

Styrdokument

# KOMMUNALA RIKTLINJER FÖR ALLMÄNNA VÄGAR



## Våra styrdokument

### [Normerande]

Policy - Vår hållning, övergripande  
Riktlinjer - Rekommenderade sätt att agera  
Regler - Absoluta gränser och ska-krav

### [Aktiverande]

Strategi - Avgörande vägval och strategiområden från fullmäktigeberedningar  
Program - Avgörande vägval och programområden från andra än fullmäktigeberedningar  
Plan - Uppdrag, tidsram och ansvar

# Innehåll

1	Bakgrund .....	4
2	Syfte .....	4
3	Processen .....	4
4	Förutsättningar .....	5
4.1	Vägnätsplan 2010.....	5
4.2	Dagens vägnät .....	6
4.2.1	Väghållare.....	8
4.2.2	Bärighet .....	9
4.2.3	Slitlager .....	10
4.2.4	Trafikmängd .....	11
4.2.5	Andel tung trafik.....	12
4.2.6	Linjelagd kollektivtrafik.....	13
5	Föreslaget vägnät .....	14
6	Brister och åtgärdsförslag .....	16
6.1	Nyanläggning.....	16
6.2	Ombyggnad .....	16
6.3	Trafiksäkerhetshöjande åtgärder .....	16
6.4	Belagda vägar som förstärks, breddas, rätas och beläggs om .....	17
6.5	Belagda vägar som beläggs om.....	17
6.6	Grusvägar som förstärks, breddas och beläggs.....	17
6.7	Grusvägar som förstärks och får ett bättre underhåll .....	17
6.8	Karta över identifierade brister .....	18

# 1 Bakgrund

Ulricehamn är till landytan den största kommunen i Västra Götalands län. Väl fungerande kommunikationsmöjligheter är avgörande för att människor ska kunna bo och leva i hela kommunen och för att ett aktivt näringsliv ska kunna bibehållas och utvecklas. Kommunen strävar efter ett robust vägnät där riktlinjerna för allmänna vägar är ett instrument för att beskriva mål och brister.

Föregångaren till detta dokument, kommunal vägnätsplan, som togs fram 2010 lade stort fokus på de förändringar som skedde i samband med utbyggnaden av väg 40 till motorväg. Inför föreliggande uppdatering planeras inga större förändringar av vägnätet utan fokus ligger på de förändrade behov som uppstår i takt med att samhället utvecklas.

## 2 Syfte

Syftet med kommunala riktlinjer för det allmänna vägnätet är att identifiera det för kommunen viktigaste vägnätet. Angivna vägar i dokumentet ska hålla god kvalitet utifrån vägbredd, geometrisk standard och bärighet.

För merparten av de ingående vägarna är staten ensam väghållare med ansvar för byggande, drift och underhåll. Riktlinjerna kan därför inte utgöra ett beslutande dokument utan är tänkt att fungera som stöd för kommunens företrädare vid dialog med statens planeringsorgan samt Trafikverket.

Riktlinjerna lägger inte fokus på att alla vägar i kommunen ska prioriteras ur ett investeringsperspektiv, ej heller att samtliga invånare ska få närmaste väg till resmål förbättrad. Däremot ligger fokus på att det alltid ska finnas ett bra alternativ för såväl gods- som persontrafik.

## 3 Processen

Inför revideringen av dokumentet har samråd hållits med representanter för Trafikverket, LRF och Landsbygdsalliansen för att utvärdera den tidigare kommunala vägnätsplanen samt för att identifiera nya brister.

Under processen har förändring av enskilda väglänkars klassning diskuterats men slutsatsen är att avvägningarna som gjordes i 2010 års plan har varit välgrundade. Av de brister som fanns upptagna i den tidigare planen har flera åtgärdats. Kvarvarande brister hanteras tillsammans med de som identifierats inom ramen för framtagande av de nya riktlinjerna i kapitlet *brister och åtgärdsförslag* nedan.

I tidigare plan fanns ett omfattande avsnitt som beskrev genomförda arbeten. Detta har utelämnats i förslaget till nya riktlinjer som istället utgår från vad kommunen vill uppnå.

