

# Åtgärdsvalsstudie Svanesund, Orust



**Dokumentinformation**

Detta är en reviderad version av den ÅVS som Trivector har arbetat fram.

# Innehållsförteckning

---

<b>1.</b>	<b>Inledning</b>	<b>1</b>
1.1	Bakgrund	1
1.2	Övergripande syfte	1
1.3	Metod	1
1.4	Avgränsningar	2
1.5	Aktörer och övriga intressenter	3
<b>2.</b>	<b>Nulägesanalys</b>	<b>5</b>
2.1	Om Svanesund	5
2.2	Fysisk trafikmiljö – funktionsbeskrivning	5
2.3	Trafiksäkerhet	6
2.4	Biltrafikflöden	7
2.5	Färjan – Svanesundsleden	8
2.6	Kollektivtrafik	10
2.7	Brister, behov och problem	12
<b>3.</b>	<b>Framtida påverkan på Färjevägen</b>	<b>14</b>
3.1	Utbyggnadsplaner	14
3.2	Framtida trafikallsträng	15
3.3	Framtida kollektivtrafik	17
3.4	Andra planer	17
<b>4.</b>	<b>Konsekvenser av nuläget och exploateringen för Färjevägen</b>	<b>18</b>
4.1	Sammanfattande problembild	18
4.2	Mål för Färjevägen	18
<b>5.</b>	<b>Pröva tänkbare lösningar</b>	<b>20</b>
5.1	Genererade åtgärder	20
<b>6.</b>	<b>Rekommenderade åtgärder</b>	<b>21</b>
6.1	Primärt förslag på åtgärder	21
6.2	En eller flera vägplaner behövs och kan underlätta samordningen mellan åtgärderna	29
<b>7.</b>	<b>Bilagor</b>	<b>1</b>
7.1	Bilaga 1. Deltagarlista workshops.	1
7.2	Bilaga 2. Problem från workshop 1 markerade på karta.	2
7.3	Bilaga 3. Genererade åtgärder – Workshop 1	1
7.4	Bilaga 4. Åtgärder från workshop 2 markerade på karta.	1
7.5	Bilaga 5. Föreslagna placeringar av övergångsställen och busshållplatser	3
7.6	Bilaga 6: Åtgärder som påverkar målen i rätt riktning	4
7.7	Bilaga 7: Resonemang kring framtida biltrafikflöden på Färjevägen	9

7.8	Bilaga 8: Resonemang kring hur en broförbindelse påverkar rekommenderade åtgärder	11
-----	---	----

# 1. Inledning

---

## 1.1 Bakgrund

Svanesund ligger på den sydöstra delen av Orust och har cirka 1900 invånare. Merparten av de yrkesverksamma svanesundsborna arbetspendlar till annan ort och en stor del av dessa nyttjar färjan mellan Svanesund och Kolhättan. Svanesund delas i två delar av Färjevägen (väg 770) som går genom tätorten huvudsakligen i öst – västlig riktning. Färjevägen är dels en genomfartsled till och från färjan, dels den väg som matar samhällets olika delar. Vägen är med andra ord en viktig väg i Svanesund men utgör också en barriär mellan samhällets norra och södra delar. Färjan medför att biltrafikflödet kommer i omgångar och att det i rusningstrafik bildas köer av fordon längs Färjevägen i anslutning till färjans ankomst och avgång.

En stor del av samhällets bostäder ligger på den norra sidan Färjevägen och många samhällsfunktioner ligger på den södra sidan, bland annat skolan och livsmedelsaffären. Detta har till följd att ett stort antal oskyddade trafikanter varje dag måste korsa Färjevägen. En stor del av dessa trafikanter är skolbarn på väg till och från skolan och många har uttryckt oro för den, som de upplever, bristande trafiksäkerheten.

Orust kommun arbetar för närvarande med planer för ytterligare bebyggelse i samhället som riskerar att förvärra trafiksituationen. Ett helhetsgrepp behöver tas för att säkra trafikmiljön framöver.

## 1.2 Övergripande syfte

Syftet med denna åtgärdsvalsstudie är att, med beaktande av planerad exploatering i Svanesund, bedöma konsekvenser av exploateringen samt redovisa lämpliga åtgärder för att uppnå en säker trafikmiljö för alla trafikslag och alla trafikanter längs Färjevägen och anslutande vägar. Trafiksäkerhet prioriteras högt men också aspekter såsom framkomlighet och påverkan på stadsbilden beaktas.

## 1.3 Metod

Arbetet genomförs i huvudsak enligt den modell för förenklad åtgärdsvalsstudie som Trafikverket tillämpar. Kortfattat innebär det att två workshoppar har hållits (4/2 och 3/3 2016) med boende och verksamma i Svanesund, Västtrafik och tjänstemän från Orust kommun. På första workshopen diskuterades problem och behov i anslutning till Färjevägen och på andra workshopen diskuterades åtgärder. Dokumentation från workshopparna har varit underlag till fortsatta diskussioner internt på Orust kommun och med Trafikverket och har lett till de

rekommendationer och förslag på åtgärder som presenteras här. I övrigt har uppdraget i korthet varit följande; nuläge, probleminentifiering, åtgärdsgenerering, bedömning mot mål och rekommendera åtgärder.

Åtgärdsvalsstudier är en metodik för att ta fram de mest effektiva lösningarna för det specifika utredningsområdet. En viktig del i detta är användandet av fyrstegsprincipen, se punktlista nedan, där påverkan av behov och optimering prioriteras före stora ombyggnadsåtgärder.

- ▶ **Steg 1 – Tänk om**  
Åtgärder som kan påverka behov av transporter och val av transportsätt
- ▶ **Steg 2 – Optimera**  
Åtgärder som effektiviserar nyttjandet av befintlig infrastruktur och fordon
- ▶ **Steg 3 – Bygg om**  
Begränsade ombyggnadsåtgärder
- ▶ **Steg 4 – Bygg nytt**  
Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

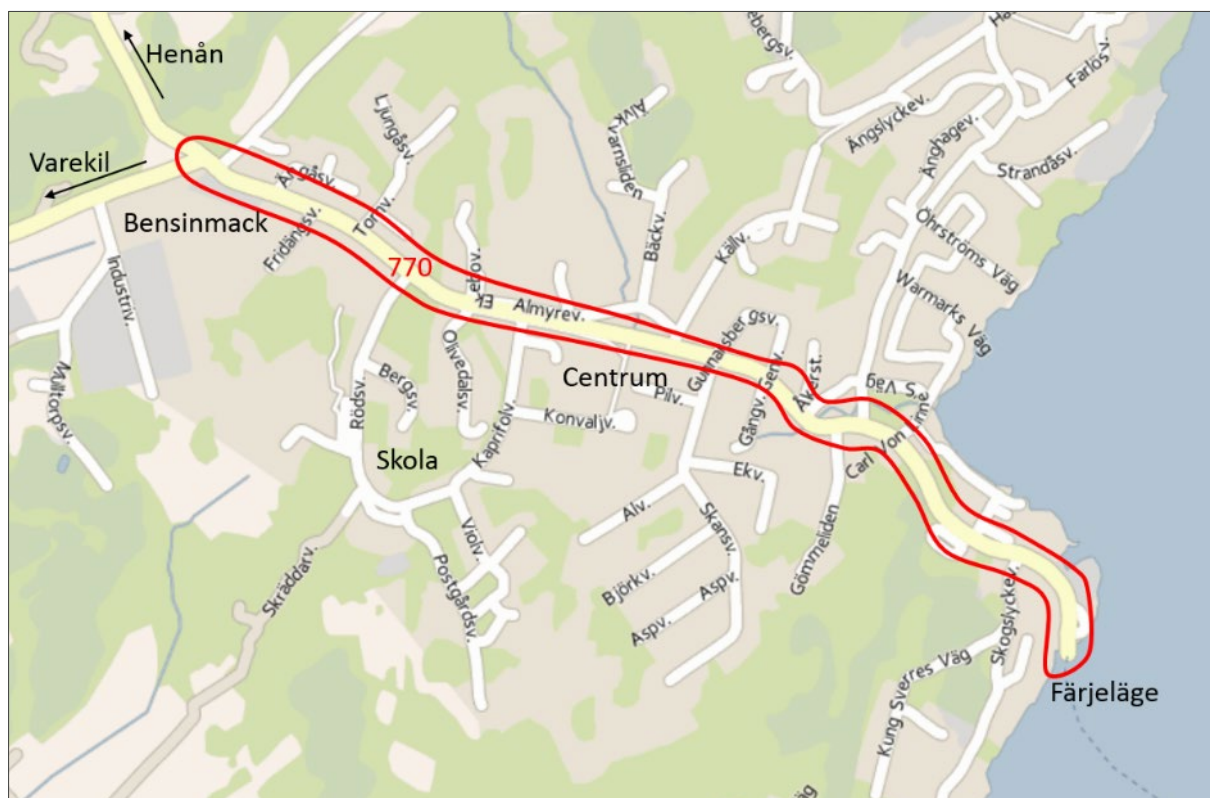
Information om nuläget har samlats in från trafikräkningar som gjordes i januari-februari år 2016, statistik från Trafikverket, planer från Orust kommun, samt tidigare trafiknätsutredningar. Insamlad information har kompletterats med intervjuer med personal från Svanesundsfärjan, Västtrafik, Orust kommun och revideringar efter workshopparna.

## 1.4 Avgränsningar

Den förenklade åtgärdsvalsstudien berör väg 770, Färjevägen, genom Svanesund. Sträckan är ungefär 1,8 kilometer lång och avgränsas enligt Figur 1-1 nedan.

Genererad framtida trafik från bebyggelse utanför Svanesund är inte med i bedömningarna, främst pga. att det är mycket osäkert hur stor den kan bli och om den påverkar Färjevägen.

Norr om Svanesund ligger ett reservat för en framtida broförbindelse. I den här åtgärdsvalsstudien har inte en eventuell bro tagits med i bedömningarna och åtgärdsförslagen. En bro bedöms ha en betydande påverkan på åtgärdsförslagen, och Svanesund som samhälle. Eftersom broplanerna återigen har blivit aktuella har en bedömning av föreslagna åtgärder gjorts i efterhand, där ett resonemang förs kring åtgärdernas relevans med en bro. Detta presenteras i bilaga 8.



Figur 1-1 Den förenklade åtgärdsvalsstudiens avgränsning (röd markering) samt några viktiga orienteringspunkter. Karta från Trafikverket, © Lantmäteriet, Geodatasamverkan.

## 1.5 Aktörer och övriga intressenter

Åtgärdsvalsstudien genomförs och drivs av Orust kommun. Arbetsgruppen har bestått av:

- ▶ Charlotte Brännström, planarkitekt Orust kommun
- ▶ Linn Bragd, mark- och trafikingenjör Orust kommun
- ▶ Boo Widén, planarkitekt Orust kommun
- ▶ Rickard Karlsson, plan-, mark- och exploateringschef Orust kommun
- ▶ Caroline Mattsson, projektledare Trivector
- ▶ Axel Persson, projektmedarbetare Trivector

Åtgärdsvalsstudien har även inkluderat boende och verksamma i Svanesund och Västtrafik i workshops. Färjepersonalen på linjen Kolhättan – Svanesund har deltagit i intervjuer och separata möten med Trafikverket har hållits.

Nedan listas de intressenter och föreningar som var representerade på de två workshopparna. Se bilaga 1 för fullständiga deltagarlistor.

- ▶ Orust kommun
- ▶ Räddningstjänsten Svanesund
- ▶ Västtrafik
- ▶ Centrala Svanesunds vägförening
- ▶ Svanesunds Framtid
- ▶ Föreningen Svanesund

- ▶ Företagarrepresentant
- ▶ Elevrådsrepresentant från skolan



## 2. Nulägesanalys

---

I följande kapitel görs en kort sammanfattning av relevant information om nuläget. Det innefattar tidigare trafikstudier som gjorts i Svanesund, kompletterande information om olika trafikslag, trafikmätning samt platsbesök.

### 2.1 Om Svanesund

Det bor cirka 1900 personer i Svanesund, i drygt 800 helårsbostäder, varav cirka 200 är i flerbostadshus. Därtill finns cirka 200 fritidshus. Största delen av bebyggelsen är med andra ord fristående villor. De verksamheter som finns är lokaliserade till centrumområdet och i Ängås industriområde. Ängås industriområde ligger strax söder om korsningen Färjevägen-Varekilsvägen, är lite drygt 3,5 hektar stort och inrymmer lättare industri, hantverk och i viss mån handel. Centrum är cirka 1 hektar stort och inrymmer livsmedelsaffär, pizzeria, restaurang, vårdcentral, tandläkare och bank. Totalt finns det cirka 500 arbetstillfällen i Svanesund. Ängås skola har totalt cirka 480 elever från förskoleklass till och med årskurs 9. Det finns två förskolor i samhället: Ängås förskola och Sesterviksvägens förskola

### 2.2 Fysisk trafikmiljö – funktionsbeskrivning

Ett platsbesök genomfördes 2016-01-21 där trafiksituationen samt den fysiska trafikmiljön kring Färjevägen studerades. I Figur 2-1 beskrivs hur vägsträckan ser ut i form av fysiska strukturer, såsom gång- och cykelvägar, övergångsställen, större målpunkter, etc. Noteras bör att det finns många korsningar längs Färjevägen, dessutom finns det villor som har direktutfart mot Färjevägen.

År 2008<sup>1</sup> bedömdes att det övergripande cykelnätet är utbyggt i de nya delarna av tätorten men i de äldre delarna ligger cykelnätet till stor del i det övergripande och lokala gatunätet. De flesta gång- och cykelpassagera i Svanesund var enligt trafiknätsanalyserna av låg standard, detta på grund av att de inte var hastighets-säkrade. Endast längs Sesterviksvägen fanns passager med god standard.

<sup>1</sup> GF Konsult AB, 2008. Svanesund, Trafiknätsanalys.



Figur 2-1 Funktionsbeskrivning av den fysiska miljön kring Färjevägen i Svanesund. Orange stråk är gång- och cykelväg, gult stråk är gångbana och blå punkter är busshållplatser.

## 2.3 Trafiksäkerhet

Enligt uttag från STRADA<sup>2</sup>, se Figur 2-2 nedan med olycksstatistik, så har det skett 18 trafikolyckor i Svanesund under åren 2001 – 2015. En allvarlig olycka har skett, vilket var en singelolycka med cykel. Även 4 måttliga och 12 lindriga olyckor har skett, vilka var olika olyckstyper och med varierande fordonstyp. De olyckstyper som är mest representerade i statistiken är upphinnande motorfordon, korsande motorfordon och singelolycka fotgängare. Det går också att utläsa i kartan i Figur 2-2 att många av olyckorna skett vid korsningar och framförallt vid Kaprifolvägen/Färjevägen samt vid korsningarna vid Svanesund centrum.

Utöver de olyckor som är inrapporterade till STRADA så har räddningstjänsten på Orust dokumenterat ytterligare 4 olyckor mellan år 2005 och år 2015. Samtliga av dessa var olycka med personbil och de inträffade vid Kaprifolvägen/Färjevägen, Vallebacken, Rödsvägen respektive Konvaljvägen/Färjevägen.

<sup>2</sup> Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom hela vägtransportsystemet.



Figur 2-2 Uttag av olycksstatistik utmed Färjevågen 2001–2015. Källa: STRADA

## 2.4 Biltrafikflöden

Trafikverket har mätt trafikflöden i två punkter på Färjevågen, senast år 2008<sup>3</sup>. För att få en mer aktuell bild av trafiksituationen gjordes en mätning under två veckor i januari och februari år 2016, se Figur 2-3. Mätningarna gjordes i samma punkter som Trafikverkets för att kunna jämföra. Skyltad hastighet i mätpunkt A är 70 km/tim och i mätpunkt B, 50 km/tim.

Tabell 2-1 Trafikflödesinformation i mätpunkt A.

	2016	2008 - Trafikverket
ÅDT	2424	2850
VaDT	2596	-
Maxtimme fm.	235 fordon	-
Maxtimme em.	314 fordon	-
Andel tung trafik	7 %	5,6 %
Medelhastighet	60,8 km/tim	62,2 m/tim
Andel över skyltad hastighet	14,2 %	
85-Percentil	69 km/tim	

<sup>3</sup> Trafikverket, 2016. Trafikflödeskarta. <http://www.trafikverket.se/tjanster/trafiktjanster/vagtrafik--och-hastighetsdata/kartor-med-trafikfloden/>. Hämtad 2016-02-09.

Tabell 2-2 Trafikflödesinformation i mätpunkt B.

