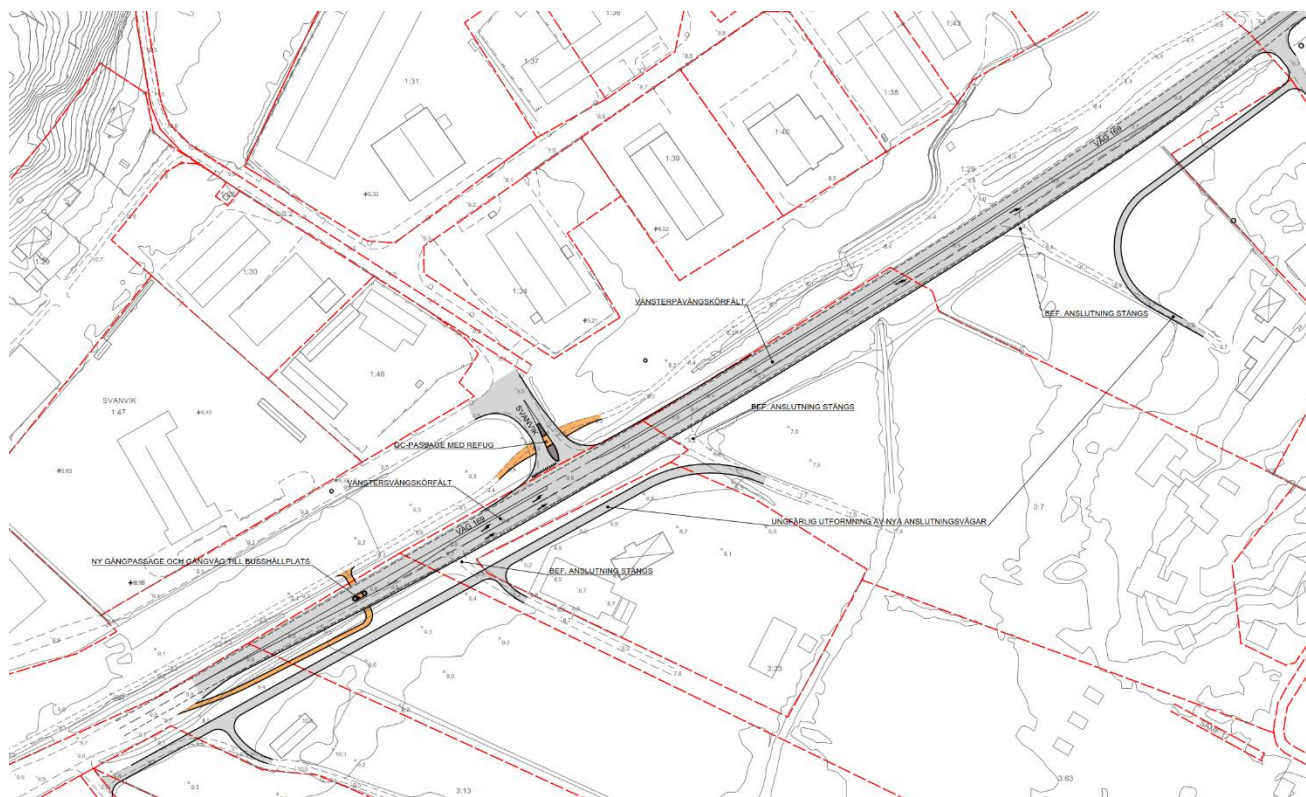
Tre alternativ på möjlig utformning av korsningen har studerats. Samtliga förslag innebär också förbättringar för gående och cyklister. Gång- och cykelpassagen i anslutningen till korsningen mellan Svanvik och väg 169 kompletteras med en refug som gör det möjligt att korsa ett körfält åt gången. I de två alternativen som föreslår vänstersvängskörfält anläggs en gångväg inklusive gångpassage med refug över väg 169 till busshållplatsen Spjärns södra hållplatsläge.

3.2.2.1 Alternativ 1 vänsterpåsvängskörfält

Med ett vänsterpåsvängskörfält och ett vänstersvängskörfält enligt principskissen i Figur 15 förbättras framkomligheten och säkerheten vid vänstersvängar både till och från Svanvik. En sådan utformning kräver dock ombyggnad av väg 169 på en längre sträcka och också ny sträckning och ombyggnad av infartsvägar på södra sidan av väg 169 så att de inte hämnar varken vid vänsterpåsvängskörfält eller vänstersvängskörfältet, se Figur 16. Åtgärden innebär att två befintliga anslutningar stängs genom att en ny sträckning läggs parallellt med väg 169 och ansluter till den befintliga korsningen väster om busshållplatsen Spjärr.