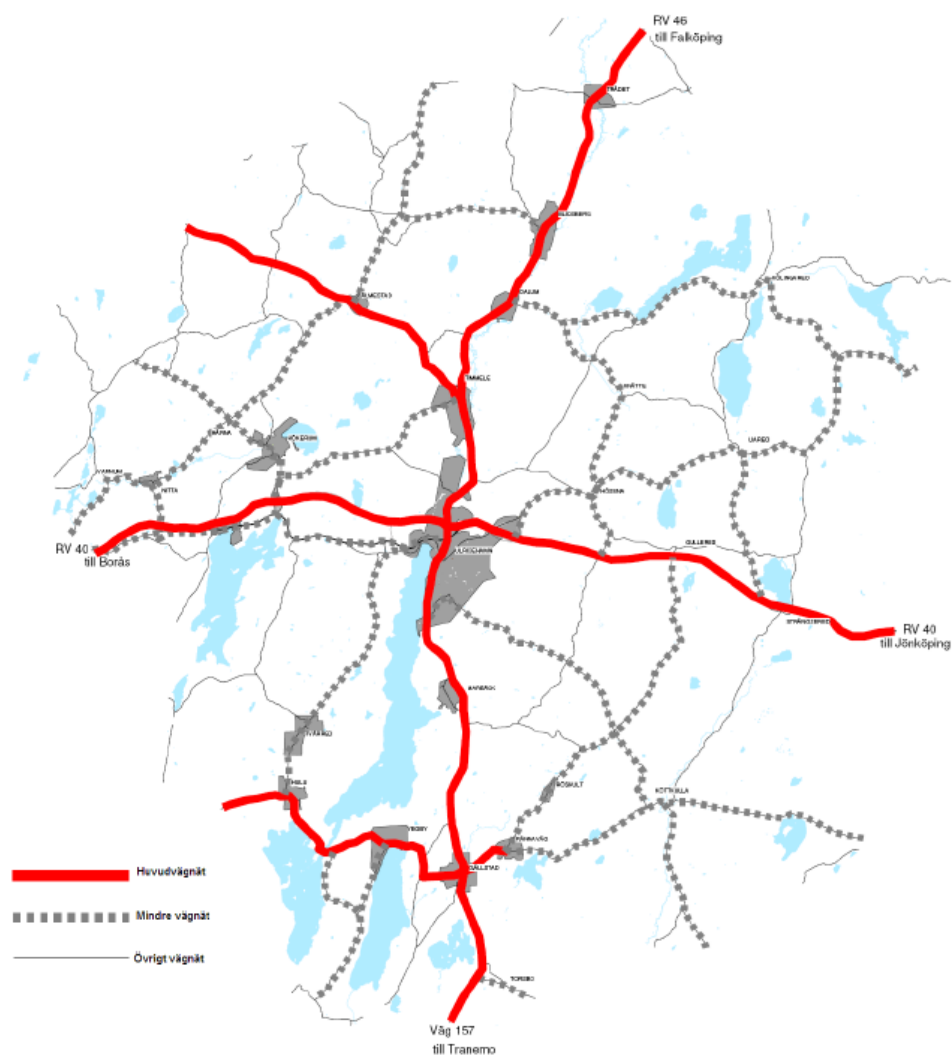
Nästa översyn av riktlinjerna bör ske 2022 och därefter vart fjärde år för att bättre harmoniera med den regionala planeringen.

## 4 Förutsättningar

### 4.1 Vägnätsplan 2010

Vägnätsplan 2010 innehöll smärre förändringar från föregående plan. Två vägar tillkom till vägnätsplanen, väg 1727 genom Torsbo samt efter genomförd utbyggnad av riksväg 40 även väg 1818 mellan Nitta och kommungränsen mot Borås. En viktig poäng i planen var redovisningen av de förändringar som skedde i och med utbyggnaden av väg 40 till motorväg. En analys av genomförda åtgärder på kommunens vägar visade att endast 3 åtgärder av totalt 63 hade utförts på vägar som inte lyfts fram av tidigare plan som viktiga vägar.

Av de brister som pekades ut 2010 har merparten åtgärdats. De objekt som återstår är förbifarter utanför tätorter på vägarna 46 och 157 samt förstärkning och beläggning av väg 1882 mellan Kölingared och väg 1876.



Figur 3 Kommunala vägnätsplanen efter färdigställning av motorvägsstandard på rv 40.

## 4.2 Dagens vägnät

Inom Ulricehamns kommun finns ca 566 km allmän väg. För merparten, ca 549 km, är staten genom Trafikverket ansvarig väghållare. För resterande delar, ca 17 km främst inom och i anslutning till centralorten, är kommunen väghållare.

Vägnätet delas in i 4 olika bärighetsklasser som reglerar vilka fordon som får föras på vägen. Största delen av det allmänna vägnätet inom kommunen uppfyller kraven för bärighetsklass 1 (BK 1). Undantaget är väg 1814, del av väg 1818, del av väg 1865, väg 1878 och väg 1884 vilka samtliga tillhör bärighetsklass 2 (BK 2). Av dessa ingår väg 1818 i mindre vägnät och borde således klara kraven för BK1. Den lägre bärighetsklassningen av vägen är föranlett av en bro inom Borås kommun som inte klarar full bärighet. Övriga BK 2-vägar tillhör övrigt vägnät.