	2016	2008 - Trafikverket
ÅDT	2884	3480
VaDT	3131	-
Maxtimme fm.	290 fordon	-
Maxtimme em.	353 fordon	-
Andel tung trafik	6 %	4,8 %
Medelhastighet	51,5 km/tim	50,9 km/tim
Andel över skyltad hastighet	55,1 %	
85-Percentil	59 km/tim	

Från år 2008 (mars) till år 2016 (januari-februari) har trafikflödet i mätpunkt A minskat med cirka 8 % och medelhastigheten har minskat från 61,5 km/tim till 60,8 km/tim. Under samma tid har trafikflödet i mätpunkt B minskat med cirka 12,5 % och medelhastigheten har ökat från 49,3 km/tim till 51,5 km/tim.

Poängteras bör att trafiken kommer stötvis till och från färjan vilket inte syns i statistiken från trafikräkningen. Det vill säga att belastningen på trafiksystemet blir mycket hög vid dessa tillfällen, särskilt i rusningstid.



Figur 2-3 Mätpunkter trafikräkning.

## 2.5 Färjan – Svanesundsleden

Färjan mellan Svanesund till Kolhättan går alla dagar i veckan. På vardagar går den tre dubbelturer per timme under rusningstrafik, två dubbelturer under lågtrafik samt en dubbeltur mellan klockan 00.00 och 02.00 på natten. Mellan klockan

02.00 och 04.00 går det inga turer alls. På lördagar och söndagar är tidtabellen i stort sett samma med den skillnaden att det inte går tre dubbelturer under högtrafik.

## Färjans kapacitet

Färjans kapacitet är drygt 60 bilar och enligt färjepersonalen<sup>4</sup> uppkommer en liten kapacitetsbrist under rusningstid (06.30-07.30 samt 16.00-17.00) under vinterhalvåret. Under rusningstid kan det vara bilar som inte kommer med färjan, det rör sig i så fall oftast om några bilar per morgon och/eller eftermiddag. De som reser från Orust väljer då ofta att vända och köra via väg 160 och Varekil istället för att vänta på nästa färja, medan de som reser från Kolhättan i större utsträckning väntar på nästa färja. Från april till ungefär mitten av oktober ökar biltrafiken på färjeleden. Detta på grund av att delårsboende flyttar ut till sina sommarbostäder och pendlar till sina arbeten därifrån. Under semestertid är flödet lägre än övriga året och det är också jämnare eftersom pendlingen till arbete är lägre. Färjepersonalen upplever att det tar lång tid att lossa färjan på Svanesundssidan under rusningstid på eftermiddagen eftersom Färjevägen utgör en flaskhals. De upplever även att vissa bilister är stressade på morgonen samt att biltrafiken ökat sedan direktbussen Kolhättan – Göteborg slutade gå år 2012.

## Trafikstatistik Svanesundsleden

År 2014 gick det totalt 32 573 turer på Svanesundsleden och totalt färdades 770 596 fordon PBE (personbilssekivalent) och 35 000 gångtrafikanter på färjan, se Tabell 2-3.

Tabell 2-3 Trafikstatistik Svanesundsleden år 2014.

Namn	Svanesundsleden
Totalt turer	32 573
Fordon 0-6m	696 104
Fordon 6-15m	35 631
Fordon 15-24m	2 940
Bussar	599
Fotgängare	35 000
PBE*	770 596

\*PBE = personbilssekivalent: Personbil + släp och lastbil=2,5 PBE, Lastbil + släp=4,5 PBE, Lastbil Dispensfordon och buss=9 PBE

## Marknadsundersökning – kundnöjdhet för Svanesundsleden

På uppdrag av Trafikverket gjordes år 2015 en enkätundersökning bland passagerare om hur landets färjeleder fungerar. Tabell 2-4 visar en sammanställning av kvalitetsområden och totalindex för Svanesundsleden och alla svenska färjeleder totalt. Den visar att Svanesundsleden ligger något under riksgenomsnittet för de flesta kvalitetsområden och således då även något under riksgenomsnittet för totalt-index (78 jämfört med 81).

<sup>4</sup> Intervju gjordes med personal på färjan 2016-02-04.

Tabell 2-4 Sammanställning över kvalitetsområden och totalindex för Svanesundsleden och alla svenska färjeleder totalt.

Färjeled	Svanesundsleden	Alla leder totalt
Antal svar	299	9403
Tillgänglighet	68	76
Turlistan	88	89
Tillförlitlighet	91	93
Information	67	73
Färjeläget	74	74
Komfort	73	76
Personal	81	85
Säkerhet	90	91
Helhetsintryck	90	92
Informationsstöd och miljö	66	71
<b>TOTAL-INDEX*</b>	<b>78</b>	<b>81</b>

\*Totalindex uttrycker den genomsnittliga nöjdheten, d.v.s. andelen som angivit "Ganska bra" eller "Mycket bra" per kvalitetsområde/antal områden (9st). Maxpoäng är 100.

Övriga fakta om Svanesundsleden:

- ▶ 32 % åker med färjan varje dag och 31 % åker någon/några gånger per vecka.
- ▶ 40 % reser till och från arbete/skola och 39 % gör en fritids- eller semesterresa.
- ▶ 84 % är personbilar, 5 % tyngre fordon och 5 % MC/moped.

## 2.6 Kollektivtrafik<sup>5</sup>

Svanesund trafikeras av busstrafik samt Trafikverkets färja på Svanesundsleden mellan Svanesund och Kolhättan. Förutom buss 331 som följer med färjan över sundet har bussarna antingen Svanesunds färjeläge eller Ängås högstadiet som slutstation. Nedan följer en sammanställning av dessa bussar samt deras turtäthet.

### Buslinjer som trafikerar Svanesund centrum och färjeläget:

- ▶ 371: Svanesund – Varekil – Ellös - Tuvesvik  
9 dubbelturer på vardagar samt 3 på lördagar och 2 på söndagar.
- ▶ 376: Svanesund – Vräländ - Henån  
2–3 dubbelturer på vardagar
- ▶ 377: Svanesund – Stillingsön – Torp - Henån  
8–9 dubbelturer på vardagar samt 2 på lördagar och 1 på söndagar.
- ▶ 379: Svanesund - Myckleby - Henån  
2–3 dubbelturer på vardagar
- ▶ 331: Kolhättan – Tegen – Ljungskile (trafikerar även Svanesund)  
2 enkelturer på vardagar

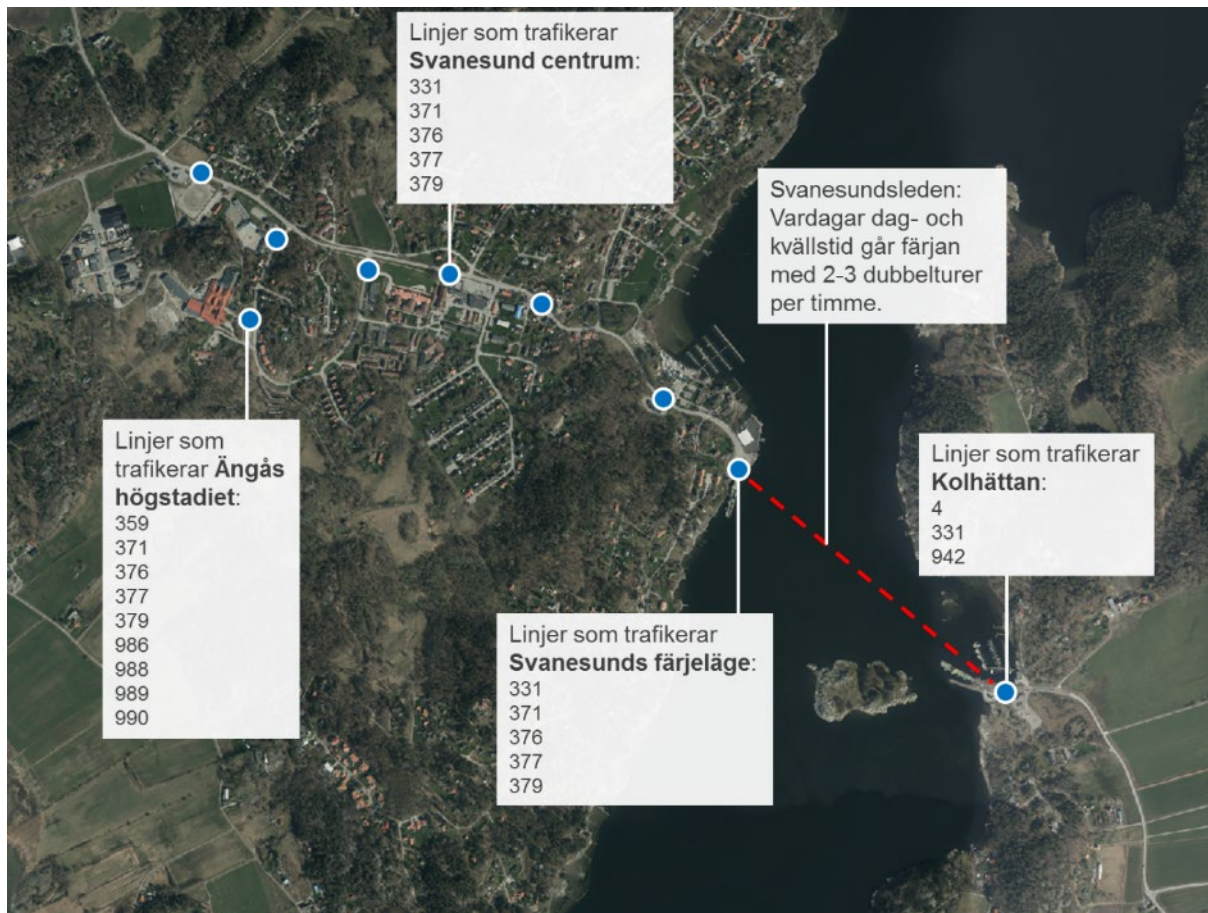
<sup>5</sup> Från juni år 2016 gjordes omläggningar av kollektivtrafiken. Se kap 3.3 för information.

### **Busslinjer som startar från Ängås högstadiet:**

- ▶ 359: (Ängås högstadiet) Varekil – Myggenäs – Häggvall – Nösnässkolan  
2 enkelturer på vardagar
- ▶ 986: Svanesund– Varekil – Råssö – Vräländ  
2 enkelturer på vardagar
- ▶ 988: Svanesund – Vräländ  
1–2 dubbelturer på vardagar
- ▶ 989: Svanesund – Varekil – Myckleby  
1–2 dubbelturer på vardagar
- ▶ 990: Svanesund – Stillingsön – Myckleby  
1 dubbeltur per dag

### **Busslinjer som trafikerar Kolhättan:**

- ▶ 4: Kolhättan - Stenungsund  
Halvtimmetrafik mellan klockan 06.00 och 20.00 vardagar timmetrafik mellan klockan 08.00 och 23.00 på lördagar och söndagar.
- ▶ 331: Kolhättan – Tegen – Ljungskile  
7 dubbelturer på vardagar
- ▶ 942: Nösnäs – Tegen  
1 enkeltur på vardagar



Figur 2-4 Busslinjer i Svanesund och Kolhättan samt färjan Svanesundsleden.

Enligt trafiknätsanalysen från år 2008<sup>6</sup> har stora delar av invånarna i Svanesund mindre än 400 meter till en busshållplats. Däremot i områdena vid södra delen av Skogslyckevägen, norra delen av Sesterviksvägen och norra delen av Hjälpersösvägen överskrider avståndet till närmaste busshållplats 400 meter.

## 2.7 Brister, behov och problem

För att komplettera nulägesstudien genomfördes den 4 februari år 2016 en workshop i Svanesund som fokuserade på problem och brister längs Färjevägen. Problemen, kompletterade med observationer från fältbesök, listas i bilaga 2 och finns även utsatta på karta. I en avslutande diskussion fick deltagarna ange vilka problem och brister som de anser är viktigast att åtgärda.

### Viktigaste problem enligt deltagarna på workshop 1

- ▶ Sesterviksvägen/Färjevägen – farlig korsning, överbelastad vid färjetrafik
- ▶ Bensinstationen – farlig korsning och övergångsställe
- ▶ Färjevägen/Skansvägen – farlig korsning, överbelastad vid färjetrafik
- ▶ Alla korsningar på Färjevägen

<sup>6</sup> GF Konsult AB, år 2008. Svanesund, Trafiknätsanalys.



- ▶ In- och utfarter till skolan – Rödsvägen och Kaprifolvägen
- ▶ Sesterviksvägen – farlig kurva
- ▶ Saknas planskild passage mellan norra och södra Svanesund
- ▶ Saknas gång- och cykelväg mellan centrum och färjeläget

## 3. Framtida påverkan på Färjevägen

---

### 3.1 Utbyggnadsplaner<sup>7</sup>

Enligt kommunens mål ska det finnas en planberedskap för en utbyggnad av minst 100 nya bostäder i Svanesund under översiktsplanens planperiod mellan åren 2009 - 2024. I Figur 3-1 nedan är befintliga, pågående och kommande detaljplaner och program i Svanesund markerade, med grova uppskattningar om exploatering för respektive detaljplan.

Nummer 5 är en antagen detaljplan för fastigheten Svanesund 2:127 som ger möjlighet att uppföra 14 friliggande småhus och 17 par- och radhuslägenheter som skall upplåtas med bostadsrätt. Fastigheten trafikmatas via Gömmebergsvägen och Sesterviksvägen. Vägen inne i området utförs med en 4,5 meter bred hårdgjord körbana med en stödremsa om 0,5 meter samt en 1,5 meter bred gångbana. Gångbanan anläggs med 2 meters bredd för den del som sträcker sig längs med Gömmebergsvägen. Detaljplanen utgör en del av en större ännu inte framtagna detaljplan och kommer inte att medföra någon ökad trafikbelastning i förhållande till redan gällande detaljplan. Området kan förväntas generera 100 - 150 fordon rörelser/dygn när det är fullt utbyggt.

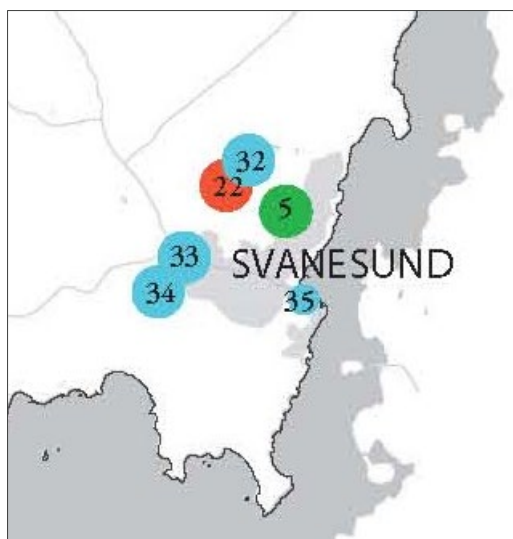
Nummer 22 markerar pågående arbete för programområdet för Västra Änghagen, ett cirka 45 ha stort område beläget direkt norr om Svanesunds samhälle som består av områden för möjlig bostadsutbyggnad blandat med värdefulla rekreationsområden. Här föreslås cirka 180 nya bostäder i blandad form samt service. I arbetet med programmet för Västra Änghagen anges att det i korsningen Färjevägen - Sesterviksvägen ofta uppstår farliga situationer på grund av dålig sikt i kombination med stressen till färjan och att bilar som skall svänga vänster in till Sesterviksvägen lätt blir stående och stoppar upp trafiken till färjan. Därför har kommunen valt att leda trafiken till de planerade bostäder i Änghagen via Lyckhemsvägen. I programmet anges att de befintliga trafikproblemen på Färjevägen behöver åtgärdas oavsett den planerade bebyggelsens påverkan och att de viktigaste åtgärderna är att korsningen Färjevägen - Sesterviksvägen byggs om till en cirkulationsplats, att kurvan väster om korsningen rätas ut för bättre sikt samt att en gång- och cykelväg anläggs från centrum ner till färjan. Ytterligare en kommande detaljplan omfattar Västra Änghagen (nummer 32 i kartan).

Nummer 33 markerar Svanesunds centrum där cirka 100 bostäder planeras tillsammans med centrumutveckling med restauranger och specialbutiker.

Nummer 34 markerar ett område för Svanesund idrott och industri där cirka 2,5 hektar industrimark planeras för lättare industri, hantverk och handel samt en eventuell framtida idrottsanläggning.

<sup>7</sup> Utbyggnadsplaner 2016-09-27 enligt [www.orust.se](http://www.orust.se). Dessa uppgifter har använts för att beräkna trafikbelastning av kommande exploatering.

Nummer 35 visar fastigheten Svanesund 2:2 där en utveckling av småbåtshamnen planeras. Inga fritidshus planeras i befintliga eller kommande detaljplaner, men utöver centrumutvecklingen och programmet för Västra Änghagen är cirka 120 bostäder inplanerade i kommande utveckling av Svanesund.