Figur 15 Principskiss på vänsterpåsvängskörfält och vänstersvängskörfält från VGU

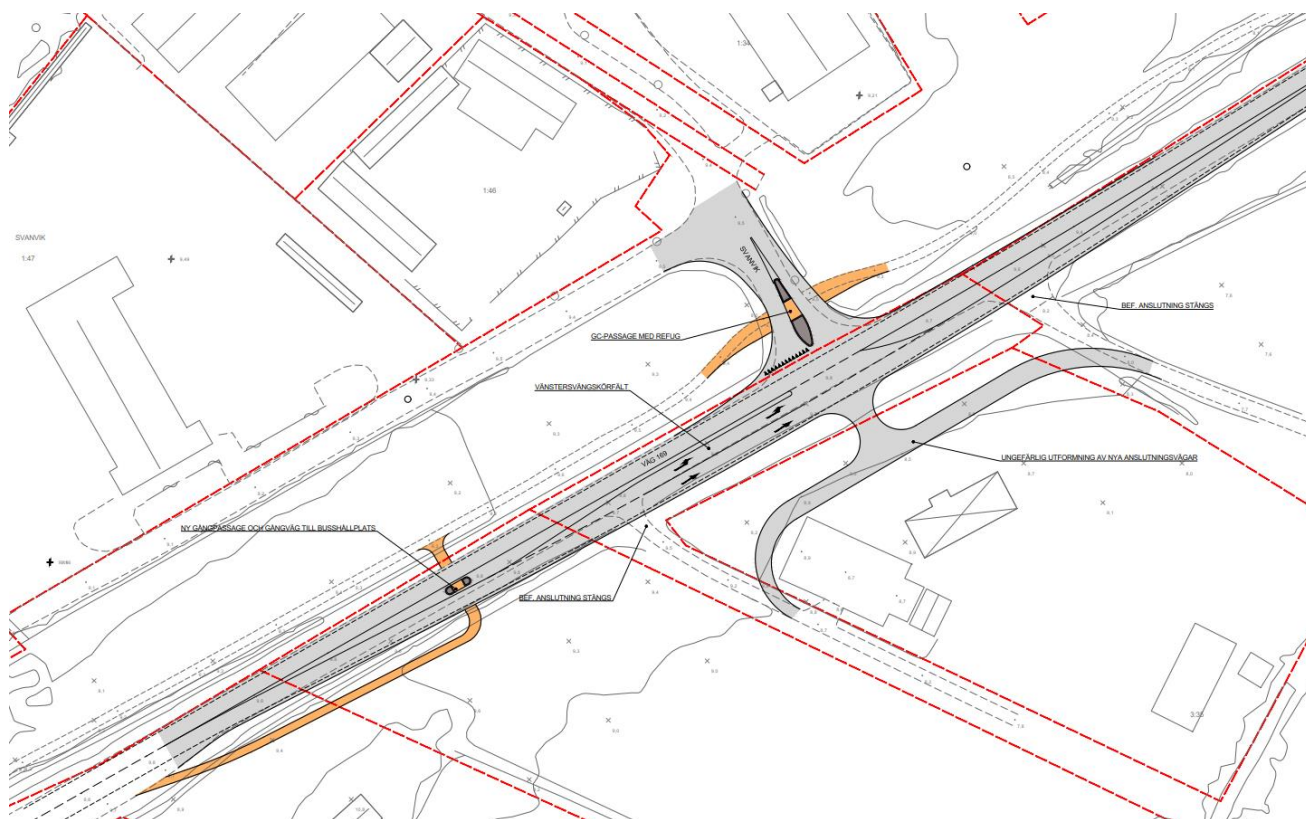


Figur 16 Förslag på utformning av vänsterpåsvängskörfält och vänstersvängskörfält på platsen

En kostnadsbedömning av den totala produktionskostnaden har gjorts. Alternativ 1 med både vänsterpåsvängskörfält och vänstersvängskörfält bedöms kosta ca 4 350 000 kr. Kalkylen är framtagen för att kunna jämföra kostnaden av de olika alternativen med varandra och kan inte antas vara den kostnad som en utbyggnad verkligen kommer kosta.