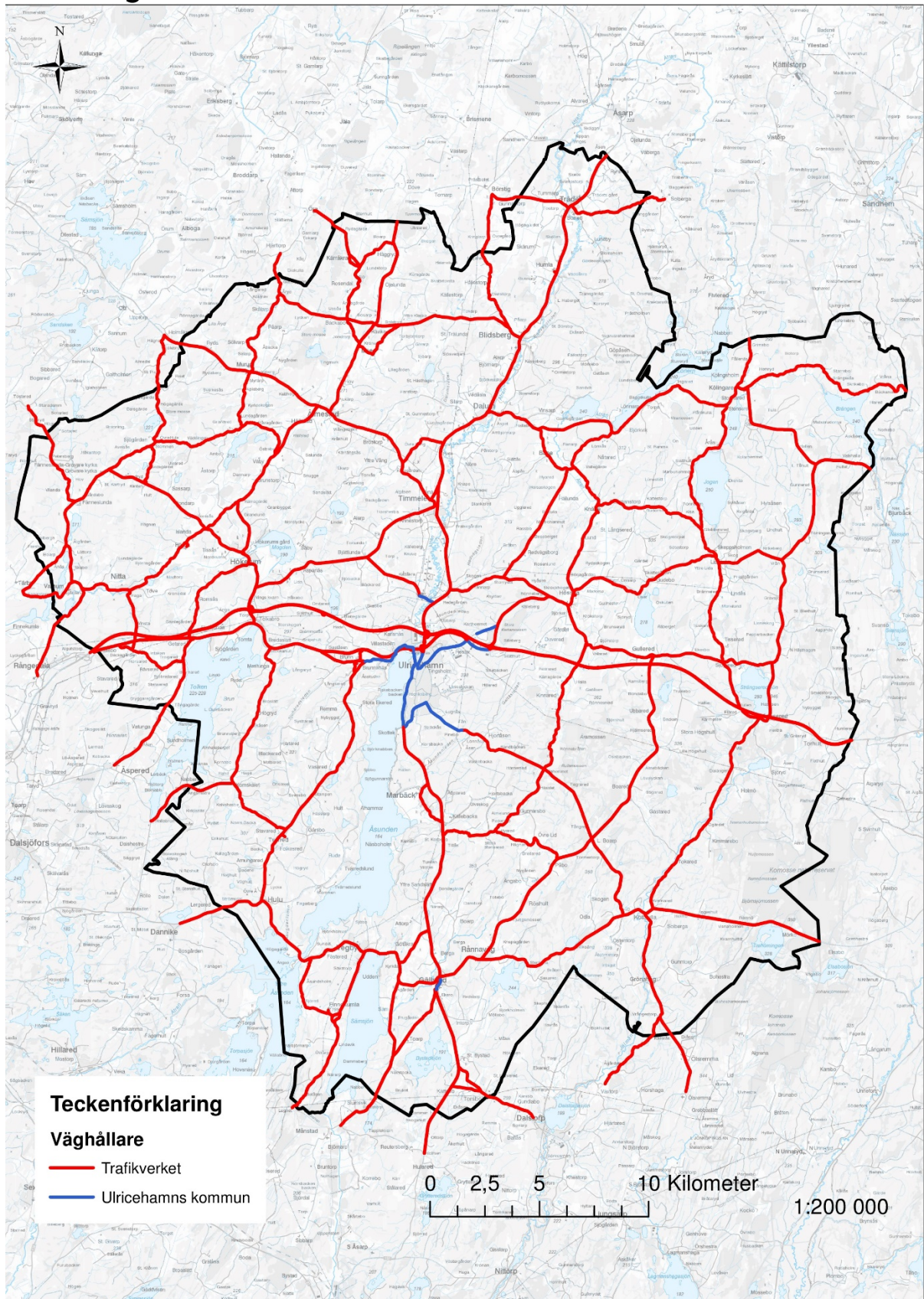
Inom kommunen finns fortfarande en stor andel grusväg. Vägarna 1690, 1691 och 1882 är grusvägar ingående i mindre vägnät. Övriga grusvägar ingår i övrigt vägnät.

Trafikmängderna är hämtade från nationell vägdatabas (NVDB) och baseras på trafikmätningar från 2009 - 2018. Mängderna är uppräknade till 2018 års nivå utifrån schabloner för utfall av allmän trafikökning. Trafikmängden redovisas som fordon per årsmedeldygn (ÅDT). Trafikmängderna är störst på huvudvägnätet, upp till 15 000 fordon per dygn på väg 40.

Som komplement till trafikmängderna redovisas andel tung trafik för att åskådliggöra var näringslivets transporter är koncentrerade.