Figur 3-1 Befintliga, pågående och kommande detaljplaner och program i Svanesund. Planprojekt i Orust kommun 2016-09-27 Källa: <http://www.orust.se/>.

## 3.2 Framtida trafikallsträng

Utbyggnadsplanerna för Svanesund har därefter konkretiserats till en mer realistisk bedömning, se Figur 3-2. Denna bedömning har använts i en trafikutredning som har genomförts för att uppskatta hur mycket trafik den nya bebyggelsen i Svanesund kommer generera, se PM 2016:38<sup>8</sup>. En trafikallsträngsberäkning för planerade bostäder har gjorts med Trafikverkets verktyg för trafikallsträng. Därefter har alstrad trafik delats upp och analyserats i Capcal<sup>9</sup> efter de utfarter till Färjevägen som de kommer belasta.

Allsträngsberäkningen och fördelningen över vägnätet visar att trafikökningen beräknas bli störst mellan korsningen Färjevägen - Skansvägen och korsningen Färjevägen – Varekilsvägen. Lyckhemsvägen beräknas få en betydande biltrafikökning till skillnad från dagens mycket låga nivåer eftersom biltrafik från exploateringsområdena norr om samhället planeras att ledas via Lyckhemsvägen. Trafikallsträngen visar även alstrade resor med övriga färdmedel till följd av den planerade bebyggelsen.

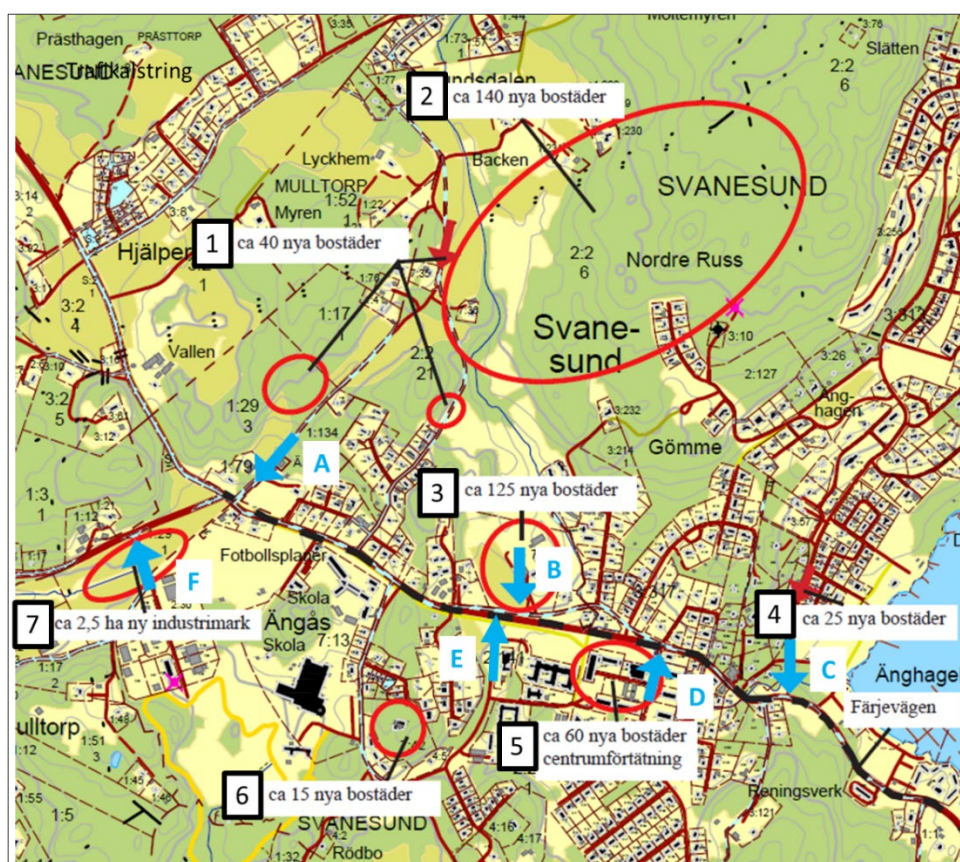
Slutligen beräknades effekterna av biltrafiken för de tre korsningarna Färjevägen-Varekilsvägen-Lyckhemsvägen, Färjevägen-Skansvägen och Färjevägen-Sesterviksvägen för dagsläget och för en framtida situation efter exploatering. Hänsyn togs till det ojämna flöde som bilfärjan skapar.

Dagens korsningar bedöms klara en ökad belastning utifrån de beräkningar som gjorts baserat på tillhandahållna uppgifter om exploatering. Det innebär mer

<sup>8</sup> Trivector PM 2016:38 Trafikutredning Färjevägen – Delutredning inom åtgärdsvalsstudie för Svanesund

<sup>9</sup> Ett program för beräkning av kapacitet och framkomlighet i korsningar.

konkret att de köer som redan idag uppstår och även fortsättningsvis kommer att uppstå, avvecklas inom ett par minuter. Belastningsgraden i korsningarna är högre under eftermiddagens maxtimme än under förmiddagens. Detta dels eftersom det är mer trafik men också för att det blir ett mer koncentrerat flöde från färjan under eftermiddagen. Högst belastningsgrad efter exploatering får korsningen Färjevägen – Skansvägen, 0,56, vilket är under 0,6 som är dimensionerande. För korsningarna Färjevägen – Varekilsvägen och Färjevägen – Sesterviksvägen blir ökningen av belastningsgrad marginell. Färjevägen – Lyckhemsvägen beräknas få en större ökning, men från nivåer på närmast 0, vilket gör att belastningsgraden kommer vara fortsatt låg.<sup>10</sup>



Figur 3-2 Övergripande utbyggnadsplaner för Svanesund<sup>11</sup>. De blå pilarna visar de korsningar som påverkas av exploateringen.

Den länk på Färjevägen som beräknas få högst alstrad trafik är mellan Tornvägen och Lyckhemsvägen med knappt 900 nya resor för ett vardagsdygnsmedel. Det ger drygt 4 000 fordon VaDT<sup>12</sup> med nuvarande trafikflöden.

<sup>10</sup> I bilaga 7 finns en mer utförlig beskrivning av framtida trafiknivåer i på Färjevägen, samt resonemang kring beräkning av trafikallstrad och kapacitet.

<sup>11</sup> Orust kommun, 2016-06-15. Antalet bostäder har reviderats och stämmer inte exakt med utbyggnadsplanerna i kap 3.1 från mars 2016. Efter trafikallstradsberäkningarna har fler revideringar av utbyggnadsplanerna gjorts.

<sup>12</sup> VaDT är årsmedeldygnstrafiken i ett snitt för vardagarna, dvs. måndag till fredag.

### 3.3 Framtida kollektivtrafik

Västtrafik gör från och med juni år 2016<sup>13</sup> om linjerna 377 (Henån – Svanesund) och linje 4 (Kolhättan – Stenungsund och omvänt). Linje 377 får delvis ny sträckning och går vidare till Varekil efter att ha vänt vid Svanesunds färjeläge. Linjen går med timmestrafik på vardagseftermiddagar (i övrigt cirka varannan timme) och är synkroniserad med färjan, så det är möjligt att åka till färjan med denna linje. Det finns en viss risk för att bussen fastnar i trafiken och inte kommer fram till färjan i tid.

Linje 4 kommer fortsätta gå mellan Kolhättan och Stenungsund men med förändrade turer. Den kommer ha anslutning med färjan vid Kolhättan, både när färjan går halvtimmestrafik och 20-minuterstrafik. I Stenungsund är sedan busslinjen Stenungsundsexpressen synkroniserad med linje 4 för resenärer som ska vidare mot Göteborg. Dessa förändringar gör att resenärer som ska mellan Svanesund och Kolhättan eller Göteborg alltid har anslutande turer från och till färjan (Något undantag kan eventuellt finnas under nattrafik).<sup>14</sup>

En potentiell effekt av förbättrad kollektivtrafik från Kolhättan är att vändtrafiken vid färjeläget i Svanesund kommer öka. Detta eftersom fler kan tänkas bli skjutsade till färjan med bil, särskilt om det inte finns någon cykelväg.

### 3.4 Andra planer

Orust kommun håller på att ta fram en cykelstrategi med tillhörande handlingsplan. Ett av de objekt som föreslås är en gång- och cykelväg mellan Svanesund centrum och färjeläget. Tillsammans med pågående anläggning av gång- och cykelväg mellan Kolhättan och Stenungsund kan en säker gång- och cykelväg erbjudas hela vägen från Svanesund till Stenungsund.

<sup>13</sup> Förslag som beskrivs har genomförts i juni år 2016.

<sup>14</sup> Källa: Björn Axberg, Västtrafik.

## 4. Konsekvenser av nuläget och exploateringen för Färjevägen

---

### 4.1 Sammanfattande problembild

Färjevägen utgör den viktigaste vägen i Svanesund och kommer fortsätta vara det inom överskådlig framtid. Den har karaktären av en genomfartsväg men även funktionen av en lokal väg för lokalbefolkningen. I nuläget upplevs trafiksäkerheten som ett problem, för oskyddade trafikanter såväl som för biltrafikanter. Färjevägen är en barriär för oskyddade trafikanter med få säkra övergångar som förbinder de båda sidorna. Behovet att korsa vägen är stort eftersom största delen av bostadsbebyggelsen finns norr om vägen och samhällsfunktioner och service finns söder om vägen. Med planerad bebyggelse kommer dessa förhållanden att bibehållas och till viss del förstärkas.

För biltrafikanter uppstår i nuläget viss köbildning i korsningar i samband med bilfärjans ankomst och avgång, framförallt i rusningstid på morgonen och på eftermiddagen. Övrig tid är det mycket lite trafik längs Färjevägen. Färjan kommer vara kvar under överskådlig tid och biltrafiken kommer därmed att fortsätta komma stötvis i samband med ankomst och avgång. Den planerade exploateringen bedöms ge upphov till ökad trafik, vilket kommer förvärra befintliga konfliktpunkter. Den fördjupade trafikutredning som gjorts bedömer däremot inte att det krävs någon större standardhöjning av korsningarna för att klara den ökade biltrafiken. Mindre åtgärder är tillräckliga för att skapa en ökad kapacitet.

Bilen är det dominerande färdmedlet för invånare, men det saknas inte realistiska alternativ att resa med andra färdmedel än bil, såväl inom tätorten som längre sträckor med buss, cykel eller genom att gå. Med omläggningen av kollektivtrafiken i juni år 2016 är det numera möjligt att resa med buss mot Stenungsund utan väntetider vid Svanesunds färjeläge och Kolhättans färjeläge. Från Kolhättan anlägger Trafikverket i samarbete med Stenungsunds kommun en gång- och cykelväg hela vägen in till Stenungsund tätort, vilket möjliggör säkrare och trevligare cykelpendling. Det krävs dock ytterligare insatser för att synliggöra alternativ till bilen och för att göra dem mer konkurrenskraftiga.

Trivectors bedömning är att nuvarande problem kommer förstärkas ytterligare med den planerade utvecklingen av Svanesund. Genom en kombination av mindre åtgärder i korsningarna, en högre trafiksäkerhet för fotgängare och betendepåverkande åtgärder för att ställa bilen, kan Svanesund bli ett attraktivt samhälle där Färjevägen fortsatt har funktionen av en genomfartsgata.

### 4.2 Mål för Färjevägen

Kopplingarna mellan södra och norra delarna av Svanesund ska stärkas och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter ska bli bättre för att korsa Färjevägen och för att röra sig längs med vägen. Känslan av barriäreffekt ska minska.

Trafikflödet ska bli jämnare och konflikter i korsningar mellan fordon ska minimeras. Åtgärder som genomförs ska stärka Svanesund som samhälle så att livskvaliteten och attraktiviteten att bo samt besöka samhället ska öka.

1. Stärka kopplingen mellan södra och norra delarna av Svanesund
2. Öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter som färdas längs med vägen och i korsningar
3. Minska känslan av barriäreffekt
4. Få ett jämnare trafikflöde
5. Minimera konflikter mellan fordon i korsningar
6. Stärka Svanesunds samhälle

## 5. Pröva tänkbara lösningar

---

### 5.1 Genererade åtgärder

Den 3 mars år 2016 hölls workshop 2 inom åtgärdsvalsstudien i Svanesund. Denna workshop fokuserade på att generera åtgärder till problemen som uppmärksammades längs Färjevägen i workshop 1. I bilaga 3 listas åtgärdsförslag som togs upp på workshopen tillsammans med åtgärdsförslag uppmärksammade av arbetsgruppen. I bilaga 4 visas de åtgärder som genererades på workshop 2 på karta (dvs. 1–38) tillsammans med den prioritering deltagarna gjorde. I bilaga 5 visas föreslagna placeringar av övergångsställen och busshållplatser från workshop 2. Efter workshopen har åtgärderna kategoriserats efter geografiskt läge eller annan samhörighet och en bedömning har gjorts av huruvida målet uppnås med åtgärden och om förslagen bör studeras vidare eller inte. Eftersom det fortfarande är många åtgärder som bedöms uppfylla målen och har hög genomförbarhet (de som har fått ”Ja” i kolumnen ”Gå vidare”) har en ytterligare sortering och klassificering gjorts. Dessa åtgärder återfinns i bilaga 6. En prioritering har därefter gjorts för att få fram ett primärt förslag, kapitel 6.1, som har kostnadsbedömts.



## 6. Rekommenderade åtgärder

---

### 6.1 Primärt förslag på åtgärder

Följande tabell redovisar det primära åtgärdsförslaget efter vidare diskussioner med arbetsgruppen och Trafikverket. Jämfört med tidigare tabeller över åtgärder har fler faktorer och detaljer tagits med, t.ex. för utformning, motivering och kostnader. För varje åtgärd anges även möjliga finansieringskällor och en etappindelning som ger en indikation på när en åtgärd bör genomföras (etapp 1=inom 2 år, etapp 2=2–5 år, etapp 3=5–10 år eller ett visst antal nya bostäder och etapp 4=10–15 år eller ett visst antal bostäder). Etapp 1 och 2 indikerar mer eller mindre brådskande åtgärder som löser befintliga problem, etapp 3 och 4 är åtgärder som till största delen är kopplade till exploateringen. I sista kolumnen anges om det finns speciella villkor eller förutsättningar som behöver tas med i beräkningarna. Förslaget har tagits fram i samråd inom Orust kommun och har diskuterats med Trafikverket. Vissa åtgärder har i de diskussionerna förändrats något jämfört med tidigare beskrivningar, och i något fall har nya lagts till som inte förekommit tidigare. Hänsyn har även tagits till kapacitetsutredningen och de förslag som togs fram där.

Tabell 5 - Primärt förslag på åtgärder etapp 1. I kolumnen med kostnader betyder grönt=trolig kostnad, gult=osäker kostnad och rött=svårbedömd kostnad, vidare utredning krävs.

