

Datum: 2021-04-15
Handläggare: Markus Thunberg
Beteckning: Infrastrukturstrateg

Bilaga, synpunkter Åtgärdsvalsstudie för väg 180 Viared-Sandhult-Alingsås

Ärendebeskrivning

Alingsås kommun har i skrivelse från Trafikverket daterad 2021-02-09 beretts tillfälle att yttra sig över Åtgärdsvalsstudie för väg 180 Viared-Sandhult-Alingsås.

Åtgärdsvalsstudie är en fördjupande studie av väg 180 mellan Borås och Alingsås, efter de tidigare genomförda åtgärdsvalsstudierna Noden Borås, Stråk 9 Borås-Trollhättan och E20 Alingsås, delen Sveaplan-Götaplan.

Syftet med studien har varit att i dialog med berörda beskriva vägen, dess funktion och dess brister samt att ta fram kostnadseffektiva och långsiktigt hållbara åtgärder. Den framtagna rapporten ska utgöra beslutsunderlag för Boråsregionens kommunalförbund och Västra Götalandsregionen inför kommande revidering av den regionala planen för infrastruktur. Svar på remiss önskas senast 14 maj 2021.

Sammanfattning

Studiens geografiska avgränsning är väg 180 från korsningen med E20 i Alingsås i norr till korsningen med väg 42 i Borås i söder. I Alingsås innefattas även korsningar och direkt anslutande lokalgator söder om Götaplan. I Borås innefattas likaså korsningar och anslutande gator, samt med en utblick till vägnätet Sandhult-Sjömarken-Borås.

Väg 180 mellan tätorterna Alingsås och Borås fyller en regional funktion såväl som tätortsinfart i både Alingsås som Borås. I tätorterna innebär detta att många intressen ska samsas för såväl lokal- som fjärrtrafik av både person och godstransporter.

I de tidigare åtgärdsvalsstudierna framkommer att bristerna på väg 180 framför allt är kopplade till framkomlighet, trafiksäkerhet och närmiljö. De tidigare åtgärdsvalsstudierna har relativt nyligen publicerats och är därför fortsatt mycket relevanta. Material har hämtats från dessa åtgärdsvalsstudier till denna åtgärdsvalsstudie för att bygga vidare på utfört arbete. Aktuell åtgärdsvalsstudie ger därför en fördjupad kunskap kring väg 180, med tyngdpunkt på utmaningarna med trafik som valt alternativa vägar som tätortsgator i bostadsområden.

Åtgärdsvalsstudien identifierar brister och alternativa lösningar utifrån funktion, förutsättningar och prognoser för vägen samt angränsande vägnät. Den övergripande inriktningen för åtgärdsvalsstudien är att genomföra åtgärder som succesivt ger nytta, där billigare och enklare åtgärder genomförs på kort sikt, 2021-2025 eller medellång sikt 2026-

2029. De kostsamma åtgärderna ligger som slutlig åtgärd och genomförs på lång sikt, efter 2029. Inga uttalade kostnadsramar har satts upp för de åtgärder som föreslås.

Studien redovisar 34 åtgärdsförslag vilka delats in i fyra åtgärdsområden:

- A. Trimningsåtgärder
- B. Ny sträckning på väg 180 Viared-Sandhult
- C. Kollektivtrafikfrämjande åtgärder
- D. Administrativa åtgärder

Fördjupning har genomförts för åtgärden om ny sträckning av väg 180 på delen Viared-Sandhult (åtgärdsområde B) samt för hållplatsåtgärder (åtgärdsområde C). Åtgärder som föreslås för hållplatserna varierar beroende på nuvarande standard och utformning.

Det tidigare förslaget om ny sträckning för väg 180 på delen Viared-Sandhult har studerats inom ramen för denna åtgärdsvalsstudie. Sammanfattningsvis visar resultaten från trafikanalysen att överflyttningen till ny väg främst sker av lokal trafik och att trafiköverflyttningen av tung trafik är betydande. Tidigare studie som genomfördes inom Noden Borås visade på likartade resultat. Ny väg upp till Sandhult ser inte ut att ge någon större förändring på väg 42 (Borås -Trollhättan). En samlad effektbedömning har tagits fram för den föreslagna nya sträckningen av vägen och den granskas parallellt med denna remiss och är ännu inte godkänd. Det innebär att denna åtgärdsvalsstudie därför ännu inte tar ställning för eller emot förslaget med ny vägsträcka.

Förvaltningens yttrande

Alingsås kommun tackar för möjligheten att yttra sig över åtgärdsvalsstudien för väg 180 Borås – Alingsås. Alingsås och Borås är Västra Götalandsregionens andra respektive åttonde största tätorter och sett till avståndet mellan orterna så bör potentialen till en större samverkan och sammankoppling vara god. Borås ligger närmare Alingsås än vad Göteborg gör, men på grund av bland annat geografi och infrastruktur så är utbytet mellan kommunerna i jämförelse mycket lågt. En förbättrad väg och kollektivtrafik på sträckan hade därför varit mycket positivt för ett ökat utbyte av tjänster och varor i stråket, likväl som för pendling och övrigt resande.

Den aktuella åtgärdsvalsstudien är till sitt format och upplägg mycket bra och lättläst vilket gör att den är lätt att följa i resonemang och förslag. Det finns dock en viss problematik förknippat med ÅVS-arbetet då det är något oklart vilka förväntningar som kan ställas av deltagande aktörer på vad arbetet kan förväntas leda till och vilka resurser som finns knutna till studien. Många invånare och andra intressenter ser stora behov på olika kostsamma åtgärder utmed sträckan och det kan vara en pedagogisk utmaning att inte konkret avfärda eller infria dessa förväntningar.