3.2.2.2 Alternativ 2 vänstersvängskörfält

Ett annat alternativ som har studerats innebär att korsningen kompletteras med ett västersvängskörfält utan vänsterpåsvängskörfält. Det förbättrar främst för trafik som ska svänga in till Svanvik samt för trafiken som ska fortsätta på väg 169. Lösningen berör en kortare del av väg 169 än alternativet med vänsterpåsvängskörfält men gör också att lösningen inte underlättar för trafik som ska ut från Svanvik i samma utsträckning. Även i med den här lösningen berörs infartsvägar söder om väg 169. Två befintliga anslutningar slås ihop till en ny som ansluter mot väg 169 i korsningen med Svanvik.

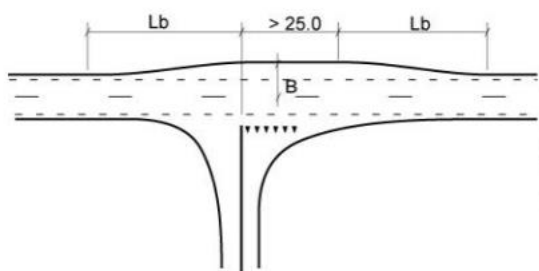


Figur 17 Förslag på utformning av vänstersvängskörfält på platsen

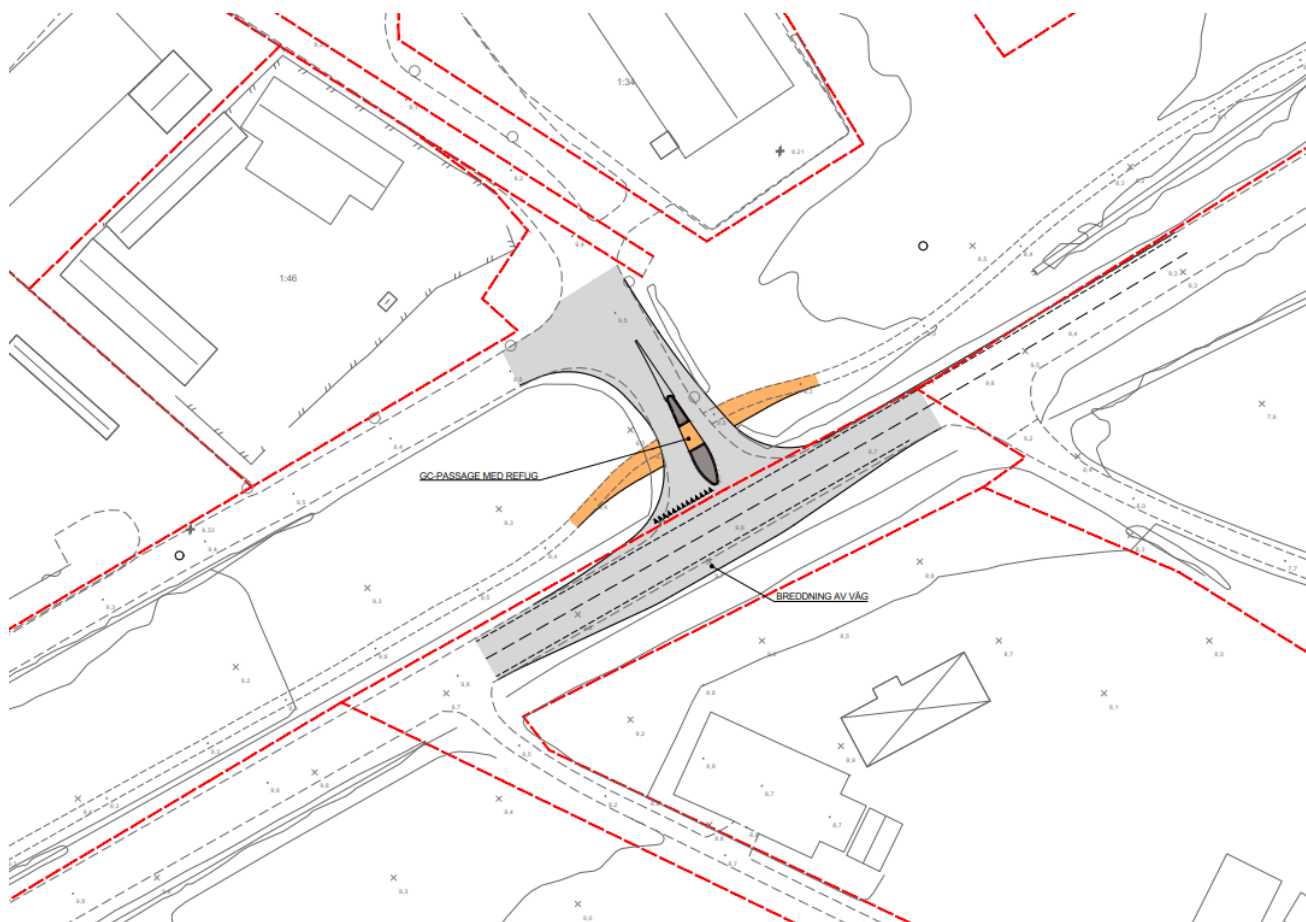
En kostnadsbedömning av den totala produktionskostnaden har gjorts. Alternativ 2 med vänstersvängskörfält bedöms kosta ca 2 150 000 kr. Kalkylen är framtagen för att kunna jämföra kostnaden av de olika alternativen med varandra och kan inte antas vara den kostnad som en utbyggnad verkligen kommer kosta.