Åtgärd	Tekniska specifikationer	Beskrivning och motivering	Kostnad	Finansiering	Etapp	Villkor
Hastighetsgräns 40 km/tim på Färjevägen i hela tätorten. (38)	Kräver 6,3 m vägbana vilket redan uppfylls. Vägmärke (inkl. stolpe, fundament): 3000 kr/st	En förutsättning för bra trafiksäkerhet för alla trafikanter.	15 000 kr	Trafikverket, Orust kommun	1	Trafikverkets Trafikingenjör godkänner åtgärden

Åtgärd	Tekniska specifikationer	Beskrivning och motivering	Kostnad	Finansiering	Etapp	Villkor
Bredda Skansvägen för att möjliggöra högersväng. (121)	Ett svängkörfält - breddning av väg med ca 3,5x23 m = 80 kvm (ger plats för ca 4 bilar i kö)  Breddning: 2000 kr/m2	Minskar köer på Skansvägen ut från centrumområdet, gör att det blir mindre rörigt att ta sig ut och in från parkeringen och minskar smitning på gångbana av de som vill svänga vänster. Belastningen på vägen och i korsningen motiverar inte en större åtgärd.	160 000 kr	Orust kommun, vägföreningen	1	Detaljplan krävs Ansökan om ändrad anslutning krävs
Anlägg väderskyddade cykelparkeringar vid färjeläget. (129)	2000 kr/plats 20 platser	Den befintliga cykelparkeringsplatser är redan överbelagd. Förbättra möjligheterna att cykla till färjan för att fortsätta med buss i Kolhättan. Det ska kännas tryggt att lämna sin cykel vid färjeläget en längre tid.	250 000	Skicka önskemål till Trafikverket	1	Trafikverket äger del av marken. VT tillhandahåller cykelparkeringar.)
Kampanjer för att få elever att gå och cykla till skolan, t.ex. "På egna ben". (124)	Finns i cykelstrategi med tillhörande handlingsplan. Ta stöd av VGRs Hållbart resande Väst.  Deltagande i VGRs projekt: ca 1000 kr/klass	Information och kampanjer är mycket viktiga för att få fler att ställa bilen och börja gå och cykla inom Svanesund. Bör samordnas med anläggning av ny gång- och cykelväg och bättre gångpassager. Skolan och samhällsföreningen involveras. Söka samarbete med Stenungsund.	Ca 10 000 kr	Ansöka från Regional plan Trafiksäkerhet och miljö (steg 1 och 2-åtgärder), Orust kommun	1	Görs varje år
Kampanjer för ökad cykling till arbetet, t.ex. testcyklist. (123)	Finns i cykelstrategi med tillhörande handlingsplan. Ta stöd av VGRs Hållbart resande Väst.  Cykelkampanj: ca 1200 kr/deltagare Information: ca 800-1000 kr/invånare	Information och kampanjer är mycket viktiga för att få fler att ställa bilen och börja pendla med buss eller samåka. På så sätt kan trafikflödet längs Färjevägen minskas. Information till nyinflyttade är extra viktig. Görs i samarbete med Västtrafik. Samhällsföreningen involveras. Söka samarbete med Stenungsund	Cykelkampanj: 60 000 kr  Information: 25 000 kr	Ansöka från Regional plan Trafiksäkerhet och miljö (steg 1 och 2-åtgärder), Orust kommun	1	Görs varje år
Kampanjer för samåkning till och från arbetet, inkl. matchningsverktyg och platser för upphämtning. (103)	Ta stöd av VGRs Hållbart resande Väst. Information sprids till alla invånare.	Information och kampanjer är mycket viktiga för att få fler att ställa bilen och börja pendla med buss eller samåka. På så sätt kan trafikflödet	Information: 25 000 kr	Ansöka från Regional plan Kollektivtrafikpott (steg 1	1	Görs varje år

Åtgärd	Tekniska specifikationer	Beskrivning och motivering	Kostnad	Finansiering	Ettapp	Villkor
	Information om verktyg och matchning: ca 1000 kr/invånare	längs Färjevägen minskas. Information till nyinflyttade är extra viktig. Görs i samarbete med Västtrafik. Samhällsföreningen involveras. Söka samarbete med Stenungsund Ordinarie underhåll av vägen som är eftersatt.		och 2-åtgärder), Orust kommun		
Kampanjer och information för ökad kollektivtrafikanvändning. (104)	Ta stöd av VGRs Hållbart resande Väst. Information sprids till alla invånare.  Testresenär: ca 1500 kr/deltagare	Information och kampanjer är mycket viktiga för att få fler att ställa bilen och börja gå och cykla inom Svanesund. Bör samordnas med anläggning av ny gång- och cykelväg och bättre gångpassager. Skolan och samhällsföreningen involveras. Söka samarbete med Stenungsund.	Testresenär (50 st): 75 000 kr  Information: 25 000 kr	Ansöka från Regional plan Kollektivtrafikpott (pendelparkering), Orust kommun	1	Görs varje år
Drift & underhållsåtgärder: klippa buskar och gräs samt måla i vägmarkeringar och övergångsställen	Klippa buskar: Ca 200 kr/m, 2 ggr/år, ca 900 m Linje: 50 kr/m, ca 1800 m	Ordinarie underhåll av vägen som är eftersatt. Genom hela åtgärdsvalsstudien diskuterades skolbarnens resor mycket och en slutsats var att trafikmiljön vid skolan behöver åtgärdas och bilskjutsandet behöver minska. Dessa åtgärder är lokala och berör inte Färjevägen fysiskt, men påverkar trafikflödet och trafiksäkerheten på vägen.	Klippa buskar: Ca 350 000 kr Måla linje: Ca 90 000 kr Linjemålning: Ca 90 000 kr	Vägområde:Trafikverket, utanför vägområde: fastighetsägare	1	Kontinuerligt

Tabell 6 - Primärt förslag på åtgärder etapp 2. I kolumnen med kostnader betyder grönt=trolig kostnad, gult=osäker kostnad och rött=svårbedömd kostnad, vidare utredning krävs.

Åtgärd	Tekniska specifikationer	Beskrivning och motivering	Kostnad	Finansiering	Etapp	Villkor
Gångpassage i plan med refug, med företräde för biltrafik, vid centrum. (9)	Refug: 25 000 kr Markering: 1000–2000 kr Vägmärke, stolpe, fundament: 3000 kr/st Justering kantstenar 2x22 m: 1500 kr/m <sup>2</sup> En mer exakt bedömning av kostnaden kan göras vid projektering.	Ett läge behöver hittas som passar för fotgängare från Västra Ånghagen till centrum och från Sertviksvägen till centrum. Främst vuxna som kommer använda denna passage därför behöver den inte vara planskild.	400 000 kr	Spelas in till Trafikverket	2	
Se över antalet busshållplatser längs sträckan och se till att de håller mycket god standard. (128)	Nytt hållplatsläge, markarbeten, Flytt av befintlig och anlägga ny hållplatsmöbel. Flytt av skyltar och anlägga nya bänkar. Räknat på 4 hållplatsfickor.	Behålla 4 hållplatser: Vid bensinstationen/Fridängsvägen, vid centrum/Kaprifolvägen, vid pizzerian/Gömme och färjeläget. Dra in 2 hållplatser; Svanudden och centrum/Kaprifolvägen Hållplatserna bör läggas i anslutning till övergångsställen så att de tillsammans blir en hastighetssäkrande åtgärd. Ha väderskydd av hög standard. Hållplatserna på Rödsvägen påverkas inte. Hållplatser behöver samordnas och projekteras tillsammans med gång- och cykelväg och gångpassager i förekommande fall.	2,5 mkr	Västtrafik, Orust kommun, exploateringsbudget	2	Vägplan eller ställningstagande. Ska stämmas av med Västtrafik.
Ny gång- och cykelväg på norra sidan om Färjevägen från centrum till färjan. Kopplas till befintlig gång- och cykelväg som förlängs förbi parkeringen i centrum. (10)	Längd: ca 900 m Gång- och cykelväg 2,5 m bred: ca 7000 kr/m Eventuellt rätta ut kurva i samband med åtgärden.	Det saknas en gång- och cykelväg till färjan i dagsläget och befintlig gångbana är i mycket dåligt skick. En gång- och cykelväg av hög standard, 2,5–3 m, behövs för att fler ska gå och cykla till färjan för att sedan fortsätta med buss i Kolhättan. En gång- och cykelväg gör även att fotgängarflöden kan kanaliseras till ett fåtal gångöverfarter som används. Gång- och cykelvägen måste koppla an till en gångtunnel vid Kaprifolvägen.	7 mkr	Ansöka från Regional plan cykelpott, Orust kommun, ansöka från Klimatklivet, Naturvårdsverket, Stadsmiljöavtal	2	Vägplan krävs, ev. ändring av detaljplan (samordnat förfarande), marklösen krävs

Åtgärd	Tekniska specifikationer	Beskrivning och motivering	Kostnad	Finansiering	Etapp	Villkor
		En uträtning av kurvan vid Gömmeliden kan genomföras samtidigt.				
Reglera direktutfarter. (101)	Utredning över 2 direktutfarter mellan Lyckhemsvägen och Ekebovägen: 30 000 kr	Genom att stänga av direktutfarterna mellan Rödsvägen och Lyckhemsvägen kommer trafiksäkerheten öka. En planerad gång- och cykelväg kommer från Norra Ånghagen fram till gångpassagen.	30 000 kr	Orust kommun, exploateringsbudget	2	Vägplan krävs Utfart måste erbjudas, ev. marklösen krävs
Ordna upp vid färjeläget med vändslinga för buss och hämtning/lämning med bil. Tydliggöra utformning, målning och skyltning. (106)	Vägmärke, stolpe, fundament: 3000 kr/st Linje: 50 kr/m (för 20 000 kr kan 3 stolpar ställas upp och ca 250 m linje målas)	Skapa en bra och tydlig plats för bussresenärer, fotgängare och cyklister där bussen får tillräckligt utrymme. Sträva efter att göra resan med buss till den mest attraktiva.	20 000 kr	Orust kommun, Vägforening, Västtrafik	2	Ska stämmas av med Västtrafik
Samtal med Västtrafik om förbättrad busstrafik till och från Svanesund		Skapa de bästa förutsättningarna för att resa med buss till och från samhället, främst för pendling men även för rekreation.	Egen tid + ev. tillköp	Orust kommun.	2	
Lokala åtgärder för resor till och från skolan. Se lista i kap. 6.2 nedan.	Blandning av fysiska åtgärder, tydlighet i trafikmiljön och attityd- och beteendepåverkande åtgärder Gång- och cykelväg Rödsvägen: ca 200 m Skytning enkelriktat: 2 st Vändslinga Fridängsvägen: plats för 5–6 bilar Anvisning skolan: 2 skyltar Information och utbildning: 50 000 kr	Genom hela åtgärdsvalsstudien diskuterades skolbarnens resor mycket och en slutsats var att trafikmiljön vid skolan behöver åtgärdas och bilskjutsandet behöver minska. Dessa åtgärder är lokala och berör inte Färjevägen fysiskt, men påverkar trafikflödet och trafiksäkerheten på vägen.	Ca 650 000 kr	Ansöka från Regional plan cykelpott, trafiksäkerhet, samt steg 1 och 2-åtgärder, Orust kommun	2	Kontinuerligt

Tabell 7 - Primärt förslag på åtgärder etapp 3. I kolumnen med kostnader betyder grönt=trolig kostnad, gult=osäker kostnad och rött=svårbedömd kostnad, vidare utredning krävs.

Åtgärd	Tekniska specifikationer	Beskrivning och motivering	Kostnad	Finansiering	Etapp	Villkor
Cirkulationsplats i korsningen Varekilsvägen-Färjevägen-Lyckhemsvägen (1)	Normalstor cirkulationsplats, 14 m i ytterradi:	En cirkulationsplats ger ökad kapacitet totalt sett och skulle framförallt öka framkomligheten för fordon till och från Lyckhemsvägen när den trafiken ökar.	7-10 mkr	Exploateringsbudget	3	Blir en del av detaljplan Västra Anghagen Vägplan krävs, marklösen krävs. TrV måste prioritera

Tabell 8 - Primärt förslag på åtgärder etapp 4. I kolumnen med kostnader betyder grönt=trolig kostnad, gult=osäker kostnad och rött=svårbedömd kostnad, vidare utredning krävs.

Åtgärd	Tekniska specifikationer	Beskrivning och motivering	Kostnad	Finansiering	Etapp	Villkor
Cirkulationsplats eller vänstersvängskörfält i korsningen Färjevägen – Sesterviksvägen. (24)	Det kommer att ta privat mark i besittning. Normalstor cirkulationsplats, 14 m ytterradi: 4-5 mkr Svängkörfält, ca.3,5*20 m (ger plats för 3 bilar): 160 000 kr	En cirkulationsplats ger ökad kapacitet totalt sett och skulle framförallt öka framkomligheten för fordon till och från Sesterviksvägen. Ett svängkörfält är kapacitetsmässigt tillräckligt för att tillgodose framkomligheten i korsningen.	7-8 mkr ink. vägplan	Orust kommun, Trafikverket, exploatering	4	Vägplan krävs, marklösen krävs, Ändring i DP
Pendelparkering vid korsningen Varekilsvägen – Färjevägen (1)	20 platser ca.25 m2 per plats	Pendelparkering är ett stöd för att få fler att resa med buss istället för genom Svanesund. En förutsättning är då att den anläggs utanför samhället och att bussförbindelsen till Stenungsund, helst Göteborg, blir direkt. Åtården är aktuell först när cirkulationsplatsen har anlagts.	400 000	Västtrafik, Orust kommun, Exploatering budget, Västsvenska paketet	4	Anslutande direktbuss till Stenungsund eller Göteborg. Ev. Markinlösen.

Åtgärd	Tekniska specifikationer	Beskrivning och motivering	Kostnad	Finansiering	Ettapp	Villkor
						DP krävs

Tabell 9 – Bortplockade åtgärder

Åtgärd	Motivering
Gångpassage i plan med refug, med företräde för biltrafik, vid bensinstationen, inkl. hållplatser. (4)	Trafikverket byggde gångpassagen under 2017
Skapa väntficka söder om Färjevägens körbana innan korsningen Färjevägen-Sesterviksvägen för att underlätta vänstersvängar 122	Ingen trafiksäker åtgärd. Försvårar framkomligheten till Färjeläget.
Gångtunnel i närheten av Kaprifolvägen. (6)	Ej kostnadseffektiv men försvårar också tänkt bebyggelsestruktur längs Färjevägen.

## Kompletterande paket

Det finns några åtgärder i tabellen ovan ligger utanför Färjevägen men som påverkar dess funktion och Svanesunds attraktivitet och därmed behöver genomföras. Dels handlar det om drift- och underhållsåtgärder, dels om åtgärder för att göra skolbarnens väg till och från skolan säkrare.

Drift- och underhållsåtgärder:

- ▶ Klippa buskar och gräs i vägkanter och på gångbanor och gång- och cykelvägar. Rensa upp överlag längs vägen.
- ▶ Måla i vägmarkeringar (och övergångsställen) längs hela Färjevägen.

Kostnad: Cirka 90 000 kronor för målning, samt 200 kr/m för att klippa buskar och gräs, totalt cirka 450 000 kronor.

Åtgärder för resor till och från skolan:

- ▶ Bredda befintlig gångbana på Rödsvägen till gång- och cykelväg, vilket gör att körbanan smalnas av och det blir tydligare att det är enkelriktat. Cirka 200 meter gång- och cykelväg kostar 500 000 kronor.
- ▶ Tydligare skyltning att Rödsvägen är enkelriktad. 2 skyltar à 3 000 kronor styck.
- ▶ Vändslinga på Fridängsvägen som förbättrar utformningen för lämning och hämtning där 5–6 bilar kan stanna samtidigt. Kostnad cirka 100 000 kronor.
- ▶ Tydligare anvisning av hämtning/lämning av barn vid skolan. Personal som anvisar avlämning. 2 skyltar à 3 000 kronor styck.
- ▶ Anlägga en gång- och cykelväg mellan Västra Änghagen och skolan.
- ▶ Prata med föräldrar om att lämna barn i tid samt att lämna sina egna och andras barn tillsammans. Kostnad främst i egen tid, informationsmaterial, externa informatörer/utbildare.
- ▶ Arbeta för att föräldrar går eller cyklar tillsammans med sina barn till skolan. Kostnad främst i egen tid, informationsmaterial, anslutningskostnad till kampanj.
- ▶ Utbilda barn och föräldrar i trafik: Info- och utbildningsmöten. Kostnad främst i egen tid, informationsmaterial.

Kostnad: Cirka 650 000 kronor beroende på ambitionsnivå och möjligheter att samordna informationsinsatser till föräldrar och barn. Gång- och cykelvägen från Västra Änghagen är inte medräknad. Informations- och utbildningsinsatserna i skolan är exempel, kostnaden är med andra ord osäker och beror på ambitionsnivå.

## Etappindelning

Åtgärderna har delats in i etapper för när de bör genomföras. Förslaget innebär dels att vissa åtgärder bör genomföras inom ett visst antal år, dels att de bör genomföras när en viss andel av planerad exploatering har genomförts.

- ▶ Etapp 1: bör genomföras inom 2 år alternativt årligen från och med nu.
- ▶ Etapp 2: bör genomföras inom 5 år.



- ▶ Etapp 3: bör genomföras inom 10 år eller när ett visst antal bostäder byggts. Åtgärden, cirkulationsplats i korsningen Färjevägen-Varekilsvägen, behöver genomföras när Västra Änghagen byggs.
- ▶ Etapp 4: bör genomföras inom 15 år eller när ett visst antal bostäder byggts.

Flera av åtgärderna bör projekteras och genomföras tillsammans för att få ner kostnader och effektivisera genomförandet. Framförallt gäller det anläggandet av gång- och cykelvägen till färjeläget som påverkar Färjevägen och öppnar upp för andra fysiska förändringar.

- ▶ Breddning av Skansvägen tillsammans med rättning av vägen vid Gömmeliden
- ▶ Vänstersväng eller alternativt cirkulationsplats vid Sesterviksvägen
- ▶ Gång- och cykelväg till färjeläget samt rättning av kurvan vid Gömmeliden
- ▶ Gångtunnel vid Kaprifolvägen
- ▶ Förbättra befintliga Gångpassager i både öster om väster om centrumet
- ▶ God standard för busshållplatser längs sträckan

Ett annat paket med åtgärder där samordning rekommenderas är:

- ▶ Cirkulationsplats vid Varekilsvägen
- ▶ Gång- och cykelväg utmed Lyckhemsvägen
- ▶ Gångväg vid direktutfarer. Dock är åtgärden inte aktuell längs med statlig väg.