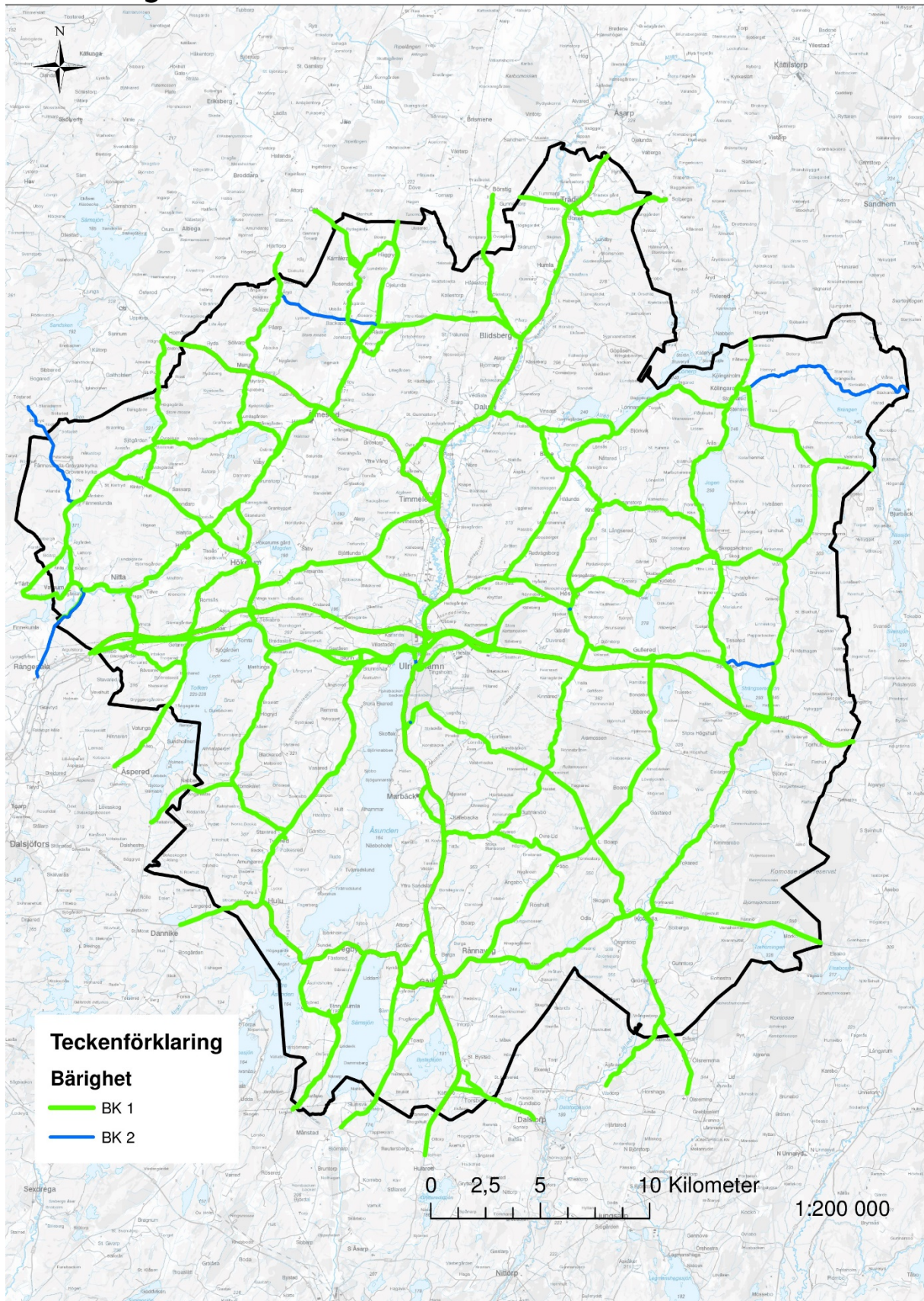
På de vägar som trafikeras av linjelagd kollektivtrafik ställs krav på framkomlighet och punktlighet för stora fordon samt god trafiksäkerhet och tillgänglighet till hållplatserna. Anropstyrd kollektivtrafik i form av närtrafik trafikerar samtliga vägar men sker med mindre fordon med större flexibilitet.