3.2.2.3 Alternativ 3 fattigmanslösning

Ett tredje alternativ som har studerats är en mindre omfattande ombyggnad som med enkla medel kan förbättra framkomligheten och säkerheten i samband med vänstersväng in till området. Åtgärden kallas i VGU för "fattigmanslösning" och innebär en breddning av vägrenen på väg 169 just vid korsningen så att bilar som kommer efter ett fordon som skall göra vänstersväng in till Svanvik sakta kan ta sig förbi detta fordon genom att köra ut i den bredda vägrenen.



Figur 18. Principskiss på vänstersväng utan särskilt vänstersvängskörfält från VGU



Figur 19 Förslag på utformning med breddning av vägrenen vid korsningen

En kostnadsbedömning av den totala produktionskostnaden har gjorts. Alternativ 3 med breddning av vägrenen bedöms kosta ca 450 000 kr. Kalkylen är framtagen för att kunna jämföra kostnaden av de olika alternativen med varandra och kan inte antas vara den kostnad som en utbyggnad verkligen kommer kosta.

3.2.3 Rekommendation inför val av korsningsutformning att arbeta vidare med

Oavsett om Svanvik byggs ut eller inte förväntas trafikmängderna på väg 169 bli så höga år 2040 att utformning och hastighetsgräns på hela sträckan och alla korsningar mellan Wallhamn och Myggenäs inom en snar framtid nog bör ses över i sin helhet. Vid Svanvik är det troligen lämpligt att i framtiden stänga flera in- och utfarter, bygga parallellvägar och enbart behålla ett fåtal korsningar. Kanske finner man i en utredning av hur sträckan bör utformas i framtiden att det är lämpligt att bygga en större korsning som liknar den cirkulationsplats som föreslogs som en möjlig framtida lösning i den trafikutredning daterad 2017-01-04 som togs fram i samband med program för Svanvik eller kanske finner man att två större trevägskorsningar vore lämpligt var av den ena liknar det vi kallar alternativ 1.

Det vore därför lämpligt att utreda framtida utformning för hela sträckan, vilka korsningar som bör finnas kvar och hur de bör utformas tex i en ÅVS (åtgärdsvalsstudie) innan det beslutas om eller genomförs en större ombyggnad av korsningen vid Svanvik. Dock finns vissa brister i korsningen i dag både avseende trafiksäkerhet och framkomlighet så i samband med att Svanvik byggs ut något vore det lämpligt att även korsningen byggas om något.

Ombyggnad i enlighet med alternativ 3 där vägrepen vid korsningen breddas och en ny större mittrefug byggs för att förbättra cykelöverfarten bör genomföras direkt i samband med att Svanvik byggs ut.

Alternativ 3 förväntas föra med sig en viss förbättring av framkomlighet och säkerhet på grund av att fordon kan köra förbi vänstersvängande fordon sakta på vägrepen, att GC-trafiken får en bättre korsning med en mittrefug och att korsningen med grusvägen nordost om Svanvik helt stängs.

Bilagor

Bilaga 1. Skiss trafikförslag i området

Bilaga 2. Ritningar korsningen med väg 169

Bilaga 2.1 Alt. 1. Vänsterpåsvängskörfält, 1:1000

Bilaga 2.2 Alt. 1. Vänsterpåsvängskörfält, 1:500

Bilaga 2.3 Alt. 2. Vänstersvängkörfält

Bilaga 2.4 Alt. 3. Fattigmanslösning

Bilaga 2.5 Typsektioner