## 6.2 En eller flera vägplaner behövs och kan underlätta samordningen mellan åtgärderna

### Kostnader

Den totala kostnaden för alla förslagen uppgår till cirka 36 miljoner kronor. Av dessa kostar de två cirkulationsplatserna cirka 10 miljoner kronor var. Ungefärlig fördelning på de olika etapperna är:

- ▶ Etapp 1: 1 060 000 kronor
- ▶ Etapp 2: 10 600 000 kronor
- ▶ Etapp 3: 10 000 000 kronor
- ▶ Etapp 4: 8 400 000 kronor eller 400 000 kronor

Kostnaderna är en uppskattning och översiktlig bedömning av vad åtgärderna kommer kosta. Uppskattningarna har gjorts dels från uppgifter från andra projekt, dels med hjälp av Kreera Samhällsbyggnad. Mer exakta beräkningar behöver göras när åtgärderna konkretiseras och projekteras<sup>15</sup>. Kostnader för detaljplaner, vägplaner och markinlösen ingår inte.

<sup>15</sup> De illustrationer som gjorts för vissa åtgärder är inte tillräckligt detaljerade för att få en mer exakt beräkning. De tar inte hänsyn till markförhållanden eller ledningsarbeten utan ger bara en översiktlig skiss på hur åtgärden kan passa in geometriskt i anslutning till vägområdet.

## Finansiering

För varje åtgärd har möjliga finansieringskällor angetts utifrån vilken eller vilka aktörer som är ansvariga för genomförandet. Observera att det är förslag. De källor som är mest rimliga är exploateringsbudgeten för området, egna medel från Orust kommun, egna medel från Västtrafik (cykelparkering, vädskydd och skyltning), egna medel från Trafikverket och finansiering från potter i regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland<sup>16</sup>. Potter från regionala planen som kan komma ifråga är:

- ▶ Mindre vägnät, åtgärder upp till 25 miljoner kronor – steg 3-åtgärder dvs. begränsade om- och utbyggnadsåtgärder (Inspel till kommunalförbundet)
- ▶ Smärreåtgärder, åtgärder upp till 8 miljoner kronor – till exempel trafiksäkerhet, steg 1 och 2-åtgärder (inspel till Trafikverket)
- ▶ Cykelåtgärder – till exempel cykelvägar, steg 1 och 2-åtgärder (Ansökan till VGR)
- ▶ Bidrag till kommuner för trafiksäkerhet och miljö
- ▶ Statlig medfinansiering: Kollektivtrafikåtgärder – till exempel pendelparkeringar och trafiksäkerhet Beskrivning och resonemang om förslaget

Med åtgärderna som beskrivs ovan görs bedömningen att trafiksäkerheten (ej övergångsställen) kommer att bli mycket hög och framkomligheten till och från färjan minst lika bra som idag även med den kommande exploateringen. Det krävs enligt kapacitetsutredningen fysiska åtgärder för vänstersvängande fordon för att framkomligheten ska säkerställas, vilket medför att även trafiksäkerheten blir bättre. Med åtgärderna görs bedömningen att trafikflödet kommer att, om inte minska, så inte öka i den takt som prognoserna pekar på. En gång- och cykelväg till färjeläget, samt att busstrafiken och färjetrafiken fortsätter vara synkade enligt de förändringar som genomförts sommaren år 2016, är viktiga förutsättningar för att inte biltrafiken ska öka. Det gäller dock att informera om dessa åtgärder kontinuerligt för att få till en förändring, samt att övervaka så att synkningen bibehålls. Bra cykelparkering är också en förutsättning. Många av invånarna i Svanesund arbetar i Stenungsund. Det finns med andra ord bra underlag för samåkning och i dagsläget finns det bra verktyg och tjänster för matchning mellan samåkare som kan nyttjas till låg kostnad, till exempel Skjutsgruppen.

Möjligheterna för invånarna att kunna korsa Färjevägen på ett säkert sätt är en mycket viktig fråga. Med tanke på den stötvisa trafik som färjan skapar, med långa perioder där det knappt kommer någon biltrafik alls, bedöms trafiksäkerheten kunna säkerställas med en planskild gångtunnel och två gångpassager i plan. Gångtunneln placeras så att flödet av skolbarn kanaliseras dit. De två andra förslagna passagerna placeras vid centrum och den nuvarande passagen vid bensinstationen trafiksäkras av Trafikverket under år 2017. Gångvägar och cykelvägar knyter ihop gångpassagerna på båda sidor. Fler planskilda gångpassager, till exempel broar, tror vi inte kommer ge någon ökad trafiksäkerhet just pga. det låga biltrafikflödet i lågtrafik. Det riskerar istället att fotgängare och cyklister

<sup>16</sup> [http://www.vgregion.se/upload/Regionutveckling/Infrastruktur-IT/Infrastruktur/RegPlan2014\\_2025/REGIONAL\\_PLAN\\_140611\\_vgr\\_webb.pdf](http://www.vgregion.se/upload/Regionutveckling/Infrastruktur-IT/Infrastruktur/RegPlan2014_2025/REGIONAL_PLAN_140611_vgr_webb.pdf)

korsar vägen i plan där de inte ska och förväntas korsa, vilket istället påverkar trafiksäkerheten negativt.

Pendelparkering anses inte kommer bidra till en stor minskning av trafiken på Färjevägen. Om en pendelparkering anläggs vid bensinstationen ska resenären byta till buss, sedan färja och sedan buss vilket blir så pass omständligt att få pendlare skulle välja det alternativet. En direktbuss från pendelparkeringen är därmed en förutsättning för att få förväntad effekt. Att lägga pendelparkeringen närmare färjeläget är inte aktuellt eftersom målet är att biltrafiken genom Svanesund ska minska. Vid färjeläget finns det dessutom inte plats. Det är istället mer rimligt att hänvisa bilpendlare till pendelparkeringarna i Varekil och Myggenäs, samt arbeta för att invånarna i Svanesund inte tar bilen utan cyklar och går till färjan i högre utsträckning.

## 7. Bilagor

---

### 7.1 Bilaga 1. Deltagarlista workshops.

#### Deltagarlista ws1

- ▶ Centrala Svanesunds vägförening- Anders Åkerström och Kalle Samuelsson
- ▶ Svanesunds Framtid – Tor-Anders Arby
- ▶ Föreningen Svanesund- Lobbe Da Silva och Claes Nordevik
- ▶ Företagarrepresentant – Lars Nordevik, Hemköp
- ▶ Västtrafik – Björn Axberg trafikutvecklare
- ▶ Elevrådsrepresentant – Julia Blohm
- ▶ Linda Karlsson, föräldrarepresentant
- ▶ Zandra Stengavel, föräldrarepresentant
- ▶ Linn Bragd, Orust kommun, Mark- och trafikingenjör
- ▶ Marcus Larsson, Orust kommun, Räddningstjänsten
- ▶ Hans Blohm, Orust kommun, Räddningstjänsten
- ▶ Boo Widén, Orust kommun, Planarkitekt
- ▶ Charlotte Brännström, Orust kommun, Planarkitekt
- ▶ Rickard Karlsson, Orust kommun, Plan, mark och exploateringschef
- ▶ Caroline Mattsson, Trivector
- ▶ Axel Persson, Trivector

#### Deltagarlista ws2

- ▶ Centrala Svanesunds vägförening- Anders Åkerström och Kalle Samuelsson
- ▶ Svanesunds Framtid – Gunnar Persson
- ▶ Föreningen Svanesund – Claes Nordevik
- ▶ Västtrafik – Björn Axberg, Trafikutvecklare
- ▶ Elevrådsrepresentant – Julia Blohm
- ▶ Linda Karlsson, föräldrarepresentant
- ▶ Zandra Stengavel, föräldrarepresentant
- ▶ Linn Bragd, Orust kommun, Mark- och trafikingenjör
- ▶ Hans Blohm, Orust kommun, Räddningstjänsten
- ▶ Stenungsunds kommun – Anna Djärv, Trafikingenjör
- ▶ Boo Widén, Orust kommun Planarkitekt
- ▶ Charlotte Brännström, Orust kommun Planarkitekt
- ▶ Rickard Karlsson, Orust kommun Plan, mark och exploateringschef
- ▶ Caroline Mattsson, Trivector
- ▶ Axel Persson, Trivector

## 7.2 Bilaga 2. Problem från workshop 1 markerade på karta.



### 7.3 Bilaga 3. Genererade åtgärder – Workshop 1

Nr.	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegsprincipen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>	Genomförandetidpunkt
Vid bensinstationen, korsning med Lyckhemsvägen och Varekilsvägen						
1	Cirkulationsplats vid Varekilsvägen. Alternativt dra isär eller knyt ihop korsningarna.	3–4	Medel/Hög?	Ja	Korsningen behöver flyttas, mark lösas in. Långsiktig lösning vid ännu mer exploatering.	Mycket lång
119	Svängkörväg vid Varekilsvägens anslutning.	3	Hög	Ja	Liten påverkan på befintlig struktur, ökad trafiksäkerhet genom tydligare trafikmiljö.	Kort-medel
131	Svängkörväg vid Lyckhemsvägens anslutning.	3	Medel	Nej	Ger mindre effekt än 119. Liten påverkan på befintlig struktur, ökad trafiksäkerhet genom tydligare trafikmiljö.	Kort-medel
3	Fartkamera i båda riktningarna vid bensinstationen.	2	Medel-låg	Nej	Minskar hastigheten vid en punkt, men inte på hela sträckan. Fartkamera ha bättre effekt i centrum.	Kort
4	Övergångsställe med refug vid bensinstationen.	3	Hög	Ja	I samverkan med Trafikverket genomför åtgärden år 2017. Åtgärden innebär ökad säkerhet för oskyddade trafikanter då de kan passera ett körväg i taget.	Kort (år 2017)
120	Signalreglerat övergångsställe vid bensinstationen.	2	Låg	Nej	Förbättrar framkomligheten för oskyddade trafikanter. Ökar framkomlighet för vänstersvängande fordon mot Lyckhemsvägen i liten utsträckning.	Kort
16	Flytta/ta bort busshållplatsen vid bensinstationen.	2	Låg	Ja	Hållplatsen fyller ett syfte. Kan öka trafiksäkerheten genom färre företeelser i gatubilden. Förändringar i gatubilden bör göras på annat sätt,	Kort (år 2017)

					t.ex. färre utfarter från bensinstationen. Trafikverket genomför förändringen i samband med åtgärden vid övergångsstället.	
Över Färjevägen, vid skolan						
6	Övergångsställe alt. passage med refug vid Kaprifolvägen.	3	Hög	Ja	Det ställe där de flesta barn korsar gatan.	Kort
19	Ta bort, alternativt ändra utformning på, buss-hållplats vid Kaprifolvägen.	2	Medel	Ja	Låg trafiksäkerhet i nuläget. Ska samrådas med Västtrafik.	Kort
30	Gång- och cykeltunnel under Färjevägen någonstans mellan Kaprifolvägen och Rödsvägen.	4	Medel	Ja	Ökar trafiksäkerheten. Utredning om var den ska placeras för att användas måste göras.	Lång
111	Översyn av möjligheter att gå på den sida där det inte finns gång- och cykelväg eller gångbana, särskilt Tornvägen-Rödsvägen. (TrV Kan man öppna en genomgång inom området, mellan Tornvägen och Ängsvägen, så leds barnen till den passage som byggs med mittrefug? Annars leds de bara till en plats som inte är lämplig att passera över vägen, där sikten är begränsad. )	2-3	Medel	Ja	Ökar trafiksäkerheten för fotgängare som kommer norrifrån och vill korsa vid ett övergångsställe. Kräver förmodligen att vägen breddas och/eller privat mark löses in.	Medellång
Vid centrum						
7	Fartkamera i båda riktningarna på raksträcka i centrum.	2	Medel-Hög	Ja	Minskar hastigheten vid en punkt, men inte på hela sträckan. Högre måluppfyllnad än kamera vid bensinstationen. Bör kombineras med andra	Kort

					hastighetssäkrande åtgärder. Spelas in till Trafikverket	
9	Förbättra övergångsstället vid Källvägen (vid centrum).	2-3	Hög	Ja	Standardhöjning av nuvarande övergångsställe.	Kort
23	Bättre utformning på busshållplats i centrum.	3	Hög	Ja	Utformningen beror på vald hastighet för vägen.	Kort
24	Utökad kapacitet t.ex. cirkulationsplats och övergångsställe vid Skansvägen/Färjevägen.	3	Medel	Ja	Stor åtgärd för mycket kort högtrafik. Behöver ingå i plan för centrumutvecklingen, det är en förutsättning för planen.	Mycket lång
32	Ny infart till Centrumhuset (Hemköp).	3	Låg	Ja	Leder till fler in- och utfarter. Behöver ingå i plan för centrumutveckling.	Lång
121	Bredda Skansvägen till 2+1 körfält för att möjliggöra högersväng.	3	Medel	Ja	Ökar biltrafikflödet ut från Skansvägen och minskar köerna där.	Kort-medel
105	Hastighetssäkring förbi skolan och centrum.	2-3	Hög	Ja	Behöver preciseras. Beror på vad vägens funktion ska vara.	Kort
Färjevägen mellan centrum och färjeläget						
10	Ny gång- och cykelväg på norra sidan om Färjevägen från centrum till färjan. Kopplas till befintlig gång- och cykelväg som förlängs förbi parkeringen i centrum.	4	Hög	Ja	Säker väg till färjan. Finns i cykelstrategi med tillhörande handlingsplan.	Kort-medel
13	Räta ut kurva vid Gömmeliden.	4	Medel	Ja	Mark inlöst sedan länge. Möjligt med samordning med gång- och cykelväg? Kan ge högre hastigheter	Medellång



14	Övergångsställe vid Åkerstigen till gång- och cykelväg.	3	Låg	Nej	Oklart syfte. Om cirkulationsplats Sesterviksvägen blir det för tätt mellan övergångsställen.	Kort
33	Bredda gångbanan mellan pizzerian och centruminfarten. Led sedan cyklister vidare längs den gamla landsvägen med gång- och cykelpassage som korsar Källvägen och Bäckvägen.	3	Hög	Nej	Planerad gång- och cykelväg till färjan (10) ersätter.	Medellång
34	Förbättra gammal stig som går mellan Färjevägen och Sesterviksvägen.	2-3	Låg	Nej	Förbättrar inte tillgängligheten mellan centrum och färjan. Ev. markfrågor behöver klargöras.	Medel
Vid korsningen Sesterviksvägen/Färjevägen						
12	Korsning vid Sesterviksvägen: Råta och bredda väg samt vänstersvängfält. Några bilar måste kunna stå och vänta.	3-4	Hög	Nej	Ökar framkomligheten med bil, mindre stressade förare. Väntficka (122) bedöms ha bättre effekt.	Medel
122	Skapa väntficka söder om körbanan innan korsningen.	3	Hög	Ja	Ökar trafiksäkerheten för bilisterna, ökar framkomligheten till färjan.	Kort-medel
25	Cirkulationsplats och övergångsställe vid Sesterviksvägen.	3	Medel	Ja	Stor åtgärd för mycket kort högtrafik. Ev. nödvändig vid ytterligare exploatering.	Mycket lång
Vid Rödsvägen						
17	Fartkamera i båda riktningarna vid Rödsvägen.	2	Medel	Nej	Minskar hastigheten vid en punkt, men inte på hela sträckan. Fartkamera ha bättre effekt i centrum.	Kort
20	Tydligare skyltning att Rödsvägen är enkelriktad.	2	Medel	Ja	Enkel åtgärd som förbättrar trafiksäkerheten.	Kort
21	Bredda befintlig gångbana på Rödsvägen till gång- och cykelväg, vilket gör att körbanan smalnas av och det blir tydligare att det är enkelriktat.	2-3	Medel	Ja	Ökar trafiksäkerheten för skolbarn. Förtydligar gatubilden. Mellan skolan och Färjevägen kan det finnas anledning.	Medel