## 4.2.1 Vaghållare

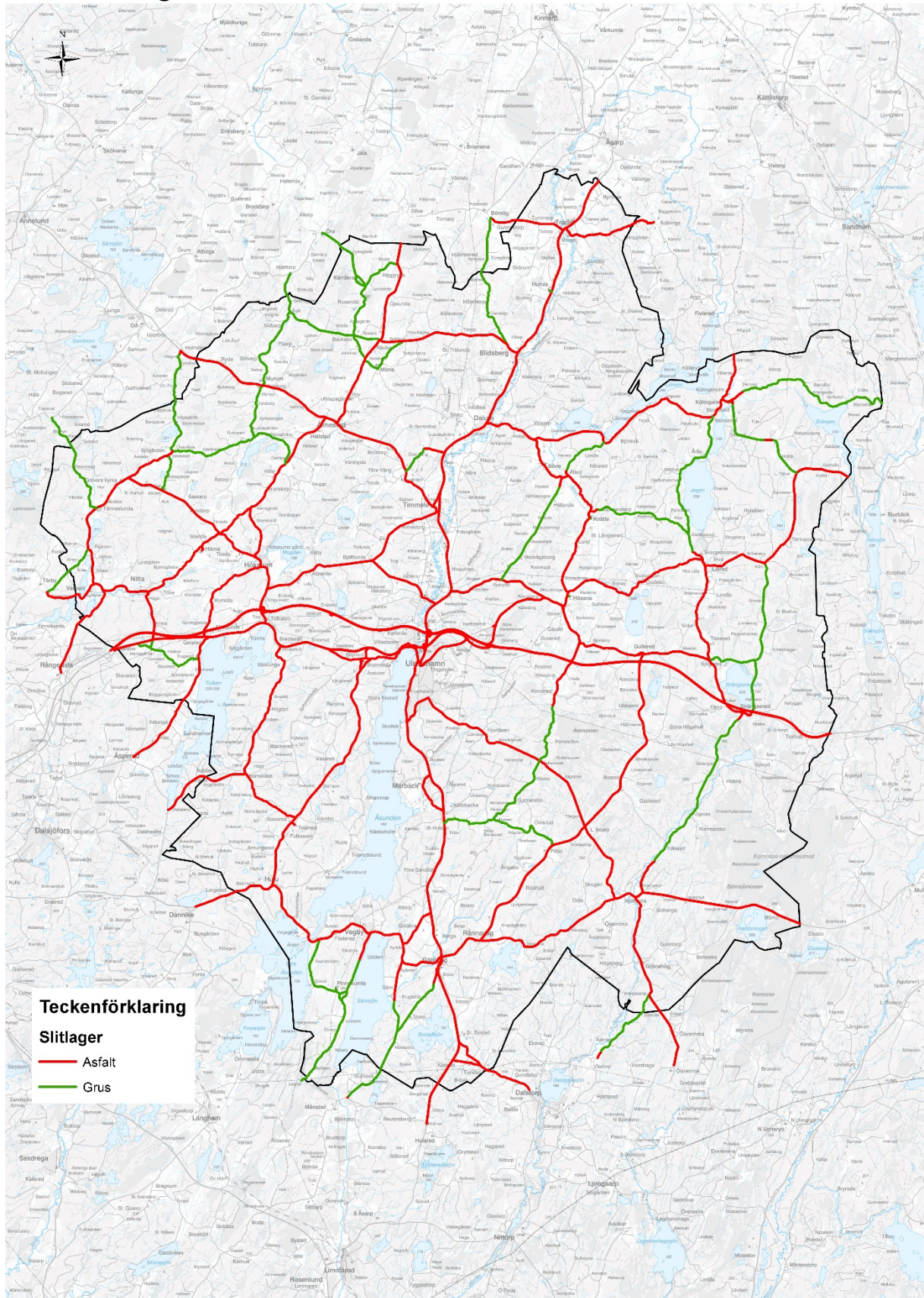




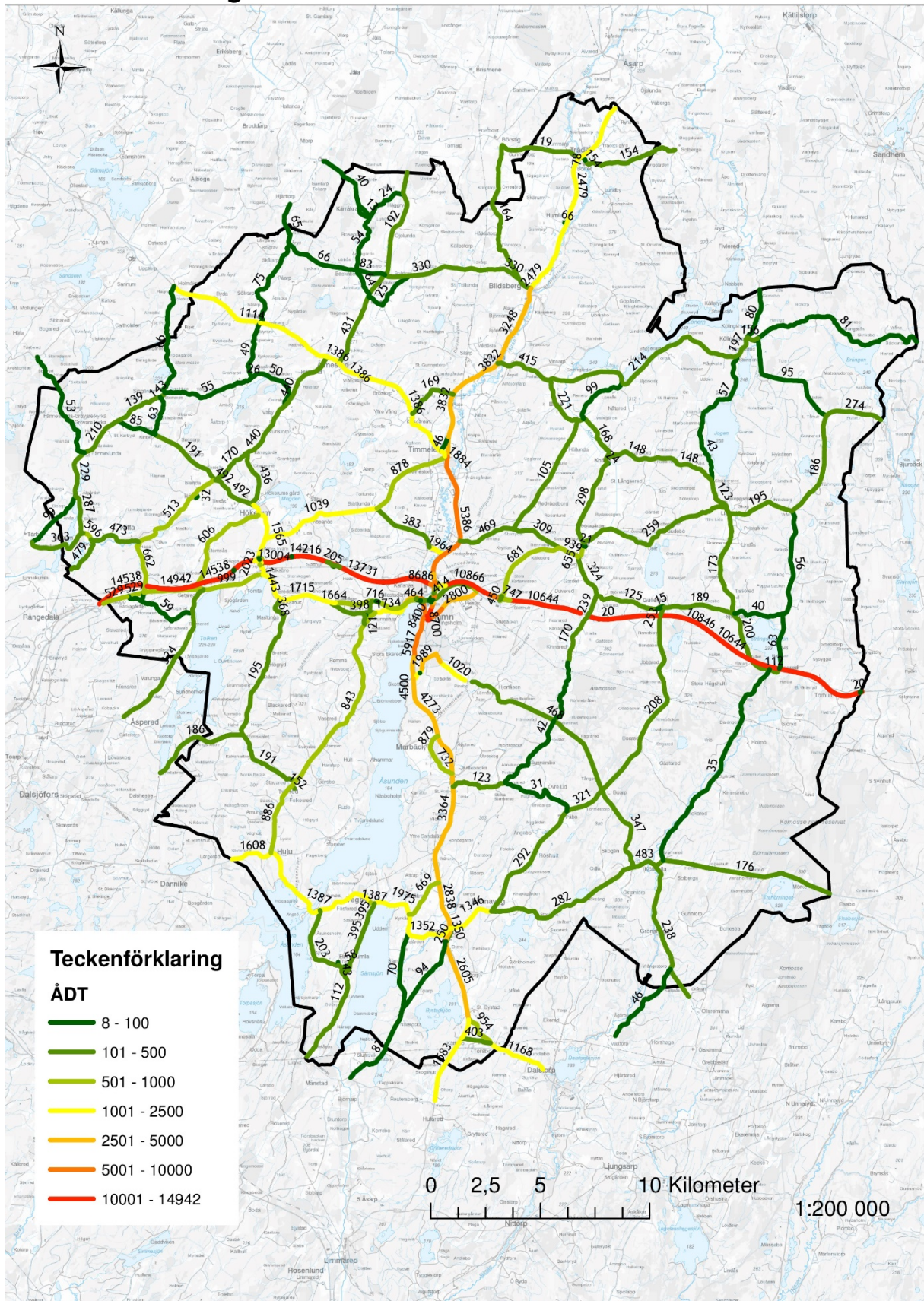
## 4.2.2 Bärighet



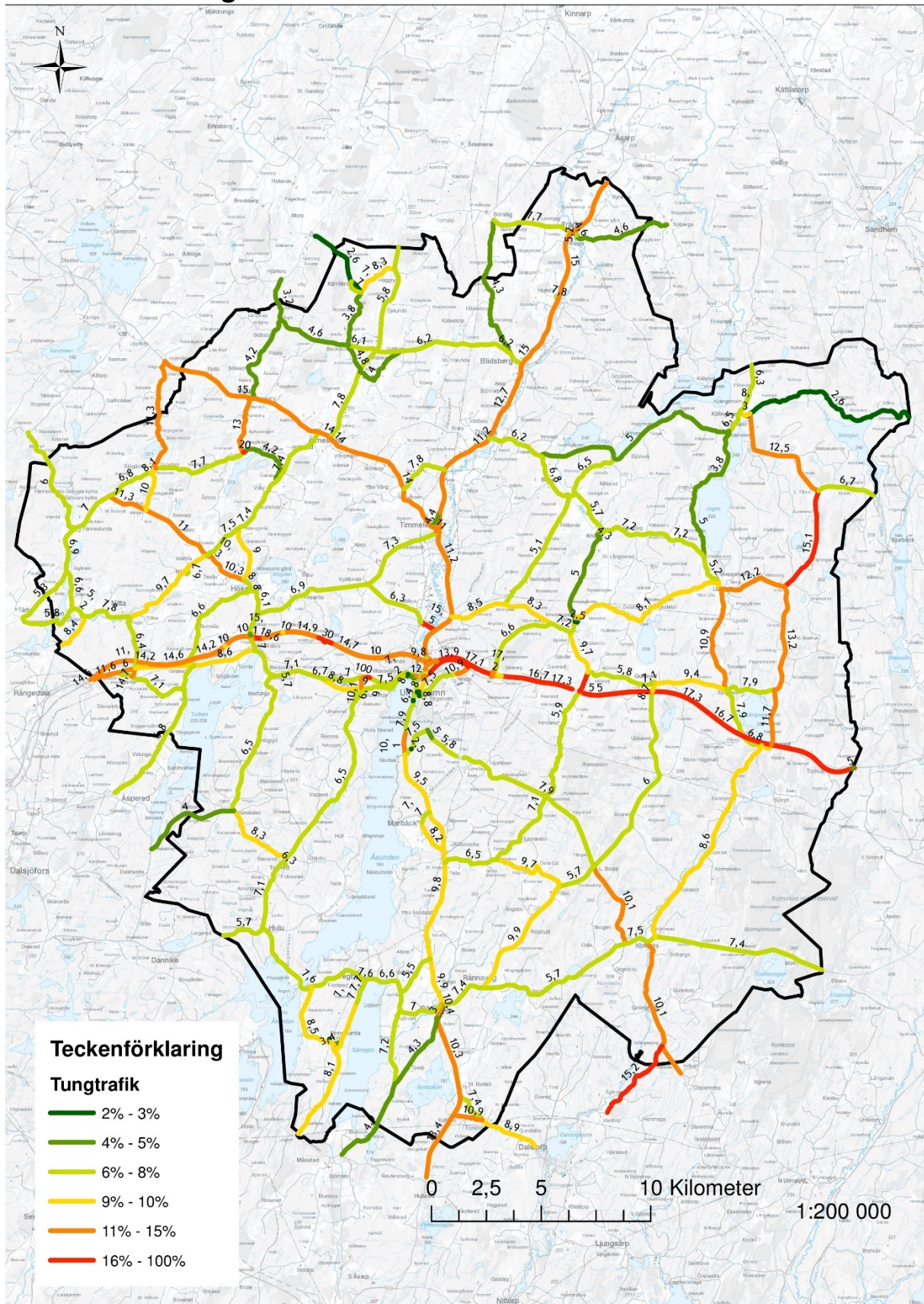
## 4.2.3 Slitlager



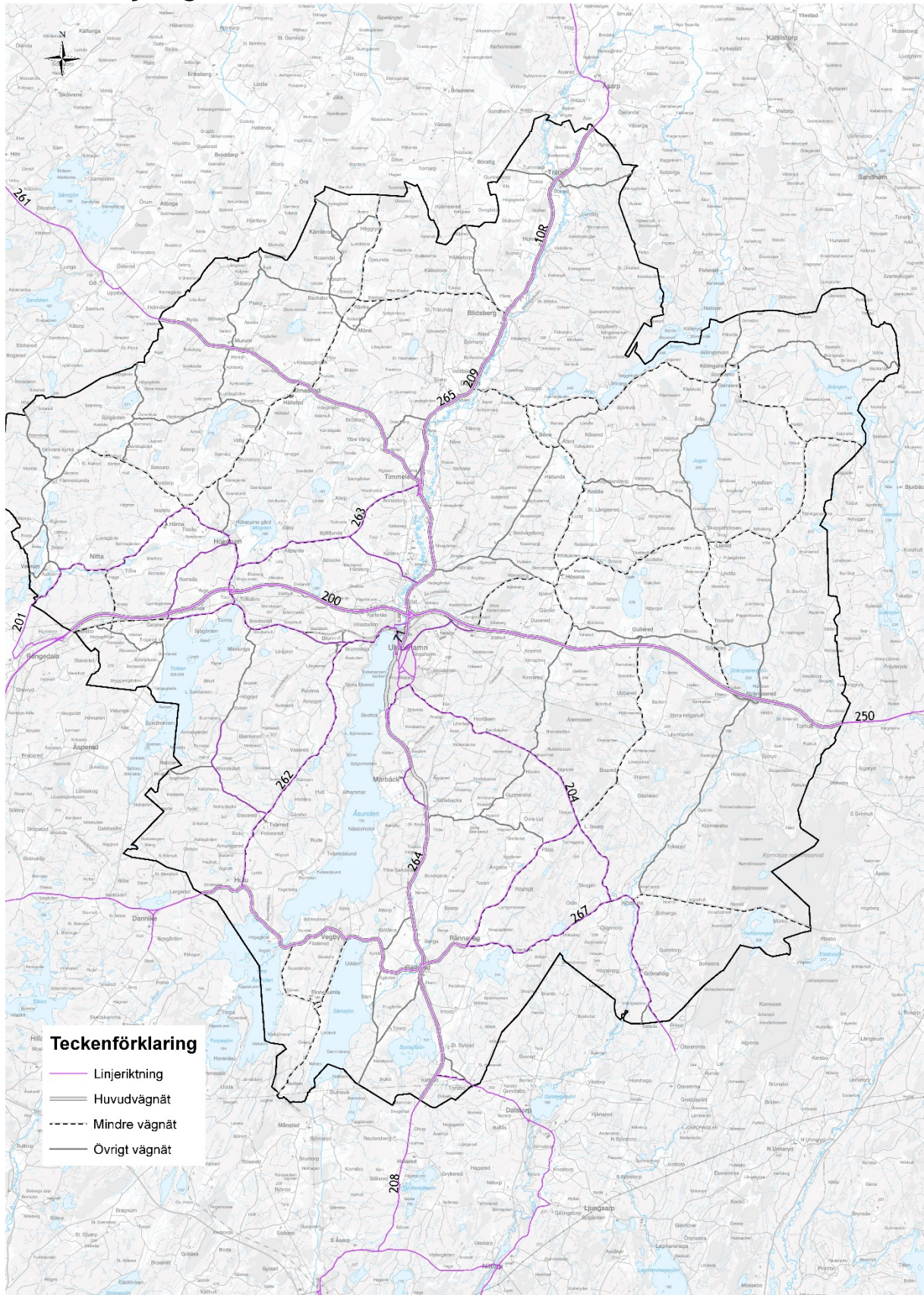
## 4.2.4 Trafikmängd



## 4.2.5 Andel tung trafik



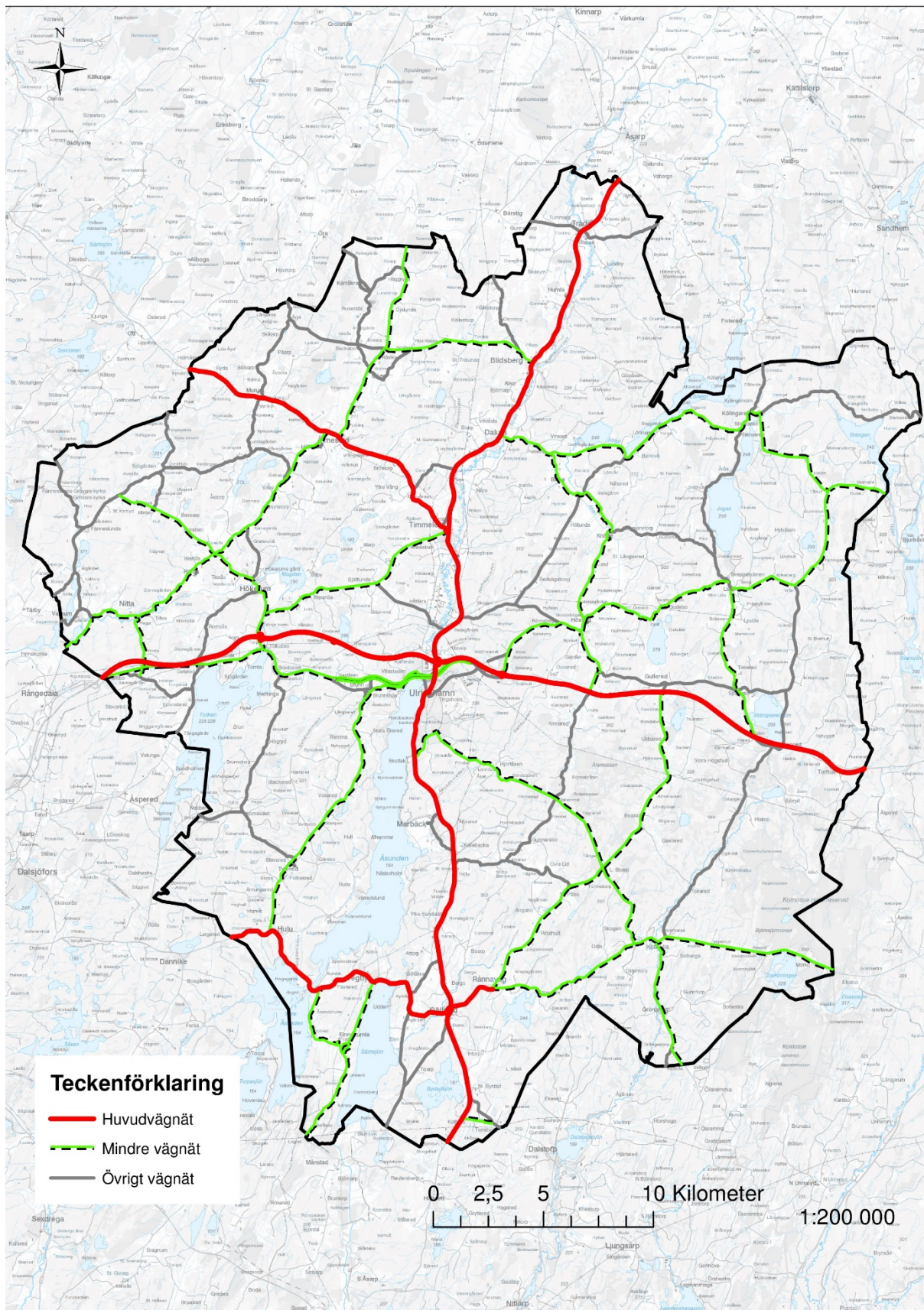
## 4.2.6 Linjelagd kollektivtrafik



## 5 Föreslaget vägnät

Det tidigare antagna vägnätet består. Utgångspunkten är ett robust vägnät där angivna vägar ska hålla god kvalitet utifrån vägbredd, geometrisk standard och bärighet. Riktlinjerna lägger inte fokus på att alla vägar i kommunen ska prioriteras ur ett investeringsperspektiv, ej heller att samtliga invånare ska få närmaste väg till resmål förbättrad. Däremot ligger fokus på att det alltid ska finnas ett bra alternativ för såväl gods- som persontrafik.

Riksvägarna och de större länsvägarna utgör huvudvägnätet och stommen i planen, vilka är rödmarkerade på kartan. Dessa vägar har sedan kompletterats med ett antal mindre vägar (grönmarkerade) som sammanlänkar de större vägarna till ett för kommunen bra vägnät. Resterande vägar ingår i övrigt vägnät.