Att studien utgår från vägens övergripande funktion är naturligt, men Alingsås kommun hade gärna sett att ett ökat fokus hade lagts på vägens lokala roll i och mellan de orter som den passerar. Väg 180 är både en grundförutsättning för platserna genom sin funktion, men den utgör också en tydlig barriär och många gånger en otrygg miljö.

Studien har en tydlig utgångspunkt i de förändringar som tidigare har utförts på vägnätet i Borås och de utmaningar som finns identifierade i vägsystemet kring Borås. Ett konkret förslag från andra utredningar är en ny vägkoppling mellan väg 40 och väg 180, vilket också har utretts ytterligare i denna studie. Alingsås kommun har stor förståelse för Borås stads behov av ett förbättrat vägsystem med mindre tung genomfartstrafik på kommunala gator och i bostadsområden, men vill också framhålla vikten av att inte förflytta ett problem från en stad till en annan. Därför är ett samlat grepp om bland annat godstransporternas behov enligt åtgärd 17 viktigt för att utgöra ramverk för ytterligare anpassningar av vägsystemet. En ökad attraktivitet för godstrafikens att välja väg 180 kan leda till lokala problem i Alingsås, främst i korsningen väg 180 – E20 där det redan idag är stora trafikmängder. Att leda tung trafik genom centrala Alingsås på ovan nämnda vägar är redan idag ett problem som riskerar att förstärkas med en ny väg mellan Viared och Sandhult. Alingsås kommun föreslår därför att godstrafikens vägval och påverkan på Alingsås stad studeras mer ingående i ett kommande gemensamt arbete – förslagsvis som en bärande del i den studie som föreslås i åtgärd 10.

Alingsås kommun ser mycket positivt på att en separat översyn av Alingsås och dess passerande vägnät föreslås i åtgärd 10. Det finns stora behov av att se över vägnätets funktion i staden, inte bara på väg 180 utan även de övriga statliga vägarna. Även olika korsningspunkter mot anslutande lokala gator bör studeras närmare i ett sådant arbete för att skapa mer stadsmässiga och trafiksäkra lösningar där det är möjligt, utmed väg 180 på aktuell sträcka hade förändrade korsningar kunnat övervägas vid Ängabovägen/Marydsvägen, Gråbovägen samt vid Borgmästarevägen. Därför ser också kommunen att åtgärden bör prioriteras högre än vad studien föreslår.

Omkörningsmöjligheterna är begränsade på sträckan mellan Alingsås och Borås och det skapar en otrygg situation och ofta köbildning bakom långsamtgående fordon. Åtgärd 16 i studien pekar ut behovet av att anlägga stigningskörfält i kraftigare backar, vilket bör vara en mycket angelägen åtgärd. Utöver detta så hade förbättrade omkörningsmöjligheter även kunnat övervägas på de få raksträckor med tillräcklig längd som finns på sträckan.

Förslaget att genomföra viltåtgärder vid Astazeros anläggning är bra, men sett till antalet viltolyckor på sträckan så ser Alingsås kommun även positivt till att prova andra åtgärder för att vid särskilt dokumenterat farliga platser upplysa trafikanter om risk för vilt.

Byggande av separata cykelvägar tas också upp i studien. Sett till trafikmängder och gängse utgångspunkter för när det är relevant att bygga separat cykelväg så är det svårt att begära att en sådan ska byggas på hela sträckan, vilket också konstateras i kommentar till åtgärd 30. Dock vill Alingsås kommun ändå framhålla att vägen idag upplevs som mycket otrygg att gå eller cykla på utmed en stor del av sträckan på grund av både höga hastigheter och smal vägren. Sett ur denna aspekt så hade det varit önskvärt att Trafikverket tog ett större ansvar för dessa trafikslags möjlighet att använda sig av vägen då det idag inte finns några bra alternativa vägar. Detta är givetvis en övergripande nationell fråga, då motsvarande situation råder på många vägar i kommunen och i landet. Alingsås kommun vill dock även i denna remiss framhålla orimligheten att ansvaret för oskyddade trafikanters säkerhet i stor

utsträckning läggs på kommunerna att lösa och finansiera, även när det är utmed statliga vägar.

Kopplat till frågan om trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter så ser Alingsås kommun att åtgärd 26 med anslutande gångbanor till busshållplatser med fler än 10 påstigande/dag som en viktig och högprioriterad åtgärd, särskilt med tanke på att det är många barn som använder sig av kollektivtrafik i stråket. Men även åtgärd 31 – breddning av vägren på utsatta ställen – är ett steg i rätt riktning.

I en tidigare åtgärdsvalsstudie från 2017 (ÅVS stråk 9 Borås – Trollhättan) föreslogs att sträckan Hjälmed – Lygnared byggs om så att nuvarande vägutrymme omfördelas på så sätt att en cykelväg kan anläggas på ena sidan. Alingsås kommun efterfrågar resultatet av den genomförbarhetsstudie som skulle följa. De långa ledtider som för närvarande finns på Trafikverket för genomförande och vidare utredning av föreslagna åtgärder i åtgärdsvalsstudier är problematiska då det riskerar att kunskap från tidiga stadier går förlorade, likväl som att oklarheterna kring föreslagna insatser genomförande riskerar att bli ett planeringsvakuum där varken den föreslagna åtgärden eller andra alternativ arbetas aktivt med. I värsta fall riskerar detta även att avsatta medel inte används.

Sammantaget så är helhetsintrycket att studien ger en bra grund för ytterligare arbeten, men att oklarheter kring finansiering och hur vidare arbeten ska bedrivas delvis återstår.