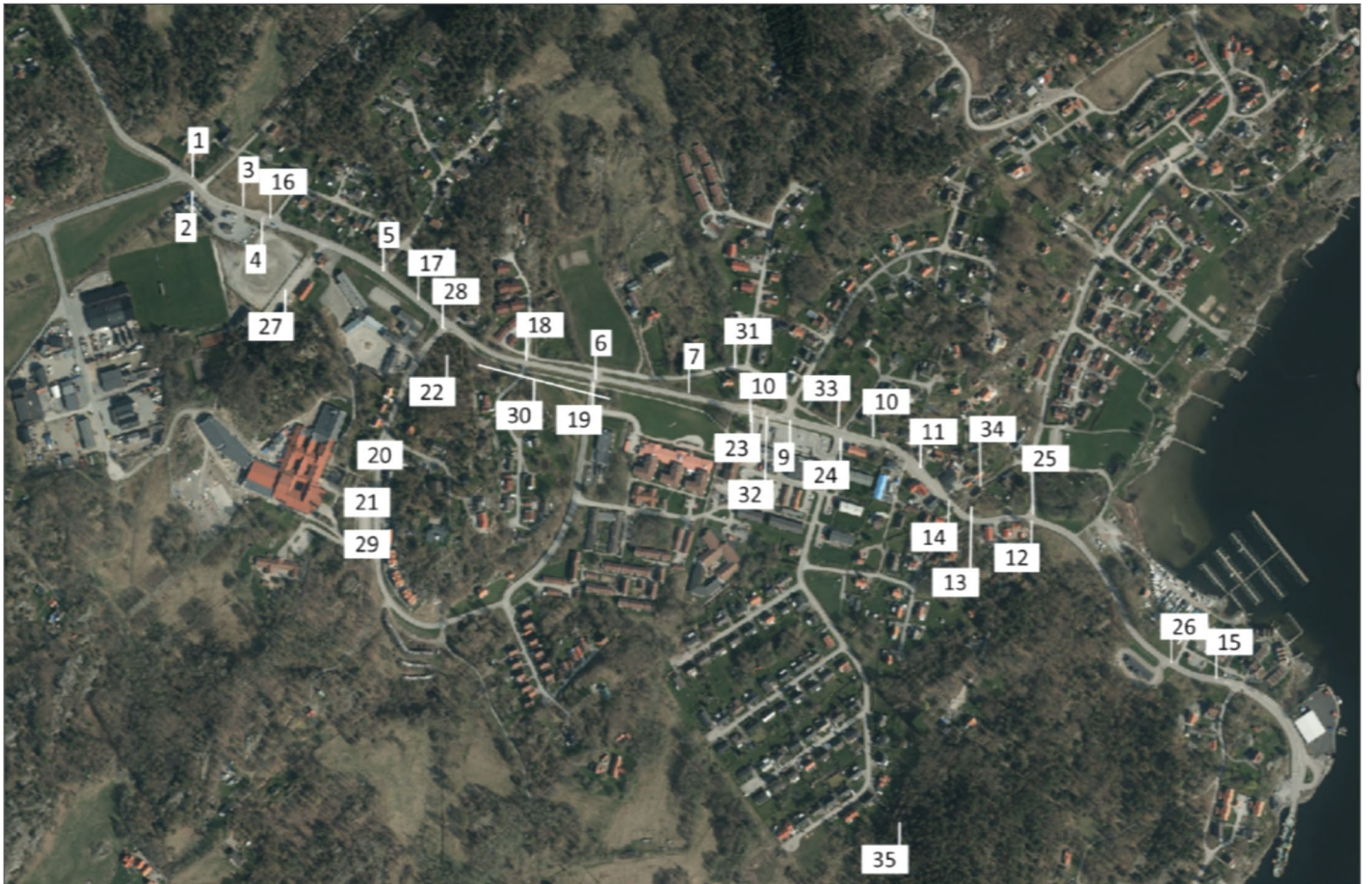
28	Förläng gångbana på östra sidan av Rödsvägen och flytta ner övergångsstället, så en bil får plats utan att sticka ut med bakdelen på Färjevägen.	3	Låg-medel	Ja	Samordna med 21.	Kort-medel
Åtgärder till och från skolan						
27	Förbättra utformningen för parkering, lämning och hämtning på Fridängsvägen.	2	Hög	Ja	Ökar trafiksäkerheten för barn. Översyn av hämtning/lämning till skolan behövs.	Kort
29	Tydligare anvisning för lämning och hämtning av barn vid skolan.	1	Låg	Ja	Eftersom föräldrar väljer att lämna vid ingången till skolan och inte längre fram så blir avlämningsområdet osäkert eftersom efterkommande bilar kör om. Den första bilen borde köra längre fram så att hela rundslingan används. Översyn av lämning/hämtning till skolan behövs.	Kort
36	Prata med föräldrar om möjligheten att lämna barn i tid samt att lämna sina egna och andras barn tillsammans.	1	Hög	Ja	Minskar biltrafiken till och från skolan. Översyn av lämning/hämtning till skolan behövs.	Kort
36	Få föräldrar att låta sina barn gå och cykla till skolan.	1	Hög	Ja	Minskar biltrafiken till och från skolan. Översyn av hämtning/lämning till skolan behövs. Samma som 124.	Kort
36	Utbilda barn och föräldrar i trafik: Info- och utbildningsmöten.	1	Hög	Ja	Minskar biltrafiken till och från skolan.	Kort
124	Genomföra "På egna ben" och "Gå och cykla till skolan"-kampanjer.	1	Hög	Ja	Minskar biltrafiken till och från skolan.	Kort
Färjan och vid färjeläget						
37	Tätare färjetrafik i maxtimmen morgon och eftermiddag.	2-4	Medel	Nej	Mycket dyrt. Kräver inköp av ny färja.	Medellång

106	Ordna upp vändslinga vid färjeläget för buss, hämtning, lämning med bil. Tydliggöra utformning, målning och skyltning.	1–2	Hög	Ja	Lägga fokus på kollektivtrafikresenärer, cyklister och fotgängare.	Kort
109	Förtydliga förbjuden stoppsträcka vid Skogslyckevägen.	2	Hög	Ja	Ökar trafiksäkerheten och flytet i trafiken.	Kort
116	Fler körfält för bilar som väntar på färja vid färjeläget eftersom trafikflödet kommer att öka.	2–3	Hög	Nej	Ökar kapaciteten för köande bilar. Minskar risken för köer långt ut från färjan. Kräver breddning av väg.	Kort-medel
129	Anlägg väderskyddade cykelparkeringar vid färjeläget.	2	Hög	Ja	Minskar andelen resor med bil till förmån för kollektivtrafik och cykel.	Kort
Övergripande åtgärder, struktur						
38	Hastighetsgräns 40 km/tim på Färjevägen i hela tätorten.	2	Hög	Ja	Ökar trafiksäkerheten.	Kort
101	Minska antalet in- och utfarter längs Färjevägen.	2–3	Hög	Ja	Ökar trafiksäkerheten. Svårt med markfrågor och servitut bland dem som har direktutfart från fastigheten.	Medel
113	Införa tätortsentréer.	2–3	Medel-hög	Ja	Tydliggör att nu börjar tätorten och landsvägen sluta.	Kort-medel
117	Matarväg från Änghagen mot Lyckhemsvägen för lokaltrafik.	4	Medel-hög	Ja	Minskar belastningen på Färjevägen.	Mycket lång
118	Matarväg söder om centrum mot Varekilsvägen för lokaltrafik.	4	Medel-hög	Ja	Minskar belastningen på Färjevägen.	Mycket lång
107	Ta ett helhetsgrepp och strukturera om tätorten med den nya exploateringen.	1	Hög	Nej	Samhällsplanering. Åtgärd på mycket lång sikt.	Mycket lång
125	Anlägga en gång- och cykelväg mellan Västra Änghagen och skolan.	3	Hög	Ja	Ökar andelen barn som kan gå säkert till och från skolan.	Medellång

127	Se över antalet övergångsställen längs sträckan och se till att de håller mycket god standard.	2-3	Hög	Nej	Ökar framkomligheten för oskyddade trafikanter.	Kort
128	Se över antalet busshållplatser längs sträckan och se till att de håller mycket god standard.	2-3	Hög	Ja	Ökar trafiksäkerheter och ökar attraktiviteten att resa med buss.	Kort
Mobility management						
103	Kampanjer för samåkning till och från arbetet, inkl. matchningsverktyg och platser för upphämtning.	1	Hög	Ja	Minskar biltrafiken.	Kort
104	Kampanjer och information för ökad kollektivtrafikanvändning.	1	Hög	Ja	Minskar biltrafiken, skapar större underlag för bra kollektivtrafik.	Kort
123	Kampanjer för ökad cykling.	1	Hög	Ja	Minskar biltrafiken.	Kort
126	Låna ut el-plastcyklar till kunder för hemkörning av livsmedel och tunga varor.	1	Hög	Ja	Minskar biltrafiken vid centrum och minskar problemen vid Skansvägen.	Kort
130	Välkomstpaket till nyinflyttade med information om kollektivtrafik, cykling och cykla och gå till skolan.	1	Hög	Ja	Minskar biltrafiken.	Kort
Underhåll						
108	Klippa buskar och gräs i vägkanter och på gångbanor/gång- och cykelvägar. Rensa upp överlag längs vägen.	1	Låg	Ja	Ökar trivseln och signalerar högre prioritet för fotgängare. Måste göras kontinuerligt.	Kort
112	Måla i vägmarkeringar (längs hela Färjevägen).	2	Medel	Ja	Börja med att se över om vägmarkeringarna fyller sitt syfte. Måste göras kontinuerligt.	Kort
Övriga åtgärder						

2	Informationstavla vid infart i samhället: Färjan går om XX min, därefter om XX min och ungefär "Kör lugnt och fint".	1	Medel	Nej	Kan ge motsatt effekt och öka stressen och därmed hastighetsöverträdelserna.	Kort
5	Övergångsställe vid Tornvägen.	3	Hög-medel	Nej	Övergångsställe 4 och 6 är viktigare.	Kort
15	Övergångsställe ungefär vid Skogslyckevägen.	3	Medel	Nej	Oklart syfte. Finns inga stora målpunkter i närheten.	Kort
18	Övergångsställe med mittrefug vid Ekebovägen.	3	Medel	Nej	Övergångsställe 6 är mer prioriterat.	Kort
22	Spräng bort berg för bättre sikt i korsningen vid Rödsvägen.	3	Medel	Nej	Leder till bättre sikt med risk för högre hastigheter. Dyr åtgärd.	Lång
26	Ta bort busshållplats Svanudden.	2	Medel	Ja	Avståndet till färjeläget är kort. Upptagningsområdet är litet.	Kort
27	"Runda kanterna" vid infart till Fridängsvägen för att lättare kunna köra in på vägen.	2-3	Låg	Nej	Andra åtgärder för hämtning/lämning till skolan bedöms viktigare. Översyn av hämtning/lämning behövs.	Kort
31	Göra om halva gamla landsvägen (förbi Alemyren) till gång- och cykelväg och göra andra halvan av vägen enkelriktad.	2-3	Låg	Nej	Behöver utreda hur det påverkar de som kommer ut från sidogatan mot Färjevägen. Finns risk för smitning mot körriktningen. Planerad gång- och cykelväg till färjan ersätter åtgärden.	Medel
35	Bygga en gång- och cykelväg från Skansvägen över "Danmark" till Skogslyckan.	4	Låg	Nej	Oklart syfte.	Medellång
115	Orust tar över väghållaransvar.	1		Nej	Åtgärden är ej möjlig eftersom det är en väg till en färja. Trafikverket måste vara väghållare.	Lång

## 7.4 Bilaga 4. Åtgärder från workshop 2 markerade på karta.



Deltagarna på workshop 2 fick även prioritera åtgärderna. Nedan finns en sammanställning av prioriteringarna. Observera att även om en åtgärd har fått höga poäng kan den ha strukits senare i åtgärdsvalsstudien efter konsekvensbedömningar och diskussioner om genomförbarhet, med mera.

Nr.	Åtgärd som studerats och bedömts	Poäng vid prioritering på WS (hög poäng=viktigt)
1	Cirkulationsplats vid Varekilsvägen. Alternativt dra isär eller knyt ihop korsningarna.	2
3	Fartkamera i båda riktningarna vid bensinstationen.	2
4	Övergångsställe med refug vid bensinstationen.	4
6	Övergångsställe med refug vid Kaprifolvägen.	2
7	Fartkamera i båda riktningarna på raksträcka i centrum.	7
9	Förbättra övergångsstället vid Källvägen (vid centrum).	1
23	Bättre utformning på busshållplats i centrum.	1
24	Utökad kapacitet till exempel cirkulationsplats och övergångsställe vid Skansvägen/Färjevägen.	4
32	Ny infart till Centrumhuset (Hemköp).	2
10	Ny gång- och cykelväg på norra sidan om Färjevägen från centrum till färjan. Kopplas till befintlig gång- och cykelväg som förlängs förbi parkeringen i centrum.	11
13	Räta ut kurva vid Gömmeliden.	2
33	Bredda gång- och cykelväg mellan pizzerian och centruminfarten. Led sedan cyklister vidare längs den gamla landsvägen med gång- och cykelöverfarer som korsar Källvägen och Bäckvägen.	1
34	Förbättra gammal stig som går mellan Färjevägen och Sesterviksvägen.	2
12	Korsning vid Sesterviksvägen: Räta och bredda väg samt vänstersvängfält. Några bilar måste kunna stå och vänta.	8
25	Cirkulationsplats och övergångsställe vid Sesterviksvägen.	4
17	Fartkamera i båda riktningarna vid Rödsvägen.	3
20	Tydligare skyltning att Rödsvägen är enkelriktad.	1
28	Förläng gångbana på östra sidan av Rödsvägen och flytta ner övergångsstället, så en bil får plats utan att sticka ut med bakhjulet på Färjevägen.	2
36	Prata med föräldrar om möjligheten att lämna barn i tid samt att lämna sina egna och andras barn tillsammans.	2
36	Få föräldrar att låta sina barn gå och cykla till skolan.	2
36	Utbilda barn och föräldrar i trafik: Info- och utbildningsmöten.	2
37	Tätare färjetrafik i maxtimmen morgon och eftermiddag.	1
2	Informationstavla vid infart i samhället: Färjan går om XX min, därefter om XX min och ungefär "Kör lugnt och fint".	1
15	Övergångsställe ungefär vid Skogslyckevägen.	2
22	Spräng bort berg för bättre sikt i korsningen vid Rödsvägen.	1
26	Ta bort busshållplats Svanudden.	1
35	Bygga en gång- och cykelväg från Skansvägen över området kallat "Danmark" till Skogslyckan.	2

## 7.5 Bilaga 5. Föreslagna placeringar av övergångsställen och busshållplatser

Från workshop 2. De visar att det finns ett behov av att korsna vägen.





## 7.6 Bilaga 6: Åtgärder som påverkar målen i rätt riktning

Följande åtgärder är de som bedöms vara realistiska att genomföra för att målen om bättre trafiksäkerhet, bra framkomlighet och att knyta samman samhället. Dessa är en första gallring av alla genererade åtgärder och har i sin tur genomgått en prioritering för att få fram ett primärt förslag som därefter har kostnadsbedömts. Det primära förslaget finns i kap. 6.