## 6 Brister och åtgärdsförslag

För att vidmakthålla och utveckla ett robust vägnät i hela kommunen är det angeläget att identifierade brister avhjälps på ett systematiskt sätt. Nedan listas vägar med av kommunen identifierade brister fördelat efter åtgärdskategori. Bristerna lämnas utan inbördes ordning då kommunens inställning är att samtliga brister bör åtgärdas inom rimlig tid och turordning bör väljas för att uppnå så god kostnadseffektivitet som möjligt.

Alla vägar är viktiga att underhålla. Inte minst viktigt är att de grusvägar som bedöms vara kvar som grusväg alternativt blir belagda i framtiden får ett kontinuerligt underhåll i form av, kantskärning, dikning, grusning och vid behov förstärkning. Belagda vägar ska hålla en god standard och förses med ny beläggning i rätt tid för att undvika kapitalförstöring av vägnätet.

### 6.1 Nyanläggning

<i>väg</i>	<i>del</i>	<i>sträcka</i>	<i>åtgärd</i>
40	Hössnamotet - länsgränsen	17 km	Utbyggnad till motorväg
157	Marbäck – väg 1704	8 km	Förbifart i ny sträckning

### 6.2 Ombyggnad

<i>väg</i>	<i>del</i>	<i>sträcka</i>	<i>åtgärd</i>
1704	Brunn - Hester	5 km	Anpassning till ny funktion

### 6.3 Trafiksäkerhetshöjande åtgärder

<i>väg</i>	<i>del</i>	<i>sträcka</i>	<i>åtgärd</i>
46	Genom Blidsberg	2 km	Trafiksäkerhets- och trygghets- skapande åtgärder
46	Genom Timmele	1 km	Trafiksäkerhets- och trygghets- skapande åtgärder
46	Genom Trädet	1 km	Trafiksäkerhets- och trygghets- skapande åtgärder
182	Väster Timmele	1 km	Tvär kurva i backe med många avåknings, rätas ut
1700	Genom Vegby	1 km	Trafiksäkerhets- och trygghets- skapande åtgärder
1700/ 1735	Genom Rånnaväg	1 km	Trafiksäkerhets- och trygghets- skapande åtgärder



## 6.4 Belagda vägar som förstärks, breddas, rätas och beläggs om

<i>väg</i>	<i>del</i>	<i>sträcka</i>	<i>åtgärd</i>
1735	Rånnaväg – Gullered (i första hand Rånnaväg – Björnarydet)	17 km (8 km)	Ny beläggning och bärighetsåtgärder
1818	Varnum - kommungräns	2 km	Breddas och förstärks
1820	Väg 1704 - Nitta	2 km	Akut behov av ny beläggning och förbättrad bärighet, räta ut farlig kurva vid Nitta, ev räckel i kurvan
1876	Väg 1882 – länsgränsen	3 km	Ny beläggning och bärighetsåtgärder

## 6.5 Belagda vägar som beläggs om

<i>väg</i>	<i>del</i>	<i>sträcka</i>	<i>åtgärd</i>
1700	Rånnaväg – Köttkulla	8 km	Ny beläggning
1732	Köttkulla - kommungränsen	6 km	Ny beläggning
1859	Rävike - kommungränsen	5 km	Ny beläggning

## 6.6 Grusvägar som förstärks, breddas och beläggs

<i>väg</i>	<i>del</i>	<i>sträcka</i>	<i>åtgärd</i>
1866	Blidsberg - kommungränsen	4 km	Förstärks och beläggs
1882	Kölingared - väg 1876	6 km	Förstärks och beläggs

## 6.7 Grusvägar som förstärks och får ett bättre underhåll

<i>väg</i>	<i>del</i>	<i>sträcka</i>	<i>åtgärd</i>
1722/ 1736	Marbäck - Påbo	6 km	Bärighet och underhåll
1858		6 km	Bärighet och underhåll
1865	Rävike – Skålarp	5 km	Bärighet och underhåll

## 6.8 Karta över identifierade brister