Åtgärdsförslag/paket	Inriktning och rekommenderade åtgärder	Tidsaspekt genomförande	Ansvariga aktörer, genomförande	Ungefärlig kostnad	Prioritet	Kommentar
<b>A</b>	<b>Åtgärder vid färjeläget</b>					
<b>106</b>	Ordna upp vändslinga vid färjeläget för buss, hämtning, lämning med bil. Tydliggöra utformning, målning och skyltning.	Kort	Trafikverket, Orust kommun, vägförening	Vägmärke, stolpe, fundament: 3000 kr/st Linje: 50 kr/m	1	Samordna med: 128, 129
<b>109</b>	Måla förbjuden stoppsträcka vid Skogslyckevägen.	Kort	Trafikverket	Linje: 1000 kr à 50 kr/m	2	Ca 20 m målad linje
<b>129</b>	Anlägg väderskyddade cykelparkeeringar vid färjeläget.	Kort	Trafikverket, Västtrafik, Orust kommun	Ca 200 000 kr 100 000 kr/ 8 plats 20 platser	1	Samordna med: 128
<b>B</b>	<b>Framkomlighetsåtgärder i korsningar</b>					
<b>119</b>	Svängkörfält vid Varekilsvägens anslutning.	Kort-medel	Trafikverket, Orust kommun	3-4 mkr inkl. vägplan	1	Ett svängkörfält - breddning av väg med ca 3,5x23 meter = 80 kvm (ger plats för ca 4 bilar i kö)

<b>121</b>	Bredda Skansvägen för att möjliggöra högersväng.	Kort-medel	Orust kommun, vägföreningen	Breddning: 160 000 kr à 2000 kr/m <sup>2</sup>	1	Ett svängkörfält - breddning av väg med ca 3,5x23 meter = 80 kvm (ger plats för ca 4 bilar i kö)
<b>122</b>	Skapa väntficka söder om Färjevägens körbana innan korsningen Färjevägen-Sesterviksvägen för att underlätta vänstersvängar.	Kort-medel	Trafikverket, Orust kommun	1.5 mkr	1	Väntficka - breddning av hårdgjord yta, ca 3,5x20 meter = 70 kvm (ger plats för ca 3 bilar)
<b>C</b>	<b>Trafiksäkerhetshöjande åtgärder – Övergångar och busshållplatser</b>					
<b>4</b>	Övergångsställe med refug vid bensinstationen.	Kort	Trafikverket, Orust kommun	400 000	1	Refug: 25 000 kr Markering: 1000–2000 kr Vägmärke, stolpe, fundament: 3000 kr/st Justering kantstenar 2x22 m: 1500 kr/m <sup>2</sup>
<b>6</b>	Passage med refug vid Kaprifolvägen.	Kort	Trafikverket, Orust kommun	400 000	1	Refug: 25 000 kr Markering: 1000–2000 kr Vägmärke, stolpe, fundament: 3000 kr/st Justering kantstenar 2x22 m: 1500 kr/m <sup>2</sup>
<b>19</b>	Ta bort busshållplats vid Kaprifolvägen.	Kort	Västtrafik, Orust kommun		1	Samordna med: 6
<b>28</b>	Förläng gångbana på östra sidan av Rödsvägen och flytta ner övergångsstället, så en bil får plats utan att sticka ut med bakdelen på Färjevägen.	Kort-medel	Vägföreningen, Orust kommun	Ca 150 000 kr	2	Samordna med: 20, 21 500 kr/m <sup>2</sup> för att göra om befintlig väg 3 000 kr/st för markering övergångsställe

<b>9</b>	Förbättra övergångsstället vid Källvägen (vid centrum). Gångpassage i plan med refug vid centrum.	Kort	Trafikverket, Orust kommun		1	Samordna med: 23 Billigare än 4 och 6?
<b>23</b>	Bättre utformning på busshållplats i centrum, så att bussen står antingen helt inne i fickan eller att den blockerar hela körbanan.	Kort	Västtrafik, Trafikverket, Orust kommun	400 000 kr	2	Samordna med: 9
<b>26</b>	Ta bort busshållplats Svanudden.	Kort	Västtrafik, Orust kommun		2	Samordna med gång- och cykelväg och översyn av hållplatser.
<b>D</b>	<b>Trafiksäkerhetshöjande åtgärder – generellt hela Färjevägen</b>					
<b>38</b>	Hastighetsgräns 40 km/tim på Färjevägen i hela tätorten.	Kort	Trafikverket, Orust kommun	Vägmärke, stolpe, fundament: 3000 kr/st	1	Materialkostnad 15 000 kr + egen tid
<b>101</b>	Minska antalet in- och utfarter längs Färjevägen.	Medel	Trafikverket, Orust kommun	Hög	2	Kostnad beror på omfattning. Prioritering utifrån 40 km/tim.
<b>113</b>	Införa tätortsentréer.	Kort-medel	Trafikverket, Orust kommun	Ca 100 000 kr per entré	2	Uppskattning
<b>7</b>	Fartkamera i båda riktningarna på raksträcka i centrum.	Kort	Trafikverket, Orust kommun	Ca 600 000 kr för kameran.	2	Endast tillsammans med andra åtgärder. Driftkostnad okänd
<b>E</b>	<b>Kontinuerlig drift och underhåll längs Färjevägen</b>					
<b>108</b>	Klippa buskar och gräs i vägkanter och på gångbanor. Rensa upp överlag längs vägen.	Kort	Trafikverket, vägförening, fastighetsägare	Ca 200 kr/m	Drift och underhåll	Underhåll cirka 2 ggr/år, ca 900 m
<b>112</b>	Måla i vägmarkeringar och övergångsställen (längs hela Färjevägen).	Kort	Trafikverket	90 000 kr	Drift och underhåll	50 kr/m, ca 1 800 m

<b>F</b>	<b>Fysiska åtgärder för resor till och från skolan</b>					
<b>21</b>	Bredda befintlig gångbana på Rödsvägen till gång- och cykelväg, vilket gör att körbanan smalnas av och det blir tydligare att det är enkelriktat.	Medel	Vägföreningen, Orust kommun	2000–3000 kr/m för gång- och cykelväg, 200 m.	Lokalt paket	Samordna med: 20, 28
<b>20</b>	Tydligare skyltning att Rödsvägen är enkelriktad.	Kort	Orust kommun	Vägmärke, stolpe, fundament: 3000 kr/st	Lokalt paket	Samordna med: 21, 28 Ny skylt: 1500 kr
<b>27</b>	Förbättra utformningen för parkeering, lämning och hämtning på Fridängsvägen.	Kort	Vägföreningen, Orust kommun	15 000–20 000 kr/bilparkeringsplats	Lokalt paket	Samordna med 29
<b>29</b>	Tydligare anvisning av hämtning/lämning av barn vid skolan. Personal som anvisar avlämning.	Kort	Orust kommun	Vägmärke, stolpe, fundament: 3000 kr/st	Lokalt paket	Samordna med 27
<b>125</b>	Anlägga en gång- och cykelväg mellan Västra Änghagen och skolan.	Medel-lång	Orust kommun, vägföreningen	5 500 kr/m för gång- och cykelväg	Lokalt paket	
<b>G</b>	<b>”Mjuka” åtgärder för resor till och från skolan</b>					
<b>36</b>	Prata med föräldrar om att lämna barn i tid samt att lämna sina egna och andras barn tillsammans.	Kort	Orust kommun	Ca 25 000 kr	2 + lokalt	Årliga aktiviteter. Samordna med 124.
<b>36</b>	Utbilda barn och föräldrar i trafik: Info- och utbildningsmöten.	Kort	Orust kommun	Ca 25 000 kr	Lokalt paket	Årliga aktiviteter. Samordna med 124.
<b>124</b>	Genomföra ”På egna ben” och ”Gå och cykla till skolan”-kampanjer.	Kort	Orust kommun	Ca 25 000 kr	1	Årliga aktiviteter. Samordna med 36.
<b>H</b>	<b>Fysiska åtgärder för minskat resande med bil</b>					

<b>10</b>	Ny gång- och cykelväg på norra sidan om Färjevägen från centrum till färjan. Kopplas till befintlig gång- och cykelväg som förlängs förbi parkeringen i centrum.	Kort-medel	Orust kommun, Trafikverket, VGR kommunalförbundet	5500 kr/m för gång- och cykelväg	1	Finns i Cykelstrategi med tillhörande handlingsplan
<b>128</b>	Se över antalet busshållplatser längs sträckan och se till att de håller mycket god standard.	Kort	Västtrafik, Orust kommun, Trafikverket	Kostnad beror på åtgärder.	1	Behöver utredas vidare.
<b>I</b>	<b>”Mjuka” åtgärder för minskat resande med bil</b>					
<b>103</b>	Kampanjer för samåkning till och från arbetet, inkl. matchningsverktyg och platser för upphämtning.	Kort	Orust kommun, samhällsföreningen	Information: 25 000 kr	1	T.ex. anslutning till Skjutsgruppen
<b>104</b>	Kampanjer och information för ökad kollektivtrafikanvändning.	Kort	Västtrafik, Orust kommun	Testresenär (50 st): 75 000 kr Information: 25 000 kr	1	
<b>123</b>	Kampanjer för ökad cykling.	Kort	Orust kommun	Cykelkampanj: 60 000 kr Information: 25 000 kr	1	
<b>126</b>	Låna ut el-lastcyklar till kunder för hemkörning av livsmedel och tunga varor.	Kort	Orust kommun, företagare, samhällsföreningen		2 + lokalt paket	
<b>130</b>	Välkomstpaket till nyinflyttade med information om kollektivtrafik, cykling och cykla och gå till skolan.	Kort	Orust kommun, fastighetsägare	Ca 25 000 kr	2	Kontinuerlig åtgärd.

## 7.7 Bilaga 7: Resonemang kring framtida biltrafikflöden på Färjevägen

Vid beräkning av framtida biltrafikflöden i Svanesund har det beaktats hur dagens trafikflöden ser ut, hur trafikutvecklingen sett ut fram till idag samt vilka planprojekt som finns på Orust och som väntas belasta Färjevägen. Upptagningsområdet till färjan i Svanesund är relativt litet eftersom en fast förbindelse till fastlandet finns via väg 160 söder om Varekil. Det är endast trafik till och från områden öster om Varekil som kan tjäna på att ta färjan från Svanesund. Orust arbetar för att förtäta områden där det redan finns befintlig infrastruktur och Svanesund är det enda området av den typen inom färjans upptagningsområde. Lokaliseringen av pågående planprojekt på Orust i kartan nedan visar just detta, där genererad trafik till och från Henån och Varekil väntas ta väg 160 för att nå fastlandet. Även biltrafik från Slussen väntas ta väg 160 till fastlandet eftersom det innebär en betydande tidsvinst, alternativt köra via Uddevalla. Detta innebär att de planprojekt som ligger i Svanesund bedöms vara de som kommer stå för den absoluta merparten av den framtida biltrafikökningen och därmed har denna exploatering legat till grund för beräkningen av alstrad trafik på Färjevägen. Uppräkning enligt Trafikverkets basprognoser har inte gjorts eftersom den till stor del bygger på befolkningstillväxt, vilket i detta fall redan är medräknat och i så fall skulle innebära en risk för dubbelräkning och en överskattning av framtida biltrafikflöden.

Eftersom Färjevägen ansluter till en bilfärja kommer biltrafiken stötvis. För att inte underskatta flödet på vägen så har en uppräkning gjorts, där den högsta 5-minutersperioden under maxtimmen identifierats och sedan räknats upp till vad det flödet skulle motsvara under en timme. Detta har gjorts för såväl befintlig som framtida alstrad trafik.

Det ska också tilläggas att trafikmätningar gjorts på Färjevägen samt på väg 770 strax utanför samhället som båda visar på en minskande trend. Inne i Svanesund har biltrafikflödet minskat med 12,5 % mellan år 2008 och år 2016 och strax utanför samhället har det minskat med 8 % under samma tidsperiod. Trafikmätningarna är inte exakt jämförbara med varandra men tyder ändå på minskning av befintlig biltrafik i området.

Ovan beskrivna resonemang anses ge en bra uppskattning om framtida biltrafikflöden längs Färjevägen.

# Planprojekt i Orust kommun

## 2016-09-27

### Större antagna planer 2013-2016 ●

#### Vindbruksplan

1. Röra-Hogen 2:1 "Hogen" (ca 20 industritomter)
2. Henån 1:272 m.fl. (skola, förskola, äldreboende, ca 20 lägenheter)
3. Morfanda-Slätthult 2:72 m.fl. (10 enbostadstomter)
4. Kungsviken (ca 70 enbostadstomter, ca 10 lägenheter, service, turistverksamhet)
5. Svanesund 2:127 (14 enbostadstomter, ca 17 lägenheter)
6. Kärehogen 1:2 m.fl. (ca 11 enbostadstomter)
7. Malö 1:28 och 1:43 (ca 12 enbostadstomter, turistverksamhet)
8. Tuvesvik (ca 40 bostäder)
9. Härmanö torg (Handel)
10. Ström 1:66 (ca 10 enbostadstomter)

### Pågående planer ●

11. Söbben 1:36 "Sätas" (30-40 bostäder i blandad form, turistverksamhet, hamn)
12. Böa 1:8 (ca 60 enbostadstomter, ca 10 lägenheter, ca 14 industritomter)
13. Tofta 2:1 (fritidhusområde)
14. Hällevik 1:174 (ca 5 enbostadstomter)
15. Hällevik 1:6 (ca 5-10 enbostadstomter)
16. Barrevik 1:33 (ca 40 enbostadstomter, ca 10 lägenheter, service, turistverksamhet)
17. Nösund 1:10 m.fl. (ca 20 enbostadstomter, småbåtshamn, parkering)
18. Mollösunds hamn (turism, hamn, service, ca 20 bostäder)
19. Mollösund Reningsverk och industriområde (ca 10 st industritomter)
20. Fattiggården (ca 20 enbostadstomter, ca 10 lägenheter)
21. Säckebäck 1:2 (ca 80 enbostadstomter)
22. Svanesund "Västra Änghagen" (ca 180 bostäder i blandad form, service)
23. Slussen - Fördjupad översiktsplan (ca 80 bostäder, service, turism, hamn)
24. Edshultshall program (bevarande och förrtätning)
25. Käringön Sjöräddningsällskapet (stationsbyggnad)
26. Nösund 1:133 (komplementbyggnad)
27. Dalby (ca 150 bostäder, service)
28. Bostäder vid ån Henån (ca 40 lägenheter)
29. Slätthults industriområde planändring
30. Henån 1:306 (ca 40 lägenheter)

### Kommande planer ●

31. Henån centrum (handel, service, ca 30 bostäder)
32. Västra Änghagen detaljplan
33. Svanesunds centrum (ca 100 bostäder, centrumutveckling)
34. Svanesund idrott och industri (industritomter, idrottsanläggning)
35. Svanesund 2:2 båthamn (småbåtshamn)
36. Hälleviksstrand samhälle program
37. Varekil industriområde
38. Kungsviken 1:25
39. Nösund 1:10 m.fl. detaljplan
40. Edshultshall 1:9
41. Prästgårdens pensionat (4 hotellrum)

### Kommunomfattande planering

Översiktsplan 2009, Aktualiseringsprövning

Küstzonplan

Prio fritidshusplaner

Cykelplan

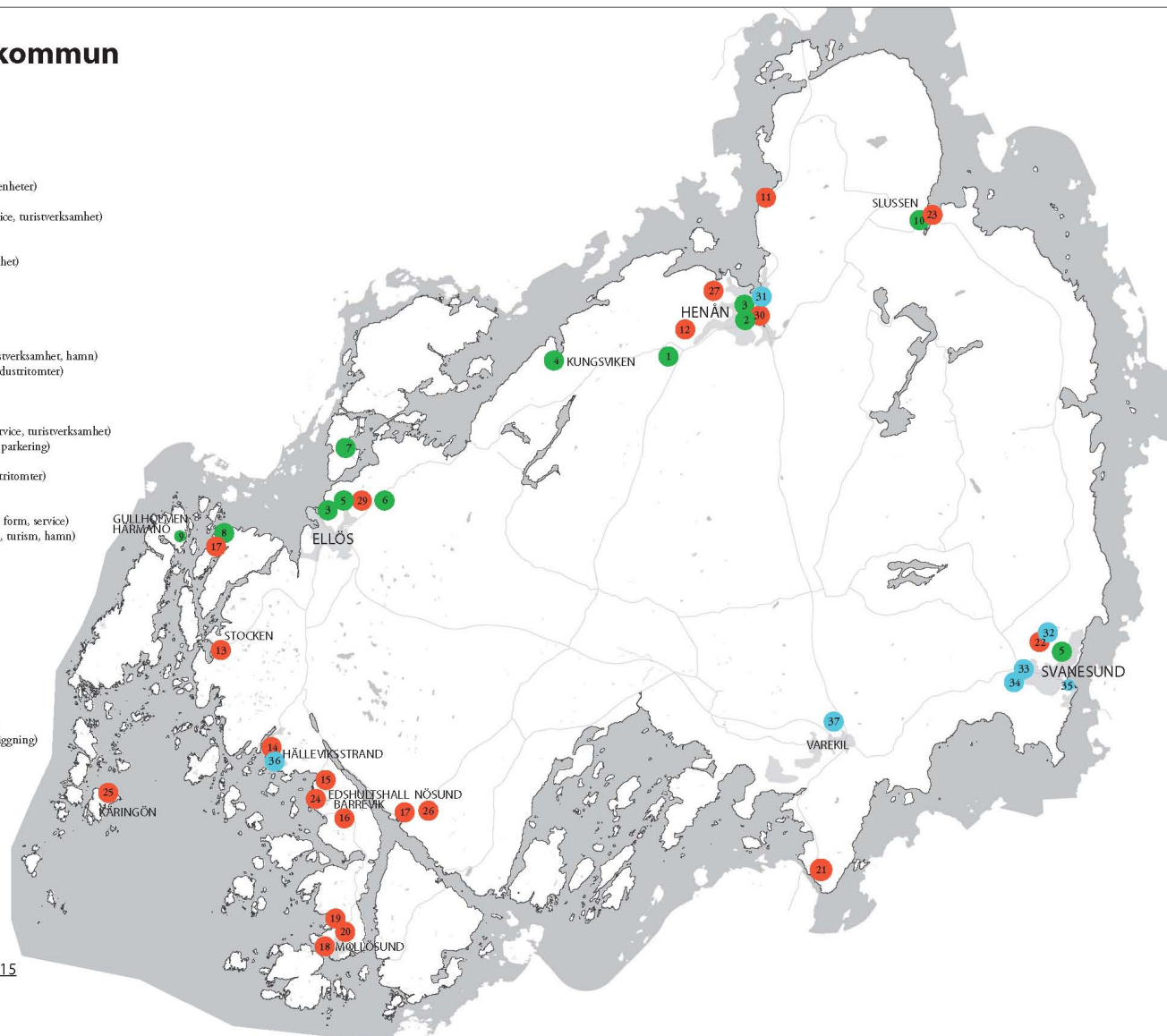
### Sammanräkning - bostäder och industri 2015

Större antagna planer: ca 215 bostäder, 40 industritomter

Pågående planer: ca 650 bostäder, 14 industritomter

Kommande planer: ca 335 bostäder, industritomter

Totalt: ca 1200 bostäder, 54+ industritomter



## 7.8 Bilaga 8: Resonemang kring hur en broförbindelse påverkar rekommenderade åtgärder

Frågan om en fast förbindelse mellan Orust och fastland/E6:an har under hösten år 2016 åter börjat diskuteras. Det finns en överenskommelse mellan Stenungsund, Tjörn och Orust kommuner om att driva frågan inom samverkansorganet Nordvästsvenska initiativet där även lokala näringslivet ingår. Argumenten för en bro är främst att avlasta trafiken på Tjörnbroarna och väg 160.<sup>17</sup>

Det mest aktuella förslaget på lokalisering av bron är strax norr om Svanesund, mellan Djurnäs och Torskudden. Därifrån anläggs en ny väg som ansluter väg 770 Färjevägen vid väg 774 och därefter vidare mot väg 734 Varekilsvägen. En alternativ sträckning ansluter till Färjevägen närmare Svanesund strax väster om korsningen Färjevägen-Varekilsvägen.

En bro i föreslaget läge, oavsett vilken av de båda anslutningarna det blir, innebär stora förändringar för Svanesund. Den största förändringen är att bilfärjan försvinner och därmed all genomfartstrafik genom samhället. Även den stötvisa trafiken försvinner. Trafik som alstras av boende väster om centrum och från exploateringen av Västra Änghagen kommer bara belasta Färjevägen för resor till centrum, men inte för andra ärenden t.ex. till Stenungsund. Däremot kommer boende längs Sesterviksvägen troligen behöva köra genom Svanesund för att kunna ansluta till bron eller söderut mot väg 160. Trafikmängderna kommer med andra ord reduceras markant jämfört med dagens nivåer. Hur mycket är svårt att säga eftersom det är okänt hur stor del av dagens trafik som är genomfartstrafik och hur stor del som har start- och/eller målpunkt i Svanesund. Utan en färja som har specifika avgångstider skulle även stressen att hinna med färjan, och därigenom hastigheterna, minska.

Det finns önskemål om att ersätta bilfärjan med en gång- och cykelfärja till Kolhättan. Förutsättningarna för att cykla till Stenungsund kommer därmed bli mycket bra med den planerade gång- och cykelvägen mellan Svanesund centrum och färjeläget och den nybyggda gång- och cykelvägen mellan Kolhättan och Stenungsund. Med en minskad biltrafik på Färjevägen finns dessutom möjligheter att ge mer utrymme och bättre sträckning åt gång- och cykelbanan. Med en färja för fotgängare och cyklister till Kolhättan möjliggörs ett fortsatt utbud med kollektivtrafik mot Stenungsund.

När det inte längre finns en bilfärja öppnas möjligheterna till att ändra karaktär på vägen till en lokalgata eller tätortsgata. Det innebär att vägens yta kan omfördelas och mer utrymme ges till fotgängare och cyklister. En stor anledning till att denna åtgärdsvalsstudie har genomförts är att Färjevägen upplevs som osäker, särskilt för äldre skolbarn, och att standarden på gångpassager är låg. Vägen skapar även en barriär mellan södra och norra delarna. Med en lokalgata skulle den upplevda barriären minska genom fler gång- och cykelpassager, korsningspunkter och trafiksäkerheten skulle genom utformningen och lägre hastigheter öka. Det innebär dessutom att samhället skulle bli mer sammanhängande mellan norr och söder.

<sup>17</sup> Källa: [www.gp.se](http://www.gp.se), 2016-12-10



Sammantaget bedöms att en bro skulle förändra förutsättningarna för Svanesund att utvecklas som samhälle markant, mer attraktiv och lugnare trafikmiljö utan att tillgängligheten försämrars. Vissa åtgärder som beskrivits i åtgärdsvalsstudien ovan kommer inte längre vara relevanta att genomföra med en broförbindelse. Andra åtgärder är sådana som behöver genomföras ändå för att förbättra befintlig standard. Följande tabell redovisar hur en broförbindelse påverkar de åtgärder som listats i kapitel 6.

Tabell 7-1 Sammanställning av åtgärdsförslagen med beskrivningar för hur en broförbindelse skulle påverka detta. Först beskrivs de åtgärder som behöver genomföras i vilket fall som helst, därefter de åtgärder som inte längre skulle vara aktuella.

Åtgärder som är fortsatt aktuella	Beskrivning och motivering utan broförbindelse	Hur påverkas åtgärden av en broförbindelse?
Hastighetsgräns 40 km/tim på Färjevägen i hela tätorten. (38)	En förutsättning för bra trafiksäkerhet för alla trafikanter.	Ingen genomfartstrafik ger mindre trafik-kilometerängd, men hastighetsgränsen på 40 km/tim genom tätorten rekommenderas ändå med hänsyn till de många målpunkter och passager för oskyddade trafikanter som finns.
Ny gång- och cykelväg på norra sidan om Färjevägen från centrum till färjan. Kopplas till befintlig gång- och cykelväg som förlängs förbi parkeringen i centrum. (10)	Det saknas en gång- och cykelväg till färjan i dagsläget och befintlig gångbana är i mycket dåligt skick. En gång- och cykelväg av hög standard, 2,5–3 m, behövs för att fler ska gå och cykla till färjan för att sedan fortsätta med buss i Kolhättan. En gång- och cykelväg gör även att fotgängarflöden kan kanaliseras till ett fåtal gångöverfarter som används. Gång- och cykelvägen behöver kopplas till Gång- och cykelvägen på södra sidan Färjevägen på ett säkert sätt. En uträtning av kurvan vid Gömmeliden	En ny gång- och cykelväg anses vara motiverad ändå, särskilt med en gång- och cykelfärja över till Kolhättan, för att öka tillgängligheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.
Gångpassage i plan med refug, med företräde för biltrafik, vid centrum. (9)	Ett läge behöver hittas som passar för fotgängare från Västra Ånghagen till centrum och från Sesteriksvägen till centrum. Främst vuxna som kommer använda denna passage därför behöver den inte vara planskild.	Åtgärden anses vara motiverad för att förbättra för fotgängare.
Se över antalet busshållplatser längs sträckan och se till att de håller mycket god standard. (128)	Behålla 4 hållplatser: Vid bensinstationen/Fridängsvägen, vid centrum/Kaprifolvägen, vid pizzerian/Gömmen och färjeläget. Dra in 2 hållplatser; Svanudden och centrum/Kaprifolvägen Hållplatserna bör läggas in anslutning till övergångsställen så att de tillsammans blir en hastighetssäkrande åtgärd. Ha väderskydd av hög standard. Hållplatserna på Rödsvägen påverkas inte. Hållplatser behöver samordnas och projekteras tillsammans med gång- och cykelväg och gångpassager i förekommande fall.	Åtgärden anses vara motiverad för att förbättra för kollektivtrafiken.
Kampanjer för att få elever att gå och cykla till skolan, t.ex. ”På egna ben”. (124)	Information och kampanjer är mycket viktiga för att få fler att ställa bilen och börja gå och cykla inom Svanesund. Bör samordnas med anläggning av ny gång- och cykelväg och bättre gångpassager. Skolan och samhällsföreningen involveras. Söka samarbete med Stenungsund.	Åtgärden anses vara motiverad för att förbättra skolbarns resvägar.
Kampanjer för ökad cykling till arbetet, t.ex. testcyklist. (123)		Åtgärden anses vara motiverad för att få fler att gå och cykla till arbetet.
Kampanjer för samåkning till och från arbetet, inkl. matchningsverktyg och platser för upphämtning. (103)	Information och kampanjer är mycket viktiga för att få fler att ställa bilen och börja pendla med buss eller samåka. På så sätt kan trafikflödet längs Färjevägen minskas. Information till nyinflyttade är extra viktig. Görs i samarbete med Västtrafik. Samhällsföreningen involveras. Söka samarbete med Stenungsund	Åtgärden anses vara motiverad för att få fler att samåka till arbetet.
Kampanjer och information för ökad kollektivtrafikanvändning. (104)		Åtgärden anses vara motiverad för att få fler att använda kollektivtrafiken till arbetet.
Reglera direktutfarter. (101)	Genom att stänga av direktutfarterna mellan Rödsvägen och Lyckhemsvägen kommer trafiksäkerheten öka.	Direktutfarterna utgör inte en lika stor trafiksäkerhetsrisk om genomfartstrafiken på Färjevägen minskar.

<b>Åtgärder som är fortsatt aktuella</b>	<b>Beskrivning och motivering utan broförbindelse</b>	<b>Hur påverkas åtgärden av en broförbindelse?</b>
Ordna upp vid färjeläget med vändslinga för buss och hämtning/lämning med bil. Tydliggöra utformning, målning och skyltning. (106)	Skapa en bra och tydlig plats för bussresenärer, fotgängare och cyklister där bussen får tillräckligt utrymme. Sträva efter att göra resan med buss till den mest attraktiva.	Med minskad biltrafik kan ytan omfördelas så att gång, cykel och kollektivtrafik får större ytor. För kollektivtrafiken är vändzonen viktig även med en broförbindelse, särskilt om färjan endast används för fotgängare och cyklister, men även hämtning/lämning med bil bör vara tillåten.
Anlägg väderskyddade cykelparkeringar vid färjeläget. (129)	Förbättra möjligheterna att cykla till färjan för att fortsätta med buss i Kolhättan. Det ska kännas tryggt att lämna sin cykel vid färjeläget en längre tid.	Åtgärden anses vara motiverad för att förbättra för fotgängare och cyklister.
Samtal med Västtrafik om förbättrad busstrafik till och från Svanesund	Skapa de bästa förutsättningarna för att resa med buss till och från samhället, främst för pendling men även för rekreation.	Åtgärden anses vara motiverad för att förbättra kollektivtrafikens förutsättningar.
Drift & underhållsåtgärder: klippa buskar och gräs samt måla i vägmarkeringar och övergångsställen	Ordinarie underhåll av vägen som är eftersatt.	Kontinuerlig drift och underhåll anses fortfarande vara nödvändigt för god trafiksäkerhet.
Lokala åtgärder för resor till och från skolan. Se lista i kap. 6.2 nedan.	Genom hela åtgärdsvalsstudien diskuterades skolbarnens resor mycket och en slutsats var att trafikmiljön vid skolan behöver åtgärdas och bilskjutandet behöver minska. Dessa åtgärder är lokala och berör inte Färjevägen fysiskt, men påverkar trafikflödet och trafiksäkerheten på vägen.	Åtgärderna förbättrar trafiksäkerheten, vilket är bra även med en broförbindelse.
<b>Åtgärder som ev. är aktuella</b>	<b>Beskrivning och motivering utan broförbindelse</b>	<b>Hur påverkas åtgärden av en broförbindelse?</b>
Pendelparkering vid korsningen Varekilsvägen-Färjevägen.	Pendelparkering är ett stöd för att få fler att resa med buss istället för genom Svanesund. En förutsättning är då att den anläggs utanför samhället och att bussförbindelsen till Stenungsund, helst Göteborg, blir direkt. Åtgärden är aktuell först när cirkulationsplatsen har anlagts.	Syftet med en pendelparkering var att minska bilresorna genom Svanesund. Med en broförbindelse försvinner den problematiken. En pendelparkering kan ändå vara motiverad för att öka kollektivtrafikresandet. Var den ska lokaliseras behöver utredas med hänsyn till anslutande vägar.
<b>Åtgärder som inte är aktuella</b>	<b>Beskrivning och motivering utan broförbindelse</b>	<b>Hur påverkas åtgärden av en broförbindelse?</b>
Cirkulationsplats i korsningen Varekilsvägen-Färjevägen-Lyckhemsvägen	En cirkulationsplats ger ökad kapacitet totalt sett och skulle framförallt öka framkomligheten för fordon till och från Lyckhemsvägen när den trafiken ökar.	Då den nya exploateringen innebär ökad trafik från Lyckhemsvägens anslutning är det rimligt att anslutningen till Färjevägen ses över. Exploateringen från Västra Änghagen och trafik genererad av befintliga boende är troligtvis inte tillräckliga skäl för en cirkulationsplats. Däremot är det befogat att se över korsningen så att den blir tydligare. I ett av förslagen ansluter vägen från bron strax väster om Lyckhemsvägen och Varekilsvägen. En fördjupad studie över Lyckhemsvägen, Varekilsvägen, Färjevägen och vägen till bron rekommenderas. I det andra förslaget med en mer västlig anslutning är det osäkert om en cirkulationsplats behövs.
Bredda Skansvägen för att möjliggöra högersväng. (121)	Minskar köer på Skansvägen ut från centrumområdet, gör att det blir mindre rörigt att ta sig ut och in från parkeringen och minskar smitning på gångbana av de som vill svänga vänster. Belastningen på vägen och i korsningen motiverar inte en större åtgärd.	Då genomfartstrafik och den stötvisa trafiken från färjeläget försvinner bedöms inte svängkörfält på Skansvägens anslutning vara motiverad.

Skapa väntficka söder om Färjevägens körbana innan korsningen Färjevägen-Sesterviksvägen för att underlätta vänstersvängar. (122)	Undviker att köer bildas på väg mot färjan när bilar ska svänga vänster. Säkrar framkomligheten till färjan även för buss. Maximal väntetid för vänstersvängande fordon beräknas till 2 min.	Då genomfartstrafik och den stötvisa trafiken från färjeläget försvinner bedöms inte en väntficka vid Sesterviksvägens anslutning vara motiverad. Trafikflödet mellan Färjeläget och centrum kommer bli mycket lägre vilket gör att vänstersvängande fordon inte kommer stoppas upp.
<b>Åtgärder som inte är aktuella</b>	<b>Beskrivning och motivering utan broförbindelse</b>	<b>Hur påverkas åtgärden av en broförbindelse?</b>
Långsiktigt alternativ: Cirkulationsplats i korsningen Färjevägen-Sesterviksvägen eller vänstersvängkör-fält. En utredning om vilket alternativ som ger bäst kostnadsnytta bör genomföras.	En cirkulationsplats ger ökad kapacitet totalt sett och skulle framförallt öka framkomligheten för fordon till och från Sesterviksvägen. Ett vänstersvängkör-fält är kapacitetsmässigt tillräckligt för att tillgodose framkomligheten i korsningen.	Även cirkulationsplats eller vänstersvängkör-fält är en omotiverad åtgärd då genomfartstrafik och stötvis trafik till och från färjan försvinner.
Gångtunnel i närheten av Kaprifolvägen. (6)	En planskild gångpassage där skolbarnen i dagsläget går över Färjevägen som är trygg och säker. Skolbarnens väg från skolan kanaliseras hit, samt stora delar av Västra Änghagen. Tunnel förordas framför bro för att det blir mindre höjdskillnad för fotgängare och cyklister. Passage vid Kaprifolvägen är mycket viktig för att skolbarn ska kunna röra sig självständigt.	Trots förbättrade förutsättningar för fotgängare genom en planskild gångpassage anses fördelarna med åtgärden inte väga upp de höga kostnader det innebär. Behovet av en trafiksäker passage bedöms vara mindre då genomfartstrafiken på Färjevägen försvinner. Dessutom finns det risk att en planskild passage upplevs som otrygg. En förutsättning är att hastigheten begränsas till högst 40 km/tim, ev. lägre vid gångpassagen.

Med en bro blir de uppskattade kostnaderna för åtgärder längs Färjevägen något annorlunda:

- ▶ Etapp 1: 460 000 kronor
- ▶ Etapp 2: 10 600 000 kronor
- ▶ Etapp 3: 0 kronor
- ▶ Etapp 4: Ev. 400 000 kronor

Det är fortfarande ett flertal åtgärder som bör genomföras för att lösa de befintliga problem och höja standarden längs vägen, men större och mer kostnadsdrivande åtgärder såsom cirkulationsplats, vänstersvängkör-fält och gångtunnel, bedöms inte som befogade att genomföra om en bro byggs.